



Araştırma Makalesi / Research Article

ERKEN DÖNEM OSMANLI DEMİRYOLU POLİTİKASI: İSTANBUL-BELGRAD HATTI TEŞEBBÜSLERİ (1845-1855-1860)

Mustafa YILMAZ¹

Öz

19. yüzyılda demiryollarının dünya genelinde hızla yayılması, Osmanlı Devleti'nde de demiryolu yatırımlarını gündeme getirmiştir. Devletin geniş coğrafyası ve stratejik konumu, yabancı yatırımcıların Osmanlı topraklarına yönelmesinde etkili olmuştur. Bu bağlamda İstanbul ile Belgrad arasında 1845, 1855 ve 1860 yıllarında gündeme gelen demiryolu projeleri, güzergâh planları, imtiyaz şartları ve sermaye garantileri bakımından devletin altyapı politikalarındaki evrimini mukayeseli olarak inceleme imkânı sunmaktadır. Bu çalışmanın temel araştırma sorusu, Babıali'nin bu girişimleri hangi ekonomik, siyasi, askerî ve idari parametrelerle değerlendirdiği ve projelerin akim kalmasında devletin tutumunun mu yoksa imtiyaz sahiplerinin mali/teknik yetersizliklerinin mi belirleyici olduğudur. Çalışmanın temel iddiası, Osmanlı Devleti'nin demiryolu yatırımlarına karşı toptancı bir ihtiyat duymadığı, aksine İstanbul-Belgrad hattını stratejik açıdan önemseydiği ve teklifleri rasyonel bir süzgeçten geçirdiği yönündedir. Nitekim süreç içerisinde devlet, imtiyaz talebinde bulunan aktörlerin mali ve teknik yeterliliklerini daha titiz bir şekilde değerlendirmiş, özellikle 1855-1860 teşebbüslerinde de görüldüğü üzere, projelerin ileride doğurabileceği muhtemel riskleri önceden bertaraf etmek ve mali yükümlülükleri sınırlandırmak amacıyla çeşitli hukuki ve idari tedbirler almıştır.

Bu doğrultuda, çalışmada söz konusu üç girişim incelenerek Osmanlı bürokrasisinin yabancı sermaye ve altyapı yatırımlarına yönelik yaklaşımı ile bu doğrultuda şekillenen çok boyutlu karar alma süreci ortaya konulacaktır.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu, Osmanlı Devleti, İstanbul, Belgrad

EARLY OTTOMAN RAILWAY POLICY: ATTEMPTS TO CONSTRUCT THE ISTANBUL-BELGRADE RAILWAY LINE (1845-1855-1860)

Abstract

The rapid spread of railroads worldwide in the 19th century brought railway investments to the forefront in the Ottoman Empire as well. The empire's vast territory and strategic location attracted foreign investors. In this context, the railway projects proposed between Istanbul and Belgrade in 1845, 1855, and 1860 offer an opportunity to comparatively analyze the evolution of the state's infrastructure policies in terms of route planning, concession terms, and capital guarantees.

The central research question is which economic, political, military, and administrative parameters the Sublime Porte used to evaluate these initiatives, and whether the state's stance or the concessionaires' financial and technical inadequacies were decisive in the projects' failure. The study argues that the Ottoman State did not harbor blanket skepticism toward railway investments; rather, it regarded the Istanbul-Belgrade line as strategically important and subjected proposals to a rational screening process. The state evaluated concession seekers' financial and technical capabilities more rigorously and, particularly in the 1855-1860 initiatives, took legal and administrative measures to preempt future risks and limit financial obligations.

Accordingly, the study examines these three initiatives to shed light on the Ottoman bureaucracy's approach to foreign capital and infrastructure investments, as well as the multidimensional decision-making process that emerged.

Keywords: Railway, Ottoman Empire, Istanbul, Belgrade

¹ Dr., mstfayilmaazz@gmail.com, ORCID: 0009-0005-2379-1567

Başvuru Tarihi (Received): 01.05.2026 **Kabul Tarihi** (Accepted): 25.10.2026

Giriş

Endüstri Devrimi'nin beraberinde getirdiği sanayileşme, ekonomik ve toplumsal yaşamda birçok yeniliğin ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır. Özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısında Batı'da hız kazanan fabrikalaşma süreci, yeni bir işçi sınıfının doğmasına ve buna bağlı olarak büyük şehirlere yönelik göçlerin artmasına neden olmuştur. Sanayileşmeyle birlikte üretim kapasitesinin hızla artması ise üretilen malların daha düzenli, güvenli ve etkin bir biçimde dağıtılmasını gerekli kılmıştır. (Yavuzarslan, 2021, ss. 9-11).

Bu noktada mevcut ulaşım imkânları, artan ihtiyaçları karşılamakta yetersiz kalmıştır. Malların kara yoluyla taşınması, yüksek maliyeti ve zahmetli olması sebebiyle önemli bir yük oluşturmuş, taşınabilecek mal miktarının sınırlı olması da geniş çaplı dağıtım açısından önemli bir sorun teşkil etmiştir. Deniz yolu ise daha fazla yük taşıma imkânı sunmasına rağmen, iç bölgelere ulaşımın yine kara yollarıyla sağlanması nedeniyle tek başına yeterli bir çözüm oluşturamamıştır. Dolayısıyla sanayileşmenin ortaya çıkardığı yeni ekonomik düzen, daha ehemmiyetli ve hızlı bir ulaşım imkânının yanı sıra, daha fazla miktarda malın taşınmasını sağlayacak yeni bir ulaşım sistemine duyulan ihtiyacı artırmıştır.

Bu ihtiyaçlar doğrultusunda gelişen demiryolları, uygarlık tarihindeki dönüşüm sürecinde ulaşım alanına getirdiği yeniliklerle öne çıkmıştır. Demiryolları yalnızca mal ve insan taşımacılığını kolaylaştırmakla kalmamış, aynı zamanda şehirler ve bölgeler arasındaki bağlantıları güçlendirerek uluslararası ilişkilerin gelişmesine ve ticaretin daha geniş coğrafyalara yayılmasına da önemli ölçüde katkı sağlamıştır. Demiryolu hatlarının kurulmasıyla birlikte mesafeler adeta kısalmış, uzak bölgelere erişim daha hızlı ve pratik hâle gelmiştir. Bunun yanında, bu yeni ulaşım sistemi sayesinde insanlar ihtiyaç duydukları mal ve ürünleri farklı bölgelerden daha düşük maliyetle ve daha kolay biçimde temin edebilmiştir. (Schiwelbusch, 2022, s. 18-20; Akagündüz, 2016, s. 453).

19. yüzyılda Sanayi İnkılabı ile birlikte kömürün temel enerji kaynağı olarak kullanılmaya başlanması ve buhar teknolojisindeki gelişmeler, insan gücünün yerini alabilecek yeni teknolojilerin ortaya çıkmasını sağlamıştır. (Acer, 2025, s. 8). Bu teknolojik dönüşümün ulaşım alanındaki önemli yansımalarından biri, buhar gücüyle çalışan lokomotiflerin geliştirilmesi olmuştur. Nitekim kömürden elde edilen enerjiyle çalışan ilk buharlı lokomotif, 1804 yılında İngiliz Mühendis Richard Trevithick tarafından iyileştirilerek kullanıma sunulmuştur. Trevithick'in geliştirdiği bu lokomotif, düz bir hatta saatte 9 mil hıza ulaşarak 10 ton yük taşıyabilmiş ve böylece lokomotiflerin bir ulaşım aracı olarak kullanılmasının önünü açan mühim bir adım olmuştur. (Yazıcı, 2015, s. 17). 1804 ile 1825 yılları arasında, büyük ölçüde Trevithick'in yöntemi esas alınarak çok sayıda lokomotif üretilmiştir. Ancak bu süreçte geliştirilen lokomotiflerin ağırlığının mevcut ray sistemlerinin taşıma kapasitesini aşması nedeniyle beklenen başarı elde edilememiştir. 1825 yılında Marc Seguin, diğer tasarımlardan farklı olarak borulu kazan sistemine sahip yeni bir lokomotif geliştirerek önemli bir yenilik ortaya koymuştur. Bu gelişme, demiryolu teknolojisinin ilerlemesinde belirleyici bir rol oynamıştır. Stephenson ise Seguin'in modelini daha ileriye taşımak amacıyla çeşitli çalışmalar gerçekleştirmiştir. Daha sonra iş insanı Edward Pease'in desteğini alarak 1825 yılında Darlington'daki maden sahası ile Stockton arasında daha dayanıklı raylara sahip bir demiryolu hattı inşa ettirmiş ve geliştirdiği lokomotif, 27 Eylül 1825'te bu hat üzerinde ilk seferini gerçekleştirmiştir. Bu sefer, demiryolu taşımacılığında yeni bir dönemin başlangıcını simgelemiştir. (Kolay, 2022, s. 413; Akagündüz, 2016, s. 455; Yazıcı, 2010, s. 2; Tamçelik, 2000, s. 484).

15 Eylül 1830 tarihinde hizmete giren Liverpool-Manchester hattı, modern demiryolu taşımacılığının temellerini atan bir gelişme olmuştur. Bu hattın açılmasının ardından Osmanlı Devleti de kısa süre içinde bu yeni ulaşım aracıyla tanışmıştır. İngilizler, Hindistan'a ulaşım süresini kısaltmak amacıyla daha hızlı ve alternatif ticaret yolları arayışındaydı. Bu doğrultuda

İngiliz hükûmeti, Chesney adlı generali alternatif bir güzergâh belirlemek üzere Fırat Havzası'na göndermiştir. Chesney'in yaptığı incelemeler sonucunda, Fırat Vadisi ile Basra Körfezi arasında buharlı gemilerle ulaşım sağlanabileceği düşüncesi ortaya atılmıştır. Bu hattın demiryoluyla desteklenmesi gündeme gelmiş olsa da Fırat Nehri'nin gemi taşımacılığına uygun olmadığı anlaşıncaya söz konusu proje rafa kaldırılmıştır. (Protheroe, 1921, s. 32; Kolay, 2019: 3-5; Kolay, 2011, s. 15; Gülsoy, 2010, s. 22-23, Acer, 2025, s. 11).

Bu çalışmada ele aldığımız İstanbul ile Belgrad arasında inşa edilmesi planlanan 1845 tarihli demiryolu projesi, Osmanlı Devleti'ne o tarihe kadar sunulan ilk ciddi demiryolu inşa girişimlerinden biri niteliğindedir. Bu teklif, farklı yatırımcılar tarafından 1854 yılında (Osmanlı Devleti'ne ulaşması 1855'te gerçekleşmiştir) ve 1860'ta yeniden gündeme getirilmiştir. Söz konusu projeler, Rumeli'de yapılması planlanan demiryollarının ilk adımlarını teşkil etmekte olup meşhur Rumeli Demiryolları'na giden süreçte Osmanlı Devleti ile yabancı yatırımcılar arasındaki ilişkilerde yaşanan gelişmeleri göstermesi bakımından da önem arz etmektedir.

İstanbul-Belgrad hattının farklı tarihlerde yeniden gündeme gelmesi, Osmanlı Devleti'nin bu güzergâha verdiği önemin yanı sıra, demiryolu yatırımlarının gerçekleştirilme biçimi konusunda karşılaşılan sorunları da ortaya koymaktadır. İstanbul ile Avrupa arasında bağlantı sağlaması, Rumeli'de askerî ve idari hareketliliği kolaylaştırması ve bölgenin ekonomik potansiyelinden yararlanılmasına imkân vermesi beklenen bu hattın inşası, büyük ölçüde yabancı yatırımcıların sermaye ve teknik imkânlarına bağlıydı. Bu durum, Osmanlı yönetimini bir taraftan stratejik ve ekonomik bakımdan önem verdiği demiryolu yatırımını gerçekleştirecek yatırımcıları desteklemeye, diğer taraftan ise imtiyaz talebinde bulunan kişi ve şirketlerin mali ve teknik yeterliliklerini dikkate almaya yöneltmiştir. Dolayısıyla İstanbul-Belgrad demiryolu teşebbüslerinde ortaya çıkan temel mesele, Osmanlı Devleti'nin demiryolu yatırımlarına karşı olup olmadığı değil, bu yatırımları gerçekleştirmek isteyen yabancı yatırımcılarla ilişkilerinde hangi şartları gözettiği ve devletin kendi çıkarlarını nasıl korumaya çalıştığıdır. Özellikle 1845, 1855 ve 1860'taki teşebbüslerin birbirini takip eden girişimler olması, Osmanlı Devleti'nin aynı güzergâha ilişkin değerlendirmelerinde bir değişim veya tecrübe birikimi bulunup bulunmadığının sorgulanmasına imkân vermektedir.

Bu bağlamda çalışmanın temel problemi, Osmanlı Devleti'nin İstanbul-Belgrad demiryolu projelerini değerlendirirken hangi ekonomik, siyasi, askerî ve idari unsurları dikkate aldığı ve imtiyaz sahiplerinin mali ve teknik yeterliliklerini ne ölçüde gözettiğidir. Bunun yanında, devletin demiryolu yatırımını gerçekleştirme isteği ile imtiyaz sahiplerinden kaynaklanabilecek mali ve hukuki riskler arasında nasıl bir denge kurmaya çalıştığı da araştırmanın temel sorularından birini oluşturmaktadır. 1845, 1855 ve 1860 teşebbüslerinin karşılaştırılması, bu soruların yalnızca tek bir proje üzerinden değil, yaklaşık 15 yıllık bir süreç içerisinde izlenmesine imkân sağlamaktadır.

Bu nedenle İstanbul-Belgrad demiryolu girişimlerinin başarısızlıkla sonuçlanması sadece Osmanlı Devleti'nin mali imkânlarının yetersizliği veya demiryolu yatırımlarına yönelik isteksizliği üzerinden açıklanamaz. Projelerin her birinde teklif sahiplerinin sermaye yapıları, teknik yeterlilikleri, üstlendikleri yükümlülükleri yerine getirme kapasitesi ve devletin imtiyaz şartlarını belirleme biçimi birlikte değerlendirilmelidir. Böyle bir yaklaşım, Osmanlı Devleti'nin demiryolu politikasının basit bir “kabul” veya “ret” tercihindense ibaret olmadığını, yatırım ihtiyacı, stratejik hedefler, yabancı sermayenin yeterliliği ve devletin mali-hukuki çıkarlarının birlikte değerlendirildiği çok boyutlu bir süreç olduğunu göstermektedir. Bu çerçevede çalışmanın temel amacı, Osmanlı Devleti'nin yabancı sermayeye dayalı altyapı yatırımlarında teşvik ile denetim, yatırım ihtiyacı ile mali risk ve stratejik hedefler ile imtiyaz sahiplerinin yeterliliği arasında nasıl bir denge kurmaya çalıştığını, 1845, 1855 ve 1860 İstanbul-Belgrad demiryolu teşebbüsleri üzerinden ortaya koymaktır.

1. Osmanlı Coğrafyasında Yapılan Demiryollarına Kısa Bir Bakış

Osmanlı yönetimi, kendisine sunulan demiryolu projelerini doğrudan reddetmek yerine dikkatli bir şekilde incelemeyi tercih ediyordu. İngilizlerin Hindistan'a ulaşım süresini kısaltma çabaları, Osmanlı Devleti açısından bu alanda yeni fırsatların doğmasına zemin hazırladı. Fırat Vadisi üzerinden Basra'ya demiryolu ile ulaşmanın mümkün olmadığını anlayan İngilizler, farklı alternatiflere yöneldiler ve 1850 yılında Mısır Valisi Abbas Paşa'dan İskenderiye ile Kahire arasında bir demiryolu hattı inşa etmek için imtiyaz talebinde bulundular. Abbas Paşa, bu talebi Osmanlı hükûmetine danışmadan kabul etti. Bu durum Babıali'nin tepkisine yol açsa da İngilizlerin projeye verdiği önem ve Dışişleri Bakanı Palmerston'un yoğun girişimleri sonucunda Osmanlı Devleti bu imtiyazı onaylamak durumunda kaldı. Böylece toplam 211 kilometre uzunluğundaki hat, 1856 yılında faaliyete geçti. (Engin, 1993, s. 36-37; Özkaya, 2011, s. 2385-2387).

Kırım Savaşı esnasında İngiltere ve Fransa'nın kesintisiz iletişim sağlama yönündeki girişimleri, demiryollarının Osmanlı topraklarındaki önemini daha da artırdı. Mısır'daki bu hattın hizmete açılmasının ardından Osmanlı Devleti, Anadolu ve Rumeli'de de demiryolu ağını genişletmek amacıyla Avrupalı şirketlerle çeşitli müzakerelere girişti. Anadolu'daki ilk demiryolu imtiyazı, 1856 yılında İzmir-Aydın hattının İngilizlere verilmesiyle gerçekleşti. Söz konusu hattın yapımı 1866 yılında tamamlanarak işletmeye açıldı. (Kolay, 2019, s. 10-11; Cobb, 2023, s. 10). Nitekim 1853-1856 Kırım Harbi sırasında Osmanlı Devleti'ni destekleyen İngiltere ve Fransa, savaş koşullarının da etkisiyle Osmanlı topraklarındaki ilk demiryolu hatlarından birinin inşasını gerçekleştirmiş oldu.² (Acer, 2026, s. 648).

Rumeli'de demiryolu inşasına yönelik ilk ciddi girişim ise aşağıda ayrıntılı biçimde ele alınacağı üzere, 1845 yılında Fransız Mühendis Villeroi tarafından ortaya konuldu. Ancak hattın geçeceği güzergâhın uygun olmaması nedeniyle bu proje uygulamaya geçirilemedi. Bu teşebbüsten yaklaşık 11 yıl sonra, İngiliz mühendis Trevar Barkley 1856 yılında Köstence-Çernavoda demiryolu hattının imtiyazını aldı ve hattın yapımı 1860 yılında tamamlandı. (Engin, 2008, s. 235-237)

Bu demiryolu projeleri, Osmanlı Devleti'ne hem Batı'dan teknik bilgi ve sermaye desteği sağlarken hem de geniş coğrafyasındaki ulaşımı kolaylaştırıyordu. Ayrıca, demiryolu hatlarının geçtiği bölgelerde ticari faaliyetler geliştiği için refah da artıyordu. Buna ek olarak, çeşitli bölgelere asker sevk etmek eskisinden çok daha kolay ve çok daha hızlı yapılabiliyordu.

Osmanlı Devleti topraklarında 1875 yılına kadar birçok demiryolu hattı inşa edilerek, işletmeye açılmıştı. Ancak 1875 yılına gelindiğinde, artan saray masrafları ve kamu harcamaları ile ağır faiz koşullarıyla alınan ve kaynak yaratıcı alanlara yönlendirilemeyen dış borçlar, Osmanlı Devleti'nin mali dengesini ciddi ölçüde bozmuştu.

Bunun üzerine Mahmud Nedim Paşa, 6 Ekim 1875 tarihinde Ramazan Kanunnamesi ile maliyenin iflası ve borçların ödenmesi ile ilgili bir plan açıkladı. Bu kararnameye göre, Avrupalı devletlere olan borç faizlerinin yarısının ödenebileceği geri kalan yarısının da tahville yani kağıtla ödenebileceği ilan edildi. Ancak bu kararnameden bir başarı elde edilemeyince 1876 yılı Mart ayında ödenmesi gereken 1858 tarihli borç kuponları ödenemeyip, 1869 ve 1873 kupon bedellerinin ödenmesi de ertelenince Osmanlı hükûmeti, Nisan 1876 tarihinde borç geri ödemelerini tamamen durdurmak zorunda kaldı. (Özdemir, 2010, s. 69-71; Dikmen, 2010, s. 147; Adiloğlu, 2021, s. 71). Bu durum moratoryum yani devletin iflası demekti. Bu olay, Avrupalı devletlerin büyük tepkisini çekti ve girişimcileri Osmanlı Devleti'nden kaçırdı. Hâliyle, bu durum

² Orhan Kurmuş, eserinde bu hattın imtiyaz sahibi olan Aydın Demiryolu Şirketi'nin Osmanlı hükûmetini kendi işlerine karıştırmadığını ve hukuka aykırı birçok talepte bulunduğunu belirtmektedir. Şirketin Osmanlı hükûmeti karşısındaki bu tutumunu ve sahip olduğu ayrıcalıklı konumu vurgulayan Kurmuş, Aydın Demiryolu Şirketi'ni "küçük bir cumhuriyet" olarak nitelendirmektedir. Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Savaş Yayınları, Ankara 1982, s. 21.

yeni demiryolu inşa faaliyetlerini de olumsuz etkiledi. Osmanlı Devleti, o dönemde kendi demiryollarını döşeyebilecek mali yeterlilik ve teknik alt yapıya sahip olmaması bu durumu daha da kötüleştiriyordu.

Düyûn-ı Umûmiye'nin 1881'de faaliyete geçmesinden sonra Avrupa'daki mali çevrelerde yeniden güven kazanmaya başlaması ve Osmanlı hükûmetinin demiryolu projelerine ilgisini kaybetmemesi tekrardan yeni projelerin ortaya çıkmasına zemin hazırladı. (Küçük, 1994, s. 58-62). Bu projeler arasında özellikle Bağdat hattı önemli bir yere sahipti.

1882'de İngiltere'nin Mısır'ı işgal etmesi ve Gladstone hükûmetinin Osmanlı'ya karşı olumsuz bir tutum takınması, Sultan II. Abdülhamid'i Avrupa devletleri arasında bir denge siyaseti izlemeye yöneltti. Bu süreçte, Alman İmparatoru II. Wilhelm'in Müslümanlara yönelik ılımlı politikaları, Osmanlı-Alman yakınlaşmasını hızlandırdı. II. Wilhelm'in 1889'daki İstanbul ziyareti, bu ilişkileri daha da pekiştirdi ve Osmanlı ile Almanya arasında ticari faaliyetlerde gözle görülür bir artış yaşandı. İmparator II. Wilhelm'in 1898'de gerçekleştirdiği ikinci İstanbul ziyareti ise Osmanlı-Alman ilişkilerinde önemli bir dönüm noktası oldu. Bu yakınlaşma en çok askerî, ekonomik ve ticari alanlarda kendini hissettirdi. Bu yakınlaşmanın ardından, Alman menşeli "Deutsche Bank" Konya-Bağdat demiryolunun yapım imtiyazını elde etti. Bu projeyi hayata geçirebilmek adına ilk olarak 1889 yılında bir ön anlaşma imzalandı. 1902'de ana sözleşmenin imzalanmasının ardından, 21 Mart 1903'te yapılan son bir anlaşma ile proje nihai şeklini aldı. Buna göre, Anadolu Demiryolu Şirketi'ne bağlı olarak 15 milyon frank sermayeli Bağdat Demiryolu Şirketi kuruldu. İstanbul'u kesintisiz olarak Bağdat'a bağlaması planlanan bu hattın tamamlanması ise, I. Dünya Savaşı'nın etkileri nedeniyle ancak 1918'de mümkün olabildi. Türkiye Cumhuriyeti, 1928 yılında hattın imtiyazını satın alarak demiryolunu devletleştirdi. (Algül, 1998, s. 15-18; Hut, 2016, s. 81; Onursal, 2020, s. 344-345; Alperen, 2018, s. 6-7; Beydilli, 1991, s. 442-444, Gavril, 2021).

Sultan II. Abdülhamid döneminin en önemli demiryolu projelerinden biri Hicaz Demiryolu'ydu. Osmanlı Devleti, bu projeyi dinî, ekonomik ve askerî hassasiyetler doğrultusunda hayata geçirmeyi planlamıştı. Yapılış amacı, öncelikli olarak "haccın kolaylaştırılması" olarak açıklanmıştı. Gerçekten de bu demiryolu, Kâbe'yi ziyaret edecek hacılar için büyük bir kolaylık sağlayacaktı. Bu hassasiyetlerden ötürü Sultan Abdülhamid, 1900 yılında Osmanlı Devleti, ilk kez yabancı bir sermaye kullanmadan, Müslüman halkın bağışları, yardım kampanyaları ve devlet gelirlerinden ayrılan fonlarla bu büyük projeye girişti. Projenin başlangıçtaki amacı, Şam'dan Mekke'ye uzanan bir hat inşa etmek ve ardından hattı Akabe ile Cidde yönlerine doğru genişletmekti. Ancak Sultan II. Abdülhamid'in tahttan indirilmesi ve I. Dünya Savaşı gibi siyasi ve askerî gelişmeler, projenin ilerleyişini olumsuz yönde etkiledi ve demiryolunun planlanan bazı kolları tamamlanamadı. Nihayetinde, 1919'da Medine'nin teslim edilmesiyle birlikte Hicaz Demiryolu üzerindeki Osmanlı egemenliği sona erdi.

Osmanlı Devleti, demiryolu yapımına büyük önem vermiş ve bu hatların inşası için fedakârlıktan kaçınmamıştır. Stratejik ve coğrafi konumu nedeniyle Osmanlı Devleti, Avrupalı devletler için bir cazibe merkezi hâline gelmiş ve bu devletler, Osmanlı topraklarında demiryolu inşa etmek amacıyla çeşitli imtiyaz taleplerinde bulunmuştur. Yukarıda da kısmen değinildiği üzere, bazı demiryolu hatları başarılı bir şekilde inşa edilirken, bazıları ise, çeşitli sebeplerden ötürü planlandığı gibi tamamlanamamıştır. (Gülsoy, 2010, s. 99; Gülsoy, 1998, s. 441-445; Kuş, 2019, s. 67).

2. İstanbul-Belgrad Demiryolu İnşası İçin İlk Teşebbüs (1845)

Geniş coğrafi sınırları ve jeopolitik konumu nedeniyle Osmanlı toprakları, Avrupalı yatırımcılar açısından cazip bir demiryolu yatırım sahası olarak görülmüştür. Bu bağlamda Hariciye Nezareti, 25 Nisan 1845'te De Villeroi'den İstanbul-Belgrad hattına yönelik bir teklif almıştır. Osmanlı Devleti'nin Paris şebkenderi Mösyö Hans aracılığıyla sunulan layihada Villeroi, dünyada

demiryolu inşasının hızla yaygınlaştığına dikkat çekmiştir. İspanya'nın dahi Madrid'i Fransa sınırına bağlayacak demiryolu hatları için imtiyazlar verdiğini belirten Villeroi, Osmanlı Devleti'nin de bu gelişmelerin gerisinde kalmaması gerektiğini savunmuştur. Özellikle Osmanlı Devleti'nin stratejik konumu dikkate alındığında, demiryolu ulaşımının geliştirilmesinin ülke açısından önemli ekonomik ve siyasi faydalar sağlayacağını ileri sürmüştür. (BOA, HR.TO, 406/11, s. 1, 17 R 1261-25 Nisan 1845)

Villeroi, layihasının devamında projenin ayrıntılarına yer verirken demiryolunun izleyeceği güzergâh hakkında da bilgi vermiştir. Buna göre hat, Edirne'den başlayarak Çermiş, Sofya ve Niş üzerinden Semendire'ye ulaşacak, buradan Morova üzerinden Yanya'ya doğru uzanacaktı. Villeroi'ye göre böyle bir hattın açılması, Osmanlı Devleti'nin ticari ağını genişletecek ve stratejik bölgelere daha kolay ulaşım imkânı sağlayarak siyasi açıdan da önemli faydalar doğuracaktı. Ayrıca demiryolu sayesinde Rumeli'deki ulaşım, mevcut kara yollarına kıyasla çok daha hızlı ve ekonomik bir şekilde gerçekleştirilebilecekti. Güvensiz ve zahmetli kara yolu taşımacılığına alternatif oluşturacak bu proje, başta İstanbul olmak üzere Rumeli topraklarında sanayi ve ticaretin gelişmesine de katkı sağlayacaktı. Birçok şehir ve yerleşim merkezinden geçmesi planlanan hattın, zamanla Avrupa'nın önemli ulaşım ağlarından biri hâline gelmesi ve bu durumun hem Osmanlı Devleti'ne hem de Avrupa devletlerine çeşitli ekonomik ve siyasi faydalar sağlaması bekleniyordu. (BOA, HR.TO, 406/11, s. 1-2, 17 R 1261-25 Nisan 1845)

Villeroi ayrıca, demiryolu hattının yaklaşık 25 saatlik mesafesinde bulunan 5.000 kadar şehir ve köyün bu ulaşım ağından yararlanabileceğini belirtmiştir. Ona göre bu durum, mevcut ulaşım güzergâhlarının önemini azaltırken İstanbul'un ticari ve sosyal açıdan büyük kazançlar elde etmesini sağlayacaktı. Villeroi, İstanbul'un bu proje sayesinde milyonlarca franklık gelir elde edebileceğini de ileri sürmüştür.

Villeroi, projenin maliyetine ilişkin olarak da Hariciye Nezaretine bilgi vermiş ve hattın toplam maliyetinin yaklaşık 200 milyon frank olacağını belirtmiştir. Bu miktarın 150 milyon franklık kısmının ahşap binalar, ocaklar, toprak işleri ve diğer inşaat malzemelerinin nakliyesi gibi giderlere ayrılacağını ifade etmiştir. Ayrıca Villeroi, projenin gerçekleştirilmesi için Osmanlı Devleti'nin doğrudan nakit ödeme yapmasına gerek olmadığını da belirtmiştir.

Villeroi, layihasının son bölümünde ise Osmanlı Devleti'nin proje kapsamında yerine getirmesi gereken yükümlülükleri sıralamıştır. (BOA, HR.TO, 406/11, s. 1-2, 17 R 1261-25 Nisan 1845)

Buna göre:

1. İmtiyaz Süresi: Demiryolunun inşası için imtiyaz 99 yıllık olacaktı, yani şirket, demiryolunu 99 yıl boyunca işletecekti.
2. Arazi: Osmanlı Devleti, inşaa masraflarına dahil edilmeyecekti, ancak demiryolunun geçtiği güzergâhtaki toprakların kullanım hakkı ücretsiz bir şekilde şirkete verilecekti. Bu araziler yaklaşık 20.000 dönümü kapsayacaktı.
3. Finansman ve Doğal Kaynakların Kullanımı: Şirket, demiryolunun geçtiği güzergâhta bulunan yerlerden kum, taş, kireç ve ağaç gibi doğal kaynakları çıkarma ve kullanma yetkisine sahip olacaktı. Arazilerden çıkarılacak madenler ve doğal ürünler vergi muafiyetine tabii tutulacaktı.
4. İnsan Kaynağı: Demiryolunda çalışacak personelin güvenliği Osmanlı Devleti tarafından sağlanacaktı. Osmanlı askerleri bölgeye yerleştirilecek ve güvenliği temin edecekti.
5. İşletme Hakkı: Demiryolunun 99 yıllık işletme hakkı bittiğinde demiryolu, bina ve arsalarına dahil olan bütün eşya ve malzemeleriyle birlikte Osmanlı Devleti'nin mülkü olacaktı. Demiryolu imtiyaz süresinin 50 yılı dolduktan sonra, demiryolunun hasılatı dikkate alınmaksızın, yolun inşasına harcanan meblağ şirkete ödenerek, geriye kalan 49

yıllık imtiyaz hakları şirketten satın alınabilecekti. (BOA, HR.TO, 406/11, s. 1-2, 17 R 1261-25 Nisan 1845).

Ancak bu proje, mali imkansızlıklar ve güzergâhın geçeceği noktalardaki toprağın elverişsizliği nedeniyle hayata geçirilemedi. (Tozoğlu, 2024, s. 62-64).

3. 1855 Yılındaki İkinci Teşebbüs

İstanbul-Belgrad arasında yapılması planlanan demiryolu projesi için Osmanlı Devleti'ne sunulan bir diğer teklif, Edouard Blacque ve Lafontaine ve Edmund Lahey tarafından 21 Aralık 1854 yılında Babıali'ye sunulmuştur. Teklif edilen hat, Makriköy'den başlayarak Ayastefanos, Küçükçekmece, Büyükçekmece, Silivri, Ereğli, Çorlu, Ergene, Ergenesuyu, Yeniköy, Ortaköy, Hacıköy, Arnavutköy, Uzunköprü, Yeniköy, Harman, Çirmen, Mustafa Paşa, Habipçe, Madunköy, Harmanlı, Molanköyü, Hacıköy, Semiçe, Papazlı, Filibe, Tatarpazarcığı, Yeniköy, Çirmen, Yanya, Samakov, Sofya, Mustafa Paşa Palankası, Pirot, Banya, Niş, Aleksinaç, Chubrika, Yagodin, Hasan Paşa Palankası ve Semendire gibi önemli noktalardan geçecekti. Bunun yanı sıra, güzergâh boyunca iletişimin kesintisiz biçimde sağlanabilmesi amacıyla demiryoluna paralel bir telgraf hattının döşenmesi de teklif edilmişti. (BOA, İ.MMS., 5/182, s. 1-2-3-4-13, 30 RA 1271-21 Aralık 1854).

Mösyö Edouard Blacque, Edouard Lafontaine ve Edmund Lahey, ayrıca, imtiyazın kendilerine verilmesi hâlinde üstlenecekleri yükümlülükleri açıkça beyan etmişlerdir. Buna göre:

1. Yetki ve Faaliyet Alanı: İmtiyaz hakkı verilen kumpanya, tüm faaliyetlerini Osmanlı Devleti adına yürütecek olup, hizmetlerini devletin belirlediği şartlar çerçevesinde icra edecektir.
2. Sermaye ve Dağıtım Esasları: Şirketin ana sermayesinin belirli bir kısmı, hiçbir durumda toplam sermayenin üçte birini aşmayacak şekilde hisse sahiplerine dağıtılacaktır.
3. Merkez ve Teşkilat: Şirketin merkezî idare yeri İstanbul olacaktır. Ayrıca idari, teknik ve güvenlik ihtiyaçlarını karşılamak üzere gerekli personel, öncelikli olarak Osmanlı tebaasından istihdam edilecektir.
4. İnşa Yükümlülüğü: Şirket, kendisine tahsis edilen arazilerin teslim alınmasından itibaren dört yıl içinde hattın tüm inşasını ve düzenlemelerini tamamlamakla yükümlüdür.
5. Kâr Payı ve Devlet Denetimi: Her yıl hisse sahiplerine %10 oranında kâr payı dağıtılacaktır. Kârın bu oranı aşması durumunda fazladan elde edilen gelirin yarısı devlete bırakılacaktır. Hissedarlar hiçbir şekilde fazla kârın yarısından fazlasını talep edemeyecekti. Osmanlı Devleti, yılda iki kez şirketin mali durumunu ve faaliyetlerini denetlemek amacıyla özel memurlar görevlendirecektir.
6. Devletin Ayrıcalıkları ve Ücretlendirme: Osmanlı Devleti, bu ulaşım hatlarından diğer devletlere kıyasla daha ayrıcalıklı şekilde yararlanacaktır. Sivil ve askerî görevle seyahat eden devlet memurları ise tarifede belirtilen ücretin yalnızca %50'sini ödeyecektir.
7. Resmî Yazışmaların Taşınması: Osmanlı Devleti'ne ait yazışmalar, şirket tarafından herhangi bir ücret talep edilmeksizin taşınacaktır.
8. Güvenlik ve Yönetim Düzeni: Gerekliği durumlarda, hattın güvenliğini sağlamak ve idari düzeni temin etmek amacıyla yeterli sayıda personel Osmanlı tebaasından görevlendirilecektir. (BOA, İ.MMS., 5/182, s. 1a-2b; Yılmaz, 2025, s. 384).

Ayrıca ortaklar, hattın inşa edilmesi durumunda Osmanlı Devleti'nin yerine getirmesi gereken yükümlülükleri de tekliflerinde ifade etmişlerdir. Buna göre:

1. İmtiyaz Süresi ve İşletme Hakkı: Osmanlı Devleti, İstanbul-Belgrad demiryolunun işletme

hakkını 99 yıl süreyle şirkete tahsis etmeyi kabul eder. Bu süre boyunca hat üzerinde işletme yetkisi tamamen kumpanya tarafından kullanılacaktır.

2. Faiz Garantisi ve Devletin Mali Yükümlülüğü: Osmanlı Devleti, şirket hissedarlarına yatırdıkları sermaye karşılığında yılda %4,5 oranında faiz ödenmesini taahhüt edecektir. Bu faiz ödemesi yalnızca şirketin yıllık gelirlerinin hissedarların koyduğu sermayeye karşılık gelen söz konusu faiz oranını karşılayamadığı durumlarda devlet tarafından üstlenilecektir. Şirket zarar etse dahi devlet yalnızca bu %4,5 oranındaki faiz yükümlülüğünü yerine getirecek, zararın bu oran dışındaki hiçbir kısmından sorumlu tutulamayacaktır.
3. İnşaat Malzemeleri ve Arazi Tahsisi: Demiryolunun inşası için gerekli kereste, Osmanlı Devleti tarafından temin edilecektir. Ayrıca hattın geçeceği güzergâh üzerindeki tüm araziler, herhangi bir bedel talep edilmeksizin şirkete tahsis edilerek kullanıma açılacaktır.
4. Telgraf Hatları ve Teknik Destek: Osmanlı Devleti, demiryolu hattı boyunca telgraf hatlarının çekilmesine izin verecek ve bu çalışmaların gerçekleştirilmesi konusunda şirkete gereken kolaylığı sağlayacaktır. (Yılmaz, 2025, s. 385).

Bu teklif, Meclis-i Âlî-i Tanzîmât'ta ayrıntılı bir şekilde değerlendirildi. Meclis, kendisine havale edilen layihaya hemen olumlu bir cevap vermedi. Zira Meclis'e göre İstanbul-Belgrad arasında inşa edilmesi planlanan demiryolunun imtiyazını elde etmek üzere birden fazla kişi rekabet hâlindeydi. Bu rekabetin, Osmanlı Devleti lehine daha elverişli şartların ortaya çıkmasını sağlayacağı düşünülüyordu. Bunun yanı sıra Meclis, teklif sahiplerinin projeyi gerçekleştirebilecek yeterli sermayeye sahip olmadıkları ve demiryolunun inşasını doğrudan üstlenebilecek bir şirket teşkil etmedikleri kanaatindeydi. Meclis'in değerlendirmesine göre bu kişiler, demiryolunun inşasını bizzat gerçekleştirmekten ziyade Osmanlı Devleti'nden imtiyazı elde ettikten sonra Avrupa'ya giderek projeyi üstlenebilecek kişi veya kurumları bulmayı ve elde ettikleri imtiyaz haklarını bunlara devretmeyi amaçlıyorlardı. (BOA, İ.MMS., 5/182, s. 1-2-3-4-2c-3d ve irade, 17 ZA 1271-1 Ağustos 1855). Nitekim Meclis, söz konusu olumsuzlukları göz önünde bulundurarak projenin onaylanması konusunda kesin bir karara varamadı. Bunun üzerine mesele, daha kapsamlı bir değerlendirme yapılmak üzere Meclis-i Mahsus'a sevk edildi. Meclis-i Mahsus, projeyi inceledi ve imtiyazın Blacque Bey, Lafontaine ve Lahey'e verilmesini uygun gördü. Bunun üzerine, Babıali meclisin görüşlerini Sultan Abdülmecid'e bildirdi ve 1 Ağustos 1855'te proje onaylandı. (BOA, İ.MMS., 5/182, irade, 17 ZA 1271-1 Ağustos 1855). Ancak buna rağmen, yukarıda da belirtildiği gibi ne Blacque Bey'in ne de Lafontaine ve Lahey'in bu projeyi hayata geçirebilecek mali gücü vardı. Neticede, yeterli finansman sağlanamaması ve projeyi üstlenecek uygun bir şirketin bulunamaması nedeniyle proje hayata geçirilemedi. (BOA, İ.HR., 141/7398, Lef-1-2-3 ve irade, 24 R 1273-20 Mart 1857).

Ancak buna rağmen Osmanlı Devleti, İstanbul ile Belgrad arasına bir hat döşenmesinden vazgeçmedi. Engin'in aktardığına göre, 1855 yılının sonlarına doğru Osmanlı yönetimi, basın yoluyla Avrupa'daki sermaye çevrelerine bir davette bulundu. Bu çağrıda, İstanbul ile Belgrad arasında bir demiryolu hattı inşa edilmek istendiği ve bu nedenle Avrupa'nın hem teknik bilgi birikimine hem de mali desteğine ihtiyaç duyulduğu ifade ediliyordu. Devlet, ilk demiryolu yatırımını Rumeli'de gerçekleştirmeyi planlıyordu, zira bu dönemde Balkanlar'da artış gösteren isyanların bastırılması ve olası bir Rusya ile savaş durumunda asker sevkiyatının hızlandırılması büyük önem taşıyordu. Bununla birlikte, Avrupa ile siyasi anlamda bir birliktelik kurma hedefi de bulunuyordu; Avrupa demiryolu ağlarıyla bağlantı kuracak bir hat bu amaca hizmet edecekti. Öte yandan, Balkanlar'da üretilen tarım ürünleri demiryolu sayesinde daha kolay taşınabilecek, bölgedeki prensliklerin ticari faaliyetlerini Osmanlı toprakları üzerinden yürütmeleri ise bu yarı bağımsız yerel otoritenin devlete olan bağlılığını artıracaktı. (Engin, 2008, s. 235-237). Nitekim Osmanlı Devleti'nin bu girişimi Avrupa'da karşılık buldu. İlk olarak Rumeli'de, 1857 yılında

İstanbul ile Şumnu arasında yapılması planlanan demiryolu hattının imtiyazı Lobro'ya verildi. Bunun ardından, Rumeli'de demiryolu inşa etmek amacıyla Osmanlı Devleti'ne çok sayıda imtiyaz başvurusu yapıldı. Bunlar arasında, aşağıda ayrıntılı biçimde ele alınacak olan Mösyö Şarl, Mösyö Luis, Mösyö Tomas ve Gordon adlı kişilerin sunduğu teklif de yer almaktadır.

4. 1860 Yılındaki Üçüncü Teşebbüs

Osmanlı Devleti ile Belgrad³ arasında yapılması planlanan son demiryolu girişimi, 1860 yılında Mösyö Şarl, Mösyö Luis, Mösyö Tomas ve Gordon isimli kişilerden geldi. Planlanan bu demiryolu hattı, Edirne'den başlayarak Filibe, Sofya ve Niş üzerinden Sırbistan sınırına kadar uzanacaktı. Osmanlı Devleti bu teklifi değerlendirmek üzere, işletme şirketinin İstanbul'da bulunan temsilcileri vasıtasıyla müzakereleri yürüttü. Yapılan görüşmeler sonucunda, 12 Nisan 1860 tarihinde 87 maddelik bir şartname imzalandı. Şartnamenin imzalanmasının ardından, 10 maddelik bir mukavele de kabul edildi. Bu mukavelenamenin maddeleri şu şekildedir: (BOA, A.DVN.MKL., 2/19, s. 1 ve 13 arası 21 N 1276-13 Nisan 1860; BOA, A.DVNSMKL.d., s. 1, s. 138-139-140, 21 N 1276-13 Nisan 1860).

1. İnşa ve İşletme İzni: Mukavele, bir demiryolu hattının inşası ve işletilmesi hakkının, Edirne'den başlayarak Sırbistan sınırına kadar ve ayrıca Sofya civarından Selanik'e kadar bir şube hattı ile genişletilmesini içerir. Eğer şirket hattı Belgrad'a kadar uzatmak isterse, Osmanlı Devleti bu konuda gerekli düzenlemeleri yapmayı taahhüt eder.
2. Denetim ve İsimlendirme: Şirket, Osmanlı Devleti'nin yasal denetimi altında çalışacak ve "Edirne Kumpanyası" adıyla anılacaktır. Bu isimle tanımlanan imtiyaz ve tüm yasal şartlar çerçevesinde faaliyet gösterecektir.
3. Teminat ve İmtiyaz: Şirket, devletten izin ve imtiyaz almadan çalışmalara başlayamayacak; bu süreci başlatmak için 60,000 Osmanlı lirası (veya 1,500,000 Frank) teminat sunmakla yükümlü olacaktır.
4. Faiz Garantisi ve Devlet Desteği: Osmanlı Devleti, demiryolu inşası için gerekli sermayenin bir kısmına %6 yıllık faiz ödeme taahhüdünde bulunur. Ancak devletin bu desteği, belirli limitler dahilinde mecliste yapılacak müzakerelerle onaylanacaktır.
5. Kâr Payı Düzenlemesi: Eğer demiryolunun getirisi %7'yi aşarsa, %7'nin üzerindeki kazanç, devletin şirkete sağladığı sermaye ödemelerinin geri ödenmesine tahsis edilecektir.
6. İmtiyaz Süresi: İmtiyaz süresi sona erdiğinde, Osmanlı Devleti'nin şirkete olan borçları, şirketin sahip olduğu taşınabilir varlıkların satışından karşılanacaktır.
7. Sermaye ve Hisseler: Şirket, gerekli sermayeyi toplarken en uygun yöntemleri kullanabilecek; ancak Osmanlı Devleti'nin onayladığı bir tüzük yayımlanmadan hisse senedi satışı yapılamayacaktır.
8. İmtiyazın Devredilmesi: Şirket, demiryolu işletme imtiyazını başka bir şirkete devredebilmek için öncelikle Osmanlı Devleti'nden onay almak zorundadır.
9. Keşif ve Haritalandırma: Demiryolunun keşif, haritalandırma ve masraf tahminleri için 18 aylık bir süre belirlenmiştir. Bu süre sonunda tüm hazırlıklar tamamlanmazsa şirket, devletin herhangi bir tazminat ödemesi talep etme hakkı olmaksızın, imtiyaz hakkını kaybedecektir.
10. Yapıma Başlama Süresi: İmtiyazın verildiği tarihten itibaren bir yıl içinde demiryolu inşaatına başlanmaması durumunda, mukavele hükümsüz kalacak ve şirket, demiryolu imtiyazı hakkından mahrum kalacaktır.

³ Arşiv vesikasında Sırbistan olarak belirtilmektedir.

Babıali tarafından uygun görülen bu şartlar Sultan Abdülmecid'e sunuldu ve Padişah'ın da onaylamasıyla anlaşma 12 Nisan 1860'ta imzalandı.

Şartnamesi yapılan ve mukavelenamesi imzalanan bu demiryolu projesi planlandığı gibi yürümedi. Nitekim arşiv vesikalarından elde ettiğimiz bazı belgeler bu projenin neden tamamlanamadığına dair bizlere önemli bilgiler sunmaktadır.

Osmanlı Devleti, şirketin anlaşma şartlarına uymaması ve demiryolu güzergâhını belirlemek için hazırlaması gereken haritaları uygunsuz şekilde yapması nedeniyle imtiyaz fermanını iptal etti. Bu fesih kararı aceleyle alınmadı, konu önce Meclis-i Meabir'de görüşüldü ve ardından Meclis-i Vâlâ'ya havale edildi. Mecliste yapılan uzun görüşmelerin ardından hazırlanan mazbata ile durum değerlendirildi ve fesih kararı kesinleşti.

İmtiyaz sahiplerinin, mukavelenamenin 9. maddesi gereğince, 18 ay içinde önemli harcamalara ilişkin defterleri ve yolun haritasını Devlet-i Aliyye'ye sunmak, ayrıca 60.000 lira teminat bedelini Hazine-i Celile'ye teslim ederek imtiyaz fermanını almak zorundaydı. Aksi takdirde, mukavele ve şartname hükümsüz sayılacak ve şirketin yapmış olduğu harcamalar ve emeği için herhangi bir tazminat talep etme hakkı bulunmayacaktı. Meclis'te yapılan görüşmeler sonucunda, imtiyaz sahiplerinin belirtilen koşulların hiçbirini yerine getirmediği ve bu nedenle anlaşmanın feshedilmesi gerektiği hükme bağlandı. Nitekim Meclis'in değerlendirmesine göre şirket, söz konusu demiryolu projesini gerçekleştirebilecek gerekli teknik ve mali yeterliliğe sahip değildi. Bu nedenle, şirketin üstlendiği taahhütleri yerine getirmesi de oldukça güç görünüyordu. Osmanlı Devleti ise projenin hayata geçirilmesi hâlinde ortaya çıkabilecek muhtemel zararları göz önünde bulundurarak imtiyazın iptal edilmesini daha uygun bir seçenek olarak değerlendirmiyordu. Öte yandan, yapılan anlaşma gereğince, imtiyaz sahiplerinin yükümlülüklerini yerine getirememeleri durumunda Osmanlı Devleti'nden herhangi bir tazminat veya başka bir mali talepte bulunma hakları da bulunmuyordu.

Ayrıca meclise göre, bu demiryolunun geçeceği yerler Osmanlı Devleti'nin en yoğun nüfuslu ve verimli bölgeleri olduğundan, bu hattın inşası için imtiyazı talep edecek daha güvenilir şirketler kolaylıkla bulunabilirdi.

Mecliste yapılan bu görüşmeler neticesinde, demiryolu imtiyazlarının verileceği şirketlerin daha titizlikle araştırılması, şartların daha esaslı bir şekilde belirlenerek imtiyazların verilmesi ve bu şekilde Osmanlı Devleti'nin zarara uğramasının önlenmesine özellikle dikkat çekiliyordu. Bundan dolayı, imtiyaz talep eden şirketin bu hattı tamamlayamayacağı Babıali'ye bildirilerek Sırbistan-Dersaadet demiryolu anlaşmasının kesinlikle feshedilmesi gerektiği, aksi takdirde Osmanlı Devleti'nin bu şekilde zarara uğrayabileceği bildirildi. Bunun üzerine Babıali konuyu Sultan Abdülaziz'e bildirdi ve 2 Aralık 1861 tarihinde proje feshedildi. (BOA, İ.MMS., 24/1031, Lef-1/4/11/13, 29 CA 1278-2 Aralık 1861).

5. Sonuç ve Değerlendirme

Osmanlı Devleti'nin İstanbul ile Belgrad arasında 1845, 1855 ve 1860 yıllarında hayata geçirmeye çalıştığı demiryolu teşebbüsleri, devletin modernleşme hamlelerine yaklaşımını, bu süreçte karşılaştığı mali ve kurumsal kısıtları ve nihayetinde yabancı sermaye karşısındaki stratejik tutumunu net bir şekilde gözler önüne sermektedir. İncelenen üç ayrı teşebbüs, Babıali'nin altyapı projelerinde kararlılıkla hareket etme iradesine rağmen, projelerin başarıya ulaşabilmesi için gerekli olan teknik ve mali kapasiteden yoksun girişimciler karşısında nasıl bir ihtiyat mekanizması geliştirdiğini kanıtlamaktadır.

Villeroi'nin 1845'teki ilk teklifinden, Blacque, Lafontaine ve Lahey ortaklığının 1854-1855 yıllarındaki girişimine ve nihayetinde 1860 tarihli Edirne Kumpanyası mukavelesine kadar uzanan süreçte, Osmanlı bürokrasisinin (Meclis-i Âlî-i Tanzîmât ve Meclis-i Vâlâ nezdinde) teklifleri yüzeysel bir yaklaşımla değil, aksine maliyet, güvenlik, egemenlik hakları ve güzergâh verimliliği

ekseninde süzgeçten geçirdiği anlaşılmaktadır. Arşiv belgeleri, bu projelerin rafa kalkmasının ya da iptal edilmesinin tek nedeninin Osmanlı yönetiminin kararsızlığı olmadığını, aksine imtiyaz talep eden Avrupalı girişimci ve şirketlerin 60.000 liralık teminat bedelini yatıramaması, gerekli haritalandırma ve keşif defterlerini sunamaması ve en önemlisi projeleri finanse edebilecek güçlü bir sermaye grubunu arkalarına alamamalarından kaynaklandığını açıkça göstermektedir.

Orhan Kurmuş'un ve dönemin iktisat tarihi literatürünün ortaya koyduğu üzere, 19. yüzyıl boyunca Osmanlı coğrafyasındaki yabancı sermayeli demiryolu yatırımları (İzmir-Aydın hattında olduğu gibi) devletin mali ve idari denetim mekanizmalarını zorlayan birer imtiyaz mücadelesine sahne olmuştur. İstanbul-Belgrad hattı özelinde Osmanlı Devleti, Balkanlar'daki jeopolitik ve askerî hâkimiyetini pekiştirmek, merkezî otoriteyi daha hızlı tesis etmek ve tarımsal ve ticari hareketliliği artırmak amacıyla topraklarında demiryolu inşasına büyük bir ilgi göstermiştir. Bununla birlikte, imtiyaz sahiplerinin yetersizliği ve projelerin spekülâtif amaçlarla kullanılmaya başlanması karşısında Osmanlı yönetimi, hukuki ve idari mekanizmaları işletmekten ve kendisine sunulan imtiyaz tekliflerini gerektiğinde feshetmekten çekinmemiştir.

Sonuç olarak, bu çalışma Osmanlı Devleti'nin demiryolu siyasetinin salt bir "kabul ya da ret" ikileminden ibaret olmadığını, aksine çok boyutlu, pazarlığa dayalı ve güvenlik kaygılarının ön planda tutulduğu rasyonel bir karar süreci olduğunu teyit etmektedir. Arşiv vesikalarının tahlili, dönemsel kısıtlar çerçevesinde devletin yabancı sermayeye karşı tedbirli ve korumacı bir duruş sergilemeye çalıştığını, ancak mali zaaflar ve sermaye birikimi eksikliği nedeniyle projelerin birçoğunun tasavvur aşamasında kaldığını ortaya koymaktadır.

Kaynakça

Arşiv Belgeleri

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

BOA, A.DVN.MKL, 2/19

BOA, A.DVNSMKL.d, nr. 1

BOA, İ.HR, 141/7398, R, 24, 27 Haziran 1848 (H. 25 Receb 1264).

BOA, HR.TO, 406/11.

BOA, İ.MMS, 5/182, ZA, 17, 1 Ağustos 1855 (H. 17 Zilkade 1271).

BOA, İ.MMS, 24/1031, CA, 29, 2 Aralık 1861 (H. 29 Cemaziyelevvel 1278).

Araştırma Eserleri

Acer, Z. (2025). *Eskişehir-Kütahya demiryolunun yapımı ve işletmesi (1893-1894)*, Ankara: Bilgin Kültür Sanat Yayınları.

Acer, Z. (2026). Kütahya-Afyonkarahisar demir yolunun yapımı ve işletmesi (1894-1895), *Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi SBE Dergisi*, 16(2), 647-671.

Adiloğlu, B. (2021). Düyûn-ı Umûmiyye Osmanlı devlet borçları idaresi, *Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 21, 67-78.

Akagündüz, Ü. (2016). Demiryollarının dünyadaki gelişimi ve bu gelişmenin Türkiye'ye ilk yansımaları, *Akademik Sosyal Araştırma Dergisi*, 36, 452-472.

Algül, S. (1998). Osmanlıdan cumhuriyete Anadolu'da demiryolları imtiyazları ve Chester Projesi, [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Alperen, A. (2018). Bağdat Demiryolu: siyasal sonuçları olan bir Türk-Alman Demiryolu Projesi,

21. *Yüzyılda Eğitim ve Toplum Dergisi*, 7(9): 1-22.

- Beydilli, K. (1991). Bağdat demiryolu. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* içinde (C. 4, ss. 442-444). İstanbul: TDVİAM.
- Cobb, E. (2023). Osmanlı'nın ilk demiryolu tecrübesi: İzmir-Aydın hattının zorlu yılları, *Toplumsal Tarih Akademi*, 2, 8-24.
- Dikmen, N. (2010). Osmanlı dış borçlarının ekonomik ve siyasi sonuçları, *Atatürk Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Dergisi*, 19(2): 137-159.
- Engin, V. (1993). *Rumeli Demiryolları*, İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Engin, V. (2008). Rumeli Demiryolu. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* içinde (C. 35, ss. 235-237). İstanbul: TDVİAM.
- Gülsoy, U. (2010). *Kutsal proje (Ortadoğu'da Osmanlı demiryolları)*, İstanbul: Timaş Yayınları.
- Gülsoy, U. ve Ochsenwald, W. (1998). Hicaz Demiryolu, *DİA*, (C. 17, ss. 441-445). İstanbul.
- Gavril, A. (2021). *Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi idaresinin iç yüzü*. (B. Çoşkun vd. Çev). İstanbul: İstos Yayıncılık.
- Hut, D. (2016). Bağdat Demiryolu ve petrol mücadelesi. M. Florian Hertsch, M. Er, V. Dr. Kovać (Ed.), *Die Bagdadbahn*. Hamburg.
- Kolay, A. (2022). II. Abdülhamid döneminde gerçekleştirilemeyen bir proje: Balıkesir-Babaeski demiryolu hattı. A. Kolay ve A. Vurgun (Ed.) *Tarihin engin sularında Vahdettin Engin'e armağan* içinde (ss. 413-431). İstanbul: Yeditepe Yayınevi.
- Kolay, A. (2019). *Anadolu'da işletmeye açılan ilk demiryolu: İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattı ve uzantıları*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Kolay, A. (2011). *İzmir-Kasaba ve uzantısı demiryolu hatları (1863-1897)*. [Yayımlanmış doktora tezi]. Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Kurmuş, O. (1982). *Emperyalizmin Türkiye'ye girişi*, Ankara: Savaş Yayınları.
- Kuş, B. ve Günay, N. (2019), Osmanlı'da demiryolu ağının gelişimi açısından Hicaz Demiryolu, *Anadolu Kültürel Araştırma Dergisi*, 3(1): 65-79.
- Küçük, C. ve Ertüzü, T. (1994). Düyûn-ı Umûmiyye, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* içinde (C. 10, ss. 58-62). İstanbul: TDVİAM.
- Onursal, B. F. ve Başaran, D. (2020). Bağdat Demiryolu projesi üzerinden Almanya'nın barışçıl nüfuz etme stratejisine dair okuma, *Uluslararası Kriz Ve Siyaset Araştırmaları Dergisi*, 4(2): 325-358.
- Özdemir, B. (2010). *Osmanlı Devleti dış borçları (1854-1954) döneminde yüzyıl süren boyunduruk*. Ankara: T.C. Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı.
- Özkaya, S. (2011). Mısır Demiryollarının modernleşme açısından önemi. *ICANAS 38, Uluslararası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi Ekim 2011* içinde (ss. 2383-2394). Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Protheroe, E. (1914). *The Railways of the Word*, London: G. Routledge & Sons.
- Schiwelbusch, W. (2022). *Demiryolu seyahatinin tarihi-19. yüzyılda mekân ve zamanın sanayileşmesi*, İstanbul: Kırmızı Kedi Yayınevi.
- Tamçelik, S. (2000). Osmanlı dönemi demiryollarının tarihi gelişimi içerisinde siyasî, iktisadî ve sosyal etkiler, *AKM Erdem Dergisi*, 12(35): 483-535.

- Tozoğlu, A. E. (2024). *Demiryolu ve kent*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Yazıcı, M. (2015). *Mudanya-Bursa Demiryolunun yapımı ve işletilmesi (1873-1908)*. Bursa: Nilüfer Belediyesi.
- Yazıcı, M. (2010). *Mudanya-Bursa Demiryolunun yapımı ve işletilmesi (1873-1908)*. [Yayınlanmış yüksek lisans tezi]. Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Yavuzarslan, E. (2021). *19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryolu seferberliği ve başkent İstanbul'un kentsel dönüşüme katkıları*, Ankara: Gece Kitaplığı.
- Yılmaz, M. (2025). Gerçekleştirilemeyen bir proje: İstanbul-Belgrad Demiryolu (1855), *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 85, 380-388.