

---

**CIEPO**

**ULUSLARARASI OSMANLI ÖNCESİ  
VE OSMANLI TARİHİ ARAŞTIRMALARI  
6. ARA DÖNEM SEMPOZYUM  
BİLDİRİLERİ**

---

14-16 NİSAN 2011

UŞAK

**CİLT II**

Uşak Tanıtım Yılı Kapsamında  
UŞAK İLİ KALKINMA VAKFI TARAFINDAN YAYINLANMIŞTIR.



UŞAK ÜNİVERSİTESİ

**CIEPO**  
**ULUSLARARASI OSMANLI ÖNCESİ**  
**VE OSMANLI TARİHİ**  
**ARAŞTIRMALARI 6. ARA DÖNEM**  
**SEMPOZYUM BİLDİRİLERİ**

14-16 NİSAN 2011

UŞAK

**CİLT II**

**Yayına Hazırlayanlar**

Prof. Dr. Adnan ŞİŞMAN

Prof. Dr. Tuncer BAYKARA

Doç. Dr. Mehmet KARAYAMAN

Uşak Tanıtım Yılı Kapsamında

UŞAK İLİ KALKINMA VAKFI TARAFINDAN YAYINLANMIŞTIR

## **CIEPO**

ULUSLARARASI OSMANLI ÖNCESİ VE OSMANLI TARİHİ  
ARAŞTIRMALARI 6. ARA DÖNEM BİLDİRİLERİ KİTABI  
(UŞAK / 14-16 NİSAN 2011)

### **Yayına Hazırlayanlar**

Prof. Dr. Adnan ŞİŞMAN  
Prof. Dr. Tuncer BAYKARA  
Doç. Dr. Mehmet KARAYAMAN

ISBN 978 – 975 – 01264 – 5 – 1 (Tk. No)  
978 – 975 – 01264 – 7 – 5 (II. Cilt)

© Tüm hakları saklıdır. Bu kitabın tamamı ya da bir kısmı 5846 sayılı yasanın hükümlerine göre, yazarların önceden izni olmaksızın elektronik, mekanik, fotokopi ya da herhangi bir kayıt sistemi ile çoğaltılamaz, yayınlanamaz, depolanamaz. Ancak kaynak gösterilerek alıntı yapılabilir.

### **Yazışma Adresi:**

Mehmet Karayaman  
Uşak Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi,  
Tarih Bölümü / UŞAK  
☎ 0 276 221 21 34  
✉ mkarayaman@hotmail.com

**Meta Basım** Matbaacılık Hizmetleri  
87 Sok. No. 4 / A Bornova  
(0.232) 343 64 54 metabasim@gmail.com  
İzmir, Kasım – 2011

## İÇİNDEKİLER

### İÇİNDEKİLER

|   |      |
|---|------|
| SUNUŞ.....  | XI   |
| ÖNSÖZ.....  | XIII |
| <b>Açılış Konuşmaları</b>   |      |
| ADNAN ŞİŞMAN.....   | XV   |
| HALİL İNALCIK.....  | XVII |
| <b>Prof. İncalcık Tarihçiliği'nin Tahlil Denemesi</b>   |      |
| A.TEYFUR ERDOĞDU .....  | 1    |
| <b>Öğrencisi ve Bir Meslekdaşı Olarak Halil İncalcık</b>  |      |
| BÜLENT ARI.....   | 27   |
| <b>Halil İncalcık Tarihçiliğinin İzinde</b>   |      |
| AYŞEGÜL ÖZERDEM .....   | 33   |
| <b>Göç ve Yol: Modern Çağın Oğuz Göçebeleri Kaşkaylar</b>   |      |
| A. AGHDAM, AKBAR .....  | 39   |
| <b>Türkiye Selçuklularında Ulaşım ve İktidar</b>  |      |
| A. AGHDAM, GAYE Y. ....   | 49   |
| <b>Osmanlı Tarih Araştırmalarında Dipnotlar</b>   |      |
| ACUN, FATMA.....  | 61   |
| <b>Sivas Vilayetinde Ulaşım (1867-1907)</b>   |      |
| AÇIKEL, ALİ – HANİLÇE, MURAT .....  | 71   |
| <b>Transport Roads In Middle East Before The Ottoman Empire<br/>(On the Basis of “Kitab-Al-Masalik Vel-Memalik” By Ibn Hordadbeh)</b> |      |
| AGALARLI, MUBARİZ Z. ....   | 103  |
| <b>Osmanlı Merkez-Taşra İlişkilerinde İdari İfadelerin<br/>Değerlendirilmesi: Uşak Örneğinde</b>                                      |      |
| AKDAĞ, HASAN.....   | 109  |
| <b>Şehirler Arası, Bölgeler Arası ve Ülkeler Arası Ticaret Merkezi Olarak<br/>Şehir İçi Hanları: Konya'da Bir Han ve Bir Cinayet</b>  |      |
| AKÖZ, ALAATTİN .....  | 121  |

|   |     |
|---|-----|
| <b>Selçukluların Erken Döneminde Siyasal Otorite</b>                              |     |
| ALİCAN, MUSTAFA .....   | 135 |
| <b>Osmanlı Yönetiminin Din Değişikliklerine</b>                                   |     |
| <b>(İhtida) Yönelik Tutumları Üzerine Bir Değerlendirme</b>                       |     |
| ASLAN, HALİDE .....   | 145 |
| <b>Türk-Rus Edebiyatı ve Tarihi Araştırmalarına Göre II. Abdülhamit Döneminde</b> |     |
| <b>Osmanlı-Rus İlişkileriyle Birlikte Panславизм ve Panislamizm Faaliyetleri</b>  |     |
| ASMA, BEYHAN .....  | 155 |
| <b>XVI-XVII Yüzyıllarda Osmanlı-Safevi İlişkilerini</b>                           |     |
| <b>Etkileyen Faktör: Volga-Hazar Ticaret Yolu</b>                                 |     |
| AZİMLİ, DİLAVER.....  | 181 |
| <b>Çölün Kapısı Maan: Hicaz Demiryolu Maan İstasyonu'nun</b>                      |     |
| <b>Önemine Dair Bir Değerlendirme</b>   |     |
| BAKTİAYA, ADİL.....   | 195 |
| <b>Osmanlı Devleti'nin Yemen Hâkimiyeti ve Yemen'e</b>                            |     |
| <b>Ulaşımında Mısır'ın Rolü</b>   |     |
| BAŞTÜRK, SADETTİN .....   | 203 |
| <b>“Yol ve Yolculuk” Kelimelerinin Divanü Lügati't Türk,</b>                      |     |
| <b>Atasözü ve Deyimlerdeki Anlamsal İzdüşümleri</b>                               |     |
| BATUR, ZEKERYA .....  | 213 |
| <b>Uşak Çevresinin XIX Yüzyıl Ortalarındaki Yol Düzeni</b>                        |     |
| <b>(Bir rehber haritasına göre)</b>   |     |
| BAYKARA, TUNCER.....  | 229 |
| <b>Deve ve Yollar; 19. yy Sonlarında Batı Anadolu'dan</b>                         |     |
| <b>Denize Uzanan Yollarda Devenin Kullanımı</b>                                   |     |
| BELEN, NEZAHAT.....   | 235 |
| <b>Türklerin Ezgili Çılgığı: Şarkılarda ve Türkülerde Yol</b>                     |     |
| BİÇER, SEÇİL – KAYA, MUSA – FATMA, ZEHRA EFE .....                                | 251 |
| <b>Arnavut Ayrılıkçılarının 1912 Yılındaki Girişimi: Sinje Memorandumu</b>        |     |
| BİRECİKLİ, İHSAN B.....   | 265 |
| <b>“Yol” un Tarih Boyunca Aldığı Yol: Lehçeler Örneğinde</b>                      |     |
| BURÇİN, KAFİYE KUŞÇU- ALTUN, ZEYNEP – BEŞTAŞ, MERVE .....                         | 291 |

## İÇİNDEKİLER

|   |     |
|---|-----|
| <b>Eskiçağ Medeniyetlerinde Dünya Hakimiyeti Düşüncesi</b><br>BÜLBÜL, CEMİL.....  | 303 |
| <b>Mehmet Ali Paşa'nın Mısır'da Algılanması</b><br>CEYLAN, SİBEL.....   | 311 |
| <b>Tracing History of Transportation in the Ottoman Empire Through<br/>German Archives: Electrification of Tramways in Istanbul (1898-1914)</b><br>CİN, DUYGU AYSAL.....                  | 333 |
| <b>Osmanlı Batı Seferleri Güzergâhında Bir Durak<br/>Noktası Olarak Makedonya Toprakları</b><br>ÇAĞ, GALİP.....   | 345 |
| <b>Mahallî Tarihî Demografi Araştırmalarında<br/>Vilâyet Salnâmelerinin Veri Değeri: Uşak Kazası Örneğinde<br/>Kısmî Zamanlı Bir İnceleme (1897-1898/1906-1907)</b><br>ÇAKMAK, BİRAY..... | 359 |
| <b>Tarihi Yarımada ve Tanzimat Dönemi'nde Ulaşım: Cadde ve<br/>Sokakların Yeniden Yapılandırılmasının Mimari Bütüne Etkileri</b><br>ÇELİK, GÖZDE.....                                     | 395 |
| <b>Osmanlı Devleti'nde Ulaşım ve Haberleşme Bağlamında:<br/>Menzilve Menzilhâne Kavramları Üzerine Bazı Tespitler</b><br>ÇETİN, CEMAL.....  | 411 |
| <b>Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Trabzon –Tebriz Ticaret Yolu</b><br>ÇİÇEK, RAHMİ.....   | 431 |
| <b>İzmir-Aydın Demiryolu'nun Batı Anadolu Ticaretine Etkileri</b><br>ÇOLAK, FİLİZ.....  | 455 |
| <b>Bir Prosopografi Örneği: Sicill-i Ahvâl Defterlerine<br/>Göre Uşaklı Memurlar</b><br>DEĞİRMENCİ, KEVSER.....   | 469 |
| <b>Kavalalı Mehmet Ali Paşa İsyanı ve Mevlevîler</b><br>DEMİRCİ, SÜLEYMAN – SAYGI, C. EBRU.....   | 487 |
| <b>Osmanlı'da Ulaşım ve İletişimde At'ın Yeri</b><br>DİNGEÇ, EMİNE.....   | 511 |

|   |     |
|---|-----|
| <b>Hicaz Sancağı İçin Bulgaristan'daki Osmanlı Evrakı</b><br>DRAGANOVA, SLAVKA .....  | 523 |
| <b>Kuş Kanadında Dervişler</b><br>DÜLGER, ELİF.....   | 535 |
| <b>Bizans Anadolu'sunun Ticarî, Dinî (Hac) ve Askerî Yol Ağı</b><br>ELAM, NİLGÜN.....   | 545 |
| <b>Tuna Gazetesi'ne Göre Osmanlı Devleti'nin Rumeli'de<br/>Bulunan Demiryolları</b><br>ERDOĞAN, MERYEM KAÇAN .....  | 565 |
| <b>Bir II. Meşrutiyet Aydınının Gözünden Osmanlı Devleti'nde<br/>Ulaşım ve Ticaret</b><br>ERKEK, SALİH .....  | 613 |
| <b>Osmanlı Devleti'nde Savaşların Yol Üzerine Etkileri</b><br>ERTAŞ, M. YAŞAR .....   | 625 |
| <b>19. Yüzyıl Sonu ile 20. Yüzyıl Başında Osmanlı Coğrafyasında<br/>Demiryolu Yapımı ve Arkeolojik Kazılar Arasındaki Münasebetler</b><br>GÖLEÇ, MUSTAFA..... | 653 |
| <b>Osmanlıda Derbent Sistemi</b><br>GÜNERİ, MUKADDER .....  | 675 |
| <b>Osmanlı Devletinde Azınlık Hukuku ve Divan-I Hümayun Tercümanları</b><br>GÜRBÜZ, VEDAT .....   | 687 |
| <b>Uşak'ta İki Doğal Âfet: 1887 Depremi ve 1894 Büyük Yangını</b><br>HALAÇOĞLU, AHMET .....   | 695 |
| <b>19. Yüzyılda ve 20. Yüzyıl Başlarında Yabancı Seyyahlara Göre Uşak</b><br>İNAL, BUĞRA.....   | 709 |
| <b>Cumhuriyet Dönemi Türk Edebiyatında 'Demiryolu', 'Tren' ve<br/>'İstasyon' Hikayeleri</b><br>KARACA, NESRİN .....   | 731 |
| <b>Sina-Filistin Cephesi'nde İngiliz Propagandası'na<br/>Karşı Türk Askeri'nin Cevabı (Mayıs-Haziran 1917)</b><br>KARAKAŞ, NURİ .....                         | 747 |

## İÇİNDEKİLER

|  |     |
|--|-----|
| <b>Uşak'a Demiryolunun Gelişi ve Sonuçları</b><br>KARAYAMAN- MEHMET .....  | 763 |
| <b>Midillili Mehmed Hayreddin'in Aydın Vilayeti Seyahati</b><br>KELEŞ, ERDOĞAN .....   | 787 |
| <b>Milli Mücadele Döneminde Demiryolları</b><br>KISIKLI, EMİNE .....   | 807 |
| <b>Opinions of William Mitchell Ramsay About Transportation System of<br/>Ottoman State at the End of the XIX. Century</b><br>KOÇ, NURGÜN.....   | 833 |
| <b>Milli Mücadele Konulu Oyunlarda (1918-2000) Anadolu'ya Geçiş</b><br>KOÇER, GÜLSÜN BÜLBÜL.....   | 841 |
| <b>Yabancıların Osmanlı Devletinde Seyahat Özgürlükleri</b><br>KONAN, BELKIS.....  | 849 |
| <b>Yeniçağ'da İspanya'da Basılan <i>Relación De Sucesos</i><br/>(Vaka Anlatıları) Örneklerinde Türkler</b><br>KUMRULAR, ÖZLEM.....   | 857 |
| <b>V. Mehmed Reşad Döneminde Yayınlanan "Yol Parası"<br/>Hakkındaki Kanuna Dair</b><br>MAT, GÜLBEN .....   | 871 |
| <b>Şuara Tezkirelerine Göre Şairlerin Hac Yolculuğu Öyküleri</b><br>MUSALI, VÜSALE .....   | 883 |
| <b>Birinci Dünya Savaşı Arifesinde Rus Müsteşriki ve<br/>Seyyahı B.M. Guryev'in Osmanlı'nın Ulaşım Sistemi<br/>Hakkında Raporu (İstanbul'dan Yaffa'ya Yolculuk)</b><br>MUSALI, NAMÍQ ..... | 907 |
| <b>İlk Çağda Uşak ve Tarihi Kral Yolu</b><br>OKKAR, REMZİYE .....  | 917 |
| <b>Emir Timur ve Yıldırım Bayazıt Arasındaki Diplomatik İlişkilerin<br/>Başlanması ve Gelişimi</b><br>OLCAYEVA, ŞAHİSTAHAN, KADIROVA, NİĞORA .....   | 939 |



|   |      |
|---|------|
| <b>Osmanlı Dönemi'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne Miras<br/>Kalan Demiryolu Varlığına Bir Bakış</b><br>OŞAFOĞLU, OZAN.....  | 947  |
| <b>Osmanlı Dönemi Uşak'taki Dini Yapılar: Camiler ve Mescitler</b><br>ÖNTUĞ, MURAT.....   | 959  |
| <b>Mudanya-Konya Trenyolu Projesi ve Ferik Necip Paşa'nın Layihası</b><br>ÖZCAN, UĞUR.....  | 993  |
| <b>19. Yüzyıl İngiliz Oryentalist Çalışmalarına Göre Rusya'nın<br/>Türkistan'da Uyguladığı Sömürgecilik Hareketinin Bir Unsuru<br/>Olarak Demiryolu Siyaseti</b><br>ÖZDEMİR, EMİN.....  | 1015 |
| <b>1830'lu Yıllarda Uşak ve Yöresi</b><br>ÖZTÜRK, FATMA.....  | 1027 |
| <b>Anadolu Türk Masallarında Ulaşım Aracı Olarak Halı</b><br>SAKAOĞLU, SAİM.....  | 1039 |
| <b>Osmanlı'dan Cumhuriyete Köy-Mezra, Köy-Yayla, Arasındaki Göçlerin<br/>Şehir Hayatına Etkisiyle Meydana Gelen Değişikliklerin<br/>Kültürel Hayattaki Yansımaları: Ardeşen (Rize)<br/>Yaylaları Örneği, 1880-2000</b><br>SARAÇ, HÜSEYİN..... | 1043 |
| <b>Hilal-i Ahmer Dokuzuncu Uşak İmdad-ı Sıhhiye Heyeti'nin Faaliyetleri</b><br>SARI, BUKET.....   | 1059 |
| <b>Lidya'dan Günümüze Kral Yolu Üzerinde Bir Yerleşim Birimi:<br/>Bağis/Sirge</b><br>SAVAŞ, SAİM.....   | 1079 |
| <b>19. Yüzyılda Uşak Halkının Halı ve Kilim Üretimine<br/>Teşvik Edilmesi ile İlgili Osmanlı Politikaları</b><br>ŞEN, MEHMET EMİN.....  | 1115 |
| <b>XVIII. Yüzyıl Başlarına Ait Karasi Sancağı Derbent Tahrir Defterine Dair</b><br>ŞİMŞİR, NAHİDE.....  | 1147 |
| <b>Bahkesir İstasyon Caddesi'nin Açılmasına Dair</b><br>ŞİMŞİR, SEBAHATTİN.....   | 1161 |

## MUDANYA-KONYA TREN YOLU PROJESİ VE FERİK NECİP PAŞA'NIN LAYİHASI

Uğur ÖZCAN\*

Osmanlı Devleti 19.yy'da demiryolu çalışmalarına büyük önem vermiş ve Anadolu'nun çeşitli noktaları Balkanlar özellikle büyük güçlerin finansman desteğini kullanarak şimendifer hatlarıyla donatılmıştır. Gelişmenin ve modernizmin bir simgesi olarak görülen şimendifer hatlarının Hicaz demiryolu hariç neredeyse hepsinin yabancı sermayeyle yapıldığı bilinmektedir.

Çok fazla bilinmeyen ama milli kaynaklarla yapılması için girişimlerde bulunulan bir hat daha vardır ki o da Mudanya-Konya Demiryolu hattıdır. Mudanya Konya arasında tamamen milli kaynaklarla kurulacak olan bir Osmanlı şirketi tarafından yapılması öngörülen demiryolu hattı ile ilgili Ferik Necip Paşa tarafından 1888 yılında bir layiha kaleme alınmıştır. 1874'de tamamlanan ama proje hatasından dolayı kullanılmayan Mudanya-Bursa hattına işlevlik kazandırmak ve bu hattı Konya'ya kadar uzatma gayesini taşıyan bu tasarı çeşitli nedenlerden dolayı uygulamaya geçmemiştir.

Mudanya Bursa arasında yapılan şimendifer hattının uzatılmasında ticari beklentiler de ön plana çıkmıştır. Anadolu şimendifer kumpanyası faaliyete girince ticari hacmi ciddi ölçüde azalan Hüdâvendigâr Vilayetinde, bu hattın daha sonraki yıllarda İnegöl ve Bozüyük'e kadar uzatılması tekrar gündeme gelmiştir.

Bu bildiriye Mudanya Konya demiryolu projesi ve mevcut Mudanya Bursa hattının tamamen milli sermayeyle kurulacak bir şirket tarafından uzatılarak Konya'ya kadar götürülmesi düşüncelerinin anlatıldığı Ferik Necip Paşa'nın layihası değerlendirilecek ve projenin neden uygulamaya konulmadığına dair saptamalar yapılacaktır.

*Anahtar kelimeler: Mudanya, Konya, Tren yolu projesi, Şimendifer hattı, II. Abdülhamid*

### GİRİŞ

Tanzimat reformlarıyla birlikte Avrupa'ya ayak uydurmak maksadıyla Osmanlı Devleti'nde Avrupai müesseseler yerini almaya başlamıştı. Bu yeniliklerden birisi hiç şüphesiz taşımacılıkta ve ulaşımda gereksinim haline

---

\* Ahi Evrân Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü/KIRŞEHİR

gelen demiryoludur. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren demiryoluna verilen önem hissedilir ölçüde artmış ve bu doğrultuda çok önemli yatırımlar yapılmıştır. Demiryolu yapımı fikri 1850'li yıllarda ortaya çıkmıştır. Abdülmecid (1839-1861) devrinde önemi idrak edilen demiryollarına yatırım Abdülaziz (1861-1876) döneminde de devam etmiştir<sup>1</sup>.

Demiryolu Avrupalı devletlerin “müstemlekeci” bir anlayışla Osmanlı Devleti’ne nüfuz etmesinde bir araç olarak kullanılmış ve Osmanlı Devleti’nin ‘Şimendifer Politikası’nı da bu amaçlarına ulaşmak için çok uygun bir fırsat olarak görmüşlerdi. Bu konuda devletlerarasında bir rekabetin olduğu çok açıktı. 1856’da Aydın-Dinar hattının yapına başlandıktan birkaç yıl sonra, yine bir İngiliz kumpanyası, İzmir-Kasaba-Alaşehir hattının temeli atılmıştır<sup>2</sup>. Diğer taraftan, Ruscuk-Varna, Köstence-Çernavoda hatları yabancı sermayeyle yapılan ilk hatlar olma özelliğini taşımaktadır<sup>3</sup>.

Osmanlı Devleti çok geniş topraklara sahip olduğu için, bu topraklarda hâkimiyeti sağlamanın ve devleti idare etmenin zorluğu ortadaydı. Ticari ve endüstriyel işlemlerin daha hızlı yapılabilmesi ve idarenin daha kolay sağlanabilmesi için yeni açılımlar gerekmektedir. Eyaletlerin birbirleriyle olan iletişimin çabuklaştırılması, en ücra köşelerdeki toprakların dahi yönetimin kontrol altına alınarak toplumsal düzenin sağlanması adına inşa edilen demiryolları<sup>4</sup> küçümsenemeyecek büyük faydalar sağlamıştır.

### **Bağdat Demiryolu Projesinde Mudanya-Bursa Hattı**

Osmanlı Devleti’nin kaçınılmaz bir şekilde çağın gerekliliği olan bu gelişmelerden geri durma lüksü yoktu. Nitekim demiryoluna verilen önemin bir göstergesi olarak 1865 yılında *Nafia Nezareti* kuruldu. 1870 yılından itibaren demiryolları projelerine verilen önem daha da arttı ve çok ciddi ve geniş kapsamlı projeler hazırlandı<sup>5</sup>.

Osmanlı Devleti’nde bu atılım çerçevesinde hazırlanan demiryolu projelerinden belki de en büyüğü ve en önemlisi, İstanbul’dan Basra körfezine

---

<sup>1</sup> Enver Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi**, C. VIII, TTK, Ank. 1995, s. 465

<sup>2</sup> Sâmîha Ayverdi, **Türk Tarihinde Osmanlı Asırları**, Kubbe Altı Neşriyat, 1999, s. 593

<sup>3</sup> Mübahat Kütükoğlu, “Osmanlı İktisadi Yapısı” **Osmanlı Devleti Tarihi**, C.2, IRCICA, Ed: Ekmeleddin İhsanoğlu, İst. 1999, s. 592-593

<sup>4</sup> Justin Mc Carthy, **Osmanlıya Veda İmparatorluk Çökerken Osmanlı Halkları**, Etkileşim yay, İst. 2006, s.19

<sup>5</sup> Kemal Beydilli, “Bağdat Demiryolu” **DİA**, C. 4, TDVY, İst. 1991, s. 442-443

kadar uzanacak olan Bağdat demiryolu projesiydi. Haydarpaşa'dan İzmit'e kadar Osmanlı Hükümeti tarafından yapılan projenin İzmit'den Ankara'ya kadar olan kısmı, Alman sermayesine, *Doutsche Bank*'ın kurduğu *Anadolu Osmanlı Demiryolları Şirketine* verilmişti<sup>6</sup>.

Demiryollarının milli kaynaklarla yapılma fikri aslında 1851'den beri vardı. Ama teknik eleman yetersizliği ve demiryolunun pahalı bir yatırım olması nedeniyle ciddi bir sermaye gerektirmesi, yerli yatırım teşebbüsünü zora sokmuştur. Bu nedenle yabancı sermayeye başvurulmuş ve demiryolları, Avrupalı sermayedarlara sağlanan imtiyazlarla yapılmaya başlanmıştır. Nevar ki 1869'da yaşanan Baron de Hirsh olayı demiryollarının yapımında devletçi bir yaklaşımın doğmasına neden olmuştur<sup>7</sup>. Bu olay, yabancı yatırımcıya olan güvenin yitirilmesinde etkin bir rol oynayacaktır.

### **Mudanya'dan Konya'ya Demiryolu Projesi**

Mudanya-Bursa arasında bir demiryolu inşasını öngören projenin ilk telaffuz edildiğinin 1867 tarihli bir belgede olduğu öne sürülmektedir. Mudanya'dan Bursa'ya oradan da Kütahya, Afyonkarahisar ve Konya'ya kadar bir demiryolu, ayrıca Mudanya'da bir liman inşası tasarlanmıştır. Bu aşamada Mösyö Havman ile bir mukavele yapılması muhtemel hale gelmiştir<sup>8</sup>.

1870 yılı Ocak ayında Mundaya'dan Hüdavendigâr Vilayeti'nin Konya sınırına kadar inşa edilmesine karar verilen demiryolu için harekete geçilmiştir. Öncelikle keşif için Paris'ten mühendis mösyö Gosler getirilmiş ve onunla bir kontrat yapılmıştır<sup>9</sup>.

Demiryolu gibi gerçekten çok büyük bir projenin inşasında çalışmak üzere Nafia Nezareti bünyesinde bir mühendisin istihdamı şarttı. Fakat bu kişi tecrübesi olan ve bu konuda "*şehadetnamesi*" olan bir kimse olmalıydı. Yıllık 30 bin frank her ne kadar çok gibi görülse de mühendisin böylesine donanımlı olması ve projenin büyüklüğü göz önüne alındığında normal karşılanmalıydı. Mühendisin yanına bir de tercüman verilecekti. Fakat bazı maddeleri kabul

---

<sup>6</sup> Mübahat Küttükoğlu, *agm*, s. 592-593.

<sup>7</sup> Vahdettin Engin, *agm*, s. 464.

<sup>8</sup> Fatma Aslan Kundakçı, "Osmanlı, Bu Rüya'yı Gerçekleştirmişti" *Şehrengiz*, Yıl 1 S. 6, Pardus Yayıncılık Bursa Eylül 2010, s. 36-37; Arıca bkz. Mine Akkuş "İmparatorluk'tan Cumhuriyet'e Bursa-Mudanya Demiryolu ve Bursa Kenti" (Yayınlanmamış Bildiri), *İkinci İktisat Tarihi Kongresi*, Elazığ 2010.

<sup>9</sup> *BOA*, İ.ŞD, 17/732, Hicri 24/Ş /1286-Miladi 27.01.1870

etmeyen Fransız mühendis, geliş ve gidiş harcırahı olarak 2000 frank verilerek memlektine geri gönderilmiştir<sup>10</sup>.

1871 yılında Sultan Abdülaziz'in yayınladığı irade ile İstanbul-Bağdat arasında bir demiryolu hattı kurulması için harekete geçilmiştir. Şubat 1872'de *Asya Osmanlı Demiryolları* isimli bir şirket kurularak genel müdürlüğüne, bilgisine ve tecrübesine başvurulmak üzere Avusturyalı Wilhelm Von Pressel getirilmiştir<sup>11</sup>. Avusturyalı mühendis Pressel'in projesinde hat, Haydarpaşa'dan başlamakta ve Bağdat'a kadar devam etmektedir. Yaklaşık 4670 kilometrelik bu projenin gerçekleştirmek için çok büyük mali kaynak gerekmektedir<sup>12</sup>. Mudanya- Bursa hattı İstanbul-Bağdat Demiryolu Projesinin içinde olsa da bağımsız ve lokal bir hattır.

Osmanlı hükümeti tarafından, 14 Ağustos 1871'de yabancı şirketlere imtiyaz söz konusu edilmeden başlatılan bir proje olan Mudanya-Bursa hattı, daha sonra maddi imkânsızlıklar nedeniyle yarım bırakılmıştı. 1874 yılında iki Fransız mütaahit tarafından kaldığı yerden devam ettirilerek Bursa'ya ulaştırılmıştır. Hattın Bozüyük'e kadar götürülmesi planlanıyordu ama bu, hiçbir zaman gerçekleşmemiştir<sup>13</sup>. Mudanya-Konya hattının Bursa'ya kadar olan kısmı, Fransızlara ihale edildikten kısa bir süre sonra bitirilebilmişti<sup>14</sup>. Dikkat edilirse bu dönemde sermaye milli sermayedir. Sadece projelerin çizimleri şirketin idaresi ve danışmanlık gibi işler için yabancı mühendislere başvurulduğu görülmektedir.

Bu süreçte sermaye ve yetişmiş teknik eleman noktasında sıkıntılar yaşanınca Sultan Abdülaziz 18 Ağustos 1875'de bir irade yayınlamak demiryolu için yapılan harcamaların dökümünü istemiştir. Abdülaziz'e sunulan bu raporlarda Mudanya-Bursa tren yolu hattı için kilometre başına 114bin toplamda ise yaklaşık 4.200.000 Frank yani 185.000 Osmanlı Lirası masraf edildiği görülmüştür. Devletin o zamanki kendi kaynaklarıyla yapmaya çalıştığı

---

<sup>10</sup> BOA, İ.Ş.D, 17/732, Hicri 24/Ş /1286-Miladi 27.01.1870

<sup>11</sup> İsmail Yıldırım, "Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış" *Fırat University Journal of Social Science*, C. 12, Elazığ 2002, S.1, s. 314.

<sup>12</sup> Mustafa Albayrak, "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı", *OTAM (Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi) Dergisi*, S.6, Ankara 1995, s.9

<sup>13</sup> E.Talbot, *Steam in Turkey: An Enthusiasts' Guide to Steam Locomotives of Turkey*, The Continental Railway Circle, 1981, s.27.

<sup>14</sup> Bu hattı aslında Belçikalılar yapmıştır. Belçika II. Abdülhamid tarafından "*Fransa'nın maşası*" olarak görüldüğü için, Fransızlar tarafından inşa edildi şeklinde bilinmektedir. İlber Ortaylı, *age*, s. 138.

diğer demiryollarının toplam maliyeti 2.400.000 altın tutmuştur. Bu çok büyük bir rakamdır. Devlet borç üstüne borç almıştır. Alınan borçların yatırımlarda kullanılan kısmının %14'ünün neredeyse tamamı demiryollarına harcanmıştır<sup>15</sup>.

1877-78 Osmanlı Rus Savaşı da patlak verince Osmanlı ekonomisi iflas bayrağını çekmiştir. Bu da, *devlet teşebbüsü* uygulamasının sonuç vermediği kanaatine varılmasına yol açmıştır<sup>16</sup>. Kaldı ki Mudanya'ya kadar tamamlanmış olan hat dahi faaliyete geçememiş, proje askıya alınmıştır. Bunun nedeni devletin mali açıdan çok zor durumda olmasıdır.

### **Bursa-Mudanya Hattının Yeniden Ele Alınması**

II. Abdülhamid Devri, Enver Ziya Karal'ın tabiriyle "*demiryolları inşa ettirip işletmek devri*"dir. Dönemin şartları ve mali durum göz önünde bulundurulduğunda, devletin bunu kendi imkânlarıyla yapması biraz zor gözükmekteydi. Bu nedenle şimendifer yatırımının yabancı sermaye kullanılarak yapılması yoluna gidilmiştir. Hicaz demiryolu haricinde diğer hatların büyük bir kısmı yabancı sermayeyle yapılmıştır. Ticari ve ekonomik anlamda büyük katkısı olacağı bilinen demiryolu, diğer taraftan Osmanlı borçlarının ödenmesi için bir çare olarak görülmeye başlanmıştır<sup>17</sup>.

II. Abdülhamid'in politikasında demiryolunun büyük bir yeri vardı. Ona göre demiryoluyla seferberlik halinde daha hızlı hareket edebilme kabiliyetine erişilecekti<sup>18</sup>. Ayrıca Demiryolu, uzak noktada bulunan bir Osmanlı kentinde meydana gelen ayaklanmayı hızlıca bastırmanın yolu ve "*merkezileştirme*" aracıydı<sup>19</sup>. İstanbul ile bağlantısı olmayan demiryollarına çok sıcak bakmayan Abdülhamid, bunun yabancı devletlerin istilası durumunda bölünmeyi kolaylaştıracağını düşünmüştür. Sahilden uzak inşa edilmesi ise güvenlik anlamında gerekli görülmüştür<sup>20</sup>. Mali sıkıntılardan dolayı ara verilen Bağdat demiryolu projesinde imtiyaz elde etmek için Alman İmparatoru II. Wilhelm, 1888 ve 1898 yıllarında olmak üzere iki defa İstanbul'a ziyarette bulunmuş Abdülhamid'in misafiri olmuştur. Ziyaretler sonuç vermiş ve imtiyaz hakkı Almanlara verilmiştir.

---

<sup>15</sup> Vahdettin Engin, "Osmanlı Devletinin Demiryolu Siyaseti" **Türkler**, C. 14, Yeni Türkiye Yayınları, Ank. 2002, s. 462-464.

<sup>16</sup> Vahdettin Engin, **agm**, s. 462-464.

<sup>17</sup> Vahdettin Engin, **agm**, s. 464-465.

<sup>18</sup> Enver Ziya Karal, **age**, s. 469.

<sup>19</sup> François Georgeon, **Sultan Abdülhamid**, Homer Kitabevi, Çev. Ali Berktaş, İst. 2006, s. 396.

<sup>20</sup> Enver Ziya Karal, **age**, s. 469.

Demiryollarına ihalesinin yabancılara verilmesinde rol oynayan en büyük etkenlerden biri Osmanlı toplum yapısından kaynaklanan nedenlerden ötürü Osmanlı burjuvazinin oluşmamasıdır<sup>21</sup>. Sermaye sahibi büyük burjuvazi olmadığı için de devlet demiryolu yapımı için yabancı sermayeye yönelmiştir. Almanya'nın tercih edilmesi ise aslında Osmanlı Devleti'nin dış politikasında İngiltere'den Almanya'ya doğru bir yönelişin işaretidir.

Almanların tercih edilmesinin nedenlerinden birisi de Almanların hattın, Anadolu içinden geçerek Ortadoğuya ulaştırılmasını öngörmeleridir. Hududlara yakın noktalardan yapılacak bir hattın, Osmanlı vilayetlerini devletten koparacağını düşünen Abdülhamid, Almanların teklifini makul görmüştür. Almanya'nın seçilmesi aynı zamanda İngiltere ve Fransa'ya karşı doğuda bir denge faktörü olarak görülmesinden ileri gelmekteydi. Ona göre İngiltere ve Fransa, demiryolu vasıtasıyla Osmanlı Devleti'ne nüfuz etmek isterken Almanya'nın böyle bir düşüncesi yoktu. Bu, Alman yatırımlarına sıcak bakılması için yeterli bir nedendi ama yatırımcının çok da hevesli olduğunu söylemek güçtü. Zira Osmanlı Devleti'nin borç içinde olması ve yatırım için çok riskli bir yer haline gelmesi sermayedarları ürkütüyordu<sup>22</sup>.

Çökme noktasına gelen ekonomi Düyun-ı Umûmiyye'nin 1882'de ilan edilmesiyle birlikte toparlanma eğilimi göstermişti. Yabancı sermayenin güveni kazanılmaya başlanmış ve bu da yatırımcıların gözlerini Osmanlı topraklarına çevirmesine yol açmıştır<sup>23</sup>. Şirketleri yatırıma teşvik için demiryollarının inşa ve işletme hakkı imtiyaz olarak veriliyordu. Yatırımcı şirketlere sağlanan kilometre garantisıyla, şirketlerin karları da garanti altına alınmış oluyordu. Eğer ki imtiyazı elde eden demiryolu şirketleri beklenen karı elde edemezlerse zararları devlet ödeyecekti<sup>24</sup>. Bu şekilde yabancı şirketler teşvik edilirken, ekonomik anlamda Osmanlı Devleti'ne duyulan güvensizlikte aşılmış oluyordu.

Bütün bu hengâmede 1874'te Bursa Mudanya hattı tamamlanmıştı tamamlanmasına ama rayların genişliğinde standart dışı bir durum sözkonusuydu.

---

<sup>21</sup> Ali Kemal Gürbüz, "Osmanlı İmparatorluğunda Demiryollarının Rolü" **Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi** C. 2, S.3, Balıkesir 1999, s.173.

<sup>22</sup> Sena Bayraktaroğlu, **Development of Railways in the Ottoman Empire and Turkey**, Unpublished MA Dissertation Thesis, Institute of Atatürk's Principles and the History of Turkish Renovation, Bogazici University, İst. 1995, s. 37.

<sup>23</sup> Kemal Beydilli, **agm**, s. 443; İlber Ortaylı, **Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu**, Timaş yay, İst. 2008, s. 128.

<sup>24</sup> İsmail Yıldırım, **agm**, s. 319.

Çünkü raylar lokomotif ve vagonlar için uygun değildi. Standart hattın genişliği 1,435 mm iken, dar hattın genişliği 610 mm ile 1,067 mm arasındadır<sup>25</sup>. Fakat İngiltere'nin Sheffield kentindeki *The Yorkshire Engine Company* tarafından 0-6-0 modeliyle yapılmış lokomotif, raylar üzerine oturtulamamıştır. Normalde dar hat olarak inşa edilmesi gerekirken, rayların genişliği 1100mm yapılmıştır. Dolayısıyla raylar ne standart, ne de dar hat olmuştur. Ayrıca raylar, çok kötü döşenmiş ve üstüne üstlük soğuk kış şartlarından olumsuz etkilenmiştir<sup>26</sup>. Bu uyumsuzluğun hattın açılmasında yaşanan gecikmede etkisinin olduğu unutulmamalıdır. Zira hat, 1892 yılına kadar işletilmemiş atıl kalmıştır<sup>27</sup>. Bunu o dönemde Mudanya'ya giden gezginler de müşahede etmiş ve okurlarıyla paylaşmışlardır<sup>28</sup>. Şimdiki sorun, bu hattın nasıl yeniden tadil edileceği, daha sonra İnegöl'e oradan Kütahya ve Konya'ya kadar nasıl temdid edileceği son olarak bu çalışmaların kim tarafından yapılacağı konusu çerçevesinde düşünülmenecektir.

### Ferik Mehmed Necip Paşa'nın Teklifi

Yarım kalan projelerin yabancı sermayeyle yaptırılması konusu o dönemde çok sık teleffuz edilir olmuştur. Hatta 1880 yılında Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa, layihasında yabancı sermayenin sakıncasının olmadığı, bilakis önlem alındığında bunun çok faydalı olacağına değinerek, demiryolu yapımı için yabancı sermayenin gerekliliğine vurgu yapmıştır. Hasan Fehmi Paşa ayrıca, demiryolu inşasının tek bir şirketten ziyade farklı milletlerin şirketlerine bölüştürülerek inşa ettirilmesini teklif etmiştir<sup>29</sup>.

---

<sup>25</sup> H. Charles Woods, **The Cradle of the War**, Little Brown & Company, Boston USA 1919, s. 281.

<sup>26</sup> E. Talbot, **age**, s.

<sup>27</sup> Sevilay Kaygalak, **Kapitalistleşme Sürecinde Bir Osmanlı Anadolu Kent: Bursa, 1840-1914**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi (Kentleşme Ve Çevre Sorunları) Anabilim Dalı Ankara Üniversitesi, Ankara 2006, s. 180-183.

<sup>28</sup> Raif Kaplanoğlu, Mudanya'ya 1883 yılında gelen Vasilliu İ. Kandi'nin, hattın 1874 yılında tamamlandığını ancak faal olmadığını yazdığını ifade etmektedir. bkz. Raif Kaplanoğlu, "Mudanya Treninin Öyküsü-2", **Bursa'da Kültür**, <[www.bursadakultur.org/mudanya\\_treni\\_2.htm](http://www.bursadakultur.org/mudanya_treni_2.htm)>, e.t. 10.3.2011

<sup>29</sup> Kemal Beydilli, **agm**, s. 443, İlber Ortaylı, **age**, s. 129-130, Mustafa Albayrak, **agm**, s.10. Hasan Fehmi Paşa'nın layihası hakkında geniş bilgi için bkz. Celal Dinçer, "Osmanlı Vizirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık işlerine Dair Hazırladığı Layiha", **Belgeler**, C. VIII, 1968-1971, S.9-12, s. 152-163.



42 kilometrelik hatalı yapım, bu hattın yeniden ele alınmasını ve daha sonraki aşamada da temdid edilmesi gereğini doğurmuştur. Anadolu demiryollarının bir parçası olarak düşünülen Mudanya-Konya hattının ve İstanbul-Bağdat'a ana hattına bağlanacak diğer demiryolları imtiyazının kime verileceği konusunda Abdülhamid'in gönlü Almanya'dan yana kaymaktaydı. Fakat bunun doğru bir tercih olmayacağını düşünenler de az değildi. Ferik Necip Paşa, imtiyazın Almanlara verilmesine karşı çıkanlardan birisiydi. Erkan-ı Harbiye feriki olan Mehmed Necip Paşa aynı zamanda Teftiş-i Askerî Komisyon-u Âlisi âzâsıydı. Tahsin Paşa, hatıratında onun "mösyö Necip Paşa" olarak anıldığını söyler<sup>30</sup>. Yıldız Saray-ı Hümayun başkitabet dairesine gönderdiği 26 Şubat 1888 tarihli bir yazıda<sup>31</sup> ve yine o tarihlerde sunulduğunu düşündüğümüz layihasında<sup>32</sup> Ferik Mehmed Necip Paşa, kendi düşüncelerinin detaylarından bahsetmiştir. Ona göre yarım kalan, tamiri gereken ya da yeni yapılacak hatların inşası için Padişah'ın himayesinde milli bir kumpanya oluşturulmalıdır<sup>33</sup>.

İlber Ortaylı'ya göre Ferik Mehmed Necip Paşa, kimsenin hayalinde bile olmayan bir hattan bahsetmektedir<sup>34</sup>. Bunlardan en dikkat çekicisi Bursa-İnegöl-Çitli-Kütahya-Afyonkarahisar – Konya – Ereğli - Külek Boğazı – Adana - İskenderun-Yumurtalık hattıdır. Paşa, bu hattı burada bırakmıyor Bağdat'a kadar gitmesini öneriyordu<sup>35</sup>. Ayrıca Mudanya'dan Konya'ya kadar gelen trenyolu, buradan Isparta ve Burdur'u dolaşarak Adalya'ya (Antalya) ulaşacaktı<sup>36</sup>.

---

<sup>30</sup> Tahsin Paşa, **Sultan Abdülhamid Tahsin Paşa'nın Yıldız Hatıraları**, Boğaziçi yay, İst. 1990, s. 325-326.

<sup>31</sup> BOA, İ.MMS, 96/4075, 23/C /1305 (Hicri).

<sup>32</sup> BOA, YEE, 12/37, "Anadolu Demiryollarının İnşasına Dair Layihadır". Bu belgenin üzerinde herhangi bir tarih yoktur. Fakat aynı dosyanın içinde bulunan yine Necip Paşa'ya ait bir yazı daha vardır. Bu yazıdaki tarih 3 kanunu evvel 1306- 15 Aralık 1890'dur. Dolayısıyla tarihli vesikayı, 2 sayfalık layihadan ayrı olarak düşünmek gerekir. Üzerindeki mühürler farklıdır. Layiha'nın üzerindeki mühür "Erkânı Harbiye ferikanından *Mehmed Necip*" iken aynı dosyadaki diğer tarihli belgenin üzerindeki mühür "kulları *Necip Mehmed*" şeklindedir.

<sup>33</sup> BOA, İ.MMS, 96/4075, 23/C /1305 (Hicri).

<sup>34</sup> İlber Ortaylı, **age**, s. 135.

<sup>35</sup> BOA, İ.MMS, 96/4075, 23/C /1305 (Hicri).

<sup>36</sup> BOA, YEE, 12/37. İlber Ortaylı'nın kitabında işaret ettiği layiha da muhtemelen budur. Fakat "Yıldız Evrakı, kısım:12, zarf 88/36" şeklinde atıf yapılan eski katalog numarası bugün "Yıldız Esas Evrakı, 12/37" olarak değişmiştir.(UÖ)

Necip Paşa bu hatlara bağlanacak şubelerin güzergâhlarından da bahsetmektedir. Birinci şube Ereğli - Niğde – Kayseri - Sivas - Zağra Erzincan – Mamahatun- Erzurum ve ikinci şube olarak Adana- Maraş- Antep – Birecik - Diyarbakir- Ziyaret – Bitlis ve uygun bir yerden geçerek Erzurum hattına bağlanacaktır. Layihada Erzurum'dan Trabzon'a dahi bir hattın inşa edilmesinden bahsedilmektedir. Üçüncü şube olarak da Necip Paşa, Amasya başlatılan bir hattın Tokat'a oradan da uygun bir noktadan geçerek yine Erzurum hattına ulaştırılmasını teklif etmiştir<sup>37</sup>.(Bkz. *Harita-1*)

Söz konusu hat İzmir'den Bağdad'a giden hattı içine almamaktaydı. Peki, nasıl yapılacaktı ve kaynak nereden bulunacaktı? Esas soru buydu. Zira başta Abdülhamid olmak üzere devlet adamlarının milli sermayeye karşı oldukları söylenemezdi. İşte bu soruya da cevaplar bulunan layihasında Ferik Necip Paşa, Bir hissenin bedeli olan 10 mecediye bazı vilayetler müstesna tutularak, başkent İstanbul ve diğer vilayetlerdeki her haneden senede birer mecediye olmak üzere toplanacaktır<sup>38</sup>. Her biri onar mecediye olmak üzere 3milyon demiryolu hissesi çıkarılacak ve gücü yeten ve *muktedir* olan her hane sahibinin bir hisse alması sağlanacaktı. Böylece gerekli finansın bir kısmının karşılanmış olacağını belirtmektedir<sup>39</sup>. Bu mecediyelere karşılık Osmanlı Bankası şubesi tarafından hisse sahiblerine birer makbuz verilecekti. Bir hisseye karşılık gelen 10 mecediye bir defada ödenmeyecek, her sene sadece bir adet mecediye ödenecekti. Bunun karşılığında Osmanlı Bankası tarafından geçici makbuz senedi verilecekti<sup>40</sup>. 10 senenin ardından, asıl sened, hisse sahibine verilecekti. Bir hissedenden fazla almak isteğe bağlı olduğu için, isteyen ve gücü yetenler *memmuniyetle* daha fazla hisse alabilme şansına sahip olacaktı<sup>41</sup>. Necip Paşa, bu yöntemle 30milyon mecedi toplamayı planlıyordu.

Böylelikle paralar Osmanlı Bankası tarafından toplanmış ve temin edilmiş olacaktı. Bir nevi teşvik için, demiryolu inşasından dolayı birikecek olan aşar vergi gelirinden doğacak faiz, devlet tarafından hissedara bırakılacaktı. Çok büyük bir rakam gibi düşünülse de aslında *ecnebi kumpanyalarına* verilmesi uygun görülen miktardan fazla değildi. Şirketin mali ihtiyaçları göz önünde

---

<sup>37</sup> BOA, YEE, 12/37, 3 Kanun-ı evvel 1306

<sup>38</sup> BOA, YEE, 12/37, Rumî-3 Kanun-ı evvel 1306-Miladi 15/12/1890

<sup>39</sup> BOA, İ.MMS, 96/4075, 23/C /1305 (Hicri).

<sup>40</sup> BOA, İ.MMS, 96/4075, 23/C /1305 (Hicri).

<sup>41</sup> BOA, YEE, 12/37; BOA, İ.MMS, 96/4075

tutulduğu ve ecnebi şirketlerin ağır teklifleriyle kıyaslandığı zaman çok bir şey değildir<sup>42</sup>.

Hissedarlara demiryolunun inşası sırasında dahi yıllık %3 faiz verilecekti. Öte yandan inşaata yardım için hükümet tarafından 1304 mali yılından itibaren gelir sandıkları hâsılatından inşaatın bitimine kadar sadece 250 bin lira verilecekti. Bunun karşılığında kumpanya, sandığa aynı miktarda hisse verecekti. Hattın ulaştığı sancak kaza veya nahiyelerde alınan verginin faizi ise kumpanyaya bırakılacaktı<sup>43</sup>.

Hane sahiplerinden alınan paralar birleştirildiğinde 170 km yani 34 saatlik ve on senede 1700 km ve 340 saatlik mesafeye demiryol inşa edilmiş olacaktır<sup>44</sup>. İnşaat tamamlandıktan ve işletilmeye başladıktan sonra ilk seneden itibaren diğer hatların tamirat masrafları haraç hâsılatının faizinden oluşan gelir ile birleştirilerek ortaya çıkacak olan miktar, idare meclisi tarafından hissedarlara dağıtılacaktır<sup>45</sup>.

Şirketin idare meclisi azaları, ileride yapılacak nizamaya uygun olarak hissedarlar tarafından seçilecekti. Böylece hissedarların şirket yönetiminde söz sahibi olabileceği bir sistem oluşturulacaktı<sup>46</sup>. Bu maddeler esasa dair olup, bununla ilgili mukavele ve şartnameler hazırlanarak detaylandırılacaktır<sup>47</sup>.

Diğer taraftan, Ferik Necip Paşa'nın milli bir kumpanya kurulması yönündeki teklifinin altında yatan nedenlerden birisi, onun Avrupalı devletlerin hiç de masum olmayan emellere sahip olduklarını düşünmesidir. O, İstanbul Bağdat demiryolunun imtiyazının Almanlara verilmesinin de çok yanlış olacağına inananlardandır. Bu konuda Sultan Abdülhamid'in başkâtipliğini yapan Tahsin Paşa, hatıratında önemli husulara değinerek Ferik Necip Paşa'ya hak vermektedir. Necip Paşa, Anadolu şimendifer hattının Almanlara imtiyaz olarak verilmesinin Baron Hırş'ın tuzağına düşmek anlamına geldiğini ifade etmektedir. Baron Hırş daha önce Osmanlı Devleti'ni borca sokmuş ve kandırmış bir kişidir ona göre. Baron Hırş kilometre başına 150 bin frank masraf göstermektedir ki bu çok fazladır<sup>48</sup>. Fırsatı çok iyi değerlendiren Baron

---

<sup>42</sup> BOA, İ.MMS, 96/4075.

<sup>43</sup> BOA, YEE, 12/37.

<sup>44</sup> BOA, YEE, 12/37.

<sup>45</sup> BOA, YEE, 12/37, Rumî-3 Kanun-ı evvel 1306-Miladi 15/12/1890

<sup>46</sup> BOA, YEE, 12/37, Rumî-3 Kanun-ı evvel 1306-Miladi 15/12/1890

<sup>47</sup> BOA, İ.MMS, 96/4075, (Hicrî)23/C /1305. Miladi 07.03.1888

<sup>48</sup> Tahsin Paşa, *age*, s. 325-326.

Hırş, 1869 yılında mukaveledeki boşlukları bulmuş ve bu boşlukları suistimal ederek devlete ağır kayıplar verdirmişti. Rumeli'de 2000 km tasavvur edilen hattın ancak 1279kmsini gerçekleştirebilmiştir. Anlaşmaya göre Avrupa hatlarıyla bağlantı yapması gerekirken bu gerçekleşmemiştir<sup>49</sup>.

Necip Paşa'nın esas dikkat çektiği husus, projenin mali yönünden ziyade, siyasi boyutudur. Almanlar, demiryolunu geçirdikleri bölgeye Alman Yahudileri yerleştirdikleri konusu yine Necip Paşa'nın siyasi boyut olarak gördüğü hususlardandır. Necip paşa buradada millilik vurgusu yapmış ve “*Anadolu kıtası, Devlet-i Aliyye'nin menşei ve ruhu olduğundan her ne suretle olursa olsun, ağyarın yerleşmesine meydan bırakılmaması*”nın gerekliliğini belirtmiştir. Ayrıca yazıda şimendiferlerin özellikle hükümeti seniyye ve padişah adına ve hesabına yapılması teklif edilmiştir. Bunun için Ziraat Bankası kanalıyla her sene 300 bin altın karşılık gösterilerek dışarıdan müsait şartlar altında bir borç antlaşması yapılacaktı. Osmanlı Devleti'nin bütün memurları ve halkı bu şirkete hissedar olacak ve her biri birer ve ikişer buçuk ve beşer lira değerinde tahvilat çıkarılarak *dâhili bir inşaat-ı nafia şirketi* kurulacaktı<sup>50</sup>.

#### **Bakanlar Tarafından Şirketin Kurulmasına Onay Verilmesi**

Mudanya'dan İnegöl Çitli Kütahya Afyonkarahisar ve Konya'ya kadar ulaşacak olan tren yolu hattı'nın, milli bir Osmanlı kumpanyası teşkil edilerek inşa edilmesi teklifi herkesi şaşırtmış ve konu Meclis-i Vükelâ'ya getirilerek ele alınmıştır<sup>51</sup>.

Ferik Necip Paşa'nın layihasında öngördüğü proje, Meclis-i Mahsûsa'da 1 Mart 1888'de müzakere ve mütalaa edilmiştir. Hariciye Nazırı, Dâhiliye Nazırı, Bahriye Nazırı, Serasker, Şurayı Devlet Reisi, Şeyhülislam, Sadriazam, Amedi-i Divan-ı Hümayun, Sadaret Müsteşarı, Maarif Nazırı, Ticaret ve Nafia Nazırı, Evkaf-ı Hümayun Nazırı, Maliye Nazırı ve Adliye Nazırı'nın hazır bulunduğu toplantıda konuyla ilgili bazı kararlar alınmıştır<sup>52</sup>.

Bilindiği gibi layihada Şimendifer temdidinde her biri onar mecdiye olarak on senede tahsil edilmek ve gücü yeten herhane sahibi bir hisse olmak

---

<sup>49</sup> Vahdettin Engin, agm, s. 464.

<sup>50</sup> Tahsin Paşa, age, s. 325-326.

<sup>51</sup> BOA, MV(Meclis-i Vükela), 29-41, 17/C/1305

<sup>52</sup> BOA, İMMS 96-4075, 17/C/1305- Miladi 01/3/1888; BOA, MV, 29-41, Hicri 17.C.1305- Miladi 01.3.1888

üzere 3 milyon demiryol hissesi ihracı ve demiryolun inşasından dolayı oluşacak öşür vergi gelirin faizinin hissedarlara bırakılması öngörülmekteydi<sup>53</sup>. Aslında memlekete yararı noktasında bir itiraz yoktu. Bağdad'a kadar ulaştırılması kararlaştırılan asıl hattın tamamını içermemekteydi. Devletin göstereceği fedakârlık sadece aşar gelirin faizinin hissedarlara tahsis edilmesi noktasındaydı. Bunun dışında devlete bir yük getirmeyeceği söylenmekteydi<sup>54</sup>.

Buraya kadar maddelerde hiçbir sorun yoktu. Zaten bakanlar da bu hususlara itiraz etmemişler kabul etmişlerdi. İtiraz edilen nokta 30milyon mecdiyenin hisse sentlerinin “*meçburi*” olarak dağıtılmasıydı. Bunun “*caiz ve münâsib*” olamayacağını düşünen Meclis-i Mahsus üyeleri, eğer ki senetlerin halk tarafından satın alınması noktasında vilayetlerce bir teşvik yapılır ve satın alma işi isteğe bağlı bir şekilde halledilirse, bu teklifin kabul edilebilir bulunabileceğini ifade etmişlerdir. Son olarak Mukavele ve şartnamenin ana projeye uygun hale getirilmek şartıyla Necip Paşa'nın kurulmasını teklif ettiği şirketin oluşturulması için paşaya yetki verilmesi oybirliğiyle kabul edilmiştir<sup>55</sup>.

#### **Sultan Abdülhamid'den Necip Paşa'nın Teklifine Onay**

Meclis-i Mahsus-ı Vükela'nın, değerlendirdiği konu, Sadrazam Kamil Paşa'nın yazısıyla 1 Mart 1888'de Padişaha arz edilmiştir. Altı gün sonra yani 7 Mart 1888'de Sultan Abdülhamid Meclis-i Mahsus-ı Vükela'nın mazbatasını okumuş ve o da olumlu karşılamıştır bu teklifi. Fakat teşkil edilecek şirketin ileride bir “*ecnebi*” şirkete devredilmesi gibi bir durumdan da endişe ettiğini açıkça belirterek mukâvele ve şartnâmenin esas hatta uygun hale getirilerek Ferik Necip Paşa'ya milli bir kumpanya kurulması için mezuniyet verilmesini onaylamıştır<sup>56</sup>.

Fakat Necip Paşa'nın asıl hat üzerinde bazı düzeltmelerde bulunulması ve planlanan hat güzergâhlarının yerlerinin değiştirilmesi teklifi makes bulmamış ve kabul edilemez olarak görülmüştür. Şimendifer hattının Mudanya'dan Konya'ya kadar uzatılması ile ilgili şirket kurma görevi, Necip Paşa'nın ana plan üzerinde değişiklik ve tadilat yapılması hususunda istekleri nedeniyle kararın gözden geçirilmesi sonucunu doğurmuştur<sup>57</sup>.

---

<sup>53</sup> BOA, İMMS 96-4075; BOA, MV, 29-41.

<sup>54</sup> BOA, İMMS 96-4075; BOA, MV, 29-41.

<sup>55</sup> BOA, İMMS 96-4075, H. 17/C/1305- M. 01/3/1888; BOA, MV, 29-41, Hicri 17 C 1305- Miladi 01.3.1888

<sup>56</sup> BOA, İMMS 96-4075, H.17 Cemaziahir 1305- M.1.03.1888

<sup>57</sup> BOA, MV, 30/36, H. 09/B/1305

Necip Paşa, Mudanya'dan Bursa Kütahya Konya ve Adana'dan geçerek İskenderun körfezinden Yumurtalık'a kadar bir demiryolu hattı ve Adana'dan Niğde ve Kayseri'den Sivas'a ve oradan Erzuruma kadar diğer bir hat inşası için kendi adına imtiyaz verilmesini istiyordu. Bu hatların haritalarının hazırlanması için 10 ve tamamlanması için de 13,5 senelik bir zaman zarfı gerekmektedir<sup>58</sup>.

Her vilayet belediye dairesinin 3 bin hisse senedi almağa mecbur tutuluyordu. Ayrıca vergi gelirinin yarısının bu seneden itibaren 10 sene müddetle kendisine terk edilmesi isteniyordu. Bir de, hattın geçeceği sancaklardaki aşar gelirinin faizi, yardım olarak hissedarlara verilecek ve *hâsılât-ı gayri safiye* imtiyaz süresinin sona ermesine kadar mutlaka bütünüyle terk olunacaktı<sup>59</sup>.

Paşa'nın istediği hattın yaklaşık olarak uzunluğu 2532 km'dir. Bu kadar uzun bir hattın az bir sermayeyle yapılması mümkün olamayacağı çok açıktır. Zaman olarak çok süre istenmesi ise hükümetin menfaatine uygun değildi. Hükümet, demiryolu yapımı için tasarlanan sürenin fevkalade uzun olduğunu düşünüyor ve çok daha kısa sürede bitirilmesini arzuluyordu. Ayrıca Necip Paşa'nın tavır ve davranışları da eleştiri konusu olmuştur. Vükelay-ı saltanat-ı seniyyeden bir memuru kendi makamında küçük düşürme "*cüretini*" göstermiş ve ona saldırmıştı. Meclis, "*pek çirkin ve adab-ı umumiyyeye mübayin*" bu durumu eleştirerek konuyla ilgili gerekli muamelenin yapılması için seraskerliğin harekete geçmesini istemiştir<sup>60</sup>. Ferik Necip Paşa, 19 Temmuz 1888'de Ereğli'de kömür madenlerini teftişle görevlendirilerek İstanbul'da uzaklaştırılmıştır<sup>61</sup>. Daha sonra Maliye Nezareti vekili İsmail Paşa'nın başkanlığında bir komisyon

<sup>58</sup> BOA, MV, 30/36, H. 09/B/1305

<sup>59</sup> BOA, MV, 30/36, H. 09/B/1305

<sup>60</sup> BOA, MV,30/36, H. 09/B/1305

<sup>61</sup> Süleyman Kani İrtem, Abdülhamid'i anlattığı kitabında, Haziran 1888'de askerler arasında meydana gelen olayları müteakiben kurulan divan-ı harb'den bahsetmektedir. Müşir Samih Paşa'nın reisliğini yaptığı Divan-ı Harb'de âzâ olarak bulunan Ferik Necip Paşa, verilen ilk hükümde ısrarcı olan tek kişi olmuştur. İlk hükümde hapis cezası çıkınca Sultan Abdülhamid bu kararı geri çevirmiştir. İşte bu ikinci yargılama sırasında, Ferik Necip Paşa'nın muhalif tavrı ve azalardan Müşir Cemil Paşa ile şiddetli münakaşaya girmesi, onun hakkındaki düşünceleri değiştirmiştir. İlk verilen hükümde ısrarcı olması buna mukabil Padişahın ise hapis cezalarının sürgün şekline dönüştürülmesi yönündeki tavrı, onun kısa bir süre sonra Ereğli'de ki kömür madenlerini teftişle görevlendirilmesine ve bu bahaneyle İstanbul'dan uzaklaştırılmasına sebep olacaktır. Süleyman Kani İrtem, **Bilinmeyen Abdülhamid Hususi ve Siyasi Hayatı-1**, Temel yay, Haz: Osman Selim Kocahanoğlu, İst. 2003, s. 308-310.

oluşturularak Necip Paşa'nın bu teklifinin tedkik ve mütalaa edilmesi gündeme gelmiştir<sup>62</sup>.

Netice itibariyle Ferik Necip Paşa'nın bu teklifinden ve projesinden vazgeçilmiş ve gözler yabancı sermayeye çevrilmiştir. Demiryolu yapımı bilindiği gibi yabancı sermayedarların iştahını karbartan büyük bir projeydi. Adeta devletlerarasında bu konuda bir yarış olurken milli bir oluşumun bu büyük güç karşısında durması neredeyse imkânsızdı.

Görülğü gibi bir tarafta Osmanlı idarecileri diğer tarafta “*imtiyaz avcıları*” olarak nitelendirilen Avrupalı müteşebbisleri vardı<sup>63</sup>. İmtiyaz öylesine önemli ve büyüktür ki başarısız olanların, kaybettikleri bu *iri lokma* nedeniyle Abdülhamid'e tehdit mektupları bile gönderdikleri, devleti bölmeye çalışanlarla işbirliği yapmaya karar verdikleri ifade edilmektedir<sup>64</sup>. İmtiyaz elde etmek için Avrupalı devletlerin yaptıkları bu baskılar siyasî, ekonomik ve malî baskılar şeklinde tezahür edebiliyordu<sup>65</sup>. Sonuçta 24 Eylül 1888'de Anadolu Demiryollarının inşasına ve işletmesine yönelik imtiyaz, bir iradeyle Almanlar adına Alfred Kaulla'ya verilmişti<sup>66</sup>.

### **Belçikalı ve Fransız Sermayedarların Projeye ilgisi**

Mudanya-Konya hattı ile ilgili ise imtiyaz elde etme yarışında Belçika'da vardı. Fakat Belçika'nın Fransa'nın etkisinde kaldığı göz önüne alınırsa çok fazla etkili olduğu söylenemez. Belçika 1830'da bağımsızlığını kazanmasının yanında, Osmanlı topraklarında ilk yatırım yapan devletlerden birisi olma özelliğine de sahip olmuştur. Kral I.Leopald Belçikalı ticaret erbabının isteği üzerine Osmanlı Devleti'yle 1831'de resmi temasa geçti. 1838'de ise İstanbul'da atılan bir imza ile Belçika-Osmanlı diplomatik misyonu başlatılmış oldu. Bu tarihten sonra Belçikalı tüccarların ve yatırımcıların İstanbul ve İzmir çevresinde yatırımlar kolladığı görülmektedir<sup>67</sup>.

---

<sup>62</sup> BOA, İDH, 104/86497, Hicri 19.S.1306- Miladi 25.10.1888

<sup>63</sup> İlber Ortaylı, *age*, s. 136

<sup>64</sup> Ali Said, *Saray Hatıraları Sultan Abdülhamid'in Hayatı*, Nehir yay, haz. Ahmet Nezir Galitekin, İst. 1994, s.121-122.

<sup>65</sup> Durdu Mehmet Burak, “İngiliz J.R Pilling'in Osmanlı Demiryolu İmtiyazını Elegeçirme Mücadelesi” *OTAM (Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi) Dergisi*, S. 17, Ankara Üniversitesi, Ankara 2005 s.4-5.

<sup>66</sup> İlber Ortaylı, *age*, s. 136.

<sup>67</sup> V. Necla Geyikdagi, *Foreign Investment in the Ottoman Empire: International Trade and Relations 1854-1914*, I.B.Tauris Publisher, London-Newyork 2011, s. 67-68

Ferik Necip Paşa'nın teklifi kabul görmedi ama o yine de gelinen noktada durum hakkında Padişahı bilgilendirmeye devam etmişti. 15 Aralık 1890'da gönderdiği raporda İstanbul'dan Bağdad ve Basra'ya kadar inşası planlanan demiryolu hakkında o güne kadar neler yapıldığı ile ilgili padişaha bilgi vermiştir. Ona göre iki senedir para bulmak için uğraşmış ve sonunda padişahın himayesinde, 400 milyon franklık sermayeyi bulan bir sermayedar heyeti oluşturulabilmiştir. Bu sermayedar heyet, Belçikalı Flemenk ve Fransızlardan oluşmaktaydı. Raporda heyetin azalarının hepsinin de Katolik Hristiyan olduğuna vurgu yapılıyordu. Kendi aralarında o tarih itibarıyla 150 milyon frank yani 7,5milyon Fransız lirası tedarik ettikleri belirtiliyordu. Hatta teminat akçesi olarak mukavelename gereğince bir bankaya 600bin frank yatırılması gerekiyken onlar daha fazlasını yatırmaya hazır olduklarını belirtmişlerdi. Sermayedarlar, parayı 1 milyon franka tamamlayarak *Kredi Lyone Bankası*'na\* yatıracaklardı. Banka ise bir mektupla, fermada zikredilen tarihte 1 milyon frankı Osmanlı hazinesine yatıracağını bildirmişti<sup>68</sup>.

Kolorduları birbirine bağlamak ve irtibatı sağlamak için yapılan demiryolu güzergâhı ile ilgili mukavelenâme ve şartnâme Belçika konsolosluğunun tasdiğiyle Nafia Nezareti'ne gönderilmişti. Sermayedarların güvenilir insanlar olduğu ve mali güçlerinin yeterli olduğu hakkında Belçika sefirinden de bilgi alınabileceği ifadeler arasında yer almıştır<sup>69</sup>. Necip Paşa'nın bilgilendirmesine göre Mukaveledeki şartlar şu şekilde sıralanmıştır<sup>70</sup>.

1. Kumpanya, Osmanlı kumpanyası olacak ve Osmanlı Devleti'ne tabi olacaktır.
2. Mühendislerin dışındaki bütün memurlar Osmanlı vatandaşlarından olacaktır.
3. Osmanlı Devleti kilometre başına 13500 frank temin edecektir. Bu teminata inşaat zamanında harcanan paranın faizi dâhil olmayacaktır.
4. Teminat akçesi adıyla kumpanya, devlet hazinesine 1 milyon frank yatıracaktır.
5. Osmanlı hükümeti tarafından 13.500 frankı tamamlamak için kumpanyaya cüzi bir meblağ verildiği takdirde, ileride bu meblağ kumpanya tarafından Osmanlı hükümetine ödenecektir.

---

\* Kredi Lyone Bankası (Banque Crédit Lyonnais), 1863 yılında Fransa'nın Lyon kentinde Henri Germain tarafından kurulmuştur. Bu banka 1900 yılına kadar dünyadaki en büyük bankalardan birisi olarak görülmekteydi.

<sup>68</sup> BOA, YEE, 12/37, 3 Kanun-ı evvel 1306

<sup>69</sup> BOA, YEE, 12/37, 3 Kanun-ı evvel 1306

<sup>70</sup> BOA, YEE, 12/37, 3 Kanun-ı evvel 1306



6. Demiryol hâsılatı 20bin frankı geçtiği anda 20bin frankın fazlasının %25'i Osmanlı hükümetine aid olacaktır<sup>71</sup>
7. Kumpanya sermayesinin büyük bir kısmı hazır bulunduğu için padişah istediği takdirde derhal demiryol inşaatına iki üç yerden birden başlanacak ve bitirilmeye çalışılacaktır. İzmir Ankara demiryoluna 15 bin frank ve Selanik manastır hattına 14.300 frank teminat verilmişti. Ayrıca raporda bunlara nazaran *memaliki şahanelerinin bilcümle kolordularını birbirine rabt iden böyle bir cesim demiryol hattı için istida kılınan 13500 frank teminat akçesinin pek mutedil olduğu beyan edilmiştir*<sup>72</sup>.

Son olarak insaf ve vicdan sahibi olmayan bir kısım insanların eleştirilerine de değinen ve yazılanların iftiradan ibaret olduğunu ifade eden Necip Paşa, bu büyük demiryolunun inşasıyla Sultan Abdülhamid'in tarihe geçeceğini ve yapılan demiryollarının vatana ve millete hizmetten başka bir amaç taşımadığını ifade etmiştir<sup>73</sup>. Görüldüğü gibi söz konusu hattın yapımı için, aralarında Fransızların da bulunduğu Belçikalı bir şirkete verilmesi için çaba harcanmaktadır. Zaten çok kısa bir süre sonra hattın imtiyazı Belçikalı George Nagelmackers'a verilecektir.

### **Bursa ve Mudanya Demiryolu Hattının Yeniden İnşası**

Mudanya-Bursa hattı nihayet 17 yıllık bir gecikmeyle inşasına tekrar başlanmıştır. Bu kez hattın imtiyazı Belçikalı inşaat mühendisi Georges Nagelmackers'e (1845-1905) ve onun kurduğu "*Compagnie Internationale des Wagons-Lits*" (Yataklı Vagonlar ve Büyük Ekspres)"e 99 yıllığına verilmiştir<sup>74</sup>. 2 Ocak 1891 de George Nagelmackers mevcut hattı satın aldıktan sonra, kurduğu *Chemin de fer de Moudania-Brousse, the Société des Batignolles* şirketi kanalıyla hattı 1 metre genişliğinde dar hatta çevirmiş, tamirini ve bakımını yaparak 17 Temmuz 1892'de törenle faaliyete açmıştır. Fakat değil Konya,

---

<sup>71</sup> BOA, YEE, 12/37, 3 Kanun-ı evvel 1306

<sup>72</sup> BOA, YEE, 12/37, 3 Kanun-ı evvel 1306

<sup>73</sup> BOA, YEE, 12/37, 3 Kanun-ı evvel 1306

<sup>74</sup> Bu şirket komandit şirket olup kurucusu Nagelmackers, 24 Haziran 1845 tarihinde Belçika'nın Liege şehrinde doğmuştur ve itibarlı bir bankacı olan banker Edmond *Nagelmackers*'in oğludur. **Tarih ve Toplum: Aylık Ansiklopedik Dergi**, Cilt 16, İletişim Yayınları, İst. 1991; Nagelmackers, Amerikadaki iç savaşın hemen ardından Amerika'ya gitmiş ve trenle seyahat etmiştir. Bu seyahatleri sırasında demiryollarıyla ilgili bilgiler toplamış, fikirler edinmiştir. Jim Harter, **World Railways of The Nineteenth Century A Pictorial History in Victorian Engravings**, The Johns Hopkins University Press, Baltimore Maryland 2005, s. 250

İnegöl'e ve Bozüyük'e kadar dahi uzatılamayan hattın, bugün raylarını bile bulabilmek mümkün değildir.

Hattın toplam uzunluğu 41,78 km civarında olup, 27 hektarlık bir alanı kaplamaktadır. 15 madeni, 14 kâgir köprü, 92 menfez ve 6 istasyon ile Mudanya-Bursa arasında bağlantı sağlanmıştır<sup>75</sup>.

### **Sonuç**

Osmanlı devletinde Avrupa sermayesiyle yapılan demiryolları hatları çoktur. Tanzimatla birlikte başlayan demiryolu inşası Abdülaziz ve Abdülhamid dönemlerinde artarak devam etmiştir. Başlangıçta milli sermaye ile yapılması istenen ama şartların elverişsizliği nedeniyle yabancı sermayeye imtiyaz olarak verilen demiryolu inşaları yabancı devletlerin Osmanlı Devleti üzerinde bir imtiyaz elde etme ve kendi menfaatleri doğrultusunda çalışmalar yapmalarında bir araç olarak karşımıza çıkmıştır. Abdülaziz döneminde demiryolu inşalarındaki devletçi anlayışın sonuçsuz kalması nedeniyle Abdülhamid döneminde dış sermayeye kapılar tekrar açılmıştır. Düyûn-ı Umûmiye'nin ilan edilmesiyle oluşan güven ortamı, Avrupalı yatırımcıları Osmanlı topraklarında son derece karlı bir yatırım olan demiryolu inşalarına sevk etmiştir.

Devletçi anlayış ve milli sermayeyle yapımı sürdürülmeye çalışılan demiryollarından birisi de Bağdat demiryolu ana projesinin bir parçası olan Mudanya Konya demiryolu projesidir. Ama bu proje Mudanya'dan Bursa'ya kadar olan kısmı tamamlanmış devletin iflas etmesi nedeniyle yarım kalmıştır. Bu noktadan sonra devlet yabancı sermayeye yönelecektir. I. Abdülhamid'in demiryolu yapımında devletlere imtiyazlar vererek onlardan istifade etmesi ve pragmatist yaklaşımı sonucu Alman sermayedarlarına, Bağdat demiryolu projesi verilmiştir. Mudanya demiryolu projesi ise bunun bir parçasıdır.

Tam bu noktada Ferik Necip Paşa'nın 1888 yılında yazdığı layiha, hem Abdülhamid'in hem de devletin ileri gelen kişilerinin istediğinin aksine bir teklif sunarak milli bir kumpanya kurularak demiryollarının inşa edilmesini istemektedir. Ferik Necip Paşa'nın, bu teklifi hem Abdülhamid hem de Meclis-i Vükelâ tarafından olumlu karşılanırsa da daha sonra planda oynamalar yapılarak çok farklı hatlar üzerinde çalışmalar yürütülmesi ve Paşa'nın toplumsal ahlaka

---

<sup>75</sup> Sevilay Kaygalak, *age*, s. 180-183

aykırı davranışlarda bulunması nedeniyle projesi uygulamaya geçirilmemiş ve tekrar yabancı sermayeye dönüş yapılmıştır.

Belçikalı Georges Nagelmackers'a imtiyazı verilen hat 1892 yılında açılmıştır. Fakat Mudanya-Konya demiryolu hattı gerçekleşmemiş ve bugün dahi Bursa'dan değil Konya'ya, İnegöl'e ve Bozüyük'e dahi demiryolu hattı döşenmediği gibi mevcut olan hattın rayları bile yerlerinden zamanla sökülmüştür.

Nihayetinde Milli kumpanya oluşturarak milli bir sermayeyle demiryolu hattı döşeme işlemi sonuçsuz kalmıştır. Bu milli sermaye girişimin sekteye uğratılmasında bir sürü sebep sayılabilir. Ancak bu sebepler arasında, yabancı sermaye simsarlarının yaptıkları girişimlerin çok daha etkili olmuş olabileceği akıldan çıkarılmamalıdır.

#### KAYNAKÇA

##### **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)**

İ.DH (İrade Dahiliye), 104/86497, H.19/S/1306- M. 25/10/1888

İ.MMS (İrade Meclis-i Mahsus), 96/4075, H. 23/C/1305-M.07/03/1888

İ.ŞD (İrade Şûrâ-yı Devlet), 17/732, H. 24/Ş/1286-M. 27/01/1870

MV, (Meclis-i Vükelâ) 29/41, H. 17/C/1305-M. 01/3/1888

MV, (Meclis-i Vükelâ) 30/36, H. 09/B/1305-M. 22/3/1888

YEE (Yıldız Esas Evrakı), 12/37, R.3 Kanun-ı evvel 1306

Ali Kemal Gürbüz, "Osmanlı İmparatorluğunda Demiryollarının Rolü" **Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi** C. 2, S.3, Balıkesir 1999, s.173.

Ali Said, **Saray Hatıraları Sultan Abdülhamid'in Hayatı**, Nehir yay, haz. Ahmet Nezir Galitekin, İst. 1994, s.121-122

Celal Dinçer, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık işlerine Dair Hazırladığı Layiha", **Belgeler**, C. V-VIII, S.9-12, (1968-1971), s. 152-163.

Durdu Mehmet Burak, "İngiliz J.R. Pilling'in Osmanlı Demiryolu İmtiyazını Ele Geçirme Mücadelesi" **OTAM Dergisi**, S. 17, Ankara 2005 s. 1-24

E. Talbot, **Steam in Turkey: An Enthusiasts' Guide to Steam Locomotives of Turkey**, The Continental Railway Circle, 1981.

Enver Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi**, c. viii, TTK, Ank. 1995.

Fatma Aslan Kundakçı, "Osmanlı, Bu Rüya'yı 150 yıl Önce Gerçekleştirmişti" **Şehrengiz**, Yıl 1 S. 6, Pardus Yayıncılık, Bursa Eylül 2010, s. 36-41

François Georgeon, **Sultan Abdülhamid**, Homer Kitabevi, Çev. Ali Berktaş, İst. 2006.

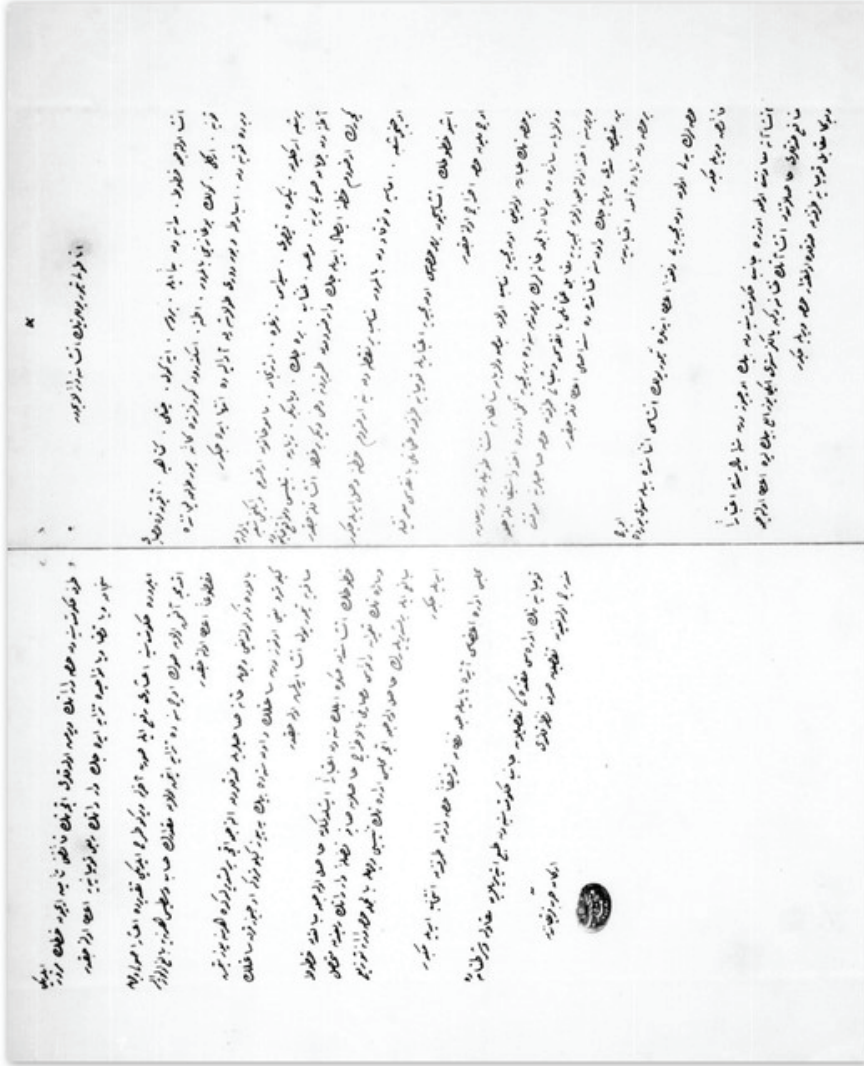
H. Charles Woods, **The Cradle of the War**, Little Brown & Company, Boston USA 1919.

İlber Ortaylı, **Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu**, Timaş yay, İst. 2008, s. 128.

İsmail Yıldırım, "Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış" **Fırat University Journal Of Social Science**, C. 12, Elazığ 2002, S.1, s. 314.

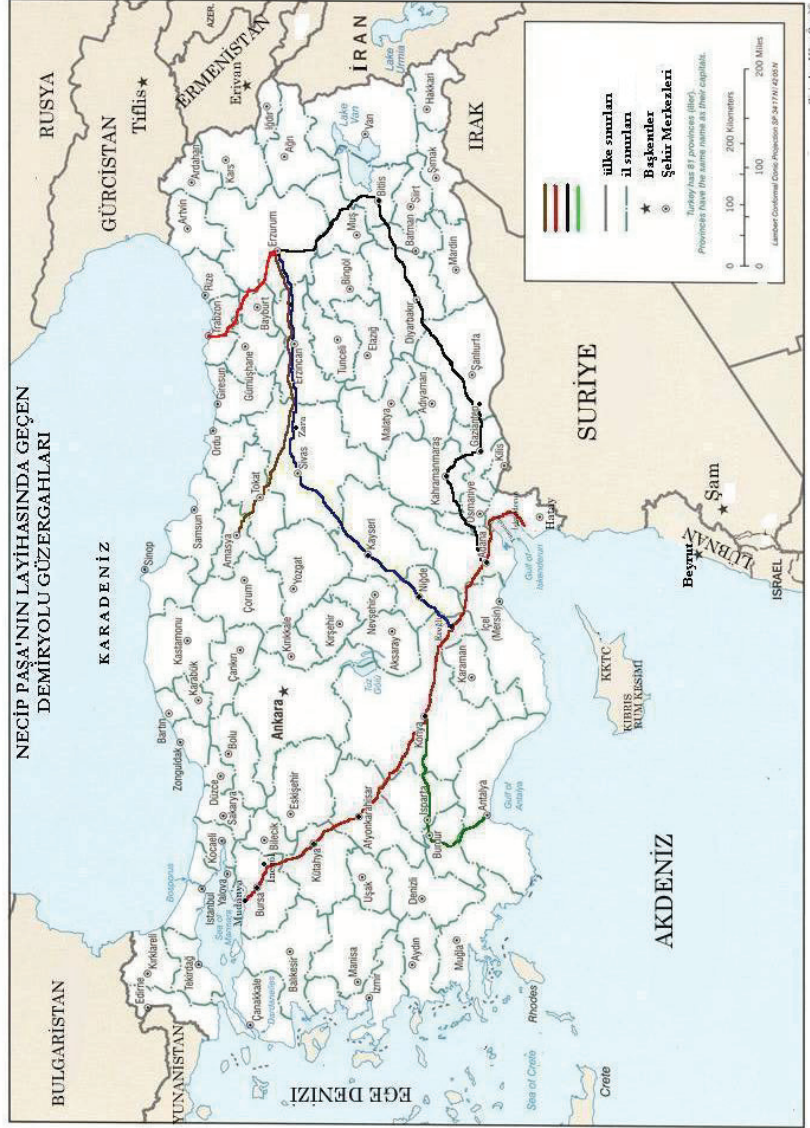
MUDANYA-KONYA TREN YOLU PROJESİ VE FERİK NECİP PAŞA'NIN LAYİHASI

- Jim Harter, **World Railways of The Nineteenth Century A Pictorial History in Victorian Engravings**, The Johns Hopkins University Press, Baltimore Maryland 2005.
- Justin Mc Carthy, **Osmanlıya Veda İmparatorluk Çökerken Osmanlı Halkları**, Etkileşim yay, İst. 2006.
- Kemal Beydilli, “Bağdat Demiryolu” **DİA**, C. 4, TDVY, İst. 1991, s. 442-443
- Mine Akkuş “İmparatorluk’tan Cumhuriyet’e Bursa-Mudanya Demiryolu ve Bursa Kenti”, **İkinci İktisat Tarihi Kongresi**, Elazığ 2010.
- Mustafa Albayrak, “ Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı”, **OTAM Dergisi**, S.6, Ankara 1995, s. 1-38
- Mübahat Kütükoğlu, “Osmanlı İktisadi Yapısı” **Osmanlı Devleti Tarihi**, C.2, IRCICA, Ed: Ekmeleddin İhsanoğlu, İst. 1999, s. 592-593
- Raif Kaplanoğlu, “Mudanya Treninin Öyküsü-2”, [www.busadakultur.org/mudanya\\_treni\\_2.htm](http://www.busadakultur.org/mudanya_treni_2.htm), e.t. 10.3.2011
- Sâmiha Ayverdi, **Türk Tarihinde Osmanlı Asırları**, Kubbe Altı Neşriyat, 1999.
- Sena Bayraktaroğlu, **Development of Railways in the Ottoman Empire and Turkey**, Unpublished MA Disertation Thesis, Institute of Atatürk’s Principles and the History of Turkish Renovation, Bogazici University, İst. 1995.
- Sevilay Kaygalak, **Kapitalistleşme Sürecinde Bir Osmanlı Anadolu Kent: Bursa, 1840-1914**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi (Kentleşme Ve Çevre Sorunları) Anabilim Dalı Ankara Üniversitesi, Ankara 2006.
- Tahsin Paşa, **Sultan Abdülhamid Tahsin Paşa’nın Yıldız Hatıraları**, Boğaziçi yay, İst. 1990.
- Tarih ve Toplum**, **Aylık Ansiklopedik Dergi**, Cilt 16, İletişim Yayınları, İst. 1991.
- V. Necla Geyikdağı, **Foreign Investment in the Ottoman Empire: International Trade and Relations 1854-1914**, I.B.Tauris Publisher, London-Newyork 2011.
- Vahdettin Engin, “Osmanlı Devletinin Demiryolu Siyaseti” **Türkler**, C. 14, Yeni Türkiye Yayınları, Ank. 2002, s. 462-464
- Süleyman Kani İrtem, **Bilinmeyen Abdülhamid Hususi ve Siyasi Hayatı-1**, Temel yay, Haz: Osman Selim Kocahanoğlu, İst. 2003



Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Yıldız Esas Evrakı, 12/37

MUDANYA-KONYA TREN YOLU PROJESİ VE FERİK NECİP PAŞA'NIN LAYİHASI



Harita 1