DUMLUPINAR ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER DERGİSİ
DUMLUPINAR UNIVERSITY JOURNAL OF SOCIAL SCIENCES
E-ISSN: 2587-005X https://dergipark.org.tr/tr/pub/dpusbe
Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 85, 380-388; 2025
DOI: 10.51290/dpusbe.1688525

Araştırma Makalesi / Research Article

GERÇEKLEŞTİRİLEMEYEN BİR PROJE: İSTANBUL-BELGRAD DEMİRYOLU (1855)*

Mustafa YILMAZ[1]

Öz
Sanayi Devrimi'nin ortaya çıkışı ve gelişimiyle birlikte dünya, pek çok alanda köklü yeniliklerle tanışmıştır. Bu yeniliklerden biri de ulaşım alanında, özellikle demiryollarında görülmüştür. Avrupa'da demir yolları inşa edilmeye başlamasından kısa bir süre sonra Osmanlı Devleti, bu yeni ulaşım aracıyla tanışmıştır. Ancak Osmanlı, demiryolu inşa edip geliştirebilecek yeterli bilgi birikimi, teknik donanım ve altyapıya sahip olmadığından, ilk dönemlerde yabancı yatırımcıların sunduğu projelerle bu alandaki eksiklerini gidermeye çalışmıştır. Bu doğrultuda, Bâbıâli önerilen projelere kayıtsız kalmamış, sunulan teklifleri dikkatle değerlendirerek uygun gördüklerini hayata geçirmek üzere onaylamıştır.
Ancak, bazı demiryolu projeleri hükümet tarafından uygun bulunmasına rağmen çeşitli sebeplerle hayata geçirilememiştir. Bu projelerden biri de İstanbul-Belgrad Demiryolu projesidir. Bu makale, yabancı yatırımcılar tarafından İstanbul ile Belgrad arasında bir demiryolu inşa etmek için 1855 yılında Bâbıâli'ye sunulan ve oradan da Meclis-i Âlî-i Tanzîmât'a havale edilen layihanın detaylarını ve meclisin bu hattın inşası hakkındaki görüşlerini incelemektedir. Bu demiryolu teklifi daha önce hiçbir araştırmacı tarafından ele alınmamış olup, arşiv vesikalarına dayalı olarak ilk kez bu çalışmada açığa çıkarılmıştır.
Anahtar Kelimeler: Kıbrıslı Mehmed Paşa, İstanbul-Belgrad Demiryolu, Meclis-i Âlî-i Tanzîmât

AN UNREALİZED PROJECT: ISTANBUL-BELGRADE RAILWAY (1855)

Abstract
With the emergence and development of the Industrial Revolution, the world encountered profound innovations in many fields. One of these innovations was in transportation, particularly in railways. Shortly after railways began to be constructed in Europe, the Ottoman Empire was introduced to this new mode of transportation. However, lacking the necessary knowledge, technical equipment, and infrastructure to build and develop a railway, the Ottoman state initially sought to address these deficiencies through projects proposed by foreign investors. In this regard, the Sublime Porte did not remain indifferent to the proposed projects; rather, it carefully evaluated the submitted proposals and approved those deemed suitable for implementation.
However, despite government approval, some railway projects could not be realized due to various reasons. One such project was the Istanbul-Belgrade Railway Project. This article examines the details of a memorandum submitted by foreign investors to the Sublime Porte in 1855 for the construction of a railway between Istanbul and Belgrade, which was subsequently referred to the Meclis-i Âlî-i Tanzîmât. It also explores the council's views on the construction of this railway line. This railway proposal has not been previously studied by any researcher and is revealed for the first time in this study, based on archival documents.
Keywords: Kıbrıslı Mehmed Pasha, İstanbul-Belgrade Railway, High Council of Reforms

* Bu makale, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Türk Tarihi Anabilim Dalı, Yakıncağ Tarihi Bilim Dalında Prof. Dr. Ufuk Gülsoy danışmanlığında hazırlanan "Kıbrıslı Mehmed Emin Paşa (1813-1871)" başlıklı doktora tezinden üretilmiştir.

[1] Doktora Öğrencisi, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı, mstfayilmaazz@gmail.com, ORCID:0009-0005-2379-1567
Başvuru Tarihi (Received): 01.05.2025 **Kabul Tarihi** (Accepted): 17.07.2025

Giriş

Ulaşım, tarih boyunca tüm devletler için büyük bir öneme sahip olmuştur. Bu nedenle devletler, mevcut imkanları doğrultusunda kara ve deniz ulaşımını geliştirmeye çalışmıştır. Ulaşım araçlarının gelişmesiyle birlikte mesafeler kısalmış, seyahat süresi önemli ölçüde azalmış ve bölgeler arası etkileşim artmıştır. Ayrıca, farklı bölgelerde ihtiyaç duyulan malların daha hızlı ve kolay bir şekilde temin edilmesi mümkün hale gelmiştir.

19. yüzyıla gelindiğinde ise, sanayileşmenin etkisiyle ulaşım sistemleri önemli bir dönüşüm geçirmiş ve hızla gelişmiştir. Sanayi inkılabıyla beraber üretimde yaşanan gelişmeler ithalat ve ihracatı arttırmıştır. Bu dönemde sayısı artan fabrikalara özellikle hammadde ulaştırılması için hızlı ve kullanışlı ulaşım araçlarına ihtiyaç duyulmuştur. Dolayısıyla ilgili dönemde en büyük ilerlemelerden biri demiryolları alanında yaşanmıştır. (Çubuk, Uzun, 2024, s.142).

Demiryolu ulaşımında buharlı lokomotifler önemli bir dönüm noktası olmuştur ve kara taşımacılığında devrim niteliğinde bir yenilik olarak kabul edilmiştir. İlk buharlı lokomotif, 1804 yılında İngiliz mühendis Richard Trevithick tarafından üretilmiş ve bu alandaki gelişmelerin öncüsü olmuştur. 1804'ten 1825 yılına kadar, büyük ölçüde Trevithick'in metodu kullanılarak birçok lokomotif tasarlandı. Ancak bu dönemde tasarlanan lokomotiflerin ağırlığı, raylar tarafından kaldırılamadığı için bu girişimlerden olumlu bir sonuç elde edilemedi. 1825'te Marc Seguin, diğer tasarlanan lokomotiflerden farklı olarak borulu kazan kullanarak yeni bir lokomotif geliştirdi. Bu yenilik, demiryolunun gelişimine önemli bir katkı sağladı. Stephenson, Seguin'in tasarladığı lokomotifi geliştirmek amacıyla çeşitli denemeler yaptı. Ardından, iş adamı Edward Pease'den de destek alarak, 1825'te Darlington maden ocağı ile Stockton arasında daha sağlam raylı bir demiryolu hattı inşa ettirdi ve tasarladığı lokomotifi 27 Eylül 1825'te bu güzergahta ilk seferini yaptı. Bu ilk sefer, demiryolu taşımacılığında yeni bir dönemin başlanacağına işaret ediyordu. (Kolay, 2022, s. 413; Yazıcı, 2010, s. 2; Tamçelik, 2000, s. 484)

Bu ilk girişimlerin ardından raylı sistem hızla gelişmeye devam etti. Ancak modern anlamda demiryolunun başlangıcı, 15 Eylül 1830'da açılan Liverpool-Manchester hattının açılmasıyla gerçekleşti. Avrupa'da demiryollarının gelişmeye başladığı 1830 yılından kısa bir süre sonra, Osmanlı Devleti de bu yeni ulaşım aracıyla resmen tanıştı. Sanayi inkılabıyla üretimi artan Avrupa devletleri ürünlerini ihraç edecek yeni pazar arayışındaydı. Osmanlı Devleti de geniş ve stratejik toprakları sayesinde Avrupalı devletlerin dikkatini çekmekteydi. Bundan dolayı Avrupalı devletler Osmanlı topraklarında demiryolu inşa etmek için Bâbıâli'yle yakın temas halindeydi. Özellikle İngilizler bu konuda öncü rolü üstleniyordu. Çünkü İngilizler, Hindistan'a ulaşabilmek için Ümit Burnu'nu, büyük riskler alarak dolaşmak zorunda kalıyordu. Bu sorunu çözmek adına çeşitli faaliyetlerde bulunan İngiliz hükümeti ilk olarak Süveyş'e bir kanal açılması projesi ortaya atmış ancak o dönemin İngiliz Dışişleri Bakanı Palmerston, bunun ikinci bir boğazlar meselesi sorunu doğurabileceğini düşünerek projeyi onaylamamıştı. İngilizler için Hindistan'a kısa sürede ulaşmak çok önemli olduğundan bu soruna çözüm üretmek için çeşitli girişimlerde bulunuyorlardı. Bu amaçla İngiliz hükümeti, Chesney'i bir keşif yapmak adına Fırat Havzası'na gönderdi. Chesney, burada yaklaşık bir yıl kadar araştırmalarını sürdürdü ve neticede Fırat vadisinden Basra Körfezi arasında buharlı gemi ulaşımının sağlanabileceğini iddia etti. Zaten, bu bölgede demiryolu projesinin hayata geçirilmesi öncellikle Fırat nehrinden yapılacak nakliyatın elverişli olmasına bağlıydı. Ancak yapılan denemelerden sonra Fırat nehrinin gemi taşımaya elverişsiz olduğu ortaya çıktı ve proje iptal edildi. (Kolay, 2019, s. 3; Gülsoy, 2010, s. 22; Kolay, 2023, s. 331-332)

1845 yılına gelindiğinde, Osmanlı topraklarında demiryolu inşa etme yarışına yalnızca İngilizler değil, Fransızlar da katılarak bu alandaki rekabeti kızıştırdı. Fransız mühendis Villerio, 25 Nisan'da Paris'teki Osmanlı Şehbenderi ile birlikte ortak bir layiha hazırlayarak, İstanbul ile Belgrad arasında bir demiryolu inşa etmek amacıyla Hariciye Nezareti'ne teklifte bulundular. Bu layiha Osmanlı ricali tarafından etraflıca değerlendirildi. Ancak layiha sahiplerinin sonrasındaki

isteksizliği ve güzergâh arazisinin elverişsizliği gibi sebepler yüzünden proje kâğıt üzerinde kaldı. (BOA, HR.TO., 406/11, Lef-2; Tozoğlu, 2024, s. 62)

8 Aralık 1845'e gelindiğinde ise Bourbévell adlı bir Fransız mühendis, Hariciye Nazırı Reşid Paşa'ya yolladığı mektupta, Avrupa devletlerinin ticaret ve fabrikalaşma sayesinde yüksek refaha kavuştuğunu vurgulayarak bunların da ulaşıma yani demiryollarına dayandığından söz etti. Ayrıca demiryolu yapımına önem verilmesi durumunda Osmanlı Devleti'nin ürünlerini kolay ve hızlı bir şekilde Avrupa'ya ulaştırabileceğinden ve bu şekilde ticaret hacmini arttırabileceğinden bahsetti. Bu sebeple İzmir-Üsküdar arasına bir demiryolu hattı yapılmasını önerdi. (BOA, HR.TO. 406/41). 29 Aralık 1845'te ise teklifini detaylandırarak Üsküdar'dan başlayarak Bursa, Bergama ve Manisa'dan geçecek bir demiryolu hattı için bir proje sundu. (BOA HR.TO., 406/46, Lef-1/2/3). Ancak bu teklife Bâbıâli tarafından nasıl bir cevap verildiğine dair herhangi bir bulguya erişemedik.

1845'te demiryolu inşa etmek amacıyla Bâbıâli'ye sunulan bir diğer teklif de Sardunyalı sarraf Kampiyano'ya aitti. Kampiyano, İstanbul'dan Edirne'ye kadar bir demiryolu inşa etmek amacıyla Hariciye Nezareti'ne bir teklif iletti. (BOA, HR.TO., 296/4). Ancak bu teklifi Bâbıâli'nin nasıl cevapladığına dair herhangi bir kaynağa erişemedik. Bununla beraber, sunulan her iki teklifin de hayata geçirilmediği göz önüne alındığında, Bâbıâli'nin bunları olumlu değerlendirmediği söylenebilir.

Osmanlı yönetimi, demiryolu yapımının önemini idrak ettiği için sunulan projeleri ilk anda reddetmek cihetine gitmeyip, bir ön değerlendirmeden geçiriyor ve kararını değerlendirme sonucunda veriyordu. Yukarıda da değinildiği üzere, İngilizlerin Hindistan yolunu kısaltma çabaları, Osmanlı Devleti'ne bu konuda yeni fırsatlar sunuyordu. İngilizler, Fırat vadisinden geçip Basra'ya demiryoluyla ulaşamayacaklarını anladıkları için, 1850 yılında Mısır Valisi Abbas Paşa'dan İskenderiye ile Kahire arasında bir demiryolu inşası için imtiyaz talep ettiler. Abbas Paşa, İstanbul'a danışmadan bu projeyi kabul etti. Bu durum, Bâbıâli'nin tepkisini çekti. Ancak, İngilizlerin bu projeye oldukça önem vermesi ve Hariciye Nazırı Palmerston'un yoğun çabaları sonucunda Osmanlı Devleti, imtiyazın İngilizlere verilmesini kabul etmek zorunda kaldı. Yapımına 1851'de başlanan 211 km uzunluğundaki İskenderiye-Kahire hattı, Osmanlı topraklarda inşa edilen ilk demiryolu olacaktı. (Engin, 1993, s. 36)

Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşa girişimlerinin hız kazanması, Kırım Savaşı dönemine tesadüf eder. Bu savaş, ulaşımın önemini bir kez daha gözler önüne sererek demiryolu projelerinin hayata geçirilmesi için teşvik edici bir faktör oldu. Bilindiği üzere, Osmanlı'da demiryolu inşasına yönelik ilk fikirler 1830'lu yıllarda gündeme gelse de, bu alandaki somut adımlar ancak Kırım Savaşı'nın sonlarına doğru atılabildi. Devlet, tüm ticari getirilerinin yanı sıra demiryollarının sefer lojistiği açısından ne kadar değerli olduğunu son savaş sırasında yakinen tecrübe etti. Savaş esnasında özellikle hava şartlarının olumsuz olduğu dönemlerde askerlerin ve savaş mühimmatının sevkinde büyük sorunlar yaşanmış gerek müttefikler ve gerekse Ruslar ulaşım ve nakliyat sorununu hafifletebilmek amacıyla çeşitli alternatif yöntem ve yollara başvurmak zorunda kalmışlardı. Zira yaşanan sorunlar hem maddi kayıplara yol açmış hem de cepheye yapılacak sevkiyatın gecikmesine sebep olmuştu.

1854 yılında Kırım Adası'na çıkan müttefik orduları, cepheye mühimmat sevkiyatında ciddi sıkıntılar yaşıyordu. Özellikle kış mevsiminin etkisiyle, Baklava Limanı'nda biriken askeri malzemelerin taşınması büyük zorluklarla karşılaşıyordu. Dar ve düzensiz bir yapıya sahip olan liman, yeterince organize edilmemişti. Ayrıca, limandan karargâhlara uzanan yolların don, kar ve yağmur nedeniyle çamur deryasına dönüşmesi, özellikle İngiliz ordusu için büyük bir sorun teşkil ediyordu. İngiliz hükümeti, Ocak 1855'te bu talebi onaylayarak, uzun yıllardır demiryolu inşaatı alanında deneyim kazanan Mösyö Peto'yu projeyi hayata geçirmekle görevlendirdi. İngiltere ayrıca, demiryolu yapımında kullanılacak malzemeler ve bu projede görev alacak işçileri de

bölgeye gönderdi. Nihayetinde 1856 yılında, Balaklava Limanı'ndan Sivastopol'a kadar bir demiryolu hattı döşenmiş ve bölgedeki ulaşım sorunları kısmi olarak çözüldü.

Kırım Savaşı sırasında, öncelikli olarak askerî amaçlı birçok yenilik yapılmış ya da bunları hayata geçirmek için çeşitli girişimlerde bulunulmuştu. Örneğin, geleneksel olarak Tatarlar aracılığıyla sağlanan haberleşmenin yerine telgraf hatlarının inşasına başlanmış, Köstence Demiryolu Projesi hazırlanmış, Anadolu'daki bazı nehir ve akarsularda taşımacılığı geliştirme çalışmaları yürütülmüş ve Boğaz'da fenerler kurulmuştu. Ayrıca, Zonguldak'taki Ereğli Kömür Madeni'nin verimliliğini artırmaya yönelik adımlar atılmış, kanal ve köprü inşaatları için projeler hazırlanmıştı. Örneğin, İngiltere vatandaşı iki mühendis, Rumeli'de bir demiryolu, Üsküdar'dan Tophane'ye bir vapur köprüsü, Tuna'dan Köstence'ye kadar bir kanal inşası ve çeşitli madenlerin işlenebilmesi için araştırmalar yapmış ve bir harita hazırlayarak Şubat 1855'te Meclis-i Vâlâ bünyesinde oluşturulan bir komisyona sunmuşlardı. Ancak, mühendislerin yol masrafları ve harcırah bedelleri için Osmanlı hükümetinden talep ettiği 1.600 kese, devletin mali sıkıntıları nedeniyle karşılanamayınca projelerde herhangi bir ilerleme kaydedilememişti. (Çetin, 2016, s. 118-119; Esiner, 2017, s. 218-219)

Yine Kırım Savaşı sırasında, İngilizler Şubat 1855'te kendi tebaasından Mr. Adman Liz ve Mr. Martin Liz adlı mühendisleri, Rumeli demiryolu için Tuna'dan Köstence'ye uzanacak bir kanal açılması amacıyla güzergâh tespiti yapmakla görevlendirdi. Ayrıca, Mart 1855'te, Tuna Nehri'nden Karadeniz kıyılarına kadar uzanacak demiryolunun güzergâhını belirlemek üzere Köstence, Rossova, Şumnu, Varna, Silistre ve Balçık bölgelerine gönderilen bir Fransız mühendise her türlü desteğin sağlanması için Varna muhafızına ve Silistre kaymakamına bir yazı gönderildi. Yapılacak demiryolu için bir kumpanya şirketi kuruldu. Ancak bu demiryolunun inşası o dönemde gerçekleştirilemedi ve proje aşamasında kaldı. (Keleş, 2009, s. 324-325)

Sonuç olarak, savaş öncesinde henüz telgraf teknolojisi ile tanışmamış ve demiryolu ağına sahip olmayan Osmanlı Devleti, Kırım Savaşı ile birlikte Batı'dan gelen teknolojik yeniliklerle tanışacak ve bu gelişmeleri hızla hayata geçirmeye başlayacaktır.

1. İstanbul ile Belgrad Arasında Yapılması Planlanan Demiryolu Teklifi

Osmanlı Devleti, demiryolu inşası için gerekli teknik bilgi ve donanıma sahip olmadığından, projeler genellikle Avrupalı yatırımcıların teklifleri doğrultusunda şekilleniyordu. Kırım Savaşı sırasında, Osmanlı'nın askeri sevkiyat ve erzak temini konusundaki acil ihtiyacı, yabancı yatırımcılar için önemli bir fırsat doğurdu. Bu bağlamda, Mösyö Edouard Blacque, Edouard Lafontaine ve Edmund Lahey İstanbul ile Belgrad arasında bir demiryolu inşa etmek amacıyla 21 Aralık 1854'te Bâbıâli'ye müşterek bir teklif sundular (BOA, İ.MMS., 5/182, Lef-2/13).

Aslında, Blacque Bey ve Edouard Lafontaine, Osmanlıların yakından tanıdığı isimlerdi. Blacque Bey, II. Mahmud döneminde *Moniteur Ottoman* gazetesini çıkaran Alexander Blacque'nin oğluydu. Lafontaine ailesi ise Fransız kökenliydi; ancak ailenin bir kısmı zamanla Fransız vatandaşlığından çıkarak İngiliz himayesine geçmişti.

Konumuzla ilgili olan Edouard Lafontaine ise, Osmanlılar tarafından yakinen tanınan Charles Lafontaine'nin kardeşiydi. 1798'de İzmir'de doğan Charles, Bank-ı Osmânî'nin İzmir şube müdürlüğünü yapmış, ardından kısa süre içinde İstanbul şube müdürlüğüne atanmıştı. Ticari ve ekonomik bilgi birikimi sayesinde 1883 yılına kadar Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nin genel müdürlüğünü de yürütmüştü. Edouard Lafontaine de tıpkı ağabeyi gibi ticari konularda son derece yetenekli bir girişimciydi. Bu nedenle, önemli bir kazanç sağlayacak demiryolu inşasının imtiyaz hakkını almak isteyen Lafontaine ve Lahey, Osmanlı hükümetine yakınlığıyla tanınan Edouard

Blacque'yi projeye dahil ederek gerekli imtiyazları bu sayede elde edebileceklerini düşündüler. (Yılmaz, 2022, s. 89-90-91; Koçu, 1994, s. 2834-2835)[2]

Blacque Bey, Osmanlı hükümeti tarafından tanınan ve belli bir itibar gören bir isimdi. Ancak Bâbıâli, özellikle demiryolu inşası konusunda tanınırlık ve prestije belli bir ölçüde önem verse de, devletin menfaatlerini her şeyin önünde tutuyor ve imtiyaz taleplerine son derece titiz bir yaklaşım sergiliyordu. Bu nedenle, Bâbıâli, Blacque Bey, Edouard Lafontaine ve Edmund Lahey tarafından müşterek sunulan layihayı daha ayrıntılı değerlendirilmesi amacıyla 30 Temmuz 1855'te Kıbrıslı Mehmed Paşa'nın riyasetinde bulunduğu Meclis-i Âlî-i Tanzîmat'a[3] havale etti.

Mösyö Edouard Blacque, Edouard Lafontaine ve Edmund Lahey tarafından imtiyaz talep edilen demiryolu güzergahı Makriköy'den başlayarak Ayastefanos, Küçükçekmece, Büyükçekmece, Silivri, Ereğli, Çorlu, Ergene, Ergenesuyu, Yeniköy, Ortaköy, Hacıköy, Arnavutköy, Uzunköprü, Yeniköy, Harman, Çirmen, Mustafa Paşa, Habipçi, Madunköy, Harmanlı, Molanköyü, Hacıköy, Semiçe, Papazlı, Filibe, Tatarpazarcığı, Yeniköy, Çirmen, Yanya, Simakov, Sofya, Mustafa Paşa Palankası, Şarköy, Perot, Banya, Niş, Aleksinaç, Chubrika, Yagodin, Hasan Paşa Palankası ve Semendire gibi noktalardan geçecekti. Ayrıca, bu güzergâh boyunca iletişimin kesintisiz sağlanabilmesi için bir de telgraf hattının döşenmesi teklif edilmişti. (BOA, İ.MMS., 5/182, Lef-1/4/8).

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

1. İmtiyaz hakkı verilen kumpanya tüm faaliyetlerini Osmanlı Devleti adına yürütecektir.
2. Şirketin ana sermayesinin bir kısmı, hiçbir durumda toplam sermayenin üçte birini aşmayacak şekilde, hisse sahiplerine dağıtılacaktır.
3. Şirketin merkezi İstanbul'da olacaktır.
4. Şirket, gerekli arazileri teslim aldığı tarihten itibaren dört yıl içinde tüm hattın inşasını ve düzenlemesini tamamlayacaktır.
5. Her yıl, hisse sahiplerine %10 oranında kâr payı dağıtılacaktır. Eğer kâr bu oranın üzerine çıkarsa, fazladan elde edilen kârın yarısı devlete bırakılacaktır. Hissedarlar, hiçbir zaman bu fazla kârın yarısından fazlasını talep edemezler. Devlet, yılda iki kez şirketin kâr ve faydalarını denetlemek üzere özel memurlar atayacaktır.
6. Osmanlı Devleti, bu ulaşım ağından diğer ülkelere kıyasla daha ayrıcalıklı bir şekilde yararlanacak; sivil ve askerî hizmetlerde görevli olup seyahat edecek devlet memurları ise, tarifede belirtilen ücretin yalnızca %50'sini ödeyeceklerdir.
7. Devlete ait tüm yazışmalar, şirket tarafından herhangi bir ücret talep edilmeksizin taşınacaktır.
8. Gerekli durumlarda, güvenliği sağlamak ve iyi bir yönetim için yeterli sayıda kişi Osmanlı tebaasından istihdam edilecektir. (BOA, İ.MMS., 5/182, Lef-4)

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

1. Osmanlı Devleti, İstanbul-Belgrad demiryolunun işletme hakkını, 99 yıl süreyle kumpanyaya tahsis edecektir.

[2] Blacque ailesi hakkında detaylı bilgi için bkz. (Koloğlu, 1998)

[3] Meclis-i Âli-i Tanzîmât, 1854 yılında Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliye'nin ikiye ayrılmasıyla kurulmuştur. Genel anlamda, Tanzimat reformlarının uygulanmasını sağlamaya çalışmış ve aynı zamanda Meclis-i Vâlâ'nın yasama yetkisini üstlenmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. (Taşkesenlioğlu, 2018)

2. Osmanlı Devleti, şirket hissedarlarına bu sermaye karşılığında yılda %4,5 oranında faiz verileceğini taahhüt eder. Ancak bu faiz ödemesi, sadece şirketin yıllık gelirleri, hissedarların koyduğu sermayenin en azından bu faiz oranına denk bir kazanç getiremediği durumda devlet tarafından ödenecektir. Eğer şirket zarar ederse bile, Osmanlı Devleti sadece bu %4,5 faizi ödeme yükümlülüğünü üstlenir, zararın diğer kısımlarından sorumlu tutulamaz.
3. Demiryolunun inşası için gerekli olan kereste, Osmanlı Devleti tarafından temin edilecektir. Ayrıca, hattın geçtiği güzergâhtaki araziler için herhangi bir bedel talep edilmeyecek ve bu araziler ücretsiz olarak şirketin kullanımına tahsis edilecektir.
4. Osmanlı Devleti, demiryolu güzergâhı boyunca telgraf hatlarının döşenmesine izin verecek ve bu konuda kumpanyaya yardımcı olacaktır. (BOA, İ.MMS., 5/182, Lef-4)

2. Teklifin Meclis-i Âlî-i Tanzîmât'ta Değerlendirilmesi

Bâbıâli, Blacque Bey, Edouard Lafontaine ve Edmund Lahey tarafından müşterek sunulan layihayı daha ayrıntılı değerlendirilmesi amacıyla, 30 Temmuz 1855'te Kıbrıslı Mehmed Paşa'nın riyasetinde bulunduğu Meclis-i Âlî-i Tanzîmat'a[4] havale etmişti. Demiryolu hattının güzergahı, teknik ve ekonomik boyutlarını ele alan layiha, mecliste kapsamlı bir şekilde müzakere edildi.

Buna göre, Meclis-i Âlî-i Tanzîmât, İstanbul'u Belgrad'a bağlayacak olan ve birçok bölgeden geçecek olan bu büyük demiryolu projesini iki temel başlık altında değerlendirdi. İlk olarak, sunulan layihanın içerdiği maddeler incelendi. Bu arada, demiryolunun fizibilitesi, teknik konular ve finansal koşullar gözden geçirildi.

İkinci olarak, demiryolu projesinin genel çerçevesi ele alındı. Bu kapsamda, projenin Osmanlı Devleti'ne sağlayacağı potansiyel faydalar, maliyeti, stratejik önemi ve uygulanabilirliği tartışıldı. Meclis, özellikle İstanbul-Belgrad demiryolu projesi üzerinde yoğunlaşırken, demiryolu yapımıyla ilgili bazı temel sorulara yanıt arıyordu. Bu soruların başında, Osmanlı Devleti'nin gerçekten bir ulaşım ağına ihtiyaç duyup duymadığı geliyordu. Eğer böyle bir ihtiyaç varsa, bunun demiryolu mu yoksa kara yolu ile mi karşılanmalıydı.

Meclis-i Âlî-i Tanzîmât'a göre, Osmanlı Devleti, coğrafi konumundan ötürü Avrupa'nın merkezinde yer alıyordu. Avrupa'da demiryolu yapımında önemli ilerlemeler kaydedilirken, Osmanlı Devleti'nin bu gelişmelere kayıtsız kalması düşünülemezdi. Bu yüzden, Osmanlı Devleti'nin de demiryolu yapımına başlaması ve bu konuda ilerlemesi artık kaçınılmaz bir zorunluluktu. Ancak, her bölgeye demir ray döşemek hem imkânsız hem de gereksizdi. Demiryolunun hangi güzergahtan geçeceği sadece ekonomik sebeplerden değil aynı zamanda stratejik ve toplumsal etkiler açısından da dikkatlice değerlendirilmeliydi. Seçilecek bölgeler, ticaretin yoğun olduğu ya da askerî açıdan stratejik öneme sahip yerler olmalıydı. Bundan dolayı demiryolu ağı, vapurların yanaştığı limanlara yakın olmalıydı, çünkü bu şekilde deniz ve kara yolu arasında bağlantı sağlanarak ticaret ve taşımacılık daha etkin hale getirilebilirdi. Ayrıca, demiryolu güzergâhındaki bölgelerde birkaç büyük caddenin yapılması da şarttı. Bu caddeler, ticaretin ve mal taşımacılığının kolaylaşmasına yardımcı olacak ve bölgenin ulaşım altyapısını güçlendirebilirdi.

Meclis-i Âlî-i Tanzîmât, İstanbul ile Avrupa'yı demiryolu aracılığıyla birleştirmenin stratejik öneminin farkındaydı. Meclis, bu bağlantının Osmanlı Devleti'ne sadece ekonomik değil, aynı zamanda siyasi ve kültürel anlamda da önemli faydalar sağlayacağını düşünüyordu. Avrupa ile demiryolu üzerinden sağlanacak bir bağlantı, ticaret hacmini artıracak, mal ve hizmetlerin daha hızlı ve verimli bir şekilde taşınmasını mümkün kılacaktı. Ayrıca bu hattın yapılmasıyla birlikte Osmanlı'nın Rumeli'de yer alan toprakları kısa zaman içinde daha önemli hale gelecek yani stratejik ve ekonomik olarak değer kazanacaktı.

[4] Meclis-i Âli-i Tanzîmât, 1854 yılında Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliye'nin ikiye ayrılmasıyla kurulmuştur. Genel anlamda, Tanzimat reformlarının uygulanmasını sağlamaya çalışmış ve aynı zamanda Meclis-i Vâlâ'nın yasama yetkisini üstlenmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. (Taşkesenlioğlu, 2018)

Meclisin üçüncü olarak görüştüğü konu demiryolu inşasının devlet eliyle mi yoksa kumpanyalar aracılığıyla yapılması meselesiydi. Meclis, bu konu hakkında yaptığı uzun tartışalar neticesinde demiryolu inşa edecek gerekli teknik ve mali yeterliliklerin henüz Osmanlı Devleti'nde olmadığı gerekçesiyle ilk etapta bu işin kumpanyalara bırakılmasının daha uygun olabileceğine karar verdi. Hem böylece demiryolunu inşa eden kumpanyadan gerekli teknik bilgiler öğrenilebilirdi. Meclisin işin kumpanyalara devredilmesini istemesindeki tek neden bunlar değildi. Meclise göre, Avusturya Devleti hariç tüm dünya ülkeleri demiryolu yapım imtiyazlarını özel şirketlere devretmişti. Ancak Avusturya Devleti de zamanla demiryolu inşasının mali yüküyle baş edemeyerek imtiyaz haklarını özel şirketlere devretmek zorunda kalmıştı. Bu bağlamda meclis, Avrupa devletlerinin bile demiryolu inşasını şirketler aracılığıyla yürüttüğüne dikkat çekerek, Osmanlı Devleti'nin de bu yöntemi benimsemesinde bir sakınca görmüyordu. Ancak ihale sürecinde son derece titiz davranılması gerektiği belirtilerek, bu sürecin şeffaf ve rekabetçi bir şekilde yürütülmesinin önemi özellikle vurgulanıyordu. (BOA, İ.MMS., 5/182, Lef-1/2)

Meclis-i Âlî-i Tanzîmât'ta, İstanbul-Belgrad demiryolu projesinin imtiyaz hakkının Mösyö Edouard Blacque, Edouard Lafontaine ve Edmund Lahey'e verilip verilmemesi konusu da tartışıldı. Aslında Bâbıâli, İstanbul ve Belgrad arasında bir demiryolu hattı döşemek için çeşitli kişilerden 1855 öncesinde imtiyaz teklifleri almıştı. Ancak, Bâbıâli bu tekliflerin bazılarını kendi hukukuna ters düştüğü gerekçesiyle bazılarını da coğrafi elverişsizlik ve maddi imkansızlıklar nedeniyle reddetmişti. Bu nedenle hem Bâbıâli hem de meclis imtiyaz meselelerinde oldukça titiz davranıyordu. Bundan dolayı meclis, kendisine havale edilen layihaya hemen olumlu bir cevap vermeyi uygun görmedi. Çünkü meclis, İstanbul ve Belgrad arasında inşa edilecek demiryolu projesinin imtiyaz haklarını elde etmek için birçok kişi veya kurumun rekabet halinde olduğunu biliyordu. Bu rekabet, tekliflerin yükseltilmesine neden olacaktı ve Osmanlı Devleti için daha avantajlı koşullar ortaya çıkaracaktı. Bundan dolayı, bu önemli meselede acele bir karar alınmamalıydı.

Meclis-i Âlî-i Tanzîmât, demiryolu projesi konusunda Bâbıâli'ye önemli bir uyarıda bulunmayı da ihmal etmedi. Meclise göre, layihayı sunan kişiler ne yeterli sermayeye sahipti ne de projeyi doğrudan yürütebilecek bir şirket sahibiydi. Aslında bu kişiler projeye yalnızca aracılık yapıyor ve Osmanlı Devleti'nden imtiyaz aldıktan sonra Avrupa'ya giderek imtiyazı üstlenebilecek kişi ya da kurumları bulup imtiyaz haklarını onlara satmayı planlıyordu.

Eğer bu aracılar imtiyaz hakkını devredebilecek bir alıcı bulamazsa, projeden vazgeçerek İstanbul'a dönecek ve işi gerçekleştiremeyeceklerini beyan edeceklerdi. Bu durum, Osmanlı Devleti için ciddi bir risk teşkil ediyordu; zira aracılar hiçbir maddi sorumluluk üstlenmezken, başarısızlık halinde tüm zarar devlete kalacaktı. Dahası, böyle bir anlaşmanın başarısız olması Osmanlı Devleti'nin uluslararası itibarına da zarar verebilirdi. Ancak, aracılarla iş yapmayı reddetmek, Osmanlı yönetiminin mülki reformlara (ıslahat-ı mülkiye) karşı çıktığı yönünde bir algı oluşturabilirdi. Bu yüzden, meclis, devletin doğrudan Avrupa'daki sermayedarlara başvurarak en avantajlı teklifi sunan kişi veya kurumla anlaşmasının çok daha rasyonel bir strateji olacağı kanaatindeydi. (BOA, İ.MMS., 5/182, Lef-2/3)

Meclis ayrıca, herhangi bir imtiyaz talebinin kabul edilmesi halinde, Bâbıâli'nin mukaveleye mutlaka eklemesi gereken şartları da belirledi. Buna göre, imtiyaz hakkını elde edecek kişilerin "Osmanlı Şirketi" adı altında bir kurum oluşturması zorunluydu. Ayrıca, imtiyaz sahiplerinden en az birinin Osmanlı tebaasından olması gerekiyordu.

Yapılacak demiryolunun inşaat süreci ve genel idaresi Osmanlı Devleti'nin denetimi altında tutulacak, hattın geçtiği bölgelerde bulunan kömür madenlerinin mülkiyeti devlete ait olacaktı. Ancak, bu madenlerin kullanım hakkı belirli koşullar çerçevesinde şirkete devredilebilirdi. Bu karar hem ekonomik hem de stratejik açıdan büyük önem taşıyordu; zira Osmanlı Devleti, kömür madenleri gibi kritik kaynakların mülkiyetini elinde tutarak bu alandaki kontrolünü korumalıydı.

Meclis, belirlenen bu şartlarla birlikte demiryolu ihalesi ve inşaat şartnamesi konusunda son derece titiz ve dikkatli bir tutum sergilemişti. (BOA, İ.MMS., 5/182, Lef-3/4)

Meclis'te bu büyük projenin tüm detayları görüşülmüş olmasına rağmen, imtiyaz teklifine nasıl bir cevap verilmesi gerektiği konusunda kesin bir karar alınamadı. Bu belirsizlik nedeniyle meclis başkanı olan Kıbrıslı Mehmed Paşa konuyu Meclis-i Mahsus'a sevk etti. Meclis-i Mahsus, projeyi inceledi ve imtiyazın Blacque Bey, Lafontaine ve Lahey'e verilmesinde bir sakınca görmedi. Bunun üzerine, Bâbıâli meclisin görüşlerini Sultan Abdülmecid'e bildirdi ve Padişah 1 Ağustos 1855'te iradesiyle imtiyaz kararını onayladı. (BOA, İ.MMS., 5/182, Lef-14)

Ancak buna rağmen, Blacque Bey, Lafontaine ve Lahey'in projeyi hayata geçirecek yeterli mali destek bulamamaları ve dolayısıyla projeyi yürütecek şirket teşkil edememeleri yüzünden İstanbul-Belgrad Demiryolu inşaatına başlanamadı.[5]

3. Sonuç

Sanayi Devrimi'nin getirdiği yeniliklerden biri olan demiryolları, Osmanlı Devleti için modernleşme ve ulaşım alanında önemli bir araç olarak öne çıkmıştır. Avrupa'daki gelişmeleri yakından takip eden Osmanlı yönetimi, demiryolu projelerine büyük ilgi göstermiş ancak yeterli teknik bilgi ve mali kaynaklara sahip olmaması nedeniyle başlangıçta yabancı yatırımcılara bağımlı kalmıştır. Bu süreçte Bâbıâli, Avrupalılar tarafından sunulan demiryolu projelerini titizlikle değerlendirmiş; bazılarını doğrudan reddederken, bazılarına ise olumlu yaklaşarak imtiyaz tekliflerini kabul etmiştir. Ancak, 1856 öncesinde, Bâbıâli tarafından onaylanmış demiryolu inşa projelerinden hiçbiri hayata geçirilememiştir.

Bu çalışmada ele alınan İstanbul-Belgrad Demiryolu projesi de başarısızlıkla sonuçlanan girişimlerden belki de en önemlisiydi. Kıbrıslı Mehmed Paşa'nın başkanlığını yaptığı Meclis-i Âlî-i Tanzîmât'ın projeye dair görüşleri, Osmanlı yönetiminin demiryolu inşasına nasıl yaklaştığını anlamak ve demiryolu imtiyazları verilirken hangi kriterlerin göz önünde bulundurulduğunu ortaya koymak açısından büyük önem taşımaktadır. Arşiv belgelerine dayalı olarak yapılan bu inceleme, daha önce akademik çalışmalarda ele alınmamış bir demiryolu projesini gündeme getirerek Osmanlı Devleti'nin 1856 öncesi demiryolu politikalarına dair bir bakış açısı sunmaktadır.

Genel olarak, İstanbul-Belgrad Demiryolu projesi, Osmanlı Devleti'nin modernleşme sürecindeki iradesini ve aynı zamanda bu iradenin önündeki engelleri gözler önüne sermektedir. Devlet, her ne kadar altyapı projelerinde kararlı bir tutum sergilese de, imtiyaz sahiplerinin eksiklikleri ve bu konudaki bilgi eksikliği, teknik ve mali yetersizlikleri ve tecrübesizliği projelerin pratiğe dönüştürülememesinde etkili olmuştur. Bu deneyimler, gelecekteki büyük ölçekli projelerde daha dikkatli bir değerlendirme, sağlam bir denetim mekanizması ve daha güçlü bir iş birliği gerektiğine işaret etmektedir.

Kaynakça

1. T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri (BOA) Belgeleri

BOA, İ.HR., 141/7398, 24 R 1273 (20 Mart 1857).

BOA, HR.TO, 406/11, Lef-2, 17 R 1261 (25 Nisan 1845).

BOA, HR.TO. 406/41, 8 ZA 1261 (8 Aralık 1845).

BOA, HR.TO., 296/4, 4 N 1261 (6 Eylül 1845).

[5] Osmanlı Devleti, İstanbul ile Belgrad arasında bir demiryolu inşa edildiği takdirde bu yolun hangi yerlerden geçmesinin daha uygun olacağını öğrenmek adına 1857'de Fransa'dan hususi mühendis getirmiş ve bu konuda bilgi almak istemiştir. Bkz. (BOA, İ.HR., 141/7398, Lef-1-3-4-14, 24 R 1273/20 Mart 1857)

BOA, HR.TO., 406/4629 Z 1261 (29 Aralık 1845).

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

2-Kaynak Eser ve İncelemeler

Çetin**,** M. (2016). *Kırım Savaşı (Emperyal güçlerin dünya savaşı pratiği)*. Almatı: Avrasya Araştırma Enstitüsü.

Çubuk, Uzun. (2024). Osmanlı Devleti'nin demiryolu politikasına kısa bir bakış, *Bellek Uluslararası Tarih ve Kültür Araştırmaları Dergisi*, 6(2), 140-154.

Engin, V. (1993). *Rumeli demiryolları*, İstanbul: Eren Yayıncılık.

Esiner, A. M. (2017). *Kırım Savaşı'nda İngiliz politikası*, [Yayımlanmamış doktora tezi]. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Gülsoy, U. (2010). *Kutsal proje Ortadoğu'da Osmanlı demiryolları*, İstanbul: Timaş Yayınları.

Keleş, E. (2009). Osmanlı, İngiltere ve Fransa ilişkileri bağlamında Kırım Savaşı. [Yayımlanmamış doktora tezi]. Ankara: *Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Ankara.

Koçu, R. E. (1994). Edouard Blacque Bey. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* içinde (C. 5, ss. 2834-2835). İstanbul.

Kolay, A. *Anadolu'da işletmeye açılan ilk demiryolu: İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattı ve uzantıları*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

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. 413-426). İstanbul: Yeditepe Yayınevi.

Kolay, A. (2023). Samsun-Sivas demiryolunun uzantısı gerçekleştirilemeyen bir proje: Turhal-Tokat demiryolu. C. Yılmaz, (Ed). *5. Tokat Sempozyumu, Bildiriler* içinde (C.3, ss. 330-345). İstanbul: Tokat Gazi Osman Paşa Üniversitesi Yayınları.

Koloğlu, O. (1998). *Osmanlı basınının doğuşu ve Blak Bey ailesi*, İstanbul: Müteferrika Yayınları.

Tamçelik, S. (2000). Osmanlı dönemi demiryollarının tarihi gelişimi içerisinde siyasî, iktisadî ve sosyal Etkiler, *AKM Erdem Dergisi*, *12*(35), 483-535.

Taşkesenlioğlu, Y. (2018). *Tanzimat döneminde bir reform meclisi: Meclis-i Âlî-i Tanzîmât (1854-1861)*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Tozoğlu, A. E. (2024). *Demiryolu ve kent*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Yazıcı, M. (2010). *Mudanya-Bursa demiryolunun yapımı ve işletilmesi (1873-1908)*. [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. İstanbul: Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.

Yılmaz, E. (2022). Whittall ve La Fontaine aileleri örneğinde Osmanlı toplumsal yapısında levantenler. E. Işıktaş ve M. N. Tunç (Ed)., *Osmanlı'da Toplum Şehir ve Ticaret*, içinde (C.2, ss. 77-103). Ankara: Son Çağ Yayıncılık.