

## DEMİRYOLU GÜZERGAHINDA MEYDANA GELEN ADLİ OLAYLAR: VARNA-RUSÇUK ÖRNEĞİ<sup>1</sup>

Duygu ATEŞ<sup>2</sup> Arif KOLAY<sup>3</sup>

### Makale Bilgisi

Geliş : 01/01/2026  
Düzeltilme : 16/03/2026  
Kabul : 13/05/2026

### Anahtar Kelimeler:

Anahtar Kelime  
Demiryolu  
Anahtar Kelime Varna-  
Rusçuk  
Anahtar Kelime Adli olay

### Özet

*Bu çalışma, Osmanlı Devleti'nde demiryollarının yalnızca ekonomik ve askerî işlevleriyle değil, aynı zamanda adli, idarî ve toplumsal boyutlarıyla da değerlendirilmesi gerektiğini Varna-Rusçuk Demiryolu hattı örneği kapsamında ele almaktadır. Sanayi Devrimi ile Avrupa'da hızla yaygınlaşan demiryolları, ulaşım, ticaret ve askerî sevkiyat alanlarında köklü dönüşümler yaratmış; Osmanlı Devleti de mali ve teknik sınırlılıklara rağmen bu gelişmelere uyum sağlamaya çalışmıştır. Balkan coğrafyasında inşa edilen demiryolu hatları, bu çabanın somut göstergeleri arasında yer almıştır. Varna-Rusçuk hattında meydana gelen adli olaylar, demiryollarının devlet ile toplum arasındaki ilişkinin bir anlamda yeniden kurulduğu alanlar olduğunu göstermektedir. İncelenen vakalar, demiryolu görevlilerinin yetki kullanımında yaşanan sorunları, denetim mekanizmalarının yetersizliğini ve yetki gücünün keyfi biçimde uygulanabildiğini göstermektedir. Miralay Mehmet Ali Bey'in şiddete maruz kalması, köylülerin delilsiz şekilde suçlanarak darp edilmesi ve Rusçuk İstasyonu'nda yaşanan diplomatik hassasiyet taşıyan münakaşa, bu sorunların farklı boyutlarını açığa çıkarmaktadır. Ayrıca askerî tren gecikmesine dair basında çıkan asılsız haberler, demiryollarının halk ve bilgi akışı açısından da ne denli hassas bir oluşum olduğunu ortaya koymaktadır. Sonuç olarak Varna-Rusçuk Demiryolu, Osmanlı taşrasında demiryollarının faydalarının yanında bir sorun alanı da oluşturabildiğini göstermesi bakımından önemli bir örnek teşkil etmektedir.*

## JUDICIAL INCIDENTS OCCURRING ALONG A RAILWAY ROUTE: THE CASE OF VARNA-RUSE

### Article Info

Received : 01/01/2026  
Revised : 16/03/2026  
Accepted : 13/05/2026

### Keywords:

Keyword Railway  
Keyword Varna-Ruse  
Keyword judicial incident

### Abstract

*This study examines the railways of the Ottoman Empire not only in terms of their economic and military functions but also through their judicial, administrative, and social dimensions, with a particular focus on the Varna-Ruse Railway line. Railways, which spread rapidly across Europe following the Industrial Revolution, brought profound transformations in transportation, trade, and military logistics. Despite financial and technical constraints, the Ottoman Empire sought to adapt to these developments, and the railway lines constructed in the Balkan region became concrete indicators of this effort. The judicial incidents that occurred along the Varna-Ruse line demonstrate that railways functioned as spaces where the relationship between the state and society was, in a sense, reconfigured. The cases examined reveal problems related to the exercise of authority by railway personnel, the inadequacy of oversight mechanisms, and the arbitrary use of power. Incidents such as the physical assault on Miralay Mehmet Ali Bey, the unfounded accusations and physical abuse of villagers, and the dispute with diplomatic implications at Ruse Station highlight the different dimensions of these issues. Furthermore, unfounded reports in the press regarding delays in military trains illustrate the sensitivity of railways not only in terms of public order but also in relation to information flow and public perception. In conclusion, the Varna-Ruse Railway represents a significant case, demonstrating that railways in the Ottoman provinces could constitute a complex field of tension alongside their intended benefits.*

<sup>1</sup> Bu makale Osmanlı Devletinde Rusçuk -Varna Demiryolu (1859-1878) isimli doktora tezinden üretilmiştir

<sup>2</sup> Dr., Kütahya Dumlupınar Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, duyguats43@gmail.com, ORCID: 0000-0002-7770-1900

<sup>3</sup> Prof. Dr., Kütahya Dumlupınar Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, e posta: arif.kolay@dpu.edu.tr. ORCID: 0000-0002-9315-1208  
Ateş D. ve Kolay, A. (2026) Demiryolu Güzergahında Meydana Gelen Adli Olaylar: Varna- Rusçuk Örneği *Uluslararası Sosyal ve Ekonomik Çalışmalar Dergisi*, 7(1),57-71, DOI: 10.62001/gsjises.1853801

## GİRİŞ

MÖ 3000’li yıllarda icat edilen tekerlek, 19. yüzyıla gelindiğinde demir raylar üzerindeki yerini aldı. Buharlı makinelerin Avrupa’da kısa sürede yaygınlaşması, pek çok tarihçinin "demiryolu asrı" olarak nitelendirdiği dönemin başlamasını sağladı. (Satan, 2012, s. 209). Demiryolları, Sanayi Devrimi’nin dünyaya kazandırdığı en önemli ulaşım sistemiydi. Özellikle 18. yüzyılın sonlarında Avrupa’da ivme kazanan Sanayi Devrimi; üretim hacminin artmasına, dolayısıyla malların daha hızlı ve güvenli taşınmasına yönelik ihtiyacın doğmasına yol açtı. Bu ihtiyaç, yeni ve daha verimli bir sistem arayışını beraberinde getirerek demiryollarının ortaya çıkmasına zemin hazırladı. Dünyada ilk demiryolu hattı olan Liverpool-Manchester hattı, 1830’lu yıllarda İngiltere’de faaliyete geçti. Bu hat ile hem yük hem de yolcu taşımacılığı daha hızlı, ucuz ve düzenli hâle geldi. Kısa sürede demiryolları Avrupa’nın diğer bölgelerine, Fransa, Almanya ve Belçika’da ve Amerika gibi ülkelerde de varlık gösterdi. Söz konusu bu hatlar inşa edildikleri ülkelerde sanayileşmenin hızlanmasında ve şehirlerin büyümesinde önemli rol oynadı (Engin, 1993, s. 17; Bilgin, 2015, s. 14-16; Demiryürek, 2015, s. 213-214).

Osmanlı Devleti ise demiryolu teknolojisiyle XIX. Yüzyılın ortalarında tanışabildi. Ancak bu teknolojinin Osmanlı topraklarına gelmesi meselesi daha Sultan Abdülmecid döneminde Osmanlı Devleti’nin gündemindeydi. Öyle ki Sultan Abdülmecid odasında bulunan Liverpool-Manchester hattında çalışan yük ve yolcu trenini gösteren resimden hareketle, bu tür bir demiryolunun Osmanlı topraklarında da hayata geçirilmesini istiyordu (Saraç, 2017, s. 258). Sultan Abdülaziz de Osmanlı topraklarında demiryolu yapılmasıyla ilgili son derece olumlu görüşlere sahipti. Hatta tren yolunun saray bahçesinden geçmesi söz konusu olduğunda “*Memleketime demiryolu yapılsın da isterse sırtımdan geçsin*” sözü Osmanlı topraklarında demiryolu inşa edilmesi meselesine gösterdiği ehemmiyeti ortaya koymaktadır (Kolay, 2019, s 6).

Osmanlı Devleti’nin demiryollarına yönelik olumlu tutumu, 1855 yılı sonlarında gazeteler aracılığıyla Avrupa sermaye çevrelerine yapılan çağrıyla netlik kazandı. Bu çağrıyla İstanbul-Belgrad hattı arasında bir demiryolu inşa ettirmek isteyen Osmanlı yönetimi, Avrupa’nın teknik tecrübe ve sermayesine ihtiyaç duyduğunu ilan ediyordu (Engin, 2008, s. 235). Diğer taraftan Avrupalı devletler de; Osmanlı Devleti’nin stratejik coğrafi konumu, sahip olduğu ekonomik potansiyel, topraklarda nüfuz alanları oluşturma arzusu ve demiryolu inşasının kârlı bir yatırım aracı görülmesi gibi sebeplerle bölgede demiryolu yapmaya son derece istekliydi (Hülagü, 2008, s. 26).

Tüm bu etkenler bir araya geldiğinde, Avrupalı sermayedar ve devletler için Osmanlı topraklarında demiryolu inşa etmek stratejik bir öneme sahipti. Osmanlı Devleti’nin ilk aşamada İstanbul-Belgrad hattına öncelik vermesinin temel amacı ise Balkanlar’daki isyanlar karşısında olası bir savaş durumunda sevkıyatı hızlandırmak ve asker naklini kolaylaştırmaktı. Ayrıca bu girişimle Avrupa ile doğrudan raylı sistem bağlantısı kurmak hedefleniyordu. Ancak söz konusu projenin hayata geçirilmesi için gereken teminatın İngiliz girişimciler tarafından karşılanamaması nedeniyle bu tasarı kağıt üzerinde kaldı. (Engin, 2008, s. 235). Diğer sonuçsuz kalan girişim ise 1830’lu yılların başında gündeme gelen ve İskenderun-Birecik arasında yapılmak istenen demiryoluydu (Engin, 2008, s. 235). Bu başarısız girişimlerden sonra yine tamamı yabancı sermaye ile Osmanlı topraklarında nihayete erdirilen demiryolu hatları inşa edildi. Osmanlı topraklarında inşa edilen ilk demiryolları kısaca şu şekilde sıralanabilir:

### İskenderiye-Kahire Hattı

1851 yılında inşasına başlanan İskenderiye-Kahire hattı, İngiliz sermayesiyle altı yıllık bir sürede tamamlanarak 1856 yılında işletmeye açıldı. Yaklaşık 211 km uzunluğundaki bu hat (Kanberoğlu, 2018, s. 159), Sultan Abdülaziz’in İskenderiye’den Kahire’ye yaptığı seyahatle demiryolu teknolojisini yakından incelemesine imkân tanıdı. Sultan’ın bu yolculuk sırasında vagonların birbirine bağlanma mekanizması, tekerleklerin ray üzerindeki hareketi ve lokomotifin çekiş gücü gibi teknik detaylara büyük ilgi göstererek sorular sorduğu rivayet edilir. Hatta kaynaklarda, Sultan Abdülaziz’in bu teknik ayrıntıları kavramak adına yanında donanımlı bir uzman bulundurmaya talep ettiği belirtilir. Söz konusu hat, Osmanlı topraklarında inşa edilen ilk demiryolu olması bakımından

tarihi bir öneme sahiptir (Durak, 2011, s. 177). Bunun yanı sıra proje, Avrupa dışındaki ilk girişimlerden biri ve Afrika kıtasının ilk demiryolu hattı olması hasebiyle de küresel bir değer taşımaktadır (Özlü ve Çay, 2020, s. 115).

### **Köstence-Çernavoda (Boğazköy) Hattı**

İngiliz sermayesiyle hayata geçirilen bir diğer önemli proje, Köstence-Çernavoda (Boğazköy) hattıdır. Bu hat, Osmanlı Devleti'nin Avrupa topraklarında inşa edilen ilk demiryolu olması bakımından stratejik bir öneme sahiptir. İmtiyazı 1856 yılında verilen ve yaklaşık 64,6 km uzunluğunda olan hattın işletme süresi 99 yıl olarak belirlenmiştir. Yaklaşık dört yıllık bir çalışma neticesinde 1860 yılında işletmeye açılan hat, 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nın (93 Harbi) ardından Romanya sınırları içinde kalmıştır. Savaştan beş yıl sonra Romanya hükümeti tarafından 1.560.000 frank karşılığında satın alınan bu hat, Tuna Nehri üzerine inşa edilen bir köprü vasıtasıyla Avrupa demiryolu ağına entegre edilmiştir (Akyıldız, 2018, s. 60).

### **İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba Demiryolları**

İzmir'in ticari potansiyeli göz önüne alındığında özellikle bölgede ticaret yapan İngiliz tüccarlar burada bir demiryolu yapılması konusunda hemfikir idi. 1849 yılında bölgede ticaret yapan İngiliz sayısı 202 iken 1855 yılında bu sayı ulaştı. 1856 yılında ise şehirdeki tüccar sayısı 1.061'e çıktı (Kurmuş, 2007, s. 137). Bölgedeki sayıları her geçen gün artan tüccarların demiryolu inşasına yönelik talepleri kısa sürede karşılık buldu. Bu doğrultuda, ticari açıdan stratejik öneme sahip olan İzmir ile Aydın arasındaki demiryolu imtiyazı, 1856 yılında bir İngiliz şirketine verildi (Kolay, 2018, s. 10). Yaklaşık 130 km uzunluğundaki bu hat; Sarayköy ve Dinar mevkilerine kadar uzatılan çeşitli şubelere ayrıldı. Uzantılarıyla birlikte genişleyen proje, ancak 1890 yılında tam kapasiteyle tamamlanabildi (Tamçelik, 2000, s. 500-501). İngilizler İzmir-Aydın girişiminden sonra İzmir-Kasaba demiryolu hattının yapımına da talip oldu. İzmir-Kasaba hattının imtiyazı 4 Temmuz 1863 tarihinde Edward Price'a verildi. Hattın inşaatına ise 1864 yılının nisan ayında başlandı. 1865 yılının ekim ayı itibarıyla Manisa'ya kadar olan güzergâh işletmeye açıldı. Bir taraftan hattın bu kısmı faaliyete geçerken Kasaba (Turgutlu) yönündeki inşaat çalışmaları da devam etti. Nihayet 1866 yılının ocak ayında bu hat bütünüyle tamamlanarak hizmete girdi. Bu proje, Anadolu'da işletmeye açılan ilk demiryolu olması bakımından Osmanlı Devleti açısından büyük önem taşıdı. İmtiyazı daha önce verilen İzmir-Aydın hattı o tarihlerde henüz tamamlanmadığı için, İzmir-Kasaba hattı Anadolu'nun ilk işleyen demiryolu oldu (Kolay, 2018, s. 236).

### **Varna-Ruşuk Demiryolu**

Rumeli coğrafyası, stratejik konumu ve iktisadi potansiyeli nedeniyle demiryolu inşasında öncelikli bölgeler arasında yer aldı. Özellikle ticari açıdan büyük öneme sahip olan Varna şehri ile Tuna Nehri üzerindeki Rusçuk'u birbirine bağlama fikri, henüz 1854 yılında yabancı basının gündemine geldi (The Times, 1854, s. 11). Basında çıkan haberlere rağmen, projeye dair en somut adım ancak 1859 yılında atıldı. İlk aşamada Anvers (Belçika) Şehbenderine verilen imtiyaz kapsamındaki tüm haklar, sonraki süreçte bir İngiliz şirketine devredildi. Bu devirle birlikte yapım çalışmaları hızlandırıldı. 1864 yılında başlayan demiryolu inşaatı, 1866 yılında tamamlandı (Akyıldız, 2018, s. 81-84). Toplam uzunluğu 224 km olan Varna-Ruşuk demiryolu ile İngiltere'ye yapılacak tahıl mahsulatı nakli daha ucuza gelecekti. Ayrıca Osmanlı Devleti de bu demiryolu ile Avrupa ile İstanbul arasındaki ticaret hacminde gözle görülür bir artış olacağını öngörüyordu (Engin, 1993, s. 40). Bu hat; İstanbul-Edirne-Belgrad güzergâhı üzerinden Avrupa ile Osmanlı demiryolu ağları arasında doğrudan bağlantı kurulmasıyla birlikte stratejik önemini yitirdi. (Kolay, 2018, s. 12). Söz konusu hattın iki terminal istasyonu (Varna ve Rusçuk) dışında sekiz istasyonu daha bulunmaktaydı. Bu istasyonlar Çernavoda, Vetova, Düşetabak, Kaynalıdere, Kaspiçyan, Prevadi ve Gebece istasyonlarıydı. Osmanlı Devleti, mali sıkıntılarla mücadele ettiği yıllarda dahi bu hattın inşası için iktisadi açıdan pek çok fedakârlık yaptı. Varna-Ruşuk demiryolu, 1873 yılında Rumeli Demiryolları Şirketi tarafından kiralandı. 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nın ardından imzalanan Berlin Antlaşması ile de Bulgaristan sınırlarına dahil oldu. Sultan Abdülaziz ve İmparatoriçe Eugénie gibi pek çok önemli şahsiyetin kullandığı bu

hat, Osmanlı Devleti'nin Bulgaristan topraklarında inşa ettiği ilk demiryolu olması bakımından büyük bir tarihsel değer taşıdı.

### **VARNA-RUSÇUK DEMİRYOLU HATTINDA MEYDANA GELEN ADLİ OLAYLAR**

Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyılda somut adımlar attığı demiryolu yatırımları; sadece ulaşım alanında değil, iktisadi faaliyetlerde de önemli gelişmelere ışık tuttu. Söz konusu yatırımlar, merkezi otoritenin taşra ve uzak bölgelerdeki etkinliğini pekiştiren stratejik bir araç oldu. Bu hatlar üzerinde görev yapan her bir memur, devlet gücünün önemli bir temsilcisi niteliği taşıdı. Ancak bu durum, zaman zaman memur ve görevlilerin yetki ile sorumluluk sınırlarını tartışmaya açtı. Nitekim Varna-Rusçuk demiryolu güzergâhı Balkanlar'da kritik bir noktada bulunduğu için bölgede yoğun bir insan hareketliliği yaşandı. Bu hareketlilik; demiryolu idaresinde çalışanların hem yerel halkla hem de güzergâhı kullanan devlet görevlileriyle sürekli temas kurmasına zemin hazırladı. Görevlilerin yolcularla kurduğu temaslar idari düzeni sağlama amacı gütsede, bazen yetki aşımından kaynaklanan fiili saldırılara yol açtı. Yaşanan bu hadiseler, resmi kayıtlara birer adli vaka olarak yansdı.<sup>4</sup>

Arşiv belgeleri, Varna-Rusçuk Demiryolu'nda görevli bazı memurların yolculara kötü muamelede bulunduğunu göstermektedir. Ancak bu durum yalnızca söz konusu hatla sınırlı kalmamış; İzmir-Kasaba hattında yaşanan benzer vakalar, bu tür sorunların Osmanlı Devleti genelinde karşılaşılan sistematik bir problem olduğunu kanıtlamıştır. (Kolay, 2018, s. 178).

Varna-Rusçuk Demiryolu hattında arşiv kayıtlarına yansıyan ilk adli olay, 1868 yılında Prevadi İstasyonu'nda yaşandı. Söz konusu hadise, Osmanlı Devleti'nde demiryollarının henüz yeni faaliyete geçtiği bir dönemde, demiryolu idaresi ile yolcular arasındaki yetki ve sorumluluk sınırlarının tam olarak belirlenmediğini göstermesi bakımından önemlidir. Olayın taraflarından biri olan Miralay (Albay) Mehmet Ali Bey, kura işlemleriyle ilgilenmek üzere Osmanlı Devleti tarafından memuriyetle görevlendirilmiş ve bu görevi yerine getirmek amacıyla Rusçuk'tan Varna'ya seyahat etmek istemiştir.

Miralay Mehmet Ali Bey, söz konusu yolculuk için tren biletini ikinci sınıf vagonun temin etmiş olmasına rağmen, trenin dolu olduğu gerekçesiyle bu vagonun kendisine yer bulamamıştır Ali Bey'in yer bulamama nedeni ise Demiryolu idaresi tarafından diğer yolculara uygulanan indirimler sebebiyle ikinci sınıf vagonun yer kalmamasıdır. Bunun üzerine Mehmet Ali Bey'in yolculuğunu trenin ön kısmında yer alan ve genellikle demiryolu personeli tarafından kullanılan bir lokomotifte seyahat etmek zorunda kalmıştır. Görevli bir Osmanlı subayı olarak Mehmet Ali Bey, bu durumu kabul etmek mecburiyetinde kalarak yolculuğa söz konusu lokomotifte devam etmiştir.

Yolculuk esnasında demiryolu görevlilerinin, Mehmet Ali Bey'in bulunduğu lokomotifte yeni yolcular almak istemesi üzerine taraflar arasında bir anlaşmazlık ortaya çıkmıştır. Miralay Mehmet Ali Bey, bulunduğu lokomotifin zaten yolcu taşımak üzere düzenlenmediğini ve bu durumun yolcu güvenliğini tehlikeye atacağını gerekçe olarak göstermiş olacak ki kendisi görevlilerin talebini reddetmiştir. Bu itiraz, demiryolu görevlileri tarafından hoş karşılanmayarak kısa süre içerisinde gerginlik fiziksel bir müdahaleye dönüşmüştür.

Arşiv kayıtlarına göre, demiryolu görevlilerinden biri, Miralay Mehmet Ali Bey ve beraberindeki kişilere fiilî saldırıda bulunmuş; söz konusu saldırı neticesinde Mehmet Ali Bey tren dışına çıkarılmıştır. Olay sırasında Mehmet Ali Bey'in kulağından yaralandığı ve üzerindeki paltosunun yırtıldığı belirtilmektedir. Devlet adına görev yapan bir subayın, demiryolu personeli tarafından bu

<sup>4</sup> Adli olay kavramı ise en kısa ifadeyle ceza kanununa göre suç olarak kabul edilen veya suç unsuru taşıyan, bu sebeple de takibi, soruşturulması veya yargı sürecinin yürütülmesi adli makam ve yetkililerinin sorumluluğunda olan hadiselerle verilen isim olarak tanımlanabilir (<https://oltu.adalet.gov.tr/>).

şekilde muameleye maruz kalması, olayın adli boyutunu daha da ağırlaştırmıştır. Yaşanan fiziksel saldırı sonrasında Miralay Mehmet Ali Bey, durumu ilgili resmî mercilere bildirmiştir. Yapılan incelemeler neticesinde saldırıya karıştığı tespit edilen demiryolu görevlilerinin görevlerine son verilmiştir. Ancak söz konusu görevlilerin, Osmanlı tebaası olmayıp Avusturya tebaasına mensup olmaları ve olay sonrasında Avusturya topraklarına kaçmaları nedeniyle adli sürecin tamamlanamadığı anlaşılmaktadır. Bu durum, Osmanlı Devleti'nin yabancı uyruklu demiryolu personeli üzerindeki yargı ve yaptırım gücünün sınırlı olduğunu açıkça gösteren bir örnektir. Prevadi İstasyonu'nda yaşanan bu hadise, Varna-Ruşçuk Demiryolu hattında meydana gelen ilk adli olay olmasının yanı sıra, Osmanlı Devleti'nin demiryolu idaresinde karşılaştığı hukuki ve idarî sorunları gözler önüne seren erken dönem bir örnek teşkil etmektedir. Olayın cezasız kalması, demiryollarında görev yapan yabancı personelin işlediği suçlar karşısında devletin cezai yaptırım uygulama konusunda karşılaştığı zorlukları da bir anlamda gözler önüne sermektedir (BOA, A. MKT.MHM.441/73, lef-4).

Hat güzergâhında meydana gelen bir diğer adli olay, demiryolunun hizmete açılmasından yaklaşık bir yıl sonra yaşanmıştır. Bu hadise; demiryolu personelinin sivil halkla ilişkilerinde ortaya çıkan yetki aşımını ve keyfi uygulamaları göstermesi bakımından dikkat çekicidir. Olayın taraflarını, Varna istikametine doğru tahıl yüklü arabalarla seyahat eden sekiz köylü oluşturmuştur. Söz konusu kişiler, geçimlerini tarımla sağlayan ve demiryolu hattı yakınından geçen güzergâhı kullanarak ürünlerini pazara ulaştırmak isteyen yerel halka mensup köylülerdi. Arşiv kayıtlarına göre köylüler, Kaspacyan mevkinde demiryoluna paralel seyreden yolu kullandıkları sırada yaklaşmakta olan treni fark etmişlerdir. Bunun üzerine herhangi bir tehlikeye yol açmamak amacıyla arabalarını ve hayvanlarını yol kenarına çekerek trenin geçmesini beklemişlerdir. Tren durduktan sonra vagonlardan inen demiryolu görevlileri ise köylüleri demiryolu hattına taş koymak ve treni sabote etmeye teşebbüs etmekle suçlanmışlardır. Bu suçlama, köylüler açısından tamamen beklenmedik ve temelsiz bir itham niteliği taşımaktadır. Demiryolu görevlilerinin söz konusu ithamları yalnızca sözlü düzeyde kalmamış, köylülere kısa süre içerisinde fiziksel şiddete de dönüşmüştür. Görevliler, köylüleri darp etmiş ve ardından bu kişilerin gözaltına alınarak hapse gönderilmelerine sebep olmuşlardır. Böylece köylüler, herhangi bir somut delil veya tanık olmaksızın ağır bir suçla itham edilerek suçlanmışlardır. Arşiv belgelerinde, köylülerin demiryoluna taş koyduklarını gördüğü iddiasında bulunabilen tek bir tanığın dahi bulunmadığı açıkça belirtilmiştir. Olay sonrasında yapılan incelemelerde, tren vagonlarında herhangi bir hasar veya arıza da tespit edilmemiştir. Bu durum, demiryoluna yönelik aslında bir sabotajın gerçekleşmediğini açık biçimde ortaya koymaktadır. Ayrıca köylüler hakkında yürütülen soruşturma kapsamında, söz konusu kişilerin köylerinde kendi hâllerinde yaşayan, herhangi bir suç kaydı bulunmayan ve bölge halkı tarafından zararsız kimseler olarak tanındıkları anlaşılmıştır. Bu bulgular, köylülerin suçsuzluğunu destekleyen önemli unsurlar arasında yer almaktadır.

Yürütülen tahkikat sonucunda; demiryolu görevlilerinin köylüler hakkındaki suçlamaları kurguladıkları, masum kişilerin darp edilmesine ve haksız yere hapsedilmelerine sebebiyet verdikleri tespit edilmiştir. Bu olay, demiryolu personelinin sahip olduğu yetkileri keyfi biçimde kullanabildiğini ve sivil halk üzerinde baskı unsuru hâline gelebildiğini göstermektedir. Aynı zamanda adli süreçlerin, demiryolu görevlilerinin beyanları doğrultusunda kolaylıkla harekete geçirilebilmesi, taşra adaletinin işleyişine dair önemli soru işaretlerini de beraberinde getirmektedir. Söz konusu hadise, Varna-Ruşçuk Demiryolu hattında yaşanan adli olaylar arasında, masum sivillerin iftiraya uğraması ve kamu görevlilerinin yetki suiistimali bakımından çarpıcı bir örnek teşkil etmektedir. Bu yönüyle olay, demiryolu idaresinin yerel halkla ilişkilerinde karşılaşılan sorunları ve

Osmanlı Devleti'nin taşrada adalet ve denetim mekanizmalarının sınırlarını gözler önüne sermektedir (BOA, TDMI. 4/86).

Demiryolunun faaliyette olduğu yıllarda Rusçuk İstasyonu'nda meydana gelen bir diğer adli hadise, yalnızca istasyon düzenini bozmakla kalmamış, aynı zamanda diplomatik bir krize dönüşme potansiyeli taşıması bakımından da önem arz etmiştir. Olay, kendisini Rus konsolos vekili olarak tanıtan bir şahsın, beraberindeki görevlilerle birlikte yetkisiz şekilde gar mevkiinde dolaşmasıyla başlamıştır. Nitekim Osmanlı döneminde demiryolu istasyonları, güvenlik ve düzenin tesisi amacıyla girişin sınırlandırıldığı alanlar olup bu kurallar istasyon görevlilerince titizlikle uygulanmaktaydı. Söz konusu şahsın yetkisiz biçimde istasyon içinde dolaştığını fark eden görevli Abdullah, sorumluluğu gereği duruma müdahalede bulunmuş ve kendilerine ilgili alana girişin yasak olduğunu bildirmiştir. Bu uyarı karşısında şahıs, konsolos vekili olduğunu ileri sürerek yasaktan haberdar olmadığını ifade etmiştir. Bunun üzerine görevli Abdullah, istasyonda asılı bulunan ve giriş yasağını bildiren duyuru ilanını kendisine göstererek uyarısını yinelemiştir. Ancak bu hatırlatma, taraflar arasındaki gerginliği yatıştırmak yerine daha da artırmıştır.

Arşiv kayıtlarına göre, konsolos vekili olduğunu iddia eden kişi, “duyurularla uğraşamam, eşeklerle hiç uğraşamam” şeklinde ifadeler kullanarak görevli Abdullah'a açıkça hakaret etmiştir. Görevini yerine getirmekten başka bir amacı olmayan Abdullah için bu sözler, hem kişisel bir saldırı hem de kamu görevlisine yönelik bir saygısızlık anlamı taşımaktadır. Bu esnada Abdullah, söz konusu şahsın konsolos vekili olduğunu gösteren herhangi bir resmî kimlik veya belge ibraz etmediğini fark etmiştir. Abdullah'ın beyanına göre, bu kişi büyük ihtimalle konsoloslukta görevli sıradan bir memur olup, resmî sıfatını kanıtlayacak herhangi bir belgeye sahip değildi.

Yaşanan hadisenin ilgili mercilere bildirilmesi üzerine olay hakkında resmî bir inceleme başlatılmıştır. Soruşturmanın ilk aşamasında, olayın doğrudan muhatabı olan görevli Abdullah'ın ifadesine başvurulmuştur. Abdullah, uzun süredir demiryolu hizmetinde görev yaptığını, ancak daha önce hiçbir zaman bu denli ağır hakaret ve küfürlere maruz kalmadığını belirtmiş; olay sırasında çevrede bulunan insanların önünde küçük düşürüldüğünü ve bu durumdan büyük bir utanç duyduğunu ifade etmiştir. Abdullah, kendisine yöneltilen hakaretlere karşılık vermek üzereyken, konsolos vekili olduğunu iddia eden şahsın yanında bulunan bir kişinin kendisini fiziksel olarak ittiğini iddia etmiştir.

Abdullah'ın itilmesi üzerine mesai arkadaşı Süleyman, duruma müdahale edilmesi amacıyla 'Subay, subay!' diyerek yetkilileri olay yerine çağırmıştır. Bir subayın kısa sürede intikal etmesiyle birlikte, yaşanan gerginlik büyümeden kontrol altına alınmaya çalışılmıştır. Olay sonrasında alınan tanık ifadeleri, hadisenin seyrini aydınlatmak açısından son derece önemlidir. Süleyman, olayın başından itibaren duruma şahit olduğunu ve görevli Abdullah'ın görevini yapmak dışında herhangi bir tahrik edici davranışta bulunmadığını, Abdullah'ın küfürlü bir ifade kullanmadığını dile getirmiştir.

Soruşturma kapsamında olay yerinde bulunduğu iddia edilen diğer şahısların da ifadelerine başvurulmuştur. Ancak yapılan incelemelerde, Sobacı Siran'ın olay günü İsmil Panayırına gittiği, gümrük memuru Yakub'un ise Varna'da görevli olduğu anlaşılmıştır. Dolayısıyla bu olayın şahitleri değildirler bu durumun tespiti çalışmaları soruşturmalarda dikkatli bir doğrulama sürecinin yürütüldüğünü göstermektedir. Öte yandan erlerden Onbaşı Hasan, olay yerine vardıklarında konsolos vekilinin yanındaki şahsın kılıcını çektiğini gördüğünü belirtmiş; Abdullah'ın hakaret içerikli herhangi bir söz söyleyip söylemediğini ise net olarak hatırlamadığını ifade etmiştir (BOA, TDMI 796/32).

Tüm bu ifadeler bir arada değerlendirildiğinde, Rusçuk İstasyonu'nda yaşanan bu hadisenin yalnızca iki taraf arasında gerçekleşen basit bir ağız münakaşası olmadığı anlaşılmaktadır. Aksine olay, devlet görevlisine yönelik hakaret, fiziksel müdahale ve silah çekme iddialarını içermesi nedeniyle istasyonda bulunan diğer yolcuları ve görevlileri de tehlikeye sokmuş, toplumun huzur ve sükûnunu bozabilecek bir nitelik kazanmıştır. Ayrıca kendisini yabancı bir devletin konsolos vekili olarak tanıtan bir kişinin bu şekilde davranması, olayın diplomatik boyutunu da göz önüne alınmasına ve Osmanlı makamlarını dikkatli bir soruşturma yürütmeye sevk etmiştir.

Bu hadise, Varna-Rusçuk Demiryolu hattında meydana gelen adli olaylar arasında hem kamu düzenini tehdit etmesi hem de ülkelerarası ilişkileri etkileyecek bir nitelik taşıması bakımından özel bir yere sahiptir. Bu olay demiryolu istasyonlarının, yalnızca ulaşım merkezleri değil, aynı zamanda kamu düzeni ve diplomatik hassasiyetlerin iç içe geçtiği alanlar olduğunu göstermesi bakımından da önem arz etmektedir.

1873 yılında Varna-Rusçuk Demiryolu hattı, kamuoyuna da yansıyan dikkat çekici bir hadiseye sahne olmuştur. Olay, Rusçuk'tan Varna'ya sevk edilmekte olan askerî bir trenin Çernavoda İstasyonu'nda belirli bir süredeki rötarıyla ilgilidir. Söz konusu gecikme, dönemin basın organlarında yer bulmuş ve özellikle İstanbul Gazetesi'nde yayımlanan bir mektup aracılığıyla halka duyurulmuştur. İlgili haberde, trenin bir İtalyan konsolosuna ait hayvanın alınması amacıyla yaklaşık bir saat boyunca istasyonda boş yere bekletildiği, bu durumun ise trenle sevk edilmekte olan yaralı askerlerin mağduriyetine sebep olduğu iddia edilmişti.

Gazetede böyle bir haberin yayınlanması dönemin askerî şartları ve devam eden çatışma ortamı göz önünde bulundurulduğunda, yaralı askerlerin sevkiyle ilgili herhangi bir aksaklık hem insani hem de askerî bakımdan büyük hassasiyet kaynağıydı. Bu nedenle basında yer alan söz konusu iddialar, Osmanlı makamlarınca ciddiye alınarak, ilgili haberin ardından hemen resmî bir soruşturma başlatılmıştır. Soruşturmanın amacı, trenin gecikme süresini ve nedenlerini ortaya koyarak kamuoyunda oluşan olumsuz düşünce ve tereddütleri gidermek olmuştur.

Yapılan incelemeler neticesinde, gazete haberinde ileri sürülen iddiaların gerçeği yansıtmadığı anlaşılmıştır. Soruşturma raporlarına göre askerî trenin Çernavoda İstasyonu'nda kırk dakika kadar beklediği tespit edilmiş; ancak bu gecikmenin gazetede haberde iddia edildiği gibi bir konsolosluk mensubuna ait hayvanın nakliyle ilgili olmadığı ifade edilmiştir. Aksine, bekleme süresinin yaralı askerlerin vagonlara bindirilmesi sırasındaki düzenleme ve yerleştirme işlemlerinden kaynaklandığı anlaşılmıştır. Olay sırasında görevli bulunan Cerrah Binbaşı Hayrettin Bey ile diğer demiryolu ve sağlık personelinin ifadeleri de bu tespiti doğrulamaktadır. İnceleme raporunda, yaralı ve hasta askerlerin nakli esnasında gerekli tıbbî ve lojistik tedbirlerin alınmaya çalışıldığı, askerlerin mümkün olan en uygun koşullarda taşınması için vagonlarda düzenlemeler yapıldığı özellikle vurgulanmıştır. Bununla birlikte raporda, bazı sağlık memurlarının önceden haber vermeksizin hasta sevki gerçekleştirdikleri ve gerekli evrakları düzenlemeden hareket ettikleri, bu durumun da zaman zaman idarî karışıklıklara yol açtığı belirtilmiştir.

Söz konusu hadise, basında yer alan haberin asılsız olduğunu ortaya koymuş olmakla birlikte, dönemin demiryolu işletmeciliği ile askerî ve sağlık hizmetleri arasındaki koordinasyonsuzluğa dair önemli ipuçları vermektedir. Özellikle haberleşme eksiklikleri ve kurumlar arası iletişimin yetersizliği askerî sevkiyat gibi hassas süreçlerde gecikmelere ve yanlış anlaşılmalara zemin hazırladığı açıktır. Bu olay, Osmanlı Devleti'nde ulaştırma ve sağlık hizmetlerinin iç içe geçtiği bir dönemde, bilgi kirliliğinin ve haberleşmedeki uyumsuzlukların nasıl kamuoyuna yansıyabildiğini göstermesi bakımından son derece önemli bir örnek teşkil etmektedir (BOA, TFN VRK 24/4).

## SONUÇ

Demiryolları, Sanayi Devrimi ile ortaya çıkan ve büyüyen dünya genelinde ulaşım, ticaret ve askerî sevkîyat alanlarında köklü dönüşümlere sebep olan önemli yeniliklerden biridir.<sup>5</sup> XIX. yüzyılın ilk yarısından itibaren Avrupa coğrafyasında hızla yaygınlaşan demiryolu ağları, sanayileşmenin ivme kazanmasına, pazarların genişlemesine sebep oldu. Osmanlı Devleti ise bu gelişmeleri yakından takip etti. Her ne kadar mali ve teknik imkânsızlıklar nedeniyle demiryolu inşasında büyük ölçüde yabancı sermaye kullanılsa da demiryolları; iktisadi kalkınma ve askerî lojistik bakımından, tüm dünyada olduğu gibi Osmanlı Devleti için de vazgeçilmez bir araçtı. Bu doğrultuda XIX. yüzyılın ortalarından itibaren Osmanlı topraklarında inşa edilen ilk demiryolu hatları, devletin dünyadaki gelişmelere uyum çabalarının somut göstergeleri arasında yer aldı.

Osmanlı Devleti'nin Balkan coğrafyasında inşa ettiği demiryolu hatları, dünyada değişen ulaşım ağlarının önemli bir kesimini oluşturuyordu. Demiryolu hatları inşa edildiği bölgelerde yalnızca teknik ve iktisadî gelişmeleri değil, aynı zamanda idarî, adlî ve toplumsal hayattaki olayların yaşandığı yerler olması bakımından önemlidir. Varna-Ruşçuk Demiryolu hattı özelinde incelenen olaylar, bir ulaşım aracı olan demiryollarının devlet ile toplum arasındaki irtibatın bir anlamda yeniden tesis edildiği alanlar olduğunu göstermektedir. Bu hat üzerinde yaşanan adli hadiseler, demiryolunun günlük hayata etkilerini ve kamu gücünün kullanımına dair ortaya çıkan gerilim ve fiziksel şiddet anlamak açısından önemli bulgular sunmaktadır.

Devlet tarafından resmî bir görevle görevlendirilen Miralay Mehmet Ali Bey'in tren yolculuğu sırasında demiryolu görevlilerinin fiziksel şiddetine maruz kalarak trenden indirilmesi, yalnızca bireysel bir mağduriyet olmanın ötesinde, demiryolu idaresinde görev yapan personelin yetki kullanımına ilişkin ciddi problemleri olduğunu ortaya koymaktadır. Bu hadise, devlet adına görev yapan bir askerî personelin dahi demiryolu yetkilisinin keyfi ve hukuka aykırı uygulamaları karşısında yeterince korunamadığını göstermesi bakımından dikkat çekicidir. Özellikle demiryolu görevlilerinin yolcular üzerinde fiziksel güce başvurmaları, yetki sınırlarının açık biçimde belirlenemediğinin ve denetim mekanizmalarının işlevselliğinin zayıf kaldığını açıkça ortaya koymaktadır.

Benzer bir durum, demiryolu hattı çevresinde seyahat eden köylülerin herhangi bir tanık iddiası veya maddi bir delil olmaksızın demiryoluna taş koymakla suçlanması olayında da görülmektedir. Masumiyetleri sonradan ortaya çıkmasına rağmen, bu kişilerin demiryolu görevlileri tarafından darp edilerek hapse sevk edilmeleri, demiryolu idaresinin sivil halk üzerindeki uygulamalarında da usule ve hukuka aykırı bir yetki kullanımının söz konusu olduğunu göstermektedir. Gerek Miralay Mehmet Ali Bey'e yönelik şiddet vakası gerekse köylülere yöneltilen mesnetsiz suçlamalar, demiryolu görevlilerinin kendilerini geniş ve sınırsız bir otoritenin sahibi olarak gördüklerini, bu algının ise kamu düzeni ve adalet anlayışı açısından ciddi sorunlar doğurduğunu ortaya koymaktadır. Bu olaylar, Osmanlı Devleti'nin modern ulaşım yatırımlarını hayata geçirirken idari denetim ve hukuki düzenlemeleri yeterince kurumsallaştıramadığını göstermesi bakımından önem taşımaktadır.

Diğer bir olay olan Konsolos vekili olduğunu iddia eden bir şahıs ile demiryolu görevlisi arasında Rusçuk İstasyonu'nda yaşanan münakaşa ise demiryollarının ve istasyonların yalnızca yerel nitelikte olmadığını, aynı zamanda diplomatik hassasiyetler taşıyan alanlar olduğunu göstermektedir. Toplum düzenini sağlamakla görevli demiryolu personelinin, yabancı devlet temsilcisi olduğunu ileri süren kişilerle yaşadığı bu tür bir münakaşa, küçük çaplı bir istasyon hadisesinin dahi uluslararası bir soruna

<sup>5</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Bilgin T. (2016) "Birinci Dünya Harbinde Arap Coğrafyasında Türk Askeri", *Asos Journal Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Yıl:4, Sayı: 26, ss.102-128

dönüşme potansiyeline sahip olduğunu ortaya çıkarmaktadır. Bu durum, Osmanlı Devleti'nin demiryollarında güvenliği sağlamakta yükümlü olmasının yanında aynı zamanda diplomatik dengeleri de gözetmek zorunda kaldığını açıkça göstermektedir.

Bir başka olayda ise askerî bir trenin gecikmesine dair basında yer alan haberler, demiryolu hatlarının halk nezdindeki önemini ve basın bu süreçlerde oynadığı rolü ortaya koymaktadır. Yapılan araştırmalar neticesinde söz konusu iddiaların gerçeği yansıtmadığı anlaşılmış olsa da, bu olay dönemin haberleşme eksikliklerini, kurumlar arası koordinasyon sorunlarını ve askerî ulaştırmanın ne denli hassas bir yapıya sahip olduğunu göstermesi bakımından dikkat çekicidir. Demiryolları, bu yönüyle yalnızca fiziksel bir ulaşım ağı değil, bilgi akışının ve algı yönetiminin de merkezinde yer alan bir yapı hâline gelmiştir.

Sonuç olarak Varna-Ruşuk Demiryolu hattında meydana gelen bu olaylar, Osmanlı demiryollarının yalnızca ekonomik ve askerî işlevleriyle değil, adli, idarî ve toplumsal boyutlarıyla da ele alınması gerektiğini ortaya koymaktadır. Demiryolu görevlilerinin yetki suistimali, sivillerin ve kamu görevlilerinin maruz kaldığı görev tanımına uymayan uygulamalar, diplomatik hassasiyetler ve basına yansıyan haberler, demiryollarının Osmanlı taşrasında nasıl çok yönlü bir sorun alanı yarattığını göstermektedir. Bu yönüyle Varna-Ruşuk Demiryolu, Osmanlı Devleti'nin mali açıdan zor bir döneminde İngiliz sermayesi ile inşa edilmiş olması ve sağladığı faydaların yanı sıra söz konusu hatta meydana gelen adli olaylar sebebiyle devleti araştırmalarla meşgul eden bir ulaşım aracı olarak değerlendirilmesi bakımından da önem taşır.

## **KAYNAKÇA**

### **Arşiv Belgeleri**

BOA, A. MKT. MHM. 441/73.

BOA, TDMİ. 4/86.

BOA, TDMİ. 796/32.

BOA, TFN. VRK. 24/4.

### **Araştırma ve İnceleme Eserler**

- Akyıldız A. (2018). *Anka'nın sonbaharı osmanlı'da iktisadi modernleşme ve uluslararası sermaye*. İletişim Yayınları. İstanbul.
- Bilgin T. (2015). Millî Mücadele Döneminde Bilecik, Bilecik Üniversitesi Yay. Bilecik.
- Bilgin T. (2016). "Birinci Dünya Harbinde Arap Coğrafyasında Türk Askeri", *Asos Journal Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Yıl:4, Sayı: 26, ss.102-128.
- Demiryürek H. (2015). Ertuğrul Sancağı (1900-1918), Bilecik Üniversitesi Yay. Bilecik.
- Durak. S. (2011). Sultan abdülaziz'in mısır seyahati'ne dair bir kaynak kitap: "voyage du sultan abdulaziz de stambul au caire, *Milli Saraylar kültür- sanat- tarih dergisi*, 7, 175-187.
- Engin V. (2008). Rumeli demiryolu, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* 35, 235-237. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları.
- Engin. V. (1993). *Rumeli demiryolları*. Eren Yayıncılık. İstanbul.
- Hülagü, M. (2008). Cumhuriyet öncesi osmanlı demiryollarına genel bakış, içinde *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyum Bildirileri*. Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları. Ankara.
- Kolay. A. (2019). *Anadolu'da işletmeye açılan ilk demiryolu İzmir- Kasaba hattı ve uzantıları (1863-1897)*. Türk Tarih Kurumu Yayınları. Ankara.
- Kurmuş. O. (2007). Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi (3. Baskı). Yordam kitap. İstanbul.
- Özlu. Z. ve Çay. M.M. (2020), Birinci dünya savaşı'na kadar osmanlı devleti'nde demiryolu politikaları ve inşaatları, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, 48, 109-146.
- Saraç. H. (2017). Osmanlılarda ulaşım ve haberleşme ağlarının gelişimi ve dönüşümü. *Cappadocia Journal Of History And Social Sciences*, 9, 247-266.
- Satan. A. (2012). Osmanlı'nın demiryolu çağına girişi içinde *Osmanlı'da ulaşım kara, deniz, demiryolu*, (Vahdettin Engin, Ahmet Uçar, Osman Doğan ed.) 209-215.
- Tamçelik, S. (2000). Osmanlı dönemi demiryollarının tarihi gelişimi içerisinde siyasî, iktisadî ve sosyal etkiler. *Erdem*, 12(35), 483-535.

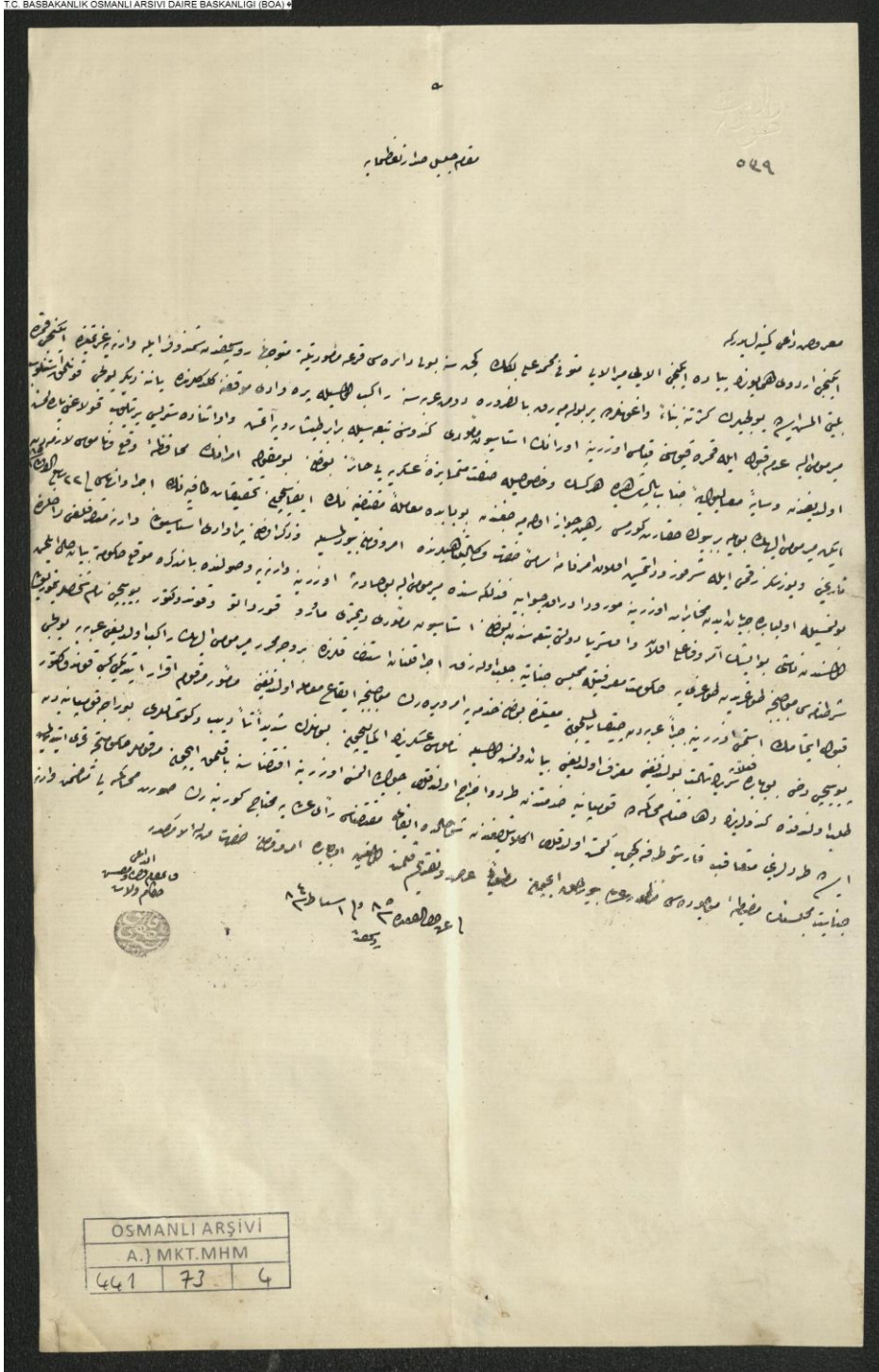
The Times, 14 Mart 1854.

#### Web Adresi

(<https://oltu.adalet.gov.tr/>).



T.C. BASBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ DAİRE BASKANLIĞI (BOA)



A.)MKT.MHM.00441.00073.004

Ek-2: Kura Memuru Miralay Mehmed Ali Bey'i, Varna'ya Giderken Prevadi İstasyonunda Zorla Trenden İndirmesi Hususunda Sadrazam'a Yazılan Yazı. (BOA, A. MKT. MHM. 441/73).



## **EXTENDED ABSTRACT**

This study examines the multifaceted nature of railways in the Ottoman Empire, which were not limited to purely economic and military functions but also had judicial, bureaucratic, and social dimensions, using the example of the Varna-Ruşuk Railway line. With the Industrial Revolution, railways rapidly spread across Europe, creating a fundamental change in transportation; they played a decisive role in the renewal and strengthening of state structures through their consequences, such as the acceleration of trade, the expansion of markets, and the facilitation of military shipments. Faced with these developments, the Ottoman Empire prioritized railway projects despite significant challenges such as financial constraints, lack of technical expertise, and external debt, aiming to establish this infrastructure, particularly in critical locations. The railway lines constructed in the Balkan geography, in particular, represent some of the most tangible manifestations of Ottoman modernization efforts in cities.

The Varna-Ruse Railway line is of great importance both commercially and militarily, as it connects the port city of Varna on the Black Sea coast with the city of Ruse, known as the pearl of the Danube. However, this line stands out not only for its economic and critical benefits but also for the administrative and social problems it caused. Legal cases occurring along the railway route have turned railways into areas where the relationship between the state and society is being redefined and reshaped. In this context, railways not only serve as a means of strengthening the state authority's control mechanism over the provinces, but also create new points of tension and conflict.

The incidents examined reveal that railway officials encounter serious problems when exercising their authority. The lack of clearly defined limits on authority, inadequate control mechanisms, and the ability of some officials to abuse their positions are among the main causes of legal problems. The incident in which Miralay Mehmet Ali Bey was subjected to physical violence by railway officials is an important example in that it shows that even a person with military rank cannot be protected from this type of problem. This incident reveals that the railway administration could sometimes come into conflict with members of the military and civil authorities and that the confusion of authority could have serious consequences.

Similarly, the beating of villagers living near the railway line without any evidence is a small example of how railways could be a means of pressure on the local population. Such cases demonstrate the difficulties and shortcomings in the application of law in Ottoman cities and the insufficient protection of individual rights. The fact that railway officials acted on security grounds while disregarding legal boundaries proves that railways were not only a means of transportation but also a power center that influenced the social order.

The dispute at Rusçuk Station, which carried diplomatic sensitivity, demonstrates the importance of railways in the context of international relations. Such disagreements with foreign nationals brought to the fore issues such as the Ottoman Empire's sovereignty rights, diplomatic elements, and the influence of foreign capital. In this respect, railways emerged as an extremely important element affecting not only the internal order but also the Ottoman Empire's foreign relations.

The unfounded reports in the press about the delay of military trains prove how sensitive an area railways were in terms of information flow and public opinion. Such reports can create anxiety and distrust among the public, affecting and changing perceptions of the state's military and administration. Therefore, railways play an important role not only as a physical transportation network but also in terms of the circulation of information and the shaping of public opinion.

In conclusion, the Varna-Ruşuk Railway line is an important example for understanding the multifaceted effects of the modernization process of railways in the Ottoman Empire. The judicial, administrative, and social problems experienced on this line show that railways can create new problem areas alongside the benefits they provide. The study emphasizes the need to consider the history of railways in the Ottoman Empire not only in terms of technical and economic aspects, but also in terms of human, legal, and social dimensions. Finally, in addition to research and review works, archival documents were used to identify events in this study.