



**SULTAN II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİ MERKEZİLEŞME POLİTİKASI
KAPSAMINDA DEMİRYOLU İSTİMLÂKLERİ
(MEVZUAT VE UYGULAMALAR)**

Ayşe ÇEÇEN

Yüksek Lisans Tezi

Tarih Anabilim Dalı

Doç. Dr. Fatih ÖZTOP

Ağrı-2024

(Her Hakkı Saklıdır.)

T.C.
AĞRI İBRAHİM ÇEÇEN ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI

Ayşe ÇEÇEN

SULTAN II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİ MERKEZİLEŞME
POLİTİKASI KAPSAMINDA DEMİRYOLU İSTİMLÂKLERİ
(MEVZUAT VE UYGULAMALAR)

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TEZ YÖNETİCİSİ

Doç. Dr. Fatih ÖZTOP

AĞRI-2024

TEZ ETİK VE BİLDİRİM SAYFASI
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliğine göre hazırlamış olduğum “ Sultan II. Abdülhamid Dönemi Merkezileşme Politikası Kapsamında Demiryolu İstimlâkleri (Mevzuat ve Uygulamalar) ” adlı tezin tamamen kendi çalışmam olduğunu ve her alıntıya kaynak gösterdiğimi taahhüt eder, tezimin kâğıt ve elektronik kopyalarının Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü arşivlerinde aşağıda belirttiğim koşullarda saklanmasına izin verdiğimi onaylarım.

Lisansüstü Eğitim-Öğretim yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca gereğinin yapılmasını arz ederim.

Tezimin tamamı her yerden erişime açılabilir.

27/06/2024

Ayşe ÇEÇEN

	T.C. AĞRI İBRAHİM ÇEÇEN ÜNİVERSİTESİ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ	
---	---	---

**SULTAN II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİ MERKEZİLEŞME POLİTİKASI
KAPSAMINDA DEMİRYOLU İSTİMLÂKLERİ (MEVZUAT VE
UYGULAMALAR)**

Fatih ÖZTOP danışmanlığında, Ayşe ÇEÇEN tarafından hazırlanan bu çalışma, 27/06/2024 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Tarih Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalında yüksek lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan :Yakup KARATAŞ

İmza :

Üye : Fatih ÖZTOP

İmza :

Üye : Emrah İSTEK

İmza :

Yukarıdaki sonuç;

Enstitü Yönetim Kurulu .../.../... tarih ve / nolu kararı ile onaylanmıştır.

Prof. Dr. İbrahim HAN
Enstitü Müdürü

Not: Bu tezde kullanılan özgün ve başka kaynaklardan yapılan bildiriş, çizelge, şekil ve fotoğrafların kaynak olarak kullanımı, 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunundaki hükümlere tabidir.

	T.C. AĞRI İBRAHİM ÇEÇEN ÜNİVERSİTESİ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ	
---	---	---

Benzerlik Oranlarına Dair Beyannamedir		
Öğrenci Adı Soyadı	Ayşe ÇEÇEN	
Numarası	216052017	
Ana Bilim Dalı	Tarih	
Bilim Dalı	Yakınçağ Tarihi	
Programı	Tezli Yüksek Lisans	
Danışman Unvanı Adı Soyadı	Doç. Dr. Fatih ÖZTOP	
Tez Başlığı	Sultan II. Abdülhamid Dönemi Merkezileşme Politikası Kapsamında Demiryolu İstimlâkleri (Mevzuat ve Uygulamalar)	
Bölümler	Turnitin Sonucu	En Yüksek Değer
TEZ (GENEL)	20	% 25

10/07/2024

Yukarıda bilgileri yazılı tez çalışmasının benzerlik oranları Turnitin raporundan alındığı haliyle yazılmış olup tüm bilgilerin doğru olduğunu, aksi halde doğacak hukuki sorumlulukları kabul ve beyan ederiz.

Ayşe ÇEÇEN

Doç. Dr. Fatih ÖZTOP

ÖZET

YÜKSEK LİSANS TEZİ

SULTAN II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİ MERKEZİLEŞME POLİTİKASI KAPSAMINDA DEMİRYOLU İSTİMLÂKLERİ (MEVZUAT VE UYGULAMALAR)

Ayşe ÇEÇEN

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Fatih ÖZTOP

2024, 176 sayfa

Sultan II. Abdülhamid dönemi merkezileşme politikalarının önemli aktörlerinden birisi olan demiryolları askeri, ekonomik, siyasi ve idari maksatlarla inşa edilmiştir. İnşaat süreçlerinde sermaye ve özel girişimci noksanlığı yaşayan Osmanlı Devleti, bu açığını yabancı şirketlerle çözmeye çalışmış ve yap-işlet modeli ile bu şirketlere çeşitli imtiyazlar vermiştir. İmtiyaz şartnamelerinde yer alan karşılıklı taahhütler genel manada Osmanlı aleyhine işletilmekle birlikte kamu yararı gözetilerek şirketin faaliyetlerine destek verilmek durumunda kalmıştır. Zira Osmanlı Devleti, uzun vadede demiryollarının öneminin bilincinde idi.

Kamu yararı amacı ile demiryolu güzergahında bulunan özel mülkiyet kapsamındaki arazilerin istimlâk süreçlerinde de şirketlere destek verilerek Osmanlı Devleti'nin 1856 Yılından itibaren oluşturmaya başladığı istimlâk mevzuatı dahilinde kamulaştırma faaliyetleri yürütülmüştür. Keşif, haritalandırma, projelendirme ve nihayet bedel ödemesini şirketin gerçekleştirdiği istimlâklerde demiryolu şirketleri mümkün mertebe özel şahıs arazilerinden uzak durarak mirî arazilerden hatları geçirmeye çalışarak güzergahları kendi çıkarına göre tespit etmiştir.

Bu çalışma Osmanlı Devleti'nin merkezileşme süreçlerinde demiryolu hatlarının yapımında uygulanan istimlâk usulleri, istimlâklerin gerçekleştirilmesinde takip edilen süreçler ve mevzuatı açıklamayı amaçlamaktadır. Sultan II. Abdülhamid dönemi merkezileşme politikasının pek çok ayağı olmakla birlikte, sadece demiryollarının yapımı sırasında gerçekleştirilen istimlâk süreçleri kapsam dahiline alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Sultan II. Abdülhamid, Merkezileşme, Demiryolu, Mevzuat İstimlâk.

ABSTRACT
MASTER’S THESIS
RAILWAY EXPLOITATIONS UNDER THE CENTRALIZATION POLICY
OF THE SULTAN ABDULHAMID II PERIOD
(LEGISLATION AND PRACTICES)

Ayşe ÇEÇEN

Thesis Advisor: Assoc. Dr. Fatih ÖZTOP

2024, 176 page

The railways played a crucial role in the centralization policies during the reign of Sultan Abdulhamid II. They were constructed for military, economic, political, and administrative purposes. Due to a lack of capital and private entrepreneurs in the construction processes, the Ottoman Empire relied on foreign companies and granted them various privileges using the build-operate model. Although the concession agreements generally favored the foreign companies, it was necessary to support their activities considering the public interest. The Ottoman Empire recognized the long-term importance of railways.

To serve the public interest, the companies received support in the expropriation of privately owned lands along the railway route. Expropriation activities were carried out under the expropriation legislation that the Ottoman Empire started to establish since 1856. During the expropriations, the railway companies determined the routes to avoid privately owned lands as much as possible, often passing the lines through private lands.

This study aims to explain the expropriation procedures used in the construction of railway lines during the centralization processes of the Ottoman Empire, the processes followed in the realization of expropriations, and the relevant legislation. Despite the various pillars of the centralization policy of the reign of Sultan Abdulhamid II, this study focuses solely on the expropriation processes carried out during the construction of the railways.

Key Words: Ottoman Empire, Sultan Abdulhamid II, Centralization, Railway, Legislation Expropriation.

ÖN SÖZ

Sultan II. Abdülhamid döneminde imtiyaz anlaşmalarıyla birlikte demiryollarının yapımı Avrupa devletlerine verilmiş ve bu devletler adına kurulan şirketler demiryolu hatlarını inşa etmeye başlamışlardır. Demiryolu hattı inşası sırasında İstimlâk Kararnamesi doğrultusunda emlâk ve arazi istimlâklerinin şirket tarafından yapılacağı demiryolu mukavelenamelerinin altıncı maddesinde yer verilmiştir. Gerçekleştirilen istimlâklerin uygulanışında mirî arazi ve mülk arazi bedellerinin ne olduğu ve ödeme şartları gibi bilgiler verilirken demiryolları güzergahlarında gerçekleştirilen istimlâklere dair kayıtlara yer verilmiştir.

Bu çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde İslam ve Osmanlı Hukukunda İstimlâk başlığı adı altında mülkiyet kavramı üzerinde durulmuş Osmanlı Devleti'ndeki mülkiyet anlayışının hukuki boyutu üzerinden hareket edilmiş İstimlâk Kararnamesine kadar çıkarılan diğer kanunlara değinilmiştir. İkinci bölümde Sultan II. Abdülhamid Döneminde hazırlanan İstimlâk Kararnamesi ve istimlâk mevzuatı yer almaktadır. 4 fasıl ve 33 maddeden oluşan bu kararnamenin ilk faslı genel hükümleri, ikinci faslı istimlâke yönelik kaideleri, üçüncü fasıl anlaşmazlıkları çözecek hakem heyetine dair sınırları ve son fasıl ise bedellerin ödemesini hüküm altına almaktadır. Ayrıca demiryollarında yapılan istimlâklerin süreci açıklanmıştır. Üçüncü bölümde ise Sultan II. Abdülhamid döneminde inşa edilen demiryollarının güzergahları boyunca yapılan istimlâkler ele alınmıştır.

Çalışma sırasında karşılaşılan en önemli güçlük demiryolu güzergahları boyunca keşif memurlarının tuttukları istimlâk cetvellerinin kayıtlarının olmamasıdır. Bu durum, demiryollarına dair verilen bilgilerin aydınlatılmasını zorlaştırmıştır. İstimlak Kararnamesi ve İstimlâklara dair örnekler arşiv belgelerinden yararlanılarak incelenmiştir.

Yüksek Lisans eğitimim boyunca, bilgi ve deneyimlerini esirgemeyen, çalışmalarımın tamamlanabilmesi için her türlü kolaylığı sağlayan çok değerli danışman hocam Sayın Doç. Dr. Fatih ÖZTOP'a, bu çalışmanın ortaya çıkmasında ve şekillenmesinde çok değerli katkılar sunan hocam Sayın Prof. Dr. Yakup KARATAŞ'a teşekkürlerimi sunarım.

Üniversite hayatım boyunca gerek akademik anlamda ve gerek manevi anlamda yoluma ışık tutan hocalarım Doç. Dr. Emrah İSTEK ve Arş. Gör. Mehmet Emin TÜRKLÜ'ye teşekkürlerimi sunarım.

Eğitimim tüm süreçlerinde her türlü destekleriyle beni hiç yalnız bırakmayan aileme teşekkür ederim.

27/06/2024

Ayşe ÇEÇEN



İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	iii
ABSTRACT	iv
ÖN SÖZ.....	v
İÇİNDEKİLER	vii
KISALTMALAR LİSTESİ	x
GİRİŞ	11
SULTAN II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİ MERKEZİLEŞME POLİTİKALARI	11
BİRİNCİ BÖLÜM.....	17
1.İSLAM VE OSMANLI HUKUKUNDA İSTİMLÂK	17
1.1. İslam Hukukunda Mülkiyet Anlayışı.....	17
1.2. Osmanlı Devleti’nde Mülkiyet Anlayışı	21
1.3. İstimlâk.....	22
1.4. İstimlâkin Konusu.....	27
2. OSMANLI TOPRAK HUKUKU.....	28
2.1. Osmanlı Mülkiyet Yönetimi Bakımından Arazinin Bağlı Olduğu Hukuki Durum	28
2.2. Osmanlı Devleti’nde Arazi Hukukunun Şekillenmesi.....	29
2.3. Osmanlı Devleti’nde Kamu Yararı İçin Arazi ve Emlâkin İstimlâkine Dair 11 Mart 1856 (4 Recep 1272) Tarihli Nizamname	32
2.4. Tebea-i Ecnebiye İçin Mülkiyet İstimlâkine Dair Nizamname 10 Haziran 1867 (7 safer 1284).....	33
2.5. Arazi Kanunu (21 Şubat 1858).....	35
2.6. Arazi Kanununda Geçen Tasarruf Unsurları	39
2.7. Turuk ve Meabir Nizamnamesi (14 Ağustos 1869).....	42

2.8. Dersaadet İdare-i Belediye Nizamnamesi (6 Ekim 1867-68).....	44
2.9. Kanun-ı Esasi ve Mülkiyet Güvencesi (24 Aralık 1876).....	45
2.10. Dersaadet-i Belediye Kanunu ve Vilayet Kanunu.....	46
2.11. İstimlâk Kararnamesi (6 Aralık 1879)	46
İKİNCİ BÖLÜM	48
2. SULTAN II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİNDE İSTİMLÂK MEVZUATI.....	48
2.1. İstimlâk Kararnamesi.....	48
2.2. Fazla Arazi İstimlâkinin Engellenmesi	54
2.3. Yabancılar Ait Mülklerin İstimlâkine Dair Nizamname.....	55
2.4. 30 Nisan 1879 Tarihli Nizamname.....	59
2.5. Sultan II. Abdülhamid Döneminde İstimlâk Keşif Haritaları.....	60
2.6. Sultan II. Abdülhamid Dönemi'nde Kamu Hizmeti İmtiyaz Sözleşmelerine Göre Demiryolunda İstimlâk Mevzuatı	62
2.7. Kamu Hizmeti İmtiyaz Sözleşmeleriyle İlgili Mevzuat	62
2.8. Demiryolu Hattı İnşası ve Genişletilmesi İçin Arazi Talepleri ve İlgili Ödemelerin Düzenlenmesi.....	67
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	68
3. SULTAN II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİNDE DEMİRYOLLARI VE İSTİMLÂK UYGULAMALARI	68
3.1. Sultan II. Abdülhamid Döneminde Demiryolu İmtiyazları ve Uygulamaları	68
3.2. Sultan II. Abdülhamid Döneminin Merkezileşmenin Bir Aracı Olarak Demiryolları.....	72
3.2.1. Osmanlı Devleti'nde Demiryollarının Yapımı.....	72
3.3. Osmanlı Devleti'nde Demiryolu İşletmelerinin İdari Yapısı ve İşleyişi...	77
3.4. Sultan II. Abdülhamid Döneminde Rumeli Demiryolu Hattı ve İstimlâkler	80

3.4.1. Rumeli Demiryolu Hattı ve Yapılan İstimlâkler.....	80
3.4.2. Köstence-�ernova ve Varna-Ruscuk Demiryolu Hattı ve Yapılan İstimlâkler.....	86
3.4.3. Selanik-Manastır Demiryolu Hattı ve Yapılan İstimlâkler.....	87
3.4.4. Selanik- İstanbul Demiryolu Hattı ve Yapılan İstimlâkler.....	89
3.5. Sultan II. Abdülhamid Döneminde Anadolu Demiryolu Hattı ve İstimlâkler.....	92
3.5.1. İzmir-Aydın-Kasaba Demiryolu Hattı ve Yapılan İstimlâkler.....	92
3.5.2. Anadolu Demiryolu Hattı ve Yapılan Diğ�r İstimlâkler.....	103
3.5.3. Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı ve Yapılan İstimlâkler.....	111
3.5.4. Bağdat Demiryolu Hattı ve Yapılan İstimlâkler.....	113
3.5.5. Adana-Mersin Demiryolu Hattı ve Yapılan İstimlâkler.....	117
3.6. Sultan II. Abdülhamid Döneminde Arap Yarım Adası'nda Demiryolu Hattı ve İstimlâkler.....	117
3.6.1. Yafa-Kudüs Demiryolu Hattı ve Yapılan İstimlâkler.....	117
3.6.2. Beyrut-�am-Havran ve Riyak -Hama Demiryolu Hattı ve Yapılan İstimlâkler.....	120
3.6.3. Hicaz Demiryolu Hattı ve Yapılan Diğ�r İstimlâkler.....	128
SONUÇ.....	133
KAYNAKÇA.....	135
EKLER.....	148

KISALTMALAR LİSTESİ

Bk. : Bakınız

BOA : Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi

Çev. : Çeviren

H. : Hicri

M. : Miladi

s. : Sayfa

vb. :Ve benzeri

Ed. : Editör

Haz. : Hazırlayan

TDK : Türk Dil Kurumu

TDVİA : Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi

TTK : Türk Tarih Kurumu

İBB : İstanbul Büyükşehir Belediyesi

GİRİŞ

SULTAN II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİ MERKEZİLEŞME POLİTİKALARI

Osmanlı Devleti'nin son birkaç yüzyılında taşra idarecileri, ulema ve yeniçeri gibi güç odakları arasındaki rekabet, sarayın otoritesinin zayıflamasına yol açmıştır. Sultan II. Mahmud'un merkezi idareyi sağlamak amacıyla gerçekleştirdiği reformlar sonucunda, Yeniçeri Ocağı kapatılmış ve akabinde Ocağın en büyük müttefiki olan ulemanın gücü önemli ölçüde azaltılmıştır. Ayanlarla mücadelede önemli bir aşama kat etmiş olan Sultan II. Mahmud'un ölümünden sonra, Tanzimat döneminde paşalar tarafından yasama gücünün kuvvetlendirilmesi için yapılan çalışmalarla birlikte Osmanlı merkezi otoritesi önemli ölçüde güçlendirilmiştir. Ancak bu dönemde yönetim merkezi Saray yerine Bâbîâlî olarak değiştirilmiştir.¹

Bâbîâlî kalemleri içerisinde oluşan bürokrasi zaman içerisinde güçlenmiş ve özellikle Tercüme Odasında yetişen memurların Fransız Aydınlanma Çağı düşünürlerinin etkisi altına girmesiyle birlikte anayasal hareketleri talep eden bir muhalefet ortaya çıkmıştır.²

Sultan II. Abdülhamid³, anayasa taleplerine olumlu yanıt vererek tahta çıkmıştır. Ancak Osmanlı-Rus Savaşı'ndaki gelişmelerin ardından Meclis-i Umumi'yi süresiz olarak tatil etmiş ve Kanun-ı Esasi'yi askıya almıştır. Bu sürecin ardından, 1880 ile 1892 yılları arasında iktidardaki geçiş sürecini tamamlayarak, idare merkezini güçlü bir şekilde Yıldız Sarayına taşımıştır. Ayrıca Sultan, iç ve dış politikadaki temel ilkelerini belirleyip uygulamaya başlamıştır.⁴ Bu dönemdeki idare anlayışının temel yaklaşımı veya karakteristiği ise “*merkeziyetçilik*” olmuştur.⁵

Sultan II. Abdülhamid'in Bâbîâlî'nin yetkilerini Sarayda toplaması ve Sarayı tek merkezi güç noktası haline getirme çabası pek çok çalışmadan ele alınmıştır. Sultan II.

¹ Cater V. Findley, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Bürokratik Reform Bâbîâlî 1789-1922*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Çev; Ercan Ertürk, İstanbul 2014, s.163-171.

² Findley, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Bürokratik Reform Bâbîâlî 1789-1922*, s.215.

³ Bkz. Cevdet Küçük, “Abdülhamid II”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 1, İstanbul 1998.

⁴ Gökhan Çetinsaya, *Sultan II. Abdülhamid Dönemi Siyaset-İktisat-Dış Politika-Kültür-Eğitim* “Abdülhamid Rejiminin Kilit Taşı: Merkeziyetçilik”, İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi, İstanbul 2019, Ed: Mehmet Bulut- M. Enes Kala- Nuri Salık ve Maşallah Nar, s.15.

⁵ Çetinsaya, *Sultan II. Abdülhamid Dönemi*, s.15-32.

Abdülhamid'in, maarif nazırlarından Münif Paşa'ya yazıldığı tahmin edilen bir muhtıradan, amcası Sultan Abdülaziz döneminde görev yapmış devlet adamlarının suçlandığı tespit edilmiştir. Muhtıraya göre Ali Paşa, Fuad Paşa, Mahmud Paşa, Hüseyin Avni Paşa ve Midhat Paşa gibi devlet adamlarının ülkeyi borç batağına sürüklediği ve borç mukavelenamelerinde % 1,5 rüşvet aldığını ifade etmiştir. Ayrıca, alınan paraların üretime yönlendirilemediği vurgulanmakla birlikte Hüseyin Avni Paşa ve Midhat Paşa'nın ülkeyi kazanılamayacağı belli olan bir savaşa sürüklemekle suçlandığı kaydedilmiştir.⁶

Sultan II. Abdülhamid, amcası döneminde yaşananları dikkatli bir şekilde takip edip değerlendirmiştir. Bu süreçte Bâbüâlî'ye dair şüpheleri oluşmuş ve bu durum kendisine güven vermemiştir. Sultan II. Abdülhamid, bu yaşananları kendi içinde değerlendirip ve fırsatları kullanarak devlet işlerini yavaş yavaş Sarayda toparlamış ve Sarayı merkezi güç haline getirmiştir.

Sultan II. Abdülhamid'in tanımıyla kendisinin “*yegâne emeli devlet ve milletin saadet ve selameti ve din-i Mübin-i İslam'ın bekasıdır.*”⁷ Bu uğurda “*devlet ve memleketseverler için iki büyük vazife vardır: devletin toprak bütünlüğüne zarar getirecek her şeye karşı durmak ve devletin bekası, kuvvet ve serveti ve halkın saadet, emniyet ve asayiş içinde yaşamalarını temin eylemektir.*” Ayrıca, Müslümanların ebediyeti için bir hükümetin ve bir kavmin ebediyetine ancak birkaç şey gerekli olduğu ifade edilmiştir. Bunların birincisi din ve dini değerlerin korunması; ikincisi eğitim-öğretim; üçüncüsü milliyet bilinci; dördüncüsü sanayi ve hizmet.⁸ Sonuç olarak merkezîyetçilik politikaları, devletin toprak bütünlüğü, dinin ve tebaanın güvenliğinin sağlanması, halkının eğitim, sağlık, ekonomik vb. ihtiyaçlarını karşılamayı ve halkın devletine bağlılığını arttırmayı hedeflemiştir. Bu şekilde halkın güvenliği ve refahı sağlanarak merkezîyetçiliğin güçlenmesi amaçlanmıştır.

Sultan II. Abdülhamid'in merkezîyetçiliği, hem merkezi idarede hem de vilayet idaresinde son derece belirgindi. Merkezi idare açısından bakıldığında, Sultan Bâbüâlî⁹

⁶ Ali Akyıldız, *Osmanlı Bürokrasisi ve Modernleşme*, İletişim Yayınları, Baskı 4, İstanbul 2012, s.172-173.

⁷ A. Atilla Çetin, *Sultan İkinci Abdülhamid Han: Devlet ve Memleket Görüşlerim 2*, Cilt 2, Çamlıca Yayınları, İstanbul 2011, s.160.

⁸ Çetinsaya, *Sultan II. Abdülhamid Dönemi*, s.15-16.

⁹ Bkz. Şefaattin Deniz, *Osmanlı Devleti'nde Padişah ve Bâb-ı Ali Arasındaki İktidar Mücadelesi (1808-1908)*, Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), Kırıkkale 2002.

üzerinde mutlak bir kontrol kurarak bizzat kendisi yönetmeyi tercih etmiştir. Sultan, hazırladığı bütün politikaları fikir aşamasından uygulama aşamasına kadar en ince ayrıntısını kendisi belirleyerek ve kontrol ederek yürütmüştür. Hem iç hem de dış politika alanlarında mutlak bir söz sahibi olan Sultan, zamanla askeri ve sivil kurumlar, makam ve terfi gibi konularda da doğrudan Yıldız Sarayının denetimini artırmıştır. Ayrıca, Sarayın zamanla bütün kurumlarla doğrudan yazışma yetkisini ele geçirmesi, Bâbiâli'yi tamamen işlevsiz hale getirerek devre dışı bırakmıştır.¹⁰ Sultan II. Abdülhamid, tahta çıktığında temel hedefi, II. Mahmud dönemi ve ardından gelen Tanzimat döneminde güçlenen sivil bürokrasiyi etkisiz hale getirip sarayı öne çıkarmaktı.

Sultan II. Abdülhamid'in ilk olarak Mabeyn Katipliğine müdahale ettiği belirtilmelidir.¹¹ Çünkü, Mabeyn Katipliği, yurt içi ve yurt dışı tüm yazışmaların gerçekleştiği merkezi bir öneme sahipti. Sultan II. Abdülhamid'in ikinci hamlesi ise Mabeyn Telgrafhanesine yönelik olmuştur. Bu birim iletişimin daha hızlı ve etkili bir şekilde sağlanmasına olanak tanıdığı için Sultan açısından büyük bir öneme sahiptir. Çünkü burası, taşra ile merkez arasındaki iletişimi kolayca sağlıyordu. Diğer bir önemli hamlesi, saraydaki atama ve görevden alma gibi yetkileri Bâbiâli'den almış olmasıdır. Bu da karar alma sürecinde onun onayının önemini vurgulamaktadır. Sultan II. Abdülhamid, bu kurumları Saray'da toplayarak hızlı kararlar almayı ve merkezileşmeyi güçlendirmeyi amaçlamıştır.

Osmanlı Devleti açısından bakıldığında, “*mabeyn*”¹² terimi padişahın ve saray görevlilerinin yanı sıra seyfiye (askeriye) , ilmiye (dini) ve kalemiye (sivil bürokrasiye) kadar geniş bir kapsamı kapsar. Bu grupların ayrıca, merkezden taşraya uzanan bürokratik yapıları ve görev alanları bulunmaktaydı.¹³ Sultan II. Abdülhamid, Mabeyn Katipliği'nin gücünü kullanarak istediği hedeflere ulaşmış, iç ve dış

¹⁰ “II. Abdülhamid Kanun-ı Esasinin ona tanıdığı hükümdarlık haklarından yararlanır. Memuriyetlere atamalar yapar ve yönetimi altındakilerin sicillerini yakından takip ederek bu hakkı gerçekten kullanır. Hiyerarşik unvan ve mansıbları dağıtır. Sikke bastırma, Cuma hutbesini adına okutma, tuğra kullanma hakkına sahiptir ve son olarak ordunun başkomutanıdır.” François Georgeon, *Sultan Abdülhamid*, Homer Kitabevi, Baskı 1, İstanbul 2006, Çeviren: Ali Berktaş, s.171.

¹¹ Sedat Kanat, *Sultan II. Abdülhamid Döneminde Mâbeyn-i Hümayûn ve Görevleri*, Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü (Doktora Tezi), Erzurum 2018, s.5.

¹² Bkz. Mabeynde çalışma koşulları hakkında bilgi verilmektedir; Tahsin Paşa, *Abdülhamit Yıldız Hatıraları*, Ketebe Yayınları, İstanbul 2022, s.21-23.

¹³ Akyıldız, *Osmanlı Bürokrasisi*, s.45.

yazışmalar artık saray sorumluluğuna geçmiştir. Bu durum, iç ve dış diplomasiye hakim olan Saray'ın gücünün artmasına neden olmuştur. Ayrıca, iç ve dış yazışmaların artışına paralel olarak bürokrasiyi desteklemek amacıyla komisyonlar oluşturulmuştur.

Yıldız Sarayı'nın iktidarın merkezi haline gelmesi, hükümetin ve Bâbîâli'nin yetkilerinin azaltılmasıyla gerçekleşmiştir. Ancak bu aynı zamanda, “*sultanın devlet içindeki büyük toplulukları, sivil bürokrasi, ordu ve ulemayı yakından denetlemeyi başardığıdır*” anlamına gelmektedir.¹⁴

Sultan II. Abdülhamid, bürokrasiyi kontrol altında tutmak için mansıb sistemi¹⁵ ve nişan sistemini¹⁶ en iyi şekilde kullanmıştır.¹⁷ Bu sistemleri kullanarak hem sivil bürokrasiyi hem de orduyu ödülleriyle etkileyip kendi nüfuzu altına almaya çalışmış ve bu süreçte Avrupa'yı model alarak takip etmiştir.¹⁸

Sultan II. Abdülhamid, memurların sicillerini kayıt altına almak için Memurin-i Mülkiye Komisyonu'nu 1896 yılında kurmuştur. Bu komisyon, tayinleri denetler ve personel arşivi oluştururdu. Bu çalışma sayesinde, Abdülhamid kendi tanıdık çevresinin dışındaki kişiler arasından da atamalar yapılmasını teşvik etti. Ayrıca, bir emeklilik aylığı oluşturuldu.¹⁹ Bu komisyon aracılığıyla Sultan, devlet kurumlarında sadece çevresindekilerin değil, aynı zamanda işlerinde yetenekli ve güvenilir kişilerin de görev almasını sağlamıştır.

Sultan II. Abdülhamid, ordunun siyasete müdahalesini engellemek amacıyla reformlar gerçekleştirmiştir. Bu kapsamda ordu içinde serasker gibi yüksek konumda olan kişilerin yetkileri sınırlanmıştır. Sultan, başta olmak üzere askeri sahadaki iktidarını askeri komisyonlar aracılığıyla kullanmıştır. Örneğin, 1880 senesinde Teftiş-i Umum-ı Askeri Komisyon-ı Alisi kurulmuş ve bu komisyonda yüksek rütbeli

¹⁴ Georgeon, *Sultan Abdülhamid*, s.176.

¹⁵ Mehmet İpşirli, “Mansıb”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 28, Ankara 2003, s.4.

¹⁶ İbrahim Artuk, “Nişan”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 33, İstanbul 2007, s. 155.

¹⁷ Georgeon, *Sultan Abdülhamid*, s.178.

¹⁸ Meryem Çekim, “Teşvikten Tebriğe: Sultan II. Abdülhamid'in Ulema Taltifleri”, *Tarih Okulu Dergisi*, Cilt 16, Sayı 62, 2023, s.214-236.

¹⁹ Ozan Can Akpınar, *1879-1909 Tarihli Sicil-i Ahval Kayıtlarına Göre Antalya Doğumlu Memurlar*, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), Antalya 2017, s.23; Yakup Karataş “Sicil-i Ahval Defterlerine Göre Bayezidli Devlet Memurları”, *Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt 4, Sayı 1, Nisan 2018, s.2-4.

subaylar yer almıştır.²⁰ Bunların “*bir bölümü saray yaverleri*”²¹ ve *sultanın ordu içindeki hafiyeleri*”²² olarak kabul edilmişlerdir.” Bu komisyon, gayrimüslimlerin askerlik hizmeti konusu gibi önemli konuları da tartışmıştır.²³

Sultan II. Abdülhamid, askerlerin terfi ve tayinlerini yakından takip etmiş ve bu süreçte subayları birbirlerini ihbara teşvik etmiştir. Bu durum ordu geleneğine aykırıdır. Ayrıca, iltimas sistemi, payitahta yakın subayların lehine çalıştırmış, bu da askeri okullarda öğretilen liyakat sistemiyle çelişmiştir şeklinde iddialarda mevcuttur. 1880 yılından itibaren Sultan, askeriyei daha fazla kontrol altına almıştır. Ordunun iç ve dış tehditlere karşı daha etkili bir güç haline gelmesini amaçlayarak önemli bir reform yapmıştır.²⁴ Ancak bu süreçte askerler arasında birbirlerini ihbar etme veya kayırma gibi sorunlar nedeniyle güven eksikliği ve liyakatsizlik şeklinde problemler ortaya çıkmıştır. Buna rağmen Sultan, modern bir ordu oluşturma hedefini sürdürmüştür.

Sultan II. Abdülhamid, merkezi sistemi güçlendirmek amacıyla denetim altına almaya çalıştığı bir diğer grup olan ulema ile ilgili olarak gözlemlerde bulunmuştur. II. Mahmud döneminden itibaren vakıf idaresinin ulemanın elinden alınmasıyla yaşanan zayıflama, Sultan II. Abdülhamid’in ulemanın hala siyasete müdahale edebilme potansiyeli olduğunu fark etmesine neden olmuştur. Şeyhülislam’ın verdiği fetvalarla taht değişikliklerine etkin bir şekilde katılımı ve medrese talebelerinin toplumsal etkilerini göz önünde bulundurarak, Sultan’ın din adamlarına duyduğu şüphe anlaşılabilir. Bu nedenle Sultan, ulemayı hem gözlemlemek hem de yakından denetlemek zorunda kalmıştır, böylece onların gücünü etkisizleştirmeyi hedeflemiştir.²⁵

²⁰ Adem Ölmez, “Askeri Teftiş Komisyonu’nun Kuruluşu ve Faaliyetleri”, *Tarih Dergisi*, Sayı 43, İstanbul 2006, s.116-117.

²¹ “*Sultanın yaverleri sarayda kalmaktadır. Bu yaverler içinde bazıları sadece protokolde rol oynayan gerçek muvazzafe subaylardır, ama kimilerinin de hiçbir askeri tecrübesi yoktur. Bunlar çoğunlukla Abdülhamid’in kendine bağlamak istediği büyük ailelerin oğullarıdır ve askeri okul bitirmedikleri halde sultan onlara çeşitli rütbeler vermiştir. Ordu nezdinde saray hafiyeliği yapar, askeri komisyonlarda yer alırlar. Onlara "alelade yaverler" denir.*” Georgeon, *Sultan Abdülhamid*, s.179-180. Bkz. Töre Seçilmişler, *Yıldız Sarayı Yaverler Dairesi*, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2004.

²² Bkz. Mehmet Ali Beyhan, “II. Abdülhamid Döneminde Hafiyeler Teşkilatı ve Journaller”, *İlmi Araştırmalar*, Sayı 8, 1999.

²³ Tahsin Paşa, *Abdülhamit Yıldız Hatıraları*, Ketebe Yayınları, İstanbul 2022, s.29.

²⁴ Georgeon, *Sultan Abdülhamid*, s.180.

²⁵ Georgeon, *Sultan Abdülhamid*, s.180.

Sultan II. Abdülhamid, ulemanın denetlenmesine rağmen doğru yoldan sapmış olanları cezalandırmak gerektiğine inanıyordu. Ancak ölüm cezasını hoş karşılamadığı için onun döneminde idamlar nadir olarak uygulanmıştır. Onun en sık kullandığı ceza ise sürgün olmuştur. Görece daha hafif suçlar için “*üç aydan üç yıla kadar geçici sürgün*”, cinayet davalarında da ise “*ömür boyu sürgün*” cezaları, Kanun-ı Esasi’ye dayanmaktaydı. Sultan II. Abdülhamid, istenmeyen kişileri uzak ve ulaşılması zor bölgelere sürmek suretiyle uzaklaştırmak ve iktidarını korumak için bu yöntemi sıkça kullanmıştır. Tek istisna olarak, Yıldız Sarayı’na çok yakın olan Çırağan Sarayı’nda V. Murad’ı gözetim altında tutmayı tercih etmiştir.²⁶ Sultan II. Abdülhamid, sivil bürokrasi, ulema ve ordu üzerinde etkin bir güç kullanmak merkeziyetçiliği daha da güçlendirmek amacıyla sürgün²⁷ cezasını kullanmıştır.

Sultan II. Abdülhamid, Osmanlı Devleti’nde en ağır ceza olan sürgün cezasını uygularken genellikle iç sürgünü tercih etmektedir.²⁸ Bu tercihin arkasındaki amaç, mahkum edilen veya sultanın gözünden düşen kişileri o dönemin şartlarına göre daha kolay bir şekilde gözetlemek ve denetlemek, aynı zamanda bu kişilere isyan veya yandaş toplama gibi durumlar meydana geldiğinde müdahale edebilmektir. Ayrıca, taşraya yapılan sürgünler ve benzeri tayinler genellikle felaket olarak görülmektedir. Devlet adamları ve diğer kişiler, uzak bir vilayete tayin edilmelerinin en büyük korkusu, orada iktidar tarafından unutulup çürümeye terk edilmektir.²⁹

Sultan II. Abdülhamid, kuvvetli bir merkeziyetçi sistem oluşturmak için taşra idaresinde yerel otonomiye karşı çıkmıştır. Yerel yöneticilerin üzerinde daha sıkı bir denetim kurarak bu amaç doğrultusunda hareket etmiştir. Bürokratik hiyerarşiyi bazen ihlal etmiş, taşra yöneticileriyle doğrudan iletişim kurarak taşrada yapılan atamalara kişisel olarak müdahale etmiştir. Aynı zamanda taşrada etkili olan eşrafla yakın ilişkiler geliştirmiş ve genellikle bu eşrafın yanında yer almıştır. İstanbul ile vilayetler arasında sivil ve askeri alanlarda iletişimi kolaylaştırmak için telgraf kullanılmıştır. Resmi bürokraside Vali-Dâhiliye Nâzırı-Sadrâzam-Sultan gibi bir kanalın yanı sıra vilayetler ile saray arasında doğrudan gayriresmî bir iletişim kanalı oluşturmuştur.

²⁶ Georgeon, *Sultan Abdülhamid*, s. 180-181.

²⁷ Bkz. Kemal Daşcıoğlu, “Sürgün”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 38, İstanbul 2010, s.167-168.

²⁸ Georgeon, *Sultan Abdülhamid*, s.181-182.

²⁹ Erdoğan Polat, *Osmanlı Devleti’nde Sürgün Siyasetinin Eyâlet-i Rum’daki Yansımaları (XIX.Yüzyıl)*, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), Kayseri 2019, s.111.

Taşra eşrafının talepleri, saraydaki temsilcileri vasıtasıyla, telgrafın da sağladığı kolaylıkla sultana hızlı bir şekilde iletilmiştir.³⁰ Sultan II. Abdülhamid, taşrada güçlü ve etkili eşrafın desteğini alarak atamalar ve telgraf aracılığıyla merkez ile taşra arasındaki iletişimi güçlendirmiş ve böylece taşrayı merkeze bağlamıştır. Bu sayede Sultan, devletin kontrolünü daha etkin bir şekilde sağlamıştır.

Sultan II. Abdülhamid'in iktidarının ilk yıllarından itibaren benimsenen ilkeler ve politikalar, otuz yıl boyunca zamanın şartlarına ve bölgedeki koşullara göre değişen ve farklılaşan bir dönem olarak görülmelidir.³¹ Sultan II. Abdülhamid, tahta çıktıktan sonra Saray ile Bâbîâli arasındaki rekabeti kazanarak Saray'ın gücünü artırıp burayı idarenin tek merkez haline getirmiştir. Bu dönemin şartlarına göre hazırladığı kanunnameleri ve nizamnameleri merkez ve taşrada uygulamıştır. Merkezileştirme hareketleriyle iletişim, ulaşım, eğitim, askeri ve belediyelerde reformları gerçekleştirmiş ve aynı zamanda istimlâk politikalarını da uygulamıştır.

Tanzimat Dönemi'nden Sultan II. Abdülhamid dönemine kadar, Osmanlı Devleti'nde eğitim devletin üstlendiği “*kamusal hizmet*” ti.³² Bu nedenle devlet okullaşmayı artırmak amacıyla istimlâk yoluyla çaba sarf etmiştir.

Sultan II. Abdülhamid döneminde hazırlanan Kanun-i Esasi'de eğitimle ilgili üç madde bulunmaktadır (14., 15. ve 114. md.).³³ Bu ilk anayasa, eğitim konusuna vurgu yaparak eğitimdeki eksikliklerin giderilip modern bir eğitim sistemine yönelik düzeltmelerin amaçlandığını göstermektedir. Sultan II. Abdülhamid Dönemi'nde eğitim sisteminin genel hedefi, eğitimin siyasi endoktrinasyon sürecine tabii tutularak padişaha karşı tam bir itaat içinde olan, dini inançlarına bağlı ve resmi ideolojiyle uyumlu bir eğitimli sınıfı oluşturmaktır.³⁴ Sultan, kendisine bağlı bir eğitimli sınıfın oluşmasını amaçlamış ve muhalefetin oluşmasını engellemek için sıkı bir kontrol

³⁰ “Bir vali, (...) tamamiyle müstakil ve istediği gibi vilayetin emvalini sarfa ve adliyesini teşkile ve kuvve-i askeriyesini sevke ve nasb ve azle me'zun olursa, merkeziyet-i idare şöyle dursun, tevs-i idare de değil de, adeta tavaif-i mülûk [ufak devletçikler] demek olur.” Çetinsaya, *Sultan II. Abdülhamid Dönemi*, s.21.

³¹ Çetinsaya, *Sultan II. Abdülhamid Dönemi*, s.22.

³² Esma İğüs, *II. Abdülhamid Dönemi Eğitim Sistemi, Eğitim Yapıları ve Askeri Rüşdiyeler*, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü (Doktora Tezi), İstanbul 2008, s. 30.

³³ Ömer Faruk Yelkenci, *Türk Modernleşmesi ve II. Abdülhamid'in Eğitim Hamlesi*, Kaknüs İnceleme-Araştırma Yayınları, İstanbul 2010, s.92.

³⁴ İğüs, *II. Abdülhamid Dönemi Eğitim Sistemi*, s.27.

uygulamıştır. Bu sayede Sultan II. Abdülhamid döneminde eğitim hem yaygınlaştırılıp hem de kısmen denetim altına alınmaya çalışılmıştır.

Bu dönemde kamulaştırma yoluyla, hem merkezde hem de taşra da okullaşma oranında önemli bir artış gözlenmiştir. Klasik Osmanlı eğitim sistemi, Tanzimat Dönemi'ne kadar devam eden zorunlu ilköğretimin ilk aşaması olan sıbyan mekteplerini, yeni usul eğitimin yapıldığı ibtidai mekteplere dönüştürmüştür.³⁵ Ayrıca bu dönemde birçok yabancı ve özel okul da açılmıştır. Bunun yanı sıra, birçok sanat ve meslek okulu da kurulmuştur.³⁶ II. Abdülhamid döneminde ise Osmanlı eğitim sistemi içinde ilk kez özel eğitim yer almıştır. Bu sayede görme, konuşma ve işitme engellileri için okullar açılmış³⁷ ve Sultan, özel eğitim aracılığıyla engelli bireyleri topluma kazandırmıştır.

Sultan II. Abdülhamid Dönemi'nde, eğitim sistemi alanında yapılan en önemli çalışmalardan biri, eğitimin vilayetlere istikrarlı bir şekilde yayılmasını sağlamaktır.³⁸ Bu amaçla, demiryolu ve telgraf gibi iletişim araçlarını kullanarak merkezden uzak bölgelerde eğitimi kolaylaştırmış, ayrıca kamulaştırma yöntemini de uygulamıştır.

II. Abdülhamid Dönemi'nde telgraf ve demiryolu kullanılmadan önce, iletişim Posta Nezareti aracılığıyla bir ölçüde sağlanmıştır. Bu, devletin resmi evraklarının güvenli bir şekilde iletilmesini sağlamanın yanı sıra insanların kendi aralarında haberleşmelerini de mümkün kılmıştır.³⁹ Sultan II. Abdülhamid döneminde telgraf iletişimi, idarenin merkezileşmesinde temel bir lojistik araç olmuştur. Ayrıca, bu dönemde Osmanlı-Rus savaşı, Balkan topraklarının kaybı ve Hristiyan nüfusun azalması, Anadolu ve Arap coğrafyasına Tanzimat dönemine göre daha fazla önemsenmesine yol açmıştır. Osmanlı Devleti, Anadolu ve Arap coğrafi yapısının parçalı bir görünüme ve heterojen bir nüfusa sahip⁴⁰ olmasının etkisiyle Sultan II. Abdülhamid döneminde, 1878-1882 yılları arasında idari amaçlarından biri, bu

³⁵ Alkan, *Ölçülebilir Veriler Işığında*, s.143.

³⁶ Turgut İleri, *Maârif Salnâmelerine Göre, 20. Yüzyıl Başlarında (1898-1903) Amasya'da Eğitim ve Eğitim Kurumları*, On dokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), Samsun 1998, s.9.

³⁷ Yahya Akyüz, *Türk Eğitim Tarihi*, Pegem Akademi, Baskı 30, Ankara 2018, s.206.

³⁸ İğüs, *II. Abdülhamid Dönemi Eğitim Sistemi*, s.43.

³⁹ Ayşenur Okumuş Göktürk, *Osmanlı Posta ve Telgraf Teşkilatı (1838-1876)*, Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), Erzurum 2021, s.123.

⁴⁰ Bahadır Çelebi, *Osmanlı Devleti'nin Merkezileşmesinde Telgrafın Rolü: 1855-1909*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), İstanbul 2020, s.143.

bölgelerin merkez ile olan bağlarını güçlendirmek ve sarsılan otoriteyi yeniden tesis etmek olmuştur.⁴¹ Bu bağlamda, Sultan II. Abdülhamid, iletişimi güçlendirmenin ve 93 Harbi'nin ardından zayıflayan otoriteyi onarmanın önemini anlamıştır. Bu amaçla, Posta ve Telgraf Nazırı İzzet Efendi, savaşta zarar gören telgraf hatlarını onarmış ve güçlendirmiştir. Sultan II. Abdülhamid, iletişim altyapısını güçlendirdiği için taşra ile daha hızlı ve etkili bir şekilde iletişim kurarak reformlarını gerçekleştirmiştir. Bu, merkezi hükümetin daha etkin bir şekilde idari amaçlarına ulaşmasına yardımcı olmuştur.⁴²

Sultan'ın merkezileşme politikalarını hayata geçirebilmek için Osmanlı topraklarının geniş bürokrasisini etkin bir şekilde yönetmesi gerekiyordu. Yıldız Sarayı'na çeşitli bölgelerden mesajların hızlıca iletilmesi, hızlı kararların alınması ve bu mesajlara hızlı cevap verilmesi büyük önem taşıyordu. Bu amaçla, Sultan II. Abdülhamid, dönemin en uygun teknik iletişim aracı olan telgraf sistemini kullanmıştır. Ayrıca, telgraf iletişimde şifreleme sistemlerini de kullanarak,⁴³ taşra idaresinde görevli devlet adamlarını denetleme ve valilerin karar verme yetkilerini sınırlama konusunda gücünü arttırmıştır. Bu şekilde, merkezi otoritesini güçlendirmiş ve hükümetin daha etkin bir şekilde yönetimini sağlamıştır.⁴⁴

Telgraf sistemi, II. Abdülhamid döneminde taşra bölgelerinde yaşayan halkın çeşitli konulardaki bilgilerinin merkeze aktarılmasını sağladığı için oldukça önemli bir rol oynamıştır. Bu iletişim aracı sayesinde halkın nüfusu, ekonomik durumu, dinsel aidiyeti, eğitim, sağlık, barınma ihtiyaçları ve asayiş gibi bilgiler merkezde toplanmıştır. Bu bilgilere dayanarak Sultan II. Abdülhamid, Yıldız Sarayı'nda oturarak taşra bölgelerine yönelik uygun politikalar geliştirmeyi ve uygulamayı kolaylaştırmıştır. Ayrıca, herhangi bir isyan ve çatışma durumunda ilgili bölgelere daha hızlı müdahale etme olanağı da sağlanmıştır. Bu, merkezi hükümetin daha etkili bir şekilde yönetimini ve istikrarını sağlamasına yardımcı olmuştur.

⁴¹Gökhan Çetinsaya, "II. Abdülhamid'in İç Politikası: Bir Dönemlendirme Denemesi", *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, Cilt 47, Sayı 47, İstanbul 2016, s. 367.

⁴² Çelebi, *Osmanlı Devleti'nin Merkezileşmesinde Telgrafın Rolü*, s.159.

⁴³ Niyazi Berkes, *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, Yapı Kredi Yayınları, Baskı 23, İstanbul 2016, s.344.

⁴⁴Çelebi, *Osmanlı Devleti'nin Merkezileşmesinde Telgrafın Rolü*, s. 167.

Sultan, merkezileşme sisteminin önemli temel taşlarından biri olan telgraf sistemi, vergi toplama ve askere alma gibi işlemlerde sistematik bir düzen sağlamıştır.⁴⁵ Bu sayede merkezi hükümet, vergi toplama ve askere alma işlemlerini daha etkili bir şekilde yönetebilmiştir. Ayrıca merkezden çevre bölgelere doğru yapılacak nüfus sayımları, istimlâk politikaları, imar faaliyetleri, eğitim ve sağlık gibi alanlardaki çalışmalar da o bölgenin koşullarına göre telgraf sistemi aracılığıyla daha hızlı bir şekilde karara bağlanıp uygulanabilmiştir. Bu da merkezi hükümetin yerel ihtiyaçlara daha duyarlı ve hızlı bir şekilde yanıt vermesine olanak tanımıştır. Telgraf sistemi, bu tür idari işlemleri daha verimli hale getirmiş ve merkezi otoritenin güçlenmesine katkı sağlamıştır.

II. Abdülhamid'in demiryolu politikasının birçok gerekçesi vardı ve bu gerekçeler hem iç hem de dış politika açısından önemliydi. İlki merkezi reformların taşraya yayılmasıdır. Bu sayede sağlık, eğitim, yol yapımı, imar faaliyetleri gibi alanlarda istimlâk politikaları daha doğru bir şekilde uygulanabilirdi. İkincisi tarımın ve ihracatın geliştirilmesidir. Üçüncüsü İmparatorluğun ücra noktalarını birleştirmesidir. Bu, ülke genelinde daha etkin bir kontrol sağlanmasına yardımcı oldu. Dördüncüsü vergi toplama ve asker alma süreçlerinin hızlanmasıdır. Aynı şekilde asker alımları da daha kısa sürede gerçekleşebilirdi. Dolayısıyla bu dönemde demiryolu inşası, hem ekonomik kalkınmayı sağlamak hem de devletin yönetimini güçlendirmek için stratejik bir adım olarak görülmüştür.⁴⁶

Sultan II. Abdülhamid döneminde inşa edilen Hicaz ve Bağdat Demiryolları, Osmanlı İmparatorluğu'nun demiryolu ağını genişletme çabalarının önemli bir parçasını oluşturmuştur. Hicaz Demiryolu, devletin kendi kaynaklarıyla inşa edilen ilk demiryolu hattı olması bakımından önem taşımıştır.⁴⁷ Bu demiryolu, Müslümanların kutsal topraklara olan hac ziyaretlerini kolaylaştırmak ve bu ziyaretler sırasında ticaretin artmasını sağlamak amacıyla yapılmıştır. Müslüman cemaatlerin bağışlarıyla önemli bir finansman kaynağı bulmuş ve yolun denize paralel olması, liman kentleriyle ticaretin gelişmesine imkan vermiştir. Aynı zamanda, bu demiryolu boyunca Osmanlı

⁴⁵ Çelebi, *Osmanlı Devleti'nin Merkezileşmesinde Telgrafın Rolü*, s.80.

⁴⁶ Ahmet Kısa, *Osmanlı Devleti'nde Bayındırlık Faaliyetleri (1909-1918) Kapitülasyonlar, İmtiyazlar, Anonim Şirketler*, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), Antalya 2019, s.89.

⁴⁷ Auler Paşa, *Hicaz Demiryolu İnşa Edilirken I Şam-Maan Hattı*, Çeviren; Eşref Bengi Özbilen, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Baskı 1, İstanbul 2017, s.37-38.

hükümeti, bölgeleri gözetim ve denetim altında tutarak, imparatorluğun gücünü bu uzak bölgelere de hissettirmiştir. Bağdat Demiryolu ise İstanbul'dan Bağdat'a uzanan stratejik bir hat olarak inşa edilmiştir. Bu demiryolu, askeri ve ekonomik nedenlerle büyük bir öneme sahipti ve Osmanlı İmparatorluğu'nun Arap topraklarına daha hızlı ve etkili bir şekilde ulaşmasını sağlamıştır. Her iki demiryolu da Sultan II. Abdülhamid döneminde inşa edilmiş olup, Osmanlı İmparatorluğu'nun ulaşım ağını geliştirme ve yönetimini güçlendirme çabalarının bir yansımasıdır.⁴⁸

Bağdat demiryolunun yapımı ve Almanların bu projeyi üstlenmesi önemli bir tarihsel olaydır. 1903'te başlayan ve 1940'a kadar süren bu demiryolu projesinin Almanlar tarafından yapılmasının birden fazla nedeni vardı. Birincisi Müslüman sömürgesi olma düşüncesi: Sultan II. Abdülhamid döneminde Osmanlı İmparatorluğu, bu demiryolu hattının kontrolünü Almanya'ya vererek, İngiliz ve Fransız emperyalist etkilerine karşı bir denge sağlamayı amaçlamıştır. Almanya, Osmanlı İmparatorluğu'nu bir Müslüman ülkenin “sömürgesi” olarak görmemesi nedeniyle tercih edilmiştir. İkincisi Alman mühendislik becerileri: Bağdat Demiryolu'nun inşası, coğrafi olarak zorlu ve dağlık bölgeleri içeriyordu. Alman mühendislik becerileri ve son teknoloji ekipmanları, bu zorlu koşullarda demiryolu yapımını daha kolay hale getirdi. Alman mühendisleri, proje için gerekli teknik bilgiye ve deneyime sahipti. Üçüncüsü istimlâk politikaları: Bu demiryolu projelerinin inşası sırasında birçok bölgede istimlâk uygulamaları gerçekleşti. Bu, projenin geçmesi gereken bölgelerde yerel nüfusu ve toprak sahiplerini etkiledi. Bağdat Demiryolu projesi, Osmanlı İmparatorluğu'nun modernleşme çabalarının bir parçası olarak görülmektedir. Ancak bu projenin uzun süresi, finansman zorlukları ve I. Dünya savaşı gibi faktörler nedeniyle tamamlanması uzun sürdü.⁴⁹

Sultan II. Abdülhamid döneminde inşa edilen demiryolu hatları, Osmanlı İmparatorluğu'nun modernleşme çabalarının bir yansıması olarak, ekonomik, kültürel ve sosyal alanlarda önemli değişikliklere yol açmıştır.

⁴⁸ Eray Yavuzarslan, *19.Yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Demiryolu Seferberliği ve Başkent İstanbul'un Kentsel Dönüşümüne Katkıları*, Gece Kitaplığı yayınları, Ankara 2021, s.171.

⁴⁹ Yavuzarslan, *19.Yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'ndaki*, s.171-172.

BİRİNCİ BÖLÜM

1.İSLAM VE OSMANLI HUKUKUNDA İSTİMLÂK

1.1. İslam Hukukunda Mülkiyet Anlayışı

Mülkiyet, “*hukuki bir engel bulunmadıkça kişiye bir şey üzerinde tasarruf yetkisi veren ve başkalarının tasarrufunu önleyen hukuki ilişkiyi ifade etmiştir.*”⁵⁰ Bu kavramın temel dayanağı hukuk ve sınırlama olmuştur. Mülkiyet hakkında, yalnızca “eşya” üzerinde hak iddia edilebilir ve dış müdahalelere kapalılık söz konusudur. İslam hukukuna göre eşyanın tanımı konusunda geçmişten günümüze pek çok tartışma yapılmıştır,⁵¹ ancak bu çalışma da değinilmiştir. yalnızca gayrimenkuller üzerindeki mülkiyet anlayışına değinmiştir.

Bir başka tanıma göre, “*mâlîke eşya üzerinde düşünülebilecek en kapsamlı yetkileri sağlayan hak*” olarak ifade dilmektedir.⁵²

İslam Hukukunun mülkiyet anlayışı Kur’an-ı Kerim’de şu şekilde ifade edilmektedir. “*Gökte ve yerde mevcut olan her şey Allah’ındır.*”⁵³ “*Hakiki malik Allah’tır. İnsanlar dış alemle mevcut şeylerden istifade etmekte serbesttirler.*”⁵⁴ Buna göre Allah’ın her şeyin sahibi olduğu belirtilmiş, ve insanoğluna ise Allah’ın yarattıklarından yararlanma hakkı vermiştir.

Yaratılan her şeyin maliki Allah olduğu bildirilmekle kişilere ait özel mülkiyet hakkı da kabul edilmiştir.⁵⁵ Kur’an-ı Kerim’de mülkiyetin korunmasına dair genel bir hüküm bulunmamakla birlikte⁵⁶ miras, ticaret, hibe ve teberru gibi yöntemlerle mülkiyetin kazanılabileceği yazılmıştır.⁵⁷ Hz. Peygamber, fetihlerle birlikte devletin eline geçmiş olan mülk arazileri sahabeleri arasında pay ederek, bu arazileri özel mülke dönüştürmekle ferdi mülkiyet hakkını tanımıştır. Ayrıca “*bir kimse ölü araziye*

⁵⁰ M. Akif Aydın, *Türk Hukuk Tarihi*, Beta Yayınları, Baskı 15, İstanbul 2018, s.336; bkz. M. Akif Aydın, *Osmanlı Devleti’nde Hukuk ve Adalet*, Klasik Yayınları, Baskı 2, İstanbul 2017.

⁵¹ Abdullah Demir, *Mufasssal Türk Hukuk Tarihi*, Atana Yayınları, Baskı 1, Ankara 2019, s.361.

⁵² Hasan Hacak, “Mülkiyet”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 31, Ankara 2020, s.541.

⁵³ Hacı İnan, *Kur’an-ı Kerim ve Yüce Meâli*, Dua Yayıncılık, İstanbul 2014, el-Bakara Suresi 284-85.ayet, el- Mü’min Suresi 16.ayet.

⁵⁴ Halil Cin, *Osmanlı Toprak Düzeni ve Bu Düzenin Bozulması*, Baskı 5, Berikan Yayınevi, Ankara 2019, s.26.

⁵⁵ Ömer Lütfi Barkan, “İslam-Türk Mülkiyet Hukuku Tatbikatının Osmanlı İmparatorluğunda Aldığı Şekiller”, *İHFM*, Cilt 7, Sayı 1, 1939, s.176.

⁵⁶ Şarki Berki & Hayrullah Hamidi, *İslam Hususi Hukukunda Ana Prensipleri “Kur’an da Hukuk”*, Baskı 2, Ankara 1962, s.104.

⁵⁷ Beki & Hamidi, *İslam Hususi Hukukunda*, s.106-107.

ihya ederse ona malik olur” hadisinden de hareketle devlet malı da olsa, işlenmemiş bir araziye işleyerek gerek kendisine gerekse devletine fayda sağlayan kişinin bu arazi üzerinde mülkiyeti de devletçe tanınmıştır. Aynı konuda Mecelle’nin 1272. maddesinde “*bir kimesne izn-i Sultânî ile arâzî-i mevâtadan bir yeri ihyâ ve i’râr eylese ana malik olur*”⁵⁸ hükmü bulunmaktadır ve arazilerin boş kalmasını engellemek adına hadis üzerine bina edilmiş faydalı bir uygulama olarak yüzyıllarca varlığını sürdürmüştür.

İslam hukukunda mülkiyetin kökeninin Allah’tan olduğu inancından dolayı bu hakkın kutsal ve ihlal edilemez olduğunu vurgulamıştır. Bu sayede “*ferdi mülkiyet güçlü bir dokunulmazlığa sahip olmuştur.*” Ancak bu istisnai durum Osmanlı Devleti’nde halkın ve toplumun refahı ve yararı için esnetilmiştir. Kamu yararında istimlak, mülkiyet haklarına getirilen en büyük sınırlama olmuştur. Kamu yararı için istimlak ifadesi 1856 yılına kadar Osmanlı Devleti’nde kullanılmamıştır. 16 Aralık 1859 tarihli kanunla istimlak kavramı kullanılırken, 1860’da çıkarılan kanunla kaldırılmıştır. İstimlak hakkının kabulünden önce “*fertleri mülkiyetlerinden mahrum etmek için hiçbir kanun bulunmamıştır.*”⁵⁹

İslam Hukuku ve Osmanlı Devleti’nde, ferdi mülkiyet kavramı fetihlerin ardından önem kazanmıştır. Padişah, savaşa katılan askerlere ganimet topraklarını vererek bu kişilerin topraklar üzerinde ferdi mülkiyet haklarının doğmasını sağlamıştır. Ayrıca fetihlerden önce araziye tasarruf hakkına sahip olan kişiler, fetihten sonra bu topraklara vergi ödeyerek tekrar tasarruf hakkını elde etmiştir.⁶⁰ Bu uygulama, fetih sonrası toprakların mülkiyetinin nasıl düzenlendiği ve fetih öncesindeki hak sahiplerinin durumunu belirlemiştir.

İslam Hukukunda toprak mülkiyetin kaynağı fetihler oluşturmıştır. Fetihler, fetihten önceki var olan mülkiyet hakkını ortadan kaldırmıştır. Gerçekleştirilen fetihlere göre mülkiyet hakkı değişiklik göstermiştir (barış yolu veya silah zoru). İslamiyet’i kendi rızasıyla kabul edenlere mülkiyet hakkı verilmiş ve öşür vergisi alınmıştır. Silahla fetih olduğunda ise hükümdar elde ettiği toprakların sahibi

⁵⁸ Cin, *Osmanlı Toprak*, s.26-27.

⁵⁹ Cin, *Osmanlı Toprakı*, s.27-28.

⁶⁰ Fikret Eren & Veysel Başpınar, *Toprak Hukuku*, Yetkin Yayınları, Baskı 4, Ankara 2014, s.26.

olurmuştur.⁶¹ Yani fetihler hem toprak mülkiyetini sağlarken, karşı fetihler ise mülkiyetin düşmesine sebep olmuştur.

İslam Hukukunda Mülkiyet Hakkı Üç Kısma Ayrılır: Birincisi *rakabe*,⁶² bir şeye sahip olma hakkı olarak tanımlanmaktadır. Günümüz tabiriyle “*kuru mülkiyet*” olarak bilinmektedir. İkincisi tasarruf, bir şeyden yararlanma hakkı olarak ifade edilmektedir. İslam hukukçuları *tasarruf* hakkının fayda veya gelir sağlayan mülkiyeti uygun görüp aynı şey üzerinde iki mülkiyet hakkının bir arada toplanabileceğini kabul etmektedir.⁶³ Bu durum Mecelle’nin 405. maddesinde ise “*Menfa’at-i ma’lûmeyi ivâz-ı mâ’lûm mukâbelesinde bey’ etmek*⁶⁴” şeklinde belirtilmektedir. Kısaca kiracı sahip olduğu şeyin tasarruf hakkına sahip olmaktadır. Üçüncüsü *zilyetlik*, “*Bir şey üzerindeki fiilî hakimiyettir.*” Yani kişiye tasarruf etme yetkisi verilmektedir.⁶⁵

Fetihlerin sonucunda elde edilen toprakların dağıtımı ikiye ayrılmaktadır. İlki mülk topraklar, kişilerin özel mülkiyet hakkına sahip oldukları topraklar olarak belirtilmektedir. Öşürlü ve haraçlı topraklar bu kategoriye girmektedir. İkincisi mülk olmayan topraklar (mirî topraklar), “*Çıplak mülkiyeti devlete ve tasarrufu fertlere yahut ammeye veya bir topluluğa tahsis edilmiş olan topraklar olarak tanımlanmaktadır.*”⁶⁶ Mülk olmayan topraklar, rakabesinin devlete ait olduğu, tasarruf hakkının da devletin sınırları içerisinde yaşayan kişilere ait olan topraklardan oluşmaktadır. Bu arazilerin “*çıplak mülkiyeti*” devlete ait toprakları ifade etmektedir. Devlet ise bu topraklardan tasarruf etme hakkını, “*tefviz*” işlemiyle reayaya bırakma yoluna gitmektedir.⁶⁷

Özel Mülkiyet: Bireylerin tek başlarına veya ortaklarıyla birlikte sahip olduğu mal üzerindeki yetki ve sorumlulukları şeklinde tanımlanmaktadır. Yani kamunun ortaklığı

⁶¹ Eren & Başpınar, *Toprak Hukuku*, s.27.

⁶² Rakabe terimi sözlükte “*beklemek, kollamak, korumak*” anlamındaki “*rakb*” kökünden türeyen rakabe sözcüğü “*boyun*” demektir. Fıkıh terimi olarak mülkiyete konu olan eşyanın sadece maddî varlığını (ayn) ifade eder; bu anlamdaki mülkiyet “*rakabe mülkiyeti, ayn mülkiyeti, çıplak mülkiyet*” diye adlandırılır. Halit Çalış, “Rakabe”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 34, İstanbul 2007, s.427.

⁶³ Hüseyin Avni Göktürk, *Eski ve Yeni Mülkiyet Hukukumuzla Toprak Kanunu Tasarısı Ana Prensipleri Arasındaki Münasebetler*, Türk Hukuk Kurumu Yayınları, Ankara 1945, s.4.

⁶⁴ Cin, *Osmanlı Toprak*, s.29.

⁶⁵ Cin, *Osmanlı Toprak*, s.29.

⁶⁶ Cin, *Osmanlı Toprak*, s.30.

⁶⁷ Haydar Karadağ-Mustafa Şit, “Osmanlı Devleti’nde Toprak Mülkiyetinin İktisadi Sistemler Açısından Değerlendirilmesi”, *RTE Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı 4, Rize 2016, s.48.

olmayan mülkiyet şeklinde belirtilmektedir.⁶⁸ İslam dini “*insanların özel mülk edinme hakkını ve özgürlüğünü tanımakta, bu hakka saygı göstermekte ve ona karşı her türlü ihlali titizlikle korumaya çalışmaktadır.*”⁶⁹ Ancak Kur’an-ı Kerim de “*miras, ticaret, borçlanma, faiz, zekât, nafaka*” gibi kavramlar çoğunlukla belli başlı kurumlar yoluyla özel mülkiyete yer vermektedir.⁷⁰

İslam, kişilere özel mülkiyet hakkı tanımış ve bu hakka uymayı emretmiştir. Kur’an-ı Kerim’in çeşitli ayetlerinde yer alan “*her şeyin maliki Allah’tır, göklerde ve yerler de ne varsa O’nundur, ne yücedir ki O, mülk O’nun elindedir.*” Bu ifadeler İslam dininin özel mülkiyet hakkını tanımadığı şeklinde yorumlanmıştır.⁷¹ Ancak, İslam hukukunda özel mülkün dokunulmazlığı temel alınıp önem verilen bir ilke sayılmakla birlikte, mülkiyetin sosyal bir hak olması sebebiyle, özel mülk sahipliği “*mutlak bir hak*” olarak görülmüştür. Özel mülke sahip olma hakkı İslam da hem sahibine hem de başkasına zarar vermeyecek şekilde kullanılması anlamını taşımıştır. Mülkiyet hakkının kullanılmasından malikin şahsına veya başka bir kişiye yönelik bir zarar meydana geliyorsa, kişinin sahip olduğu bu hak hukuken sınırlandırılmıştır.⁷²

İslam devletleri, öşrî ve haracî toprakları özel mülk olarak tanımlamıştır. Bu topraklar, kasaba ve şehirlerin sınırları içerisinde yer almaktadır. Öşrî ve haracî topraklar hükümdar vasıtasıyla halka mülk olarak verilen topraklardan oluşmaktadır. İslam hukukuna göre, “*rakabesi hazineye ait olan memleket topraklarında herkesin hakkı bulunmaktadır.*” Fakat gerekli görüldüğünde mirî arazi, bedeli karşılığında veya bağış olarak devredilebilmektedir. Böylelikle mirî arazi, özel mülk haline gelebilmektedir.⁷³

Vakıf Mülkiyeti: Bir gayrimenkulden elde edilecek yararın insanlar için bırakılmak üzere, Allah’ın mülkü kılınmasına vakıf mülkiyeti denilmektedir. Müslüman devletlerde oldukça yaygın olan vakıf uygulamasının dinen hayır işlemek amacının yanında, malların devlet tarafından el konulmasına veya zorla alınmasına

⁶⁸Halit Çalış, *İslam Hukuku -Eşya Hukuku*, Grafiker Yayınları, Editör Talip Türcan, Ankara 2025, s.406.

⁶⁹ Karadağ & Şit, “Osmanlı Devleti’nde Toprak”, s. 55.

⁷⁰ Çalış, *Eşya Hukuku*, s.56.

⁷¹ Karadağ & Şit, “Osmanlı Devleti’nde Toprak”, s. 55.

⁷² Çalış, *Eşya Hukuku*, s.58.

⁷³ Karadağ & Şit, “Osmanlı Devleti’nde Toprak”, s. 56.

engel olmayı amaçlamaktadır.⁷⁴ Vakıf mülkiyetinin Allah’a ait olması, vakıfta bulunan şahısların vakıf olan mal üzerinde herhangi bir hakkın söz konusu olmaması, bu şahısların tasarrufta da bulunamayacaklarını belirtmektedir. Dolayısıyla vakfedenin (vâkıf), vakfedilen malla (mevkûf) zaten bir ilgisi kalmadığı belirtilmektedir.⁷⁵

Kamu Mülkiyeti: İslam hukukunun niteliklerine göre yapılan mülkiyetin kategorileştirilmesi, hem özellikleri hem de kendine özgü hukuki yönetimi itibarıyla diğer mülkiyet türlerinden farklı bir mülkiyet sınıflandırılmasını oluşturmaktadır.⁷⁶ Kamu mülkiyeti, Kamuya ait malların belirli kişilere veya gruplara değil, toplumun bütün fertlerine ait olması koşulunu esas alan mülkiyet türünü oluşturmaktadır. Bireyler, başkalarına zarar vermemek şartıyla, adil ve eşit bir şekilde kamuya ait mallardan yararlanabilmektedirler.⁷⁷ İslam hukuk sisteminde genellikle yollar, akarsular, mezarlıklar, meydanlar, çarşı-pazaryerleri meralar, yaylaklar, kışlaklar, kervansaraylar, hanlar, okullar, çeşmeler, mabetler gibi yerler kamu mülkiyeti olarak kabul edilmektedir.⁷⁸

Devlet Mülkiyeti: İslam hukukunda beytülmal (devlet hazinesi) devlete ait malların muhafaza edildiği fiziki mekan, devlete ait taşınır-taşınmaz malların bütünü ve bunların idare edildiği hukuki kurumu ifade etmektedir.⁷⁹ İslam hukukunda devlet mülkiyetinin benimsenmesinin temelinde, toplumdaki bireyler arasında adil ve doğru bir denge kurulmasını esas alınıp, türlü nedenlerle bozulabilen bu dengenin yeniden sağlanması amacını taşımaktadır.⁸⁰

1.2. Osmanlı Devleti’nde Mülkiyet Anlayışı⁸¹

Osmanlı Devleti’nin kurulmasının ardından fethedilen toprakların çıplak mülkiyeti devlete ait kılarak kullanımı tapu ismi verilen bir bedel karşılığında kişilere bırakılmasıdır. Bu topraklara mirî toprak denilirdi.⁸²

⁷⁴ Karadağ & Şit, “Osmanlı Devleti’nde Toprak”, s. 56.

⁷⁵ Çalış, Eşya Hukuku, s. 63.

⁷⁶ Çalış, Eşya Hukuku, s. 66.

⁷⁷ Karadağ & Şit, “Osmanlı Devleti’nde Toprak”, s. 56-57.

⁷⁸ Çalış, Eşya Hukuku, s.66.

⁷⁹ Çalış, Eşya Hukuku, s.63.

⁸⁰ Karadağ & Şit, “Osmanlı Devleti’nde Toprak”, s. 57.

⁸¹ Bkz. “Osmanlı Mülkiyet Yönetimi Bakımından Arazinin Bağlı Olduğu Hukuk” isimli bölümde detaylı olarak ele alınmıştır.

⁸² M. Macit Kenanoğlu, “Mirî”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 30, Ankara 2020, s.157.

İslam hukukunda birinin himayesi altında olan topraklara mahmi toprak denilirdi. Bu topraklar kamu veya belirli bir toplumun kullanımına bırakılmasından dolayı metruk toprak adını aldı.⁸³

Osmanlı Padişahları, mirî araziden belirli bir kısmı ayırarak özel mülk olarak bağışlamışlar ya da adil bir bedel karşılığında satmışlardır. Mirî toprakların bir kısmı hizmet karşılığında asker ve devlet adamlarına verilmiştir. Timar (dirlik) sistemi vasıtasıyla gerçekleşen bu düzen ile timara sahip kişiler arazinin rakabesine ve tasarrufuna sahip değil, yalnızca gelirine (vergisine) sahiptirler.⁸⁴

Mülk sahiplerinden bazıları hayır işlemek amacıyla veya İslam miras hukuku hükümlerini etkisiz kılmak amacıyla topraklarını vakıf haline getirmişlerdir. Padişahlar ve padişahın izniyle mirî toprakları tasarruf edenlerde bu toprakların gelirini ve tasarruf hakkının ikisinden birini ya da her ikisini de vakfedebilirler.⁸⁵

1.3. İstimlâk

İstimlâk “*mülk edinmek, mâlik olmak*” anlamlarına gelmektedir. XIX. yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı Devleti’nde kullanımı yaygınlaşmıştır.⁸⁶ Günümüz hukukunda kamulaştırma olarak kullanılmaktadır.⁸⁷ Arapça da istimlâk terimi ve daha yaygın olarak “*mülkiyetin kaldırılması, kalkması*” anlamına gelen nez’u’l-milkiyye / intizâu’l-milkiyye ve “*devletleştirme*” anlamında olan te’mîm kavramları kullanılmaktadır.⁸⁸ 11 Mart 1856 tarihli nizamnamede,⁸⁹ Mecelle’nin 1216. maddesinde ve 1876 anayasasının 21. maddesinde istimlâk kavramı kullanılmamaktadır. Bunun yerine “*mülkün kıymetiyle satın alınması*” şeklinde belirtilmiştir.⁹⁰

Bir başka tanıma göre şu şekilde açıklamıştır; “*âmme kudretinin, umumi menfaat dolayısıyla, fertlere ait gayrimenkullerin mülkiyetini, adil ve mukaddem bir bedel*

⁸³ Hacı Mehmet Günay, “Metrûk”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 29, Ankara 2004, s.416.

⁸⁴ Kenanoğlu, “Mirî”, s.158.

⁸⁵ Cin, *Osmanlı Toprak Düzeni*, s.31.

⁸⁶ Hamza Aktan, “İstimlâk”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 23, İstanbul 2001, s.364.

⁸⁷ Nuran Koyuncu, “Osmanlı Hukukunda İstimlâk”, *Kamu Hukuku Arşivi*, Mart 2008, Ed; Savaş Bayındır, s. 90.

⁸⁸ Aktan, “İstimlâk”, s. 365.

⁸⁹ *Düstur*, I. Tertip, Cilt 2, İstanbul 1289, s. 338-339.

⁹⁰ Aktan, “İstimlâk”, s.365.

tediyesi suretiyle, cebren iktisap ettiği bir usuldür.”⁹¹ istimlâk insanların ortak yararı yani kamu yararı söz konusu olduğunda fertlere ait mülk için hakka uygun bir ücret ödenerek alma yöntemidir. Bu bazen kişinin isteğiyle bazen de zor kullanılarak gerçekleşmektedir.

İslam hukuku ve Osmanlı hukukunda istimlâkin şartları şu şekildedir; kamu yararı, zaruret ve ihtiyaç, peşin bedel ve kararın yetkili organ tarafından yapılması.⁹²

Kamu Yararı: İstimlâkte kamu yararı temel alınmaktadır. Kamu yararı “*bir kişi veya bir grup insan için değil, insanların tamamı ya da çoğunluğu için yarar sağlayan ya da çoğunluğunu ilgilendiren bir zararı ortadan kaldıran şekilde tanımlanmaktadır.*”⁹³ Mecelle’nin⁹⁴ 26. maddesinde şu şekilde tanımlanmaktadır; “*Zarar-ı ammu def için zarar-ı has ihtiyar olunur.*”⁹⁵

Kamu yararı terimi mahiyeti gereğince zaman ve yere göre değişebilir bir niteliğe sahiptir. Kamu yararı ya da maslahat insanların yararı ve refahı dikkate alınarak hukuki sorunların çözülmeye çalışılmasıdır.⁹⁶ Kamunun özel mülkiyete el koyma yetkisindeki temel dayanak “*maslahat*”tır. Bu tür tasarrufların şeriatın gerçekleştirmeyi amaçladıklarının çerçevesinde kalması akıl, örf, adet, gelenek ve ilimden faydalanarak sosyal hayatın ihtiyaçlarına uygun bir şekilde yapılması gerekir. İstimlâkteki kamu yararı eğer bir zarar var ise onu ortadan kaldırılmayı hedeflemekte ve özel yararı değil genel yararı benimsemektedir.⁹⁷ Bu durum Mecelle’nin 27. maddesinde şöyle geçmektedir; “*zarar-ı eşed, zarar-ı ehaf ile izale olunur.*”⁹⁸ Yani büyük zararları ortadan kaldırabilmek için küçük zararlar görmezden gelinebilmektedir.

İslam Hukuku insanların ve toplumun maslahatına yani yararına oldukça önem vermektedir. İnsan fiilleri de çoğunlukla yararlı mı yoksa zararlı mı olduğu maslahat

⁹¹ Sulhi Dönmezer, “İstimlâk Hukuku”, *İstanbul Üniversitesi Hukuk fakültesi Mecmuası*, Cilt 7, Sayı 1, İstanbul 1941, s.41.

⁹² Koyuncu, “Osmanlı Hukukunda İstimlâk”, s.93-94.

⁹³ Tekin Akıllıoğlu, “İnsan Hakları Kavramı Üzerine Düşünceler”, *İHİD*, Lütü Duran’a Armağan, Cilt 31, Sayı 1-3, Haziran1998, s.16.

⁹⁴Bkz. Mehmet Akif Aydın “Mecelle-i Ahkâm-ı Adliyye”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 28, Ankara 2003.

⁹⁵ Mecelle madde 26.

⁹⁶ Nuran Koyuncu, *Uluslararası Mecelle Sempozyumu Mecelle’de İstimlak*, Türkiye Adalet Akademisi, Editör; Fethullah Soyubelli, Baskı 1, Bursa 2021, s.366.

⁹⁷ Koyuncu, *Uluslararası Mecelle*, s.366-367.

⁹⁸ Mecelle Maddesi 27.

veya *mefsedet* vasıtasıyla değerlendirilirdi. Çoğunlukla şöyle bir husus kabul görmektedir. “*mefsedeti defetmek maslahatı celbetmekten önce gelir.*”⁹⁹ Bu husus Mecelle’nin 30. maddesinde şu şekilde ifade edilmiştir. “*Def-i mefasid celb-i menafiden evladır.*”¹⁰⁰

Maslahat sözlükte “*doğru, düzgün ve kusursuz olma; iyi, uygun ve işe yarar*” anlamlarına gelen salah kökünden türemiş olup isim olarak çoğulu mesalihtir. Mesalih ise, “*bir şeyin maksada uygun şekilde olması, iyi, uygun, elverişli, yararlı ve iyi olana ulaştırma*” anlamlarına gelmektedir.¹⁰¹

Osmanlı Devleti’nde Padişahların, kamu işlerini gerçekleştirirken uymaları gereken temel koşul maslahat olmalıdır. Özel mülkiyete müdahale için kamu yararı esas alınırken dayanak noktası olarak da maslahat alınmalıdır.¹⁰² Bu ise Mecelle’nin 58. maddesinde şu şekilde ifade edilmektedir. “*Tebaa üzerinde tasarruf maslahata menuttur*”¹⁰³

Maslahat bir yandan kamu gücünün elindeki yetkilerini şer’i olarak temellendirirken, diğer bir hedefi ise bu yetkilerin devlet adamları tarafından kötü amaçlar için kullanılmasını engellemektir.¹⁰⁴

Belirli kişileri ilgilendiren özel maslahata “*maslahat-ı hassa*”, toplumun tamamını ilgilendiren genel maslahata ise “*maslahat-ı amme*” denilir.¹⁰⁵ Toplum veya bireyler için maslahatın temelinde kötü ve zararlı olanı giderip iyi ve faydalı olanı vermektir.

İslam ve Osmanlı hukukuna göre maslahatın, geçerliliği için belirlenen koşulları sağlaması gerekmektedir. Bu koşullar; “*maslahat kesin olmalı, maslahatın varlığından şüphe edilmemeli, maslahat genel olmalı, maslahata göre alınan hükmün zaruri*

⁹⁹ Koyuncu, *Uluslararası Mecelle*, s.367.

¹⁰⁰ Abdülkadir Şener, “İslam Hukukunda Maslahat ve Mefsedet Anlayışı”, *Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt 18, Ankara 1972, s.105-106.

¹⁰¹ Muhammed Hâlid Mes’ûd, *İslam Hukuk Teorisi*, İz Yayıncılık, Çeviren; Muharrem Kılıç, İstanbul 1997, s.137; bkz. Sakızlı Ohannes Efendi, *Osmanlı’da Modern İktisadın İzninde 1* Mebâdi-i İlm-i Servet-i Milal, Dergah Yayınları, Hazırlayanlar: Filiz Dığroğlu, Hamdi Genç - M. Erdem Özgür, Baskı 1, İstanbul 2015; Muhammed Ali Aktaş, “İstimlâke Dair İki Mühim Metin: Ali Galib’in Risalesi ile Kahveciyan Haçik’in Makalesi”, *Türk Hukuk Tarihi Araştırmaları*, Sayı 22, Güz 2016.

¹⁰² Koyuncu, *Osmanlı Hukukunda İstimlâk*, s.92.

¹⁰³ İbrahim Kâfi Dönmez, “Maslahat”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 28, Ankara 2003, s.91.; Mecelle madde 58.

¹⁰⁴ Dönmez, “Maslahat”, s. 91.

¹⁰⁵ Koyuncu, “Osmanlı Hukukunda İstimlâk”, s.93.

zorluğu ortadan kaldırmalı, maslahat şer'i hükümlere aykırı olmamalı ve bir konu hakkında karar kılınan maslahat fayda sağlamalıdır."¹⁰⁶

Osmanlı Devleti'nde yapılan çalışmalarda kamu yararı kararının hangi birimler aracılığıyla alınacağı nizamnamelerde ve geçici kanunlarda açıkça ifade edilmiştir.¹⁰⁷

Zaruret ve İhtiyaç: Mecelle'de "*lede'l-hâce*" ihtiyaç duyulduğunda biçiminde ifade edilmiştir. Zaruret insanların ihtiyaçları nedeniyle zorunda kaldığı yapma ve yapmama durumunda seçme imkanına sahip olmaması¹⁰⁸ anlamına gelmektedir. İslam hukukunda mülkiyetin dokunulmazlığı temel ilke olmakla birlikte zaruret ve ihtiyaç durumunda mülkiyete müdahale kabul görülmektedir. İstimlâk da mülkiyete müdahale olması nedeniyle zaruret ve ihtiyaç koşullarını barındırmaktadır. Mecelle'nin 21. maddesinde "*zarureter memnu olan şeyleri mübah kılar*"¹⁰⁹ yani ferdi mülkiyet dokunulmazlığı ancak zaruret ve ihtiyaç halinde mal sahibinin rızası alınmadan istisnai bir durum olarak ihlal edilmektedir.¹¹⁰

Zaruret ve ihtiyaç olması durumunda Mecelle'de bir kimsenin toprağının yola eklenebileceği belirtilse de istimlâk, Mecelle şerhlerinde¹¹¹ sadece yol değil cami, su yolu, demir yolu, yapımı gibi farklı ihtiyaçlar için de yapılabildiği açıkça ifade edilmektedir.¹¹²

Osmanlı Devleti'nde istimlâk uygulamasında genellikle kamu hizmetinin icrası veya olabilecek bir tehlikeyi önlemek gibi zaruri durumlarda uygulandığı görülmektedir.¹¹³ Örnek olarak, olası sel felaketinden korunmak amacıyla sel yatağındaki hane ve arsaların istimlâkine, Haremeyn'in onarılması ve genişletilmesi için etrafındaki hane ve arsaların istimlâk edilmesi, cami ve bünyesindeki mektebin onarılması ve genişletilmesi için özel bir mülk olan dükkanın istimlâki¹¹⁴ verilebilmektedir.

¹⁰⁶ Aydın, *Türk Hukuk Tarihi*, s.40-41.

¹⁰⁷ Koyuncu, *Uluslararası Mecelle*, s.367.

¹⁰⁸ Ali Durusoy, "Zaruret", *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 44, İstanbul 2023, s. 144.

¹⁰⁹ Mecelle madde 21.

¹¹⁰ Koyuncu, *Uluslararası Mecelle*, s.367-368.

¹¹¹ Bkz. Ahmet Akgündüz, "Dürerü'l-Hükkâm", *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 10, İstanbul 1994.

¹¹² Koyuncu, *Uluslararası Mecelle*, s.368.

¹¹³ Koyuncu, "Osmanlı Hukukunda İstimlâk", s.94.

¹¹⁴ Koyuncu, *Uluslararası Mecelle*, s.368.

Yetkili Organ Tarafından Yapılması: İslam dininin esaslarına göre devlet yöneticilerine, toplumda huzuru ve sükuneti sağlama, toplumun bütün kesimleri arasında ekonomik refahı sağlama, toplumun ihtiyaçlarını karşılama, toplumun yararı için çalışıp zararları önlemek görevleri verilmektedir.¹¹⁵ Fakat yöneticinin bu hakları sınırlanmaktadır. Bu gerekçeyle kararların İslam'ın çizdiği sınırlar çerçevesinde alınması gerekmektedir.¹¹⁶ Kur'an ve Sünnet hükmünün bulunduğu yerlerde onlara uygun davranılacak, olmayan yerlerde ise Mecelle'nin 58. maddesine göre hareket edilecektir. *“İmâmın raiyye üzerine tasarrufları maslahata menuttur.”*¹¹⁷

Mecelle'ye göre istimlâk ile ilgili kararı yetkili makamı devlet yöneticisi veya onun izniyle yetkilendirilmiş kişiler olduğu *“emri sultani”* tabiriyle açıkça belirtilmektedir. Dolayısıyla istimlâk kamu otoritesini taşıyan ya da bu otoriteyi onun adına kullanma yetkisi bulunan makamlar tarafından yapılmaktadır.¹¹⁸

Peşin Bedel Ödenmesi: Mecelle'nin 33. maddesine göre özel mülkiyete el koyma ancak bedeli ödenerek gerçekleştirilebilir. *“ızdırar gayrın hakkını iptal etmez.”*¹¹⁹ Mecelle'nin 1216. maddesinde *“bir kimsenin mülkü kıymetiyle alınıp tarike ilhak olunabilir, fakat tediye-i semen olunmadıkça mülkü yedinden alınamaz.”* Hükmündeki kıymet olarak belirtilen malın gerçek değeri anlamına gelmektedir.¹²⁰ Mecelle'de geçen bu ifade satın alınabilir hükmü mülkiyet hakkının geçişin de bir satıma dayandığını ve satım anlaşmasında esas alınan semen (para) de göz önünde bulundurulduğunda istimlâkin peşin bedel ödenerek el koyma olduğu kolaylıkla anlaşılmaktadır.¹²¹ Mecelle'nin 251. maddesinde *“Bey'i mutlak peşin olmak üzere münakid olur. Fakat bey'i mutlak bir müddet-i malûme ile muvakkat ve mukassat olmak üzere örf ve âdet olan yerde ol müddete masruf olur. Meselâ peşin ya veresiye lâkırdsı olmaksızın çarşıdan biri bir şey alsa akçesini peşin vermesi lâzım gelir. Fakat ay veya hafta başında semenin tamamı yahut bir miktar-ı muayyenı alınmak âdet-i*

¹¹⁵ Maksut Çetin, *Mâturidiliğin Siyaset (Hilâfet/İmamet) Anlayışı*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), Erzurum 2013, s.135-136.

¹¹⁶ Koyuncu, *Uluslararası Mecelle*, s.368.

¹¹⁷ Mecelle Madde 58.

¹¹⁸ Aydın, *Türk Hukuk Tarihi*, s.388.

¹¹⁹ Mecelle Madde 33.

¹²⁰ Tayfun Akgüner & Hasan Erman, “Kamulaştırmada Son Gelişmeler ve Malikin Deri Alma Hakkı”, *İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 1, Sayı 1-2, İstanbul 2002, s.4.

¹²¹ Koyuncu, *Uluslararası Mecelle*, s.369.

belde ise ol âdete riayet olunur."¹²²Burada geçen semen "gerçek bedelinin" peşin ödenmesi gerektiğini ifade etmektedir.

İstimlâkte belirtilen bedelin çoğunlukla nakit ve peşin olarak ödenmesi kabul edilmektedir. Ama İslam ve Osmanlı hukuku uygulamalarında bu kuralın dışına çıkılarak vergiye dahil edilmesi veya başka bir toprağa bağlamasının yanında istimlâk edilen mülkler karşılığında maaş bağlandığı da kaynaklarda görülmektedir.¹²³

1856 nizamnamesinde istimlâk edilen arazinin gerçek değerinin görevlendirilen memurlar tarafından tespit edilmesi, belirtilen bedelin mal sahibine ödenmeden mülklerinden faydalanmalarına engel olunamayacağını, peşin bedelin ellerine geçmesiyle birlikte mülkiyet haklarının son bulacağı hukuki olarak düzenlenmiştir.¹²⁴

1.4. İstimlâkin Konusu

İslam hukukunda açıkça ifade edildiği üzere istimlâkin kapsamına ilk olarak gayrimenkuller girmektedir.¹²⁵ Bu ise Mecelle'nin 1216. maddesinde istimlâkte öngörülen mülk arazinin başka bir araziye eklenme özelliğine sahip olması nedeniyle bir gayrimenkuldür. Fakat Osmanlı Devleti'nin resmi mezhebi olan Hanefiliğe göre gayrimenkulün tanımı "*bir yerden başka bir yere taşınması mümkün olmayan mal*" şeklinde belirtilmektedir. Bir mülkün biçimi bozulmuş olsa da taşınabiliyorsa menkul maldır. Hanefilik mezhebinin tanımı yalnızca arazi için geçerli olup, bina ve ağaçlar menkul mal kavramına girmektedir. Hanefilik mezhebinin bu tanımı Mecelle'nin "milk" kavramından yola çıkılarak söz konusu mülkün yalnızca arazi olarak yorumlanmaması gerektiği tanımı genişleterek mektep, çeşme, ibadethane, ev, demir yolu gibi yerleri kapsayacak şekilde gayrimenkulün günümüzdeki tanımına uygun şekilde geliştiği görülmektedir. Böylece hane ve bina gibi yapılar da gayrimenkul kavramına dahil edildi.¹²⁶ Ayrıca milk kavramı "*fıkıhta, eşya üzerinde en geniş*

¹²² Koyuncu, *Uluslararası Mecelle*, s.369.

¹²³ Koyuncu, *Uluslararası Mecelle*, s.369-370.

¹²⁴ Koyuncu, *Uluslararası Mecelle*, s.370.

¹²⁵ Ahmet Battal, "Yeni FSEK 47 ile Gelen Eser Kamulaştırılması'nın Anayasaya Aykırılığı Meselesi", *Ankara Barosu Fikri Mülkiyet ve Rekabet Hukuku Dergisi*, Cilt 16, Sayı 2, Ankara 2014, s.36.

¹²⁶ Ahmet Yaman & Halit Çalış, *İslâm Hukukuna Giriş*, M.Ü. İlahiyat Fakültesi Vakıf Yayınları, Baskı 10, İstanbul 2015, s.281. "*İslam Eşya Hukuku'nun temel kavramı milk'tir. Fıkıh bilgileri, eşya üzerinde insana en kapsamlı yetkileri sağlayan hakları, genellikle "milk" kavramıyla ifade etmekle birlikte, bu manayı karşılamak*

yetkileri sağlayan mülkiyet hakkı, irtifak hakkı, rehin hakkı gibi hakları ifade eden bir kavramdır."¹²⁷

2. OSMANLI TOPRAK HUKUKU

2.1. Osmanlı Mülkiyet Yönetimi Bakımından Arazinin Bağlı Olduğu Hukuki Durum

Osmanlı toprak sisteminin temeli Şer'i toprak sistemine dayanmaktadır. Buna göre öşrî topraklar ve haracî topraklar olarak ikiye ayrılmaktadır. Osmanlı Devleti'nin herhangi bir yeri fethettiğı zaman sahipleri Müslüman olan veya fetihden sonra İslam dinini kabul edenlere bırakılan topraklara öşrî toprak denir. Öşrî topraklara sahip kişiler toprak vergisi ödemez. Ancak ürettikleri ürünlerin belirlenmiş oranlarda öşür vergisini vermeleri gerekir.¹²⁸ Haracî topraklar ise, fetih zamanında gayrimüslimlere bırakılan ve gayrimüslimlerin mülkü olarak kabul edilen topraklara denilir. Bu toprağa sahip olan gayrimüslim halk "*harac-ı mukasseme*" adı altında ürün vergisi ve "*harac-ı muvazzafe*" denilen toprağa sahip olma vergisini ödemekle yükümlüdürler. Bu topraklar sahiplerinin mülkü niteliğini taşıdığından dolayı tasarruf haklarına sahiptirler.¹²⁹

Klasik dönem Osmanlı arazi sistemine bakıldığında ise mirî arazi, vakıf arazi ve mülk arazi olarak üçe ayrılmıştır. Mülkiyet hakkı devlete ait olan araziye mirî arazi denilir. Bu araziler sipahiler ve tebaaya kiralananarak özel bir şekilde işletilmektedir. Mirî arazi grubunda bulunan yerler; tarla, yaylak, kışlak vb. topraklardır. Kişiler kiracısı olduğu toprağı işleyerek elde ettikleri ürünlerin öşür vergisini ödemekle yükümlüdürler. Bu toprakları kiralayan kişiler kira bedeli olarak yılda bir defa "*çift resmini*" ödemekle mükelleftirler. Mülk arazi bizzat padişah tarafından şahsa temlik edilmesiyle meydana gelmiştir. Tasarruf etme, kullanma hakkı ve geliri şahsa aittir. Mülk araziye sahip kişiler araziyi satma, hibe etme, vakfetme, bağ yapma vb. haklarına sahiptir.¹³⁰ Vakıf arazi, hayırsever kişilerin kendi özel mülklerinden elde ettikleri gelirlerin bir kısmını veya tamamını Allah'ın rızasını kazanmak maksadıyla medrese,

üzere "el-malikiyye" "el-memlûkiyye" "el-milkiyye" ifadelerini de kullanmışlardır. Her ne kadar milk kavramı bazen eşya dışı şeyler üzerinde kurulan hakları ifade için de kullanılmışsa da (milkü'l-kisâs, milkü'n-nikah gibi), teknik anlamda milk sadece eşya üzerindeki hakları ifade eder."

¹²⁷ Hasan Hacak "Milk", *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 30, Ankara 2020, s.62.

¹²⁸ Tufan Gündüz, *Osmanlı Teşkilat Tarihi*, Grafiker Yayınları, Ankara 2019, s.96.

¹²⁹ Gündüz, *Osmanlı Teşkilat Tarihi*, s.96-97.

¹³⁰ Gündüz, *Osmanlı Teşkilat Tarihi*, s.98.

camii, mescit, zaviye, imaret gibi hayır kurumlarına vakfetmeleriyle oluşur. Çoğunlukla vakfedilen araziler mülk arazilerdir.¹³¹

Osmanlı klasik çağında toprak sisteminin temelini timar sistemi oluşturmaktadır. Timar, herhangi bir yerde toplanan vergilerin bir kısmı veya tamamının bazı mükellefiyetler karşılığında sultan tarafından bir şahsa (sipahi) verilmesidir. Bu kişilerin dirlikteki devlete ait olan arazileri reaya aracılığıyla işleterek buralardan devlet adına vergi toplama yetkileri vardır.¹³² Timar temel de üç kısma ayrılmıştır; has, zeamet ve timar.¹³³ Yıllık geliri 100.000 akçeden fazla olan dirliklere has denir ve haslar havâss-ı hümayun ve havâss-ı vüzerâ olarak ikiye ayrılır. Havâss-ı hümayun yani padişah, valide sultan, şehzade, padişahın kız kardeşleri, padişahın kızlarına verilir. Havâss-ı vüzerâ ise sadrazam, vezir, beylerbeyi ve sancakbeyleri gibi devlet adamlarına verilmektedir.¹³⁴ Timar sistemin de yer alan gelirlerden cizye, adet-i ağnam, mukataa ve gümrük gelirleri gibi önemli vergi kalemleri çoğunlukla havâss-ı hümayuna dahil edilmektedir. Çünkü Osmanlı Devleti'nin yaptığı savaşların mali ihtiyacı buradan sağlanmaktadır.¹³⁵ Zeamet yıllık geliri 20.000-99.000 akçeye kadar dirliklerdir. Zeametlerbeylerbeyi ve sancakbeylerinin oğulları, alaybeyi, subaşı, timar defterdarı ve eyalet defterdarına yani orta dereceli devlet memurlarına verilmektedir.¹³⁶ Timar yıllık geliri 19.999 akçeye kadar olan dirliklerdir. Timar sistemini oluşturan kadroya “*kılıç timar*” denilmektedir. Timarın kılıç miktarı eyaletlere göre değişmektedir.¹³⁷

2.2. Osmanlı Devleti'nde Arazi Hukukunun Şekillenmesi

Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan Tanzimat dönemine kadar modern anlamda bir kanunlaştırma görülmemektedir.¹³⁸ Arazi hakkındaki yönetmelikler çeşitli vilayetler için çıkarılmış olan kanunnamelerin baş kısmına bir mukaddime biçiminde ekleniyordu. Orhan Bey döneminde bazı kanun ve nizamnamelere eklenen arazilere

¹³¹ Gündüz, *Osmanlı Teşkilat Tarihi*, s.98-99.

¹³² Gündüz, *Osmanlı Teşkilat Tarihi*, s.101.

¹³³ Halil İnalcık, “Timar” *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 41, İstanbul 2012, s. 169.

¹³⁴ İnalcık, “Timar”, s.169.

¹³⁵ Gündüz, *Osmanlı Teşkilat Tarihi*, s. 105.

¹³⁶ Gündüz, *Osmanlı Teşkilat Tarihi*, s. 105-106.

¹³⁷ İnalcık, “Timar”, s. 169-170.

¹³⁸ Murat Şen, “İslam ve Osmanlı Hukukunda Kamulaştırma Müessesesi”, *Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 1, Sayı 1, Erzincan 1997, s.174.

dair hükümler yer almaktadır.¹³⁹ Bu kanunlardan en çok bilinen Kanuni Sultan Süleyman zamanında Ebusuud¹⁴⁰ Efendi tarafından hazırlanmıştır.¹⁴¹ Ebusuud Efendi, Üsküp ve Selanik livalarına “*il kâtibi*” olarak hazırladığı defterler ile Budin’in fethinden sonra yazdığı Budin defterinin başına eklediği mukaddeme vasıtasıyla mirî arazinin hukuki boyutunu açık bir dille ifade etmektedir.¹⁴²

Osmanlı Devleti arazi sınıflandırılmasında, Ebusuud Efendi’nin “*tasnif, tarif ve tespiti*” mukaddemelerini çeşitli kanunnamelerin başına olduğu gibi eklemiştir.¹⁴³

Tanzimat Fermanının ilanıyla birlikte hukuk alanında başlayan yenilik hareketleri toprak hukukunda da kendini hissettirdi. Eski kanunlarda düzeltmeler veya feshedilenler olurken yeni kanunlar da hazırlamaya başlandı.¹⁴⁴ 18 Nisan 1840 tarihli İlmühaberle¹⁴⁵ öşür, bütün Osmanlı toprağında 1/10 uygulandı. Eskiden öşür miktarı arazinin verim oranına göre, Osmanlı topraklarının çeşitli alanlarında 1/2’den 1/10’a kadar değişebiliyordu.¹⁴⁶ Alınan bu kararlar hazinenin zarar etmesine neden olurken, toprak mahsulünden alınan bu vergi gerçekten çeşitli bölgelerde farklılık göstermekte ve her bölgenin öşür oranı o bölgeye ait olan arazi defterine açık bir şekilde kaydediliyordu.¹⁴⁷

23 Nisan 1847 tarihinde resmi tebliğ hazırlandı. Bu tebliğin en önemli hükümleri tapu senetlerinin defterhaneden verilmesine ve mirî arazilerde intikal hakkı genişletilmesi kararlarıdır. Bu tebliğe göre kız veya erkek evlat babanın arazisinde intikal hakkına sahip olur.¹⁴⁸ Bu tebliğde geçen iki hüküm de önemlidir. Timar sisteminin kaldırılmasından sonra mirî arazinin ihale usulüne göre senet verme yetkisi mültezimlere verildi. Bundan dolayı bu sistemde herhangi bir usulsüzlük yaşanmaması için senetlerin defterhaneden verilmesi sistemi kabul edildi.¹⁴⁹ Ayrıca kız evlada arazi

¹³⁹ Cin, *Osmanlı Toprak*, s.33.

¹⁴⁰ Bkz. Colin İmber, *Şeriattan Kanuna Ebusuud ve Osmanlı’da İslami Hukuk*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Çeviren: Murteza Bedir, İstanbul 2004.

¹⁴¹ Ömer Lütfi Barkan, *Türk Toprak Hukuku Tarihinde Tanzimat ve 1274 Tarihli Arazi Kanunnamesi*, s.329.

¹⁴² Barkan, *Türk Toprak Hukuku*, s.329-330.

¹⁴³ Barkan, *Türk Toprak Hukuku*, s. 330.

¹⁴⁴ Cin, *Osmanlı Toprak*, s.33.

¹⁴⁵ Bkz. Mübahat S. Kütükoğlu, “İlmühaber” *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 22, İstanbul 2000.

¹⁴⁶ Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediye*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, Cilt 3, İstanbul 1995, s.1243-1244.

¹⁴⁷ Barkan, *Türk Toprak Hukuku*, s. 355.

¹⁴⁸ Barkan, *Türk Toprak Hukuku*, s. 355’den naklen.

¹⁴⁹ Cin, *Osmanlı Toprak*, s.34.

intikal hakkı değişikliği de önemlidir. Bu tebliğden sonra 30 Nisan 1847 tarihinde çıkarılan bir irade ile annenin tasarrufunda bulunan mirî araziye kız evlat veya erkek evlat hiçbir karşılık vermeden geçebilmektedir.¹⁵⁰

21 Mayıs 1847 tarihli Tapu Nizamnamesi'nde toprakların müstahik-ı tapu olmasıyla birlikte alınacak tapu misline ve toprak üzerindeki hakkından vazgeçen kişinin buna dair harcı ödeyeceği hükümleri yer almaktadır.¹⁵¹

16 Şubat 1849 tarihli Meclis-i Vâla-yı Ahkâm-ı Adliye Mazbatası ile annenin tasarrufunda olan mirî araziden erkek ve kız evlatlara hiçbir karşılık alınmadan tapu verilmesi ve diğer akrabalara, erkeklerin arazisinden yürürlükte olan sıraya göre tapu verilmesi esas kabul edilmiştir.¹⁵²

1858 yılına ait Hatt-ı Hümayun mirî arazide intikal hakkının baba ve anneye de geçebileceği, tapu hak sahiplerinin sayısı ise 9. derece yakın akrabalara kadar indirildi. Bu kararın tahsisat kabilinden olan vakfedilmiş yerlere dair hükmü 25 Şubat 1858 tarihli irade-i seniye ile kabul edildi.¹⁵³

23 Nisan 1858 tarihli “*Arazi-i Mirîyyenin Deyne Mukâbil Vefâ'en Ferağı Hakkındaki Nizamnamesi'nde*”¹⁵⁴ mirî arazi ilk zamanlardan beri sahibi tarafından başka birine devredebilmekteydi. Fakat arazi sahibinin intikal hakkına sahip mirasçı bırakmaması halinde araziye alan kişiyi bir sorun beklemektedir. Bu da arazinin tapu hakkı sahiplerine, sahipleri yoksa da açık artırma yolu ile en çok parayı veren kişiye verilmesidir. Bu durum da ise tapu ve müzayede parası devlete ait olacağından, alacaklı alacağını tahsil edemiyordu. Söz konusu arazinin bir senelik mahsûle karşılık olan paranın bir miktarı hazine için ayrılması ve kalanı ile “*müteveffânın terekesinden îfâ olunamayan deyn-i mezkûrun îfâsı*” yani ölen kişinin mirasından ödenemeyen borcun ödenmesi sağlandı.¹⁵⁵

¹⁵⁰“bu tarihten önce annenin arazisi erkek evlada tapu ile intikal etmekte kız evlada verilmemektedir.” Barkan, *Türk Toprak Hukuku*, s. 360.

¹⁵¹ *Düstur*, I. Tertip, madde 3, s.200.

¹⁵² Barkan, *Türk Toprak Hukuku*, s. 362'den naklen.

¹⁵³ Barkan, *Türk Toprak Hukuku*, s. 365'den naklen.

¹⁵⁴ Barkan, *Türk Toprak Hukuku*, s. 368'den naklen.

¹⁵⁵ Cin, *Osmanlı Toprak*, s.35'den naklen.

2.3. Osmanlı Devleti'nde Kamu Yararı İçin Arazi ve Emlâkin İstimlâkine Dair 11 Mart 1856 (4 Recep 1272) Tarihli Nizamname

11 Mart 1856 tarihinde çıkarılan nizamnameye göre, arazi ve emlâkin istimlâk edilme süreci tanımlanmış daha sonra çıkarılan kanunlar da bu temel üzerine hazırlanmıştır. Bu nizamname genel anlamda, kamu yararı için demiryolu, su kanalı, nehirler, yolların genişletilmesi, şehir süslemeleri ve yerleşim yerleri gibi konulara dair düzenlemeleri yapmayı amaçlamıştır. Devlet, açıkça düzenleme yapılması gereken yerler için arazi, tarla, hane, mülkler ve diğer vakıf, hacizli–rehinli araziler için nizamnamede belirtilen esasları temel alarak uygun değer belirlemiş ve peşin bedel olarak ödeyip istimlâki gerçekleştirmiştir. Bu mukataa sahiplerinden istimlâk edilecek arazi, ev ve diğer mülkler İstanbul'da bulunuyorsa, Ticaret ve Nafia Nezareti ve Şer'î Şerif tarafından, vakıf dahilinde ise Evkaf-ı Hümayun'dan birer temsilci görevlendirilmiştir. Temsilciler, bilgi ve deneyimleriyle söz konusu alanın değerini, vakıf mütevellisi ve diğerlerinden talep edilen bilgiler doğrultusunda araştırarak belirlemiştir. Ardından bu mahallin alanı, durumu, şekli ve belirlenen bedeli içeren bir mazbata düzenlenip tüm taraflarca onaylanmış, Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından Bâbîâlî'ye sunulmuş ve yürütme aşamasında mülkiyetin resmi şekli belirlenen bedel karşılığında gerçekleşmiştir.¹⁵⁶

Köy ve kasabalarda bulunan arazi, bağ, bahçe, tarla, ev vs. mülklerin istimlâkiyle ilgili olarak, ilgili yerlerde idare meclisi ve vakıflar dahilinde alım sürecini yönetmek üzere muaccelât müdürü tarafından atanacak bir kişi belirlenir. Bu kişi belirlenen yerlerdeki değerlendirme uzmanlarından biri olarak atanır ve mahallenin özellikleri, durumu ve değeri göz önüne alınarak belirlenen bedelle ilgili belge düzenlenir. Bu belge, ilgili kişilerce imzalanır. Daha sonra, belge vali tarafından onaylanır ve belirtilen talimatlar doğrultusunda işleme konur.

Eğer kamu yararı doğrultusunda düzeltilmesi gereken bir konu, devletin yüksek makamları tarafından belirlenmişse ve bu amaçla kullanılacak arazi, mülkler vs. gibi yerlerin sahibi onay vermiyorsa, sahibinin onayı alınmadan değeri belirlenen bedel sahibine ödenerek işlem tamamlanacaktır. Sahibinin rızası aranmayacaktır.¹⁵⁷

¹⁵⁶ Ergin, *Mecelle-i Umûr*, s.1756.

¹⁵⁷ Ergin, *Mecelle-i Umûr*, s.1756-1757.

Bu şekilde istimlâk edilecek taşınmazın bedeli, sahiplerine tamamen teslim edilmeden önce, mülkten ikamet veya yararlanma hakları kaldırılmayacak, ancak tam bedel yani peşin bedel sahibinin hesabına geçtiği anda mülkiyet hakkı sona erecektir. Emlâk sahiplerine ait olan paraların ödenmesiyle birlikte makbuz senetleri alınacak ve saklanacaktır. Ayrıca, umumiyetle kamuya ait olan yerlerin özel mülkiyete devredilmesine kesinlikle izin verilmeyecektir. Her türlü kamusal alan hariç olmak üzere tekke, manastır, cami, ibadethaneler gibi dini yapılar ve bunlarla ilgili araziler “emlâk-i âdiye” işlemleri gibi ele alınacaktır. Vakıf içinde bulunan arazi ve mülklerin bu şekilde devralınmasında, bu vakfa ait olan yararlanma hakkı devlet tarafından vakfa temin edilip teslim edilecektir. Şehrin süslemesi veya temizlenmesi amacıyla bir dükkanda veya bir takım dükkanlarda gerçekleşen dekorasyon veya şehir temizliği için malzeme temini veya sanatsal faaliyetlerin yeni bir bölgeye taşınması durumunda, İstanbul’da şehir ve ebniye meclisi tarafından, taşralarda idare meclisi tarafından bir tutanakla iletilip, Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliye tarafından onaylandıktan sonra Padişahın onayına sunulacaktır. Bu tür taşınma sürecinde mülkü terk eden kişiler, istedikleri gibi mülklerini satma hakkına sahip olacaklar, ancak belirli bir süre zarfında devlet tarafından belirlenecek bir erteleme süresi verilecektir. Bu erteleme sürecinin sonunda mülk açık artırmayla satılacak ve elde edilen gelir, sahiplerine teslim edilecektir.¹⁵⁸ Netice itibariyle nizamname istimlâk edilecek araziler için peşin bedel ödenerek alınacağını ve kamu yararının esas alındığı üzerinde durmaktadır. Mülkün istimlâk süreci ele alınarak diğer arazi türlerinde istimlâkin nasıl gerçekleşeceğine değinilmiş fakat teferruatlı bir şekilde ele alınmamıştır.

2.4. Tebea-i Ecnebiye İçin Mülkiyet İstimlâkine Dair Nizamname 10 Haziran 1867 (7 safer 1284)¹⁵⁹

Birinci Madde: Yabancılar Hicaz bölgesi dışında Osmanlı Devleti’nin yüksek otoritesine bağlı bir nüfus gibi davranarak belirli şartlar altında görevlendirildikleri ve düzenlemelerle uydukları sürece iç ve dış yerleşim yerlerinde mülkiyet haklarına sahip olmuşlardır. Osmanlı Devleti’ne bağlı asıl tebaa olup sonra tabiiyetini değiştirenler,

¹⁵⁸ Ergin, *Mecelle-i Umûr*, s.1757.

¹⁵⁹ Ergin, *Mecelle-i Umûr*, s.1772-1773; bkz. Berna Kamay, Osmanlı Tarihçiliğinde Yeni Çalışmalar Kaynak, Bağlam, Yöntem “Osmanlı’da “Yabancıların” Mülkiyet Hakkı Üzerine Bir Değerlendirme: 1867 İstimlâk-i Emlâk Nizamnamesi,” Vakıf Bank Kültür Yayınları, Nisan 2023, Edi: Fatma Öncel-Sinem Erdoğan İşkorkutan.

bu genel kuralın dışında tutulmuş olup, onlar için özel bir yasama hükmü geçerli olacaktır.

İkinci Madde: Birinci maddeye göre hükümler gereğince iç ve dış yerleşim yerlerinde gayrimenkule sahip olan yabancılar, devletin vatandaşlarının taahhüt ettiği şartları yerine getirmek ve meşru bir sonuç elde etmek adına, mevcut ve gelecekteki yasalara, düzenlemelere ve yönetim kurallarına uymak zorundadır. İkinci olarak ne şekilde olursa olsun, iç ve dış yerleşim yerlerinde devletin vatandaşı olan gayrimenkul sahipleri, ilgili vergi ve harcamaları yerine getirmekle yükümlüdür; gelecekte de aynı yükümlülükleri yerine getirmeye devam edeceklerdir. Üçüncü olarak, gayrimenkule ilişkin özel meselelerde, tarafların süreçleri, şikayetleri veya herhangi bir dava durumunda, doğrudan devlet mahkemelerine başvurmalıdır. Yabancılar, sahip oldukları mülklerle ilgili özel şartlar, temel tabiiyet niteliklerine müdahale etmeksizin ve sözleşmelerin hükümleri çerçevesinde, kendi varlıkları ve taşınabilir malları için sağlanan imtiyazları koruma kaydıyla devletin vatandaşlarının mülkiyet haklarına tabi olmalıdır.

Üçüncü Madde: Eğer bir yabancı, sahip olduğu gayrimenkulde iflas durumuyla karşılaşır, iflas masası ve tesviye memurları, iflas edenin tasarruf yetkisine sahip olduğu varlıkların mahiyeti ve düzeni dikkate alınarak, satış için hükümete ve resmi mahkemeye başvuracaktır. Bir yabancının mülk sahibi olan diğer bir yabancı aleyhine, mülk dışında bir konudan dolayı kazandığı davasına rağmen, mahkeme kararıyla borçlu olanın borcunu ödemesi için uygun olan mülkünün satılmasını talep ettiğinde, bu talep resmi olarak hükümete ve mahkemeye başvurularak, iddia ve talep edilen mülkün satışının nizami olarak uygun olup olmadığı, ilk aşamada Osmanlı hükümeti ve mahkemesi tarafından, daha sonra detaylı bir incelemeden sonra icra edilecektir.

Dördüncü Madde: Vasiyet veya hibe yetkisine sahip olan bir yabancı, bu yetkiye sahip olduğu durumlarda emlâkini vasiyet ettiğinde veya bağışladığında, devletin kanunları çerçevesinde geçerliliğini kazanacaktır. Ancak, hibe veya vasiyet yapılmamış ya da hibe ve vasiyet yetkisiyle ilgili devletin kanunlarında bir yönerge bulunmamışsa, terk edilmiş mülkler için devletin yasa düzenlemeleri uygulanacaktır.

Beşinci Madde: Herhangi bir yabancının istimlâk hakkı talebiyle ilgili olarak devlet tarafından sunulan düzenleme şeklinin, ilgili devletin onayına tabi olması durumunda, bu kanun hükümleri avantajlarından yararlanacaktır.

Osmanlı topraklarında yaşayan yabancılar gayrimenkullere sahip olmak için devletin belirlediği koşulları yerine getirmek zorundadır. Böylece yabancıların mülkiyetine dair yapılacak olan istimlâklerin nasıl gerçekleşeceği bu nizamnameyle ele alınmıştır.

2.5. Arazi Kanunu (21 Şubat 1858)

Osmanlı Devleti, Arazi Kanunun 1. maddesiyle toprakları beş başlık altında sınıflandırmıştır; “*arazi-i memlûke, arazi-i mirîye, arazi-i mevkufe, arazi-i metruke ve arazi-i mevattır.*”¹⁶⁰

Arazi Kanunu “*dirlik sisteminin kaldırılması nedeniyle kanunların ve arazinin dahi ıslahı ve gereken kuralların ilavesiyle tadilat gerektirdiği için*”¹⁶¹ çıkarılmıştır. Kanunu hazırlayan komisyon daha önceki düzenlemeler ve alınan kararları incelemiş ve eski hükümleri günün şartlarına uygun bir şekilde kanun olarak hazırlamıştır.¹⁶²

Mülk¹⁶³ **Arazi:** Rakabesi ve tasarruf hakkının aynı kişiye ait olan topraklardır.¹⁶⁴ Arazi Kanununda “*Ber-vech-i mülkiyyet üzere tasarruf olunan yerlerdir.*” Biçiminde ifade edilmiştir.¹⁶⁵ Mülkiyet üzere tasarruf mülk sahibinin kimsenin iznine ihtiyaç duymadan kanunun belirlediği sınırlar çerçevesinde arazisini dilediği gibi tasarruf etme hakkı sağlamıştır. Yani araziye satmak, bağışlamak, kiralamak veya ağaç dikip, bina inşa etmek vs. gibi hakları kimsenin izni olmadan kullanabilmiştir.¹⁶⁶

Köy, Kasaba ve Şehir; arazi kanunun 2. ve 31. maddelerine göre “*köy ve kasabalar, yeni kurulmuş olanlar değil, eskiden beri mevcut olan köy ve şehirlerdir. Köy ve şehirlerde mevcut olan arsalar, su kanalları vs. mülktür.*”¹⁶⁷ Yani şehir, köy ve kasabalara ait topraklar mülk olarak kabul edilmektedir. Devlet, üzerinde köy, kasaba

¹⁶⁰ *Düstur*, I. Tertip, madde 1, s. 165.; M. Akif Aydın, “Arazi Kanunu”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 3, İstanbul 1991, s.346.

¹⁶¹ Gülnihal Bozkurt, *Batı Hukukunun Türkiye’de Benimsenmesi Osmanlı Devleti’nden Türkiye Cumhuriyeti’ne Resepsiyon Süreci (1839-1939)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1996, s.150.

¹⁶² Bozkurt, *Batı Hukukunun Türkiye’de Benimsenmesi*, s.150.

¹⁶³ Bkz. M. Macit Kenanoğlu, “Mülk”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 31, Ankara 2020.

¹⁶⁴ Mustafa Avcı, *Türk Hukuk Tarihi*, Atlas Akademi Yayınevi, Baskı 7, Konya 2018, s.534.

¹⁶⁵ *Düstur*, I. Tertip, madde 2, s.165.

¹⁶⁶ Cin, *Osmanlı Toprak*, s.40.

¹⁶⁷ Eren & Başpınar, *Toprak Hukuku*, s.34.

ve şehir kurulan mirî toprakların mülk toprağa dönüşmesini kabul eder ve mülk toprak haline gelen araziler için 1/2 ve 1/3 oranları arasında kira alacağını belirtmektedir.¹⁶⁸

Temlik¹⁶⁹ Sahih: Günümüz tabiriyle bir satış sözleşmesidir. Belirtilen koşullar ile mirî toprakların başka birine mülk olarak verilmesi halinde bu topraklar mülk arazi vasfını kazanmaktadır. Bunun için gereken şartlar; “*devredilen arazi mirî arazi olmalı, vakıf arazi, mevat arazi ve metruk arazi devredilemez, devir satış sözleşmesiyle yapılmalı, satış sözleşmesinin yapılmasının temel koşulu kamu yararı (amme menfaati) taşıması gerekmekte ve satış bedelinin peşin ödemesi gerekmektedir.*”¹⁷⁰

Araz-i Öşür: Mülk arazilerin oluşumuyla birlikte öşrî topraklar ortaya çıktı. Devletin fethettiği yerlerde savaşa katılıp başarı gösteren askerlere dağıtılan arazilere ve fethedilen yerde bulunan Müslüman yerli halkına ya da Müslümanlığı kabul eden halka bırakılan mülk arazilere “*öşürlü arazi*” denilirdi.¹⁷¹ Öşür ise “*kamu yararı için türünden alınan 1/10 oranındaki vergidir.*”¹⁷² Arazinin verimine göre 1/10 oranı değişmektedir. Öşürün sosyal amacı toplanılan paranın halkın ihtiyaçlarını karşılamak için harcanmasıdır. Bundan dolayı öşrî araziye “*arazi-i sadaka*” da denilmektedir.¹⁷³

Haraçlı¹⁷⁴ Arazî: Savaşla ya da sulh yoluyla fethedilen topraklarda oturan gayrimüslim kesimine bırakılan topraklardır.¹⁷⁵ Devlete gelir sağlayan bir vergi olan haraç kendi içinde “*haraç-ı mukaseme*” ve “*haraç-ı muvazzaf*” olarak ikiye ayrılır. Haraç-ı mukaseme sabit olmayan, değişebilen vergi olup, arazinin geliri üzerinden alınırdı. Haraç-ı muvazzaf durağan, değişmeyen vergi olup arazi vergisi denmektedir.¹⁷⁶

Mecelle’nin 1272. maddesinde¹⁷⁷ geçen ölü toprağı canlandırma maddesi arazi kanununda da ele alınarak ölü toprakların yeniden işlenebilir hale getirilmesi 2. madde

¹⁶⁸ Cin, *Osmanlı Toprak*, s.42.

¹⁶⁹ Bkz. Bilal Aybakan, “Temlik”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 40, İstanbul 2011.

¹⁷⁰ Eren & Başpınar, *Toprak Hukuku*, s.35.

¹⁷¹ Cin, *Osmanlı Toprak*, s.44.

¹⁷² Mehmet Erkal, “Öşür”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 34, İstanbul 2007, s.97.

¹⁷³ Eren & Başpınar, *Toprak Hukuku*, s.35.

¹⁷⁴ Bkz. Cengiz Kallek, “Haraç”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 16, İstanbul 1997.

¹⁷⁵ Avcı, *Türk Hukuk tarihi*, s.535.

¹⁷⁶ Eren & Başpınar, *Toprak Hukuku*, s.36.

¹⁷⁷ Cin, *Osmanlı Toprak*, s.46’dan naklen.

de geçmektedir. Bu maddeye göre tarıma elverişli olmayan bir toprağı ekilebilir hale getiren kişi buranın sahibi olurdu.¹⁷⁸

Arazi kanununun 132. maddesine göre, devlet yöneticilerinin izni dahilinde denizde belli bir kısmı dolduran kişiye elde ettiği toprağın sahibi olacağı hükmü yer almaktadır.¹⁷⁹

Vakıf¹⁸⁰ Arazi: Vakıf arazileri arazi kanununun 4. maddesine göre bağımsız topraklar olarak geçmektedir. Vakıf toprakları arasında gayrisahih vakıflar mülk arazi değildir. Vakıf toprakları belirli bir amaca hizmet etmeleri için tahsis edildi.¹⁸¹ Ayrıca vakıf arazileri devretme ve temellük edilmeleri engellendi.¹⁸²

Vakıf, İslam hukukunda “*bir ayni, hakiki mâlik Allah’ın mülkü hükmünde olmak ve menfaati halka ait olmak üzere hapis ve tevkif etmektir.*”¹⁸³ şeklinde ifade edilmektedir. Vakıf topraklar Allah’ın mülkü sayıldığından dolayı dokunulmaz olarak görülmektedir. Osmanlı Devleti’nde bazı devlet adamları müsadere usulünden mallarını korumak için vakfetmekteydi. Ayrıca mal sahiplerinden bazıları mallarını istedikleri kişilere intikal etmek ve İslam miras hukukunun etkisini kırmak amacıyla vakıf sistemini kullanmaktaydılar.¹⁸⁴

Sahih Vakıf: Sahih vakıf olabilmesi için vakfedilen mal özel mülkiyet olmamalıdır. Sahih vakfın içerisine yalnızca maddi mallar ve taşınamaz mallar dahil edilir. Vakfedilen taşınmaz malın kendisinden veya gelirinden faydalanılır.¹⁸⁵

Sahih Olmayan Vakıflar: Gayrimenkulün tasarruf hakkı vakfedilir. Mirî toprağının tasarruf hakkının devlet yöneticileri tarafından belirli bir amaç için bağışlanmasıyla ortaya çıkmıştır. Mirî toprağın kuru mülkiyeti devlete ait olması nedeniyle mülkiyet hakkı vakfedilemez.¹⁸⁶

¹⁷⁸ *Düstur*, I. Tertip, madde 2, s.165.

¹⁷⁹ *Düstur*, I. Tertip, madde 132, s.199.

¹⁸⁰ Bkz. Hacı Mehmet Günay, “Vakıf”, TDV İslam Ansiklopedisi, Cilt 42, İstanbul 2019.

¹⁸¹ *Düstur*, I. Tertip, madde 4, s.166.

¹⁸² Cin, *Osmanlı Toprak*, s.48.

¹⁸³ Cin, *Osmanlı Toprak*, s.48.

¹⁸⁴ Eren & Başpınar, *Toprak Hukuku*, s.40.

¹⁸⁵ Eren & Başpınar, *Toprak Hukuku*, s.45-46.

¹⁸⁶ Eren & Başpınar, *Toprak Hukuku*, s.49.

Metruk Arazi: Osmanlı toprak hukukunda hiç kimsenin özel mülkü olmayıp, toplumun serbestçe ve izin almadan kullanabilmesi için ayrılan yerlerdir.¹⁸⁷ Günümüzde kamu malları olarak bilinen metruk arazi iki kısımda ele alınır. İlki kamu kullanımına ayrılan pazar, çarşı, yollar, köprüler, ibadethaneler, kervansaraylar vb. yerlerdir. İkincisi bir veya birden fazla kaza ve kasaba halkının kullanımına ayrılan mera, yaylak, kışlak ve harman gibi yerlerdir.¹⁸⁸

Metruk topraklar tasarruf ya da mülkiyet hakkında herhangi bir konu olamaz. Yalnızca kamuya ait olarak kullanılan arazinin köy, kasaba ve şehir halkının yararlanma hakkı vardır.¹⁸⁹ Bu haktan toplum birbirine zarar vermeden faydalanabilir. Ayrıca hiç kimse metruk topraklar üzerinde fiilî bir hak iddia edemez. Metruk topraklar satılamaz ve bağışlanamaz. Bu topraklar için vergi alınmaz ve metruk arazide mübadele yani metruk araziye başka bir araziyle değiştirme gibi bir şey söz konusu olamaz.¹⁹⁰

Mevat¹⁹¹ Arazi: Mevat kavramı “canlı olmayan şeyler, işlenmemiş ve ölü” anlamına gelirken mevat arazi ise “sahipsiz toprak ya da işlenmemiş toprak” demektir.¹⁹² Mecelle’nin 1270. maddesinde “kimsenin tasarrufunda olmadığı, ahâlîye terk ve tahsîs kılınmadığı hâlde cehîrî’s-savt olan kimsenin aksâ-yı umrândan sayhası istimâ’ olunmayacak derecelerde kurâ ve kasabâtdan bâ’id bulunan ya’nî aksâ-yı umrâna tahmînen bir buçuk mil ya’nî yarım sâ’at mikdârı mesâfe bu’diyyeti olan hâlî mahallerdedir.” Biçiminde ifade edilirken arazi kanunun 6. ve 103. maddelerinde “kûhi, taşlık, kıraç, pınarlık ve otlak” gibi yerler mevat arazi olarak geçmektedir.¹⁹³

Bir toprağın mevat arazi olarak görülebilmesi için gereken şartlar vardır. Bunlar, kimsenin tasarrufunda olmayan, kimsenin mülkü olmayan, kamunun kullanımında olmayan ve tarıma elverişli olmayan topraklardır.¹⁹⁴

¹⁸⁷ *Düstur*, I. Tertip, madde 5, s.167; Günay, “Metruk”, s.416.

¹⁸⁸ Halil Cin, *Türk Hukukunda Mer’a, Yaylak ve Kışlaklar*, Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları No:1, Baskı 3, Diyarbakır 1983, s.29-30.

¹⁸⁹ Cin, *Türk Hukukunda*, s.30.

¹⁹⁰ Cin, *Türk Hukukunda*, s.32-34.

¹⁹¹ Bkz. Hamza Aktan, “İhyâ”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 22, İstanbul 2000.

¹⁹² Eren & Başpınar, *Toprak Hukuku*, s.57.

¹⁹³ *Düstur*, I. Tertip, madde 6, s.167; *Düstur*, I. Tertip, madde 103, s.199.

¹⁹⁴ Eren & Başpınar, *Toprak Hukuku*, s. 54.

Arazi kanunu mevat arazinin “*ihyası yani tarıma elverişli olmayan arazinin ekilebilir hale getirilmesi*” üzerinde durmuştur.¹⁹⁵ Bu durum ihyâ kurumu adı altında gerçekleşmektedir. İhyâ için üç temel koşul belirtilmiştir. Bunlar devlet yöneticisinin izni, ihya sayılan bir işin yapılması ve ihya işinin belirlenen süre içerisinde yapılması olarak belirtilmiştir.¹⁹⁶

Arazi kanununa göre mevat araziye ekilebilir hale getiren kişi, arazinin yalnızca tasarruf hakkına sahip olabilir. Kuru mülkiyet (rakabe) ise devletindir.¹⁹⁷ Böylece ihya edilen mevat arazi, mirî arazi görevini alır. Bu Mecelle’nin 1272. maddesi gereğince devlet yöneticilerinin izniyle mevat araziye mirî araziye dönüştüren kişiye bağışlanacak ve onun mülkü olacaktır hükmüne göre, devlet yöneticileri ihya iznini şu şartlara göre vermektedir. İlki devlet mülkiyet ya da tasarruf hakkının elde edilmesi koşuluyla verir. İkincisi ise, devlet hiçbir koşullu belirtmeksizin ihyaya izin verir. Burada koşulsuz olarak izin verilmesinde sorunlar ortaya çıkmakta ve devlet mülkünü bağışlamak istemezse bağışlamaz. Bu da arazi kanunun 103. maddesinde kuru mülkiyetin devlete ait olması hükmün de kabul edilmektedir.¹⁹⁸

2.6. Arazi Kanununda Geçen Tasarruf Unsurları

Tasarruf kavramı “*ileri geri hareket etme, bir durumdan başka bir duruma geçme; kazanmak için çaba harcama*” anlamına gelmektedir. Fıkıhta ise “*bir şeyden istifa de etmek*” manasına gelirken fiili ve hukuki olarak ikiye ayrılır.¹⁹⁹ Fiili tasarruflar içerisinde ağaç dikmek, ekin ekmek, bina yapmak vb. işler yer alırken hukuki kısımda “*ferag, irade (kira) ve iare (ödünç verme)*” işleri bulunmaktadır.²⁰⁰

Mirî toprakların tasarruf unsurlarını arazi kanununun 8. maddesinde düzenlenmiştir. “*Bir karye ve kasabanın bütün arâzîsi, toptan olarak ahâlinin hey’et-i mecmu’asına veyâhud içlerinden bi’l-ıntibâh bir veya iki üç şahsa ihâle ve tefvîz olunamayıp ahâliden her şahsa başka başka arâzî ihâle olunarak keyfiyyet-i tasarruflarını mübeyyin yedlerine tapu senedleri i’ta olunur.*”²⁰¹ Bu maddeye göre

¹⁹⁵ Eren & Başpınar, *Toprak Hukuku*, s. 59.

¹⁹⁶ Cin, *Osmanlı Toprak*, s.56-57.

¹⁹⁷ Eren & Başpınar, *Toprak*, s. 59-60.

¹⁹⁸ Cin, *Osmanlı Toprak*, s.57-58.

¹⁹⁹ İbrahim Kâfi Dönmez, “Tasarruf”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 40, İstanbul 2011, s.118.

²⁰⁰ Cin, *Osmanlı Toprak*, s.119.

²⁰¹ *Düstur*, I. Tertip, madde 8, s.167.

mirî topraklarda “ferdi tasarrufu” kabul etmiştir.²⁰² Burada söz konusu olan arazi, mirî ve vakıf arazileridir. Burada üzerinde durulması gereken arazi kanununun bu hükmü yeni oluşan kasaba ve köy için sınırlamıştır. Önceden belli olan köy ve kasaba birçok tasarruf nedeniyle bir ya da birkaç kişinin sorumluluğuna verilmiştir. Arazi kanununun 72. ve 130. maddesinde bu durum şu şekilde ifade edilmiştir. “*Ahâlîsi mevcûd olan bir karye, çiftlik ittihâzı ile arâzi müstakillen bir şahsın uhdesine ihâle olunmaz. Bir karyenin ahâlî-i müctemi’asıdağılıpta arâzîsi tapuya kesb-i istihkâk eylediği hâldemüceddeden erbâb-ı zirâ’at getirilerek iskân ve uhdelerine başka başka arâzi tefvîz olunarak ol karye hey’et-i asliyesine ircâ’ edilmek mümkün olamaz ise ol karye çiftlik intihâz olunmak üzere arâzîsi toptan bir veya iki şahsın uhdesine ihâle olunabilir.*”²⁰³ Bu iki hüküm Osmanlı topraklarını dağıtırken insanların topraksız kalmalarını engellemiş ve başkalarının eline çokça toprak geçmesini engellemeyi hedeflemiştir.²⁰⁴ Ayrıca insanların elindeki toprağı işleterek tarımın da devamlılığını sağlamıştır.

Arazi kanununun da yer alan bir diğer kamu ihtiyaçları olan koru, orman, mera, çarşı, pazar, panayır, yollar ve köprüler gibi alanlarda ortak tasarruf kabul edilmiştir.²⁰⁵

Mutasarrıfın mirî arazi üzerindeki tasarrufları, mirî arazinin sahibi olan kişiye başkaları hiçbir şekilde müdahale edemez ve toprağından izinsiz yararlanamazdı. Tecavüz meydana geldiğinde idari ve adli yollara başvurularak şikayet edilirdi.²⁰⁶

Mirî ve ödenek türünde olan vakıf arazilerde doğal olarak oluşan mahsulü başkaları sahiplenemez, alamazdı.²⁰⁷ Mülk sahibi tasarruf ettiği araziden başkalarının geçmesini, su yolu oluşturmalarını ve evindeki yağmur sularını akıtmasını engelleyebilirdi. Bunlar gayrimenkul üzerinde bir kullanım ve yararlanma hakkını veren sınırlı haklardandı. Bu haklar mülk sahibinin yetkilerini ve malını tehdit ettiğinde üçüncü şahsın mülkünden faydalanmasını engellerdi. Ancak üçüncü şahsın

²⁰² Barkan, *Türk Toprak Hukuku*, s. 375’den naklen.

²⁰³ *Düstur*, I. Tertip, madde 72, s. 184; *Düstur*, I. Tertip, madde 130, s.199.

²⁰⁴ Cin, *Osmanlı Toprak*, s.120-121.

²⁰⁵ Cin, *Osmanlı Toprak*, s.121.

²⁰⁶ Eren & Başpınar, *Toprak Hukuku*, s.62-63.

²⁰⁷ Cin, *Osmanlı Toprak*, s.121.

geçiş hakkı var ise bunu kullanırdı. Bu geçiş hakkı arazi sahipleri tarafından geri alınabilirdi.²⁰⁸

Arazi kanununun 14. maddesinde mutasarrıfın izni olmadan, bir başka arazide hasat ve hark yapılamazdı.²⁰⁹ Mecelle'nin 96. maddesi ve Arazi Kanununun 19. maddesine²¹⁰ göre kişinin sahip olduğu pırnallık ve orman gibi yerleri başka biri tarafından açılıp tarla olarak kullanamaz ve ağaçları da kesemezdi. Arazi kanununun 35. maddesinde Mutasarrıf tapu ile tasarruf hakkını elde ettiği mirî arazide ağaç dikilmesi ve bina yapılması yasaktı. Yapılan bina ve diğer yapıları mülk sahibi kaldırabilirdi.²¹¹

Mirî arazinin temel tasarruf gerekçeleri; kuru mülkiyet devletten alınır,²¹² mirî araziye tasarruf eden kişiden alınır,²¹³ ve intikal, mevat arazinin devlet yöneticisinin izniyle ve ihyası kararıyla gerçekleşirdi.²¹⁴

Fiili tasarrufları, hukuki bir işleme ihtiyaç duyulmayan tasarruflardır. Bina yapmak, ekin ekmek, ağaç dikmek, aşılama ve kesmek, toprakla kiremit ve tuğla yapmak gibi fiillerdir. Hukuki tasarruflar ise sözlü ve yazılı belgelere göre “*ferağ, irade(kira) ve iare(ödünc verme)*” olarak belirtilmektedir.²¹⁵

Mutasarrıfın mirî arazi üzerindeki fiilî tasarrufları, mirî arazinin tasarrufuna sahip olan kişi fiilî tasarruflardan bir kısmını kendi iradesine göre karar alarak gerçekleştirirken bir kısmı ise izin dahilinde gerçekleştirirdi. Bazı tasarruflar ise hiçbir şekilde gerçekleştirilemezdi. Mutasarrıfın izin almadan araziye istediği her türlü hububatı ekmesi, ormanlık ve pınarlıkları tarla olarak kullanabilmesidir.²¹⁶ Mutasarrıfın izin ile yaptığı fiili tasarruflar, kuru mülkiyet üzerinde bina yapmak, ağaç dikmek, arazinin toprağından kiremit ve tuğla yapmak ve çayır olarak kullanılan

²⁰⁸ Cin, *Osmanlı Toprak*, s.122'den naklen.

²⁰⁹ *Düstur*, I. Tertip, madde 14, s. 168.

²¹⁰ *Düstur*, I. Tertip, madde 19, s.169.

²¹¹ *Düstur*, I. Tertip, madde 35, s.173.

²¹² *Düstur*, I. Tertip, madde 2, s.165.

²¹³ *Düstur*, I. Tertip, madde 20, s.169.

²¹⁴ *Düstur*, I. Tertip, madde 55, s.178.

²¹⁵ Cin, *Osmanlı Toprak*, s.123-124.

²¹⁶ “*Arazi kanu nünün 9. Maddesin de “zirâ'at ve harâsete kâbiliyyeti olan arâzî-i mirîyyeye her türlü şey ya'nî buğday ve arpa ve pirinç ve boya ve hububât-ı sâ'ire ekilir ve icâr veyâhûd i'âre ile ektirilir ve mahlûlât faslında beyân olunacak a'zar-ı sahîhadan biri tahakkuk etmedikçe ta'til olunamaz.”* Cin, *Osmanlı Toprak*, s.124'den naklen.

arazinin tarlaya çevrilmesi gibi fiilî tasarruflar yer almaktadır.²¹⁷ Mutasarrıfın izni dahilinde bile olsa yapamayacağı fiilî tasarruflar ise, mutasarrıf arazisine ölü gömemez ve tarlayı çayır haline getiremezdi.²¹⁸

Mutasarrıfın mirî arazi üzerindeki hukuki tasarrufları üç kısma ayrılacaktır. Bu tasarrufların bir kısmı izin alınmadan yapılırken diğer bir kısmı ise izin alınarak yapılmaktadır. Bütün bunların dışında mutasarrıfın hiç yapamayacağı hukuki tasarruflarda bulunmaktadır. Mutasarrıfın izne ihtiyacı olmayan hukuki tasarrufları, mutasarrıf zilyetliğin hükümlerinden tasarruf edebilir, zorla alınan malın zararının ödenmesi ve iadesiyle ilgili tasarruflar yer almaktadır. Mutasarrıfın İzne dayalı hukuki tasarrufları, Ortak olarak kullanılan mirî arazinin paylaşımı ve mirî arazinin ferağı²¹⁹ olarak ifade edilmektedir. Mutasarrıf hiçbir şekilde mirî araziye satamaz, hibe edemez ve miras olarak bırakamazdı. Borcunu ödemeyen mutasarrıfın icrasına mirî arazi dahil değildir. Mirî arazi rehin alınamaz ve sahibi ölünceye kadar bakmak şartıyla ferağ edilemezdi.²²⁰

2.7. Turuk ve Meabir Nizamnamesi (14 Ağustos 1869)

Turuk ve Meabir Nizamnamesi ile yollar kategorize edilmiş ve halkın yollara yönlendirilmesinde uyulması gereken kurallar belirlenmiştir. Bu nizamnameye göre, yolların devlet hazinesinden tahsis edilen miktarla ve halk tarafından görevli kişilere yapılan beden-i hizmet ile inşa ve korunması kararlaştırılmıştır. Bunula birlikte yol inşaatında görevli kişiler yollarda çalışmak, hayvanları çalıştırmak ya da bunun yerine belirli bir hizmet yapmakla yükümlü olmuştur. Bu hizmet şehir, nahiye, karye ve kasaba için topluca gerçekleştirilmiştir. 16 yaşından 60 yaşına kadar her görevli olan kişiler, 5 yılda 20 gün yollarda çalışmak ve varsa araba, yük ve binek hayvanı getirmek zorundadır. Bir yola 12 saatten fazla uzak olan yerlerde yaşayan halk, Bâbîâlî'den özel izin alınmadan o yolda çalıştırılmamıştır. Nizamnamenin 16. maddesi uyarınca, valiler

²¹⁷ Cin, *Osmanlı Toprak*, s.126-136.

²¹⁸ Cin, *Osmanlı Toprak*, s.137.

²¹⁹ “Arazi kanununun 15.maddesinde “ bi'l-iştirâk tasarrufolunan arâzî kâbil-i taksîm ya 'nî müşteriklerden her birinin hisse-i müfrezesiyle intifâ' mümkün olup da müşterikler veyâhûd içlerinden ba'zısı taksîme tâlib olur ise hasbe'l-mevki' a'lâ ve evsat ve ednâ i'tibâr olunarak kur'a-i şer'îyye ve suver-i sâ'ire-i âdile ile kendileri veyâ vekîl-i şer'îleri muvâcehelerinde me'mûru ma'rifetiyle herkesin hissesi ifrâz ve ta'yîn olunur...” Cin, *Osmanlı Toprak*, s.153.

²²⁰ Cin, *Osmanlı Toprak*, s.199-220.

görev yaptıkları vilayetlerdeki yolların devlet bütçesinden ayrılan ödenek ve halkın yerine getireceği yükümlülüklerle inşası, onarımı ve bakımından sorumlu olmuştur. Bu nizamname aracılığıyla Osmanlı topraklarındaki yollar üç kısma ayrılmıştır.²²¹ Bunlardan ilki, vilayet merkezleri ile İstanbul, limanlar ve demiryolları arasında ulaşımı sağlayan ve Turuk-ı Sultanî olarak adlandırılan yollardır. İkincisi ise, vilayet ve sancak merkezlerini birbirine bağlayan vilayet yollarıdır. Sonuncusu kaza merkezlerini birbirine bağlayan ya da kaza merkezlerinden ana caddelere, limanlara ve demiryollarına bağlanan sancak yolları şeklinde belirtilmiştir.²²²

Turuk ve Meabir Nizamnamesinin üçüncü maddesine göre, yolların genişletilmesi esnasında mülk sahiplerinden alınan bölgeler için bir bedel ödenmeyeceği fakat gerekenden fazla alınan bölgeler için oluşturulacak keşif komisyonunun belirleyeceği miktarın ödenmesi hükmü yer almıştır.²²³

Sultan II. Abdülhamid'in de yol ve köprü inşası konusuna özen gösterdiğini vurgulamak gerekir. II. Abdülhamid döneminde vilayetlere köprü ve şose yolların inşası hususuna dikkat edilmesi ve fenne uygun olarak yapılması hakkında bazı tamimler göndermiştir.²²⁴ Valilik imarını yaptığı yerlerde öncelikle yol inşasına önem vermiş ve sadarete de aynı konu üzerinde duran Halil Rıfat Paşa'nın ve 1879 yılında göreve gelen Hasan Fehmi Paşa'nın da çalışmaları yol inşasında Osmanlı Devleti'nin ileri gitmesine katkıda bulunmuştur. Hasan Fehmi Paşa, yol mükellefiyetinden yeterince yararlanabilmesi için gerekli tedbirlerin alınmasıyla ilgili çalışmalar yapmıştır. Bunun yanında devletin ve halkın yararına olan yolların inşasında gerekli yerlerin hızla istimlâk edilebilmesi için Turuk ve Meabir İdaresi'ne istimlâk izni veren 1879 tarihli istimlâk kararnamesinin çıkmasını sağlamıştır.²²⁵

²²¹ *Düstur*, I. Tertip, s. 302-309. Bkz. Musa Çadırcı, "Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt 15, Sayı 26, Mayıs 1991.

²²² Şenay Atam, *Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti*, Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), Niğde 2015, s. 201.

²²³ Zümra Yılmaz, *Mülkiyetin Çağdaş Niteliği Açısından 1982 Anayasasının 46/2. Maddesinin İncelenmesi*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 1985, s. 33.

²²⁴ Atam, *Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti*, s. 203.

²²⁵ Ebubekir Keklik "Turuk ve Maabir Mektebi ve İlk Nizamnamesi (1862)", *Külliyat Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, Sayı 17, Ağustos 2022, s.222.

2.8. Dersaadet İdare-i Belediye Nizamnamesi (6 Ekim 1867-68)

Ali ve Fuat Paşaların iktidarda bulundukları 1867-68 yıllarında İstanbul'un tamamını on dört belediye dairesine ayırarak 6 Ekim 1868 tarihinde hazırlanan nizamname toplam 63 maddeden oluşmaktadır. Dersaadet İdare-i Belediye Nizamnamesi belediye idaresinin görevlerini belirtmiştir.²²⁶ Bu nizamname ile Şehremaneti yeniden düzenlendi ve yeni kurulacak belediye daireleri Şehremaneti'nin bir şubesi olmuştur. Her dairede; bir reis, bir tahrirat katibi, bir meclis katibi, muhasebeci ve yardımcıları, yeterli düzeyde hademe istihdam edip fazladan memur bulundurmayaacağı belirtilmiştir. Şehrin imarı ve yol işleri Nafia Nezareti'nden alınıp Emanet Hendesehanesi'ne bağlanacak, Su İdaresi de Maliye ve Evkaf Nezareti'nden alınıp Şehremanetine verilecek ve emlak vergisi, tersane rüsumu ile beygir rüsumu da emanete bırakılmıştır. Emanete devlet hazinesinden yılda 12 milyon kuruş yardım yapılırken, artık 10 milyon kuruş verilmiş ve bu paranın da yarısı karşılık gösterilmiş, tramvay caddelerinin yapım ve onarımı için harcanmıştır.²²⁷

Dersaadet İdare-i Belediye Nizamnamesinin 11. maddesinde ise “*menâfi-i umumiye için bedel-hace alınacak emlakın tazminatı deavisine... şehremaneti bakacak ve karar verecektir.*” Hükmü sadece bedel konusunda çıkan sorunlarıyla ilgilenmekle birlikte istimlak sonucunda meydana gelebilecek herhangi bir meselenin çözüm yeri olarak gösterilmiştir.²²⁸

Dersaadet İdare-i Belediye Nizamnamesi İstanbul'da yaygın bir şekilde ve düzenli olarak uygulanamamıştır. Bundan dolayı kendisine ait olan vergi ve gelirleri de toplayamadığı için maaşlar düzenli ödenmemiş, istimlak yapılan yerlerin ücretleri mal sahiplerine verilmemiş, borç edinilmeye başlanıldığı için bu kurum bir örgüt olarak kalmıştır.²²⁹

²²⁶ Yılmaz, Mülkiyetin Çağdaş, s.34.

²²⁷ İlber Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2020, s.161-162.

²²⁸ Şen, “İslam ve Osmanlı”, s.177.

²²⁹ Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880)*, s.164.

2.9. Kanun-ı Esasi ve Mülkiyet Güvencesi (24 Aralık 1876)

Mithat Paşa'nın hazırladığı 57 maddelik “*Kanun-i Cedit*” taslağı ve Sultan II. Abdülhamid, Said Paşa'dan Fransız kanunlarını (1814, 1830 ve 1875) Türkçe'ye tercüme etmesini istemiştir. Bu tercümeler de kullanılarak ikinci bir taslak oluşturulmuştur. Bu araştırmaların neticesinde nihai metnin hazırlanması için II. Abdülhamid'in iradesiyle Cemiyet-i Mahsûsa ismiyle Server Paşa'nın liderliğinde askerler, bürokratlar ve ulemadan hasıl olan yirmi sekiz üyeli bir heyet oluşturulmuştur. Bu süreç boyunca önceden hazırlanan taslaklara ek olarak Belçika, Polonya ve Prusya anayasaları da kullanılmıştır. Oluşturulan nihai metin Mithad Paşa liderliğindeki bakanlar kurulunda görüşülerek kabul edilmiş ve Sultan II. Abdülhamid'in onayına sunulmuştur. Sonuç itibarıyla Mithad Paşa'ya ithafen yazılmış 7 Zilhicce 1293 tarihli irade-î seniye ile padişah tarafından onaylandı. Böylelikle Osmanlı İmparatorluğu tarafından Batı'daki modern anayasa hukuku gelişimine katılmanın ilk belgesi olan 1876 (1293) Kanun-i Esasisi yürürlüğe girmiştir.²³⁰

Kanun-ı Esasi toplamda 119 maddeden oluşmaktadır. İlk olarak Sultan'ın haklarını sayan ve tanımlayan maddelerdir. Bu maddelere göre “*Osmanlı Devleti halifeliğide koruyarak Osmanlı hanedanının en yaşlı üyesine ait olacaktı.*” Padişahın kişiliği ulviydi ve yaptıklarından kimseye karşı sorumlu değildi. “*Bakanların atanması ve azledilmesi, para bastırılması, adına hutbeler okunması, yabancı devletlerle anlaşmalar imzalanması, savaş ve barış ilanı, şariat hükümlerinin uygulanmasının gözetilmesi, yasalar gereğince verilmiş cezaların hafifletilmesi ya da affedilmesi, parlamentoyu toplamak ya da dağıtmak ve temsilci seçimi için gerekli hazırlıkları yapmak padişahın kutsal haklarıdır.*”²³¹ Sonraki bölümde Osmanlı uyruğunda bulunan bütün vatandaşlarına “*Osmanlı*” denilecekti. Osmanlıların hepsinin, yabancıların özgürlüklerine müdahil olmamak şartıyla, kişisel haklara sahip oldukları ifade edilmiş ve kamu düzenine veya genel ahlaka aykırı davranmadıkça her Osmanlı vatandaşı din özgürlüğüne sahiptir. Yasa önünde Osmanlı vatandaşlarının hepsi eşit durumdadır.

²³⁰ Fatma Sariaslan, “1876 Anayasası (Kanun-i Esasi) Ve İlk Osmanlı Parlamentosu”, *Yasama Dergisi*, Sayı 46, Aralık 2022, s.125.

²³¹ Vahdettin Engin, *Bir Devrin Son Sultanı II. Abdülhamid*, Yeditepe Yayınları, Baskı 9, İstanbul 2022, s.32.

Vergiler yükümlü kişinin gücüyle orantılı olarak salınacak, özel mülkiyete kamu araçları dışında ve yeterli bir bedel ödenmedikçe el konulmayacaktır.²³² Bu Kanun-ı Esasinin 26. Maddesinde ise şu şekilde ifade edilmiştir. “*Herkes usulen mutasarrıf olduğu mal ve mülkten emindir. Menafi-i umumiye için lüzumu sabit olmadıkça ve kanunu mucibince değer pahası peşin verilmedikçe kimsenin tasarrufunda olan mülk alınamaz.*”²³³ Bu madde ile kişilerin mülkiyet hakkının dokunulmazlığı anayasa ile teminat altına alınmakla beraber istimlâk için de hukuki bir zemin hazırlanmış ve değeri ödenmedikçe hiç kimsenin malına ve mülküne dokunulamayacağı belirtilmiştir.

2.10. Dersaadet-i Belediye Kanunu ve Vilayet Kanunu

İlk Osmanlı Meclis-i Mebusanı İstanbul Belediyesi ve vilayet belediyeleri için iki ayrı kanun çıkarmıştır. Dersaadet-i Belediye Kanunu ile İstanbul da yirmi belediye dairesi kurulması amaçlanmıştır. Belediye daireleri sınırlarının dar tutulmasının, ulaşım imkansızlığı ve kadronun gerekli olduğu savunulmuştur. Her semtin farklı hayat standardı ve talepleri olması nedeniyle bunların bir araya getirilmesinin zorluğu da belirtilmiştir. Endüstriyel bir hayata ve zenginliğe sahip olmayan şehirde, dar bir alana sıkışanlarla zengin mahalleleriyle aynı vergi alınmaz ve aynı hizmet verilmezdi. Daha sonra 1878 tarihli düzenleme ile dairelerin sayısı ona indirilip bölge sınırları genişletilmiştir.²³⁴

5 Ekim 1877’de Dersaadet-i Belediye Kanunu ve Vilayet Kanunu’nda istimlâk terimi ilk kez kullanılmış ve bu iki kanunun 3. maddesinde “...*tevsi-i turuk ve sair menafi-i umumiye için istimlâk...*” denilerek beledi teşkilatının görevleri de belirtilmiştir.²³⁵

2.11. İstimlâk Kararnamesi (6 Aralık 1879)²³⁶

11 Mart 1856 tarihli nizamnamenin eksikliklerinin tespiti üzerine 6 Aralık 1879 tarihinde istimlâk süreçlerini daha detaylı ve bir inisiyatife yer bırakmayacak bir

²³² Müzehher Yamaç, “İlk Anayasa (1876 Kanun-i Esasisi)”, *Balkan Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 3, Sayı 5, 2014, s.60.

²³³ Mehmet Akif Aydın, “Kânûn-ı Esâsî”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 24, İstanbul 2001, s. 329.

²³⁴ Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880)*, s.167-169.

²³⁵ Şen, “İslam ve Osmanlı”, s.178.

²³⁶ Tezin ana konusu İstimlâk Kararnamesi olduğu için ikinci bölümde “*Osmanlı Devletinde İstimlâk Mevzuatı*” başlığı altında yer almaktadır.

şekilde düzenleyen İstimlâk Kararnamesi uygulamaya konulmuştur. Bu kararname kamu yararının sağlanması için demiryolu, su kanalı, nehirler, yolların genişletilmesi, şehirlerin güzelleştirilmesi ve meskun mahallerin düzenlenmesi gibi konuları içerek istimlâke konu olan alanları ile bu alanların maddi değerin sağılıklı bir şekilde belirlenmesi amaçlarını taşımaktadır. 4 fasıl ve 33 maddeden oluşan bu kararnamenin ilk faslı genel hükümleri, ikinci faslı istimlâke yönelik kaideleri, üçüncü fasıl anlaşmazlıkları çözecek hakem heyetine dair sınırları ve son fasıl ise bedellerin ödemesini hüküm altına almaktadır.²³⁷

İstimlâk kararnamesine göre hane ve arsa istimlâki genel yarar amacıyla yapılacağı, yapılan istimlâkin niteliklerine göre hangi kurum için uygunsa ona verileceğı ve görevlendirilen memurlar aracılığıyla soruşturma yapılarak ne kadar bedel ödeneceğini belirlendikten sonra hazırlanan plan ve mülk sahiplerinin rızası alınarak imzalı-mühürlü senettin şehremanetine verilmesiyle istimlâkin gerçekleşeceğini açıkça ifade edilmiştir.²³⁸

²³⁷ Yılmaz, *Mülkiyetin Çağdaş*, s.34.

²³⁸ Yılmaz, *Mülkiyetin Çağdaş*, s.34-35.

İKİNCİ BÖLÜM

2. SULTAN II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİNDE İSTİMLÂK MEVZUATI

2.1. İstimlâk Kararnamesi

11 Mart 1856 tarihli nizamnamenin eksikliklerinin tespiti üzerine 6 Aralık 1879 tarihinde istimlâk süreçlerini daha detaylı ve bir inisiyatife yer bırakmayacak bir şekilde düzenleyen İstimlâk Kararnamesi uygulamaya konulmuştur. Bu kararname kamu yararının sağlanması için demiryolu, su kanalı, nehirler, yolların genişletilmesi, şehirlerin güzelleştirilmesi ve meskun mahallerin düzenlenmesi gibi konuları içererek istimlâke konu olan alanları ile bu alanların maddi değerinin sağlıklı bir şekilde belirlenmesi amaçlarını taşımaktadır. 4 fasıl ve 33 maddeden oluşan bu kararnamenin ilk faslı genel hükümleri, ikinci faslı istimlâke yönelik kaideleri, üçüncü fasıl anlaşmazlıkları çözecek hakem heyetine dair sınırları ve son fasıl ise bedellerin ödemesini hüküm altına almaktadır.²³⁹

Bu kararname kurumlar için yapılan istimlâkin sınırlarını belirlerken kamu yararının gözetilmesi akabinde, istimlâk edilen arazinin ilgili kuruma tahsisi sırasında bedel tayininin görevlendirilecek memurlar aracılığıyla yapıldıktan sonra gayrimenkul bedelinin peşin olarak yapılması ve tüm süreçte gayrimenkul sahibinin rızasının alınmasını açıkça ifade etmiştir.²⁴⁰

Kararnamenin sadeleştirilmiş metni aşağıdadır.

Birinci Fasıl Genel Hükümler²⁴¹

Birinci Madde: Sokaklar, meydanlar, pazar yerleri ve iskelelerin düzenlenmesi, şehir planlaması, şehir bahçeleri, mesire alanları, su yollarının düzenlenmesi, nehir ve su yolları haritalarının düzenlenmesi, limanlar, doklar, demiryolları, karayolları, çeşmeler, yangın havuzları, hastaneler, kışlalar, özel ve devlet okulları, şehirdeki genel altyapı ve inşaat projeleri için; belirlenecek adil ve peşin bir bedel karşılığında arazinin sahiplerinden veya sahibi olmayanlardan arazi istimlâki yapılır. Bu, halkın çıkarlarına yönelik mekteplerin kurulması, sağlık ve doğal afetleri önleme tedbirlerinin alınması gibi faaliyetleri içeren bir dizi inşaat uygulama işini kapsar.

²³⁹ Yılmaz, *Mülkiyetin Çağdaş*, s.34.

²⁴⁰ Yılmaz, *Mülkiyetin Çağdaş*, s.34-35.

²⁴¹ BOA, İ.MMS., s.2 .

İkinci Madde: İmalat ve inşaat faaliyetlerinin kamu yararına yönelik olduğu durumlarda, İstanbul’da Şûrâ-yı Devlet ve taşralarda vali tarafından karar verilmesi ve irade-i seniyye alınması gerekir. İki veya daha fazla vilayeti kapsayan büyük işlemler için Şûrâ-yı Devlet tarafından karar verilmesi ve irade-i seniyye alınması zorunlu. Eğer tek bir vilayeti ilgilendiren ve o vilayetin yönetim kurulunda karara bağlanan işlemler için, vilayet valisinin emri ve onayı yeterli olur.

Üçüncü Madde: İstimlâk edilecek mülkün, takdir edilen değeri sahibine tamamen ödenmedikçe ve dava sonucunda ilgili mahkeme karar vermedikçe, mülkün sahipleri o mülkte ikamet etmeye devam edebilir ve mülkiyet hakları tamamen sona ermez. Bedeli tamamen ödendiğinde, mülkiyet hakkı düşer. Yol genişletme ve altyapı geliştirme gibi amaçlarla mülkiyetin istimlâki durumunda, ilgili yasa ve düzenlemelere uygun olarak, istimlâki gerçekleştirilen yerlerle ilgili kanun hükümleri geçerli olur.

Dördüncü Madde: İlgili dava işlemleri bu kanuna uygun şekilde gerçekleştiği kesinleşmedikçe bir mülkün istimlâki için mahkemenin karar vermesi mümkün değil.

İkinci Fasl Kavâid-i İstimlâkiyye²⁴²

Beşinci Madde: Kamu yararı için istimlâki gereken arazi ve yapılar için öncelikle resmi haritalar ve belgeler düzenlenir.

Altıncı Madde: Bir mülkün değerinin belirlenmesi, her mahallede belediye ve nahiye meclisleri tarafından seçilmiş, tarafsız, uzman ve yeminli üç muhammin(bilirkişi) tarafından yapılır. Muhamminlere ödenecek ücret, belediye meclisi tarafından belirlenir ve istimlâk edecek nezaret tarafından ödenir.

Yedinci Madde: Altıncı maddedeki muhamminler ve belediye meclisi üyelerinden dört kişi, şer’i şeriften, Evkaf ve Defter-i Hakani idarelerinden birer kişi olmak üzere, istimlâk edilecek arazi ve yapıların bulunduğu bölgeye gidip detaylı bir inceleme yapar. Bu inceleme sonucunda, mülkün değeri belirlenir. Bu uzmanlar Belediye Meclisi’ne sunmak üzere bir rapor hazırlar.

Sekizinci Madde: İstimlak edilecek mülklerin resimleri, sahiplerinin isimleri ve belirlenen bedel bilgileri, bu mülklerin bulunduğu belediye dairesindeki ibadethaneler veya belediye binası kapılarına da sekiz gün süreyle asılı kalır. Ayrıca, gazete

²⁴² BOA, İMMS., 64/3047, s. 2.

yayınlanan yerlerde de duyurulur. İstimlâk edilecek mülkün uygun yerine hususi bir belge bırakılır.

Dokuzuncu Madde: İstimlâk işlemleri ile ilgili olarak Belediye İdaresi ve Hakem Encümeni tarafından tutulan tutanaklar ve yapılan işlemler hukuki açıdan geçerli olur.

Onuncu Madde: Emlâk sahipleri sekizinci madde uyarınca belirtilen sekiz gün içinde, istimlâk süreciyle ilgili sözlü veya yazılı ifadelerde bulunur. İtirazlarını Daire-i Belediye reisine iletir. Belediye reisi bu itirazları dinleyerek kayıt altına alarak belediye meclisine havale edilir.

On Birinci Madde: Belediye meclisi, emlâk sahipleri veya istimlâk edilecek olan dairenin yönelttiği itirazları detaylı olarak inceler. Sekiz gün içinde, meclis gerekliliğini tespit ederse, mülk sahiplerini davet eder ve meclis toplantısında mülk sahiplerinin görüşlerini alarak değerlendirme yapar. Aynı zamanda, mülkün değerini belirleyen muhamminler ve diğer yetkililer de bu toplantı da bulunur.

On İkinci Madde: Durum, belediye meclisi tarafından incelenerek karar verildikten sonra, gerekçeleri açıklayan bir mazbata hazırlanır. Bu mazbata, İstanbul’da Dahiliye Nezareti’ne ve taşralarda ise valiye gönderilir.

On Üçüncü Madde: On ikinci maddede belirtilen mazbataya verilen cevapta, istimlâk kararı verildiğinde mülklerin ne zaman alınacağı mülk sahiplerine bildirilir ve aynı zamanda bu durum gazeteler aracılığıyla ilan edilir.

On Dördüncü Madde: İstimlâk edilecek emlâkın değeri konusunda anlaşmaya varan mülk sahiplerinin ödemeleri yapıldıktan sonra, ilgili düzenlemelere uygun olarak istimlâk ve teslimat gerçekleşir. Ancak, anlaşmaya varılmayan veya razı olmayan mülk sahipleri aleyhine, ilgili mahkeme tarafından dava süreci başlatılır.

On Beşinci Madde: İstimlâkine gerekli görünen mülkler arasında yetimler, ölümler ve kayıp olanların mülkleri de bulunur. Bu durumlarda, vasiyetler veya usule uygun olarak atanan vekiller aracılığıyla istimlâk ve teslimat işlemleri gerçekleşir. Devlet mülklerinde ise, Maliye Hazinesi veya devlet dairelerince atanan vekillerin huzurunda gerekli işlemler yapılır.

On Altıncı Madde: İstimlâk edilecek mülk, karar tarihinden itibaren bir yıl içinde alınmadığı takdirde, kararın iptali ve durumun yeniden değerlendirilmesi için talepte

bulunan emlak sahipleri dilekçe ile mahkemeye başvuruda bulunabilir. Mahkeme, bir hafta içinde talebi inceleyerek kararını verir, ya mülkün alınması veya başka bir çözüm önerisiyle ilgili olarak kararını bildirir.

On Yedinci Madde: On üçüncü maddeye göre, ilan ve ihbarın yapıldığı tarihten itibaren 15 gün içinde, mülk sahipleri teklif edilen bedeli kabul etmelerini veya itirazlarını beyan etmeleri gerekir.

On Sekizinci Madde: Yetimler, mahcurlar mefkûd ve gaiblerin, mülklerinin bedelleri, hakimın izni ve mevzuata uygun olarak vasiler ve vekillerine teslim edilir.

On Dokuzuncu Madde: Devlet dairelerine ve belediye idaresine ait olan ve istimlak edilmesi gereken mülkler için belirlenen bedel, usule uygun bir şekilde makbuz senedi alınarak ilgili daireye teslim edilir.

Yirminci Madde: Teklif edilen bedel kabul edilmediği takdirde mahkemeye başvurulur. Bu durum üçüncü fasılda belirtilen şekilde işlemi yapılır.

Üçüncü Fasal Hakem Encümeni²⁴³

Yirmi Birinci Madde: Bir mülkün değeri konusunda çıkan anlaşmazlık durumlarında, mahkeme bir hakem komitesi oluşturabilir. Bu hakem komitesi, istimlak edilecek mülkün bulunduğu belediye dahilinde, mülk sahibi olan kişilerden oluşur. Bu kişiler, o yıl belediye seçimlerinde belediye üyeliğine seçildikten sonra, çoğunluğuna sahip olanlardan en az 7 veya en fazla 11 kişiden oluşur. Üyelerden bir kişi mahkeme tarafından belirlenerek komite başkanı olarak atanır. Bu şekilde oluşturulan komisyon başkanı, mülkün değerini objektif bir şekilde değerlendirmek ve adil bir çözüm bulmak amacıyla görev yapar.

Yirmi İkinci Madde: Hakem komitesi oluşturulduktan sonra, taraflar (mülk sahibi ve satın alan kişi) komiteye davet edilir. Bu davet, istimlak sürecindeki anlaşmazlıkları çözmek ve mülkün değerini belirlemek amacıyla tarafların katılımını sağlamak içindir. Taraflar, komitenin toplantılarına katılarak görüşlerini ifade edebilir ve değerlendirme sürecine aktif olarak katılabilir. Bu adil bir çözüm bulmak için taraflar arasında şeffaf bir iletişimi desteklemek amacıyla yapılır.

²⁴³BOA, İ.MMS., 64/3047, s. 3.

Yirmi Üçüncü Madde: İstimlâk edilecek mülkün sahipleri, kiracıları ve alacaklıları mülkü rehin olarak kabul edip sahibine para vermiş olanlar ve mülkün değerinin artmasından dolayı fayda sağlayanlar, komite üyeliğine kabul edilmez.

Yirmi Dördüncü Madde: Komite üyelerinden mazeretleri nedeniyle istifa eden veya devam etmeyenlerin yerine 21.madde kapsamında belirtilen uzmanlardan çoğunluğun tercih ettiği kişiler arasından davet edilir ve atanır.

Yirmi Beşinci Madde: Komite başkanı ve üyeleri, adil ve tarafsız davranacaklarına dair mahkeme önünde yemin eder.

Yirmi Altıncı Madde: Hakem komitesi oluşturulmasının ardından, istimlâk edilecek mülkün resmi ve haritası başkan tarafından hazırlanır. Mülk sahiplerinin isimleri ve tahmin edilen bedel miktarıyla birlikte beyan edilir. Tarafların ifadeleri alınır ve kaydedilir. Gerekirse üyelerinden biri veya birkaçı mülkün bulunduğu yerde inceleme yapar. Bu adımlar, istimlâk sürecinin adil ve şeffaf bir şekilde ilerlemesini sağlamak amacıyla gerçekleştirilirdi.

Yirmi Yedinci Madde: Komite incelemeleri tamamladıktan sonra toplantı odasına çekilerek müzakere yapar. Müzakere sonunda, karar verdikleri değer miktarını belirten bir mazbata hazırlayıp mahkemeye sunar. Mahkeme bu mazbata üzerine gereken düzenlemeleri yapar.

Yirmi Sekizinci Madde: İstimlâk edilecek mülkün kiralama sözleşmesi henüz sona ermemiş olan kiracısına, taşınma masrafı için tahmini bir ücret verilir.

Yirmi Dokuzuncu Madde: Hakem komitesi kararına itiraz (kâbil-i istînaf) edilmez.

Otuzuncu Madde: Mahkeme kararını reddeden mülk sahipleri, tebliğ tarihinden itibaren 15 gün içinde temyiz başvurusunda bulunma hakkına sahiptir. Ancak, bu süre içinde temyiz başvurusu yapılmazsa, temyiz hakkı geçersiz olur ve karar kesinleşir.

Otuz Birinci Madde: Kamu yararı için, en az dörtte birinin bölünmesi gereken binaların sahipleri talep ederse, o mülk tamamen istimlâk edilir. En az yarısı bölünen arsaların bağlantısında sahibinin diğer arsası bulunmaz ve kalan parça kullanışlı değilse, sahibi tamamının alınmasını talep ederse, tamamı istimlâk edilir.

Dördüncü Fasıll Bedellerin Ödenmesi²⁴⁴

Otuz İkinci Madde: Kamu yararı için istimlâkinin gerekli olduğu tespit edilmesi durumunda, mülke el koyulması, mahkeme tarafından belirlenen bedelin mülk sahibine peşin olarak ödenmesine bağlıdır. Mülk sahibi bu ödeme teklifini kabul etmez ise Dersaadet'te Bank-ı Osmaniye'ye ve taşralarda banka şubelerine ya da banka şubesi olmayan yerlerde mal sandıklarına emaneten konulmak üzere mülkün satın alma işlemi gerçekleşir.

İstihkâm Hakkında Özel Madde²⁴⁵

Otuz Üçüncü Madde: Bu madde ile kale ve müstahkem mevkiilerin inşaatı ve inşaatlar için yapılacak istihkamlar ile ilgili işlemlerin askeriyece halihazırda uygulanmakta olan mevzuata göre yapılması tekrar karara bağlanır.

Böylece askeri amaçlarla yapılacak olan istimlâklar, diğer kamu binalarından ayrılmıştır.

İstimlâk Kararnamesi'ne Eklenen Özel Fıkra (13 Aralık 1882)²⁴⁶

13 Aralık 1882'de kararnameye eklenen bu fıkra, kanunun ikinci faslında belirtilen ön muameleler gerçekleştirildikten sonra, mülk sahibi belirlenen değerlere razı olmazsa, değerlendirilen değerın ihtiyaten %20 fazlası bankaya veya kanunen belirlenen kurum/kuruluşa ödenir. Bu durumda alınan makbuz belgesi icra dairesine sunulur. Bundan sonra istimlâk edilmesi gereken mülk, devlet tarafından satın alan tarafa teslim edilir. Ancak, bu muamele her iki tarafın da bahsedilen kanunla sahip olduğu diğer haklarına hiçbir şekilde zarar vermez.

İstimlâk Heyetinin Masraflarının Karşılanması

7 Şubat 1891 tarihinde, istimlâkların gerçekleştirilmesi amacıyla keşif, muayene ve değerlendirme yapan devlet memurlarının yolluk ve gündelik masraflarının karşılanması amacıyla Dahiliye Nezareti'nin teklifi ve Şûrâ-yı Devlet'in onayı ile

²⁴⁴ BOA, İ.MMS., 64/3047, s. 3.

²⁴⁵ Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediye*, s.1762-1763.

²⁴⁶ Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediye*, s.1763.

teftiş heyetinin tüm üyelerine günlük yarım altın ödenmesi karara bağlanmıştır.²⁴⁷ Gerek ödenmesi planlanan meblağın yüksek olması gerekse sürecin hızlandırılması adına bu ödemeler iki günle sınırlandırılmıştır. Keşif ve inceleme sürecinin iki günden uzun olması durumunda herhangi bir ödeme yapılmayacağı net bir şekilde ifade olunurken bu ödemeler, istimlâki yapacak olan kurum tarafından gerçekleştirilmiştir.

2.2. Fazla Arazi İstimlâkinin Engellenmesi

Bazı demiryolu şirketleri, demiryolu güzergahlarında ihtiyaç duyulan araziden daha fazla arazi istimlâk etmişlerdir. Bu durumda, mülkiyet ve siyasi açıdan bazı sorunlara yol açabileceği ve arazilerin farklı ihtiyaçlar için kullanılabileceği de belirtilmiştir. Bu nedenle 25 Temmuz 1903 tarihinde çıkarılan nizamnameyle demiryolu şirketlerinin istasyon ve diğer yapıların inşası için gerekli olan arazi miktarının ölçülü bir şekilde belirlenmesi ve kullanılması gerektiği vurgulanmıştır. Bu sayede, gereksiz arazi istimlâkine gerek olmadığı ifade edilmiş ve arazinin optimum şekilde kullanılması sağlanmıştır. Bahsedilen demiryolu şirketlerinin, ihtiyaçlarından fazla arazi edinmemeleri konusunda alınan bir karar olduğu tahmin edilmiştir. Bu şekilde, halkın ihtiyaçları göz önünde bulundurularak gereksiz arazi istimlâkinin önlenmesi ve bölgenin sosyo-ekonomik yapısının korunması amaçlanmıştır. Bu tür kararlar, bölgesel denge ve adaletin korunması açısından önemli olmuştur. Nafia ve Ticaret Nezareti'nden alınan bir tezkireye göre demiryolu için gereken arazi istimlâkinin miktarı ve detayları, demiryolları ve fen idareleri memurları tarafından düzenlenen bir mazbata ile Meclis-i Mahsus'un dikkatine sunulmuştur. Bu mazbata, mukavelename ve şartnamelerde belirtilen hususlara uyumlu olarak hazırlanmıştır. Bu belgelere göre, demiryolu için istimlâk edilecek arazi hat inşası için yeterli olduğu vurgulanmıştır. Bu durumda, demiryolu projelerinin gereksinimlerine uygun olarak arazi istimlâk edilmiş ve projenin uygun şekilde ilerleyebilmesi için gerekli adımlar atılmıştır. Bu tür belgeler, projenin yasal ve teknik gereksinimlerine uygunluğunu belirlemek için önemli olmuştur. Belirlenen arazi parçasının kullanımına ilişkin bazı şartlar belirtilmiş ve hat inşası için kullanılacak arazinin yüzey düzenlenmesi için dokuz metre küp bir alan ayrılması gerektiği ve demiryoluna yakın herhangi bir yapı inşa edilmemesi için arazinin kenarında en az iki metre ya da en çok yirmi beş metrelik

²⁴⁷ Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediye*, s.1769.

bir boşluk bırakılması gerektiği ifade edilmiştir. Mahallerdeki yer yüzeyi işleri için hendekler ve yolların bırakılması gerektiğinden, keşif ve istimlâk haritaları, istasyon mahalleri de dahil olmak üzere, tesis edilen yapılar ve sınırların alınması gereken ölçüye göre düzenlenmesi gerektiği açıklanmıştır. Bu şartlar, demiryolu projelerinin yasal ve teknik gereksinimlerine uygunluğunu sağlamak ve istasyonların etrafında güvenli bir ortam oluşturmak için önem arz etmiştir. Bu gereksinimlere uygun olarak tesisatın tasarlanması ve inşa edilmesi gerekmiştir. Bu nedenle, her beş ila on kilometre arasındaki mesafelerde düzenli olarak bakım çalışmaları yapılmış ve bu çalışmaları yapan işçilerin konaklaması için belirli yerlerin tahsis edilmesi gerekmiştir. Ancak, bu çalışmalar dışında arazi istimlâk edilmeyecek ve istimlâk edilmekte olan arazide yapı inşası için uygun olmayan alanların belirlendiği ifade edilmiştir. Bu önlemler, demiryolu projelerinin çevresel ve teknik gereksinimlerine uygun şekilde planlanmasını sağlamak için alınmıştır. Bu durumda, demiryolu şirketleri tarafından istimlâk edilecek arazi miktarının, keşif ve istimlâk haritalarında belirlenen alanlarla sınırlı olması ve bu alanların dışında arazi istimlâk edilmemesi gerektiği belirtilmiştir. Bu koşul, belirli bir sınırın üzerinde arazi istimlâkinin engellenmesi amacıyla alınmıştır. Demiryolu şirketlerinin, istimlâk haritalarında belirlenen alanlar dışında ek arazi istimlâk etmelerinin mümkün olmadığı belirtilmiştir. Demiryolu hatlarının geçtiği yerlerde arazi istimlâkiyle ilgili işlemlerin yürütülmesi için gerekli olan belgeler, demiryolu hatlarının geçtiği yerlerdeki arazi istimlâkine ilişkin yönergeleri ve işlemleri içermiştir. Bu belgeler, demiryolu projelerinin çevresel etkilerini ve istimlâk edilecek arazinin belirlenmesi için gerekli olan bilgileri sunmuştur. Bu bilgiler, projenin sürdürülebilirliği ve çevresel uyumu açısından önemlidir ve ilgili kurumların bu bilgilere göre hareket etmeleri sağlanmıştır.²⁴⁸

2.3. Yabancılar Ait Mülklerin İstimlâkine Dair Nizamname²⁴⁹

Osmanlı Devleti, yabancı devletlere kapitülasyonlar yoluyla ekonomik ve adli alanda birçok ayrıcalık tanımış olmalarına rağmen, bu devletlerin uyruklarına taşınmaz edinme hakkı vermemektedir. Bu durumun önemsiz görülmesinden ziyade,

²⁴⁸ BOA, DH.MKT., 743/16.

²⁴⁹ Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediyeye*, s.1772-1773; bkz. Murat Alandağlı, *Süreç ve Sonuçlarıyla Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancıların Mülk Edinmeleri (1830-1914)*, Helke Yayınları, Ankara 2015.

tarihsel bazı sebeplere dayandığı söylenebilir. Bu sebeplerden birisi, İslam hukukuna göre, İslami bir idareye sahip olmayan ülkeler İslam topraklarına gelen gayrimüslimlerin, geldikleri topraklardan taşınmaz ediniminin yasak olmasıdır. Diğer bir neden ise, yabancı devletlerin kendi vatandaşlarının başka ülkelerde mülk sahibi olmalarına izin vermemeleridir.²⁵⁰ Derebeylik sisteminin geçerli olduğu dönemde, yabancı topraklarda uzun süre kalan kişilerin tabiiyetlerini değiştirmiş sayıldıkları kabul edilmektedir. Dolayısıyla devletler, vatandaşları üzerinde hakimiyetlerini kaybetmemek için onların yurt dışı seyahat ve ikametlerini sınırlandırmışlardır. Bu nedenle, Osmanlı Devleti'ne gelmeleri sınırlanan yabancı devlet vatandaşlarının yerleşmeleri ve özellikle taşınmaz edinimleri, kendi devletleri tarafından yasaklanmıştır.²⁵¹

Osmanlı Devleti'nde yabancılara taşınmaz mal edinme hakkı tanınmamasına rağmen, nizamname yayınlanmadan önce bu kuralın yabancılar tarafından sıkça ihlal edildiği ve çeşitli yollarla göz ardı edildiği anlaşılmıştır. Şöyle ki, yabancılar taşınmaz mal edinirken kendilerini Osmanlı vatandaşı gibi göstererek bu malları satın almışlardır. Bu durum, yabancılar için bir sakınca oluşturmadığı gibi, kendi asıl tabiiyetlerini kaybetmelerine de neden olmamıştır. Taşınmaz mal ediniminde kullanılan diğer hileli yöntem ise, satın alınan taşınmazın mülkiyetinin yabancının adını gizlemiş ve resmi kayıtlarda bir Osmanlı vatandaşı adına tescil etmiştir.²⁵²

Osmanlı Devleti'nin uluslararası ilişkilerinin zamanla artması ve mevcut şartların değişmesi sonucunda, yabancılara taşınmaz mal edinimleri konusunda düzenlemeler yapılması gerekmiştir. Bu bağlamda, 1856 Islahat Fermanı ile yabancılara ilk kez taşınmaz mal edinme vaadinde bulunmuştur. Buna göre, Osmanlı kanunlarına ve düzenlemelerine tabi olma, Osmanlı vatandaşlarının ödediği vergileri ödeme koşuluyla, Osmanlı Devleti ile yabancılar arasında yapılacak düzenlemeler sonrasında yabancılara taşınmaz edinimine izin verilmesi amaçlanmıştır.²⁵³ Ancak, bu vaadi gerçekleşmeyince 15 Şubat 1862 tarihinde İngiltere, Rusya, Fransa, Avusturya, Prusya

²⁵⁰ Selim Özcan, “Yabancıların Taşınmaz Mal Mülkiyeti Edinimleri: Amasya Örneği”, *History Studies*, Ankara 1977, s.283.

²⁵¹ H. Nedjib Chiha, “Osmanlı Devletinde Gayrimenkul Mülkiyeti Bakımından Yabancıların Hukuki Durumu”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 24, Sayı 1, Mayıs 1967, Çeviren Halil Cin, s. 247.

²⁵² Özcan, “Yabancıların Taşınmaz Mal Mülkiyeti Edinimleri: Amasya Örneği”, s.283-284.

²⁵³ Özcan, “Yabancıların Taşınmaz Mal Mülkiyeti Edinimleri: Amasya Örneği”, s.284.

verdikleri sözlü nota ile Osmanlı Devleti'nde bulunan yabancıların farklı yollarla sahip oldukları taşınmaz mülklerin durumunu görüşmek üzere Osmanlı Devleti'ni müzakereye davet etmişlerdir. Bu notada yer alan “*yabancıların çeşitli yollarla sahip oldukları taşınmazların durumunun görüşülmesi*” ifadesi, yabancıların 1868 tarihli kanundan önce de taşınmaz mülk edindiklerini kabul ettikleri anlamına gelmiştir. Dönemin Hariciye Nazırı Ali Paşa ise 3 Ekim 1862 tarihinde verdiği cevap notasında, Osmanlı Devleti'nin yabancılarla arazi edinme hakkı tanımak istediğini, fakat bunun belirli şartlar dahilinde kabul edilebileceğini belirtmiştir. Böylece uzun süren müzakerelerin ardından, 10 Haziran 1867 tarihinde “*Tebaay-ı Ecnebiyenin Emlâki Mutasarrıf Olmaları Hakkındaki Kanun*” ile yabancı gerçek kişilere taşınmaz mülk edinme hakkı tanınmıştır. Bu kanun, hem yabancıların baskısı sonucu hem de yabancılar tarafından edinilmiş taşınmaz mülklerden kaynaklanan sorunlara çözüm bulma arayışının bir sonucu olarak değerlendirilebilir.²⁵⁴

Osmanlı Devleti, yabancılarla bu hakkı tanıırken bazı şartlar belirtmiştir. Bu şartlardan en önemlisi, yabancıların taşınmazlarıyla ilgili bütün konuların Osmanlı yargısından muaf olmak ve kapitülasyonlardan yararlanmamak koşuluyla Osmanlı kanun ve nizamlarına tabi olmaları istenmiştir. Ayrıca, yabancıların Osmanlı vatandaşlarının vergilerini ödemesi ve taşınmazlarla ilgili tüm hukuki problemlerin Osmanlı mahkemelerinde görüşülmesi şartıyla bu haklar elde edilmiştir.²⁵⁵

Birinci Madde: Yabancı devletler halkı Hicaz bölgesi dışında Osmanlı Devleti'nin yüksek otoritesine bağlı bir nüfus gibi davranarak belirli şartlar altında görevlendirildikleri ve düzenlemelerle uydukları sürece iç ve dış yerleşim yerlerinde mülkiyet haklarına sahip olmuş. Osmanlı Devleti'ne bağlı asıl tebaa olup sonra tabiiyetini değiştirenler, bu genel kuralın dışında tutulmuş olup, onlar için özel bir yasama hükmü geçerli olur.

İkinci Madde: Birinci maddeye göre ilk olarak, hükümler gereğince iç ve dış yerleşim yerlerinde zaman içerisinde gayrimenkule sahip olan yabancılar, devletin vatandaşlarının taahhüt ettiği şartları yerine getirmek ve meşru bir sonuç elde etmek

²⁵⁴ Muzaffer İlhan Erdost, “Osmanlı'dan Günümüze Yabancılarla Taşınmaz Satışı Yasallaşma Süreçleri ve Sonuçları” *Memleket Siyaset Yönetim*, Sayı 1, Haziran 2006, s.64.

²⁵⁵ Chiha, “Osmanlı Devletinde Gayrimenkul Mülkiyeti Bakımından Yabancıların Hukuki Durumu”, s. 248.

adına, mevcut ve gelecekteki yasalara, düzenlemelere ve yönetim kurallarına uymak zorundadır. İkinci olarak herhangi bir şekilde ne olursa olsun, iç ve dış yerleşim yerlerinde devletin vatandaşı olan gayrimenkul sahipleri, ilgili vergi ve harcamaları yerine getirmekle yükümlüdür; gelecekte de aynı yükümlülükleri yerine getirmeye devam edecektir. Üçüncü olarak, gayrimenkule ilişkin özel meselelerde, tarafların şikayetleri veya herhangi bir dava durumunda, taraflar doğrudan devlet mahkemelerine başvurmak durumundadır. Yabancılar, sahip oldukları mülklerle ilgili özel şartlar, temel tabiiyet niteliklerine müdahale etmeksizin ve sözleşmelerin hükümleri çerçevesinde, kendi varlıkları ve taşınabilir malları için sağlanan imtiyazları koruma kaydıyla devletin vatandaşlarının mülkiyet haklarına tabi olacaklardır.

Üçüncü Madde: Eğer bir yabancı, sahip olduğu gayrimenkulde iflas durumuyla karşılaşır, iflas masası ve tesviye memurları, iflas edenin tasarruf yetkisine sahip olduğu varlıkların mahiyeti ve düzeni dikkate alınarak, satış için devletin yüksek hükümetine ve resmi mahkemeye başvuracaktır. Bir yabancının mülk sahibi olan diğer bir yabancı aleyhine, mülk dışında bir konudan dolayı kazandığı davasına rağmen, mahkeme kararıyla borçlu olanın borcunu ödemesi için uygun olan mülkünün satılmasını talep ettiğinde, bu talep resmi olarak devlete ve mahkemeye başvurularak, iddia ve talep edilen mülkün satışının nizami olarak uygun olup olmadığı, ilk aşamada Osmanlı hükümeti ve mahkemesi tarafından, daha sonra detaylı bir incelemeden sonra icra edilecektir.

Dördüncü Madde: Vasiyet veya hibe yetkisine sahip olan bir yabancı, bu yetkiye sahip olduğu durumlarda emlâkini vasiyet ettiğinde veya bağışladığında, devletin kanunları çerçevesinde geçerliliğini kazanacaktır. Ancak, hibe veya vasiyet yapılmamış ya da hibe ve vasiyet yetkisiyle ilgili devletin kanunlarında bir yönerge bulunmamışsa, terk edilmiş mülkler için devletin yasa düzenlemeleri uygulanacaktır.

Beşinci madde: Herhangi bir yabancının istimlâk hakkı talebiyle ilgili olarak devlet tarafından sunulan düzenleme şeklinin, ilgili devletin onayına tabi olması durumunda, bu kanun hükümleri avantajlarından yararlanacaktır.

5 Mart 1883 Tarihli Nizamname

Bu nizamnameyle birlikte eksiklikleri tamamlamak üzere bazı düzenlemelere gidilmiş ve yabancıların mülk edinmelerinde ele alınmayan kısımlar için gayrimenkulün istimlâkine dair yeniden bir nizamname hazırlanmıştır.²⁵⁶

Birinci Madde: Osmanlı İmparatorluğu'nun asıl vatandaşları iken, Osmanlı Tabiiyet Kanununun yayınlanmasından önce tabiiyetlerini değiştirmiş ve anlaşma belgelerine dayanarak devletin yabancı tabiiyetlerine girenler, 10 Haziran 1867 tarihli yabancıların istimlâk ile ilgili kanunun özel şartlarına göre haklarını elde ederlerdi. Ancak, tabiiyetlerine girdikleri devletin belirtilen İstimlâk kanununa bağlı olarak düzenlenmiş belgeyi imzalamış olmaları şarttır.

İkinci Madde: Resmi izin olmaksızın tabiiyet değiştiren ve Osmanlı Devleti tabiiyetini terk eden kişiler, Osmanlı topraklarından istimlâk ve miras hakkından mahrum olurlar.

Üçüncü Madde: Önceki maddeye göre haklarından mahrum olacak kişilerin taşınmaz malları, Osmanlı Devleti vatandaşlarının bulunduğu yerdeki mirasları gibi paylaşıldı. Ancak, Arazi Kanununun 110. ve 111. maddeleri gereği bu mülklerin hakları ve vakfedilmiş hakları tapu ile saptanamazdı. Önceki tabiiyetlerinden devraldıkları arazi hakları ve vakfedilmiş araziler de mirasçılarına geçemez, mahrum bırakılırdı. Bu durum vakfedilmiş evler, dükkanlar, araziler vb. yapıların iki kirali olması, hayır kurumlarına gelir sağlayan ve genellikle üstü örtülü binalar dışında kalan bağ, bahçe ve ürün gibi vakıf malları ve mülk haklarında da aynısı geçerlidir.

Dördüncü Madde: Adliye ve Maliye Nezaretleri bu kanunun uygulanmasından sorumludur.

2.4. 30 Nisan 1879 Tarihli Nizamname²⁵⁷

Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti İstanbul ve diğer vilayetlerde yabancıların mülkiyeti üzerine olan nizamnamenin ve buna bağlı olarak düzenlenen belgelerin hükümleri gereği, bu kişilerin hakları tasarruf ettikleri mülklerden kaynaklanan tüm davalar kapsamında Osmanlı Devlet kanunlarına tabi olmuştur. Ancak, bazen bu yabancılar kendi ülkelerinin konsoloslukları aracılığıyla bu davalara farklı bir boyut

²⁵⁶ Ergin, *Mecelle-i Umûr*, s.1774.

²⁵⁷ Ergin, *Mecelle-i Umûr*, s.1774-1775.

ekleyerek müdahalelerde bulunmuştur. Mahkemelerin bu duruma dikkat etmediği haber alındıktan sonra, mülk sahibi bir yabancının mahkemeye başvurarak dava açması durumunda, davanın ne tür bir vasıf verilirse verilsin asıl olan davaya ilişkin esas konu üzerinde durulmuştur. Ancak, mahkeme tarafından kaydedilen yazılı belgelerin dikkate alınmayacağı hususu üzerinde durulmuş, davacının yabancı olarak devletin yüksek mahkemesinde bulunma niteliğine özen gösterilmesi gerektiği ifade edilmiş ve söz konusu düzenlemenin bir nüshası mahkemeye gönderildiği belirtilmiştir.

2.5. Sultan II. Abdülhamid Döneminde İstimlâk Keşif Haritaları

İstimlâklerin önemli aşamalarından birisi de haritalandırma ve projelendirme. Özellikle geniş çaplı imar ve inşaat projelerinde, haritalandırmalar vasıtasıyla projenin kapsayacağı alan, dolayısıyla istimlâk edilecek alanlar tespit edilmiştir. Haritacılık teknikleri ve mühendislikteki gelişmelere paralel olarak da ölçekli haritalar çizilmeye başlanmıştır.

XIX. Yüzyılda, o dönemin teknik imkanlarına uygun olarak haritalar çizilmiştir. Mühendislik mesleğinin ilerlemesiyle beraber ölçekli haritalar²⁵⁸ ve İmar nizamnamelerinin kabulü, bu dönemde harita oluşturma başlangıcını işaret etmiştir.²⁵⁹

Sultan II. Abdülhamid döneminde kurulan Hendese-i Mülkiye, mühendis sayısını artırmayı amaçlarken aynı zamanda sivil mühendisliğin gelişimine katkı sağlamıştır. Ayrıca, 1882’de çıkan Turuk ve Meabir Kanunu, da belediyeçilik faaliyetlerinin daha bilimsel bir tarzda yürütülebilmesi için tüm imar işlerini haritalara dayandırılma gerekliliğini öngörmüştür. Kara-deniz ulaşımı, su kanalları ve fabrikaların kuruluş yerlerini içeren haritalar talep edilmiş ve tüm yapılar için onay aşamasından önce haritaların sunulması zorunluluk haline getirilmiştir.²⁶⁰

²⁵⁸ “III. Selim döneminde, İstanbul’un ilk ölçekli haritasını Fransız Mühendis François Kauffer tarafından yapılmıştır.” Mary Pedley, “Enlightenment Cartography at the Sublime Porte: François Kauffer and the Survey of Constantinople”, *Osmanlı Araştırmaları*, Cilt 39, Sayı 39, Haziran 2019, s.29.

²⁵⁹ Şerafettin Turan, “Osmanlı Teşkilatında Hassa Mimarları”, *A.Ü.D.T.C.F. Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt 1, Sayı 1, Ankara 1963, s.178.

²⁶⁰ Sevim Erdem, *Sultan II. Abdülhamid Devri (1876-1908) Osmanlı Devleti’nde Bayındırlık Faaliyetleri*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), Elazığ 2010, s.42.

Harita çiziminde, devletin dikkat ettiği unsurlar arasında, inşa edilen yapıların güzergahlarının askeri ve dini yapılara zarar vermeden çizilmesine önem verilmiştir. Osmanlı Devleti ve Batı devletleri öncelikli amacı askeri gücü her zaman güçlü tutmayı amaçlamakla birlikte gücün ifadesi olarak askeri teşkilatın ilk sıraya yerleşmesini, ticaretin ise ikinci sırada gelmesini sağlamışlardır.²⁶¹

Harita tekniğinde zamanla ilerlemeler kaydedilmiş, her bir şekli farklı renklerde ve simgelerde ifade edilmektedir. Lejantları yan kısımlarında bulunmaktadır. Sultan II. Abdülhamid dönemi harita, kroki, plan ve resimlerinde yeşil, kahverengi, kırmızı, mavi, sarı renklerin kullanıldığı hem belgelerde yazılı olarak hem de görsel olarak ifade edilmektedir. Nafia Nezareti, her yıl yaptığı çalışmaları gösteren cetveller hazırlamanın yanı sıra aynı zamanda haritalar da düzenlemektedir. 1882-1883 yılları arasında Turuk ve Meabir Nizamnamesine ait nafia çalışmalarını gösteren iki harita da, 1882 yılı sonuna kadar yapılan yollar *Kırmızı* ile gösterilirken, 1883 yılı içerisinde yapılan yollar ise *Yeşil* renk ile gösterilmektedir.²⁶²

Haritalandırma çalışmaları Nafia Nezareti'nde yapılmış ve istimlâk uygulamaları sırasında çıkabilecek anlaşmazlıklarda karara etki eden önemli bir hukuki belge niteliği taşımıştır.²⁶³ Önceden hazırlanan şehir planları varsa yahut yapılacak olan projelere esas haritalandırma gerçekleştirilmişse bu durumda hangi mahallerin istimlâk kapsamında olduğu hızla tespit edilebilmiş, aksi durumda da sonradan hazırlanan projeler yine aynı olanağı sağlamıştır.²⁶⁴

İmar projelerinde ve harita çiziminde, devletin dikkat ettiği unsurlar arasında, inşa edilen yapıların güzergahları askeri ve dini yapılara zarar vermeden çizilmesine önem verilmiştir.²⁶⁵

Arazi anlaşmazlıklarında eksiklik veya gayri resmiliğin önüne geçebilmek adına Nafia Nezaretine bağlı idarelerde, arazilere dair haritaların bulundurulması amaçlanmış ve tüm haritalar, Nafia Nezareti memurları tarafından mühürlendikten sonra hukuki nitelik taşımaya başlamıştır.²⁶⁶

²⁶¹ Erdem, *Sultan II. Abdülhamid Devri (1876-1908) Osmanlı Devleti'nde Bayındırlık Faaliyetleri*, s.43.

²⁶² Erdem, *Sultan II. Abdülhamid Devri (1876-1908) Osmanlı Devleti'nde Bayındırlık Faaliyetleri*, s.44.

²⁶³ Erdem, *Sultan II. Abdülhamid Devri (1876-1908) Osmanlı Devleti'nde Bayındırlık Faaliyetleri*, s.42.

²⁶⁴ Erdem, *Sultan II. Abdülhamid Devri (1876-1908) Osmanlı Devleti'nde Bayındırlık Faaliyetleri*, s.42.

²⁶⁵ Erdem, *Sultan II. Abdülhamid Devri (1876-1908) Osmanlı Devleti'nde Bayındırlık Faaliyetleri*, s.43.

²⁶⁶ Erdem, *Sultan II. Abdülhamid Devri (1876-1908) Osmanlı Devleti'nde Bayındırlık Faaliyetleri*, s.44.

2.6. Sultan II. Abdülhamid Dönemi’nde Kamu Hizmeti İmtiyaz Sözleşmelerine Göre Demiryolunda İstimlâk Mevzuatı

Osmanlı Devleti’nin inşa etmiş olduğu demiryollarını ve demiryolları aracılığıyla girişilen faaliyetleri bir kamu hizmeti olarak değerlendirmek gerekir. Pek çok devlet için demiryolları nüfus hareketleri, kalkınma ve milli savunma gibi geniş perspektiflerle ele alındığı gibi ekonomik getirileri de hesaba katılır. Oldukça masraflı olan bu süreç için devlet desteği zaruri olduğu gibi, ulusal güvenliği de etkileyen bir girişim olması nedeniyle inşa sürecinden işletme sürecine kadar tamamen devletin kontrolünde olması zorunluluktur.²⁶⁷

Osmanlı Devleti’nde planlanan demiryolu projelerinin imtiyaz usulüyle verilmesi ve bu projelerin inşa sürecinde gerçekleştirilecek istimlâklar, ilgili imtiyaz anlaşmalarının önemli bir parçasını oluşturmuştur. İmtiyaz anlaşmalarında belirtilen mukavelename ve şartnamelerdeki süreçler, sadece demiryolu imtiyazını değil aynı zamanda bu imtiyazın sağlanması için gerekli olan toprak ve mülkiyet edinme süreçlerini de içermiştir. Bu çerçevede demiryolu inşası sırasında gerçekleştirilen istimlâklar, imtiyaz sözleşmelerinin ayrılmaz bir parçası olarak kabul edilmiştir. Söz konusu anlaşmalarda yer alan muamelât hem imtiyazın sağlanması hem de istimlâk işlemlerinin yönetilmesi açısından detaylı bir biçimde ele alınmıştır. Dolayısıyla, bu sözleşmeler genellikle “*Kamu Hizmeti İmtiyaz Sözleşmeleri*” olarak adlandırılmış ve demiryolu projelerinin toplumsal, ekonomik ve hukuki boyutlarını içeren kapsamlı belgeler haline gelmiştir.²⁶⁸

2.7. Kamu Hizmeti İmtiyaz Sözleşmeleriyle İlgili Mevzuat

İmtiyaz anlaşmasına dair pozitif hukuk kuralları, genellikle üç ayrı kaynaktan türemektedir. “*İlk olarak, sözleşmeye konulan hükümler belirleyici olup, ikincisi kanun koyucu tarafından koyulan kurallar, üçüncüsü yürütme organı yani idare tarafından belirlenen kurallarda*” imtiyaz sözleşmelerini etkileyen unsurlar arasındadır.²⁶⁹ İstimlâkin de eklenmesiyle birlikte, bu süreçte ortaya çıkan pozitif hukuk kuralları, sözleşmede belirlenen hükümler, kanunlar ve idare tarafından

²⁶⁷ Seda Örsten Esirgen, *Osmanlı Devleti’nde Yabancılar Verilen Kamu Hizmeti İmtiyazları*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), Ankara 2010, s.53.

²⁶⁸ Esirgen, *Osmanlı Devleti’nde Yabancılar Verilen Kamu Hizmeti İmtiyazları*, s. 54.

²⁶⁹ Ali İhsan Öztürk, *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e İstanbul Mahalli Kamu Hizmeti İmtiyazları*, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü (Doktora Tezi), İstanbul 2003, s. 56.

getirilen düzenlemelerin imtiyaz ve istimlak süreçlerindeki rol ve etkileşimini belirleyen önemli faktörler arasında yer almaktadır.

Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşa etmek isteyen şirketlerle yapılan sözleşmeler için temel olacak bir mukavelename örneği hazırlanmıştır. Şartnamenin ilk bölümü, demiryollarının istikametleri ve inşa yöntemlerini içermekte; ikinci bölümde bakım ve işletilme şartları ele alınmaktadır. Üçüncü bölümde imtiyazın süresi, feshi, teminat akçesi ve garanti gibi konular detaylı bir şekilde yer alır; dördüncü bölümde tarifeler, yolcu ve eşya taşımacılığına dair şartlar sunulmaktadır. Beşinci bölümde, çeşitli hizmetlere özgü koşulları içermekte ve altıncı bölümde ise diğer önemli hususlar düzenlenmektedir.²⁷⁰ Bu yapı, demiryolu projelerine ilişkin şartnamelerin kapsamlı ve düzenli bir biçimde yapılandırılmasını sağlamaktadır.

Başvuru: Kamu hizmeti imtiyaz anlaşmaları, bir kamu hizmetini konu alarak, hizmetin etkili bir şekilde yerine getirilmesi için idare ile imtiyaz sahibi arasında güvene dayalı bir ilişkinin olması gerektiğini vurgulanmıştır. Bu bağlamda, imtiyaz işlemi, kişiye özgüdür ve bu prensip doğrultusunda, imtiyaz sahibinin kim olduğunun idare açısından son derece önemli olduğu belirtilmiştir. Başka bir deyişle, imtiyaz belirli bir kişi veya kuruluşa özgü olarak verilmiştir. Bu durum, imtiyazın sahibinin kim olduğunun net bir şekilde belirlenmesinin ve idare tarafından dikkatle değerlendirilmesinin gerekliliğini vurgulamıştır. Genellikle, idarenin imtiyaz sahibini seçme konusunda özgür olduğu ve bu takdir yetkisinin mutlak olduğu kabul edilmiştir. İdarenin bu takdir yetkisine sahip olmasının temel nedeni, idare ile özel kişi veya kuruluşun uzun bir süre boyunca işbirliği yapmak zorunda olmalarından kaynaklanmıştır.²⁷¹ Bu işbirliği, demiryolu veya benzeri bir kamu hizmetinin etkin bir şekilde yürütülmesi için uzun vadeli bir ortaklığı gerektirmiştir.

İmtiyaz sahibi, bireyler, özel veya kamu tüzel kişiler hatta bir devlet veya devlet uzvu olabilir. Ancak, kim olursa olsun, imtiyaz almak için başvuruda bulunmak, görüşmelerde bulunmak, sabır gerektiren ve uzun pazarlıklara girilen mücadele niteliğinde bir süreç başlatabilir.²⁷² Osmanlı Devleti'nde imtiyaz talep eden kişiler, öncelikle Bâbîâlî'ye başvurarak tekliflerini sunmuşlardır. Ayrıca, istedikleri imtiyazın

²⁷⁰ BOA, A}DVN.MKL., 5/1; A}DVN.MKL., 10/36.

²⁷¹ K. Burak Öztürk, *Kamu Hizmeti İmtiyaz Sözleşmeleri*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), Ankara 2000, s.65.

²⁷² Esirgen, *Osmanlı Devleti'nde Yabancılar Verilen Kamu Hizmeti İmtiyazları*, s. 73.

faydalı olacağına dair bürokratik kademeleri ve Saltanat makamını ikna etmek için çaba göstermişlerdir.²⁷³

İmtiyaz almak için başvuruda bulunacaklar ile ilgili ilk düzenleme, 9 Temmuz 1865 tarihli “*Memalik-i Mahruse-i Şahanede Müsaade-i İmtiyaziye ve Ruhsat-ı Resmiye İstid’a Edenlerin İfa Etmeleri Lazım Gelen Şerait ve Merasime Dair Nizamname*” ile yapılmıştır.²⁷⁴ Bu nizamnamenin birinci maddesinde, nizamnamenin yayınlanıp ilan edildiği tarihten itibaren, imtiyaz veya ruhsat almak amacıyla bir girişimde bulunmak isteyenlerin yaptıkları başvuruların, nizamnamede belirtilen şartlara ve usullere uygun olmadığı takdirde devlet tarafından kabul edilmeyeceği belirtilmiştir. İkinci, üçüncü ve dördüncü maddelerde, başvuru sahipleriyle ilgili şartlara yer verilmiştir. İmtiyaz almak için başvuran kişinin, imtiyaza ilişkin işlemlerin yürütülmesi için kendisi veya temsil ettiği kurumlar adına İstanbul’da belirli bir yer edinmesi gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca, üçüncü maddede, başvuru sahibinin mali gücünün imtiyazla ilgili şart ve vaatleri yerine getirmede güven vermemesi durumunda izlenecek yolun düzenlendiği ifade edilmiştir. Bu durumda, planlanan girişimin vaatlerini yerine getirecek malî güce sahip olan ve kefil olan sermayedarlar tarafından uygun bir vekaletname verilmesi öngörülmüştür. Dördüncü maddeye göre, sermaye sahiplerinin yabancı olmaları ve yabancı ülkede ikamet etmeleri durumunda, vekaletnamelerine ikamet ettikleri ülke nezdinde bulunan Saltanatı Seniyye Sefiri tarafından bir şahadetname eklenecek ve bu belge, sermaye sahiplerinin imtiyaz şartlarını yerine getireceklerine dair mali güce sahip olduklarını onaylamıştır.²⁷⁵

Söz konusu belgede “*Talib-i İmtiyazın İsim ve Şöhreti*” başlığı altında, bir Osmanlı vatandaşı ile birlikte başvuru yapan yabancı sermaye sahipleri, temsilcileri vasıtasıyla başvuru yapan kişiler, daha önce aynı veya farklı alanda imtiyaz almış kişiler gibi çeşitli başvuru sahiplerinin bilgilerine yer verilmektedir. Başvuru işleminin durumu hakkında, incelemesinin devam ettiği, aynı imtiyaz için bir veya birkaç talibin daha bulunduğu, Şûrâ-yı Devlet’le veya işin görüleceği yerle haberleşmenin devam ettiği, evrakın Bâbîâlî’ye takdim edildiği gibi bilgilere ek olarak, dilekçenin başvuru sahibi tarafından takip edilmediği de deftere not düşülmektedir.²⁷⁶

²⁷³ Öztürk, *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e İstanbul Mahalli Kamu Hizmeti İmtiyazları*, s.60.

²⁷⁴ *Düştur*, I. Tertip, Cilt 3, s. 498-499.

²⁷⁵ Esirgen, *Osmanlı Devleti’nde Yabancılar Verilen Kamu Hizmeti İmtiyazları*, s. 73-74.

²⁷⁶ Esirgen, *Osmanlı Devleti’nde Yabancılar Verilen Kamu Hizmeti İmtiyazları*, s. 75.

Yetki: İmtiyaz sözleşmeleri açısından, genel kurala uygun olarak, imtiyaz verilmesi yönünde *irade-i seniyye* alındıktan sonra, Nafia Nezareti'nin imtiyaz başvurusunu değerlendirir ve ilgili faaliyete dair bir inceleme yapılırdı. İnceleme sonucunda Nafia Nezareti tarafından hazırlanan tezkere, *Meclis-i Vükelâ*'da tartışılırdı. Daha sonra, Nafia Nezareti tarafından hazırlanan imtiyaz sözleşmesi, *Meclis-i Vükelâ*'ya sunulurdu.²⁷⁷

İmtiyaz sözleşmeleri genellikle hükümet adına bir bakan, çoğunlukla Nafia Nazırı tarafından imzalanmıştır. Sözleşmenin imzalanmasının ardından Padişah tarafından onaylanması, sözleşmenin yürürlüğe girmesi için yeterli kabul edilmiştir. Başka bir ifadeyle, imtiyaz işleminin tamamlanması, imtiyaz fermanının verilmesine bağlı olmuştur.²⁷⁸

Şekil ve Usul Şartları: İmtiyaz, başvurunun yapılması ve görüşmelerin gerçekleşmesinin ardından, belli bir şekil ve usul kuralları çerçevesinde ilerleyen bir sürecin sonunda verilmiştir. Söz konusu kurallar, ilgili hukuksal düzenlemelerde veya devlet tarafından yayımlanan örnek metinlerde yer alabilir, ancak bazen bu kaynaklarda bulunmayan uygulamalara da dayandırılmıştır. İmtiyaz verilmesi sürecinde, farklı devlet kurumları, özellikle Nafia Nezareti ve Şûrâ-yı Devlet gibi, çeşitli aşamalarda devreye girmiştir.²⁷⁹

Bayındırlık imtiyazlarıyla ilgili idari işleri, Nafia Nezareti yürütmüştür. 2 Şubat 1870 tarihli “*Nâfia Nezâreti'nin Sûret-i Teşkîli ve Vezâifine Dair Nizamnâmesi*”nin 6. maddesinde ise, Bâbîâlî'nin imtiyazlarla ilgili olarak uygun gördüğü konularda inceleme yapmak ve imtiyaza verilecek işin *fen* ile ilgili yönlerini belirleyip, Bâbîâlî'ye sunmak üzere görüş bildirmek, nezaretin görevleri arasında sayılmıştır.²⁸⁰ Nezaret bünyesindeki nafia meclisi'nin görevlerini sayan 12. maddesinde, “*imtiyaz layihaları ve imtiyaz sahibi şirketlerle ilgili, Bâbîâlî'nin denetimi altında bulunan yardım, gelirler ve diğer hesap işlerine dair konularda inceleme ve düzenleme yapma görevi belirtilmiştir.*”²⁸¹ Bu kapsamda, Bâbîâlî'ye yapılan başvuruların uygun bulunması halinde, dilekçeler Nafia Nezareti'ne havale

²⁷⁷ “...menafi-i Hükümet-i Seniyye icabatına tevfikân bir mukavele layihası bi't-tanzim irsali...”, BOA, MV., 100/6.

²⁷⁸ *Düstur*, I. Tertip, Cilt 5, s. 552.

²⁷⁹ Esirgen, *Osmanlı Devleti'nde Yabancılar Verilen Kamu Hizmeti İmtiyazları*, s. 86.

²⁸⁰ *Düstur*, I. Tertip, Cilt 4, s. 481.

²⁸¹ *Düstur*, I. Tertip, Cilt 4, s. 482.

edilmiş ve Nafia Nezareti tarafından yapılan inceleme sonucunda hazırlanan taslaklar, Bâbîâlî'ye geri gönderilmiştir.²⁸²

Başvuru yapıldıktan ve gerekli araştırma ve görüşmeler gerçekleştikten sonra, yani şekil ve usul şartları yerine getirildikten sonra, imtiyaz sözleşmesi imzalanmıştır. Ancak imtiyaz işleminin tamamlanması için imtiyaz fermanının verilmesine bağlanmıştır. İmtiyaz fermanlarında genellikle Saltanata övgülerle başlanır ve imtiyazın konusu, alıcısı, imtiyaz verilen kamu hizmetinin hukuki boyutu gibi detaylar yer almıştır. Buna karşın, bazı imtiyaz fermanlarında son derece ayrıntılı hükümler de bulunmuş ve bunlar, adeta imtiyaz sözleşmesindeki kapsamı belirleyen hükümlerin tekrarı niteliğinde olmuştur. İmtiyaz fermanını alabilmek için, *“imtiyaz sahibinin, sözleşmenin imzalanmasından sonra, kefalet olarak belirlenen miktarı Hazineye yatırması gerekmiştir. İmtiyaz fermanını alamaması durumunda ise, sözleşme kendiliğinden geçersiz sayılmıştır. Ferman alındıktan sonra ise, şirketin içtüzüğünün hazırlanarak hükümete sunulması şarttır.”*²⁸³

İmtiyazın faaliyet konusuyla ilgili olarak, kesin keşif ile haritaların Osmanlı Devleti'ne sunulması gerektiğine dair bir hüküm bulunmaktadır. Buna göre, imtiyaz sahibine fermanın verilmesi ve sözleşmenin başlatılmasından itibaren belirlenen süre içinde, şartnamede belirtilen şekilde gerçekleştirilecek keşifler sonucunda hazırlanan harita ve layihaları Nafia Nezareti'ne sunulmaktadır. Nafia Nezareti, sunulan harita ve layihaları üç ay içinde inceleyip, uygun gördüğü takdirde kabul edecek, uygun bulmazsa, gerekli değişiklik ve düzeltmelerden sonra onaylamak üzere geri verilmektedir.²⁸⁴ Gerçek maliyetin belirlenmesi için demiryolu imtiyaz sözleşmelerinde güzergahın keşfi ve tam bir harita düzenlenmesi gerektiği, 29 Mayıs 1869 tarihli *“Meclis-i Mahsus”* mazbatasında da vurgulanmaktadır. Mazbata ayrıca, fikir aşamasından uygulamaya geçmeyi engelleyeceğini ve haritanın her dönem için yararlı olacağını özellikle belirtilmektedir.²⁸⁵

Hükümet, harita ve layihaların sunulduğu tarihten itibaren kısa bir süre içinde görüş beyanında bulunursa veya bitiş süresi içerisinde kararını açıklamazsa, harita ve

²⁸² Öztürk, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İstanbul Mahalli Kamu Hizmeti İmtiyazları*, s.61.

²⁸³ Öztürk, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İstanbul Mahalli Kamu Hizmeti İmtiyazları*, s.58.

²⁸⁴ Esirgen, *Osmanlı Devleti'nde Yabancılar Verilen*, s. 91.

²⁸⁵ Esirgen, *Osmanlı Devleti'nde Yabancılar Verilen*, s. 92.

layihalar onaylanmış kabul edilerek çalışmalara başlanabileceği de mukavelenamelerde yer alan bir düzenlemedir.²⁸⁶

2.8. Demiryolu Hattı İnşası ve Genişletilmesi İçin Arazi Talepleri ve İlgili Ödemelerin Düzenlenmesi

Ticaret ve Nafia Nezareti'nin 4 Aralık 1889 tarihli raporunda, demiryolu ve ilgili tesisler için gerekli olan yerlerin detaylı bir şekilde açıklanması ve bu yerlerin devri, tahsisi veya terki gibi hususların net olarak tanımlanması hususunda bir talimat bulunmaktadır. Demiryolu güzergahında bulunan gayrimenkullerin kumpanya adına ferağı gerektiği ancak hükümete ait arazilerin terki ya da tahsisi kararlaştırıldığında bu hususta yapılacak ödemelerin hangi şartlar altında gerçekleşmesi gerektiği tanımlanmıştır. Ancak, kumpanya adına istimlâk edilecek vakıf araziler için gerekli harç ve belge ücretlerinin ise kumpanya tarafından ödenmesi gerektiği belirtilmiştir. Aynı zamanda kumpanyaya devredilecek gayrimenkullere ait tüm belgelerin Nafia Nezareti tarafından tasnif edilerek kaydedilmesi usulü getirilmiştir. Kumpanya tarafından geçici olarak kullanılan sonrasında terk edilecek araziler için kullanım süresince öşür olarak vergi alınmaması, yine devir ve tahsis süreçlerinin kayıt altına alınması kararlaştırılmıştır. Hükümet namına istimlâk edilecek araziler için de belge ve defter bedellerinin ödenmesi hususundaki karar Defter-i Hakanî Nezaretine bırakılmıştır.²⁸⁷

Demiryollarına konu olacak arazilerin belirlenmesi süresince oluşabilecek anlaşmazlıkları, henüz oluşmadan çözmeyi amaçlayan Osmanlı Devleti, özellikle taleplerin karşılanması, vergi ve harç ödemelerinin usulü ile ilgili önceden tedbir alma yoluna gitmiştir. Tüm süreçlerin belgeler üzerinden yönetilmesi maksadıyla nizamnamelere uygun olarak formların hazırlanması talep ve tarif edilmiş, bu belgeler içerisinde ödemeye esas vergi ve harçlara dair bilgilerin yazılması amaçlanmıştır. Böylece ödemeler ve ödeme kalemleri konusunda bir karmaşa oluşmasını engellemek istenmiştir.

²⁸⁶ Esirgen, *Osmanlı Devleti'nde Yabancılar Verilen*, s. 93.

²⁸⁷ BOA, A.}MKT.MHM., 500/9 s. 1-2.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. SULTAN II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİNDE DEMİRYOLLARI VE İSTİMLÂK UYGULAMALARI

3.1. Sultan II. Abdülhamid Döneminde Demiryolu İmtiyazları ve Uygulamaları

Kamu hizmeti için gereken arazi, özel mülkiyet ise ve arazi sahibi ile şirket arasında anlaşma sağlanmamışsa, şirket tarafından belirli usullere uygun olarak arazi edinilebilirdi. Bu süreç, *İstimlâk Karanamesi* 'nde belirlenen usullere göre yürütülür ve arazi şirket tarafından ödenen bir bedel karşılığında alınırdı.²⁸⁸ Geçici olarak kullanılması gereken arazi, taş ocakları ve balast yerleri de tazminat karşılığında şirkete verilirdi. Eğer bu araziler devletin mülkiyetinde ise, imtiyaz sahibine bedelsiz olarak verilirdi. Ancak, geçici olarak kullanılacak ocaklar inşaatın tamamlanmasının ardından kapatılması gerekmektedir.²⁸⁹

İstimlâk, imtiyaz anlaşmalarının 6. maddesinde düzenlenmiştir. Bu madde, “*İşbu ameliyat, menafii umumiyeye müteallik hususattan bulunduğundan...*” biçiminde başlamaktadır. Bundan dolayı, imtiyaz sahibine bu hakkın, kamuya sağladığı hizmetler karşılığında tanındığı açıkça belirtilmektedir.²⁹⁰

Devlet, demiryolu için gerekli olan mirî arazileri ücretsiz olarak kullanma hakkını elinde tutarken, özel mülkiyette olanları ise değerlerine karşılık istimlâk ederek devlet adına şirkete verme koşulunu kabul etmiştir. Sözleşme gereği, “*şirket arazilerin istimlâk bedellerini üstlenmiş ve istimlâk faaliyetlerini yönetmek söylentisi çıkmadan önceki fiyatı üzerinden satın alınması kararlaştırılmıştır.*”²⁹¹

Demiryolu inşaatı için yapılan sözleşmeye göre, yeni hatların inşası ve mevcut istasyonların genişletilmesi sürecinde özel mülkiyete sahip arazilerin istimlâki gerektiğinde, şirket ve arazi sahipleri arasında anlaşma sağlanmazsa, nizamnamelerin ön gördüğü talimatlara uygun olarak istimlâk gerçekleşmiştir. Şirket tarafından arazi sahiplerine ödemeler yapılmış, eğer arazi devlete aitse, şirkete bedelsiz olarak devredilmiş ve inşaat sürecinde gerekli yerlerin geçici olarak ücretsiz kullanımına izin verilmiştir. Mukavelename ve şartname hükümlerinin uygulanmasında devlet ile şirket

²⁸⁸ *Düstur*, I. Tertip, Cilt 3, s. 593-598.

²⁸⁹ Turgut Tan, “Osmanlı Devleti’nde Yabancılar Verilen Kamu Hizmeti İmtiyazları”, *AÜSBFD*, 1967, Cilt 22, Sayı 2, s. 323-324.

²⁹⁰ *Düstur*, I. Tertip, Cilt 3, s. 138.

²⁹¹ Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı Osmanlı'da İktisadi Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*, s.18-25.

arasındaki ve şirket ile diğer taraflar arasındaki anlaşmazlıkların çözümü için davalara Osmanlı mahkemelerinde bakılmıştır. İnşaat sürecinde demiryolu ve diğer detaylar için gereken arazi, taş ve kum ocaklarından şahıslara ait arazilerin istimlâk edilmesi konusunda şirket ile arazi sahipleri anlaşamadığında, istimlâk kanununa göre işlem yapılmıştır. İnşaatın başlaması için geçici olarak kullanılması gereken araziler, şirket tarafından sahiplerine tazminat bedelleri ödemek kaydıyla verilmiştir. Eğer demiryolu ve bağlantılarının kurulması için gerekli arazi içinde mirî arazi bulunursa, bu arazi imtiyaz sahibine bedelsiz olarak devredilmiştir. Demiryolunun her iki tarafında beş kilometre mesafede mirî arazi içinde taş ve kum ocakları açılmasına uygun bölgeler bulunursa, buralar inşaat sürecinde imtiyaz sahibine bedelsiz olarak verilmiş, ancak inşaat tamamlandığında ocaklar kapatılmıştır. İmtiyaz sahibi, belirtilen taş ve kum ocaklarını demiryolunun işletilmesi süresince vergisini ödemek koşuluyla kullanmaya devam etmiştir. Arazi istimlâk işlemleri Nafia Nezareti'nin denetimi altında gerçekleştirilmiş ve fen komisyonunun çalışmaları için gerekli yardımlar sağlanmıştır.²⁹²

Demiryolu hattının inşaa süreci devam ederken, aynı zamanda kısımlar halinde arazi istimlâk çalışmaları da yürütülüyordu. İstimlâk edilen arazilerin işlemleri Nafia Nezareti'ne yönlendiriliyor, nezaretçe oluşturulan fen heyeti tarafından denetlenerek tasdik ediliyor ve gerekli işlemler için şirkete geri gönderiliyordu. Aynı şekilde *“istasyonlar ve istasyonlarda yapılacak bekleme salonları, tuvalet, abdesthane ve mescit gibi yerlerin planları da nezaretçe onaylandıktan sonra yapılması için şirkete iade ediliyordu.”*²⁹³

Rumeli Demiryollarının yapımı için imzalanan ilk mukavelename 23 Ocak 1857'de imzalanmıştır. Ancak şirket gerekli sermayeyi sağlamadığı ve ödemesi gereken kefalet ücretini ödemediği için bu anlaşma sona ermiştir. İkinci mukavelename 13 Nisan 1860 tarihinde yapılmış fakat şirket mukavelename hükümlerini yerine getirmediği için anlaşma yine feshedilmiştir. Üçüncü mukavelename 31 Mart 1868'de imzalanmış, şirket demiryolu inşaatı için keşifler sonucunda güzergah haritaları hazırlayıp inşaatı başlanmış, ancak bu yükün altından kalkamayınca ve yükümlülüklerini yerine getiremediği için anlaşma feshedilmiştir.

²⁹² BOA, A.DVN.MKL., 46/6.

²⁹³ BOA, T.DMİ., 959/51.

Dördüncü mukavelename 17 Nisan 1869 tarihinde Baron Hirsch ile Davut Paşa arasında yapılmıştır. Bu anlaşma maddeleri Mecl-i Vükelada görüşülmüş ve maddelerin yeniden düzenlenmesi istenmiş ve Rumeli Demiryollarının önemine değinerek kesinlikle yapılması vurgulanmıştır. Ancak Davut Paşa Rumeli demiryolları mukavelenamesinde herhangi bir iyileştirme gerçekleştirmediği gibi Osmanlı Devleti'nin aleyhinde düzenlemeler yaparak daha çok yükümlülük yüklemiştir.²⁹⁴

Rumeli Demiryolları sözleşmesinde, sonradan yapılan değişiklikler arazi istimlâkiyla ilgili tüm sorumlulukları hükümete yüklemiştir. Bu değişikliklere göre, demiryolu inşası için gereken araziler, üzerinde bina bulunsa da bulunmasa da, belirlenen süreler içerisinde imtiyaz sahibine teslim edilmiştir. Bu durum, imtiyaz sahibinin demiryolu inşaatı için gerekli arazileri elde etme konusunda daha fazla özgürlüğe sahip olmasını sağlamıştır. Bu nedenle imtiyaz sahibinin hiç kimseye tazminat ödemek zorunda olmayacağı belirtilmiştir. Ancak, değişiklik yapılmadan önceki hükümler uyarınca, demiryolu yapımı için istimlâk edilecek arazinin bedelinin sahiplerine şirket tarafından ödenmesi gerekmiştir. Bu değişiklik imtiyaz sahibine arazi edinme sürecinde daha avantajlı bir konum sağlamıştır. Mirî araziler şirkete bedelsiz olarak verilmiş, demiryolu güzergahı belirlendikten sonra ve kumpanyanın isteyeceği tarihten itibaren iki ay içinde gerekli arazinin istimlâk edilmesi, hükümet tarafından sağlanmıştır.²⁹⁵ Bu süreçte, demiryolunun inşası için gereken arazilerin temini ve işlemlerin hızla yürütülmesi sağlanmıştır. Demiryolları inşaatı sürecinde devlet adına Nafia Nezareti demiryolu yapılacak olan arazi ve emlâkleri şirkete sağlamakla yükümlü olmuştur. Demiryolunun geçeceği mirî arazi için, herhangi bir ödeme yapılmamış, özel arazilerin bedeli ise, şirketle sonradan hesaplaşmak üzere geçici olarak devlet tarafından ödenmiştir. Özellikle demiryolu güzergahı üzerindeki emlâk ve arazinin istimlâk edilmesi konusunda, hükümet tarafından gerekli adımlar atılmıştır. İstimlâk, özellikle yerleşim alanlarında problemlere ve tartışmalara neden olmuştur. Yıkılması gereken binaların mal sahipleri, bu durumu sorgulamış ve itiraz etmiştir. Bu bağlamda, Nafia Nazırı Ethem Paşa'nın liderliğinde oluşturulan komisyon, bu itirazları detaylı bir şekilde ele almış ve sonuçlandırmaya çalışmıştır.²⁹⁶

²⁹⁴Vahdettin Engin, *Rumeli Demir Yolları*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1993, s.46-51.

²⁹⁵ Esirgen, *Osmanlı Devleti'nde Yabancılar Verilen Kamu Hizmeti İmtiyazları*, s.117.

²⁹⁶ Esirgen, *Osmanlı Devleti'nde Yabancılar Verilen Kamu Hizmeti İmtiyazları*, s.118.

Selanik-Manastır Demiryolu imtiyaz sözleşmesinde, 9 Ekim 1890 tarihinde yapılan düzenlemede, benzer şekilde istimlâk yapılacağı belirtilmiştir. Ancak dikkat çekici olan nokta, Selanik bölgesi ve ilgili tesislerin, gümrük alanına, sahil şeridine ve Şark Demiryolları bölgesine bağlanması gerekmiştir. Bu nedenle, bu alanın alınması, doğrudan Hazine-i Hassa Nezareti ile imtiyaz sahibi arasında bir sözleşmenin yapılmasını gerektirmiştir.²⁹⁷ Selanik'in stratejik konumu, özellikle ekonomik bağlantılar açısından büyük önem arz etmiştir. Bu yüzden, imtiyaz sahibine gerektiğinde Hazine-i Hassa'ya ait araziye kiralamak veya istimlâk etmek için direkt Hazine-i Hassa ile anlaşma yapabilme yetkisi verilmiştir.²⁹⁸

Eskişehir-Konya ve Ankara-Kayseri Demiryolları (4 Şubat 1893) ile Bağdat Demiryolu (5 Mart 1903) imtiyaz sözleşmelerinde, demiryolu güzergahının hükümet-i seniyye tarafından onaylanması ve arazi tahsisi yapıldıktan sonra, demiryolu ve müstemilatın inşası için gerekli arazinin istimlâki düzenlenmiş ve bu arazinin iki ay içinde imtiyaz sahibine teslim edilmesi kararlaştırılmıştır.²⁹⁹ İmtiyaz sahibi, özel mülkiyetteki taşınmazlara ihtiyaç duymuştur. Ancak, taşınmazın sahibi olan kişinin kamu yararına sağladığı bu katkının karşılığında bir bedel alması gerekmiştir. Bu bedel, taşınmazın kullanım hakkının geçici olarak devredilmesi veya mülkiyetinin kamuya devredilmesi gibi yöntemlerle denkleştirilmiştir.³⁰⁰

Bandırma-Konya Demiryolu (10 Şubat 1891) imtiyaz sözleşmesinin 6. maddesine göre, imtiyaz sahibi, projenin yürütülmesi için ihtiyaç duyulan arazilere erişim sağlayabilmek adına yönetim aracılığıyla arazi sahiplerine tazminat ödeyerek bu arazileri geçici olarak kullanabilecektir.³⁰¹

Taş ve kum ocaklarının kurulması için devlete ait araziler üzerinde demiryolunun her iki tarafında, her biri beş kilometrelik mesafede, taş ve kum ocaklarının kurulabileceği uygun arazi bulunmalıdır. Bu durumda, söz konusu araziler inşaat sürecinde imtiyaz sahibine bedelsiz olarak tahsis edilecek ve çalışmalar tamamlandıktan sonra ocaklar kapatılacaktır. İmtiyaz sahibi, demiryolunun işletilmesi sürecinde taş ve kum ocaklarını kullanmak isterse, özel düzenlemelerine uygun olarak

²⁹⁷ *Düstur*, I. Tertip, Cilt 6, s. 761.

²⁹⁸ Yılmazçelik & Erdem, "Sultan II. Abdülhamid Döneminde Selanik-Manastır, Selanik İstanbul Demiryolları Güzergahlarında İşletilen Madenler", s.164-165.

²⁹⁹ *Düstur*, I. Tertip, Cilt 6, s. 1313; *Düstur*, I. Tertip, Cilt 7, s. 955.

³⁰⁰ Esirgen, *Osmanlı Devleti'nde Yabancılar Verilen Kamu Hizmeti İmtiyazları*, s.119.

³⁰¹ *Düstur*, I. Tertip, Cilt 6, s. 884.

vergileri ödeyecektir. Hatta, geçici olarak kullanması gereken mahallerin dahi, çalışma boyunca bedelsiz kullanılmasına izin verilecektir.³⁰² “Selanik-Manastır Demiryolu imtiyaz sözleşmesi, Mudanya-Bursa Demiryolu imtiyaz sözleşmesi, Bandırma-Konya Demiryolu imtiyaz sözleşmesi, Eskişehir-Konya ve Ankara-Kayseri Demiryolları imtiyaz sözleşmesi”, bu yönde düzenleme getirmiştir.

3.2. Sultan II. Abdülhamid Döneminin Merkezileşmenin Bir Aracı Olarak Demiryolları

3.2.1. Osmanlı Devleti’nde Demiryollarının Yapımı

Demiryolu hatlarının ülkenin yönetim birimlerini daha süratli bir şekilde birbirine bağlaması, tarımsal faaliyetleri etkilediği gibi tarıma dayalı iş kollarında çalışan kişilerin nüfusunu da pozitif yönlü etkilemektedir. Üretim ve nüfusun artması ise beraberinde vergi artışını da getirmektedir ki, ürünlerin ihracat süreçlerini de hızlandıran demiryolları ile birlikte başta dış borçlar olmak üzere, devletin üstündeki borç yükünü de hafifletmektedir.³⁰³

Tanzimat Fermanı ile hız kazanan modernleşme çabaları ve batılılaşma fikirleri, demiryollarının da etkisiyle hız kazanarak gündelik yaşama dahi etki etmiştir. Demiryolu bağlantıları, liman kentlerinin gelişmesine olanak tanıyarak yeni iş kolları da ortaya çıkarmıştır. Böylece emeğe dayalı iş gücünün değerinde bir artış meydana gelmiştir. Halihazırda kozmopolit bir yaşantıya ev sahipliği yaparak doğu ve batı kültürünü bünyesinde barındıran İstanbul’da, diğer pek çok sebeple birlikte, demiryolları da düşünce hayatının değişmesine katkı sağlamıştır. Deniz ve demiryolları vasıtasıyla Avrupa şehirleri ile İstanbul arasında gidiş-geliş yapan yolcular ve beraberinde taşıdıkları eserlerle birlikte ulus devlet anlayışının aydınlar arasında yayılmasında yadsınamaz bir role sahip olmuştur.³⁰⁴

Demiryolları, resmi ideolojinin bir taşıyıcısı olarak sadece ulaşılması zor yerlere erişim sağlamakla kalmayıp, aynı zamanda merkezileşmeyi destekleyerek sosyal ve kültürel dönüşümü tetikleyen önemli bir unsurdur. Osmanlı Devleti, merkezi otoriteyi

³⁰² *Düstur*, I. Tertip, Cilt 6, s. 884-885.

³⁰³ Övünç Bardakoğlu, “Osmanlı’da Demiryolu ve Etkileri: Şark Ekspresi’nin İstanbul’da Yarattığı Değişim”, *Akademik Tarih ve Araştırmalar Dergisi*, Cilt 6, Sayı 8, Mayıs 2023, s. 135.

³⁰⁴ Bardakoğlu, “Osmanlı’da Demiryolu”, s. 135-139; bkz. Evgenia Mars, *Abdülhamid İstanbul’unda Bir Kadın Seyyah*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2019; Dr. Şerafettin Mağmumi, *Bir Osmanlı Doktorunun Anadolu ve Suriye Seyahat Hatıraları (1908)*, Dorlion Yayınları, İstanbul 2008.

güçlendirmek ve ordunun lojistik ihtiyacını karşılamak amacıyla demiryolu taşımacılığına özel bir önem vermiştir. Bu sayede isyanlara ve devletin müdahale etmesi gereken diğer olaylara hızlı müdahale imkanı doğmuştur. Demiryolları, çevresindeki köyler, kasabalar ve şehirlerin sosyo-kültürel gelişimine katkıda bulunarak şehirlerin fiziksel yapısını değiştirmiş, ekonomik faaliyetlerini artırmış ve orta sınıfın güçlenmesine destek olmuştur. Aynı zamanda demiryolları, askeri birliklerin taşınması, petrol aramaları, tarım alanlarının açılması ve mültecilerin yerleştirilmesi gibi çeşitli alanlarda kullanılmıştır. Osmanlı Devleti demiryolu aracılığıyla sağlanan iletişim kanalları, Osmanlı Devleti'nin prestijini ve nüfuzunun bu bölgelerde artmasını sağlamıştır.³⁰⁵

Sanayi devrimiyle birlikte uluslararası ticaretin büyük bir kısmı gemilerle gerçekleşse de, özellikle hammadde olarak kullanılan madenler, işlenmek üzere sevki gereken metaller ve ayrıca tarım ürünlerinin limanlara taşınması, hem ithal ürünlerin hinterlanda sevki konusunda hem de limanlara indirilen ithal ürünlerin taşınması konusunda karayollarına olan ihtiyacı hiç azaltmamıştır. Demiryollarının faaliyete geçmesinden önce kullanılan ticaret kervanlarının taşıma kapasitesi ve hızı, dönemin artan ihtiyaçlarını karşılamakta yetersiz kaldığı gibi, eşkıyalık faaliyetleri açısından da riskliydi. Buna karşılık, özellikle liman şehirlerinde durmaksızın büyüyen ticaret hacmini destekleyebilmek amacıyla yukarıda zikredilen ürünlerin hızla limanlara veya limanlardan iç bölgelere taşınması, dönemin ekonomik sistemleri açısından bir zorunluluk haline gelmiştir. Öte yandan, Osmanlı Devleti gibi merkez-taşra ilişkilerinin inişli çıkış olduğu bir devlette, asker alımı ve sevki, vergilerin merkeze ulaştırılması, özellikle savaş dönemlerinde önem kazanan ordunun ihtiyaç duyduğu erzak, silah ve cephanenin nakli hususlarında demiryolları, Osmanlı topraklarında da önemli bir ihtiyaç olarak kendini hissettirmiştir.³⁰⁶

Diğer bir problem ise, nakliye masraflarının pahalı olmasıdır. Halkın elinde bulunan malın fiyatı, alındığı yerden iskeleye kadar taşınırken büyük ölçüde artar, bu da köylülerin eline daha az para geçmesine neden olabileceği gibi aynı zamanda mamulün piyasa değerini de yükselterek alım gücünü olumsuz etkilemektedir.

³⁰⁵ Bardakoğlu, "Osmanlı'da Demiryolu", s. 139-141.

³⁰⁶ Birgül Bozkurt, "Erken Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Millileştirilmesi: Anadolu Demiryolları ve Mersin-Tarsus-Adana Hattının Satın Alınması", *Türkiyat Araştırmalar Enstitüsü Dergisi*, Sayı 71, Erzurum 2021, s. 681.

Ulaşımın daha hızlı yapılabilmesi, köylülerin daha fazla kazanç elde etmelerine ve ticaret ile tarımın daha fazla gelişmesine olanak sağlar. Halkın serveti yıllık olarak artabilir, hatta bu artış 3-4 katına çıkabilir. Nakliyenin sağlayacağı fayda yalnızca bununla sınırlı değildir, demiryolu hatlarının geçtiği güzergahtaki arazilerin değerini de artırır. Bugün değeri düşük olan araziler ulaşım ile daha değerli hale gelebilir. Ayrıca, asker ve memur nakliyat ücreti olarak devlet hazinesinden yapılan zorunlu harcamalar da azalabilir.³⁰⁷

Sultan II. Abdülhamid'in saltanat yıllarında ulaşım ve haberleşme alanında büyük bir atılım gözlemlenmiştir. Avrupa'nın taşımacılıkta gerçekleştirdiği gelişmelere ayak uydurmak isteyen Sultan, aynı zamanda bu ekonomik problemlerle de mücadele etmiş ve demiryolu inşa sürecinin getirdiği masrafların karşılanması sorun teşkil etmiştir. Bu durum aynı zamanda bütçe açıklarının büyümesine de sebebiyet vermiştir.³⁰⁸ Sultan II. Abdülhamid'in tahta çıkmasını takiben, ulaşım ve haberleşme araçlarının inşası için önemli adımlar planlanmışsa da, özellikle 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşının getirdiği ağır ekonomik sonuçlar, savaşın bitimini takip eden on yıllar içinde bile kendini hissettirerek inşa süreçlerini ve hatta planlamaları aksatmıştır.³⁰⁹ Devletin bütçesindeki yetersizlikleri aşmak amacıyla sermaye sahiplerine inşa ve işletme için imtiyazlar verilerek demiryollarının yapımı sağlanmak istenmiştir. Ancak Osmanlı Devleti'nde burjuvazi olgunlaşmadığı için bu hususta da mecburen yabancı girişimcilere ruhsat vermek zorunda kalınmıştır.

Amerika Birleşik Devletleri'nin Gümrük Kararnamesi adıyla ithalata sınırlama getirmesinin ardından, zaten uzun bir süredir Osmanlı topraklarında imtiyaz talebinde bulunan sermayedarların ve dolayısıyla Avrupa ülkelerinin Osmanlı Devleti'ne olan ihtiyacı artmıştır. İronik bir şekilde, olumsuz bir durumun olumlu sonuçlar doğurabileceğine örnek olarak ülkenin kalkınmasına katkı sağlamıştır. Sermayedarların ülkemizde istediği imtiyazları elde edemediği zaman Afrika ve Asya ülkelerine müracaat etme ihtimalinden dolayı bu fırsatı kaçırmamak önem arz

³⁰⁷ Bozkurt, "Erken Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Millileştirilmesi: Anadolu Demiryolları ve Mersin-Tarsus-Adana Hattının Satın Alınması", s.681.

³⁰⁸ BOA, Y.EE., 12/33.

³⁰⁹ "...Memâlik-i Mahrûsâ'da şömendîferler tahdîd edilse de bu husûsâtın Memâlik-i Avrupa kısmında icrası Rus Muharebesi netîcesi olarak husûle gelememiş ve el-yevm Asya-yı Osmâni için dahi bir muntazam plan görülememiştir..." BOA, Y.EE., 12/33, s. 1.

etmiştir.³¹⁰ Karşılıklı çıkarların kesiştiği bu atmosferde, İzmir-Ankara Demiryolu hattını işletmek isteyen Fransız sermayedar Mösyö Kaula'nın imtiyaz talebindeki,³¹¹ “*Teminat Sistemi*” Osmanlı Hükümeti'nin anlaşma yaptığı demiryolu yapım ve işletmesinden sorumlu şirketlerin istihkaklarının kilometre teminatı üzerinden gelirlerinin ödenmesi Düyun-u Umumiye idaresince yerine getirilmiştir. Devlet bütçesi için önemli bir açık oluşturmalarına rağmen, dönemin koşullarında tek çözüm yolu olarak görülmüştür.³¹² Teminat sözleşmeleri de, hazineye önemli bir yük getirmiş ve yükün hafifletilmesi adına, devletin vaatlerinin hatların bitiminden sonra başlatılması taahhüt edilmiştir.³¹³

Buna karşılık ilk yıllarda demiryolu hatlarının verimli çalışmama ya da halkın trenleri kullanımı konusunda yeni alışkanlıklar kazanmasının zaman gerektirebilmesi gibi risklerin varlığı muhtemel maddi zarar senaryolarını teşkil etmektedir. Ancak kısa bir süre sonra demiryollarının gözle görülür kâr elde etmeye başlaması, nakliye aşamalarına demiryollarının dahil olması ve tüm bu gelişmelerle doğru orantılı olarak yükselen vergi gelirleri vasıtasıyla risk ve zarar zaman içinde azalma eğilimi göstermektedir. Öyle ki bazen vergi toplamada sorun yaşanan bir bölgede dahi vergi gelirlerinde %2-3 nispetinde artışlar yaşanabilmekteydi.³¹⁴ Böylece devlet en başta ekonomik anlamda kendisini zorlayarak girdiği bu süreçte yaşadığı maddi kayıp ve açıkları zaman içerisinde fazlasıyla telafi edebilmektedir. Bu sayede devlet için başlangıçta gelir sağlanmayan bölgelerde bile vergi alarak bütçeye katkı sağlamak mümkün olabilmektedir.³¹⁵

İmtiyaz projelerinde, Batı devletlerinin demiryolu yapımındaki amaç ve beklentileri, Osmanlı Devleti'nden oldukça farklı olmuştur. Batılı devletler, Osmanlı'nın coğrafi konumunu ve ekonomik potansiyelini çeşitli muafiyetler ve haklar talep ederek değerlendirmeye çalışıp, demiryolu inşasını kârlı bir yatırım aracı

³¹⁰ BOA, Y.EE., 12/39, s. 1-2.

³¹¹ BOA, Y.PRK.TNF., 2/18, s.1-3.

³¹² Erdem, *Sultan II. Abdülhamid Devri (1876-1908)*, s.234-235.

³¹³ Bkz. Seda Örsten Esirgen, *Osmanlı Devleti'nde Yabancılar Verilen Kamu Hizmeti İmtiyazları*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), Ankara 2020.

³¹⁴ Erdem, *Sultan II. Abdülhamid Devri (1876-1908)*, s.235.

³¹⁵ “...*Temüryolu ve müteferri'âtının inşa 'at-ı ibtidâ' iye ve tevsî'atı için her nereden olursa olsun celb edilen edevat her güne dahilî vergiden ve gümrük resminden mu 'afdır...*” BOA, T..d., 2302, s. 9-10.

olarak görmüştür.³¹⁶ Bu anlayış aynı zamanda, iyice güçten düşmüş olan Osmanlı Hükümeti'nin içinde bulunduğu siyasal, ekonomik ve sosyal zayıflıkları da değerlendirme fırsatı verdiği için demiryolu hatları, özel girişimciler vasıtasıyla Osmanlı topraklarında nüfuz bölgeleri oluşturma planının bir parçası olarak görülmüştür. Bu nedenle, demiryolu hatlarının geçeceği güzergahlar kendileri tarafından belirlenerek, imzaladıkları sözleşmeler uyarınca, bu güzergahlarda bulunan maden yatağı ve taş ocaklarından da bedelsiz olarak istifadeleri teminat altına alınmıştır. Arazilerin hangi maksatla kullanılacağını belirtmek kaydıyla 40, 60 veya 100 kilometrelik bir alandaki arazinin kullanımına dahi izin verildiği olmuştur.³¹⁷ Normal şartlarda arazi, taş ve kum ocaklarının kullanımı demiryolu inşasının gerektirdiği kereste, taş ve kum ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik olmalı iken müteşebbisler sadece bununla yetinmemiş, hat boyunca arkeolojik kazı, kiremit ve tuğla fabrikası ile depo ve müştemilatının inşası gibi haklar da elde etmişlerdir. Ancak elde ettikleri vergi muafiyetleri sayesinde pek çok ürün ve malzemenin teminindeki ayrıcalıkları ekonomik manada kendilerine büyük bir avantaj sağlamıştır.³¹⁸

Demiryollarının Osmanlı topraklarında İstanbul'dan başlayıp hızla yayılması, devletin merkezi yönetimini güçlendireceğinden dolayı Avrupalı devletler bundan kaçınmaya çalışmışlardır. Toprak paylaşımını kolaylaştırması açısından Akdeniz kıyılarından başlamayı hedeflemişlerdir. Demiryolu hatlarıyla ilgili devletlerarası rekabet ve çıkarlar, demiryolu projelerine de çokça yansımaktadır. Devletler sık sık kendi haklarına yakın bölgelerde, diğer devlete aynı veya farklı nitelikte haklar verilmesini engellemeye çalışmışlardır.³¹⁹ Osmanlı Devleti'nin hedeflediği ekonomik, siyasal ve askeri amaçların dışına çıkılmış, Avrupalı ülkelerinin çıkarlarına göre güzergahlar belirlenerek demiryolu inşa edilmiştir.³²⁰

³¹⁶ "... nâfia nâzırı mesereti mûmâileyh beyninde akd olunan mukavelenâme müsveddesi ledü'l-tevkîf cihet fennîye ve inşaatça husûsâtına âid mevâddır harita olduğu halde hat ihâlesi şubatında taleb imtiyâz ..." BOA, Y.PRK.TNF., 6/73, s. 3.

³¹⁷ BOA, İ.MMS, 99/4167; A.DVN.MKL., 30/6.

³¹⁸ Arif Kolay, *Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demiryolu İzmir-Kasaba Hattı ve Uzantıları* (1863-1897), Türk Tarih Kurumu, Ankara 2019, s. 26-32.

³¹⁹ Erdem, *Sultan II. Abdülhamid Devri* (1876-1908), s.236-237.

³²⁰ Behset Karaca, "İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın Dinar'dan Sonraki Uzantıları (Proje İmtiyaz ve Yapım Aşaması)", *SDÜ Fen Edebiyet Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı 53, Ağustos 2021, s.33.

3.3. Osmanlı Devleti'nde Demiryolu İşletmelerinin İdari Yapısı ve İşleyişi

Osmanlı Devleti'nde imar faaliyetlerinin yürütülebilmesi için kapsamlı ve teşkilatlanmış bir kuruma olan ihtiyaç nedeniyle 1848 senesinde Nafia Nezareti kurulmuştur. Her ne kadar Nafia Nezareti bünyesinde bir demiryolları idaresi teşkil edilmişse de³²¹ 1848 yılında demiryolu inşa süreçleri henüz planlama aşamasında olduğu için idari manadaki sistem fiiliyata geçebilmek için 1877 yılında Sultan II. Abdulhamid'in vereceği emri beklenmek zorunda kalmıştır. Uzun bir çalışmanın ardından tamamlanan talimatname ancak 23 Ekim 1883 tarihinde Bâbîâlî'ye arz edilmiştir.³²² Bunun akabinde nezaret bünyesinde çeşitli kalemler oluşmuştur.³²³

Demiryollarının inşası, işletilmesi, şirket hesaplarının denetimi ve güzergah hatların mühendislik açısından uygunluğunun tespiti gibi görevlerin yanı sıra haritalar, çizimler, sözleşme ve şartnamelerinin uygunluğunu incelemiş olan demiryolları idaresi aynı zamanda hatların ve istasyonların güvenliğinin sağlanması noktasında Nafia Nezareti ile işbirliği halinde nizamnameler hazırlamıştır. Demiryolu şirketlerinin uyması gereken kurallar bütününe içerecek olan bu gibi nizamnamelere muhalefet eden kumpanyalar için öngörülen idari ve adli yaptırımlar da yine bu nizamnamelerle tespit edilmiştir.³²⁴

İmtiyaz yoluyla işletmeye verilen demiryolların gelir-gider cetvelleriyle kullanılan alet ve edevat listelerinin belgeleri, haftalık, aylık ya da yıllık periyotlarda kaydedilmiştir. Bu belgeler idare tarafından mukavelename ve şartnamelere uygunluk açısından incelenmiştir. Belgelerin ne zaman ve nasıl sunulacağı, ilgili mukavelename ve şartnamelerde belirtilmiştir. Tarafların bu mukavelename ve şartname örneklerini ellerinde bulundurmaları önem arz etmiş, böylece olası anlaşmazlıklara karşı belgeye dayalı bir referansları olmuştur.³²⁵

Komiserlerin görevleri şunlardır; “Şirket tarafından hazırlanan istimlâk haritalarının mukavelename ve şartnameye uygunluğunu kontrol etmek, istimlâk olunacak arazilerin belirlenen sınırları aşmamasını sağlamak, şirket tarafından istimlâk edilen veya geçici olarak kullanılacak arazilerin sınırlarını belirlemek, arazi

³²¹ Aziz Tekdemir, “Tanzimat Dönemi Nafia Nezareti”, *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt 1, sayı 1, İstanbul 2011, s. 138.

³²² Erdem, *Sultan II. Abdülhamid Devri (1876-1908)*, s.241.

³²³ Atam, *Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti*, s.119.

³²⁴ Atam, *Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti*, s.121.

³²⁵ Erdem, *Sultan II. Abdülhamid Devri (1876-1908)*, s.242.

sahiplerinin rızasıyla yapılan satışlarda şirket ile arazi sahipleri arasında çıkabilecek anlaşmazlıkları çözmekti.”³²⁶

Demiryolu idaresi, devlet aracılığıyla işletilen ya da devlet adına işleyen hatlarla ilgili olarak memurların sunduğu cetvelleri inceleyerek, Nafia Nezaretine kendi görüşleriyle birlikte sunmuştur. Örneğin; Osmanlı Hükümeti’nin Avrupa’dan geçen Rumeli Demiryolu kollarından Dedeğaç-Sarımbeğ ile Yanbolu güzergahlarıyla ilgili hazırlanan cetveller Rumeli Demiryolları komiserliğine sunulmuştur.³²⁷

Şirketler, yaptıkları değişiklikleri idareye bildirmekle yükümlü kılınmıştır. Örneğin; Rumeli Şirketi, 16 Temmuz 1879 tarihinde Dedeğaç demiryolu cetvellerini bağlı olduğu Yanbolu ile Sarımbeğ demiryolu şubelerinden ayrı hazırlamak istenmiş ve talep idareye bildirildikten sonra, Nafia Nezareti talebi değerlendirmiştir. Nafia meclisinde değerlendirildikten sonra karar alınıp uygulamaya geçilmiştir.³²⁸

Hükümet ve demiryolu şirketleri arasındaki ilişkiler, imzalanan mukavelename ve şartnamelere uygun bir şekilde yürütülmüştür. Şirketler ile anlaşma yapılırken devlet, kendi lehine kararlar almaya ve çıkarlarına hizmet eden maddeleri içeren anlaşmalar yapmaya çalışmıştır. Yeni oluşturulacak yer için “*örnek alınacak yer olan tarla*” gibi yerlere götürülmesi gereken malzemeler, aletler, ekipmanlar ve diğer eşyalar genellikle vagonlarla taşınmıştır. Bu hizmet, devletin kendi gelişimine katkı sağlaması amacıyla mümkün olduğunca uygun bir tarifeyle yürütülmeye çalışılmıştır.³²⁹

Demiryolu idaresinin taşrada müdürlükleri bulunuyordu ve bunlar doğrudan merkezi idareye bağlı olmakla birlikte ne merkezi idarenin ne de taşra müdürlüklerinin kendilerine ait bir bütçesi vardı. Demiryolları idaresi adına yapılacak olan tüm masraflar Ticaret ve Nafia Nezareti bütçesinden gerçekleştirilirdi ve özellikle işin teknik boyutuna yönelik masraflar öncelikle Nafia Nezareti bünyesindeki Fen Komisyonu tarafından incelenir ve denetlenirdi.³³⁰

Demiryolları konusunda Osmanlı Devleti’nin oldukça ilerisinde olan İngiltere, Fransa ve Belçika gibi ülkeler demiryollarındaki gerek teknik gerekse konfor kalitesi konusunda çalışmalar yaparken Osmanlı Devleti’ndeki sermaye noksanlığı teknolojik

³²⁶ BOA, T.DMİ., 1002/29.

³²⁷ Vahdettin Engin, “Rumeli Demiryolu”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 35, İstanbul 2008, s.235-236.

³²⁸ Erdem, *Sultan II. Abdülhamid Devri (1876-1908)*, s.242.

³²⁹ Soyalp Tamçelik, “Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasi ve İktisadi Sosyal Etkileri”, *ERDEM*, Cilt 12, Sayı 35, Ankara 2000, s.495-496.

³³⁰ Erdem, *Sultan II. Abdülhamid Devri (1876-1908)*, s.243.

gelişmelerin ithalatını mecbur kılmıştır. Yabancı sermaye, mühendis ve teknik elemanlarla modern ulaşım araçlarına sahip olmak isteyen Osmanlı yönetimi bu rekabetin doğal olarak gerisinde kalmıştı. Ancak rekabetin başını çeken ülkeler de daha fazla kâr, daha az yakıt tüketimi ve daha hızlı erişim sağlama amacıyla gerek kendi ülkelerinde gerekse kendi sistemlerini entegre ettiği ülkelerde rekabetlerini sürdürmeye devam etmişlerdir.³³¹ Örnek olarak; demiryolu tabanlarına döşenen traversler ağaçtan mamul olmasından ötürü zamana ve iklim şartlarına göre dirençsiz kalmış ve sürekli yeni bakım ve onarım masrafları çıkartmıştır. Bu nedenle demir tabanlı demiryolu sistemleri 1880’lerden itibaren Avrupa’da kullanılmaya başlanmış ve bu yeni sistemle birlikte inşa maliyetleri artmışsa da eskime ve tahrip olma süreleri uzadığından kullanım verimi artmıştır.³³²

Rumeli Demiryolları Şirketi, Osmanlı topraklarındaki demiryolu projelerinde benzer teknolojileri uygulamıştır. İnşaat mühendisleri hatların iyileştirilmesi, inşaatın yeniliklerini izleme ve demiryolu projelerinin özelliklerine dikkat etme konularında önemli bir rol oynamıştır. Demir tabanlı demiryolu sistemleri, ulaşımın daha güvenli, verimli ve sürdürülebilir hale gelmesine katkıda bulunmuştur. Ancak bu tür değişikliklerin yapılabilmesi için devlet onayının alınması gerekmekte ve Rumeli Demiryolları Şirketinin bu yeni teknolojiyi izinsiz uygulamasının ilk başta tepkilere neden olması anlaşılabilir bir durumdur.³³³

Devletin temel görevlerinden birisi, halkının çıkarlarını korumak ve ulaşım alanında olumsuz sonuçlar doğurabilecek değişikliklere karşı önlem alması gerek bu nedenle devlet, izinsiz yapılan teknik değişiklikleri incelemek ve etkilerini değerlendirmek amacıyla oluşturulan fen komisyonunu³³⁴ devreye sokarak bu yeni teknolojinin kullanımına izin vermiştir. Bu tür denetimler, ulaşımın güvenliği ve etkinliği açısından son derece önemlidir.³³⁵

Demiryolu hatlarının döşenmesinin ardından demiryolu idaresi tarafından oluşturulan komisyonlar, ellerinde bulunan belgelere dayanarak harita, mukavelename

³³¹ BOA, Y.EE., 12/33.; Tamçelik, “Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasi ve İktisadi Sosyal Etkileri”, s.529.

³³² Malike Bileydi Koç, “Osmanlı Devleti Döneminde Antalya Demiryolu Hattı Projesi”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Cilt 36, Sayı 102, İstanbul 2020, s. 5-6.; bkz. Giray Akbaş, *Demiryollarında Altyapının Teknik Tasarımı*, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2008.

³³³ BOA, Ticaret Defteri (T.) 2303.

³³⁴ BOA, Ticaret Defteri (T.) 2303; İrade Ticaret Nafia Defteri 1; İmtiyaz Defteri 2.

³³⁵ Erdem, *Sultan II. Abdülhamid Devri (1876-1908)*, s.243-244.

ve şartnamelere uygun olarak çalışmanın yapıldığını, kullanılabilirliği ve malzeme kalitesini inceleyerek Nafia Nezareti'ne bağlı fen komisyonlarına rapor sunmuşlardır. 1897 yılı istatistiklerine göre, inşası tamamlanmış ve aktif olarak kullanılan toplam demiryolu hattının uzunluğu 2.795 kilometre olarak bildirilmiştir. Bu veriler, o dönemin demiryolu projelerinin ilerlemesi ve tamamlanma durumu hakkında önemli bilgiler sunmaktadır.³³⁶

3.4. Sultan II. Abdülhamid Döneminde Rumeli Demiryolu Hattı ve İstimlâkler

Sultan II. Abdülhamid dönemine bakıldığında askeri ve siyasi ihtiyaçları göz önünde bulundurarak İstanbul, Balkanlar ve Avrupa arasında irtibatı sağlamayı amaçlayan en büyük girişim, Rumeli Demiryolları'dır.³³⁷ Osmanlı Devleti'nin Rumeli'de demiryolu yapma isteğinin sebeplerinden biri, Balkanlarda ortaya çıkan karışıklıklardır. Sultan II. Abdülhamid ve devlet adamları, demiryolu hattı vasıtasıyla burada meydana gelen isyanların bastırılmasında kolaylık sağlayacağına inanmışlardır.³³⁸ Ancak, hem sermaye eksikliği hem de teknik personel yetersizliği, Osmanlı Hükümeti'nin girişimlerde bulunmasına mani olmuştur. Bu nedenle Osmanlı Devleti, yabancı sermayedarlara imtiyazlar vererek, Rumeli'de demiryollarının yapımına girişmiştir.³³⁹ Proje hayata geçirilmeden önce Ermeni asıllı Nafia Nazırı Davud Paşa Avrupa'ya gitmiş ve pek çok temasta bulunmuştur. Davud Paşa, Rumeli Demiryollarının yapımı konusunda Baron Maurice de Hirsch ile görüşmüştür. Baron Hirsch demiryolu inşaatında gerekli sermayeyi kendisinin sağlayacağını sözünü vermiştir. Bunun üzerine 17 Nisan 1869 tarihinde Davud Paşa ve Maurice De Hirsch, Rumeli Demiryolları Anlaşmasını imzalamıştır.³⁴⁰ Rumeli'de yapılan demiryolu hatlarını dört başlığa ayırmak mümkündür: “*Rumeli, Köstence-Çernova ve Varna-Ruşçuk, Selanik-Manastır ve Selanik-İstanbul demiryolları.*”

3.4.1. Rumeli Demiryolu Hattı ve Yapılan İstimlâkler

Osmanlı idarecileri, Asya ve Avrupa arasındaki ulaşım hatlarının yeterli olmadığını düşünüyor ve demiryollarını Avrupa kıtasına bağlamak istiyordu. Bu

³³⁶ Sinan Miser, “Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Demiryolları Politikaları”, *Ankara Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi Araştırma Makalesi*, Cilt 2, Sayı 4, Ankara 2019, s. 17-19.

³³⁷ Atam, *Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti*, s. 395.

³³⁸ Vahdettin Engin, “Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti”, *Türkler Ansiklopedisi*, Cilt 14, Ankara 2002, s. 462-464.

³³⁹ İlker Öztürk, *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryolları Gelişimi*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2009, s.55.

³⁴⁰ Engin, “Rumeli Demiryolu”, s.235.

amaçla, yapılan imtiyaz sözleşmesi 1857 yılında İngiliz parlamenti Labro ile yapıldı. Fakat Labro, anlaşma şartlarına uygun bir şekilde kumpanyasını kuramadığı ve garanti akçesini ödemediği için anlaşma feshedildi. Daha sonra Rumeli hatlarıyla ilgili olarak 1860 -1868 yılları arasında tekrar imtiyaz anlaşmaları imzalandı, ancak bunlar da sonuçsuz kaldı.³⁴¹

Rumeli Demiryolları “*Dedeğaç-Edirne, Banaluka-Novı, İstanbul-Edirne, Edirne-Sarımbey, Selanik-Mitroviçe ve Tırnova-Yanbolu hatlarını*” kapsıyordu. Bu devirde Balkanlar’da artan problemler nedeniyle Osmanlı Hükümeti’nin bu bölgedeki gücü her geçen gün azalmaktaydı.³⁴²

İstanbul’dan başlayıp Viyana’da sona erecek olan hat için, 1869 yılında Baron Hirsch ile doksan dokuz senelik imtiyaz süresini ve 14.000 frank kilometre teminatı vb. koşulları içeren bir anlaşma imzalandı ve Nafia Nazırı Davud Paşa tarafından onaylandı. Baron Hirsch, her bir kilometre için 200.000 frankı aşmayacak şekilde 2.000 kilometre demiryolu inşa edecekti. Bu anlaşma ile Osmanlı Devleti, Rumeli demiryolunun yapımı için 34.848.001 akçe borçlandı. Elde edilen bu miktarın 10.498.000 akçe olduğu bir kredi sağlandı ve bu kredinin % 3 faizle geri ödeneceği taahhüt edildi.³⁴³

Yedikule-Küçükçekmece hattında 4 Haziran 1870 tarihinde inşaat faaliyeti başlamış, diğer bölgelerin inşasına ise ancak 1871’de başlanmıştır. İlk aşamada inşa edilecek hatların arasında “*İstanbul-Edirne, Edirne-Sarımbey, Edirne- Dedeğaç, Selanik-Üsküp ve Banaluka-Novı*” hatları yer almıştır. Bu demiryollarının en avantajlı özelliği, bu bölgenin coğrafi açıdan daha iyi şartlara sahip olması, henüz inşa edilmemiş güzergahların ise, Balkan dağlarını aşmak zorunda oldukları için oldukça engebeli araziden geçmek zorunda kalmışlardır.³⁴⁴

Şark Demiryolu hattı boyunca belirlenen güzergahlara göre istimlâk edilecek yerlerin bir haritası da çıkarılmış, bu haritaya göre istimlâkler gerçekleştirilmiştir. Keşif memurları tarafından belirlenen yerlere Şark Demiryolu Şirketi, hükümetin belirlediği bölgelere cami inşa etmek için ayrılan fonu kullanarak istimlâk edilen alanlarda birkaç cami inşa etmiştir. Padişah’ın isteği üzerine, farklı bir alanda yeni bir

³⁴¹ Atam, *Osmanlı Devleti’nde Nafia Nezareti*, s.396.

³⁴² Engin, “Rumeli Demiryolu”, s.236.

³⁴³ Öztürk, *Osmanlı İmparatorluğu’ndan Günümüze Demiryolları Gelişimi*, s.58.

³⁴⁴ Vahdettin Engin, *Rumeli Demir Yolları*, s.66-73.

camii yapılması planlanmıştır.³⁴⁵ Bu yeni cami, köy halkının ibadet ihtiyaçlarını daha iyi karşılayacak şekilde tasarlanmış ve inşa edilmiştir. Bu adım, demiryolunun geçtiği bölgelerdeki dini ihtiyaçları karşılamayı ve toplumun sosyal hayatını desteklemeyi amaçlamıştır.

Silivri kapısında bulunan arazinin istimlâki gerçekleştirilmiş, Yedikule ve demiryolu hattı çevresindeki barakalarda yaşayan muhacirlerin, yeni istimlâk edilen araziye taşınmaları için özel olarak inşa edilen barakalara nakilleri gerçekleştirilmiştir.³⁴⁶ Şark Demiryolları için istimlâk edilen arazinin bir kısmı, Kumkapı İstasyonu kenarında fazla kalan arazide, belediye memurlarının kullanımı için özel bir kulübe inşa edilmiştir.³⁴⁷

Şark demiryolları için istimlâk edilen arazinin sınırları belirlenmiş ve hazırlanan harita onaylanmıştır. Haritanın onaylanması durumunda, demiryolu dışına çıkarılan ve hükümete ait olan kiralınması mümkün olmayan arsalardan faydalanmak amacıyla, bu arsalarla yakın olan evler, dükkanlar vs. gibi yerlerin kiralınmasına izin verilmiştir.³⁴⁸ Bu adım, demiryolu projelerinin etrafındaki toplulukların yaşam standartlarını korumayı, yerleşim alanlarının sürdürülebilirliğini ve projelerin etkilerini minimize etmeyi amaçlamıştır. Böylece, demiryolu inşaatının yol açabileceği olumsuz etkileri en aza indirerek, halkın yaşam kalitesinin korunması ve toplumun ihtiyaçlarına cevap verilmesi hedeflenmiştir.

Yanbolu civarında bulunan arazinin istimlâk edilmesine rağmen, bu araziye tekrar talep eden Kostı Zeruides ile Şark Demiryolu Şirketi arasında dava açılmış ve bu dava, Nafia Nezareti tarafından yürütülmüştür.³⁴⁹ Yedikule demiryolu hattında istimlâk edilen arazi üzerinde yapılan çalışmalar, istimlâk bedelinin ödenmemesi nedeniyle durdurulmuş ve bu konunun çözülmesi için gerekli adımların atılması talep edilmiştir.³⁵⁰ Buna ek olarak, Harmanköy Çiftliği'nde istimlâk edilen arazi için ödenmeyen istimlâk bedeli nedeniyle ortaya çıkan anlaşmazlığın çözülmesi istenmiştir.³⁵¹ Bu durum, ödenmemiş istimlâk bedelleri nedeniyle projenin

³⁴⁵ BOA, BEO, 1397/104725.

³⁴⁶ BOA, BEO, 1375/ 103077.

³⁴⁷ BOA, ML.EEM., 749/59; 671/87.

³⁴⁸ BOA, ML.EEM., 349/88.

³⁴⁹ BOA, MV., 99/58.

³⁵⁰ BOA, ZB., 361/5.

³⁵¹ BOA, ŞD., 2645/19.

ilerlemesini engelleyebilecek hukuki finansal zorluklarla karşı karşıya kalındığını göstermiştir.

Şark Demiryolları için istimlak edilen arazilerden biri, Bakırköy (Makriköy) istasyonu karşısında ve Ferdin Caddesi'nde bulunan Mösyö Moro'nun mirasçısı olduğu iki kıta arsa idi ve bu arsalar şirket tarafından zorla istimlak edilmiştir.³⁵² Bu durum üzerine istimlak haritası Küçükçekmece kazası kaymakamlığından talep edilmiştir.³⁵³ Mösyö Moro, geriye kalan arsasının kendisine ait olduğunu belirtmek amacıyla Çekmece-i Sağır Mal Müdürlüğüne bir yazı yazarak resmi olarak arazinin kendisine ait olduğunun tanınmasını istemiştir.³⁵⁴ Bu girişim, Mösyö Moro'nun istimlak edilen arazisinin mülkiyet konusundaki iddiasını belgelemek ve yasal olarak haklarını korumak amacıyla yapılmıştır.

Baron Hirsch, yapımı kolay hatların inşası tamamlandıktan sonra diğer kısımların yapımından kaçınarak, 18 Mayıs 1872 tarihinde Osmanlı Devleti ile yeniden anlaşma imzaladı. Bu sözleşmeyle Baron Hirsch, imtiyazını devlete devretti ve aynı zamanda yeni avantajlar elde etti. Anlaşma kapsamında, Sarımbey'den Sofya ve Niş'e, Niş'ten Priştina'ya, Mitroviçe'den Banaluka'ya, Yanbolu'dan Burgaz'a kadar olan hatlara ek olarak Sırbistan sınırı ve Burgaz'dan Varna'ya kadar uzanan bir şubenin inşası devlete ait oldu. Bu yeni hatların toplam uzunluğu 1400 kilometreyi bulmaktaydı. Bu sayede Baron Hirsch'in yapması gereken hattın uzunluğu 2000 kilometreden 1879 kilometreye düştü. Devlet, demiryollarının üç yıl içinde tamamlanmasını ve eksikliklerinin altı yıl içinde giderilmesini taahhüt etti. Aksi takdirde devlete tazminat talep etme hakkı doğuyordu.³⁵⁵

1873 senesinde Rumeli Demiryolu hatlarının büyük bir bölümü tamamlandı. Diğer hatlar ise bitmeye yakın durumdaydı. Tamamlanan hatlar şunlardı: *"İstanbul-Edirne 319 kilometre, Edirne-Sarımbey 243 kilometre, Dedeğaç-Edirne 149 kilometre, Tirnova-Yanbolu 105 kilometre, Selanik- Mitroviçe 361 kilometre, Banaluka-Novı 102 kilometredir."*³⁵⁶

Osmanlı Devleti, teknik eleman eksikliği, mali sorunlar, Balkanlardaki meseleler ile Baron Hirsch'in engelleme çabaları gibi türlü nedenlerden dolayı hatları

³⁵² BOA, ML.EEM., 684/3.

³⁵³ BOA, ML.EEM., 671/86.

³⁵⁴ BOA, ML.EEM., 669/29; BEO,2207/165460.

³⁵⁵ Engin, *Rumeli Demir Yolları*, s.99-104.

³⁵⁶ Engin, *Rumeli Demir Yolları*, s.110.

tamamlayamamıştır. 1875 senesinin sonlarına doğru hattın inşaatını durdurmak zorunda kalmıştır. Bu durum Osmanlı hazinesinde gereksiz kayba yol açmıştır. Ayrıca, Baron Hirsch tarafından yapılan demiryolu, kabul edilmeyecek kadar kötü bir şekilde yapılmıştır. Osmanlı Hükümeti tarafından gerçekleştirilen incelemeler sonucunda hazırlanan raporlarda, *“hatların gereksiz yere uzatıldığı, devletin zarara uğratıldığı, bazı köprülerin demir yerine ahşap olarak inşa edildiği ve bu nedenle köprülerin kısa sürede çöktüğü, bazı hatların şehir merkezlerine uğramadığı gibi sorunlar tespit edilmiştir.”* Osmanlı Devleti ve Baron Hirsch, tarafsız bir komisyona aracılığıyla anlaşmaya karar vermiş ve İngiliz Devleti’nden teftiş yapmaları için üç mühendis istenmiştir. 1875 yılında mühendislerin konuyla ilgili olarak hazırladığı rapora göre, hattın mevcut durumuyla devralınmasının mümkün olmadığı ve köprülerin demire dönüştürülmesinin masraflı olacağı, bu nedenle ahşap köprülerin kullanılması gerektiği Bâbıâî’ye bildirilmiştir. Gelecek senelerde, demiryollarında görülen yapıım hataları düzeltilmiş olsa da, kilometre teminatından faydalanmak amacıyla İstanbul-Edirne demiryolunu otuz beş kilometre uzatan ve trenlerin hızlı hareket etmesini engelleyecek oldukça dolambaçlı bir güzergah hatası hasarlı şekilde kalmıştır.³⁵⁷

1882 senesinde Viyana’da gerçekleştirilen *“Dörtler Konferansı”* Türk, Bulgar, Sırp ve Avusturya-Macaristan devletlerinin yer aldığı, Osmanlı demiryollarının Avrupa demiryolları ile birleştirmesi amacıyla düzenlenmiştir. Bu konferansta gerçekleştirilen konuşmalar 9 Mayıs 1883 tarihinde yapılan anlaşmayla sonuçlanmıştır. Anlaşmaya göre Osmanlı demiryolları, Belova’dan başlayıp Sofya, Niş, Belgrad ve Semlin’den geçerek Avusturya-Macaristan demiryolu şubesine bağlanmıştır. Aynı zamanda, demiryolunun Niş’ten ayrılan bir kolu, Mitroviçe-Selanik demiryoluna bağlanmıştır. Ancak, inşaatlar devam ederken, Osmanlı Hükümeti ile Baron Hirsch arasında hattın işletilmesi konusunda anlaşmazlık çıkmıştır. Bu anlaşmazlık, 22 Aralık 1885 tarihinde imzalanan anlaşmayla sonuçlanmıştır. Bu anlaşmaya göre, şirket Osmanlı Devleti’ne yalnızca bir seferliğine 23.000.000 franklık bir avans sağlamıştır. Karşılığında Osmanlı Devleti, işletilmekte olduğu Şark demiryollarından kendisine ait payı kumpanyaya devretmiştir. Şirket, artık işleteceği demiryolların yıllık brüt gelirinin her kilometresi için 7.000 frankını kendi hesabına almış, geri kalanının % 55’i şirkete, %45 i ise Osmanlı Devleti’ne

³⁵⁷ Atam, *Osmanlı Devleti’nde Nafia Nezareti*, s.398.

vermiştir. Ancak Baron Hirsch ile Osmanlı Devleti arasındaki anlaşmazlık devam etmiştir. Daha sonra tarafsız hakem kuruluna başvurulmuş ve 25 Şubat 1889 tarihinde kurulun kararı gereği Rumeli Demiryolları Şirketi, Osmanlı Devleti'ne 27.500.000 frank ödeme yükümlülüğü getirmiştir. Bu şekilde Baron Hirsch ile Osmanlı Devleti arasındaki yıllardır süren sorunlar çözülmüştür.³⁵⁸ İstanbul'dan Viyana'ya direkt gitmek için ilk tren, 12 Ağustos 1888 tarihinde yola çıkmıştır. Rumeli Demiryolları, Osmanlı Devleti'nin zarara uğramasıyla sonuçlansa da Anadolu'nun Avrupa'ya açılmasında önemli rol oynamıştır.³⁵⁹

Dedeâğaç'ta önceden istimlak edilip tüm işlemleri tamamlanarak Şark Demiryolları Şirketine devredilen ancak şu anda sınırları dışında kalan³⁶⁰ ve Şark Demiryolları Şirketi tarafından devlete bırakılan iki bin metre karelik arazi ile ilgili nasıl bir yol izleneceği hakkında Edirne Vilayeti'nden alınan belgeler doğrultusunda tahrirat yapılmıştır.³⁶¹ Edirne Vilayeti'nden alınan iki kıta tahriratla birlikte bu konuda yetkililerin dikkate alacağı hususlara dair raporlar istenmiştir. Böylece, hat yenileme çalışmaları kapsamında istasyon alanları hariç olmak üzere hat güzergahı boyunca rastlanan arazinin, halkın talepleri dikkate alınarak terk edilmesi ve öşür gelirinin dört senede bir ödenmesi önerilmiştir. Mükafat olarak, dört senede bir vergi ödenmesi gerektiği ve önceki demiryolu şirketinin düşüş döneminde %20 oranında bir vergi indirimi yapılarak, 20-30 yük oranında bir hazine geliri elde edilmesi beklenmiştir. Bu önerilen planın, şirketin faaliyete başladığı tarihten itibaren uygulanması gerekmiştir. Çiftlik sahipleri ve diğer yerleşim alanlarındaki halk, bu planın hayata geçirilmesi için her türlü fedakarlığa hazır olduklarını ifade etmiştir. Ancak, yerel gelirler sadece 25-30 keşide etmekten ibaret olduğundan ve halkın çoğu fakir olduğundan dolayı vergi ve diğer ödemelerin yapılamayacağı belirtilmiştir. Bu nedenle, halkın arazileri terk etmeleri durumunda gerekli miktarın karşılıksız olarak devredilmesi gerekmiştir.³⁶²

³⁵⁸ Engin, "Rumeli Demiryolu", s.236-237.

³⁵⁹ Firdes Temizgüney, *Erzurum'a Demiryolunun Gelişi*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), Erzurum 2008, s.14-16.

³⁶⁰ BOA, DH.MKT., 2221/98.

³⁶¹ BOA, DH.MKT., 2293/82.

³⁶² BOA, DH.MKT., 1725/21.

3.4.2. Köstence-Çernova ve Varna-Rusçuk Demiryolu Hattı ve Yapılan İstimlâkler

Rumeli demiryollarının Karadeniz sahili bağlantısını sağlayan önemli hatlardan birisi olan Varna-Rusçuk hattının inşası için Rusjuk and Varna Railway Company adıyla kurulan İngiliz şirketine 12 Şubat 1859 tarihinde bir imtiyaz verilmiştir. Bu hat, Osmanlı Devleti'nin olduğu kadar İngiltere'nin de işine geliyordu çünkü Avrupa'ya yönelik hububat sevkıyatı için önemli limanlardan birisi olan Varna hattının kurulması, İngiltere için de daha ucuz hububat temini anlamına geliyordu.³⁶³ 224 kilometre uzunluğundaki bu hat 8 Kasım 1866 tarihinde açıldı ve şirket 99 yıl için bu hattın işletme hakkını eline aldı.³⁶⁴

Bu hat, aynı zamanda Köstence-Çernovo hattını da Varna limanına bağlaması açısından önem arz etmiştir. İnşa çalışmalarının başlamasından önce, hattın güzergahı belirlenip, mirî arazi hariç olmak üzere, istimlâk edilmesi gereken gayrimenkuller tespit edilmiştir.³⁶⁵ Köstence-Çernova arasına inşa edilmesi planlanan demiryolu hattı için istimlâk edilmesi gereken 13 mağaza arsası ve bir çiftlik, şirket tarafından belirlenmiş ve bu taşınmazların sahiplerinden devralınmak istenmiştir. Arazi sahipleri, sahip oldukları gayrimenkuller için 30.000 ilâ 35.000 kuruş peşin para talep etmiş ancak talep ettikleri bedel, arazilerin değerinin oldukça üzerinde olduğu için şirket bu meblağlara itiraz etmiştir. Şirket, bu araziler için en fazla 25.000 kuruş teklif etmiş, ancak arazi sahipleri de bu meblağı beğenmeyerek itiraz etmişlerdir.³⁶⁶ Anlaşmazlığı çözmek için kurulan komisyon reisi, iki tarafla da görüştüğünde şirket memuru “*fahiş fiyatlarla*” bu mağazaların alınmasının mümkün olmadığını belirtmiştir. Bu arsaların alınmasının gecikmesi işleri de yavaşlattığı farklı yerlerde istimlâk edilmesi gereken araziler dahi alınamadığı için işleri hızlandırmak adına, her iki tarafın da temsilcilerinin bulunduğu bir komisyon görevlendirilmiş şirketin teklif ettiği fiyat üzerinden arazilerin alımı gerçekleşmiştir.³⁶⁷

Demiryolu inşaatının denetlenmediği bilgisine, Nafia Nezareti'ne gönderilen bir tezkire ile ulaşılmıştır. Varna Demiryolu tamamlandığında, Nafia Nezareti tarafından

³⁶³ Öztürk, *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryolları Gelişimi*, s.57.

³⁶⁴ Ali Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı Osmanlı'da İktisadi Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*, İletişim Yayınları, İstanbul 2005, s. 80-87.

³⁶⁵, s.1762-1763.

³⁶⁶BOA, A}MKT.MHM., 161/81.

³⁶⁷ BOA, A.}MKT.NZD., 287/102.

gönderilen Mösyö Riter³⁶⁸ bu yol üzerinde on beş maddelik eksiklik tespit etmiştir. Bu eksikliklerin giderilmeden demiryolunun kullanılmaması gerektiğini belirtmiş ve bir demiryolu komiserinin atanmasını önermiştir.³⁶⁹ Söz konusu hattı, 1873 yılında inşa eden şirket tarafından Rumeli Demiryolları Şirketine kiralanmıştır.³⁷⁰ Osmanlı Hükümeti, demiryolu için 1874 senesine kadar senelik 140.000 sterlin ödemiş, ancak sonrasında mali sorunlar nedeniyle bu ödemeyi gerçekleştirememiştir. Berlin Antlaşması'nın 10. Maddesine göre, Varna-Ruşçuk Demiryolu Bulgar arazisi içerisinde kalmıştır. Şirket, 9.000.000 franklık alacağını Bulgaristan Emareti'nden talep edince, Osmanlı Devleti, demiryolu hattının tüm haklarını Bulgaristan Emareti'ne devrettiğini açıklamıştır. Ayrıca, Osmanlı Hükümeti, demiryolu hattının inşası için zaten büyük miktarda ödeme yaptığını belirtmiştir. Sonuç olarak, demiryolu hattının borçları Bulgaristan Hükümeti'nin sorumluluğuna geçmiştir.³⁷¹ 1888 senesinde Baron Hirsch'in kumpanyası, Rumeli Demiryolunu işletme imtiyazını önce Rusçuk-Varna Şirketine ardından 44.500.000 frank karşılığında Bulgar Devleti'ne vermiştir. Demiryolu 1888 senesinde Osmanlı demiryollarının Avrupa demiryollarına bağlanmasıyla ilk zamanlardaki önemini kaybetmiştir.³⁷²

3.4.3. Selanik-Manastır Demiryolu Hattı ve Yapılan İstimlâkler

Rumeli'de Kuzeybatıya doğru uzanan ve Manastır'da sona eren demiryolu inşa yetkisi, 28 Ekim 1890 tarihinde Deutsch Bank'dan bir grup adına Alfred Kaulla tarafından elde edildi.³⁷³ Ticaret ve Nafia Nazırı Rauf Paşa ile Deutche Bank'dan Alfred Kaulla tarafından imzalanan mukavelenameye göre, Selanik-Manastır demiryolu hattının her kilometresi için 14.300 frank garanti verildi ve hat boyunca Selanik ve Manastır sancaklarının öşürleri ayrıldı.³⁷⁴ Ayrıca, anlaşmaya göre hat sermayesini yani 15.000 frankı aştığında, fazla gelirin % 25'i Osmanlı Devleti'ne

³⁶⁸ BOA, HR.MKT., 157/99.

³⁶⁹ Erdem, *Sultan II. Abdülhamid Devri (1876-1908)*, s.244.

³⁷⁰ Ali Akyıldız, "Bir Teknolojik Transferin Değişim Boyutu: Köstence Demiryolu Örneği", *Osmanlı Araştırmaları* 20, İstanbul 2000, s.314-315.

³⁷¹ Tamçelik, "Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasi ve İktisadi Sosyal Etkileri", s. 496.

³⁷² Erdem, *Sultan II. Abdülhamid Devri (1876-1908)*, s.245.

³⁷³ İbrahim Yılmazçelik & Sevim Erdem, "Sultan II. Abdülhamid Döneminde Selanik-Manastır, Selanik İstanbul Demiryolları Güzergahlarında İşletilen Madenler", *Journal of Turkish Studies- International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish*, Cilt 9, Sayı 1, Ankara 2014, s. 159.

³⁷⁴ Erdem, *Sultan II. Abdülhamid Devri (1876-1908)*, s.257-258.

verilecekti.³⁷⁵ Bu 219 kilometrelik hat, 14 Haziran 1894 tarihinde işletmeye açıldı ve işletme görevi Şark Şimendiferleri Şirketi'ne devredildi. Osmanlı Hükümeti, demiryolu için yeterli kâr elde etmediği gerekçesiyle senelik 1.000.000 franklık bir ödeme yapmak durumunda kaldı.³⁷⁶

Selanik-Manastır Demiryolu hattı boyunca demiryolunun geçtiği vilayetlerde, istimlâk haritaları oluşturularak birer kopyası hazırlanmıştır. Bu haritalar Ticaret ve Nafia Nezaretine bildirilmiş, bu bölgelerin istimlâk edilme amacı açıklanmış, izinler alınmış ve sonuç olarak istimlâkler gerçekleşmiştir.³⁷⁷ Bu süreç demiryolu projesinin hayata geçirilmesi için gerekli olan arazi edinim aşamasını içermiş ve yasal prosedürlere uygun olarak gerçekleşmiştir.

Selanik bölgesinde Medve'de bulunan arazi ile Sirkeci ve Ayastefanos arasındaki arazinin istimlâk edilmesi sonucunda, istimlâk edilen arazilerin sahiplerine ödeme yapılması gereken peşin bedelin ödenmemesi nedeniyle burada bir inceleme başlatılmasına karar verilmiştir.³⁷⁸ Selanik Demiryolu hattında bulunan şirket tarafından istimlâk edilen arazinin, peşin ve gerçek değeri olan *“baha dört – beş buçuk guruş”* gibi ödemelerle sağlanmıştır.³⁷⁹ Bu durum, istimlâk sürecindeki tüm tarafların haklarının korunması ve yasalara uygunluk sağlanmasını amaçmış, incelemeler sonucunda gereken adımlar atılmış ve gerektiğinde ödemeler revize edilmiştir.

Demiryolu için alınan araziden bazılarının *“merhun”*³⁸⁰ olup olmadığının araştırılıp doğrulanması sonucunda Defter-i Hakanî Nezareti bu tür yerlerde uygulanması gereken *“bir mülkün tasarrufunu başkasına devretme durumu bu mülkün istimlâki zorunlu olur ise devretme işlemi durdurulur, bu yerin Osmanlı Demiryolu Şirketi tarafından kullanılması gerektiğine dair belgeler”* Ticaret ve Nafia Nezaretine bildirerek nezaretin hukuk danışmanları, istimlâk kanununa uygun olarak gerekli adımları atar ve demiryolu için lüzumu olduğu kanıtlanır ise istimlâk edilirdi. Bu *“merhun ”* yerler için istimlâk kanununun ikinci maddesine göre bu yerlerin uygun hale getirilerek istimlâkinin gerçekleşmesi sağlandı. Ayrıca, bu tür yerlerde

³⁷⁵ Atam, *Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti*, s.398-399.

³⁷⁶ Yılmazçelik & Erdem, “Sultan II. Abdülhamid Döneminde Selanik-Manastır, Selanik İstanbul Demiryolları Güzergahlarında İşletilen Madenler”, s.164.

³⁷⁷ BOA, DH.MKT., 2596/88.

³⁷⁸ BOA, BEO, 3637/272701, s. 3.

³⁷⁹ BOA, DH.MKT., 413/66.

³⁸⁰ Merhun: ödünç alınmış bir şeyin yerine garanti olarak verilmiş, rehin edilmiş, rehin bırakılmış.

uygulanması gereken kararlar uygulanmazsa Şûrâ-yı Devlet'e başvurulurdu.³⁸¹ Selanik-Manastır Demiryolu güzergahındaki istimlâk haritalarındaki “*tâyin ve temdit*” edilen araziden fazla arazi istimlâk edilmemesine dair kararname hazırlandı.³⁸² Bu süreçte, istimlâk edilen yerlerin sahipleriyle ilgili yasal ve hukuki süreçlerin titizlikle takip edilmesi, adaletin sağlanması ve devletin haklarının korunması amaçlandı.

3.4.4. Selanik- İstanbul Demiryolu Hattı ve Yapılan İstimlâkler

Selanik-İstanbul Demiryolu, başta askeri amaçlar için planlandı ve devletin Doğu Rumeli'deki vilayetlerini İstanbul'a bağlama amacını taşıdı. Böylece İstanbul'dan Selanik'e asker sevkıyatı kolaylaştırılabilirdi. Bu hat, Ferecik'ten başlayarak Gümülcine ve Drama üzerinden Karasulu istasyonuna Selanik-Mitroviçe Demiryolu hattıyla birleşecekti ve imtiyazı 8 Ekim 1892 tarihinde Fransız Mösyö Baudouy'a verildi.³⁸³ Demiryolu için verilen 15.500 franklık teminat karşılığında, Selanik dışındaki sancakların öşürleri gösterildi.³⁸⁴ Demiryolu hattı için “*Selanik-İstanbul İltisak Hattı Osmanlı Demiryolları Şirketi*” adlı kumpanya kuruldu ve imtiyaz vaadi doksan dokuz sene olarak belirlendi.³⁸⁵ Stratejik amaçlarla yapılan bu hat için askeri duraklar, indirme-bindirme istasyonları vb. bazı hususlar sözleşmede yer aldı. İnşaat çalışmaları 1 Ekim 1893 tarihinde başladı ve beş yüz on kilometrelik hattın yapımı 1 Nisan 1896 tarihinde tamamlandı. Sahil ile paralel yapılan demiryolu, deniz taşımacılığından etkilendiği için beklenen geliri sağlayamadı. Bundan dolayı devlet, yıllık 6.000.000 franklık bir ödeme yapmak durumunda kaldı.³⁸⁶

Selanik Vilayeti dahilinde bulunan Vardar nahiyesinde Kırcaali Çiftliği arazisinden geçen demiryolu güzergahı için istimlâki gereken arazinin istimlâk edilebilmesi amacıyla, arazi sahibinin rızası alınıp peşin bedel ödenmeliydi. Bu arazide yapılacak durak yerleri ve müstemilat ihtiyaçlarını karşılamak için her bir dönüm başına dayanarak güzergah için istimlâk haritası hazırlanmalı ve fazla arazi istimlâk edilmemelidir.³⁸⁷

³⁸¹ BOA, DH.MKT., 2046/125.

³⁸² BOA, DH.MKT., 2428/29.

³⁸³ Engin, *Rumeli Demir Yolları*, s. 207.

³⁸⁴ Yılmazçelik & Erdem, “Sultan II. Abdülhamid Döneminde Selanik-Manastır, Selanik İstanbul Demiryolları Güzergahlarında İşletilen Madenler”, s.166-167.

³⁸⁵ Erdem, *Sultan II. Abdülhamid Devri (1876-1908)*, s.258-261.

³⁸⁶ Salim Aydın, “*Askeri Amaçlı Yapılan Bir Hat: Selanik-Manastır Demiryolu ve Bu Hattı Güvenlik Adına Uzatma Girişimleri*”, *Tarihin Engin Sularında*, Yeditepe Yayınları, Editör: Arif Kolay-Ahmet Vurgun, Ankara 2022, s. 532-535.

³⁸⁷ BOA, BEO, 332/24884.

Rumeli Demiryolu hattı boyunca belirlenen güzergahların sürekli olarak değişmesi ve hattın yapımını üstlenen şirketlerin hattı zamanında tamamlayamamaları ve sürekli olarak hatları gereksizce uzatması sonucunda fazla arazi istimlâk edilmeye başlanmıştır. Fazla arazi istimlâk etme isteği, bazı yerlerde hükümete bildirilirken, diğer yerlerde ise hükümete bildirilmeden bu alanlar tekrar istimlâk edilmiş ve mal sahipleri tarafından hükümete gönderilen dilekçelerle bu sorun ortaya çıkmıştır. Bu durum, istimlâk edilen arazi sahiplerine peşin bedellerinin eksik ödenmesine ve zorla diğer arsalarına el konmasına neden olmuştur. Bu sorunun çözülmesi amacıyla Osmanlı Devleti bir kararname çıkararak bu girişimlerin artmasını önlemeyi amaçlamıştır.³⁸⁸ Kararnamelerde geçen “*bazı şimendifer kumpanyalarınca demiryolu güzergahlarında lüzumundan fazla arazi istimlâk edilmemesi için ittihâzı lâzım gelen tedâbire dair demiryollarıyla Fen odaları memurları tarafından tanzîm ve takdîm olunup...*”³⁸⁹ cümlesinden de anlaşılacağı üzere devlet bu durumu kontrol altına almaya çalışmış ve önüne geçmek için memurlar görevlendirmiştir. Ayrıca, istimlâki gerçekleştirilen yerlere dair çıkarılan istimlâk haritalarını göz önünde bulundurarak, fazla arazi istimlâkını engellemek amacıyla şimendifer kumpanyalarının hazırladığı istimlâk haritaları, memurlar tarafından incelenmiş ve fazladan arazinin istimlâk edilmesi önlenmeye çalışılmıştır.³⁹⁰ Demiryolu güzergahlarının bazı yerlerini yerleşime açmak amacıyla fazla arazi istimlâk edilmiş ve iskan politikaları gerçekleştirilmiştir.³⁹¹ Bazı yerlerde ise, fazla arazi istimlâkının lüzumu bildirilirse, buraya bir heyet gönderilip teftiş sonucunda karar verilmiş ve gerekirse bu istimlâkin gerçekleşmesi için izinler verilmiştir.³⁹² Rumeli Demiryolu güzergahında, Sirkeci ile Narlıkapı arasında yer alan vakıf arazileri istimlâk edilmiştir.³⁹³

Nafia Nezareti’nin demiryolu güzergahında “*hacizli ve rehinli*” olan yerler için istimlâk kararnamesinin 18. maddesine³⁹⁴ göre uygun hale getirilerek istimlâk edilmesi gereken “*hacizli ve rehinli*” yerin mevzuata uygun olarak vasileri olması

³⁸⁸ BOA, BEO, 1413/105963.

³⁸⁹ BOA, BEO, 1451/108816.

³⁹⁰ BOA, BEO, 1701/127544; 1708/128047, DH.HMŞ., 18/85, DH.MKT., 2285/58; 2310/139; 2479/77; 2492/11, I.TNF., 8/32, MV., 98/75.

³⁹¹ BOA, DH. MKT., 2339/75, LHUS., 78/26.

³⁹² BOA, DH.MKT., 2458/95; 2526/29.

³⁹³ BOA, EV. d., 22324.

³⁹⁴ BOA, ŞD., 2611/10.

nedeniyle istimlâk edilmesi ertelenmiştir. Daha sonra Nafia Nezareti'nin alacağı karara göre istimlâk gerçekleşmiş ve bedeller, kararnameler gereğince belirlenip Dersaadet Emniyet Sandığına ve taşralarda Ziraat Bilkuvve Sandıklarına ödenmiştir.³⁹⁵ Rumeli Demiryolu güzergahı boyunca gerçekleştirilen istimlâklerin bazılarının bedellerinin mal sahiplerine ödenmemesi sonucunda davalar açıldığı da arşiv kayıtlarında görülmüştür.³⁹⁶ Bunların dışında, demiryolu hattında istimlâk edilen araziden, şimendifer hattı dışında kalan ve hazineye kaydı yapılmayan Hisardibi Kahvehanesinden Kumkapı Deniz Hamamına yakın şimendifer idaresine ait kargir seddeye kadar olan arsayı Nafia Nezareti'ne bildiren Meclis-i Maliye azası Mehmet Rüşdî, bu arsanın kendisine verilmesini talep etmiştir.³⁹⁷ Rumeli Demiryolu Şirketi ise kömür depolamak amacıyla bazı yerleri istimlâk edeceğini ve peşin bedel ödeyeceğini belirtip, bu nedenle Osmanlı Hükümeti'nden izin istemiştir.³⁹⁸ Avusturya Devleti tebaasından olan Avadis Arakliyan, tasarrufunda bulunan kayıkçı iskelesinin yarısının istimlâk bedelinin ödenmesini talep etmiştir.³⁹⁹ Ancak Osmanlı Devleti, 1902 yılının sonuna kadar olan senelere ait borçları düyun cetveline ekleyerek ödeme yapılmamasına karar vermiştir.⁴⁰⁰

Rumeli Demiryolu hattı boyunca yeni güzergahların eklenmesiyle uzayan demiryolu hatlarıyla birlikte yeni istimlâk alanları da oluşmuştur. Buna ek olarak bazı güzergahların ise, heyelan, taşkın, sel felaketi vs. gibi nedenlerden dolayı güzergah yönleri değiştirilmiştir.⁴⁰¹

İskan edilen araziler için, Bakırköy (Makriköy) Doğu yönünde ve Basmane ile Zeytinburnu fabrikası arasında, sahipleri uhdesinde bulunan ve demir yolu hattıyla ayrılmış olan sahil bölgesindeki 500 dönüm araziden, 35 dönüm mirî arazi kabristan yeri olarak ayrılmıştır ve geri kalan arazi, mülkiyetin devriyle ilgili devlet malı olarak kabul edilmiş ve Maliye Dairesi tarafından beyannamesi yapılmıştır.⁴⁰²

³⁹⁵ BOA, HR.SYS., 2945/48.

³⁹⁶ BOA, HR.SFR.04., 761/116.

³⁹⁷ BOA, ML.EEM., 497/4.

³⁹⁸ BOA, ŞD., 1199/16.

³⁹⁹ BOA, BEO, 2270/170232.

⁴⁰⁰ BOA, BEO, 2384/178772.

⁴⁰¹ BOA, BEO, 1908/143073.

⁴⁰² BOA, BEO, 2098/157329.

3.5. Sultan II. Abdülhamid Döneminde Anadolu Demiryolu Hattı ve İstimlâkler

3.5.1. İzmir-Aydın-Kasaba Demiryolu Hattı ve Yapılan İstimlâkler

Anadolu’da ilk demiryolu İzmir-Aydın arasında inşa edilmiştir.⁴⁰³ İzmir’de ticaretle uğraşan yabancı tüccarlar, “*Batı Anadolu’nun İzmir limanına uygun yollarla bağlanmasının ticari hayata canlılık getireceğinin farkındaydı.*” Bu nedenle, 1855 yılında Josep Paxton, George Whytes, A. W. Rixon ve William Jackson gibi isimlerin yer aldığı İngiliz iş adamları grubu için Robert Wilkin Osmanlı Hükümeti’nden İzmir-Aydın Demiryolu yapımı için imtiyaz talep etmiş, ve demiryolu hattı için imtiyaz 23 Eylül 1856 tarihinde Robert Wilkin ve ortaklarına verilmiştir.⁴⁰⁴ Demiryolu inşaatı 1857 senesinde başlamış, ancak demiryolunun tamamlanması ve işletmeye açılması on yıl gibi uzun bir süre almıştır. Aydın’a demiryolunun gitmesi için imtiyaz anlaşması üç kez yenilenmiş ve genişletilmiştir. Kumpanya ile yapılan anlaşmaya göre imtiyaz vaadi elli yıldır ve Osmanlı Hükümeti kumpanyaya 72.000 sterlin teminat vermiştir. Devlet, şirketin yatırdığı 30,6 milyon frank sermaye için yılda % 6 kâr teminatı sağlamayı amaçlamıştır. Ayrıca, kumpanya devlete ait arazilerden, madenlerden ve ormanlardan bedelsiz olarak yararlanmıştır. Bunun karşılığında kumpanya, hattın ilk yetmiş kilometrelik bölümünü 4 yıl içinde bitirmeyi taahhüt etmiştir. Ancak, taahhüdü yerine getiremeyen şirketin haklarına “Osmanlı Hükümeti’nin el koymak ve yönetimini devralmak hakkına sahip olmasına rağmen bu haklarını kullanmadı ve şirkete yeni imtiyazlar tanımıştır.”⁴⁰⁵

İzmir-Aydın Demiryolu 133 kilometre uzunluğundaydı ve ancak 1866 senesinde tamamlanabilmiştir.⁴⁰⁶ İzmir-Aydın hattının ilk kısmı Punta durağından başlayarak Ayasluğ’a kadar uzanmıştır. Bu hat üzerinde sırayla “*Cumaovası, Develiköy, Kayas, Kuşçuburun-Arıkbaşı-Çıplak, Torbalı, Cellatkahve ve Kozpınar istasyonları*” açılmıştır. Bu duraklardan Cumaovası pazaryeri olarak hizmet vermiştir. Develiköy, yük ve deve kervanlarının toplandığı bir merkez olmuştur. Kuşçuburun ise İzmir’in sebze ihtiyacını karşılayan bir yer olmuştur. Kozpınar durağı civarında bulunan civa ve zımpara madenlerinin toplandığı bir merkez haline gelmiştir.⁴⁰⁷

⁴⁰³ Akyıldız, *Anka’nın Sonbaharı Osmanlı’da İktisadi Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*, s.17-18.

⁴⁰⁴ Olcay Pullukçuoğlu Yapucu, *Aydın Sancağı 1845-1914 (Sosyal, Ekonomik, İdari, Kültürel Durum)*, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), İzmir 2006, s. 117.

⁴⁰⁵ Karaca, “İzmir-Aydın Demiryolu Hattı’nın Dinar’dan Sonraki Uzantıları”, s.27.

⁴⁰⁶ Karaca, “İzmir-Aydın Demiryolu Hattı’nın Dinar’dan Sonraki Uzantıları”, s.34.

⁴⁰⁷ Yapucu, *Aydın Sancağı 1845-1914*, s.125.

İzmir-Aydın Demiryolu hattını araştırmakla görevlendirilen Turuk ve Meabir Müdürü Mösyö Riter, 22 Ağustos 1867 tarihli raporunda eksiklikler tespit etmiş ve bu eksikliklerin kumpanyanın sorumluluğunda olduğunu ifade etmiştir.⁴⁰⁸ Bu eksikliklerin giderilmesi, demiryolunun güvenli ve etkili bir şekilde işletilmesi için önemle vurgulanmıştır.

1856 yılında verilen İzmir-Aydın Demiryolu hattı inşa imtiyazı, bölgenin güney ve orta kesimlerini İzmir'e bağlamayı hedeflerken, İngilizler bu bölgenin kalan kısımlarını birbirine bağlamak için girişimde bulunmuşlardır. Bu nedenle, 1863 yılında İzmir-Kasaba Demiryolu için ikinci bir hat yapım imtiyazını elde etmişlerdir. İmtiyazı alan İngiliz girişimci Edward Price imtiyazı, bir yıl sonra “*Smyrna-Cassaba Railway Company*” isimli bir şirkete devretmiştir. Bu kumpanya vasıtasıyla yapılan doksan üç kilometrelik demiryolu, 10 Ocak 1866 tarihinde tamamlandıktan sonra işletmeye açılmıştır.⁴⁰⁹ İzmir-Kasaba Demiryolu, İzmir'den Bornova'ya ve oradan da Karşıyaka'ya uzanmıştır. İzmir-Bornova Demiryolu 1865 yılında tamamlanmıştır. Bu demiryolu ağının bir diğer bağlantısı Manisa-Soma şube hattı imtiyazı ise 1888 senesinde elde edilmiş ve 1890 yılında tamamlanmıştır.⁴¹⁰ İzmir-Kasaba Demiryolu 1894 senesinde Fransızlara satılmıştır.⁴¹¹

İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba Demiryolları, Batı Anadolu ve İzmir limanı bağlantısını kurmayı amaçlayan önemli girişimlerdir. Bu demiryolu hatları, o döneme kadar zahmetli, pahalı ve uzun süren deve kervanlarıyla gerçekleştirilen ulaşımı güvenilir, ekonomik ve hızlı hale getirdi. Bu gelişme, Anadolu ekonomisine canlılık getirdi ve İzmir limanını incir, üzüm, pamuk vs. gibi tarım ürünlerinin ihraç limanı haline dönüştürdü. Bu demiryolu hatları, ticaretin büyümesine katkı sağlayarak bölgenin ekonomik kalkınmasını destekledi.⁴¹²

Bazı bölgelerde, arazi istimlâki keşifleri yapılmadan inşaat çalışmalarına başlanmıştır. Birçok yerde, önce toprak tesviye işlemleri tamamlanmış, ardından

⁴⁰⁸ Atam, *Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti*, s.384-385.

⁴⁰⁹ Gülçin Uzuntepe, *Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın-Kasaba (Turgutlu) (1856-1897)*, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), Eskişehir 2000, s. 61.

⁴¹⁰ A. Nedim Atilla, *İzmir Demiryolları*, İBB Ahmet Piriştina Kent Arşivi ve Müzesi Yayınları, İzmir 2014, s. 137-139.

⁴¹¹ Atilla, *İzmir Demiryolları*, s.140.

⁴¹² Ali Osman Akalan, *Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Tarihi*, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü (Doktora Tezi), Ankara 2010, s.14-16.

istimlâk işlemleri gerçekleşmiştir. İstimlâkle ilgili memurlar, inşaatın hızına yetişmekte zorlanmıştır. Bu durum çeşitli şikayetlere sebep olmuştur.⁴¹³

İnşaat sürecinde, Aydın-Kasaba-Adana-Ankara demiryolu yapımı ve genişletilmesi için istimlâk edilen arazi senetlerinin verilmesi konusunda demiryolu şirketi, hükümet ve halk arasında bazı anlaşmazlıklar yaşanmıştır. Demiryolu şirketleriyle yapılan anlaşmaların “*harç ve ferağ*” hususlarındaki belirsizlikler nedeniyle, Ticaret ve Nafia Nezareti’nin 4 Aralık 1889 tarihli tezkiresiyle, şirkete selefın elindeki harçlar ve mevcut düzenlemelere uygun olarak umuma ait başvuruları kesin bir şekilde kabul edeceği bildirilmiştir. Osmanlı Devleti, bu tezkireyle arazi sahipleri ile şirket arasında çıkan anlaşmazlıkların önlenmesini ve temel sorunların nizamnameye uygun bir şekilde çözülmesini amaçlamıştır. Çünkü istimlâk edilen arazi ve mülk sahiplerinden çok sayıda şikayet gelmiştir.⁴¹⁴

İzmir’den Aydın’a kadar olan demiryolunun harita ve imalat resimleriyle birlikte hat probleminin çözülmesi için arazi sahiplerinden alınan evraklar konusunda 1888 yılında Aydın Demiryolu Komiserliği tarafından İstanbul’a iki sandık evrak gönderilmiştir. Kemer Kedd’de, evrakların resmiyetini sağlayan damga olmadığı için, yetkililere teslim edilmeden durdurulduğu, Ticaret ve Nafia Nezareti’nden bildirilmiştir. Bu belgelerin harita ve imalat resimleri gibi damga altına alınmayanları ayrı tutularak, damga altına alınması gereken belgelerin işlemleri sırasında alıkonulduğu daha sonra ifade edilmiştir. Nezaret, ilgili belgelerin incelenmesinin zorunlu olduğu ve eksiklerin bulunduğu yönündeki yazışmalarda, evrakların bir kısmının şirkette kaldığı ve bu evrakların komiserin bilgisi ve incelenmesiyle şirketçe düzeltilmesi gerektiği açıklanmıştır. Kemer Kedd’de kalan kısmının da her halükarda nezarete iletilmesi gerektiği bildirilmiş ancak komiserlerin incelemesiyle kumpanya nezdindeki belgelerden 263 tanesinin damgasız olduğu belirtilmiştir. Bu nedenle damga kanunu gereği komiserin araştırması sonucu şirketten cezai nakdi talep edilmesi gerektiği ve 24 Temmuz 1887 tarihinde değiştirilen 33.madde kanununa göre, damga kanunu hükümlerine aykırı durumlardan dolayı evrakların düzeltilmesi mümkün olmadığı gibi, damgasız belgeleri taşıyanların üzerinde de cezai işlem yapılmayacağı açıklanmıştır. Ayrıca ilgili evrakların zabtının da mümkün olmadığı

⁴¹³ BOA, HD.İD.1/9.

⁴¹⁴ A.}MKT.MHM., 500/9, s. 2.

ifade edilmiştir. Komiserlere kanunen böyle bir görev verilmediği ve nezaret adına gelen evrakların zabtına nezaretin yetkisi olmadığı gibi, nezarete sunulan evrakların incelenmesine de yetkisi olmayacağı ve ilgili cezai nakdin talep edilmesi, kişiler hakkında yapılan işlemlere göre hareket edilmesi gerektiği açıklanmıştır. İlgili cezai nakdin yönetim tarafından toplanması durumunda kişiler hakkında yapılan araştırmaya uygun olarak usul ve nizam dairesinde gerekli işlemlerin yapılabilmesi için ilgili evrakların iadesi istenmiştir. Bundan dolayı ilgili cezai nakdin komiserin bilgisiyle tahsil edilmesi ya da yönetim tarafından kanun çerçevesinde toparlanması ve ilgili belgelerin iadesi konusunun nezaret tarafından gerekli şekilde yapılması tavsiye edilmiştir.⁴¹⁵

Manisa'dan başlayıp Soma'ya kadar yapılacak hat için istimlâk işleriyle ilgilenmek maksadıyla istimlâk komisyonunun oluşturulduğu, 21 Kasım 1888 tarihli telgrafla Nafia Nezareti'ne bildirilmiştir.⁴¹⁶ Ayrıca, mülk istimlâki ve diğer işlemlerle ilgilenmek üzere inşaat komiserliği muavinliğine Emin Efendi atanmıştır.⁴¹⁷ İstimlâk komisyonunun teşkilinden sonra, istimlâk çalışmaları yapılırken öte yandan hattın toprak tesviyesi ve diğer inşaat işleri hızlı bir şekilde devam etmiştir. İnşaat yapım çalışmalarının mukavelename ve şartnamede yer alan esaslar ve keşif haritalarına uygun yapılıp yapılmadığını denetlendiği gönderilen raporlarda yer almıştır.⁴¹⁸

Manisa ve Akhisar demiryolu yapımı için Saruhanlı'daki Hacı Ahmet'ten dokuz dönümlük bir arazi istimlâk edilmiştir. Ancak, istimlâk edilen arazinin sadece beş dönümünün ücreti ödenmiş, geri kalan dört dönümün bedeli ödenmemiştir. Mülk sahibi, geri kalan dört dönüm toprağın ücretinin ödenmesi için dilekçe vermiş ve sorunlarının çözülmesini talep etmiştir.⁴¹⁹ Bu durum üzerine şirkete gönderilen yazıda, mülk sahiplerinin sorunlarının çözülmesi istenmiştir.⁴²⁰

Akhisar bölgesinde de şirket ve halk arasında ara sıra problemler yaşanmıştır. Örneğin, Akhisar'da istimlâk edilen topraklardaki ürünlerin zarar görmesinden dolayı sahiplerinin şirketten ücret talep ettiği görülmüştür. Bu konuda şirket, öncelikle arazi

⁴¹⁵ BOA, ŞD., 335/18.

⁴¹⁶ BOA, T.DMİ., 911/94.

⁴¹⁷ BOA, T.DMİ., 911/76.

⁴¹⁸ BOA, T.DMİ., 915/67.

⁴¹⁹ BOA, TDMİ., 914/25.

⁴²⁰ BOA, TDMİ., 814/28.

sahipleriyle anlaşmayı hedeflemiştir. Anlaşma sağlanamadığı takdirde, mevcut İstimlâk Kanununa göre hareket edilmiştir. Bu sorunların çözümü için, şirket yetkililerin en kısa zamanda Akhisar'a gönderilmesi talep edilmiştir.⁴²¹

Soma halkı arasında da hat için yapılan istimlâklerden zarar görenler olduğu bilinmekteydi. Halk adına muhtarın nezarete gönderdiği dilekçede, hattın arazileri üzerinden geçtiği ve tarlalarının bölündüğü belirtilmekteydi. Toprakların bölünmüş olması nedeniyle karşı tarafa geçmekte zorluklar yaşanmaktaydı ve inşaat nedeniyle suyollarının kapanması tarlalardan verim alınmasını engellemekteydi. Bölge halkı, ticaret yapmadıklarını ve geçim kaynağının yalnızca tarım olduğunu belirterek, bu konudaki mağduriyetlerinin giderilmesini talep etmekteydi.⁴²²

Basmane İstasyonu çevresinde inşa edilecek eşya ambarları ve yedek demiryolu hat yapımı için gereken emlâk ve arazilerin istimlâk edilip şirkete teslim edilmesi gerekmiştir. Ancak bu süreçte bazı sorunlar ortaya çıkmış ve şirket şikayetçi olunca olay mahkemeye taşınmıştır. Mahkeme şirket lehinde karar vermesinden dolayı şirket mülk sahipleriyle uzlaşmış ve istimlâk sorunları çözülmüştür. Fakat emlâk istimlâkine dair sorunların devam etmesinden dolayı bu konunun çözülmesi için bir heyet kurulmuştur. Heyet, emlâk sahipleri ile şirket arasındaki ihtilafların çözümünde yardımcı olmuştur.⁴²³ Fakat bu kez de heyetin çalışmalarına dair bazı sorunlar ortaya çıkmış ve istimlâk işleri bir süreliğine ertelenmiştir. Sonradan, şirketin Ticaret ve Nafia Nezareti'ne yaptığı başvurular sonucunda heyet tekrardan görevine başlamış ve sorunlar kısa sürede çözülmüştür.⁴²⁴ Basmane durağıyla ilgili olarak, istasyon binasında yapılan tadilatlar, hatlarda yapılan düzenlemeler ve inşa edilen eşya ambarlarıyla ilgili olarak, istimlâk edilen emlâk ve arazilerin teftişi yapılmıştır. Küçük bir kaç aksama dışında, istasyon binasında ve hatlarda yapılan tadilatların haritalarına göre gerçekleştirilmiştir. Abdesthaneler düzeltilmiş ve haritalarda belirtilen eşya ambarları daha sağlam makaslara sahip olarak tamamlanmıştır. Eşya ambarları için gereken araziler istimlâk edilmiş ve sahiplerine ücretleri ödenmiştir. Daha önceden

⁴²¹ BOA, T.DMİ., 914/81.

⁴²² BOA, T.DMİ., 917/79, s. 2.

⁴²³ BOA, T.DMİ., 958/8.

⁴²⁴ BOA, T.DMİ., 959/91.

şirket tarafından yapılan ambarların bulunduğu yerde su baskınlarına karşı eğim verilmiştir.⁴²⁵

Alaşehir-Afyonkarahisar Demiryolu inşaatı için imtiyaz verilmesi ve diğer işlemlerin tamamlanmasının ardından istimlâk çalışmalarına başlanmıştır. Yapılan keşifler sonucunda istimlâk edilecek arazi ile ilgili haritalar nezarete sunulmuştur. Bu haritalara dair gereken düzenlemeler ve değişikliklerin yapılmasının ardından istimlâke başlanması için şirkete yazı gönderilmiştir.⁴²⁶ İmtiyaz sözleşmesine göre, şirket, hattın güzergâhında bulunan mirî araziye bedelsiz olarak kullanmıştır. Ancak, şahıs ve vakıf arazileri için mülk sahipleriyle şirketin anlaşması gerekmiştir.⁴²⁷ Arazi sahipleriyle büyük oranda anlaşma sağlanmıştı. Fakat çeşitli nedenlerden dolayı bazı problemler de meydana gelmiştir. İlk başlarda şikayet edilen durum, arazilerin değerlerinin altında düşük fiyata istimlâk edilmeye çalışılmasıyla ilgili ortaya çıkmıştır.⁴²⁸

Başka bir problem ise, Uşak'ta arazi istimlâkiyle ilgili olarak, mahalli komisyon tarafından kaza dahilinde vakıf arazisi olmadığı belirtilmiştir. Fakat, bu konuya dair yapılan itirazlar üzerine Hüdavendigâr Vilayeti'nden bilgi istenmiştir. İlk belirtilenin aksine, çok sayıda vakıf arazisinin bulunduğu anlaşılmış ve bu arazilerin ücretleri ödenerek istimlâk edilmesi kararlaştırılmıştır.⁴²⁹ Afyonkarahisar'ın Sincanlı nahiyesine bağlı olan Balmahmud Köyü sakinleri, Ticaret ve Nafia Nezareti'ne istimlâk meselesine dair şikayet dilekçesi göndermiştir. Söz konusu dilekçede, *“şirketin emlâk, tarla ve arazilere keşif ve istimlâk yapılmaksızın el koyduğu, mahsullerini mahvettiği, iki senelik mahsullerinin heba olduğu”* belirtilmiştir. Ayrıca, konuyla ilgili vilayete şikayet edildiği fakat herhangi bir sonuç alınamadığı belirtilmiş ve bir çözüm bulunması istenmiştir.⁴³⁰ Ticaret ve Nafia Nezareti'nden Hüdavendigâr Vilayeti'ne gönderilen yazıda, konuya bağlı olarak, sorunların giderilmesi ve inşaatın gecikmemesi için gereken tedbirlerin alınması için İnşaat Komiseri Muavini Zühdü Efendi Afyon'a gönderilmiştir.⁴³¹ Zühdü Efendi Afyon'a gittikten sonra, istimlâk

⁴²⁵ BOA, T.DMİ., 968/46.

⁴²⁶ BOA, T.DMİ., 958/114.

⁴²⁷ Anlaşmanın 6. Maddesine bakabilirsiniz. BOA, İ.HUS., 8/1310 B-76; Y.A.RES., 63/18; A.DVN.MKL., 36/1; BEO, 157/11726; 158/11779; 158/11828.

⁴²⁸ BOA, ŞD., 1396/13.

⁴²⁹ BOA, T.DMİ., 962/26.

⁴³⁰ BOA, T.DMİ., 960/62.

⁴³¹ BOA, T.DMİ., 960/62.

alışmalarını bu kez de köy halkı adına Boyacızade Abdurrahman devam ettirmiştir. İstimlâki gerçekleşen arazilerin ücretlerinin ödenmediğine dair tekrar şikayette bulunmuştur.⁴³² Nezaretin sıkı gözetiminde, arazi cretleri Ziraat Bankası'na yatırılarak sorun çözülmüştür.⁴³³

Uşak'ın Filcan, Akkilise ve İkisaray köylerindeki topraklar istimlâk edildikten sonra yapılan demiryolunun iki yüz beşinci kilometresinde yer alan arazide, şirket açısından tasarruf senedi bulunmasına rağmen, ahali tarafından demir çubuk döşenmesine müdahale edilmiş ve inşaat durmuştur. Bunun zerine şirket, Hüdavendigar Vilayeti'ne şikayette bulunmuştur. Bu arazi Akkilise, Filcan, ve İkisaray köyleri ahalisine tahsis edilmiştir. Köy halkı yaz ve kış bu bölgede hayvan otlatmıştır ve yaz aylarında harman yeri olarak da kullanmıştır. şirket, bu araziye dair belirli bir tapu kaydı olmadığını belirtirken, köy halkı ise arazinin kendilerine ayrıldığına dair senet olduğunu söylemişlerdir. Yapılan araştırmalar sonucunda köylülerin haklı olduğu Nafia Nezaret tarafından belirtilmiş ve istimlâk bedellerinin köy halkına ödenmesi şirketten istenmiştir. Bunun dışında mahalli idarenin de köy halkına en uygun ve bahis konusu olan araziye denk bir yer ayrılması gerektiği belirtilmiştir.⁴³⁴ Ancak, şirket ve köy halkı arasında anlaşma sağlanamamış ve köy halkının şikayeti devam etmiştir. Komiser Zhd Efendi ve şirket çalışanlarından Paskal Çelebi, Akkilise, Filcan ve İkisaray köylerindeki arazi istimlâkiyle ilgili sorunları çözmek için görevlendirilmiştir.⁴³⁵ Zhd Efendi ile Paskal elebi konuya dair yeniden soruşturma yapmıştır. Meselenin zm için bir orta yol bulunması planlandı ancak farklı bir sonuca ulaşılmamıştır. Çünkü konuya ilgili olarak ilk soruştırmada Kütahya Defter-i Hakanî memurluğundan bilgi istenmiş ve söz konusu araziyle ilgili kayıt bulunmadığı bilgisi gelmiştir. şirket, köy halkına ayrılan araziye dair resmi bir belge olmadığını iddia ederken, köy halkı, Filcan Köyüne ait harman yeri ve tarım arazisi için senelik 28 kuruş vergi verilmesiyle ilgili olan kaza meclisi mazbatasını delil olarak sunmuştur. Bu belge, köylülerin arazinin kendilerine tahsis edildiğine dair iddiaları desteklemiştir. Paskal elebi'nin hazırladığı raporda, problemin bu kadar uzamasının ve bu noktaya gelmesinde mahalli idarecilerin önemli

⁴³² BOA, T.DMİ., 975/2.

⁴³³ BOA, T.DMİ., 976/81.

⁴³⁴ BOA, T.DMİ., 973/12.

⁴³⁵ BOA, T.DMİ., 974/98.

rolü olduğunu ve köy halkına yol göstererek destek verdikleri belirtilmiştir. Zühdü Efendi ile Paskal Çelebi'nin girişimleriyle, şirket ve köy halkı arasında anlaşma adına iki taraftan da adımlar atılmıştır. Söz konusu köylerden uygun miktarda işçinin istihdam edilmesi ve nakdi yardım yapılması konusunda şirket memuru, bu istekleri direktörlüğe kabul ettireceğine dair söz vermiştir. Fakat mahalli idarecilerin fazla para istemelerinden dolayı bu girişim sonuçsuz kalmıştır. Raporda, bu meseleye çözüm bulunmamasında Uşak Kaymakamı'nın çabaları da belirtilmiştir.⁴³⁶ Probleme herhangi bir çözüm bulunamayınca köy halkı, şikayet dilekçeleri vermeye devam etmiştir.⁴³⁷ Ticaret ve Nafia Nezareti bu sefer Kasaba hattının eski inşaat ve şimdiki temdit kısımları işletme Komiseri Margosyan ile İzmir Kasaba Demiryolu İşletme Komiseri Şem'i Efendi'yi problemi çözmek üzere görevlendirmiştir.⁴³⁸ Bu sefer yapılan araştırmalar sonucunda köy halkının haklı olduğu kesin bir şekilde kanıtlanmıştır. Ticaret ve Nafia Nezareti'nden gönderilen yazıyla köy halkına tazminat ödenmesi ve bu konunun sonuçlanması için gerekli çalışmaların yapılması istenmiştir.⁴³⁹

Akkilise Köyü halkı, arazi meselesinin yanı sıra, köy sınırları içindeki Kuruçay mevkiinden demiryolunun geçmesiyle, orada bulunan köy çeşmesinin zarar gördüğü ve şirketten çeşmenin tamirini veya zararlarının telafisini talep etmişlerdir.⁴⁴⁰ Nezaret'ten, Kasaba Demiryolu Şirketi Alaşehir-Karahisar Bölümü Komiserliği'ne gönderilen dilekçeyle köylülerin isteklerinin yerine getirilmesi istenmiştir.⁴⁴¹

Altıntaş nahiyesine bağlı olan Dumlupınar Köyü sakinleri, demiryolunun geçmesi nedeniyle arazi ve tarlalarının hasar gördüğünü, mahsullerinin yok olduğunu ve arazi fiyatlarının ödenmediği belirterek, şirket hakkında Hüdavendigâr Vilayeti'ne şikayette bulunmuştur. Meselenin çözümüyle ilgili Hüdavendigâr Vilayet'inden şirkete gönderilen talimatlar sonuç vermemiş, problem Ticaret ve Nafia Nezareti'nde ele alınmış ve Hüdavendigâr Vilayeti'ne tekrar telgraf çekilerek sorunun çözüme kavuşturulması istenmiştir.⁴⁴²

⁴³⁶ BOA, T.DMİ., 974/98.

⁴³⁷ BOA, T.DMİ., 975/89.

⁴³⁸ BOA, T.DMİ., 978/1.

⁴³⁹ BOA, T.DMİ., 981/121.

⁴⁴⁰ BOA, T.DMİ., 979/68.

⁴⁴¹ BOA, T.DMİ., 981/40.

⁴⁴² BOA, T.DMİ., 961/81.

Erkmenlizade Mehmed, Erkmenlizade İbrahim, Tekevlizade Abdah, Abdil, Mollazade Şevket, Mollazade Ali ile Çeşmecizade Ahmed adlı şahıslar, Uşak-Afyon arasında yer alan Karatoprak mevkiindeki arazilerinin demiryolu için çok düşük bir fiyatla istimlâk edildiğini belirterek, Ticaret ve Nafia Nezareti'ne şikayete bulunmuşlardır. Konuya bağlı olarak yetkili kurum olan Hüdavendigâr Vilayeti'ne incelemeler ve gereğinin yapılması için yazı gönderilmiştir.⁴⁴³ Ancak bir sonuç alınamayınca iş mahkemeye devredilmiş ve keşif komisyonu oluşturulup yeniden keşifler yapılması sağlanmıştır. Keşiflerden sonra taraflar mahkemeye çağırılmış, fakat şikayetçi olanlar mahkemeye gelmemişlerdir. Bunun ardından şirket, mahkeme ve yeniden yapılan keşiflerden dolayı ekonomik kayıp yaşadığını ve işlerinin aksadığını belirterek masrafların ilgili kişilerce karşılanmasını talep etmiştir.⁴⁴⁴

Kütahya Sancağında, Altıntaş nahiyesine bağlı Dumlupınar Köyü'nde yaşayan Emekli Yüzbaşı Mustafa, Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderdiği dilekçesinde, köyün Soğanlık mevkiinde kardeşiyle birlikte mutasarrıf oldukları otuz dönüm kadar tarlanın on beş dönümünün şirket tarafından istimlâk edilmesine karşılık bedelinin ödenmediğini belirterek, şirketi şikayet etmiştir. Şikayet üzerine yapılan soruşturma sonucunda şikayet edenler bahsedilen araziye mutasarrıf olduklarını ispat edememişler ve arazi bedelini de alamamışlardır.⁴⁴⁵

Afyonkarahisar yakınında mutasarrıf olduğu Dolapönü adlı çayırda durak yeri inşası için istimlâk edilen yer ve şirket tarafından geçici olarak işgal edilen arazi için çok düşük bir miktarın belirtilmesinden dolayı, Turuncuzade Mehmed Hamdi tarafından dilekçe verilmiştir. Dilekçeden herhangi bir sonuç alınamaması nedeniyle şahsın yeniden başvurmasından dolayı Nafia Nezareti'nden şirkete gönderilen dilekçede, soruşturmanın yapılması ve bir kez daha şikayete mahal bırakılmaması için gereğinin yapılması konusunda uyarılmıştır.⁴⁴⁶

Banaz nahiyesine bağlı İslamköy'de, şirket tarafından hafriyat işlerinde kullanmak amacıyla halka ait bir çayır istimlâk edilmiştir. Köylüler, bu alanın mera olarak kullanabilecekleri tek yer olduğunu belirtmişlerdir. Ayrıca her yıl vergilerini ödediklerini, bu durumun hayvanları ve kendileri üzerinde olumsuz etkileri olduğunu

⁴⁴³ BOA, T.DMİ., 962/2.

⁴⁴⁴ BOA, T.DMİ., 966/84.

⁴⁴⁵ BOA, T.DMİ., 975/5.

⁴⁴⁶ BOA, T.DMİ., 981/44.

dile getirerek, istimlâkin iptalini ve hafriyat işlerinin durdurulmasını talep etmişlerdir.⁴⁴⁷ Anlaşmanın 6. maddesine göre, hattın her iki kısmında da beş kilometre uzaklıktaki toprağı şirketin geçici olarak kullanma hakkı vardı, ancak bu hak inşa süresi ile sınırlandırılmıştır. İnşaat tamamlandığından dolayı, köylülerin talebi kabul edilmiş, Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından Alaşehir-Karahisar Bölüm Komiserliğine gönderilen yazıda, hafriyat işlerinin acilen durdurulması ve sonuçlarının bildirilmesi talep edilmiştir.⁴⁴⁸ Şirket, söz konusu çayırı kullanmak ve köylüler arasında paylaşmak için 10 kuruş teklif etmiş, ancak köylüler teklifi reddettikleri için hafriyat işinden vazgeçilmiştir.⁴⁴⁹

Aydın Vilayeti'nde Tire kazasına bağlı olan Toryanlı köyü verimli arazisiyle dikkat çekmiştir. Rusya vatandaşı olan Madam Tutu Zaharapulo ve eşi Mösyö Agnatiyos Zaharapulo'nun Tire kazasında mutasarrıf olduğu Toryanlı Çiftliği arazisinin demiryolu şirketi tarafından ele geçirilmiş olmasına rağmen, belirtilen bedel henüz tam olarak ödenmemiştir. Ayrıca, söz konusu arazinin statüsü hakkında tam bir netlik sağlanmış ve Madam Tutu Zaharapulo tarafından sunulan dilekçenin, belirli ifadelerle desteklenmesiyle dava açılmıştır.⁴⁵⁰ Bu dilekçe ile demiryolu güzergahı üzerindeki yerler, arazide bulunan taşlar, inşaat için izinsiz olarak kullanılmıştır. Ancak, bu tarım arazisi üzerindeki işler, ziraata uygun olarak yapılmamıştır. Bu durumda, yasal hükümler doğrultusunda, yetkililer tarafından belirlenecek nitelikli uzmanlar aracılığıyla, söz konusu arazinin gerçek değerini belirlemek ve oluşabilecek zarar ve kayıpları önlemek için bir inceleme yapılması gerekmiştir. Bu inceleme sonucunda, mağduriyet derecesi ve olası zararlar tespit edilmiş ve gerekli adımlar atılmıştır. Tarafların belirleyeceği bir hakem aracılığıyla, demir hattında lokomotifin tarladaki otları ezip ezmediğine dair bir inceleme yapılmış ve olası zararlar tespit edilmiştir. Bu süreç, Madam Tutu Zaharapulo tarafından sunulan dilekçeyle başlamış ve sonuç, tarafların hakem kararına uygun olarak belirlenmiştir.⁴⁵¹

Geyikler nahiyesine kadar uzanan Aydın Demiryolu güzergahında bulunan tarlaların istimlâk edilmesinde, her iki dönümden fazla olan yerlerin bir dönümlük kısmı alınmış ve bedelleri belirlenmiştir. İlgili toprak sahiplerinin haklarına yönelik

⁴⁴⁷ BOA, T.DMİ., 982/67.

⁴⁴⁸ BOA, T.DMİ., 982/67.

⁴⁴⁹ BOA, T.DMİ., 983/72.

⁴⁵⁰ BOA, DH.MKT., 1738/117.

⁴⁵¹ BOA, DH.MKT., 1683/48.

belirli bir etkinin olacağını ve bu konuda bir icra sürecinin başlatılacağı ifade edilmiştir. Ayrıca bu konuyla ilgili bazı hususlara atıfta bulunarak, ilgili kişilerin dikkatini çeken bir telgrafla bildirmiştir.⁴⁵²

İzmir Demiryolu istasyonu çevresinde belirtilen yerde bir bostanın belediye tarafından gerekenden fazla istimlâk edilmesi ve arazi üzerine yapı malzemelerinin konulmasına yönelik bir şikayet üzerine, bu bölgenin istimlâk edilerek gaz deposu olarak kullanılması kararlaştırılmıştır.⁴⁵³ Bu arazide bin dört zîra alan şirket tarafından gaz deposu inşa edilmesi amacıyla istimlâk edilmiş ve Takuhi Hatun tarafından bu arsanın tasarruf edildiği iddia edilmiştir.⁴⁵⁴ Nezarete bu durum bildirilmiş olmasına rağmen işlem kanunlar çerçevesinde uygulanmıştır. Ancak, arsanın istimlâk tarihi ve bedeli hakkında bilgi eksikliği bulunmuştur. Ayrıca istasyonu yakınında bulunan bostanın bir kısmının gaz deposu inşa edilmesine karşı çıkan Teferhi bint-i Kırkor hukuka uyulması ve alanın korunması talebinde bulunmuştur.⁴⁵⁵ Kararın Arazi Kanunu'nun ilgili maddeleri doğrultusunda alındığı ve herhangi bir usulsüzlüğün olmadığı belirtilmiştir. İstimlâk süreci, istimlâk nizamnamesindeki birinci faslın ikinci maddesi ve arazi kanunun ikinci faslının on üçüncü maddesi uyarınca yürütülmüştür.⁴⁵⁶

Bahsedilen arsa belediye tarafından istimlâk edilmiş ve Takuhi Hatun'a istimlâk edilen arsa bedeli banka şubesine teslim edilmiş ve söz konusu depo inşaatının başlangıcı belirtilen tarihlerde olduğu ifade edilmiştir. İstimlâk işlemi ve bu konudaki muameleler hakkında Belediye İdaresi tarafından düzenlenen kararnamenin ilgili belge ile birlikte sunulduğu bildirilmiştir. İstimlâke 22 Temmuz 1889 tarihinde başlanmış ve bu sırada Takuhi Hatun Dahiliye Nezaretine müracaat ederek şikayette bulunmuştur. Bunun sonucunda söz konusu arsanın istimlâk kıymetinin belirlenmesi gerektiğine dair nezarete yazı yazılmıştır. Nezaretin görevlendirdiği heyet, 1826 kuruş bedel önermiş ve bu bedelin Takuhi Hatun'a ödenmesi kararlaştırılmıştır. Ancak, Takuhi Hatun bu öneriyi reddetmiş ve ödemenin İzmir Ziraat Banka Şubesine yapılmasını kabul etmemiştir.⁴⁵⁷

⁴⁵² BOA, DH.MKT., 1668/63.

⁴⁵³ BOA, DH.MKT., 2541/19.

⁴⁵⁴ BOA, ŞD., 1575/29.

⁴⁵⁵ BOA, DH.MKT., 2131/110; 2108124.

⁴⁵⁶ BOA, ŞD., 1575/29, s.6.

⁴⁵⁷ BOA, ŞD., 1575/29.

3.5.2. Anadolu Demiryolu Hattı ve Yapılan Diğer İstimlâkler

Osmanlı Devleti, İstanbul’u Bağdat’a bağlama planları yapmış ancak yeterli finansmana erişememiştir. İngiliz ve Fransızlar ise kendi kolonilerine giden en kısa yolu Osmanlı toprakları üzerinde inşa etmek istemişlerdir. Osmanlı Devleti, daha önce İngiliz ve Fransız sermayeli demiryolu projelerinde olumsuz deneyimler yaşamıştır. Sultan II. Abdülhamid, Osmanlı İmparatorluğu’nun demiryolu inşaatında Fransız ve İngiliz tekeline kırmayı amaçlamıştır. Aynı dönemde, Almanlar da Osmanlı topraklarında imtiyazlar elde etmek için çaba sarf etmişlerdir. Anadolu demiryollarının yapımında Alman sermayesi kullanılarak Haydarpaşa-İzmit-Eskişehir-Ankara ve Eskişehir-Konya hatları oluşturulmuştur.⁴⁵⁸

Alman Mühendis Wilhelm Von Pressel, 1871 yılında İstanbul’a davet edilmiş ve Asya Osmanlı Demiryolları Müdürlüğüne atanmıştır. Sultan Abdülaziz, Wilhelm Von Pressel’den Bağdat’a kadar uzanacak bir demiryolu projesi hazırlanmasını istemiştir. 1872-1873 yılları arasında Wilhelm Von Pressel, İstanbul’dan Basra’ya kadar uzanacak olan 4.670 kilometrelik bir demiryolu projesini hazırlamıştır. Projenin maliyeti kilometre başına 90.000 frank olarak belirlenmiştir.⁴⁵⁹

Devlet adına 1880 yılında, Haydarpaşa-İzmit hattını 92 kilometrede tamamlayan Wilhelm Von Pressel, bu hattı işletemeyince, bir İngiliz grubuna satmıştır. Daha sonra 1888 yılında ise hattı Alman Alfred Von Kaulla’ya satılmıştır.⁴⁶⁰ Osmanlı Devleti ve Deutsche Bank’ı temsil eden Alfred Von Kaulla arasında yapılan 29 Eylül 1888 tarihli sözleşmeyle Almanya, 6.000.000 frank karşılığında Haydarpaşa-İzmit Demiryolunu satın aldıktan sonra Ankara’ya kadar uzatma imtiyazını da elde etmiştir.⁴⁶¹ Alfred Von Kaulla Alman sermayesiyle Anadolu Demiryolları Şirketi’ni 4 Mart 1889’da kurmuş ve inşaaata başlamıştır. 1890 yılında Arifiye’ye, 1892 yılında Eskişehir’e ve 1892 yılının aralık ayında Ankara’ya ulaşan 263 kilometrelik hat, Haydarpaşa-İzmit hattıyla

⁴⁵⁸ Esin Kahya, “Türkiye’de İlk Demiryolları”, *Belleten*, Cilt 52, Sayı 202, Nisan 1988, s.212-213.

⁴⁵⁹ Ufuk Gülsoy, *Kutsal Proje Ortadoğu’da Osmanlı Demiryolları*, Timaş Yayınları, İstanbul 2020, s.227.

⁴⁶⁰ Ziya Gürel, “Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk VIII”, *Belleten*, Cilt 52, Sayı 205, Aralık 1988, s.1707-1708.

⁴⁶¹ Nesrin Kanberoğlu, “Osmanlı Devleti’nin II. Meşrutiyet Dönemi Demiryolu Politikaları 1908-1914”, *VAKANİVÜS Uluslararası Tarih Araştırma Dergisi*, Cilt 3, Ekim 2018, s.161-162.

birlikte toplamda 468 kilometreye ulaşmıştır. Böylece İstanbul-Ankara Demiryolu hizmete açılmıştır. Şirketin belirlenen zamandan önce inşaatı tamamlamasıyla birlikte, Bâbîâlî 13 Şubat 1893 tarihinde Ankara-Kayseri ve 15 Şubat 1893 tarihinde de Eskişehir-Konya hatlarını yapım imtiyazını, herhangi bir kilometre teminatı olmaksızın vermiştir. Anlaşma 33 maddeden oluşuyordu ve şartlara göre, hattın yapımına anlaşma imzalandıktan sonra dokuz ay içinde başlayacak ve dört yıl içinde demiryolu yapımı tamamlanmış olacaktır. Demiryolu yapım sürecinde ve tamamlanmasında denetleyici kurum Nafia Nezaretinde yer alan fen komisyonu olmuştur. İmtiyaz sahibi, Nafia Nezareti'ne yıllık kilometre başına 270 kuruş ödemiş ve denetimlerini Nafia Nezareti gerçekleştirmiştir. Demiryolu tek hat olarak inşa edilmiş, ancak arazi çift hat olabilecek şekilde belirlenmiştir.⁴⁶²

Anadolu demiryolu imtiyazının süresi doksan dokuz yıldır. Haydarpaşa-İzmit kısmı, her kilometre için 10.300 frank teminat, 486 kilometrelik İzmit-Ankara kısmı için 15.000 frank teminat bedeli olarak Ankara, Kütahya, İzmit ve Ertuğrul sancaklarının öşürleri gösterildi.⁴⁶³ Sonrasında hattın yapımı için 23 Mart 1889 tarihinde “*Anadolu Demiryolu Şirketi*” kuruldu.⁴⁶⁴

1892 yılında 485 kilometrelik hat tamamlandı ve ilk lokomotif Ankara'ya ulaşmıştır.⁴⁶⁵ Demiryolunun Eskişehir'den başlayıp Ankara'ya ulaşması, Osmanlı İmparatorluğu'nda Almanlara güvenin artmasını sağlamıştır. Avrupalı yatırımcıları Osmanlı topraklarında demiryolu yapmaya teşvik eden temel nedenlerden biri, “*hammadde ve pazar gereksinimleri*” olmuştur. Almanların Anadolu, Balkanlar ve İmparatorluğun diğer bölgelerinde demiryolu yapma çabaları, İngiliz ve Fransız müteşebbislerinin daha önce yaptığı gibi, Eskişehir, Konya, Ankara kesimlerinde üretilen hububatın İstanbul'a ve oradan da Avrupa'ya nakliyesini kolaylaştırmak için en önemli beklentilerinden biri olmuştur. 1893 yılında Nafia nazırı ve Anadolu Demiryolu Şirketi adına harekete geçen Alfred Kaulla'nın imzaladığı imtiyaz sözleşmesiyle, Almanlar Eskişehir-Konya ve Ankara-Kayseri güzergahlarının inşa ve

⁴⁶² Umut Akçakaya, “Bir Karış Fazla Şimendifer: Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Demiryolu Politikasının Değişimi”, *ESOGÜ Tarih Dergisi*, Cilt 5, Sayı 1, Mayıs 2022, s.35-36.

⁴⁶³ Hashim Totonji & Özlem Gülenç İğdi, “Anadolu Demiryolu Hattının Ankara'ya Ulaşması ve Açılışı”, *ASEAD*, Cilt 6, Sayı 4, Nisan 2019, s.286-287.

⁴⁶⁴ Ahmet İlyas, “Ulus-Devletin Anadolu'ya Taşınmasında Demiryolları”, *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Sayı 59, Ekim 2023, s.59.

⁴⁶⁵ Kemal Beydilli, “Bağdat Demiryolu”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 4, İstanbul 1991, s.443.

işletme yetkisini elde etmiştir. Osmanlı Devleti, demiryolu hattını daha fazla genişleterek Bağdat’a kadar uzatmayı arzulamıştır.⁴⁶⁶

Eskişehir-Konya ve Ankara-Kayseri demiryolları sözleşmesi, tekrar Deutsche Bank liderliğindeki kumpanyanın aldığı İzmit-Eskişehir-Ankara hattı imtiyaz şartlarıyla neredeyse benzer koşulları içermiştir. İmtiyaz vadesi doksan dokuz sene olarak belirlenmişti, şirket yapım ve işletme için Osmanlı ülkesinden ithalat ve ihracatta her çeşit gümrük vergisinden muaf tutmuştur. Demiryolu hatlarının yapımı ve müstemilat yapımlarında imtiyaz süreci boyunca, mülk ve kaynağıyla birlikte gelirler üzerinden vergi tahsili gerçekleşmiştir. Ayrıca, imtiyaz sahibinin tedavüle çıkaracağı hisse makbuzlarına dair herhangi bir vergi alınmamıştır. Buna ek olarak şirkete, demiryolunun her iki tarafında bırakılan yirmişer kilometrelik arazi içerisinde taş ocağı, maden ocağı ve kum ocaklarını güzergah boyunca var olan mirî arazileri kullanma ve özel arazileri de istimlak kanunu esas alınarak mübayaa yetkisi verilmiştir. Kumpanya demiryolu yapımı için gereken kereste ihtiyacını güzergah boyunca var olan ormanlardan tedarik edebilmiştir.⁴⁶⁷

Şirket belirlenen süre içinde demiryolu güzergahının keşif işlemlerini tamamlayarak keşif haritalarını nezarete sunmakla yükümlüydü. Bu kapsamda, demiryollarının 200 kilometrelik bölümler halinde harita ve layihalarını hazırlayıp inşaaata başlaması gerekiyordu. Şirketin harita ve layihaları nezarete teslim ettikten sonra üç ayın sonunda ilk olarak 200 kilometrelik demiryolu yapımına başlaması gerekiyordu. Aksi durumda, uyarı ve ilave süre alacaktı. Ancak, bu ek süre içinde de inşaaata başlamazsa, imtiyaz anlaşması otomatik olarak feshedilecek ve kumpanyanın herhangi bir itiraz hakkı bulunmayacaktı. Osmanlı Hükümeti, teminat akçesini geri ödemeyecekti. Bunun dışında, nezaret yetkilileri, inşaat süreci boyunca ve demiryolu yapımı tamamlandıktan sonra teslim işlemleri veya hattın işletmesi sırasında daima denetim ve teftiş yetkisine sahip olacaktı. İnşaatın tamamlanması için 8 yıllık bir süre belirlendi.⁴⁶⁸ Eskişehir ve Konya arasında dört yüz kırk dört kilometrelik hattan dolayı

⁴⁶⁶ Sinan Miser, “Osmanlı’dan Cumhuriyete Demiryolları Politikaları”, *Ankara Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 2, Sayı 4, Haziran 2019, s. 15-16.

⁴⁶⁷ Ufuk Gülsoy, *Osmanlı’da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu “Osmanlı Devrinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları”*, Çamlıca Yayınları, Editör: Vahdettin Engin- Ahmet Uçar- Osman Doğan, İstanbul 2012, s.299.

⁴⁶⁸ Yonca Kösebay Erkan, *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması*, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü (Doktora Tezi), İstanbul 2007, s. 335-36.

her kilometre için verilen 13.800 franklık teminat için Trabzon ve Gümüşhane'nin öşürleri karşılık gösterildi. Ankara ve Kayseri demiryolunun her kilometresi için istenilen teminat ise daha sonraya bırakıldı.⁴⁶⁹

Hükümet yetkilileri ile kumpanya arasında yapılan görüşmelerde kilometre teminat sürecinin belirlenmesinde anlaşmazlık ortaya çıkmıştır. Ticaret ve Nafia Nazırı Mahmut Celaleddin Paşa ve Dr. Kurt Zander vasıtasıyla 15 Mart 1893 tarihinde yapılan görüşmede, kumpanya Osmanlı ekonomisinin yaşadığı buhranı da dikkate alarak kilometre teminatının 5.000 frankı aşan miktarın feragat etmeye rıza göstermiştir. Bu hat, dört yüz kırk beş kilometre dört yüz kırk üç metre yirmi beş santimetre uzunluğunda ve başlangıç yeri Eskişehir Demiryolu olarak belirlenmiştir. Almanlar tarafından geçekten çok başarılı bir şekilde yapılmıştır. Yapım çalışmaları, 1893 yılında önce Eskişehir'de başlamış olasına rağmen, hat boyunca kolera salgının yayılması nedeniyle kısa süreli bir ara vermek zorunda kalınmasına rağmen, ilerleyen süreçte süratli ve kesintisiz olarak devam etmiştir. Özellikle, Eskişehir'den başlayıp Kütahya'ya kadar gelen yetmiş yedi kilometrelik hat, Demiryolları Müdürü Hayri Bey'in başkanlığında kurulan heyet bölgeye ulaşip son kontrolleri yaptıktan sonra resmi kabul işlemleri yapılarak işletmeye açılmıştır. Kütahya ve Afyon arasındaki demiryolu yaklaşık olarak 59 mil, 1894 senesinde Afyon'dan başlayıp Akşehir'e kadar olan demiryolu ise 61 mil olup yıl sonunda ise tamamlanıp işletmeye açılmıştır. 26 Mayıs 1894 tarihinde Akşehir-İlgın arasındaki hattın açılışı gerçekleşmiştir. Hatların tamamlanması ve Konya'ya varması 29 Temmuz 1896 tarihinde tamamlanmış ve bu hattın genel maliyeti 445.000.000 akçe tutmuştur.⁴⁷⁰

Almanlara Konya'dan ileriye doğru demiryolunu devam ettirme imtiyazı verilirken, Fransızlara sadece Kasaba hattını Afyon'a kadar devam ettirmeyi değil ayrıca Suriye Şam, Humus ve Halep demiryolu yapım imtiyazı verilmiştir.⁴⁷¹

Dört yıl önce Eskişehir ve çevresindeki istasyon bölgesinde, demiryolu şirketi tarafından kullanılmak üzere istimplâk edilen arazi, yollar ve çiftlikler arasındaki ana yolları üzerinden geçişi engellemiştir. Ancak, karadan ilerleyen bir ana yolun istikameti boyunca, demiryolu şirketine istimplâk edilen arazi dışında, dışarıdan iki yol

⁴⁶⁹ Kahya, "Türkiye'de İlk Demiryolları", s. 42.

⁴⁷⁰ Atam, *Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti*, s.389.

⁴⁷¹ Atam, *Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti*, s.400.

ile ulaşım sağlanan ve belirtilen çiftlik caddesine yönlendirilmiş olan arazinin, hükümet tarafından alınan karar ile ulaşımı sağlanmıştır.⁴⁷²

Eskişehir istasyonu yakınındaki çiftliklere ait ve kamuya açık olan yolların Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından kapatılması ve bu durumdan zarar gören trenlerin durdurulması hakkında, halk ve muhtar tarafından yapılan şikayetler üzerine Ticaret ve Nafia Nezareti'nden alınan belgeye dayanarak, Eskişehir'deki demiryolu istasyonu için istimlâk edilen araziye şirketin kullanması hakkında bir karar verilmiş ve şu anda demirhane olarak kullanılan yerin yanındaki yolun da bu şekilde kullanılması ve kapatılması gerektiği belirtilmiştir. Ancak, söz konusu demiryolu tarafından işgal edilen arazinin, nezaret tarafından sadaka yolunda kullanılan yerlerden biri olduğu ve kamuya açık olan bir yolun şirket tarafından kapatılması işleminin halkın çıkarlarına ters düşeceğine işaret edilmiştir. Yine de, demiryolu için gerekli olan arazinin belirlenmiş olması nedeniyle, bu arazinin dışında kalan yerlerin kullanılmasının yasaklanması gerektiği ve demiryolu alanının dışında tesislerin kurulması ve inşası gerektiği belirtilmiştir. Bu nedenle, ilgili nezaretlere bu konuda gerekli bildirimlerin yapılması gerektiği vurgulanmış. Ayrıca, demiryolunun ikinci kısmının şirketin ifadesine göre tamamlandığı belirtilmiş ve bu işlemin tamamlanması için gerekli olan işlemlerin yapılması istenmiştir.⁴⁷³

Eskişehir Demiryolu projesi için ayrılan arazinin sınırları şirket tarafından ihlal edilmiş ve bu araziye ait tarla ve çiftlikler, demirhane bölgesinde bulunan ve hem özel hem de kamu açık olan yollara doğru yönlendirilmiştir. Ancak, hükümet ve mahalle sakinleri arasında kararlaştırılan caddeye yönlendirilen yol için herhangi bir açıklama yapılmadığından dolayı, mahalle sakinleri ve yönetim arasında şikayetler çıkmıştır. Hüdavendigar Vilayeti'nde yapılan incelemeler sonucunda, diğer ticaret konularını devlet yetkililerine sunan Ticaret ve Nafia Nezareti, şirket tarafından işgal edilen arazinin tespit edildiğini bildirilmiştir. Bu arazi, resmi haritalarda belirtilen mahallerden oluşmuştur. Tanımı halk tarafından yapıldığı ancak bu mahallede bir tarif bulunmadığına dair bir belirti olmadığı, aynı zamanda haritada bir işaret bulunmadığı belirtilmiştir. Ancak, eğer belgeler ve tespitler ilgili mahallede yapılan ölçümlerle uyuyorsa, bahsedilen yerin özel olarak belirlenmiş bir meydana ve caddelere işaret

⁴⁷² BOA, BEO, 511/38296, s. 2.

⁴⁷³ BOA, BEO, 511/38296.

edildiği ve şirket tarafından kontrol edildiği ifade edilmiştir. Caddenin şirket tarafından kontrol edilmesiyle birlikte, demiryolu için resmi bir emir olmaksızın meydanın ve yolun özelliklerinin değiştirilmediği belirtilmiştir. Belediye, mülk sahipleri ve demiryolu şirketinin haklarını ve menfaatlerini korumak için adil bir soruşturma yapılması gerektiği sonucuna varmıştır. Nafia Nezareti ve Hüdavendigâr Vilayeti için atanacak mühendisten oluşan bir heyet tarafından, mahalli durumu, mülklerin ve sınırların durumunu gösteren bir harita hazırlanarak, özel bilgilerle birlikte düzenlenen kayıtlar, Dahiliye Nezareti tarafından incelenmiş ve kayıtların ilgili vilayete ulaştırılması için ilgili Defter-i Hakanî Nezareti icra edilmiştir. Bu işlem Nezaret Müşaviri tarafından tebliğ ve işlem görmüştür.⁴⁷⁴

Eskişehir Demiryolu için istimlâk edilen arazi hakkında bir inceleme yapılması gerektiği belirtilmiştir. Nafia Nezareti ve Devlet Tanzimat Dairesi kararıyla hazırlanan resmi tezkire esas alınarak araştırma için bir mühendis ve Defter-i Hakanî memuru görevlendirmiştir. Hüdavendigâr Vilayeti'ne gönderilen telgrafta, gönderilecek memurların orada birkaç gün kalacakları belirtilmiş ve bu süre zarfında malumat toplamalarının yeterli olacağı vurgulanmıştır. Ancak, bu memurlara bilgi toplama işleri ve gerekli olan masrafların karşılanması için Ticaret ve Nafia Nezareti'yle yapılan yazışmada memurlara yolluk verilmesi ve bunun karşılanması gerektiği vurgulanmıştır. Şûrâ-yı Devlet kararına dayanılarak, Dahiliye Nezareti tarafından memurların atanması ve görevlendirilmesi konusunda, atanacak memurların işlemleri ve yollukları hükümet hazinesinden karşılanması kararı alınmıştır. Kararnamenin 19. maddesi belirli bir memuriyet merkezine ve vilayetçe özel olarak belirlenen memuriyetlere ilişkin olarak, kendi vilayet sınırları içinde görev yapan memurlara sadece yolluk ödenmesi gerektiği belirtmiştir. Ancak, bu kurala istisna oluşturacak durumlar kararnamenin 26.maddesi uyarınca yapılan başvurularla değerlendirilmiştir. Sonuç olarak, memurların yürüttüğü soruşturmada anlaşmazlık yaşandığı ve memurlar için yolluk olarak ayrılan miktarın haksız çıkarılan tarafa ödenmesi Dahiliye Nezareti tarafından yapılan soruşturma sonucunda önerilmiştir. Soruşturma memurları, mevcut memur statülerine göre sadece yolluk alacakları ve günlük ücret almayacakları için,

⁴⁷⁴ BOA, BEO, 738/55317.

bu durumun Hüdavendigâr Vilayeti, Nafia Nezareti ve Defter-i Hakanî Nezaretlerine bildirilmesi gerekmiştir.⁴⁷⁵

Konya Ereğlisi'ndeki demiryolu istasyonunun kurulduğu bölgede, 80 dönümlük arazi için şirket tarafından 1600 lira teklif edilirken, istasyon inşa edildikten sonra arazi için daha yüksek bir değer belirlenmiştir. Bu noktada, en azından tahmini fiyat tespiti yapılmadan önce belirlenen fiyatın ne kadarının uygun olduğu belirlenmemiştir. Sonuç olarak eski Kaymakam İbrahim Hakkı Efendi'nin arazi tapusu için Hacı İbrahim Efendi'ye 50 lira ve ikramiye olarak da 90 lira vermiştir. Böylece devir işlemleri gerçekleşmiştir. Ancak, kazaya bağlı arazinin verimli olması ve demiryolu şirketinin istimlâk etmesi sonucunda arazi için komisyon tarafından gümüş karşılığı takdir edilmiştir. Fakat, bu komisyon söz konusu araziye 1600 lira değer biçtiği halde önceki kaymakam ile tapu katibinin haksız bir şekilde işlerini yürütmesi, mülk sahibini mağdur etmiştir. Bu haksızlık ve zalimlikle ilgili detaylar, yüksek makamlara tekrar tekrar bildirilmiş, önemli bir mesele olan arsanın, gereken değeri verilmeden, resmi olarak kaydedilmediği belirtilmiştir.⁴⁷⁶

Konya Demiryolu hattında, Almanya vatandaşları adına hiçbir emlâk ve arazi istimlâk edilmemiştir. Ancak, demiryolu şirketi hattın Konya'ya kadar uzatılmasından sonra istasyon yakınında ve sözleşme şartları çerçevesinde, şirketin gerekli gördüğü malzemelerin ve hat boyunca tüm ihtiyaçların karşılanması için gereken istimlâk arazisini belirlemiştir. Konya ili nahiyelerine ait arazi müstemilatından olan 156 kıtanın, 2227 dönüm arazinin, 2 evlik ve 19 zira arazinin, zamanında belirlenmiş bir değerle şirket adına istimlâk edildiği vergi dairesi kayıtlarından ve yapılan araştırmalardan anlaşılmıştır. Ayrıca, hattın geçtiği bölgelerde benzer istimlâk alımlarının olduğu belirtilmiştir.⁴⁷⁷

Haydarpaşa demiryolu Sahrayı Cedid'de bulunan, Erenköy olarak adlandırılan bu arazinin demiryolu kullanımı için genişletilmesi gerektiği ve şirket, bu konuda herhangi bir sorun meydana gelmeden istimlâkinin yapılmasını istemiştir. Nafia Nezareti veya demiryolu şirketiyle iletişime geçerek bu sürecin nasıl ilerleyeceğini öğrenmek önem arz etmiştir. Belediye meclisinde görev yapacak komisyonların

⁴⁷⁵BOA, BEO, 850/63729; ŞD., 1206/54.

⁴⁷⁶BOA, DH.MKT., 2690/97.

⁴⁷⁷BOA, Y.PRK.UM., 48/74.

oluşturması ve bu komisyonlara atanacak yetkililerin belirlenmesi için gerekli prosedürlerin yerine getirilmesi gerekmiştir. Bu durumda, ilgili mercilere başvurarak sürecin nasıl işlediği ve hangi adımların atılması gerektiği hakkında detaylı bilgi almak önem arz etmiştir. Şehremanetinden gelen bir bilgilendirme üzerine, nezaretin yetkilileri tarafından atanacak memurların tayini ve göreve başlatılması için izin talep etmeleri gerekmiştir. Bu süreçte şehremanetinin talimatları doğrultusunda hareket edilmiştir.⁴⁷⁸ Şer'i hükümlere uygun olarak görevlerin verildiği ve ilgili muamelenin tamamlanması gerektiği belirtilmiştir.⁴⁷⁹ Defter-i Hakanî Nezaretine ve Maliye Nezaretine işin detayları hakkında bilgi verilmesi üzerine, demiryoluna eklenmesi gereken arazinin sahipleri ve demiryolu şirketi arasında anlaşmazlık olmaması sebebiyle, bu konuda karar almak üzere belediye meclisi tarafından henüz bir komisyon atanmamıştır. Fen İşleri Dairesi ve Ticaret ve Nafia Nezareti gibi ilgili birimlerden gerekli memurların atanması için yazı gönderilmiştir. Böylece, meclis komisyonuna baş katip olarak Bahri Efendi'nin atanması gerektiğini belirtilmiştir. Bu atanmanın, demiryolu arazisinin kullanımı için gerekli olan izinlerin ve düzenlemelerin yapılması sürecinde önemli bir adım olduğu belirtilmiştir.⁴⁸⁰

Demiryolu güzergahının genişletilmesi için istimlâk edilen araziden dolayı mülk sahipleri ve demiryolu şirketi arasında anlaşmazlık yaşanmıştır. Bu nedenle, Nafia ve Ticaret Nezaretine, belirli bir harita örneği ile birlikte arazinin kullanımıyla ilgili bilgi verilmesi gerektiği belirtilmiştir.⁴⁸¹ Nafia Nezareti keşif haritasıyla arazinin istimlâki için şirketin gerekli düzenlemeleri gerçekleştirmesini, usul ve nizamlara uygun olarak hareket etmesini ve ilgili nezaret tarafından verilen talimatların yerine getirmesini önemle vurgulamıştır. Arazinin İstimlâki için belediye meclisi tarafından komisyon atanmıştır. Komisyondaki kişiler, Mühendis Mehmet Efendi, Mustafa Bey ve Ahmet Hulusi Efendi olarak belirlenmiştir. Ayrıca Fen İşleri Dairesi'nden memurların atanması gerektiği belirtilmiş ve ilgili komisyonun göreve başlaması için memurların atanması tamamlanmıştır.⁴⁸²

Ticaret ve Nafia Nezaretinden gelen yazı da, Dahiliye Nezaretinin, Şehremaneti ile haberleşme içinde olduğu ve Şûrâ-yı Devlet'e sunulmak üzere tezkirenin

⁴⁷⁸ BOA, DH.MKT., 1793/59.

⁴⁷⁹ BOA, DH.MKT., 1799/20.

⁴⁸⁰ BOA, DH.MKT., 1801/141.

⁴⁸¹ BOA, DH.MKT., 1783/27; 1813/24.

⁴⁸² BOA, ŞD., 757/35.

hazırlanıldığını ifade edilmiştir. Demiryolu arazisinin istimlâki için gerekli izinlerin alınması ve yasal düzenlemelerin yapılması sürecinde ilgili nezaretler arasında yazışmalar ve işbirliği sağlanmıştır. Bu süreçte, devlet organlarının koordineli bir şekilde hareket edip gerekli adımların atılması ve yasal prosedürlerin takip edilmesi önem arz etmiştir. Dahiliye Nezareti tarafından incelenen belgeler ve komisyon tarafından yapılan araştırmalar sonucunda, istimlâk edilecek araziler belirlenmiştir. Bu arazilerden Osman Bey'in mutasarrıfı olduğu bağlardan dönüm başına 60, Hasan ve Emin Beylerin sahip olduğu bağlardan dönüm başına 45 ve Topaloğlu Ahmet Ağa'nın bağlarından dönüm başına 50 lira değerinde olduğu tespit edilmiştir. İstimlâk edilecek olan arazilerin değerinin tespiti için yapılan keşifler sonucunda, dönüm başına belirli bir kıymetin takdir edildiği ve bu değerlere göre işlemlerin yapılacağı açıklanmıştır. Bahsedilen bağların değerlerinin aslından daha yüksek olduğu fakat Erenköy'e nakledilmesi nedeniyle sahiplerinin mağduriyetinin telafi edilmesi amacıyla, sahiplerinin onur ve itibarlarını artırarak bu süreçten kazançlı çıkmaları sağlanmıştır. Bu nedenle, arazi sahiplerinin alacakları bedeller belirlenmiş ve ilgili haritalarla birlikte kamuya duyurulmuştur. Bu adım, mülk sahiplerinin kayıplarının telafi edilmesi ve adil bir şekilde tazminat almaları için atılmıştır. Bu tür durumlarda, mağduriyetlerin en aza indirgenmesi ve tüm tarafların haklarının korunması önemlidir.⁴⁸³

3.5.3. Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı ve Yapılan İstimlâkler

4 Ağustos 1871 tarihinde Mudanya ile Bursa arasında bir demiryolu inşa edilmesi kararlaştırılmıştır.⁴⁸⁴ Fakat bu hattın inşasına 1873 yılında başlanılmış ve devlet tarafından gerçekleştirilmesi uygun bulunmuştur.⁴⁸⁵ Mudanya-Bursa demiryolu da dahil olmak üzere toplamda 667 kilometre uzunluğunda bir hat için gerekli olan 1.826.000 ve 726.000 akçenin hatların geçeceği güzergahlardan karşılanmasına karar verilmiştir.⁴⁸⁶ 1874 senesinde, hattın geçeceği güzergahın keşif çalışmaları Bursa'ya kadar olan kısmı bitmiştir. Ancak, ekonomik sıkıntılar sebebiyle kırkinci kilometre de inşaat durdurulmuş ve yarım kalan hattın yapılması için 21 Şubat 1891 tarihinde 99

⁴⁸³ BOA, ŞD., 757/35.

⁴⁸⁴ Engin, "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", s.465.

⁴⁸⁵ Birol Hasanbat, *Edirne-Kırklareli-Tekirdağ İlleri Sınırları Dahilindeki Tarihi İstasyon Binaları*, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), Kayseri 2018, s.35.

⁴⁸⁶ Mustafa Yazıcı, *Mudanya-Bursa Demiryolunun Yapımı ve İşletmesi (1873-1908)*, Nilüfer Belediyesi Bursa, Bursa 2014, s.42.

yıllık bir süreyle Georges Nagelmackers'e imtiyaz verilmiştir. Orient Express'in sahibi olan Yataklı Vagonlar ve Büyük Ekspres Kumpanyası Genel Müdürü Georges Nagelmackers 1980 senesinde Osmanlı Devleti'ne sunduğu sözleşmeye göre demiryolu güzergahını dar bir hat üzerinde döşemiş, var olan ekipman ve araçlarla demiryolu işletilmesi için kumpanya hazineye 30.000 Osmanlı altını vermiştir.⁴⁸⁷ 8 Haziran 1891 tarihinde yapımına başlanılmış ve güzergahta birkaç değişiklik yapılmıştır. Demiryolu bitimiyle birlikte 16 Haziran 1892 tarihinde Erkan-ı Harbiye'den Ferik Şakir ve Nafia Nazırı Tevfik Paşa tarafından 18 Haziran 1892'de faaliyete geçmiştir.⁴⁸⁸ Osmanlı Devleti, Şirkete hat için kilometre teminatı vermemiştir. Hattın tamamının uzunluğu 41 kilometre 780 metre olup, hat boyunca ise "15 demir köprü, 14 kargir köprü, 92 menfez ve 6 istasyon" yapılmıştır.⁴⁸⁹

Mudanya-Bursa Demiryolu için şirket tarafından arazi istimlak edilmek üzere başvurulmuş arazi emlak-i emiriye defterine dahil edilmiştir. Bahsi geçen arazi Defter-i Hakanî Nezareti kayıtlarında bulunduğu, vilayetin gereken belgeleri ilgili deftere kaydettiği belirtilmiş ve belgelerin hazineye gönderilmesi için resmi bir talepte bulunmuştur. Mudanya-Bursa Demiryolu için şirketin arazi istimali için gerekli belgeleri düzenlendiği belirtilmiştir. Nafia Nezareti tarafından toplam 36 kıta arazi için senetler düzenlenmiş ve bunlardan dört kıtanın hazineye tanzimi yapılmıştır. Şirket adına düzenlenen on üç senettin sahipleri ile on dokuz senettin geçici sahipleri, nezaret tarafından tayin edilmiştir. Tüm bu süreçlerin usulüne uygun olarak gerçekleştiği ve hazine adına düzenlenen belgelerin tamamının teyit edildiği ifade edilmiştir.⁴⁹⁰

Hüdavendigâr Vilayeti'ne bağlı olan Balta Çiftliği kısmında geçen demiryolu arazisi yirmi bir kilometre uzunluğu boyunca devam etmesinden dolayı istimlak edilmesi gereken arazi miktarını belirlemek için yapılan keşifler sonucunda harita hazırlanmıştır. Arazinin bedeli Nafia Nezaretine teslim edildiği şirket tarafından beyan edilmiştir.⁴⁹¹

⁴⁸⁷Yazıcı, *Mudanya-Bursa Demiryolunun Yapımı ve İşletmesi (1873-1908)*, s.60-61.

⁴⁸⁸ Atam, *Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti*, s.390.

⁴⁸⁹ Yazıcı, *Mudanya-Bursa Demiryolunun Yapımı ve İşletmesi (1873-1908)*, s.80.

⁴⁹⁰ BOA, BEO, 4355/326560.

⁴⁹¹ BOA, Y.PRK.SRN., 3/85.

3.5.4. Bağdat Demiryolu Hattı ve Yapılan İstimlâkler

İzmit-Eskişehir-Ankara Demiryolu inşa ve işletme imtiyaz hakkını 1888 senesinde Almanlara verilmiştir. Bu imtiyaz anlaşması çerçevesinde, Osmanlı Devleti, Deutsche Bank öncülüğünde kurulan Anadolu Demiryolları Kumpanyasına Haydarpaşa ve Ankara demiryolunu inşa etme yetkisini vermiştir. Böylece 1889 senesinde Anadolu Demiryolu Şirketi resmen kurulmuş ve demiryolu inşaatına başlanmıştır. İzmit-Eskişehir-Ankara Demiryolu hattı kısa bir zamanda tamamlanmış ve 1892 senesinde kullanıma açılmıştır. Ardından 1893 senesinde, Ankara-Kayseri Demiryolu, Eskişehir- Konya Demiryolu imtiyazları da Almanlara verilmiştir.⁴⁹²

Bağdat Demiryolu projesi, 23 Aralık 1899 tarihinde imzalanan bir ön anlaşma ile başlatılmıştır. Berlin-Bağdat Demiryolu Anlaşması 1903 yılında Osmanlı Devleti'nde Nafia ve Ticaret Nazırı olan Zihni Paşa görevlendirilmiş, Anadolu Demiryolları Şirketi'nde İdare Meclisi Başkanı olan Arthur Gwinner, Genel Müdür Kurt Zander ve Yardımcısı Dr. Hugenin sorumluluğunda imzalanmıştır. İmtiyaz anlaşması, Sultan II. Abdülhamid'in onayıyla 18 Mart 1903 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Kumpanya kaynakları 45 milyon frank olarak belirlenmiş ve Osmanlı Devleti her kilometre için 15.000 frank ödeme vaadinde bulunmuştur. Almanlara verilen proje de, Anadolu Demiryolu olarak İzmit-Konya, Bağdat Demiryolu hattı içinde Konya-Basra tasarlanmıştır.⁴⁹³

Berlin-Bağdat Demiryolu projesi, Sultan II. Abdülhamid tarafından memnuniyetle karşılanmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun merkezini güçlendirmek için kaçınılmaz bir fırsat olarak görmüştür. II. Abdülhamid, demiryollarının devletin iktisadi kalkınmasını sağlayacağını ve Asya'daki toprakların savunmasını kolaylaştıracağını düşünmüştür. Sultan II. Abdülhamid'in bu düşüncesi, bahsi geçen projenin bir devlet politikası haline gelmesine yol açmıştır.⁴⁹⁴

Sultan II. Abdülhamid projeye önem vermiştir. Sadece etkili bir güçle işbirliği içinde değil, aynı zamanda iktisadi büyümenin sağlanması, parçalanmanın

⁴⁹² Erdal Korkmaz, "Türk-Alman İttifakına Giden Yolda Bağdat Demiryolu Projesi: Uluslararası Siyaset Ekseninde Bir Değerlendirme", *Genel Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Cilt 5, Sayı 10, Temmuz 2023, s.747-748.

⁴⁹³ Beydilli, "Bağdat Demiryolu", s. 443.

⁴⁹⁴ Bilal Furkan Onursal &Doğacan Başaran, "Bağdat Demiryolu Projesi Üzerinden Almanya'nın Barışçıl Nüfuz Etme Stratejisine Dair Okuma", *Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi*, Cilt 4, Sayı 2, Aralık 2020, s.335.

engellemesi ve Yakın Doğu'daki toprakların müdafaasının kolaylaşması için demiryolu vasıtasıyla meydana gelebilecek isyanların kontrol altına alınması ve savaş döneminde asker nakli için fayda sağlamıştır.⁴⁹⁵

Bağdat Demiryolu için Wüttenbergische Vereinsbank müdürü Alfred Von Kaulla ve Erkan-ı Harbiye Binbaşı Fevzi Bey hattın güzergahını belirlemek üzere görevlendirilmişlerdir.⁴⁹⁶

Bağdat Demiryolu hattının inşaatı için yapılan ön çalışmalar ve keşifler, demiryolu projesinin maliyeti 275 milyon mark olacağını göstermiştir. Ancak, Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu mali şartlardan dolayı projenin devlet eliyle hayata geçirilmesini zorlaştırmıştır. Bu nedenle, 1903 senesinde Anadolu Demiryolu Şirketi ile yapılan anlaşma aracılığıyla 99 senelik bir zaman zarfında Bağdat Demiryolu inşa ve işletme imtiyazını sahip olmuştur. Yapılan mukavelenameye göre, Anadolu Demiryolu Şirketi güzergah boyunca hatların her iki tarafında 20 kilometrelik yerlerde maden keşfi yapabilmiş, hattın inşasında kullanmak amacıyla keresteleri Osmanlı ormanlarından alabilmiş bununla birlikte demiryolu yapımında kullanmak için yurtdışından getirilen makine ve diğer malların tamamında gümrük vergisi ödemekten muaf olmuştur.⁴⁹⁷

Demiryolu inşası esnasında şirket ruhsat almadan arkeolojik kazılar yapma ve telgraf hatlarını döşeme yetkisi mukavelename aracılığıyla verilmiştir. Şirket ve halk arasında ortaya çıkan anlaşmazlıklar için Osmanlı mahkemelerine yetki verilmiştir. Bununla birlikte, Osmanlı Devleti kumpanyaya her kilometre için bir senede 15.000 frank kâr teminat vereceği ve eğer kumpanyanın kârı bu miktarın altına düşerse, geriye kalan açığın Osmanlı Devleti tarafından tamamlanacağı kararlaştırılmıştır. Bağdat Demiryolu projesinin hayata geçirilmesi için Eskişehir, Kütahya, İzmit ve Ankara sancaklarının aşar geliri karşılık gösterilmiştir. Ayrıca, Anadolu Demiryolu Şirketi Haydarpaşa ve İzmit arasında yer alan demiryolunu 50 milyon franga satın almıştır. Haydarpaşa -Ankara Demiryolu hattının yıllık kilometre kârının 15.000 frangı

⁴⁹⁵ Cenk Reyhan, "Türk-Alman İlişkilerinin Tarihsel Arka Planı (1878-1914)", *Belleten*, Cilt 69, Sayı 254, Nisan 2005, s.230.

⁴⁹⁶ Mehmet Beşirli, "Bağdat Demiryolu'nun Akdeniz Uzantısı: Toprakkale-İskenderun Demiryolu", *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, Cilt 11, Sayı 23, Şubat 2010, s.217.

⁴⁹⁷ Sayim Türkman, *Amerika Birleşik Devletleri'nin Ortadoğu Politikası ve Türkiye'ye Yansımaları (1919-1973)*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü (Doktora Tezi), Ankara 2005, s.63-64.

geçmesi durumunda, bu kârın % 25'i Osmanlı hazinesine bırakılması ve kalan kısmın ise kumpanyaya bırakılması planlanmıştır.⁴⁹⁸

Sultan II. Abdülhamid'e göre; "...Bu demiryolları İstanbul'u Medine'ye bağlayacaktı. Böylece birçok İslam memleketleri de birbirine bağlanmış ve hac tamamlanmış olacaktı." Sultan II. Abdülhamid tüm İslam halkının desteğini elde etmek istemekteydi. Çünkü, Osmanlı topraklarının dışında üç yüz milyon Müslüman yaşamaktaydı. Padişahlık yetkisi Osmanlı topraklarında, Halifelik ise, tüm İslam ülkelerinde geçerliydi.⁴⁹⁹

Bağdat Demiryolu projesi, 1898 ile 1914 yılları arasında Almanlar tarafından Deutsche Bank finansmanıyla 1037 kilometrelik bir demiryolu inşa edilmiştir.⁵⁰⁰ İstanbul'dan başlayarak 3205 kilometrelik bir hat planlanmasına rağmen, proje I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla tamamlanamamıştır. Osmanlı Devleti ve Almanya arasında 1914 yılında işbirliği antlaşması yapılmıştır.⁵⁰¹ XIX. yüzyılın ikinci yarısında askeri alanda başlayan ve Bağdat Demiryolu projesi ile devam eden işbirliği sonucu oluşan ittifak, iki ülkenin I. Dünya Savaşı'na birlikte girmesine etki etmiştir.⁵⁰²

Osmanlı Devleti, Bağdat Demiryolu projesi ile Sultan II. Abdülhamid'in otoritesini reddeden farklı bölgelerdeki isyancı eylemlere yanıt vermeyi amaçlamıştır. İngiltere'nin Mısır'a yerleşmesi ve Arap milliyetçiliğini teşvik etmesi, Osmanlı Devleti'nin bölgedeki egemenliğini sarsmaya başlamıştır. Bu durum, devletin bölgede hakimiyetini sağlamak için Bağdat Demiryolu projesini gündeme getirmesine etki etmiştir. Ortadoğu'daki kritik durum, projenin hayata geçirilmesinde İslam toplumlarını bir araya getirme düşüncesinin de etkili olduğunu göstermiştir. Bu nedenle proje, Osmanlı Devleti'nin birlik ve bütünlüğünü sağlama hedefiyle gerçekleştirilmiştir.⁵⁰³

⁴⁹⁸ Mustafa Albayrak, "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı", *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarih Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, Sayı 6, Temmuz 1995, s. 8-11.

⁴⁹⁹ Midhat Sertoğlu, *Mufasssal Osmanlı Tarihi Resimli-Haritalı*, Türk Tarih Kutumu, Cilt 6, Ankara 2011, s.3361.

⁵⁰⁰ Albayrak, "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı", s.38.

⁵⁰¹ Yavuz Özgüldür, "İttifaktan Savaşa: 2 Ağustos 1914 Tarihli Osmanlı Alman İttifak Antlaşması ve Yansımaları", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Cilt 76, Sayı 2, 2021, s.475-492.

⁵⁰² Korkmaz, "Türk-Alman İttifakına Giden Yolda Bağdat Demiryolu Projesi: Uluslararası Siyaset Ekseninde Bir Değerlendirme", s.749.

⁵⁰³ Korkmaz, "Türk-Alman İttifakına Giden Yolda Bağdat Demiryolu Projesi: Uluslararası Siyaset Ekseninde Bir Değerlendirme", s.749-750.

Bağdat kazasında tapusuz birçok arazi tespit edilmiş ve bu tür araziler için istimlâk işlemlerinin yapılması gerekmiştir. Bu bağlamda, Bağdat hattı güzergahındaki arazinin başlangıç ve bitiş noktaları belirlenmiş ilgili işlemler gerçekleşmiştir. Devlet, bu konuda hukuki düzenlemeleri ve idari işleri yerine getirmiştir. Güzergahın belirlenmesi ve hat için istimlâk edilen arazi işlemleri zor bir görev olarak ifade edilmiştir. Bu konuda, Nafia Nezareti'ne ilgili bölgeden ve diğer vilayetlerden gelen raporlar doğrultusunda, şirket tarafından güzergah projesinin henüz sunulmadığı belirtilmiştir. Ancak, anlaşmanın birinci maddesinde belirtilen hat güzergahının belirsiz olduğu bildirilmiş olmasına rağmen, söz konusu maddeye göre yapılan inceleme yetersiz olduğundan, proje henüz sunulmamıştır. Bu durumda, Nafia Nezareti'nin, şirketle yapılacak işlemlerin nasıl olacağı konusunda karar vermesi gerekmiştir.⁵⁰⁴

Bağdat Demiryolunun Konya'daki ilk kısmının inşaatına başlamak için, yapımı ve imalatıyla ilgili istimlâk işlemlerine, Kaymakam Ziya Bey'in komiserliğinde atanan mühendisin talepleri dikkate alınmıştır. Ancak, istimlâk işlemleri için sadece bir kişi tarafından denetim sağlanması yetersiz olduğundan bu konuda bir güncelleme talep edilmiştir.⁵⁰⁵ Denetim ve incelemelerin gerçekleştirilmesi, anlaşma ve teminat dışında herhangi bir işlem yapılmaması için uzmanlardan oluşan bir heyet talep edilmiştir. İstimlâk işlemlerini yerine getirmek için bu heyete başkanlık etmek üzere miralay rütbesindeki bir yetkili atanmış, Karahisar Konya bölümü için komiser olarak Hendese Mektebi mezunu Kadir Bey ile Seyid Efendi atanmıştır. Mukavelename gereği kilometre başına ödenecek masrafların denetimi için atanmış olan Sinan Bey'in belirlediği miktarlarla ilgili olarak Halid Bey'e üç bin kuruş ve askeri işleri için gizli olarak bin iki yüz kuruş, Rauf Bey'e komiserlik maaşına ek olarak iki yüz iki kuruş, Ferit Bey'e özel denetim maaşına ek olarak beş yüz kuruş, ve Reşit Efendi'ye bin kuruş verilmiştir.⁵⁰⁶

Kütahya istasyonu çevresinde yer alan ve önceden Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi tarafından istimlâk edilen arazide parmaklık bulunmamıştır. Ancak, şirket tarafından sonradan çevresine parmaklık çekilerek halkın girişine izin verilmeyen bir ibadet yeri hakkında yapılan yazışmaların raporları incelenmiştir. Bu konuda, şirketin

⁵⁰⁴BOA, DH.MKT., 2618/1.

⁵⁰⁵ BOA, I.HUS., 107/101.

⁵⁰⁶ BOA, I.TNF., 12/41.

söz konusu ibadet yerine olan müdahalesini engellemek için Nafia Nezaretine yazı yazılmış, köy halkı tarafından verilen dilekçe dikkate alınarak Kütahya Mutasarrıflığından talep edilmiş olan işlemlerin hızlı bir şekilde yerine getirilmesi için gerekli talimatlar verilmiştir.⁵⁰⁷

3.5.5. Adana-Mersin Demiryolu Hattı ve Yapılan İstimlâkler

Çukurova'daki tarım ürünlerinin limandan nakliye aşaması olan Mersin'i, üretim sahası Adana'ya birleştirecek bir demiryolu yapımı gerekli görülmüş ve bunun için 1863'de Adana-Mersin Demiryolu inşaatı için hükümet birçok girişimde bulunmuştur. Ürün sevkiyatında masrafları artıran deve kervanları yerine Adana -Mersin Demiryolu inşa edilmesi gerektiği belirtilmiştir.⁵⁰⁸ 1883 senesinde 67 kilometre uzunluğundaki Adana- Mersin Demiryolu yapım imtiyazı İngilizlere verilmiş ve 99 yıllık bir süreyle verilen demiryolu 1886 yılında tamamlandıktan sonra faaliyet göstermiştir. Fakat demiryolu hattı 1900'lerde el değiştirmiş, mülkiyeti bir süre Fransızlara daha sonra 1908'de Almanlara geçmiştir.⁵⁰⁹

3.6. Sultan II. Abdülhamid Döneminde Arap Yarım Adası'nda Demiryolu Hattı ve İstimlâkler

3.6.1. Yafa-Kudüs Demiryolu Hattı ve Yapılan İstimlâkler

XIX. yüzyılın sonu ve XX. yüzyılın başında, Osmanlı İmparatorluğu'nun etkili olduğu bölgelerden biri Suriye ve çevresi olmuştur. Bu dönemde nüfuz mücadeleleri sıkça yaşanmıştır. Almanların Bağdat hattı üzerinden Anadolu'dan Basra'ya kadar genişlemesi, Fransız ve İngilizler için Suriye'nin stratejik önemini arttırmıştır.⁵¹⁰

1870 yılından itibaren Fransa, Suriye'nin demiryolu inşa ve işletme imtiyazlarını almıştır. Fransızlar ile birlikte İngilizler de Yafa-Kudüs arasına inşa edilecek olan demiryolu imtiyazı için oldukça ilgi göstermiştir. Bu imtiyazı elde etmek için İngiltere Devleti, Lord Dofer ve Sir Mozes Montefivori gibi isimleri İstanbul'a göndermiştir. 1862 senesinde İngiliz General Mösyö Çizni % 8 teminat akçesi ve imtiyaz isteğinde

⁵⁰⁷ BOA, DH.MKT., 1255/77.

⁵⁰⁸ Mustafa S. Akpolat, "Tanzimat Sonrası Osmanlı Mimarlığından Bir Kesit: Adana-Mersin İstasyon Binaları", *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt 21, Sayı 1, Haziran 2004, s.79.

⁵⁰⁹ Akpolat, "Tanzimat Sonrası Osmanlı Mimarlığından Bir Kesit: Adana-Mersin İstasyon Binaları", s.80.

⁵¹⁰ Ebru Altan, "Yafa", *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 43, İstanbul 2013, s. 174.

bulunmuştur.⁵¹¹ Demiryolu imtiyazı, ilk kez 1864 yılında Mösyö Ritpel'e verilmiş ve arazi keşif haritaları ve raporları hazırlanmış fakat Mösyö Ritpel, Osmanlı Hükümeti'nden %3'lük bir kefalet talep ettiğinde, Osmanlı Devleti bu isteğini kabul etmiştir. 1870 senesinde Alman Konet Olbert demiryolu imtiyazı elde etmek istemiştir. Nafia Nezareti'nde gerçekleştirilen müzakerede, Osmanlı Devleti'ne herhangi bir kefalet ödememek koşuluyla imtiyazın Mösyö Olbert'e verilmesinde bir mahzur olmadığı belirtmiş ve gereğinin yapılması için Nafia Nezareti'ne sevk edilmiştir.⁵¹²

1875 yılında Yafa-Kudüs hattı Fransızlara verilmiş ancak Fransız şirketinin inşaatı başlamaması sonucunda imtiyaz şirketten alınmıştır. 1888 yılında ise Osmanlı vatandaşı olan Yusuf Nabun Efendi'ye demiryolu yapım imtiyazı verilmiştir. Fakat 1889 senesinde tekrar Fransız kumpanyasına devri gerçekleştirilmiştir. Yusuf Nabun Efendi'nin elde ettiği imtiyazda, tahmini olarak seksen kilometre uzunluğunda dar bir hat şeklinde demiryolu yapılacağı ifade edilmiştir. Ayrıca, demiryolu hattının bir parçası olan Nablus'a öbürü de Gazze'ye kadar gelen iki şubesini inşa etme yetkisi ilk dört yıl için Yusuf Nabun'a verilmiş ve imtiyaz süresi 71 sene olarak belirlenmiştir.⁵¹³

Meclis-i Nafia da düzenlenen ve Nafia Nezareti'nden çıkarılan tezkire beraberinde Şûrâ-yı Devlet'e sunulan mazbata, mukavelename ve şartname belgeleri Şûrâ-yı Devlet Tanzimat Dairesi'nde değerlendirilmiştir. Demiryolunun yapılmasıyla ilgili olarak askeri bakımından herhangi bir engel bulunup bulunmadığını belirlemek adına seraskerliğin danışılması talep edilmiş, Nafia Nezareti ve seraskerliğin birlikte yaptığı toplantılarda askeri açıdan herhangi bir engel olmadığı açıklanmıştır. Böylece sözleşme maddeleri Şûrâ-yı Devlet'te müzakere edilmeye başlanmış ve maddelerde düzenlemeler yapılmıştır. Örneğin satın alma süresinin 30 yıldan 25 yıla indirilmesi, tarihi eserlerin korunmasıyla ilgili mevzuatın anlaşmaya eklenmesi ve taşınacak eşyanın güvenliği için gerekli alt yapının oluşturulması gibi hususlar imtiyaz sözleşmelerine eklenmiştir. Yusuf Nabun Efendi anlaşma şartlarına göre, iradenin çıkmasından itibaren bir yıl içinde demiryolu güzergahında gerekli keşifler sonucunda

⁵¹¹ Süleyman Ergüven, *Şam-Hama Demiryolu İmtiyazı, İnşası ve İşletilmesi (1893-1912)*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2019, s. 7.

⁵¹² Zeynel Özlü & Mustafa Murat Çay, "Birinci Dünya Savaşı'na Kadar Osmanlı Devleti'nde Demiryolu Politikaları ve İnşaatları", *OTAM*, Cilt 48, Güz 2020, s.121.

⁵¹³ Erdem, *Sultan II. Abdülhamid Devri (1876-1908) Osmanlı Devleti'nde Bayındırlık Faaliyetleri*, s.281-282.

güzergah haritalarını ve istimlâk haritalarını hazırlayarak Nafia Nezareti'ne sunmuş ve sözleşmenin imzalanmasıyla birlikte bir yıl altı ay içerisinde yapımına başlamıştır. Nafia Nezareti, demiryolu yapım sürecini, tamamlanmadan önce ve kabul edilmeden önce inşaatın vaziyeti, imtiyaz sürecinde yönetim ve işletim işlemlerini kontrol etmek ve demiryolu hattının korunup korunmadığını anlamak için görevli memurlar aracılığıyla denetleme yetkisine sahip olmuştur. İmtiyaz sahibi, demiryolu yapımına belirlenen tarihten itibaren imtiyaz süresinin bitimine kadar, her sene kilometre başına 2,5 akçe Nafia Nezareti'ne ödemeyi taahhüt etmiştir. Ayrıca, demiryolu hattının yapımı için gerekli olan mirî arazi ve ormanlar da istimlâk yoluyla imtiyaz sahibi ücretsiz faydalanabilmiştir.⁵¹⁴ Yafa-Kudüs Demiryolu hattı inşasının onayı 1888 yılında çıkmış ve inşasına 1890 senesinde başlanan demiryolu, 1892 yılında bitmiştir. Bu hat sonrasında Gazze'den Nablus'a kadar genişletilmiştir. Yafa-Kudüs Demiryolu kilometre teminatı olmadan 2.800.000 franka yapılmıştır. Genel olarak Hristiyan hacılar ve turistlerin kullandığı demiryolunun sistemli bir şekilde çalışmaması nedeniyle kumpanya ekonomik zorluklar yaşamıştır. 1894 yılında demiryolunun işletilmesi geçici olarak durdurulmuş ve kumpanya toparlandıktan sonra kâr etmeye başlamıştır.⁵¹⁵

Akka Mutasarrıfı Sadık Paşa'nın vefat ettiği yerin sahilinde bulunan arazinin, Kudüs'teki bir Rum Ortodoks manastırına ait olmasından dolayı Yunanlı Rum papazları bu araziye satmak istemiştir. Ancak, Hayfa ile Yafa arasındaki arazinin stratejik önem taşıdığı ve satılmasının önlenmesi gerektiği vurgulanmıştır. Ayrıca, arazinin daha önce devletten ayrıldığı ve devir işlemlerinin tamamlanmaması nedeniyle Beyrut Vilayeti'nde mahzurların ortaya çıktığı belirtilmiştir. Bu durumun çözümü için devletin araziye istimlâk etmesi, karşılığının belirlenmesi gerektiği, arazinin askeri açıdan önemli olduğu ve arazinin kaçakçılığın önlenmesi ve güvenliğin sağlanması açısından elzem olduğu ifade edilmiştir. Sonuç olarak, devletin araziye istimlâk ederek bedelini ödemesinin uygun olduğu ve arazinin devlet kontrolü altına alınmasının güvenlik ve düzen açısından önemi vurgulanmıştır.⁵¹⁶

⁵¹⁴ Atam, *Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti*, s.400-401.

⁵¹⁵ Erdem, *Sultan II. Abdülhamid Devri (1876-1908) Osmanlı Devleti'nde Bayındırlık Faaliyetleri*, s.281-283.

⁵¹⁶ BOA, ML.EEM., 920/27.

Kudüs'ün Rum Patriği Damyanos Efendi'nin Kırasiye köyü dışındaki yerde mutasarrıf olduğu belirtilmiş ve bu arazi ile ilgili herhangi bir bilgi olmadığı ifade edilmiştir. Damyanos Efendi Hayfa ile Yafa arasındaki bu arazilerde iki ahır ve samanlık inşa etmek için başvurmuştur. Ayrıca söz konusu arazide bir çiftlik inşaatı için mühendis gönderilmediği de açıklanmıştır. Beyrut Vilayeti'ne gönderilen rapor vasıtasıyla bu istekler doğrultusunda Dahiliye Nezaretine gönderilen yazıda gereken işlemlerin yapılması istenmiştir.⁵¹⁷

3.6.2. Beyrut-Şam-Havran ve Riyak -Hama Demiryolu Hattı ve Yapılan İstimlâkler

Beyrut limanı ile Şam şehri aralarında araba yolu yapım ve işletilme imtiyazı 1858 yılında Avusturyalı George Laurella ve Edmond de Perthuis'e verilmiştir. Beyrut limanının inşasıyla birlikte, merkezden iç kesimlere hızlı ve kolay bir şekilde ulaşımı sağlayacak bir demiryolu hattı inşa etmek özellikle ticari malların hızlı ve ekonomik taşınması için gerekli olmuştur. Fransa, Suriye ile olan ticaretinden önemli gelir elde etmiş ve bu nedenle limanlar ve ulaşım yolları gibi ticari alt yapıya sahip olmak istemiştir. Bu, Fransa'nın siyasi nüfuzunu güçlendirebileceği ve İngiltere'yi geride bırakabileceği anlamına gelmiştir.⁵¹⁸

Beyrut'tan başlayıp Şam ve Havran'a uzanan o noktadan Anadolu'ya birleştirilecek olan hat, Suriye bölgesinde ara sıra yaşanan iç çatışmalara askeri ve siyasi müdahaleyi kolaylaştıracığı için Osmanlı Devleti için çokça önemli olmuştur. Ayrıca bu demiryolu Osmanlı Hükümeti'nin önem arz eden limanların içinde bulunan Beyrut'un iş hacmini arttırarak dış satım ve dış alım yönünden gelişmeye katkı sağlamıştır. Yöre halkı da iç kesimlere ulaşımın ve ticaretin artmasıyla fayda sağlayacağı için bu demiryolunun yapılmasını isteyen Fransa, Osmanlı Devleti'ne bu konuda taleplerde bulunmuştur.⁵¹⁹

1891 yılında Beyrutlu tüccar Hasan Beyhum Efendi, Beyrut-Şam Demiryolu imtiyazı için Beyrut ve Şam kara yolu kumpanyasıyla ortaklık kurarak talepte bulunmuştur.⁵²⁰ 29 Haziran 1891 tarihinde imzalanan imtiyaz anlaşmasıyla demiryolu

⁵¹⁷ BOA, ML.EEM., 920/27 s. 4.

⁵¹⁸ Zafer Orha, *Beyrut Vilayeti'nde Osmanlı İdaresi (1887-1909)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), İstanbul 2017, s.136.

⁵¹⁹ Süleyman Ergüven, *Şam-Hama Demiryolu İmtiyazı, İnşası ve İşletilmesi (1893-1912)*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2019, s.7-14.

⁵²⁰ Temizgüney, *Erzurum'a Demiryolunun Gelişi*, s.21.

yapımı Hasan Beyhum Efendi'ye verilmiştir. Mukavelename, 25 maddeyi içermekte olup, demiryolunun imtiyaz süresi 99 yıl olarak belirlenmiştir. Hasan Beyhum Efendi, anlaşmanın imzalandığı tarihten başlayarak bir sene içinde elzem keşifleri yapmayı ve dört sene içinde demiryolu hattını tamamlamayı taahhüt etmiştir. Demiryolu kumpanyası için gerekli olan yerlerin içerisinde boş mirî arazi bulunması durumunda, kumpanya bu toprakları inşaat tamamlanana kadar bedelsiz olarak kullanabilmiştir. İmtiyaz süresi sona erdiğinde, demiryolu hattı Osmanlı Hükümeti'ne devrolunması istenmiştir. Demiryolunun bir bölümü Beyrut ve Şam araba yolu üstünde inşa edilmesi nedeniyle, araba kumpanyasının Osmanlı Devleti'nden herhangi bir istekte bulunmadan kumpanyanın kalan imtiyaz süresinin sonlandırılması istenmiş ve bunun için Hasan Beyhum Efendi, kumpanyanın diğer sermayedarlarının onayını alacağını belirtmiştir. Demiryolunun işletilmeye başlandığı tarihten itibaren imtiyaz süresinin sonuna kadar, demiryolu kumpanyası, Osmanlı Devleti'ne yıllık 1.200 akçe ödemiştir.⁵²¹

Demiryolu mukavelenamesi, “5 fasıl ve 29 maddeden oluşmaktadır. Birinci fasıl, inşaat, imalat ve âlet-edevat; ikinci fasıl, hattın güvenliği ve işletilmesi; üçüncü fasıl, imtiyazın feshi ve yolun Osmanlı Devleti tarafından istimlâk edilmesi halinde uygulanacak hususlar; dördüncü fasıl, yolculardan alınacak ücretler; beşinci fasıl ise diğer hususları içermektedir.”⁵²²

1891 yılında, Şam ve Müzeyrib Demiryolunun yapım ve işletilmesi imtiyazına sahip olan Şam Tramvayı ve Suriye'de Ekonomik Demiryolları Şirketi, Hasan Beyhum Efendi'nin şirketiyle birleşmiştir. Bu birleşme sonucunda “Beyrut-Şam-Havran Ekonomik Osmanlı Demiryolları Şirketi” kurulmuştur. Böylece Beyrut-Şam, Şam-Havran ve şube hatları da Fransız şirketinin kontrolüne geçmiştir.⁵²³

Beyrut-Şam Demiryolu inşası için keşif işlemleri yapılmış ve 1892 senesinde vali ve halkın katılımıyla gerçekleştirilen bir törenle başlamıştır. Demiryolu güzergahı, Beyrut'tan itibaren başlayıp Lübnan ile Anti-Lübnan sıradağlarından geçerek Şam'a ulaşmıştır. İnşaatın ilk kısmı olan 72 kilometrelik bölümü 1894 yılında bitmiş ve Muallaka'ya kadar ulaşılmıştır. 1895 yılında yapımı bitmiş olan Beyrut-Şam

⁵²¹ Züleyha Yavuz, *Beyrut-Şam Demiryolunun İnşası ve İşletilmesi (1891-1914)*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2010, s.23.

⁵²² Ergüven, *Şam-Hama Demiryolu İmtiyazı, İnşası ve İşletilmesi (1893-1912)*, s. 22-29.

⁵²³ Yavuz, *Beyrut-Şam Demiryolunun İnşası ve İşletilmesi (1891-1914)*, s.29-30.

Demiryolu, Şam-Havran Demiryolu üzerinden Beramke istasyonuna bağlanmıştır.⁵²⁴ Beyrut-Şam Demiryolu, Suriye'nin dış satım ve dış alım yoluyla ekonomik olarak büyümesine katkı sağlamış ve limanın iç kısımlara bağlayan ulaşımı da epeyce kolaylaştırmıştır. Böylelikle yerel ve yabancı ticaret ile birlikte yolcu taşımacılığının artmasına da imkan sağlanmıştır.

Suriye Demiryolu hatlarına yeni bir hat daha eklenmesine dair imtiyaz, 1909 yılında Fransız, “*Şam-Hama ve Temdidi Demiryolu Şirketine*” verilmiştir. Mukavelenameye göre, 1.435 metre eninde olması beklenen demiryolunun kumpanya arzu ettiği durumda sahile kadar uzatabilir, el-Mina isimli bölgede tekne ve gemiler için liman inşa edebilir ve İmtiyazın tamamlanma tarihi, Riyak-Hama Demiryolunun bitiş tarihiyle aynı olması kararları yer almıştır.⁵²⁵

Beyrut-Şam Demiryolu yapımı ve işletme imtiyazını elde eden kumpanya, 1892 yılında Şam-Birecik Demiryolu yapımı ve işletme imtiyazını da elde etmiştir. Demiryolu imtiyazı ilk kez 1890 senesinde Yusuf Matran Efendi'ye verilmiştir. Fakat, Yusuf Matran Efendi imtiyaz hakkını Beyrut-Şam-Havran Demiryolu Şirketine devretmiştir. Sonrasında, Matran Efendi ve Osmanlı Devleti 2 Haziran 1893 tarihinde yeniden imtiyaz anlaşması gerçekleştirilmiştir. İmtiyaz anlaşmasıyla Fırat üzerinde bulunan Telek'e kadar mümkün olan temdit hattıyla beraber Şam'ı Humus-Hama-Halep ve Birecik şehirlerine bağlantısını sağlayacak demiryolu yapım ve işletme imtiyazı 99 yıllık süre zarfında Yusuf Matran Efendi'ye verilmiştir. Matran Efendi ise yine yetkilerinin tamamını Beyrut-Şam-Havran Demiryolu Şirketine teslim etmiştir.⁵²⁶ Bu demiryolu hattı Humus, Hama ve Telek bölgelerinden geçen geniş çaplı bir hat şeklinde planlanmıştır. Genel uzunluğu 550 kilometre olan hattın yapımı için kumpanyadan taahhütname alınmıştır. Demiryolu yapımında her kilometre için 12.500 frank karşılığında Lazkiye, Akka, Hama, Havran ve Trablusgarb vilayetlerinin öşürleri gösterilmiştir. Böylelikle kumpanya “*Beyrut-Şam-Havran ve Birecik Demiryolları Osmanlı Anonim Şirketi*” ismini almıştır. İnşaata başlamadan önce Osmanlı Devleti ve kumpanya arasında yeni değişiklikler yapılmış ve demiryolu yapımının beş yıllık süreyle durdurulması kararı alınmıştır. Osmanlı Devleti, kumpanyaya her yıl 33.000 akçe tazminat ödemeyi vaat etmiştir. Beş yılın sonunda şirket inşaata başlamamış,

⁵²⁴ Yavuz, *Beyrut-Şam Demiryolunun İnşası ve İşletilmesi (1891-1914)*, s.40.

⁵²⁵ Ergüven, *Şam-Hama Demiryolu İmtiyazı, İnşası ve İşletilmesi (1893-1912)*, s. 68-71.

⁵²⁶ Atam, *Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti*, s.404.

teminat olarak belirtilen ve isimleri geçen bölgeler için ücret ödemeyeceğini ifade etmiştir.⁵²⁷

28 Mayıs 1900 tarihli mukavelenamede yeni oluşturulan düzenlemeler ile güzergah olarak Birecik Demiryolu hattının Hama ve Riyak arasında 192 kilometre olan yerin yapımı kararlaştırılmıştır. Yapılan değişikliğe göre kilometre garantisi 12.500 franktan 15.000 franga kaldırılmıştır. Bu demiryolu hattının Bağdat Demiryoluna eklenmesi halinde teminatı tekrar 12.500 franga düşürülmesi planlanmıştır. Demiryolu hattı için sağlanan teminat karşılığında Şam, Hama, Akka ve Lazkiye sancaklarının öşürleri gösterilmiştir. Ancak, şirket eninde sonunda iflas etmiştir. 1901 yılında şirket yeniden kurulmuş ve Beyrut-Şam-Havran Demiryolu hatlarını işletmeye devam etmiştir. Hama ve Riyak Demiryolu için gereken miktarı Osmanlı Bankası sağlamıştır. Buna karşılık olarak Osmanlı Devleti, şirkete kilometre teminatı şeklinde verilen 12.500 frank ve Hama-Riyak Demiryolunun her kilometresi için ödenmesi gereken 2.500 frank da yıllık bazda Osmanlı Bankası'na ödenmesi tamamlanmıştır. Hama-Riyak Demiryolu, Fransız kumpanyası olan “*Demiryolları Umumî Rejisi*” aracılığıyla yapılmış ve herhangi bir olağanüstü durum dışında şirket inşaatı 20 ay içerisinde bitirmeyi vaat etmiştir.⁵²⁸ Demiryolu hattı 1902 senesinde tamamlanarak faaliyete geçirilmiştir. Ardından bu demiryolu aynı şirket aracılığıyla Hama'dan başlayıp Halep'e kadar devam etmiş ve 1905 senesinde işletmeye açılmıştır.⁵²⁹

Arazi istimlâklerinde bazı problemler çıkmıştır. Özellikle demiryolu güzergahlarında umuma ait bölgelerin istimlâki yapılırken şirket bir bedel ödmeden inşaatın yapımına başladığına dair şikayetler yapılmıştır. Şirket, bazı mülk sahiplerinin tasarruf ettiklerine dair senetlerinin olmadığını, bu belgelere sahip olmadıkları halde taleplerde bulunmaları ve bu talepler sonucunda meydana gelen olayların sorumluluğunu üstlenmediklerini belirtmiştir.⁵³⁰

Arazi istimlâk sürecinde şirket, meydana gelebilecek problemleri önlemek için keşifler yapması ve arazi taksimini gösteren haritalar düzenlemesi gerekmiştir. Şirket, arazi istimlâk sürecinde gerekli düzen ve disiplinle hareket etmediği için bazı alanlarda

⁵²⁷ Orha, *Beyrut Vilayeti'nde Osmanlı İdaresi*, s.132-135.

⁵²⁸ Orha, *Beyrut Vilayeti'nde Osmanlı İdaresi*, s.138-139.

⁵²⁹ Atam, *Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti*, s.406.

⁵³⁰ BOA, T.DMİ., 1102/51.

keşifler yapılmamış ve haritalarda hazırlanmamış veya eksik hazırlanmıştır. problemlerin artmasıyla birlikte, zorla alınan araziler, gerekenden fazla alınan araziler, gereksiz yere uzatılan güzergahlar ve istimlâk edilen arazinin bedelinin ödenmemesi gibi konularda halkın şikayetlerinden dolayı Meclis-i Mahsus'a başvurulmuştur.⁵³¹

Suriye Vilayeti'nden gelen şikayet telgrafları, arazi istimlâkinde suiistimallerin yapıldığını ve çoğu yerde halkın haklı olduğunu ortaya koymuştur. Bu yüzden Nafia Nezareti ve Fen Komiserliği, şirkete uyarılarda bulunmuştur. Ayrıca, demiryolu şirketi, arazi istimlâki için oluşturulan komisyon mensuplarının şirket ile mülk sahipleri arasındaki anlaşmayı engellediğini ve halkı şirkete karşı kıskırttıkları yönünde şikayetlerde bulunmuştur. Şirket ile halk arasındaki anlaşmazlığa örnek olarak; Zereka halkının buradaki imalathaneye saldırdığı ve birkaç ameleiy yaraladığına dair şirket tarafından ihbarlar yapılmıştır. Bununla birlikte Osmanlı hükümeti, Suriye Vilayetinde bu tür olaylara meydan verilmemesi yönünde talimat vermiştir. Arazi istimlâkinde bir başka sorun ise Zahle-Muallaka istasyonu arazisiyle ilgili olmuştur. Şirket, yapımı devam etmekte olan demiryolunun orta durağı olarak Cebel-i Lübnan bölgesinde yer alan Zahle'de yapmayı planlamıştır. Fakat, Zahle kasabası, Suriye Vilayeti'nde Beka Kaymakamlığı'na bağlı Muallaka kasabasıyla sınırlanmış ve her iki kasaba halkı da demiryolundan faydalanmak istemiştir. Bununla birlikte, Zahle halkının demiryolundan faydalanmasıyla iki farklı bölge de bulunan ahali arasında asayişin bozulacağı endişesi oluşmuştur. Ayrıca, Cebel-i Lübnan'da özerk bir yönetimi olduğundan, güvenliğin sağlanmasında bazı zorluklar yaşanabileceğinden korkulmuştur. Zahle'nin Mutasarrıflık içinde olması nedeniyle demiryolu güzergahı boyunca halk tarafından yapılan binalardan hazine tam olarak vergi geliri elde edememiştir.⁵³² Suriye Vilayeti ve Beka Kaymakamlığı, durağın Muallaka'da yapılması gerektiğine dair ısrar etmiştir. Çünkü Suriye Vilayeti'ne göre, durağın Muallaka'da yapılması halinde, Cebel-i Lübnan halkı Muallaka'dan geçmek zorunda kalmış ve vilayet ticaretinin gelişmesi açısından çıkarlarına uygun olmuştur.⁵³³ Bu husustaki ısrarlardan dolayı şirket, durağın Muallaka'da yapılıp yapılmayacağı meselesini soruşturmaya başladığında Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı, istasyonun Zahle'de inşa edilmesi için hükümete başvuru taleplerinde bulunmaya

⁵³¹ BOA, BEO, 1680/ 935.

⁵³² BOA, T.DMİ. 934/ 99.

⁵³³ BOA, T.DMİ. 934/ 99.

başlamıştır.⁵³⁴ Sonuç olarak Ticaret ve Nafia Nezareti'nin bu konudaki tezkeresi, Meclis-i Mahsus'da görüşüldükten sonra istasyonun Zahle'ye uzak kalmayacak şekilde Muallaka'da inşasına karar verilmiştir.⁵³⁵ Böylece Zahle-Muallaka durağı Suriye Vilayeti dahil olmak üzere inşa edilmiştir.⁵³⁶

Beyrut-Şam-Havran Demiryolu Şirketi istimlâk edilen arazi için önceden belirlenen komisyonun devam etme görevi hakkında talimat olmamasına rağmen, müdahalede bulunmuş, şirketin arazi sahipleriyle anlaşmasını engellediğini belirtmiştir. Bu durum, şirketin arazi edinme sürecini aksatmış ve geciktirmiştir. Zereka ahalisinin yerel üretim ekipmanları ve araç gereçleri zarar gördüğünden işçilik faaliyetleri durdurulmuş, ve komisyonun şirkete bazı zorluklar çıkardığı ifade edilmiştir. Bu nedenle, işlerin sorunsuz ve yerel koşullara uygun bir şekilde ilerlemesi için, bu sorunların acilen ele alınması ve gereken idari düzenlemelerin yapılması gerekmiştir.⁵³⁷

Beyrut-Şam-Havran hattı üzerinde geçen şubat ayından martın on sekizine kadar demiryolu zabıt nizamnamesine aykırı bir şekilde hareket edilmiştir. Bu durum, şirkete bir tezkire gönderilerek bildirilmiş ve meydana gelen hasarlar için önlem alınması gerektiği vurgulanmıştır. Nafia Nezareti güvenlik açısından, emniyetin sağlanması için gerekli tedbirlerin alınması gerektiğini belirtmiştir.⁵³⁸

Demiryolu şirketi, Akka'dan Şam'a kadar yapılacak demiryolu ve tesisleri için gerekli arazinin istimlâk edilmesi gerektiğini ancak bazı nedenlerden dolayı istimlâkin henüz gerçekleşmediğini belirttiği bir dilekçe yazmıştır. Şûrâ-yı Devlet Tanzimat Dairesi'nden alınan dilekçeye cevap olarak, Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından gönderilen tezkireye dayanarak ve demiryolu mukavelenamesinin altıncı maddesinin son fıkrasında belirtilen şartlara uygun olarak, demiryolu ve tesislerin inşası için gerekli olan arazi ve mülklerin Osmanlı Hükümeti adına şirketin istimlâk edeceği belirtilmiştir.⁵³⁹ Bu nedenle, anlaşma gereği demiryolu için istimlâk edilen arazi ve mülkler için gerekli işlemler başlatılmıştır. Ayrıca, şirket geçici olarak istimlâk ettiği arazi ve mülkleri Nafia Nezaretlerine bildirmiştir. Söz konusu arazi ve mülkler ile ilgili

⁵³⁴ BOA, T.DMİ. 934/ 99.

⁵³⁵ BOA, BEO, 1679/ 551.

⁵³⁶ BOA, T.DMİ. 941/131.

⁵³⁷ BOA, BEO, 266/ 19933.

⁵³⁸ BOA, DH.MKT., 2243/63.

⁵³⁹ BOA, BEO, 252/18860.

herhangi bir olumsuz durumun ortaya çıkmasını önlemek için dikkatli olunmuş ve Nafia Nezareti bu talimatları valiliklere iletmiştir.⁵⁴⁰

Arazi istimlâki için görevli olan komisyonun işine müdahale edilmesiyle Beyrut-Şam-Havran Demiryolu Şirketi bu durumu şikayet etmiştir. Suriye Vilayeti'nden gelen telgrafta, söz konusu müdahalenin yasal işlemlerle ilgili olarak soruşturma altında bulunan bir kişi tarafından gerçekleştirildiği belirtilmiştir. Bu gibi anlaşmazlıkların işçiler arasında sık sık ortaya çıkması ve önemli bir vaka olmaması nedeniyle, bu tür olayların olduğu yerlerde demiryolu inşaatı için belirlenen alanların devlet tarafından korunamayacağı belirtilmiştir. Bu durumda, sorumlu kişiler şirket tarafından tespit edilip devlete bildirilmiş, gerekli işlemler yapıp şirket desteklenmiştir. Şirket tarafından sunulan dilekçede istimlâk işlemleriyle ilgili müdahaleler olduğu ve istimlâk sözleşmelerinin onaylanmadığı ifade edilmiştir. Şirket ile halk arasındaki dengeyi sağlamak amacıyla, devletin müdahale etmesi ve istimlâk sözleşmelerinin muhtarlar aracılığıyla onaylanması gerekmiştir. Şirketle ilgili problemler nedeniyle, üretim alanlarında birçok olay meydana gelmesiyle birlikte memurlar ile işçiler arasında güvensizlik hüküm sürmüştür. Son zamanlarda Seyid Eyüp adlı biri şirket memurlarından iki kişinin evlerine girerek onları darp ettiği ve taciz ettiği ihbarları yapılmıştır. Bu yüzden soruşturmanın devlet yetkilileriyle işbirliği içinde genişletilmesi gerekmiştir.⁵⁴¹

Beyrut-Şam Demiryolu inşası sırasında istimlâk edilen arazinin sahiplerinden biri olan Ahmet Şema Paşa'nın istimlâk komisyonu tarafından önerilen miktarın üzerinde bir bedel talep ettiği ve şirketin bu konuda mahkum olduğu ifade edilmiştir. Şam Bidayet Mahkemesi'nin verdiği karar şirket tarafından reddedilmiş ve kanunen bu kararın uygulanması için mahkemenin Mehmet Efendi'ye verdiği emirle, Jandarma Nezareti'nde adliye mübaşirlerinin yönlendirildiği belirtilmiştir. Bu eylemler sonucunda, Baramke İstasyonu iki kez basılmış, istasyon müdürüne baskı yapılmış ve hatta şirketin kasası bile açılmak istenmiştir. İstasyon memurları tarafından yapılan muhalefet nedeniyle, bu eylemin şirketin inşaat projesine olan maliyetine zarar verdiği düşünülmüş ve şirketin başkanına ikame edilen bir dava açılmıştır. Osmanlı Hükümeti bu konuda nasıl bir işlem yapacağına dair bir plan hazırlayacağını ve Fransız sermayesi

⁵⁴⁰ BOA, DH.MKT., 126/19.

⁵⁴¹ BOA, BEO, 299/21914.

tarafından sağlanan malzemelerin korunmasının öncelikli olduğunu ifade etmiştir. Fransız elçiliği nezdindeki yetkililere rapor göndermek gerekmiş ve Fransız elçiliği tarafından incelenmesi için Seferi Ali Efendi'ye gönderilmiştir. Bu raporda, gerekli işlemlerin nasıl gerçekleştirileceği ve sonuçların nasıl rapor edileceği hakkında bilgi verilmiştir.⁵⁴²

Demiryolu için yapılan istimlâklerin durdurulması ve halkın işçilere yönelik saldırıları nedeniyle Beyrut-Şam-Havran Demiryolu Şirketi tarafından Suriye Vilayeti'ne yapılan başvuruya cevaben, memuriyeti sona eren komisyonun devam eden müdahalelerinden ve halkın işçilere yönelik tecavüzlerinden dolayı yaşanan zorluklar dile getirilmiştir. Bâbıâli'ye sunulan rapor onaylandıktan sonra, Fransızca ve Türkçe olarak hazırlanan çift katlı dilekçe eklerine eklenmiştir. Bu dilekçe de, incelenmesi gereken hususların belirtilmesiyle birlikte detaylı bir şekilde araştırılması için yetkililere sunulmuştur. Şirketin önceden yaptığı başvuru ve valilikle yazışmaları üzerine yapılan araştırma sonucu Nafia Nezareti tarafından hazırlanan raporda, şirket tarafından öne sürülen şikayetin temelini, demiryolu için istimlâk yapılması gerektiği ve buna bağlı olarak mahalle halkı tarafından tahribat ve teşvikat eylemleri yer almıştır. Nafia Nezareti arazi istimlâki için personel ve komisyonun yetersizliğini, bu kişiler tarafından yapılan zorlama ve tacizler nedeniyle yaşanan sorunları, demiryolu güzergahı boyunca güvenliğin sağlanmaması gibi problemleri, istimlâk işlemlerinin denetlenemeyen noktalarda yaşanması gibi durumlardan dolayı istimlâk kararının genel olarak geçerli kabul edilmesine neden olmuştur. Ancak, halktan şikayet eden şirketin kaderi belirsizdir, çünkü bu tür durumlarda yeterli denetim olmadığı için sorunlar ortaya çıkmıştır. Şirket ve arazi sahipleri arasında yapılan toprak alım-satım işlemlerinin düzenlenmesi için gerekli tedbirlerin alınması gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca, demiryolu hattı boyunca yaşanan sorunlar ve bu konuda yapılan mücadeleler, vilayetin önceki faaliyetlerinden anlaşıldığı üzere, şikayetlerin azaldığı ve şirketin son zamanlarda istimlâk işlemlerine nezaret eden kişilere haritalarının bazılarının sunulduğu belirtilmiştir. Diğer işlemler tamamlanıp onaylandığında istimlâk işlemlerine engel olan herhangi bir kısıtlamanın olmayacağı belirtilmiştir. Bu durumda, demiryolu hattı için gerekli olan yerlerin istimlâki için harita aracılığıyla bir engelin kalmadığı ifade edilmiştir. Bu nedenle, istimlâk kanununa uygun olarak

⁵⁴² BOA, BEO, 885/66310.

hareket edilip demiryolu şirketlerinin güvenilir ve yetenekli kişilerden oluşan bir kadro oluşturmaları gerekmiştir. Demiryolu inşaatı sırasında oluşabilecek gürültü ve rahatsızlıkların şirket tarafından dikkate alınarak, şikayetlerin hızlı bir şekilde çözüme kavuşturulması için gerekli önlemlerin alınması gerektiği belirtilmiştir. Bu konuda vilayet yetkililerine ve şirkete gerekli talimatların verildiği ve yapılabilecek herhangi bir şey varsa gözden geçirildiği ifade edilmiştir. Bu çerçevede, vilayet yetkilileri ve şirket tarafından belgelerin ilgili meclise sunulması istenmiştir.⁵⁴³

Demiryolu şirketleri, demiryolu güzergahlarında kendilerine gerekli olan araziye istimlâk etmek için, Nafia Nezareti'nin talimatları yönünde seçilen ve vilayet yetkilileri tarafından tebliğ edilen yönergeler doğrultusunda hareket etmiştir.⁵⁴⁴ Son yapılan düzenleme ile Beyrut-Şam civarında tamamlanan hatlar için gerekli olan arazinin fazla olmadığı Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından onaylanan haritalarla uyumlu olduğu belirtilmiştir. Bu durum, demiryolu şirketlerinin dile getirdiği görüşlerle uyumlu olarak ifade edilmiştir.⁵⁴⁵

3.6.3. Hicaz Demiryolu Hattı ve Yapılan Diğer İstimlâkler

Sultan II. Abdülhamid'in yapmaya önem verdiği projelerden biri Hicaz Demiryolu hattı olmuştur. 1 Mayıs 1900 tarihinde Sultan II. Abdülhamid'in, talimatıyla başlatılan bu proje, bölgedeki Osmanlı etkisini artırmayı, hac ibadetinin kolaylaşmasını ve isyan eden gruplara daha etkin müdahale imkanı sağlamayı amaçlanmıştır. 1 Eylül 1900 tarihinde Hicaz Demiryolu yapımına başlanmıştır. Sultan II. Abdülhamid, demiryolu hattın Hayfa limanına bağlanmasını istemiştir. Ancak, İngilizlerin Hayfa hattı ve Fransızların Beyrut hattı kontrolünde olması nedeniyle Hicaz Demiryolu hattı denize bağlantısından uzak kalmıştır. Bu nedenle, Şam'dan başlayıp Medine'ye oradan da Mekke'ye kadar uzanacak olan ve Osmanlı Devleti tarafından yapılacak olan Hicaz Demiryolu hattının başlangıç noktası Hayfa demiryolu seçilmiş ve İngilizlerden 175.000 lira karşılığında satın alınmıştır.⁵⁴⁶

Hicaz Demiryolu hattının başlangıç noktası olarak Şam'ı seçen komisyon Fransızların işlettiği Şam-Müzeyrib Demiryolunu satın alma kararı almıştır. Bu sayede

⁵⁴³ BOA, BEO, 293/21914.

⁵⁴⁴ BOA, BEO, 1403/105163.

⁵⁴⁵ BOA, DH.MKT., 2349/30.

⁵⁴⁶ Ufuk Gülsoy & William Ochsenwald, "Hicaz Demiryolu" *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 17, İstanbul 1998, s.441.

120 kilometre tasarruf edilmesi hedeflenmiştir. Ancak, Fransız şirketi bu teklife karşılık 10.000.000 frank istemiştir ve taraflar arasında anlaşma sağlanamamıştır. Sonuç olarak, Şam-Müzeyrib Demiryoluna alternatif olarak Şam-Dera Demiryolu hattı inşa edilme kararı alınmıştır. Fransa Büyükelçiliği'nin devreye girmesiyle Osmanlı Devleti ile şirket arasında yapılan imtiyaz sözleşmesinde, bölgede herhangi bir demiryolu inşası edilmemesi maddesi üzerinden Fransızlar, Şam-Dera hattın yapımına engel olmaya çalışmıştır. Ancak, bu madde yalnızca demiryolu inşasının yabancı şirketlere verilmemesiyle ilgili ve devletin kendisi tarafından yapmasını engelleyen bir hüküm bulunmamıştır. Böylece Şam-Dera Demiryolu yapımı 1903 yılında tamamlanmıştır.⁵⁴⁷ Şam-Dera Demiryolu 1905 yılında Hayfa limanına bağlanmasıyla birlikte, şirket Şam-Müzeyrib Demiryolu gelirlerini olumsuz etkileneceğini iddia ederek Osmanlı Devleti'nden tazminat bedeli talep etmiştir. Osmanlı Devleti, 3.400.000 frank tazminat bedeli ödemeyi kabul etmiş ve kumpanyaya Şam'dan Halep'e kadar belirlenen güzergahta yapılacak olan demiryolu imtiyazı da verilmiştir. Bu durumda, Bağdat ile Hicaz hattının bağlantısı sağlanmıştır. Hicaz demiryolu hattı Şam'dan başlayıp Mekke'ye kadar devam eden bölümü 1.800 kilometre uzunluğunda olmuştur. Başlangıçta kilometre başına 45.000 frank harcanacağı ön görülmüştü, ancak işe başlandığında kilometre başına 64.000 frank masraf yapılacağı ortaya çıkmıştır. Demiryolunun inşası için başlangıçta Ziraat Bankasından alınan 100.000 liralık krediyle ilk masraflar karşılanmıştır. Daha sonra Osmanlı Devleti'nde bağışlar toplandı ve memur maaşlarından belirli bir ölçüde kısıtlamalar yapılarak demiryolu hattının yapımı için fon sağlanmıştır.⁵⁴⁸

Hicaz Demiryolu, 1908 senesinde Medine'ye ulaşmış ve işletmeye açılmıştır. Sultan II. Abdülhamid bu hat çevresinde yabancıların arazi satın almalarını yasaklamıştır. Hicaz Demiryolunun tüm işleri İstanbul'da İzzet Holo Paşa'ya verilmiştir. Sultan II. Abdülhamid'in tahttan indirilmesinin ardından, Filistin ve Suriye'de Hicaz Demiryolu hatlarının döşenmesine devam edilmiş ve 1918 senesine kadar toplamda güzergahın uzunluğu 1.900 kilometreyi geçmiş ve hat Medine'ye kadar ilerlemiştir. Ancak, İngiliz, Fransız ve Mekkeli kabilelerin isteksizliği ve

⁵⁴⁷ Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmalar Enstitüsü (Doktora Tezi), İstanbul 1994, s.15.

⁵⁴⁸ Auler Paşa, *Hicaz Demiryolu İnşa Edilirken*, s.1-3.

ekonomik sıkıntılar nedeniyle Medine-Mekke demiryolu hattı tamamlanamamış ve yarım kalmıştır.⁵⁴⁹

Hicaz demiryollarının idaresi II. Meşrutiyet'in ilanından önce Hicaz Demiryolu İdare-i Maliyesi Nezareti'nde bulunmuştur. Ancak, 18 Şubat 1909 tarihinde II. Meşrutiyet'in ilanından sonra, bu idarenin ismi değiştirilerek Hicaz Demiryolu Nezareti'ne dönüştürülüp Saderet'e bağlanmıştır. Aynı sene içerisinde, nezaretin ismi Hicaz Demiryolu Müdüriye-i Umumiyesi olarak değiştirilmiş ve 1914 yılında Hicaz Demiryolu Müdüriyeti Evkaf Nezareti'ne bağlanmasıyla birlikte satışları yasaklanmıştır.⁵⁵⁰

I. Dünya Savaşı başladığı zaman, Hicaz Demiryolunun idaresi Evkaf Nezareti'nden alınarak Harbiye Nezareti'ne bağlanmıştır. Bunun ardından, 1917 yılında Hicaz Demiryolu ve askeri demiryolları birleştirilip Harbiye Nezareti'ne bağlanılarak “*Hicaz ve Askeri Demiryolları ve Limanları Müdüriyet-i Umumiyesi*” kurulmuştur. I. Dünya Savaşı'nın sonlarına doğru, Osmanlı topraklarının paylaşılması tehlikesi ortadan kalktığı için, artık işlevi olmayan idare kaldırılmıştır. Bu nedenle, İdarenin kontrolünde bulunan demiryollarıyla birlikte Hicaz Demiryollarının idaresi de Nafia Nezareti'ne devredilmiştir. 10 Ocak 1919 tarihinde Medine'nin düşmesiyle birlikte, Hicaz Demiryolu hattı üzerindeki Osmanlı egemenliği son bulmuştur.⁵⁵¹

Şam çevresindeki beşinci ordu müşirlik dairesi civarında bulunan askeriye tarafından boşaltılmış çeşitli askeri araziler veya harap durumda olan arsalar tespit edilmiştir. Bu araziler, Hamidiye-Hicaz Demiryolu istimlâki ve geniş ticari mal ambarı inşası için kullanılması gerekmiştir. Güzergah boyunca bahçe kenarlarının istimlâk edilmesi keşif haritalarıyla belirlenmiştir. Bu arazilerin değerleri, mevcut durumları ve düzenlemeleri istimlâk kararnamesi çerçevesinde belirlenerek, gerekli istimlâk işlemleri yapılmış ve demiryolu hattının genişletilmesi çalışmalarına başlanmıştır.⁵⁵²

Hicaz Demiryolu yapımı için gerekli finansmanın teminiyle ilgili olarak, Şam'da gelirlerin tahsisi ve dağıtımı yapılmıştır. Demiryolunun Şam'dan başlayan eski şerif hattının kullanılması ve gerekli arazilerin temini için istimlâk işlemlerinin yapılması gerekmiştir. İhtiyacın karşılanması için gereken dört milyon iki yüz yetmiş altı bin

⁵⁴⁹ Gülsoy & Ochsenwald, “Hicaz Demiryolu” s.444.

⁵⁵⁰ Atam, *Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti*, s.407.

⁵⁵¹ Gülsoy & Ochsenwald, “Hicaz Demiryolu” s.444-445.

⁵⁵² BOA, BEO, 2808/210579.

dokuz yüz altı kuruşun harcanacağı hesaplanmıştır. Bu harcamanın nedenleri ve gerekçeleri ile ilgili olarak daha önce yapılan yazışmalara cevaben detaylı açıklamalar yapılmıştır. Mevki idaresindeki hat için arazi istimlâki talebinin yapıldığı ve bu talebin bütçeye etkisinin oldukça yüksek olduğu ifade edilip, inşaatın gereksinim duyduğu arazilerin temini için şimdilik istimlâk işlemlerinin gerçekleştirilmesine karar verilmiştir. Her iki hat için özel olarak belirlenen arazilerin istimlâk bedellerinin karşılanması için gerekli düzenlemelerin yapılması emredilmiş, Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından karşılanması talebinin yasal olarak onaylanmış ve hazine tarafından düzenlenmiştir. Ancak, arazi istimlâki için henüz bir miktarın ayrılmadığı ifade edilmiş ve talep edilen miktarın sağlanmasının mümkün olduğu açıklanmıştır. Ayrıca, Hicaz Demiryolunun Şam'dan başlayan eski şerif hattından geçen bölümde yer alan ve mevkiini genişletmek için gereken arazi talebinin de acil olduğu belirtilmiştir. Belgenin ilgili mercilere sunulduğu ve gereken harcamaların Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından özel bütçe kalemi olarak belirlenen ekstra masraflar bütçesine dahil edilmiştir. Ekstra masrafların kabul edildiği ve istimlâk bedeli olarak belirlenen miktarın kullanılması için Ticaret ve Nafia Nezaretine talimatların iletilmesi gerektiği ve istimlâk bedeli olarak belirlenen iki milyon iki yüz beş bin iki yüz üç kuruş miktarın bütçede kullanılması için gerekli işlemler yapılmıştır.⁵⁵³ Bununla birlikte demiryolu inşaatının başarılı bir şekilde tamamlanması için gerekli olan ekonomik kaynakların sağlanması için valilere bilgi verilmiş ve sekiz adet istimlâk işleminin şimdilik gerçekleştirilmesi gerektiği ifade edilmiştir.⁵⁵⁴

Bingazi kasabasından bir buçuk saat uzaklıkta bulunan ve birbirlerine yakın sekiz meyve ve sebze bahçesi, oldukça yüksek fiyatlarla İtalyanlar tarafından satın alınmıştır. Bu yüzden İtalyan konsolosluklarını bu bölgelere yerleştirilmesi düşünülmüştür. İtalya Devleti mülkiyet haklarını talep etmiş ve tapu belgelerine dayanarak hükümete dilekçeyle bildirmiştir. Bu sekiz bahçenin yaklaşık yüz dönüm araziye sahip olduğu ve sahiplerine bedeli peşin ödeyerek aldıklarını ifade etmiştir. Bundan dolayı İtalyanların mülkiyet talepleriyle ilgili olarak yapılan görüşmelerin konsoloslarla birlikte yapıldığı ve bu konuda yoğun bir ilginin olduğu belirtilmiştir. Bu nedenle, taleplerin dikkate alınması ve uygun bir şekilde muamele edilmesi

⁵⁵³ BOA, BEO, 3599/269924.

⁵⁵⁴ BOA, BEO, 3578/268347.

gerektiği belirtilmiş, İtalyanların mülkiyet taleplerine ilişkin olarak konsoloslarla birlikte yapılan müzakerelerin önemine değinmiş ve konsoloslarla birlikte taleplerin incelenmesi ve uygun çözümlerin bulunması gerekmiştir. Böylece, İtalyanlarla olan ilişkilerin düzgün bir şekilde yürütölmesi ve mevcut durumun adil bir şekilde çözümlenmesi amaçlanmıştır.⁵⁵⁵



⁵⁵⁵ BOA, DH.MKT., 1156/30.

SONUÇ

Sultan II. Abdülhamid'in merkeziyetçi hedefleri hem merkezi hem de taşra idaresinde son derece belirgindi. Merkezi idare açısından bakıldığında, Sultan II. Abdülhamid, Bâbîâlî üzerinde mutlak bir kontrol kurarak bizzat kendisi yöneltmiştir. Sultan, hazırladığı bütün politikaları fikir aşamasından uygulama aşamasına kadar en ince ayrıntısını kendisi belirleyerek ve kontrol ederek yürütmüştür. İç ve dış politika alanlarında mutlak bir söz sahibi olan Sultan, zamanla askeri ve sivil kurumların atama ve terfileri hususunda da doğrudan Yıldız Sarayı tek yetkili mercii haline getirmiştir. Zaman içinde Yıldız Sarayının bütün kurumlarla doğrudan yazışma yetkisini ele alması ile Tanzimat döneminde büyük bir güç kazanan Bâbîâlî karar alma mekanizması içinde büyük oranda işlevsiz hale getirilerek devre dışı bırakılmıştır. Böylece taşra idaresi, imar faaliyetleri, maliye, eğitim ve askeri konularda merkezi karar verme yetkisini tek bir elde toplamıştır. Bu hamleler ve oluşturulan güçlü denetim mekanizmaları aynı zamanda selefleri döneminde saltanat makamına yönelik girişilen muhalefeti önlemek amacını da taşımaktaydı.

Kırım Savaşından itibaren Osmanlı merkezileşmesinde önemli bir rol oynayan demiryolları, Sultan II. Abdülhamid döneminin de önemli gelişim hamlelerinden birisi idi. Merkez-taşra arasındaki bağları güçlendirmek, kontrolü sağlamak, asker toplamak ve sevk etmek, vergi toplamak ve asayiş sağlamak gibi pek çok amaca hizmet edebilecek demiryolu hatlarının inşası sürecinde sermaye eksiliğinin yol açtığı sorunları çözebilmek için yabancı şirketler ve girişimciler kullanılmıştır.

Avrupalı devletlerin desteğini arkasına alarak demiryollarını inşa eden şirketlere verilen imtiyazlarda, demiryolu hatlarının yakınındaki maden, taş ocağı, kum ocağı ve orman gibi tabii kaynakları kullanma hakkının verilmesi güzergâhların değişmesinde etkili olmuştur. Zira bu kaynakları kullanarak gelir elde etmek isteyen şirket aynı zamanda kilometre başına kendilerine ödenecek olan teminat miktarını da arttırmak amacıyla hatları uzatarak ve dolaştırarak daha fazla kâr elde etme amacı gütmüştür. Uzatılan güzergâhlar genel manada şirketlerin devlet arazilerini kullanarak arazi için ayrıca bir istimlak bedeli ödemekten kurtulmalarına da olanak sağlamıştır. Ancak özellikle yaşam alanlarına kurmak zorunda oldukları istasyonlar nedeniyle demiryolu hatlarının yapımı sırasında, mirî araziye kıyasla çok az da olsa istimlâk ile özel mülkiyet statüsündeki arazileri kamulaştırmak mecburiyeti de hasıl olmuştur.

1856 yılından itibaren istimlâk konusunda bir mevzuat oluşturan Osmanlı Devleti 6 Aralık 1879 tarihinde istimlâk süreçlerini daha kapsamlı ve bir inisiyatife yer bırakmayacak bir şekilde düzenleyen İstimlak Kararnamesini uygulamaya koymuştur. Bu kararname kamu yararının sağlanması için demiryolu, su kanalı, nehirler, yolların genişletilmesi, şehirlerin güzelleştirilmesi ve meskûn mahallerin düzenlenmesi gibi konuları içerecek istimlâke konu olan alanlar ile bu alanların maddi değerinin sağlıklı bir şekilde belirlenmesi amaçlarını taşımaktadır. Gayrimenkul bedelinin kesin surette peşin olarak ödenmesi ve tüm süreçte sahibinin rızasının alınmasını açıkça ifade edilmiştir.

Ancak Avrupalı sermaye sahibi girişimciler, demiryolları için aldıkları imtiyaz süreçlerinde normal şartlar altında keşif yapması, arazi taksimini gösteren haritalar düzenlenmesi ve istimlâk tutarlarını peşinen, devletin belirlediği bedeller üzerinden ödemesi gerekli idi. Ancak kanun ile belirlenmiş düzen ve disiplinle hareket etmedikleri gibi bazı alanlarda keşifler dahi ya yapılmayarak haritalandırma gerçekleştirilmemiş ya da tamamı eksik olarak yapılmıştır. Bu şartlar altında zor kullanılarak alınan araziler, gerekenden fazla alınan araziler, gereksiz yere uzatılan güzergâhlar ve istimlâk edilen arazinin bedelinin ödenmemesi gibi durumların yaşanması kaçınılmaz hale gelmiştir. Ancak gerçekten kamu yararı gözetmek isteyen Osmanlı Devleti, mülk sahiplerinin de hakkının ödenmesi için Nafia Nezareti vasıtasıyla tüm şikayetleri değerlendirerek gereken adımları atmıştır.

Son olarak ifade edilebilir ki, Osmanlı Devleti için elzem olan demiryolu hatlarının inşası aşamasında yaşanan tüm bu olumsuzluklara rağmen Osmanlı Devleti bu süreci uzun vadeli bir kazanç olarak görerek kendi politikalarına odaklanmış, şirketin istimlâk ve güzergah konusundaki uygunsuzlukları da kendi mevzuatı çerçevesinde vatandaşları zarara uğratmadan çözmeye çalışmıştır.

KAYNAKÇA

Arşiv Kayıtları

TC. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi Belgeleri (BAO)

Bâb-ı Âsafî Divan-ı Hümayun Mukavele Kısmı [A.DVN.MKL]

46/6; 5/1; 10/36; 36/1.

Sadaret Mektubî Kalemi Mühimme Evrakı [A.MKT.MHM]

500/9; 161/81.

Sadaret Mektubî Kalemi Nezaret ve Devair Yazışmaları Evrakı [A.MKT.NZD.]

287/102.

Bâbîâli Evrak Odası Evrakı [BEO]

1397/104725; 1375/103077; 2207/165460; 3637/272701; 332/24884; 1413/105963; 1451/108816; 1701/127544; 1708/128047; 2270/170232; 2384/178772; 1908/143073; 2098/157329; 157/11726; 158/11779; 158/11828; 511/38296; 738/55317; 850/63729; 4355/326560; 266/19933; 252/18860; 299/21914; 885/66310; 293/21914; 1403/105163; 2808/210579; 3599/269924; 3578/268347; 1680/ 935; 1679/ 551.

Dahiliye Nezareti Mektubî Kalemi [DH.MKT.]

743/16; 2221/98; 2293/82; 1725/21; 2596/88; 413/66; 2046/125; 2428/29; 2285/58; 2310/139; 2479/77; 2492/11; 2339/75; 2458/95; 2526/29; 1738/117; 1683/48; 1668/63; 2541/19; 2131/110; 2108124; 2690/97; 1793/59; 1799/20; 1801/141; 1783/27; 1813/24; 2618/1; 1255/77; 2243/63; 126/19; 2349/30; 1156/30.

Dahiliye Nezareti Hukuk Müşavirliği Evrakı [DH.HMŞ.]

18/85.

Evkaf Defterleri [EV. d.]

22324.

BOA, HD.İD.1/9.

Hariciye Nezareti Mektubî Kalemi Evrakı [HR.MKT.]

157/99.

Siyasi Kısmı Belgeleri [HR.SYS.]

2945/48.

Hariciye Nezareti Şifre Kalemi Sofya Sefareti Evrakı [HR.ŞFR.04]

761/116.

İrâde-i Hususi [İ.HUS.]

78/26; 8/1310; 107/101.

İrade Meclis-i Mahsusa [İ.MMS.]

64/3047.

İrade Ticaret Nafia [İ. TNF.]

8/32; 12/41.

Maliye Nezareti Emlâk-ı Emiriyye Müdüriyeti Evrakı [ML.EEM.]

749/59; 671/87; 349/88; 684/3; 671/86; 669/29; 497/4; 920/27.

Meclis-i Vükela Mazbataları [MV.]

100/6; 49/45; 99/58; 98/75.

Sadaret Divanı Kalemi Defterleri

İmtiyaz defteri 2.

Şûra-yı Devlet Evrakı [ŞD.]

2645/19; 2611/10; 1199/16; 335/18; 1396/13; 1575/29; 1206/54; 157/35.

Ticaret, Nafia, Ziraat, Orman, Meadin Nezaretlerine ait Evrak[T.DMİ.]

959/51; 2302; 1002/29; 2303; 911/94; 911/76; 915/67; 914/25; 814/28; 914/81;
917/79; 958/8; 959/91; 968/46; 958/114; 962/26; 960/62; 975/2; 976/81; 973/12;
974/98; 975/89; 978/1; 981/121; 979/68; 981/40; 961/81; 962/2; 966/84; 975/5;
981/44; 982/67; 983/72; 1102/51; 934/99; 941/131.

Yıldız Sadâret Resmi Maruzât [Y.A.RES]

63/18.

Yıldız Esas Evrakı [Y.EE.]

12/33; 12/39.

Yıldız Perakende Evrakı Ticaret ve Nafia Nezareti Maruzatı [Y.PRK.TNF]

6/73; 2/18.

Yıldız Perakende Umum Vilayetler Tahriratı [Y.PRK.UM.]

48/74.

Yıldız Y.PRK.SRN.

3/85.

Zabtiye Nezareti Evrakı [ZB.]

361/5.

Kitap

Auler Paşa, *Hicaz Demiryolu İnşa Edilirken I Şam-Maan Hattı*, Çeviren; Eşref Bengi Özbilen, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Baskı 1, İstanbul 2017.

Akyıldız, Ali, *Osmanlı Bürokrasisi ve Modernleşme*, İletişim Yayınları, Baskı 4, İstanbul 2012.

Akyıldız, Ali, *Anka'nın Sonbaharı Osmanlı'da İktisadi Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*, İletişim Yayınları, İstanbul 2005.

Akyüz, Yahya, *Türk Eğitim Tarihi*, Pegem Akademi, Baskı 30, Ankara 2018.

A. Nedim Atilla, *İzmir Demiryolları*, İBB Ahmet Piriştina Kent Arşivi ve Müzesi Yayınları, İzmir 2014.

Alandağlı, Murat, *Süreç ve Sonuçlarıyla Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancıların Mülk Edinmeleri (1830-1914)*, Helke Yayınları, Ankara 2015.

Aydın, M. Akif, *Osmanlı Devleti'nde Hukuk ve Adalet*, Klasik Yayınları, Baskı 2, İstanbul 2017.

Aydın, M. Akif, *Türk Hukuk Tarihi*, Beta Yayınları, Baskı 15, İstanbul 2018.

Aydın, Salim, “*Askeri Amaçlı Yapılan Bir Hat: Selanik-Manastır Demiryolu ve Bu Hattı Güvenlik Adına Uzatma Girişimleri*”, *Tarihin Engin Sularında*, Yeditepe Yayınları, Editör: Arif Kolay-Ahmet Vurgun, Ankara 2022.

Avcı, Mustafa, *Türk Hukuk Tarihi*, Atlas Akademi Yayınevi, Baskı 7, Konya 2018.

Berkes, Niyazi, *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, Yapı Kredi Yapı Kredi Yayınları, Baskı 23, İstanbul 2016.

Berki, Şarki & Hamidi, Hayrullah, *İslam Hususi Hukukunda Ana Prensipleri “Kur'an da Hukuk”*, Baskı 2, Ankara 1962.

Bozkurt, Gülnihal, *Batı Hukukunun Türkiye'de Benimsenmesi Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne Resepsiyon Süreci (1839-1939)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1996.

Cin, Halil, *Osmanlı Toprak Düzeni ve Bu Düzenin Bozulması*, Baskı 5, Berikan Yayınevi, Ankara 2019.

Cin, Halil, *Türk Hukukunda Mer'a, Yaylak ve Kışlaklar*, Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları No:1, Baskı 3, Diyarbakır 1983.

Çalış, Halit, *İslam Hukuku -Eşya Hukuku*, Grafiker Yayınları, Editör Talip Türcan, Ankara 2025.

Çetin, A. Atilla, *Sultan İkinci Abdülhamid Han: Devlet ve Memleket Görüşlerim 2*, Cilt 2, Çamlıca Yayınları, İstanbul 2011.

Çetinsaya, Gökhan, *Sultan II. Abdülhamid Dönemi Siyaset-İktisat-Dış Politika-Kültür-Eğitim "Abdülhamid Rejiminin Kilit Taşı: Merkeziyetçilik"*, İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi, İstanbul 2019, Editörler: Mehmet Bulut- Muhammet Enes Kala- Nuri Salık-Maşallah Nar.

Demir, Abdullah, *Mufasssal Türk Hukuk Tarihi*, Atana Yayınları, Baskı 1, Ankara 2019.

Engin, Vahdettin, *Bir Devrin Son Sultanı II. Abdülhamid*, Yeditepe Yayınları, Baskı 9, İstanbul 2022.

Engin, Vahdettin, *Rumeli Demir Yolları*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1993.

Eren, Fikret & Başpınar, Veysel, *Toprak Hukuku*, Yetkin Yayınları, Baskı 4, Ankara 2014.

Ergin, Osman Nuri, *Mecelle-i Umûr-ı Belediye*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, Cilt 3, İstanbul 1995.

Düstur, I. Tertip, İstanbul 1289.

Efendi, Sakızlı Ohannes, *Osmanlı'da Modern İktisadın İzninde I Mebâdi-i İlmi Servet-i Mielel*, Dergah Yayınları, Hazırlayanlar: Filiz Dığroğlu, Hamdi Genç & M. Erdem Özgür, Baskı 1, İstanbul 2015.

Findley, Cater V., *Osmanlı İmparatorluğu'nda Bürokratik Reform Bâbîâlî 1789-1922*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Çev; Ercan Ertürk, İstanbul 2014, s.163-171.

Georgeon, François, *Sultan Abdülhamid*, Homer Kitabevi, Baskı 1, İstanbul 2006, Çeviren: Ali Berktaş.

Göktürk, Hüseyin Avni, *Eski ve Yeni Mülkiyet Hukukumuzla Toprak Kanunu Tasarısı Ana Prensipleri Arasındaki Münasebetler*, Türk Hukuk Kurumu Yayınları, Ankara 1945.

Gündüz, Tufan, *Osmanlı Teşkilat Tarihi*, Grafiker Yayınları, Ankara 2019.

Gülsoy, Ufuk, *Kutsal Proje Ortadoğu’da Osmanlı Demiryolları*, Timaş Yayınları, İstanbul 2020.

Gülsoy, Ufuk, *Osmanlı’da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu “Osmanlı Devrinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları”*, Çamlıca Yayınları, Editör: Vahdettin Engin-Ahmet Uçar- Osman Doğan, İstanbul 2012.

İmber, Colin, *Şeriat Kanuna Ebusuud ve Osmanlı’da İslami Hukuk*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Çeviren: Murteza Bedir, İstanbul 2004.

İnan, Hacı, *Kur’an-ı Kerim ve Yüce Meâlî*, Dua Yayıncılık, İstanbul 2014, el-Bakara Suresi 284-85.ayet, el- Mü’min Suresi 16.ayet.

Kamay, Berna, Osmanlı Tarihçiliğinde Yeni Çalışmalar Kaynak, Bağlam, Yöntem “Osmanlı’da “Yabancı” Mülkiyet Hakkı Üzerine Bir Değerlendirme: 1867 İstimlâk-i Emlâk Nizamnâmesi,” Vakıf Bank Kültür Yayınları, Nisan 2023, Edi: Fatma Öncel-Sinem Erdoğan İşkorkutan.

Kolay, Arif, *Anadolu’da İşletmeye Açılan İlk Demiryolu İzmir-Kasaba Hattı ve Uzantıları (1863-1897)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2019.

Koyuncu, Nuran, “Osmanlı Hukukunda İstimlâk”, *Kamu Hukuku Arşivi*, Mart 2008, Editör: Savaş Bayındır.

Koyuncu, Nuran, *Uluslararası Mecelle Sempozyumu Mecelle’de İstimlak*, Türkiye Adalet Akademisi, Editör; Fethullah Soyubelli, Baskı 1, Bursa 2021.

Mars, Evgenia, *Abdülhamid İstanbul’unda Bir Kadın Seyyah*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2019.

Mağmumi, Dr. Şerafettin, *Bir Osmanlı Doktorunun Anadolu ve Suriye Seyahat Hatıraları (1908)*, Dorlion Yayınları, İstanbul 2008.

Mes’ûd, Muhammed Hâlid, *İslam Hukuk Teorisi*, İz Yayıncılık, Çeviren; Muharrem Kılıç, İstanbul 1997.

Ortaylı, İlber, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2020.

Tahsin Paşa, *Abdülhamit Yıldız Hatıraları*, Ketebe Yayınları, İstanbul 2022.

Sertoğlu, Midhat, *Mufasssal Osmanlı Tarihi Resimli-Haritalı*, Türk Tarih Kurumu, Cilt 6, Ankara 2011.

Yaman, Ahmet & Çalış, Halit, *İslâm Hukukuna Giriş*, M.Ü. İlahiyat Fakültesi Vakıf Yayınları, Baskı 10, İstanbul 2015

Yavuzarslan, Eray, *19. Yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Demiryolu Seferberliği ve Başkent İstanbul'un Kentsel Dönüşümüne Katkıları*, Gece Kitaplığı yayınları, Ankara 2021.

Yazıcı, Mustafa, *Mudanya-Bursa Demiryolunun Yapımı ve İşletmesi (1873-1908)*, Nilüfer Belediyesi Bursa, Bursa 2014.

Yelkenci, Ömer Faruk, *Türk Modernleşmesi ve II. Abdülhamid'in Eğitim Hamlesi*, Kaknüs İnceleme-Araştırma Yayınları, İstanbul 2010.

Makale

Akıllıoğlu, Tekin, “İnsan Hakları Kavramı Üzerine Düşünceler”, *İHİD*, Lütü Duran'a Armağan, Cilt 31, Sayı 1-3, Haziran 1998, ss. 1-11.

Aktaş, Muhammed Ali, “İstimlâke Dair İki Mühim Metin: Ali Galib'in Risalesi ile Kahveciyan Haçık'ın Makalesi”, *Türk Hukuk Tarihi Araştırmaları*, Sayı 22, Güz 2016, ss.63-101.

Akçakaya, Umut, “Bir Karış Fazla Şimendifer: Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Demiryolu Politikasının Değişimi”, *ESOGÜ Tarih Dergisi*, Cilt 5, Sayı 1, Mayıs 2022, ss. 29-61.

Akgüner, Tayfun & Erman, Hasan, “Kamulaştırmada Son Gelişmeler ve Malikin Deri Alma Hakkı”, *İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 1, Sayı 1-2, İstanbul 2002, ss. 1-23.

Akpolat, Mustafa S., “Tanzimat Sonrası Osmanlı Mimarlığından Bir Kesit: Adana-Mersin İstasyon Binaları”, *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt 21, Sayı 1, Haziran 2004, ss. 77-93.

Akyıldız, Ali, “Bir Teknolojik Transferin Değişim Boyutu: Köstence Demiryolu Örneği”, *Osmanlı Araştırmaları* 20, İstanbul 2000, ss. 313-327.

Albayrak, Mustafa, “Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı”, *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarih Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, Sayı 6, Temmuz 1995, ss.1-38.

Bardakoğlu, Övünç, “Osmanlı'da Demiryolu ve Etkileri: Şark Ekspresi'nin İstanbul'da Yarattığı Değişim”, *Akademik Tarih ve Araştırmalar Dergisi*, Cilt 6, Sayı 8, Mayıs 2023, ss.134-147.

Barkan, Ömer Lütfi, İslam-Türk Mülkiyet Hukuku Tatbikatının Osmanlı İmparatorluğunda Aldığı Şekiller, *İHFM*, Cilt 7, Sayı 1, 1939, ss.157-176.

- Battal, Ahmet, “Yeni FSEK 47 ile Gelen Eser Kamulaştırılması’nın Anayasaya Aykırılığı Meselesi”, *Ankara Barosu Fikri Mülkiyet ve Rekabet Hukuku Dergisi*, Cilt 16, Sayı 2, Ankara 2014, ss.27-41.
- Beşirli, Mehmet, “Bağdat Demiryolu’nun Akdeniz Uzantısı: Toprakkale-İskenderun Demiryolu”, *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, Cilt 11, Sayı 23, Şubat 2010, ss.215-236.
- Beyhan, Mehmet Ali, “II. Abdülhamid Döneminde Hafiye Teşkilatı ve Jurnaller”, *İlmi Araştırmalar*, Sayı 8, 1999, ss.65-83.
- Bozkurt, Birgül, “Erken Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Millileştirilmesi: Anadolu Demiryolları ve Mersin-Tarsus-Adana Hattının Satın Alınması”, *Türkiyat Araştırmalar Enstitüsü Dergisi*, Sayı 71, Erzurum 2021, ss.679-702.
- Chiha, H. Nedjib, “Osmanlı Devletinde Gayrimenkul Mülkiyeti Bakımından Yabancıların Hukuki Durumu”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 24, Sayı1, Mayıs 1967, Çeviren Halil Cin, ss.247-274.
- Çadircı, Musa, “Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt 15, Sayı 26, Mayıs 1991.
- Çekim, Meryem, “Teşvikten Tebriğe: Sultan II. Abdülhamid’in Ulema Taltifleri”, *Tarih Okulu Dergisi*, Cilt 16, Sayı 62, 2023, ss.214-236.
- Çetinsaya, Gökhan, “II. Abdülhamid’in İç Politikası: Bir Dönemlendirme Denemesi”, *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, Cilt 47, Sayı 47, İstanbul 2016, ss.353-409.
- Dönmezer, Sulhi, “İstimlâk Hukuku”, *İstanbul Üniversitesi Hukuk fakültesi Mecmuası*, Cilt 7, sayı 1, İstanbul 1941, ss.40-91.
- Erdost, Muzaffer İlhan, “Osmanlı’dan Günümüze Yabancılar Taşınmaz Satışı Yasallaşma Süreçleri Ve Sonuçları” *Memleket Siyaset Yönetim*, Sayı 1, Haziran 2006, ss.57-97.
- Behset Karaca, “İzmir-Aydın Demiryolu Hattı’nın Dinar’dan Sonraki Uzantıları (Proje İmtiyaz ve Yapım Aşaması)”, *SDÜ Fen Edebiyet Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı 53, Ağustos 2021, ss.25-49.
- Gürel, Ziya, “Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk VIII”, *Belleten*, Cilt 52, Sayı 205, Aralık 1988, ss.1707-1714.
- İlyas, Ahmet, “Ulus-Devletin Anadolu’ya Taşınmasında Demiryolları”, *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Sayı 59, Ekim 2023, ss.55-74.

- Miser, Sinan, “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Demiryolları Politikaları”, *Ankara Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi Araştırma Makalesi*, Cilt 2, Sayı 4, Ankara 2019, ss.295-323.
- Karadağ, Haydar & Şit, Mustafa, “Osmanlı Devleti’nde Toprak Mülkiyetinin İktisadi Sistemler Açısından Değerlendirilmesi”, *RTE Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı 4, Rize 2016, ss.45-65.
- Karataş, Yakup, “*Sicill-i Ahval Defterlerine Göre Bayezidli Devlet Memurları*”, *Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt 4, Sayı 1, Nisan 2018, ss.1-24.
- Kahya, Esin, “Türkiye’de İlk Demiryolları”, *Belleten*, Cilt 52, Sayı 202, Nisan 1988, ss.209-218.
- Kanberoğlu, Nesrin, “Osmanlı Devleti’nin II. Meşrutiyet Dönemi Demiryolu Politikaları 1908-1914”, *Vakanivüs Uluslararası Tarih Araştırma Dergisi*, Cilt 3, Ekim 2018, ss.158-187.
- Keklik, Ebubekir, “Turuk ve Maabir Mektebi ve İlk Nizamnamesi (1862)”, *Külliyat Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, Sayı 17, Ağustos 2022, ss.219-236.
- Koç, Malike Bileydi, “Osmanlı Devleti Döneminde Antalya Demiryolu Hattı Projesi”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Cilt 36, Sayı 102, İstanbul 2020, ss.1-36.
- Korkmaz, Erdal, “Türk-Alman İttifakına Giden Yolda Bağdat Demiryolu Projesi: Uluslararası Siyaset Ekseninde Bir Değerlendirme”, *Genel Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Cilt 5, Sayı 10, Temmuz 2023, ss.741-758.
- Miser, Sinan, “Osmanlı’dan Cumhuriyete Demiryolları Politikaları”, *Ankara Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 2, Sayı 4, Haziran 2019, ss.13-35.
- Onursal, Bilal Furkan & Başaran, Doğan, “Bağdat Demiryolu Projesi Üzerinden Almanya’nın Barışçıl Nüfuz Etme Stratejisine Dair Okuma”, *Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi*, Cilt 4, Sayı 2, Aralık 2020, ss.325-358.
- Ölmez, Adem, “Askeri Teftiş Komisyonu’nun Kuruluşu ve Faaliyetleri”, *Tarih Dergisi*, Sayı 43, İstanbul 2006, ss.115-133.
- Özcan, Selim, “Yabancıların Taşınmaz Mal Mülkiyeti Edinmeleri: Amasya Örneği”, *History Studies*, Ankara 1977, ss.281-292.

Özlu, Zeynel & Çay, Mustafa Murat, “Birinci Dünya Savaşı’na Kadar Osmanlı Devleti’nde Demiryolu Politikaları ve İnşaatları”, *OTAM*, Cilt 48, Güz 2020, ss.109-146.

Özgüldür, Yavuz, “İttifaktan Savaşa: 2 Ağustos 1914 Tarihli Osmanlı Alman İttifak Antlaşması ve Yansımaları”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Cilt 76, Sayı 2, 2021, ss.475-492.

Pedley, Mary, “Enlightenment Cartography at the Sublime Porte: François Kauffer and the Survey of Constantinople”, *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, Cilt 39, Sayı 39, Haziran 2019, ss.28-53.

Reyhan, Cenk, “Türk-Alman İlişkilerinin Tarihsel Arka Planı (1878-1914)”, *Belleten*, Cilt 69, Sayı 254, Nisan 2005, ss.217-266.

Sarıaslan, Fatma, “1876 Anayasası (Kanun-i Esasi) Ve İlk Osmanlı Parlamentosu”, *Yasama Dergisi*, Sayı 46, Aralık 2022, ss.113-146.

Şen, Murat, “İslam ve Osmanlı Hukukunda Kamulaştırma Müessesesi”, *Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 1, Sayı 1, Erzincan 1997, ss.171-185.

Şener, Abdülkadir, “İslam Hukukunda Maslahat ve Mefsedet Anlayışı”, *Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt 18, Ankara 1972, ss.105-108.

Tamçelik, Soyalp, “Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasi ve İktisadi Sosyal Etkileri”, *ERDEM*, Cilt 12, Sayı 35, Ankara 2000, ss.483-535.

Tan, Turgut “Osmanlı Devleti’nde Yabancılar Verilen Kamu Hizmeti İmtiyazları”, *AÜSBFD*, Cilt 22, Sayı 2, 1967, ss.285-326.

Tekdemir, Aziz, “Tanzimat Dönemi Nafia Nezareti”, *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt 1, sayı 1, İstanbul 2011, ss.121-144.

Totonji, Hashim, & Özlem İğdi, Gülenç, “Anadolu Demiryolu Hattının Ankara’ya Ulaşması ve Açılışı”, *ASEAD*, Cilt 6, Sayı 4, Nisan 2019, ss.278-293.

Turan, Şerafettin, “Osmanlı Teşkilatında Hassa Mimarları”, *A.Ü.D.T.C.F. Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt 1, Sayı 1, Ankara 1963, ss.159-200.

Yamaç, Müzehher, “İlk Anayasa (1876 Kanun-i Esasisi)”, *Balkan Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 3, Sayı 5, 2014, ss.54-68.

Yılmazçelik, İbrahim & Erdem, Sevim, “Sultan II. Abdülhamid Döneminde Selanik-Manastır, Selanik İstanbul Demiryolları Güzergahlarında İşletilen Madenler”, *Journal*

of Turkish Studies- International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish, Cilt 9, Sayı 1, Ankara 2014, ss.157-184.

Tez

Akalan, Ali Osman, *Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Tarihi*, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü (Doktora Tezi), Ankara 2010.

Akbaş, Giray, *Demiryollarında Altyapının Teknik Tasarımı*, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2008.

Akpınar, Ozan Can, *1879-1909 Tarihli Sicil-i Ahval Kayıtlarına Göre Antalya Doğumlu Memurlar*, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), Antalya 2017.

Atam, Şenay, *Osmanlı Devleti 'nde Nafia Nezareti*, Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), Niğde 2015.

Çelebi, Bahadır, *Osmanlı Devleti 'nin Merkezileşmesinde Telgrafın Rolü: 1855-1909*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), İstanbul 2020.

Çetin, Maksut, *Mâturidiliğin Siyaset (Hilâfet/İmamet) Anlayışı*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), Erzurum 2013.

Deniz, Şefaattin, *Osmanlı Devleti 'nde Padişah ve Bâb-ı Ali Arasındaki İktidar Mücadelesi (1808-1908)*, Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), Kırıkkale 2002.

Erdem, Sevim, *Sultan II. Abdülhamid Devri (1876-1908) Osmanlı Devleti 'nde Bayındırlık Faaliyetleri*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), Elazığ 2010.

Ergüven, Süleyman, *Şam-Hama Demiryolu İmtiyazı, İnşası ve İşletilmesi (1893-1912)*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2019.

Erkan, Yonca Kösebay, *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması*, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü (Doktora Tezi), İstanbul 2007.

Ergüven, Süleyman, *Şam-Hama Demiryolu İmtiyazı, İnşası ve İşletilmesi (1893-1912)*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2019.

Esirgen, Seda Örsten, *Osmanlı Devleti'nde Yabancılar Verilen Kamu Hizmeti İmtiyazları*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), Ankara 2010.

Göktürk, Ayşenur Okumuş, *Osmanlı Posta ve Telgraf Teşkilatı (1838-1876)*, Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), Erzurum 2021.

Gülsoy, Ufuk, *Hicaz Demiryolu*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmalar Enstitüsü (Doktora Tezi), İstanbul 1994.

Hasanbat, Birol, *Edirne-Kırklareli-Tekirdağ İleri Sınırları Dahilindeki Tarihi İstasyon Binaları*, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), Kayseri 2018.

İğüs, Esmâ, *II. Abdülhamid Dönemi Eğitim Sistemi, Eğitim Yapıları ve Askeri Rüşdiyeler*, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü (Doktora Tezi), İstanbul 2008.

İleri, Turgut, *Maârif Salnâmelerine Göre, 20. Yüzyıl Başlarında (1898-1903) Amasya'da Eğitim ve Eğitim Kurumları*, On dokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), Samsun 1998.

Kanat, Sedat, *Sultan II. Abdülhamid Döneminde Mâbeyn-i Hümâyûn ve Görevleri*, Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü (Doktora Tezi), Erzurum 2018.

Kısa, Ahmet, *Osmanlı Devleti'nde Bayındırlık Faaliyetleri (1909-1918) Kapitülasyonlar, İmtiyazlar, Anonim Şirketler*, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), Antalya 2019.

Orha, Zafer, *Beyrut Vilayeti'nde Osmanlı İdaresi (1887-1909)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), İstanbul 2017.

Öztürk, Ali İhsan, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İstanbul Mahalli Kamu Hizmeti İmtiyazları*, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü (Doktora Tezi), İstanbul 2003.

Öztürk, K. Burak, *Kamu Hizmeti İmtiyaz Sözleşmeleri*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), Ankara 2000.

Öztürk, İlker, *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryolları Gelişimi*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2009.

Polat, Erdoğan, *Osmanlı Devleti'nde Sürgün Siyasetinin Eyâlet-i Rum'daki Yansımaları (XIX. Yüzyıl)*, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), Kayseri 2019.

Seçilmişler, Töre, *Yıldız Sarayı Yaverler Dairesi*, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2004.

Temizgüney, Firdes, *Erzurum'a Demiryolunun Gelişi*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), Erzurum 2008.

Türkman, Sayim, *Amerika Birleşik Devletleri'nin Ortadoğu Politikası ve Türkiye'ye Yansımaları (1919-1973)*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü (Doktora Tezi), Ankara 2005.

Uzuntepe, Gülçin, *Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın-Kasaba (Turgutlu) (1856-1897)*, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), Eskişehir 2000.

Yapucu, Olcay Pullukçuoğlu, *Aydın Sancağı 1845-1914 (Sosyal, Ekonomik, İdari, Kültürel Durum)*, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), İzmir 2006.

Yavuz, Züleyha, *Beyrut-Şam Demiryolunun İnşası ve İşletilmesi (1891-1914)*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2010.

Yılmaz, Zümra, *Mülkiyetin Çağdaş Niteliği Açısından 1982 Anayasasının 46/2. Maddesinin İncelenmesi*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 1985.

Ansiklopedi Maddesi

Aktan, Hamza “İstimlâk”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 23, İstanbul 2001.

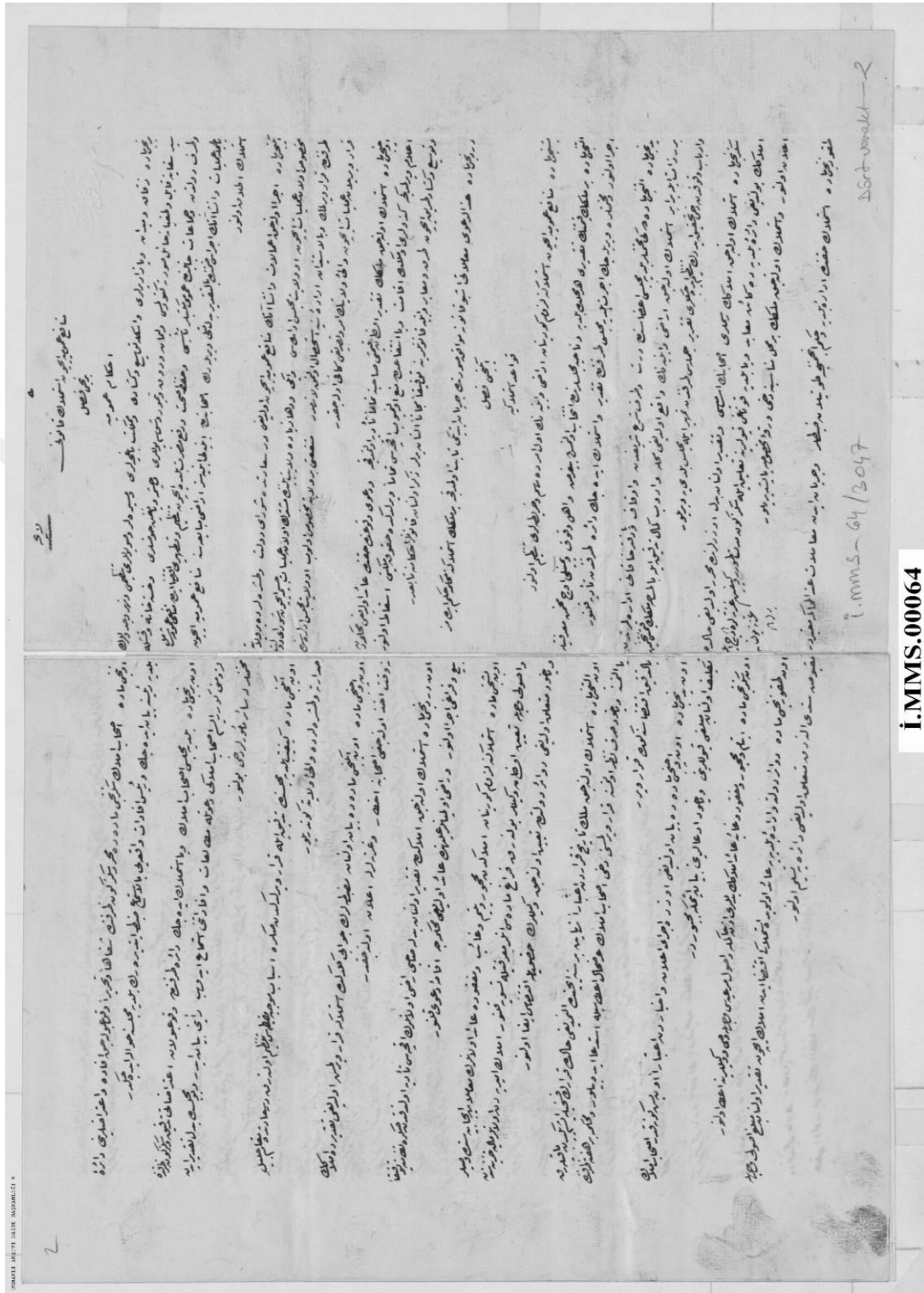
Aktan, Hamza, “İhyâ”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 22, İstanbul 2000.

Akgündüz, Ahmet, “Dürerü'l-Hükkâm”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 10, İstanbul 1994.

Altan, Ebru, “Yafa”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 43, İstanbul 2013.

Artuk, İbrahim, “Nişan”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 33, İstanbul 2007.

- Aybakan, Bilal, “Temlik”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 40, İstanbul 2011.
- Aydın, Mehmet Akif, “Mecelle-i Ahkâm-ı Adliyye”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 28, Ankara 2003.
- Aydın, Mehmet Akif, “Arazi Kanunu”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 3, İstanbul 1991.
- Aydın, Mehmet Akif, “Kânûn-ı Esâsî”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 24, İstanbul 2001.
- Beydilli, Kemal, “Bağdat Demiryolu”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 4, İstanbul 1991.
- Çalış, Halit, “Rakabe”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 34, İstanbul 2007.
- Daşcıoğlu, Kemal, “Sürgün”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 38, İstanbul 2010.
- Dönmez, İbrahim Kâfi, “Maslahat”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 28, Ankara 2003.
- Dönmez, İbrahim Kâfi, “Tasarruf”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 40, İstanbul 2011.
- Durusoy, Ali, “Zaruret”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 44, İstanbul 2023.
- Erkal, Mehmet, “Öşür”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 34, İstanbul 2007.
- Engin, Vahdettin, “Rumeli Demiryolu”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 35, İstanbul 2008.
- Engin, Vahdettin, “Osmanlı Devleti’nin Demiryolu Siyaseti”, *Türkler Ansiklopedisi*, Cilt 14, Ankara 2002.
- Gülsoy, Ufuk, & Ochsenwald, William, “Hicaz Demiryolu” *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 17, İstanbul 1998.
- Günay, Hacı Mehmet, “Vakıf”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 42, İstanbul 2019.
- Günay, Hacı Mehmet, “Metrûk”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 29, Ankara 2004.
- Hacak, Hasan, “Mülkiyet”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 31, Ankara 2020.
- Hacak, Hasan, “Milk”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 30, Ankara 2020.
- İpşirli, Mehmet, “Mansıb”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 28, Ankara 2003.
- İnalcık, Halil, “Timar” *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 41, İstanbul 2012.
- Kallek, Cengiz, “Haraç”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 16, İstanbul 1997.
- Küçük, Cevdet “Abdülhamid II”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 1, İstanbul 1998.
- Kütükoğlu, Mübahat S., “İlmihaber” *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 22, İstanbul 2000.
- Kenanoğlu, M. Macit “Mirî”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 30, Ankara 2020.
- Kenanoğlu, M. Macit, “Mülk”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 31, Ankara 2020.



Resim 1: İstimlak Kararnamesi (İ.MMS.64/3047)

۲۹ شمان سنه ۲۹۴ وفی ۲۷ افسنوس سنه ۲۹۳

1. mm 5-64/3047

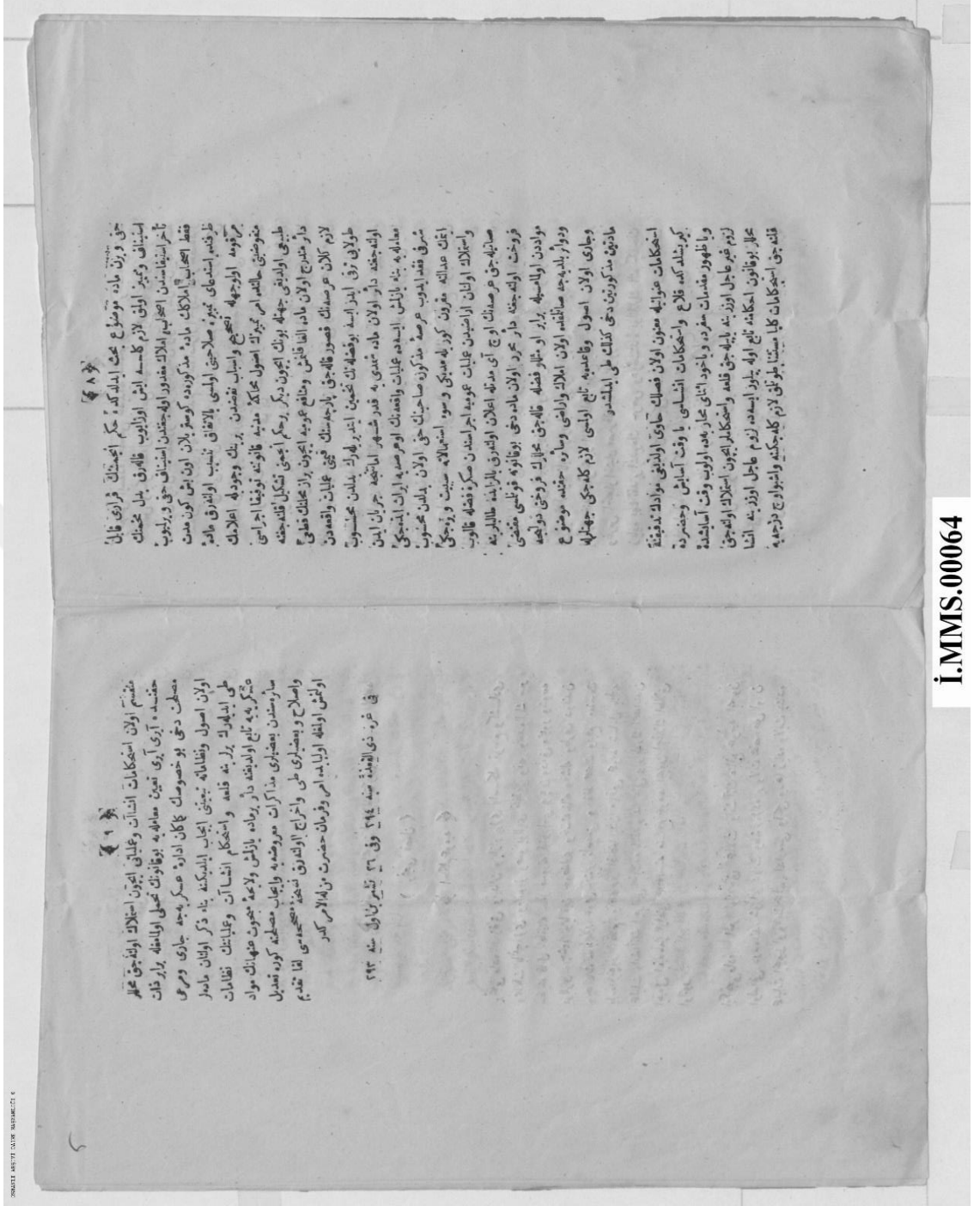
طالع حرمه ايجون احمد را اوله قديمه العاكه داور دستور حشدرج
 ۴ رجب شه ۷۲ به بنی قنقانه مندرینانك احتیابان عصر ۴۰
 هم قنقانه و سایه نوکویه حضرت پدشاهده عرن خلکان
 موقوف طایفه الزین صلاب و اعاجیل بپرسون درختونه و خنقانه
 چر ای اندلی می مراد صراح اعتیاد جناب جهانریدین اولدینه
 و استلاک قازق دق قانون اسامیه موجود قوایب قایلدرین اولدینه
 فصل اسکی قنقانه می تسلیم و مشیت عصر و کلهک توفیقاً یق
 فصل اوزر می تربت انسان قانون لامعسی قنقانه دارمستند
 تدقیق و طالعاده اهلدی

برخی فصلی شافع عوفیاند مقدّمون علیهمان ائمّه اربعین
علی علی وزیر له اجماعند بنی وثقیب سامع اولونه دار ارضین
صورت اسلامه دار احکم عوفیسی انیشی فصلی اسلامه
اولونجی محاکم هندلس واسطلس خرفه سنای تنفله داخل اولانی
داره بلدهن دار اقله بنی معادلی و راجحس تمکبله مدین مینه
نیزدهن اصحاب اسلامه شافعی و غیره اولاده والدار بنک اصحابه
عزیرله عصبه اوزریه عساکر انباشدای بره حکم اولونه
والدار محموره و معترک اسلامه دار قوادس ومسلم اولونجی
فصلی النبی املاک حکلمو طریقن تقدی بالله اصحابه اعمار اولان

اولیستی استیلاک مقاماتک تکثری استیلاک ایدیشی استیلاک اولوت
حال بوکوبولید. دستور العمل اولان نظامنه رواج نیدن عبارت اولوق
بونین کرکی ایکی سسه اول یایلوب اوزانلیقو استیلاک دار مقاماتی
اجرا ایدیلک مراجع و مستطاف و کتشی و وک وک عصر و زمان حاشیرک
احتیاجات کتشی و تحقیق ایش و ولیدیتنه شی حکم قانون اساسیه
توفیقاً منافع عومیه ایچون استیلاک حقلده صورت کله ده بکین بر قانون
ترتیب و تنظیلی خصوصیتلری لزوم و اهیت میده ایدر.

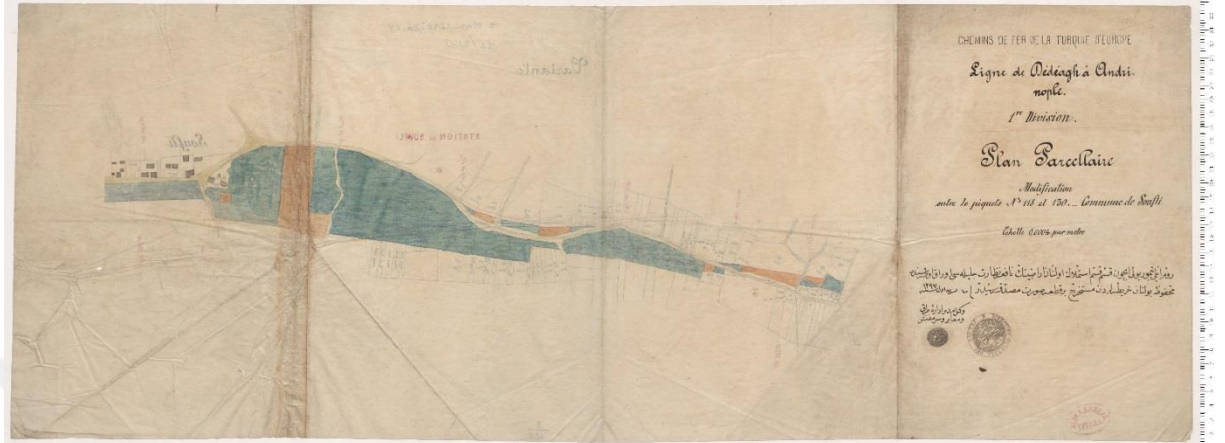
لا یحده قانونیه لدی الدقیق فصل اول تشکیل ایدن مواددن برنجی ماده ده
منافی عومیه شامل اولوب بکین وجوده کتور یله حکم علایق و انشایات بیان
و تعداد اولدین صریده یازار بری توسیع و کتشی و وسبور تنظیم
دخی اوجده دن ولیدیتی حالده یازارلشی ایدولندن تئجی وادراج و اکیچی
ماده اولوق اوزره هر قوع ملایب و تکیه و تملایب یو قانون استیلاک
مستنا اولوق بو یتر ایچون لزوم اولان اراضی میده مستند استیلاک یازار
کی مملایب اولونه چی عیارلری ساری محرر اولان ماده برنجی ماده ده
تعداد اولان شایون ماحدا اعلاات و انشایات یو قانون استیلاک مستنا
ایدیش اولدین حالده ماده مخصوصه اولوق اوزره مستیلاک بر قاجک
دکر یله ماحدا مستیلاک سکون اولونی تصریح ایدیلان شایری مستیلاک
طوقا لشی کی کوسو یکی مطالعه منه منی اسکیم یز یله علی و انراج
ایدیلرک صده یشت ایدر اولونه چی ایدیل ایدیسر از استیلاک منافع
عومیه ایچون اولدینک بر حکمه طرفندن حکم اولونی لزومیه دایر اولوب
حسب التعديل ایدیشی ماده اعتبار اولان مایله کله ده چوکمه
منافع عومیه ایچون استیلاک لزومیه بر یک صاحبک حتی تصریح
امضا ایدیشی جهله یومده نایین حقوق ایچون یازارلشی اولوب
ایچوق بر حکم منافع عومیه ایچون لزومیه استیلاک ایدیشی ایدیشی
مال اولوق بده جهت اخیر دن شایری صاحب ملک دهمو قیای
حاله مال اولدین حکمه مایله فصل دعوی اولدینک و علایق منافع
اولدینک منافع عومیه علایق و تنبیاتی تاخر ایدر و علایق منافع
چیران ایدن اصوله توفیقاً ایدینک دعوی رکنیه کیریم بر یک حکمه

دوشونلشی لزومیه دیتان قنوب بعضی رایلر اینه واقعا اول امریه
بریک منافع عومیه مال اولدینک یان و اعلاات هیئت اداره کی
اولدینک ایش منافع عومیه کیریم حکمه دوشورلک مناسب
اولوب قنوب قنوب شو اعلاات فارشو منافع عومیه مال اولدینک ایدیشی
بر صاحب ملک یولور اینه اوسالده سله دولته شخص یشتتت
ایچوق دعوی رکنی الهی بر موجب قانون اساسی حکم عومیه بر یک
افضا ایدیشی و چون کتور یو قانون مدهد متعقی عام اولان علایق
و نشان کتور قانون ایچون بر یک صاحب ملک هریه اولور اینه
اولسون صاحب یشتتت یولیدیتی حالده یله یو قانونیه بیان اولان اصول
و قواعد موجبه بدای و یروب اوصاف ملک حقوقی تصریف دیتی
امضا اولدینک یوحنی امضا اینه بر حکمه حکم ایش لازم
کله چی جهله یولر بر ادعا حدوتنه اوزرک منافع عومیه مال
اولوب اولدینک بر حکمه طرفندن تحت حکمه ایدیشی موافق منصف
کوتش اولدینک بر یک حکم خلی جهت چیران ایدر نتیجه مذاکره
شیق اول اکثریت قنوبت ن صکر اجرا اولدینک اعلاات و انشایات
منافع عومیه ایچون اولدینک درسمه ایدر شوری دولت طرفندن
قرار و برلشی قرار کیر اولدینک کی طشر کرد دخی بر لایحه مخصوص
اولان علایق ایچون او ولایت مجلس عومیه طشر کرد قرار و برلشی یولده
بعض مذاکرات تکون ایش ایدر استیلاک اولدینک یز اکثر لزوم
یاجل اوزر یه اولوب مجلس عومیه اینه سنده و قنوب اولدینک
و درسمه ایدر یز اوزرک امضا شوری دولته و بر یک طشر کرد دخی
مجلس اداره و برلشی یشتتت مناسب و نایین اولدینک یو قانونیه
مجلس اداره ملکاتن بالاتنک تلبیب و تصویب ایدیشی اولدینک
ماده دعوت مدها مذاکرات معروضه و جهله تصویب ایش و منافی
قدما عومیه مال عیارک خصوصیتنه منافی منافع اولدینک عیارک شامل
ماده اوزر یه چیران ایدن تحت و مذاکره دخی اولدینک عیارک شامل
حکم منصفیه عیارک حکم عدلیه و انشایات قانونیه مایله یشتتت سطور
اولدینک جهله یو قانونیه یولر بر یک قرار اولوب بلکه یو قنوب
وجودی حقایق اصولیه لزومیه قانون نظامتک عرضت حالیه

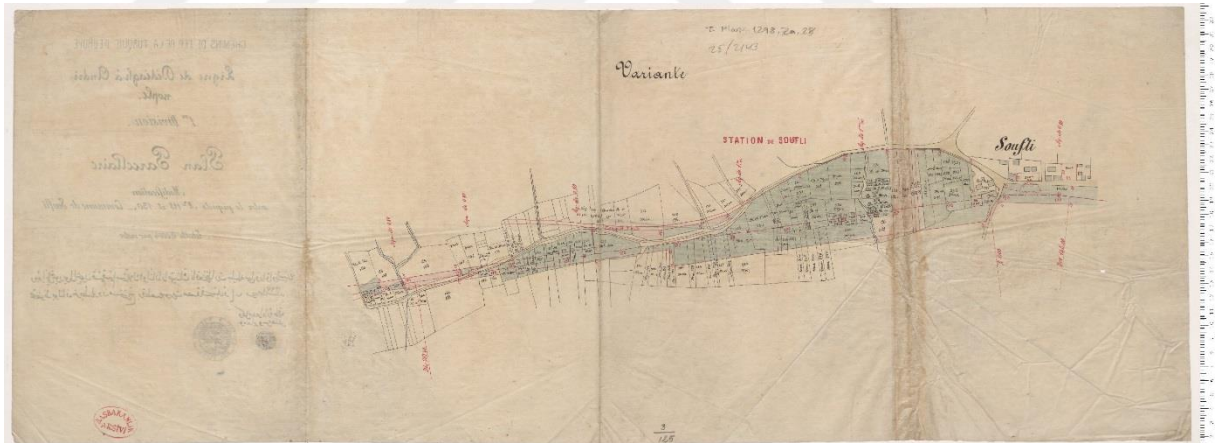


i.MMS.00064

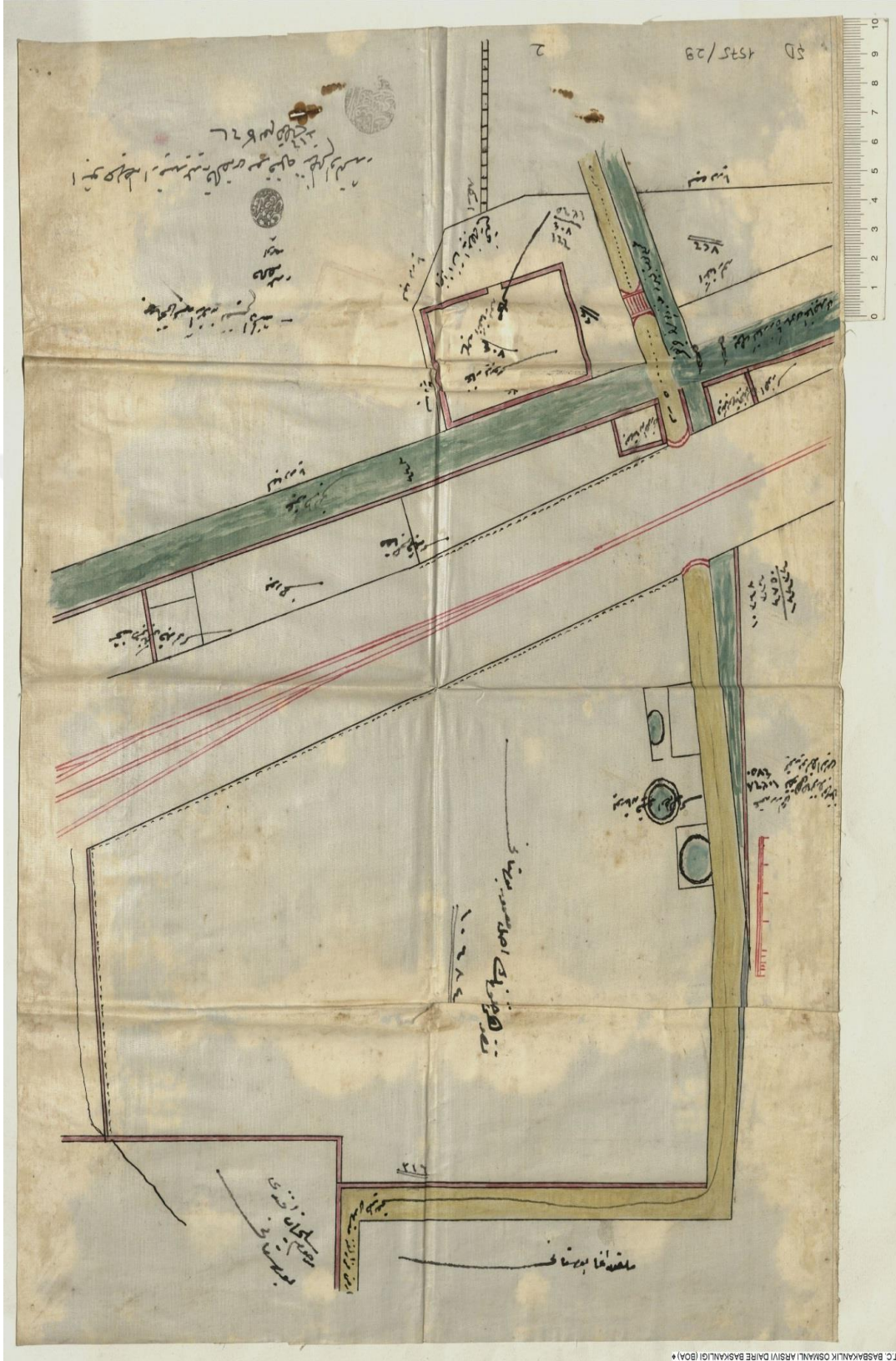
Resim 6: İstimlāk Kararnamesi (İ.MMS.64/3047)



Resim 10: Rumeli demiryolu için istimlâk edilen arazileri gösterir plan. (PLK.p. 2143)



Resim 11: Rumeli demiryolu için istimlâk edilen arazileri gösterir plan. (PLK.p. 2143)

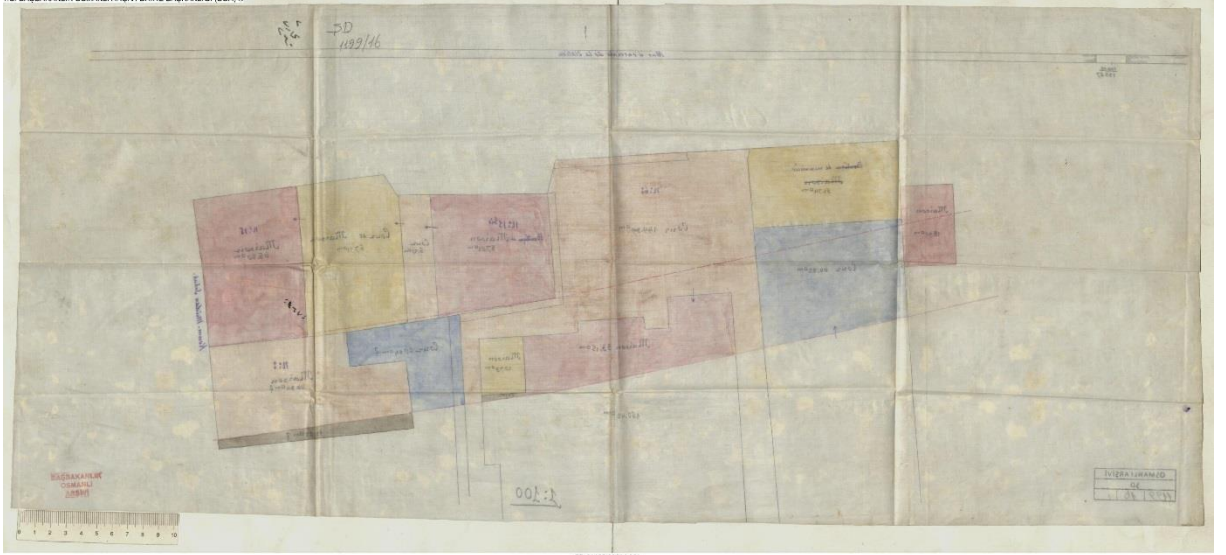


Resim 12: İstimlâk edilen bir arsa örneğinin planı (ŞD. 1575/29)



ŞD 01 199 000/6.001

Resim 13: Rumeli Demiryolu İşletici Kumpanyasının istimlâk ettiği bölgenin haritası (ŞD. 1199/16)



ŞD 01 199 000/6.001

Resim 14: Rumeli Demiryolu İşletici Kumpanyasının istimlâk ettiği bölgenin haritası (ŞD. 1199/16)

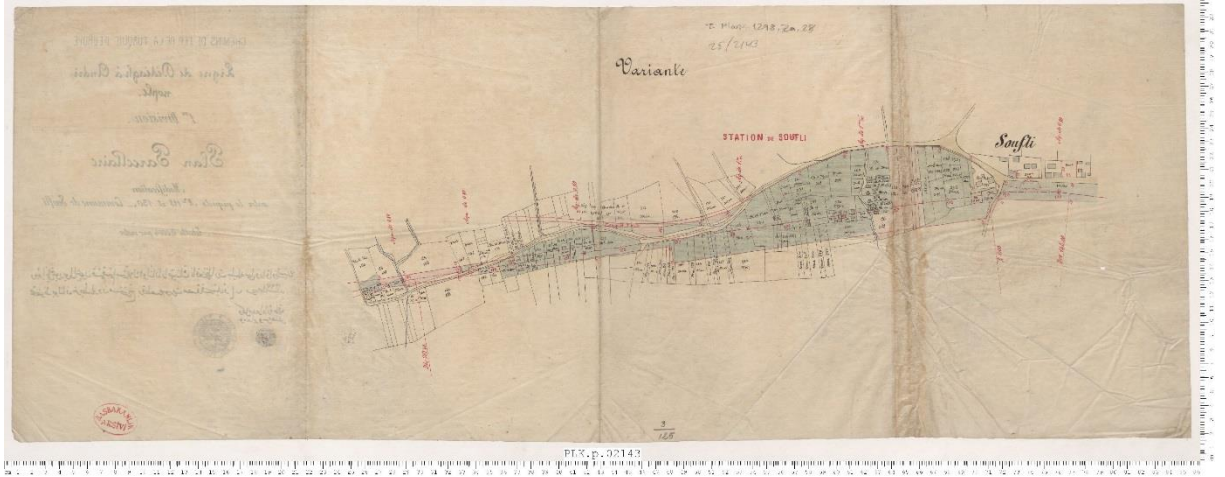
اولیستی استیلاک معاملاتک تکثری استیلاک ایدیشی استیلاک اولوت
حال بوکوبولید. دستور امل اولان نظامنه رواج نیدن عبارت اولوق
بونکرکی ایشی سسه اول پیلوب اوزانلیقو استیلاک دار معاملاتی
اجرا ایدیلک مراجع و مستطد و کتشی و وک وک عصر و زمان حاشریک
احتیاجات کتشیلرکی تحقیق ایشی بولیدیشی حکم قانون اساسیه
توفیقاً منافع عمومیه ایچون استیلاک حشده صورت کله ده بکین بر قانون
ترتیب و تنظیلی خصوصیه کی لزوم و اجرت میاندرد.

لا یحیه قانونیه لدی الدقیق فصل اول تشکیل ایدن مواددن برنجی ماده ده
منافی عموم شامل اولوبکیلک وجوده کتور یلک عیالیات و انشاعات بیان
و تعداد اولدیشی سرده یازار بری توسیع و کشادی و سبیل تنظیلی
دخی اوجده دن بولیدیشی حاله و انشاعات ایدولندن قیچی وادراج و ایشی
ماده اولوق اوزره هر قوع ملای و ونکی و تناسی بو قانون احکاملرین
مستنا اولوق بو یتر ایچون لزوم اولان اراضی میانه سده املاک یازده
کی معایله اولونجه صیارسنی ساری حجر اولان ماده برنجی ماده ده
تعداد اولان شایون ماحدا اعانات و انشاعات یو قانون احکاملرین مستنا
ایدیشی اولدیشی حاله ماده مخصوصه اولوق اوزره مستناتلرین رواجک
دکر یلک ماحدا احکاملرین سکون اولونقی تصریح ایدیلان شایری مستنا
طوقلار کی کوسو یکی معامله سته منی اسکیم یلک علی و انراج
ایدیلرک سده ییش ایشی اولونجه ایدیل ایدیسر اراضیلک منافع
عمومیه ایچون اولدیشک بر عکمه طرفلرین حکم اولونقی لزومیه دار اولوب
حسب التعديل ایشیکی ماده اعتبار اولانلار مادیله کلامه چونکه
منافع عمومیه ایچون استیلاک لزومیه یلک صاحبک حتی تصریح
امضا ایدیشی جهله یومده نایین حقوق ایچون ایشی ایشی اولوب
ایچوق رصالح منافع عمومیه ایچون لزوم ایشی ایشی ایشی ایشی
مال اولوق یلک جهله ایشی ایشی صاحب ملک دهمو قیچی
حاله مال اولدیشی عکمه یلک فصل دعوی ایدیشی و عکمه یلک
اولدیشین منافع عمومیه عیالیات و تنبیلاتی تاخراتلر و عکمه یلک
چیران ایدن اصوله توفیقاً ایشیکی دعوی رکنیه کیرکیم برنجی عکمه

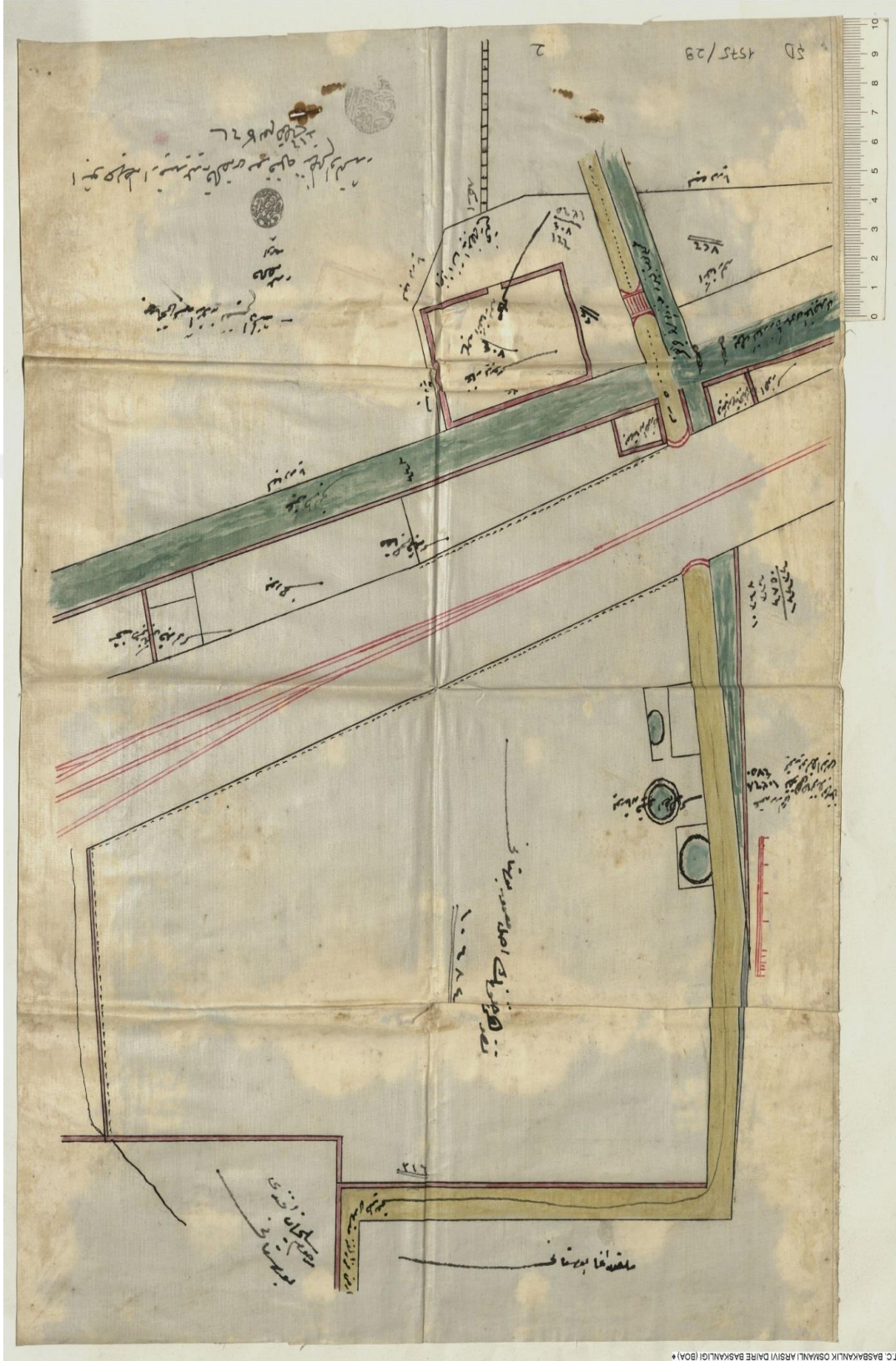
دوشونلارکی لزومیه قنوب بعضی رایلر ایشی ایشی اول اول امریه
برنجی منافع عمومیه مال اولدیشی یان و اعان هیئت ادارک حتی
اولدیشین ایشی منافع رکنیه کیرکیم عکمه دوشورلک مناسب
اولوب قنوب شو اعانله فارشو منافع عمومیه مال اولدیشی ادیا ادین
ر صاحب ملک بولور ایشی ایشی ایشی ایشی ایشی ایشی ایشی
ایچوق دعوی رکنی ایشی ایشی ایشی ایشی ایشی ایشی ایشی
ایضا ایدیشی و چونکه بو قانون مدهد متعقی عام اولان عیالیات
و انشاعات کی یو قانون ایچون برنجی صاحب ملک هریه اولور ایشی
اولسون صاحبک ییشی بولیدیشی حاله یلک بولانلرکی یان اولان اصول
و قواعد موجبه بدای و یروپ اوصاف ملک حقوقی تصریفدیشی
امضا اولدیشین بولیدیشی ایشی ایشی ایشی ایشی ایشی ایشی
کلیکی جهله بولر ایشی ایشی ایشی ایشی ایشی ایشی ایشی
اولوب اولدیشک بر عکمه طرفلرین حکم ایشی ایشی ایشی ایشی
کوش اولدیشین برنجی ایشی ایشی ایشی ایشی ایشی ایشی ایشی
شیق اول اکثریت قوانین صکر اجرا اولونجه ایشی ایشی ایشی
منافع عمومیه ایچون اولدیشک درسمه سده شوری دولت طرفلرین
قرار و برنجی قرار کیر اولدیشی کی طشر کرد دخی برولا یلک مخصوص
اولان عیالیات ایچون اولوت مجلس عمومیه قرار و برنجی بولر
بعضی مذاکرات تکون ایشی ایشی استیلاک اولونجه یلک اکثر لزوم
یاجل اوزر یلک اولوب مجلس عمومیه ایشی ایشی ایشی ایشی ایشی
و درسمه سده یلک قرار ایشی ایشی ایشی ایشی ایشی ایشی ایشی
مجلس اداره و برنجی ییشی تناسب و انشاعات اولدیشین بولیدیشی
مجلس ادارک ملکاتی بالاتفاق تنسب و تصویب ایشی اولونجه
ماده عمومیه سده مذاکرات معروضه و جهله تصویب اولونجه
قدما عمومیه مال عکمه کیلک خصوصیه یلک منوع اولدیشی ایشی ایشی
ماده اولونجه چیران ایدن تحت و مذاکره دخی اولونجه عکمه شامل
احکام متعقیله عکمه احکام عدلیه و انشاعات قانونیه میاندرد سطور
اولدیشی جهله بولانلرکی بولر برنجی لزوم اولوب یلک بولیدیشی
وجودی حقایق اصولیه سده لزومیه قانون نظاملرک عکمه



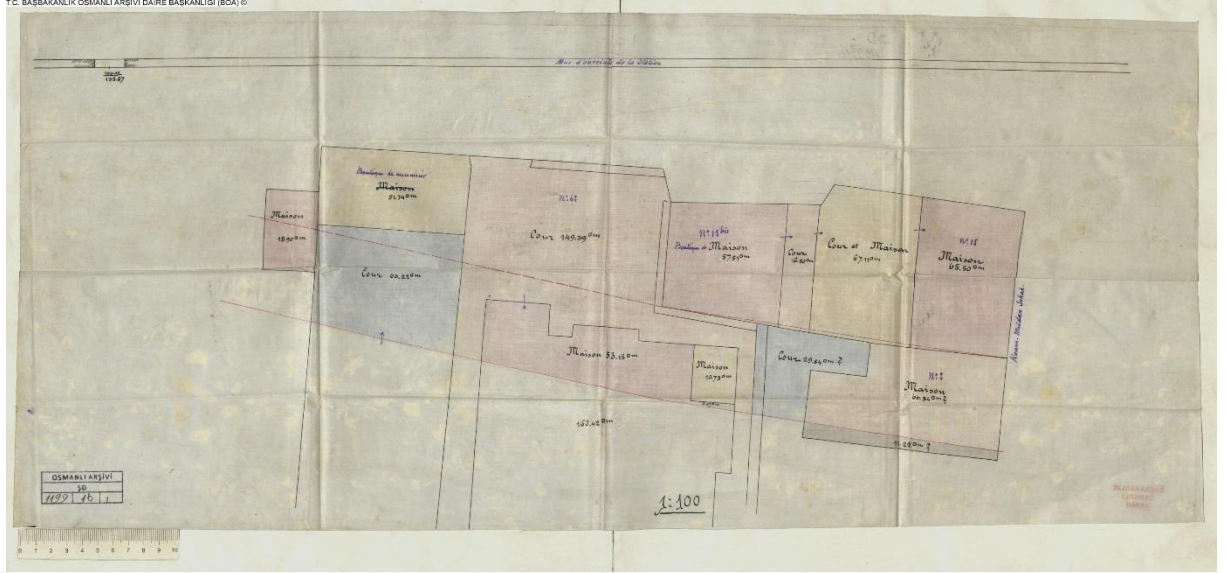
Resim 10: Rumeli demiryolu için istimlâk edilen arazileri gösterir plan. (PLK.p. 2143)



Resim 11: Rumeli demiryolu için istimlâk edilen arazileri gösterir plan. (PLK.p. 2143)

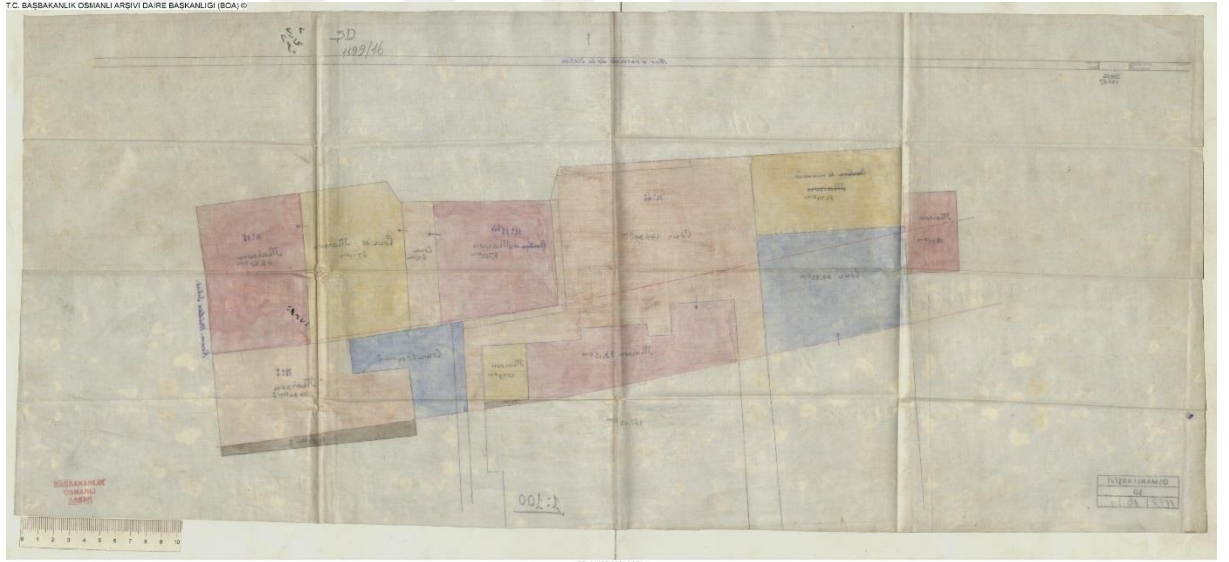


Resim 12: İstimlâk edilen bir arsa örneğinin planı (ŞD. 1575/29)



ŞD 01 199 000/6.001

Resim 13: Rumeli Demiryolu İşletici Kumpanyasının istimlâk ettiği bölgenin haritası (ŞD. 1199/16)



ŞD 01 199 000/6.001

Resim 14: Rumeli Demiryolu İşletici Kumpanyasının istimlâk ettiği bölgenin haritası (ŞD. 1199/16)

