

Gümüşhane'nin 'Öşür Vergisi' 1896 Yılında Eskişehir-Konya Demiryolu İçin Nasıl Garanti Edildi?



S. Vedat Karaarslan Arkeolog- Elektronik Mühendisi (MSc.)



OSMANLI ANADOLU DEMİRYOLU REKLAM AFİŞİ

Osmanlı İmparatorluğu zamanında Anadolu'daki tren yolu **Ankara**'ya 1892 yılında ulaştıktan sonra **Eskişehir-Konya** ve **Kayseri** güzergâhlarının yapımı gündeme gelmişti. (Imbert, 1909)

Özellikle Fransız ve İngilizlerin bu güzergâhlar üzerinde demiryolu imtiyazını alma mücadeleleri arasında Merkezi İstanbul'da bulunan başkanı **George von Siemens** olan Alman Deutsche Bank'ın bir kuruluşu olan **Chemins de Fer Ottomans d'Anatolie (CFOA)** '**Osmanlı Anadolu Demir-Yolları**', kuruluşu **1892-1896** yılları arasında ilk etapta **Eskişehir-Konya** demiryolu hattını yaptıktan sonra bu hattı Bağdat'a kadar uzatılacak demiryolu inşaatını başlatmak üzere Osmanlı Devleti'nden yatırım ve işletme imtiyazı almıştı. CFOA, aynı zamanda Haydarpaşa ve Derince Limanlarının da işletmesini yapıyordu. Yapılan sözleşmede bulunan bir diğer kol olan **Ankara-Kayseri** demiryolu güzergâhına Ruslar itiraz (!) eder ve yaptırmaz. İngiliz ve Fransızlar da boş durmaz, demiryolu imtiyazının Deutsche Bank'a verilmesini hazmedemezler ve türlü entrikalar çevirirler hatta İngilizler o kadar ileriye giderler ki büyükelçileri **Sir Clare Ford** vasıtasıyla Babıali'ye bir tehdit mektubu göndererek Eskişehir-Konya imtiyazının Almanlara verilmesi halinde İngiliz gemilerinin İzmir önlerinde bir gösteri yapacaklarını bir mektup ile **Babıali**'ye bildirirler. (!) [2]



Chemins de Fer Ottomans d'Anatolie (CFOA)

(Osmanlı Anadolu Demiryolları)

Ancak Osmanlı Devleti bu tehditlere aldırılmaz ve **Eskişehir-Konya** demiryolu inşaatının yapılmasına karar verir.

Günümüzde de tren altyapı çalışmalarında olduğu gibi 1892 yılında da ekonomik ve teknik etüd yaparak işe başlanacaktı.

Hattın teknik etüdü, **120 Km/saat** hızında gidecek bir tren, yaklaşık 444 Km demiryolu uzunluğu, **1433 mm** hat açıklığı, **34 istasyon** olacak şekilde yapılır. Güzergâhı ise **Eskişehir-Alayunt- Kütahya, Alayunt- Afyonkarahisar ve Afyonkarahisar-Konya** olarak belirlenir.

Demiryolu için yapılan teknik etüdden sonra işin ekonomik etüdüne göre aldığı imtiyaz karşılığında tren yolunu işletecek Alman CFOA, Osmanlı Devleti'nden yatırım yapacağı 444 Km lik güzergâh için 99 yıl işleteceği hat için kilometre başına **15.000 Frank** garanti ister. [3] CFOA Direktörü **B. Rey** toprak alımı, yapım, her türlü tesisat, sabit ya da hareket eden malzeme, ara kârlar gibi giderler olmak üzere bir kilometrelik hattın Anadolu'da inşaa etme maliyetini **189.110 Frank** olarak hesaplamıştı. [4]



İSVİÇRE 20 FRANK (1883-1896)

Demek ki 444 Km lik Eskişehir-Konya demiryolu maliyeti 1892 yılında yaklaşık **83.964.840 Frank** ediyordu. 0 yıllarda 20 Franklık İsviçre paralarında yaklaşık 1 gram altın olurdu. [5] Buna göre hattın toplam uzunluğunun yapım günümüzdeki maliyeti (1 gram altın 471 TL) alınarak $(83.964.840 \text{ Frank} / 20) \times 471 = 1.977.371.982 \text{ TL} = 263.649.597,6 \$$ tutuyordu.

CFOA şirketi yapacağı bu yatırıma karşılık yılda 15.000 Frank X 444 Km = 6.660.000 Frank = **20.912.400 \$ /yıl** garanti istemekteydi. Bu rakam yatırım maliyetinin neredeyse onda bir değerine karşılık gelmekteydi.

Alman CFOA şirketinin, bu yatırımı yapabilmesi için Osmanlı Devleti'nden istediği garanti kilometre fiyatı üzerinden istenen parayı daha sonra Basra'ya kadar uzatılacak demiryolu hattı için kilometre ve yıllık faiz ve faiz amortismanı karşılığı olarak 12.000 Frank, işletme masrafı olarak da 4500 Frank ve toplam 16.500 Frank rakamına çıkaracaktı.

Bu tutarın içindeki en önemli kalem olan Osmanlı Devleti ile Şirket arasında 12.000 Franklık kısmın nasıl ödeneceği ve garanti edileceği hususu görüşmeler ile belirlendikten sonra şirket, demiryolu inşaatına başlayacaktı.

Bu para, Deutsche Bank'ın şirketi CFOA' ya Osmanlı Devleti tarafından garanti edilirse hat, şirketin kendi öz sermayesinden yapacağı yatırım ile inşaa edilecek ve 99 yıllığına işletilecekti.

Hat üzerinde yolcu ve yük taşımacılığından elde edilecek gelirden önce işletme geliri olan 4500 Frank ödenecek, daha sonra CFOA ve Osmanlı Devleti arasında kâr payı dağıtımı yapılacaktı.



Osmanlı Devleti'nde öşür, üretilen **buğday, arpa, pirinç, darı, karpuz, hıyar, patlıcan, yonca, zeytin, susam, bal, şeker kamışı** ve meyvelerden alınan onda bir oranındaki bir miktardır. Bu miktarın toplanmasındaki esas Osmanlı şer'i hükümlerine göre Müslümanların yediklerinin helal olabilmesi için ödemeleri

gereken Arapça onda bir anlamına gelen 'uŝr' sözcüğünden gelen çoğulu 'uŝûr, a'ŝâr' olan 'öŝûr', İslam Dini'nde zekât niteliğinde müslüman tebaadan toplanırdı. Eğer ekili arazi yağmur gibi doğal sulama dışında para karşılığında yapılıyorsa bu vergi oranı yirmide bir oranında ürün miktarı olarak alınırdı. [6]



OSMANLI DEVLETİ'NDE 1923 YILINA KADAR ANADOLU'DAKİ DEMİRYOLLARI AĞI

— Gümüşhane ve Trabzon illerinin garanti ettiği Eskişehir-Konya hattı

Alman CFOA şirketinin **Eskişehir-Konya** arasında yapacağı yatırımın kilometre garantisi Gümüşhane ve Trabzon'dan toplanacak %10 luk öŝûr vergisi ile karşılanması Osmanlı Devleti tarafından kararlaştırılarak Alman CFOA şirketine önerilmişti.

Firma ile yapılan görüşmeler sonucunda günümüzdeki rakamlar ile 20.912.400 \$ /yıl karşılığı Osmanlı Devletinin en önemli projelerinden olan **Eskişehir-Konya** kilometre garantisi, Alman CFOA şirketi ile anlaşarak **Gümüşhane** ve **Trabzon**'dan toplanan öŝûr vergisi ile ödenir ve hattın inŝaatı başlar.

CFOA yönetimindeki Eskişehir- Konya hattı 31 Aralık 1928 tarihinde millileştirilir. Osmanlı Devleti verilen bu garanti üzerinden ödemelerini bu tarihe kadar yapar.



Sonraki yıllarda demiryolu kenti olacak 1894 yılında kurularak Anadolu'da demiryolu geleneğini başlatan **CFOA**'nın temellerini attığı halen de hızlı trene

lokomotif ve vagon üreticiliği yapan **TÜLOMSAŞ** (Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş.) [7] fabrikalarının bulunduğu **Eskişehir** ile **Mevlana**'nın kenti **Konya**'nın bağlantısı sağlanır. [8] Demiryollarının millileştirme projesi kapsamında 31 Aralık 1928 tarihinde millileştirilen [9] bu hat üzerinden **İstanbul**'dan **Konya**'ya seyahat süresi iki gün olur.

Günümüzde hızlı tren ile 4 saat 27 dakikada ulaşılan İstanbul-Konya hattı ve bu hattın üzerindeki **Eskişehir-Konya** hattının 1892-1896 yılları arasındaki tesis edilmesinden sonra açılış tarihi, öşür vergisinin garantisinin gösterildiği **Gümüşhane** ilinin trafik plakasının daha sonraki yıllarda belirlenen **(29)** rakamını hatırlatırcasına **29 Temmuz 1896** olur. [10]

ARKEOTEKNO

[1] <https://dome.mit.edu/> (Osmanlı Demiryolu Afişi)

[2] Rodolin'den Dışişleri Bakanlığı Müsteşarı Marchall 'a 9.1.1893 tarihli mektup

[3] Bazı kaynaklarda 13.800 Frank olarak verilmektedir.

[4] Paul Imbert, La Renovation de L'Empire Ottoman, Affaires de Turquie, Paris, 1909

[5] <https://tr.ucoin.net/coin/switzerland-20-francs-1883-1896/?tid=61556>

[6] <https://islamansiklopedisi.org.tr/osur>

[7] <https://tr.wikipedia.org/wiki/T%C3%9CLOMSA%C5%9E>

[8] <http://sultanabdulhamid.yildiz.edu.tr/ii-abdulhamid/ulasim-kronolojisi/>

[9] <https://rayhaber.com/2019/07/tarihte-bugun-29-temmuz-1896-eskisehir-konya-hatti-4/>

[10] <https://rayhaber.com/2016/07/tarihte-bugun-29-temmuz-1896-eskisehir-konya-hatti/>

KAYNAK LİNK:

https://www.arkeotekno.com/pg_502_gumushanenin-osur-vergisi-1896-yilinda-eskisehir-konya-demiryolu-icin-nasil-garanti-edildi