

# Osmanlı Demiryollarında Alınan Asayiş Tedbirleri

## Public Security Measures That Were Taken on Ottoman Railways

İbrahim Yılmaz<sup>1</sup>

### Öz

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı ülkesine giren demiryolları ekonomik ve sosyal hayata birçok yenilik ve kolaylıklar getirirken ülke asayişine de etkileri olmuştur. Osmanlı Devleti demiryolu sistemini oluşturan, hat, tren ve istasyonlarda asayiş sağlamak adına bir takım tedbirler almıştır. Bu çalışma XIX. yüzyılın ikinci yarısıyla XX. yüzyıl başlarını kapsamakta olup ikinci el kaynaklar ile Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivlerinden faydalanılmıştır. Çalışmada demiryolu sisteminde alınan asayiş tedbirleri üzerinde durulmaktadır. Çalışmanın sonunda, bu alanda asayiş sağlamak amacıyla özel bir mevzuatın yürürlüğe konulduğu, bu mevzuat hükümleri doğrultusunda demiryolu hatları, istasyonlar ve trenlerde hem terör olaylarına hem de adi suçlara karşı gerekli tedbirlerin alındığı, bu görevlerde polis, jandarma, zaptiye kuvvetleri ve askeri birliklerden faydalandığı tespit edilmiştir. Ayrıca alınan tüm tedbirlere rağmen özellikle Balkanlar ve Hicaz bölgesinde demiryolu hatları ile trenlerin bir takım terör saldırılarına maruz kaldığı, demiryolu sistemini oluşturan tüm alanlarda adi suçların da eksik olmadığı ortaya konulmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Osmanlı, Demiryolu, Asayiş, Balkanlar, Hicaz Bölgesi

### Abstract

In the second half of the XIXth century, the railways that made their way into the Ottoman Empire brought many innovations and conveniences to the economic and social life and had an impact on the country's security. In order to maintain order and safety, the Ottoman Empire took some safety measures at the lines, trains and stations that make up the railway system. This study covers the second half of the XIXth century and the beginning of the XXth century, and the Ottoman Archives of the Directorate of State Archives were used as well as second-hand sources. The study focuses on the public safety measures taken on the railway system. The results of the study reveal that in order to ensure public order at these locations, specific legislation entered into the force, and in accordance with the provisions of said legislation, railway lines, stations and trains have taken the necessary precautions against both terrorism and ordinary crime, and the police, gendarmerie, military police forces and military units served on such duties. In addition, despite all the measures taken, railway lines and trains were subjected to a number of terrorist attacks, especially in the Balkans and the Hejaz region, and ordinary crimes were committed in all areas that make up the railway system.

**Keywords:** Ottoman, Railways, Public Order, Balkans, Hejaz Region

**Araştırma Makalesi [Research Paper]**

**Submitted:** 13 / 04 / 2022

**Accepted:** 08 / 09 / 2022

<sup>1</sup> Dr.,Emniyet Genel Müdürlüğü, ibrahim.yilmaz70@hotmail.com, Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-5332-1663>

## Giriş

Günümüz ulaşım sektörünün en önemli kollarından birisi olan demiryolları, dünyada XIX. yüzyılın ilk yarısından itibaren kullanılmaya başlanmıştır. Bununla birlikte demiryolu alanındaki gelişmelerin başlangıcı daha eskilere dayanmaktadır. Avrupa'daki maden ocaklarının bazılarında 1550'li yıllarda ahşaptan yapılmış ilkel vagon yolları kullanılmakta ve ocaklardan çıkarılan hammadde, insan veya hayvan gücüyle çekilerek bu yollar üzerinde taşınmaktaydı. Madeni rayların kullanılmasına ise 1776'da İngiltere'de başlanılmıştır. Sanayi devriminin getirdiği yenilikler, özellikle buharın kullanılması modern demiryollarının doğmasını sağlamış ve bu alanda adım adım gelişmeler yaşanmıştır. Liverpool-Manchester arasında 15 Eylül 1830 tarihinde başlayan tren seferleri bu alandaki gelişmelerin öncüsü olmuştur. Devam eden süreçte demiryolları Fransa, Almanya, Belçika ve Amerika Birleşik Devletleri gibi ülkelerde de hizmete girmiştir (Engin, 1993:15-17).

Osmanlı Devleti'nde de ülkeye bu yeniliği getirme düşüncesi ortaya çıkmış ve bu teknolojiyi almak üzere bazı adımlar atılmaya başlanmıştır. Demiryolunun öneminin farkında olan Abdülmecid, odasında Liverpool-Manchester treninin fotoğraflarını bulundurmakta ve ülkede demiryolu yapılmasını arzu etmekteydi. Ayrıca Avrupalı müteşebbislerin Osmanlı topraklarında demiryolu inşa etmek için müracaatları da konunun gündemde kalmasını sağlamaktaydı. Demiryolunun, merkezin taşraya daha iyi hâkim olması, gerektiğinde daha hızlı asker sevk edilmesi, taşranın ürettiği malların merkezi bölgelere daha hızlı taşınması gibi birçok fayda sağlayacağına inanılmaktaydı (Kanberoğlu, 2018: 159) .

Osmanlı topraklarında inşa edilip işletmeye açılan ilk demiryolu, 1856'da faaliyete geçen İskenderiye-Kahire hattı olmuştur. Bu hat Akdeniz'den Kızıldeniz'e inerek Hindistan yolunu kısaltmayı amaçlayan İngilizler tarafından planlanmış ve kendilerine verilen imtiyazla inşa edilmiştir. Rumeli bölgesinde inşa edilen ilk hat 4 Ekim 1860 tarihinde işletmeye açılan Köstence-Çernovada hattı, Anadolu'da hizmete sokulan ilk hat ise 1 Temmuz 1866'da işletmeye açılan İzmir-Aydın hattı olmuştur (Gülsoy, 1994:19, 21). Böylece Osmanlı topraklarında 1851-1866 arasında inşa edilen demiryolu hattı uzunluğu 513 km olmuştur (Kanberoğlu, 2018:160).

Demiryolu, ulaştığı bölgelere sosyal, ekonomik, askeri alanlarda gelişim ve değişimler getirirken bir taraftan da asayiş alanında yeni önlemler alınmasını gerektirmekteydi. Bu hususta yeni dönemin en önemli ihtiyacı, demiryolu hatlarıyla, durak, istasyon, tren, yolcu ve görevlilerin güvenliklerinin sağlanması olmuştur. Bunun yanı sıra ulaşımın daha kolay ve daha hızlı yapılabilir hale gelmesiyle artan insan hareketliliği de asayişin sağlanması açısından dikkate alınması gereken bir konu haline gelmiştir.

Bu yeni döneme uyum sağlamak adına mülki yetkililer ve kolluk yöneticileri polis mevcudunun artırılması için sık sık merkezden talepte bulunmaktaydılar. Örneğin, Hüdavendigar Valisi, 14 Mayıs 1891 tarihinde Sadarete yazdığı yazıda, inşaatı devam eden Ankara demiryolu sebebiyle Hüdavendigar vilayetinin asayişinin önem kazandığını, zikrolunan hat inşaatının İzmit sancağı kısımlarının tamamlandığını, halen Ertuğrul sancağında bulunan Karasu Boğazı ile Eskişehir taraflarında devam ettiğini ifade etmekteydi. Yazının devamında ise hizmete giren hatlarda duraklar açılmakta olduğunu, Aydın-Afyon demiryolunun da Kütahya'nın Uşak kazasından geçerek Karahisar sancağına ulaştığını belirtmekteydi. Vali, yazısının son kısmında, yapımı tamamlanan ve işletmeye açılan hatlarda yolcu yoğunluğu yaşanmakta olduğunu, bu sebeple asayişin sağlanması amacıyla durak ve istasyonlarda polis görevlendirilmesi gerektiğini, fakat Kütahya ve Karahisar sancaklarında görevli polis mevcudunun dört, beş kişiden ibaret olduğunu, vilayet polis mevcudunun yetersizliği sebebiyle diğer sancak ve kazalardan buralara polis tayin edilmesinin de mümkün olmadığını, halen polis görevlendirilmemiş olan duraklarda görevlendirilmek üzere on polis memuru ile iki komiserin istihdamına izin verilmesini talep etmekteydi (BOA.Y.MTV.50/3). Hüdavendigar vilayetinin bu talebi Meclis-i Vükela'da 24 Mayıs 1891 tarihinde görüşülerek kabul edilmişti (BOA.MV.64/69). Ankara demiryolu hattının Eskişehir kazasına ulaşması üzerine Hüdavendigar vilayeti merkeze bir kez daha başvurarak, Eskişehir'in asayiş yönünden öneminin arttığını, polis mevcuduna bir komiser ile on polis memurunun ilave edilmesi gerektiğini bildirmişse de merkezden 29 Mayıs 1892 tarihinde verilen cevapta, vilayet polis mevcudunun yakın tarihte artırıldığı, ayrıca bütçede bu iş için ödenek bulunmadığı ifade edilerek talep reddedilmişti (BOA.DH.MKT.1956/60).

Bu çalışmada XIX. yüzyılın ikinci yarısıyla XX. yüzyıl başlarında Osmanlı demiryollarında alınan asayiş tedbirleri incelenmektedir. Çalışmada ilk olarak demiryollarında alınacak asayiş tedbirleriyle ilgili mevzuat incelenecektir. Devamında ise devletin özellikle Rumeli ve Hicaz bölgelerinde ayrılıkçı hareketlere maruz kaldığı bir dönemde demiryolu hatları, istasyonlar, trenler ve yolcuların ne tür saldırılara maruz kaldığı, bu saldırılara karşı hangi tedbirlerin alındığı, siyasi saldırıların yanı sıra adi suçlar bakımından durumun ne olduğu ortaya koyulmaya çalışılacaktır.

## 1. Demiryollarında Alınacak Asayiş Tedbirleriyle İlgili Mevzuat

Osmanlı topraklarında tren seferlerinin başlamasıyla yolculukların güvenli bir biçimde yapılabilmesi için bir takım asayiş tedbirlerinin alınması gerektiği ortaya çıkmıştı. Demiryolları yeni ortaya çıkan ve kendine has özellikleri olan bir ulaşım türü

olduğu için ülke çapında alınmış olan genel asayiş tedbirlerinin dışında özel bir mevzuat çıkarılması ihtiyacı hâsıl olmuş ve 11 Haziran 1867 tarihinde *Memalik-i Mahrusa Demiryollarının Usul-ü Zabıtasına Dair Nizamname* (Düster 1 / 2: 340-347) ismiyle bir düzenleme yapılmıştır. Dört fasıl ve 22 maddeden oluşan bu nizamnamenin 1. faslında, demiryollarına karşı yapılacak saldırı ve tecavüzlere uygulanacak cezalar belirlenmiştir. Fasılın 1. maddesinde, demiryolunu kasten tahrip edenlerin, tren seferlerine mani olacak surette yola bir şeyler koyanlar ile ne suretle olursa olsun tren seferlerine mani olanların, demiryolu durakları arasında bulunan telgraf haberleşmesini kesenlerin, bu hareketlerinden dolayı bir can kaybı olduğu takdirde idam, yaralananlar olduğu takdirde geçici olarak kürek cezası, herhangi bir zarar ortaya çıkmadığı takdirde ise bir sene ile üç sene arasında hapis ile cezalandırılacakları hükme bağlanmıştır. Fasılın 2. maddesinde, sayılan bu suçların bir örgüt faaliyeti çerçevesinde işlenmesi halinde örgüt lideri ile teşvik veya tertipçilerin, fail gibi cezalandırılacakları ifade edilmiştir. Ayrıca demiryoluna saldıracağından bahisle fidye isteyenlerin bir sene ile üç sene arasında hapse çarptırılacağı belirtilmiştir. Fasılın son maddesinde ise demiryolunda görevli olanlara görev esnasında saldıranlar hakkında ceza kanununda devlet memurlarına görev esnasında saldıranlar için belirlenmiş olan cezaların uygulanacağına işaret edilmiştir (Düster 1/2 :340, 341).

Nizamnamenin 2. faslı demiryollarının korunmasıyla ilgili maddeler içermektedir. Buna göre; şose, köprü, viyadük gibi yapıları bozanlar, demiryolu üzerine toprak vb. malzeme dökenler, demiryolunun iki tarafından demiryoluna tahsis edilmiş olan alanda yapı inşa edenler, demiryoluna 20 arşın mesafe dahiline saman, ot gibi kolay yanan maddeler koyanlar 20 mecdiyeden 5 liraya kadar para cezasına çarptırılacak, ayrıca oluşan zarar tazmin ettirilecekti (Düster1/2 : 342, 343).

Nizamnamenin 3. faslı, demiryolu hizmetlerine tahsis edilen yerlere girme ve trenlere binme kurallarına ayrılmıştır. Buna göre; demiryolu üzerinde bulunan hayvanlar yakalanacak ve hayvanın cinsine göre sahibinden 5 ila 50 kuruş arasında para cezası tahsil edildikten sonra iade edilecektir. Biletsiz yolculara, ödemesi gereken ücretin iki misline kadar para cezası kesilecektir. Sarhoşların, silah taşıyanların, eşyalarının büyüklüğü veya sayısı nedeniyle başkalarına rahatsızlık verecek olanların trene binmeleri yasaktır. Ayrıca, silah taşıyan kişiler istasyonlara geldiklerinde silahlarını boş olarak görevlilere teslim edecekler ve indikleri yerlerde teslim alacaklardır. Ateş alarak yangına sebebiyet vermesi ihtimal dâhilinde olan eşya sahipleri, istasyonlara geldiklerinde görevlilere bilgi vermek zorundaydı. Bu kuralı ihlal edenler 5 lira para cezası ödeyecekleri gibi yangın, patlama vb. bir durumda oluşacak zararı da tazmin edeceklerdir. Nizamname vagonlara fazla yolcu almayı ve yanında köpeği olan yolcuların diğer yolcuların bulunduğu vagonlara girmesini yasaklamakta olup köpek sahipleri kendilerine gösterilecek yerlerde seyahat edeceklerdir. Köpeğiyle yolcu vagonuna binen kişilerden 20 mecdiye para cezasıyla birlikte köpek için de ücret alınacaktır. Alınan para cezalarının yarısı *Eyalet Şose Yollar Sandığına*, diğer yarısı ise demiryolunu işleten şirketin hesabına yatırılacak, şirket bu parayı ihtiyaç sahibi çalışanları için kullanacaktır (Düster,1/2 :343, 346).

Nizamnamenin 4. faslında, demiryolları üzerinde veya trenlerde işlenecek suçları takiple görevli olanlar tanımlanmaktadır. Buna göre; 1. faslında geçen demiryolunu tahrip, tren seferlerine mani olacak surette yola bir şey koymak veya ne suretle olursa olsun tren seferlerine mani olmak, demiryolu durakları arasında bulunan telgraf haberleşmesini kesmek gibi suçlar işlendiğinde durum şirket görevlileri veya teftiş memurları tarafından hat komiserine bildirilecek, komiser mahalli kolluk görevlileriyle birlikte suç mahalline giderek tahkikat yapacaktır. Nizamnamenin 2. faslında geçen şose, köprü, viyadük gibi yapıları bozmak, demiryolu üzerine toprak vb. malzemeler koymak, demiryolunun iki tarafından demiryoluna tahsis edilmiş olan alanda yapı yapmak, demiryoluna 20 arşın mesafe dahiline saman, ot gibi malzemeler koymak gibi suçlar işlendiğinde teftiş memurunun haber vermesi üzerine hat komiseri tarafından tahkikat gerçekleştirilecekti. 3. faslında geçen suçlar işlendiğinde ise tahkikatı teftiş memuru yapacaktı (Düster,1/2 :346, 347).

Nizamnamenin 22. maddesinde demiryollarında meydana gelecek her türlü suçu takip etmekle görevli olmak üzere yola çıkarılacak her bir trende veyahut her bir durakta komiserlerin emrinde görev yapmak üzere birer *teftiş memuru* görevlendirileceği dile getirilmişti (Düster,1/2: 347). Nizamnamede geçen *teftiş memuru* ve *komiser* tabirlerinin üzerinde kısaca durmakta yarar vardır. *Teftiş memurluğu*, 20 Mart 1845 tarihinde kurulup çok geçmeden kapatılan polis teşkilatının görevlerini ifa etmek üzere 1867'de hayata geçirilen teşkilattir. Mülki idarenin emrinde görev yapan bu teşkilata istihbarat alanında yüklenen önemli görevlerin yanı sıra adli, idari, siyasi kolluk ve belediye zabıtası görevleri de verilmişti. Teftiş memurluğu teşkilatı kurularak görevleri belirlenmiş olmasına rağmen kısa bir süre sonra kapatılmış, görevleri Zaptiye Müşiriyetine verilmişti (Alyot, 2018: 178-180). Zaptiye Müşiriyetinin 3 Aralık 1879 tarihinde Zaptiye Nezaretine dönüştürülerek görevlerinin ülkenin her yerinde yeniden kurulmaya başlanan polis teşkilatını idare etmek olarak belirlenmesiyle (Alyot, 2018: 182) demiryolları nizamnamesinde teftiş memurlarına verilen görevler polisler tarafından deruhte edilmiştir. Bu durumu Emniyet-i Umumiye Müdüriyetinin yazışmalarından da takip etmek mümkündür. Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti tarafından Beyrut, Suriye ve Halep vilayetlerine 3 Nisan 1912 tarihinde yazılan ve trenlerde görevli polislerin daha dikkatli görev yapmaları talimatı verilen yazıda,

*“demiryollarında zuhur idecek ceraim ile hilaf-ı usul hareket hakkında takibat ve tahkikat icrası için katarlarda veyahut duraklarda komiserlerin emrinde olmak üzere birer teftiş memuru bulundurulacak bu memurun şahid olduğu vukuati ve tahkik ittiği tüm hususları derhal komiserine bildireceği, Demiryolları*

*Usul-ü Zabitasına dair olan nizamnamenin 22. maddesi iktizasından bulunduğu ve teftiş memurlarından maksat elyevm bunların makamına kaim olan polis memurunu olduğu cihetle öteden berü katarlara polis memuru görevlendirile gelmekte ise de....”* denilerek nizamnamede geçen teftiş memuru tabirinden polisin anlaşılması gerektiği açıkça ifade edilmişti (BOA.DH.EUM.THR.75/39).

*Memalik-i Mahrusa Demiryollarının Usul-ü Zabitasına Dair Nizamname'nin 22. maddesinde trenlerde görev yapacak teftiş memurlarının komiserlerin emrinde olacakları belirtilmiştir (Düstur, 1/2, :347). Burada komiser tabiriyle polis teşkilatının hiyerarşik yapısında bulunan komiserler değil trenlerde bulunan komiser unvanlı görevliler kastedilmektedir. Osmanlı demiryollarının inşa veya işletmeleri özel şirketlere devredilse bile devlet, şirket bünyesinde görev yaparak iş süreçlerini takip etmek üzere, memur statüsünde komiserler tayin etmekteydi. İzmir-Kasaba demiryolunun inşası için Edward Price ile 4 Temmuz 1863 tarihinde yapılan sözleşmeye, inşaat ve diğer işleri kontrol etmek üzere mühendis ve komiser tayin edileceği maddesi de konulmuştu. Komiserlerin görevleriyle ilgili çıkarılan talimatta, inşa sürecinde, hatların geçeceği yerler ile istasyonlarda uygulanacak mimariyi belirleme, hattın geçeceği güzergâhta satın alınacak arazilere harcanan meblağı kayıt altına alma, inşa sırasında çıkan eski eserleri muhafaza gibi görevler verilmişti. İşletme sürecinde ise yolcu ve eşya için alınan ücretlerin devletin belirlediği ücretle uyumlu olmasına dikkat etme, nakledilecek eşyaları kayıt altına alarak ulaştığı yerde sahibine teslim etme, taşınan yolcu ve eşya miktarı ile demiryolunun işletilmesi için yapılan masraf ve elde edilen gelirin kaydını tutma gibi görevler belirlenmişti (Kolay, 2011: 10-21). Bu haliyle komiserler, özel şirketin işlettiği trenlerde devleti temsil etmekte olup teftiş memurlarının (polislerin) amiri durumunda olmaları hatta kendilerine de demiryolu ve trenlerde meydana gelecek suçların takibatında görev verilmiş olması dolayısıyla trenlerdeki asayişten de sorumluydular.*

Osmanlı topraklarında demiryollarının faaliyete geçmesi üzerine, alınması gereken asayiş tedbirleriyle ilgili bir nizamname çıkarılmış olmasına rağmen 1900'lü yılların başlarından itibaren Rumeli bölgesinde artan ve sıklıkla demiryolları ile trenleri de hedef alan Bulgar komitalarının saldırıları üzerine yeni tedbirler alınması gündeme gelmiştir. Bu aşamada Meclis-i Vükela, Sadaret, Adliye Nezareti, Şura-yı Devlet arasında yapılan bir dizi yazışma sonucunda yukarıda bahsedilen nizamnamenin 2. maddesine eklenmek üzere bir layiha hazırlanmış ve 15 Ağustos 1905 tarihinde çıkan irade-i seniyye ile kesinleşmiştir. Buna göre; *Memalik-i Mahrusa Demiryollarının Usul-ü Zabitasına Dair Nizamname'nin 2. maddesinde bahsedilen örgütü veya üyelerinden birisini, bilerek gizleyen veya yiyecek, içecek veren, suçta kullanmak üzere alet, edevat ve yatacak yer tedarik eden veya kılavuzluk yapanlar, suçlarının derecesine göre kürek cezasına çarptırılacaklardır. Bu gibi kişilerin mevcudiyetini öğrenip de haber vermeyenler üç aydan altı aya kadar hapisle cezalandırılacaktır. Bu iradeye göre, demiryolları güzergâhında bulunan köy ve kasabaların muhtar ve ihtiyar heyeti üyeleriyle köy bekçileri, demiryollarının kendilerine gösterilen kısmının muhafazasıyla görevli sayılmaktaydı. Bu görevlerinde gösterecekleri ihmâl sonucunda demiryolları eşkiya tarafından tahrip edildiği takdirde bu kişiler altı aydan bir buçuk seneye kadar hapis cezasına çarptırılacaktır (BOA.MV.109/115; BOA.ŞD.2746/55; BOA.İ.KAN 4/5; DH.MKT.2609/29; Düstur 1/8 , s. 294).*

Demiryollarında asayişin sağlanmasıyla ilgili bir düzenleme de Birinci Dünya Savaşı yıllarında yapılmıştır. Bu düzenleme, Takvim-i Vekayi'de 9 Temmuz 1915 tarihinde, *Hudud Kapularıyla Demiryolu Muvakkıflarında ve İskelelerde Emniyet Müfettişliği Teşkilat ve Vezaifi Hakkında Nizamname* ismiyle yayınlanmıştır. İsminden de anlaşılacağı üzere bu nizamname sadece demiryollarıyla ilgili olmayıp hudut kapıları ve iskeleleri de içine almaktadır (Düstur 2/7 s. 639; BOA.MV. 241/17). Bu nizamname ile kurulan *Emniyet Müfettişliği* kurumu doğrudan doğruya Dâhiliye Nezaretine bağlı olup görevi Pasaport Kanunu hükümlerini ifa ve yolcuların durumlarını tetkik olarak belirlenmiş olup aynı zamanda buldukları mıntıkanın asayişinden de sorumlu tutulmaktaydı. Müfettişler sorumlu oldukları hudut kapıları, demiryolu istasyonları ve iskelelerde meydana gelen suçlara müdahale ederek suçun taraflarını yerel kolluğa teslim edeceklerdi. Bu nizamnamenin demiryollarını ilgilendiren bir başka yönü ise 1867 tarihli nizamnameden farklı olarak, trenlerde görevlendirilen her rütbeden polisin artık Emniyet Müfettişliklerine bağlı olarak görev yapacak olmasıydı (Düstur 2/7 : 639).

## **2. Demiryolu Güzergâhında Alınan Asayiş Tedbirleri**

Osmanlı demiryolu hatları birçok bölgede ayrılıkçı grupların hedefi olmuştur. Osmanlı Devleti ise bu saldırıların önüne geçmek adına bir takım tedbirler almıştır. Güzergâhta bulunan istasyonlar da tedbir alınması gereken öncelikli yerler arasında olduğundan buralarda da güvenlik kuvvetleri görevlendirilmiş ve yolcuların güvenlikleri sağlanmaya çalışılmıştır.

### **2.1. Demiryolu Hatlarında Alınan Asayiş Tedbirleri**

Rumeli demiryollarının başlangıç hattı olan Yedikule-Küçükçekmece hattı 4 Ocak 1871 tarihinde açılmıştı. Yedikule, Bakırköy, Yeşilköy ve Küçükçekmece istasyonlarından oluşan hat İstanbul halkından büyük bir ilgi görmüştü. Bu hat İstanbul'un sosyal hayatında da bir takım değişiklikler yapmış olup Marmara Denizi kıyısından ev alan insanlar sabah trenle işlerine gitmeye akşam yine trenle evlerine dönmeye başlamışlardı (Engin, 1993: 66, 67). Yedikule sur dışından Küçükçekmece'ye kadar olan bu hattın korunması amacıyla hat güzergâhında 24 saat esasına göre görev yapacak polis

ve komiserler görevlendirilmiş, bu görevlilerin istirahat saatlerini geçirmeleri için de güzergâhta 19 adet baraka inşa edilmişti (BOA.ZB.375/20). Bu barakaların kullanılmayacak kadar eskimesi üzerine Ağustos 1906'da yeniden yapılması gündeme geldiğinde yeni yapılacak barakaların üç metre eninde ve üç metre boyunda yapılarak öncekilerden daha geniş olmaları planlanmıştı (BOA.ZB.374/70). Bu ölçüler göz önüne alındığında yapılan ilk barakaların oldukça dar oldukları anlaşılmaktadır. Bu 19 barakanın yeniden inşa edilmesi için 6 Ocak 1908 tarihinde irade çıkmıştı (BOA.DH.MKT.1177/13).

Rumeli demiryolu hattı ilerledikçe hat boyunda karakollar kurulmaya devam edilmiştir. Fakat hattın ilerlemesiyle polis mevcudunun yetersiz kalması veya şehirlerden uzaklaştıkça risklerin değişmesi sebebiyle bu karakollarda sadece polisler değil bir kısmında süvari veya piyade askerlerin (BOA.DH.MKT.1916/29; BOA.ZB.7/11) bir kısmında jandarmaların (BOA.DH.MKT.1872/93; BOA.DH.ŞFR.277/121; BOA.DH.TMIK.S.36/62) bir kısmında ise yine polislerin (BOA.DH.TMIK.M.49/12) görev yaptıklarına şahit olunmaktadır. Örneğin, Ocak 1892'de Cisir-i Mustafapaşa ile İstanbul arasında toplam maliyeti 758.000 kuruş civarında olacağı hesaplanan 35 adet karakol binası yapılmasına karar verilmişti. Bu karakollardan 23'ü Şarki Rumeli hattı imtiyaz noktasından Çerkezköy'e, 12'si ise Çerkezköy'den İstanbul'a kadar olan hat üzerinde yapılacaktı. Bu karakollardan bazıları süvari, bazıları ise piyade askerler için planlanmıştı (BOA.DH.MKT.1916/29). 1894 yılına gelindiğinde, planlanan bu karakollardan 17'si ahalinin yardımıyla inşa edilmişti. Sadaretin 21 Mart 1894 tarihinde Maliye Nezaretine yazdığı yazıda, geriye kalan 18 karakolun inşasına da ahalinin yardım edeceği ifade edildikten sonra, geriye kalan 90.000 kuruşun gönderilmesi emri verilmekteydi (BOA.BEO.376/28161).

II. Abdülhamid, demiryolu hattı üzerinde karakol binaları inşa edilmesiyle yakından ilgilenmiştir. Örneğin, Selanik-Üsküp hattındaki Komeniçe ve Demirkapı istasyonları arasında, 33.000 kuruşa mal olacak ve toplam otuz jandarmanın görev yapacağı üç karakolun inşası için 30 Eylül 1891'de (BOA.DH.MKT.1872/93), İstanbul-Selanik hattının Edirne vilayeti dahilinde bulunan kısmının muhafazası amacıyla, mevcut karakollara ilave olarak 14 piyade, 4 süvari karakolunun inşa edilmesi için 11 Kasım 1897'de (BOA.İ.AS.22/56), Küçükçekmece'den Çerkezköy'e kadar olan hattın muhafazasıyla görevli Çatalca Topçu Alayının kullanması için gerekli olan 6 karakolun inşası için ise 30 Ağustos 1903'te irade-i seniyye çıkarmıştı (BOA.İ.HUS.109/32).

Hattın muhafazasında görevli askerler için karakollar inşa edilmesine rağmen göreve başlamak için karakol inşaatlarının bitmesi beklenmemekte, askerler geçici çözümlerle hemen göreve başlatılmaktaydı. Örneğin, 1892'de Cisir-i Mustafapaşa ile İstanbul arasında inşasına karar verilen 35 karakol binası bitinceye kadar askerler, demiryolu hattına yakın köylerde ikamet ettirilmişti (BOA.DH.MKT.1916/29). Yine Selanik vilayetindeki demiryolu hatlarının muhafazasında görevli jandarmaların ikametleri için her biri 1316,5 kuruş maliyeti olan 53 barakanın inşası için 27 Ekim 1901 tarihinde irade çıkmış (BOA.İ.AS.38/6; BOA.BEO.1990/149245) bir gün sonra ise askerlerin hemen görevlerine başlayabilmeleri amacıyla toplam maliyeti 12.479 kuruş tutan 37 adet çadırın satın alınması kararı verilmişti (BOA.İ.AS.38/12). Askerlerin çadırlarda kalmasına bir kez de Çatalca Topçu Alayı'nda rastlanmaktadır. Küçükçekmece-Çerkezköy hattı üzerinde altı karakolun yapılması için 30 Ağustos 1903'te irade-i seniyye çıkmış (BOA.İ.HUS.109/32) Eylül 1903'te, yağmur ve soğukların başlamasına rağmen ilgili alay çadırlarda görevine başlamıştı (BOA.Y.PRK.ASK.204/61).

Demiryolu hatları üzerinde karakollar kurmanın yanı sıra önceden bölgede konuşlu bulunan askeri birliklerden de faydalanılmaktaydı. Örneğin, 6 Ağustos 1904 itibariyle Üsküp sınırlarındaki hattın korunması 36. Alayın 4. Taburunun iki bölüğüne verilirken, Üsküp'e bağlı bir kaza olan Köprülü sınırlarındaki hattın korunması aynı taburun diğer iki bölüğüne verilmişti (BOA.Y.PRK.ASK.222/51; BOA.Y.MTV.262/151).

Toplam uzunluğu 1.279 km olan Rumeli demiryollarının (Engin, 1993: 110) güvenliğini sağlamak için çok sayıda askeri personele ve yüksek bir bütçeye ihtiyaç duyulmaktaydı. Öyle ki 4 Ekim 1904 tarihi itibariyle Rumeli Demiryollarının Selanik vilayeti sınırlarındaki kısmının korunması için 922 piyade, 5. Fırka mıntikasındaki kısmının muhafazası için 582 piyade, Manastır hattının muhafazası için 1152 piyade, Selanik iltisak hattı için 1400 piyade ve 34 süvari görevlendirilmişti. Bu haliyle Rumeli demiryolu hattının korunması için 9. ve 5. Fırkalar, Kolordu ve Selanik mıntikası kıtalarından 4.056 piyade ve 34 süvari görevlendirilmişti (BOA.Y.PRK.ASK.222/51). Rumeli demiryollarının korunması amacıyla bu kadar yüksek sayıda personel görevlendirmenin yanı sıra 1904 yılı itibariyle yıllık 50.000 lira da masraf yapılmaktaydı (BOA.TFR.I.AS.19/1854).

Bulgar komitacılarının demiryolu hatlarına yaptıkları saldırılar sebebiyle zaten riskli olan tren seferleri geceleri daha da riskli hale gelmekteydi. Edirne Valiliği, 27 Ağustos 1903 tarihinde Sadarete yazdığı yazıda, son günlerde artan Bulgar komitacılık olayları sebebiyle vilayet sınırları dâhilinde geceleri sefer yapan trenlerin gündüze kaydırılması gerektiğini bildirmekteydi. Hatta demiryolunu işleten şirket, sefer saatlerinde bir takım düzenlemeler yaparak Edirne vilayeti dahilinde gece tren seferi yapmamaya başlamıştı (BOA.BEO.2154/161545). Fakat 30 Ağustos 1903 tarihinde Sadareten Ticaret ve Nafia Nazırı ile Edirne Valiliğine yazılan yazıda tren seferlerinin önceden olduğu gibi geceleri de devam etmesinin padişahın emri olduğu belirtilerek, demiryolu hatlarının her türlü saldırıdan korunmasının devlet menfaatleri gereği olduğu vurgulanmış ve gerekli tedbirlerin alınması emri verilmişti (BOA.BEO.2156/161644).

Rumeli demiryollarını işleten şirket 1 Aralık 1904 tarihinden itibaren Niş-Selanik arasında seferler yapmaya başlamıştı. Bu seferlerin Köprülü-Selanik arasındaki kısmı geceye denk geldiğinden şirket, güvenlikle ilgili taleplerini 14 Aralık 1904 tarihinde yetkililere iletti. Şirket talebinde hattın muhafazasında görevli askerlerin kilometre taksimiyle konuşlandırılarak devamlı devriyeler yaptırılmasını, köprülere asker yerleştirilmesini, menfez vb. yerlerin devamlı olarak kontrol altında tutulmasını talep etmekteydi (BOA.TFR.I.AS.19/1854). Taleplerin ulaştığı Üçüncü Ordu Müşiriyeti 8 Ocak 1905 tarihinde Rumeli Vilayati Şahanesi Müfettiş-i Umumiğine verdiği cevapta hat boyunda gerekli her türlü tedbirin zaten devam ettirilmekte olduğunu belirtmişti. Müşiriyet yazısının devamında, Selanik Hattı Müfettişi Erkan-ı Harbiye Kolağası Sabri Efendi'nin konuyla ilgili hazırladığı rapordan, trenlerin gece de sefer yapmalarında -pusu kurarak büyük bir kuvvetle saldırılması hariç olmak üzere- herhangi bir riskin bulunmadığının anlaşıldığını bildirmekteydi. Ayrıca geceleri sefer yapacak trenlerden önce, bir kılavuz lokomotif gönderilmesinin faydalı olacağı belirtildikten sonra bu işin masrafı olan yıllık 800 liranın da şirket tarafından karşılanması gerektiği ifade edilmişti (BOA.TFR.I.AS.19/1854).

Çalışmanın mevzuat bölümünde, Rumeli bölgesindeki demiryolu hatlarını Bulgar komitalarının saldırılarından korumak adına hat güzergâhındaki köylerin muhtar ve ihtiyar heyeti üyeleriyle köy bekçilerine kendi köylerinden geçen hattın korunmasında sorumluluk yüklendiği açıklanmıştı. Yapılan düzenlemeye göre, gösterecekleri ihmal sonucunda, eşkiya tarafından demiryolları tahrip edildiği takdirde bu kişiler altı aydan bir buçuk seneye kadar hapse çarptırılacaklardı. Seraskerlikten gelen talep üzerine mevzuata konulan bu maddenin (BOA.BEO.1986/148888) uygulandığına dair arşivde herhangi bir belgeye rastlanmaması bu hükmün uygulanmadığını düşündürmektedir. Bu hükmün mevzuata konulması öncesinde konunun görüldüğü Meclis-i Vükela'da, ilgili hükmün Bulgar komitacılarına yardım etmelerinden şüphelenilen Bulgar köyleri için konulacağı, fakat bu hususa mevzuatta yer verilemeyeceği için hükmün demiryolu güzergâhında bulunan tüm köyleri kapsayacak şekilde düzenleneceği, yetkililerin bu durumu göz önünde tutarak kendilerinden ihanet beklenmeyen köylülerin bu madde dolayısıyla rahatsız edilmemesi gerektiği şeklindeki kayıtlar (BOA.MV.109/115) bu maddenin uygulamaya geçmemesinin sebeplerinden olmalıdır.

Demiryolu hatlarında alınan tüm tedbirlere rağmen özellikle Rumeli ve Hicaz bölgelerinde sık sık saldırılar vuku bulmuştur. Kolluk güçleri bu saldırılardan bir kısmını daha hazırlık aşamasındayken önlerken bir kısmının failerini saldırıdan sonra yakalayarak adli makamlara teslim etmiş, bazı saldırıların faileri ise tespit edilememiştir. Bu cümleden olmak üzere, Bulgar eşkiyası Kasım 1902'de Kosova vilayetinde tren hatlarını tahrip etmek için harekete geçmiş, hattı korumakla görevli olan askerlerin haber alması üzerine on bir komitacı saldırıyı gerçekleştiremeden suç aletleriyle birlikte yakalanarak Köprülü kazasında adli makamlara teslim edilmiştir (BOA.DH.MKT.611/50). Şubat 1912' de Kumanova civarında hatta bomba koyanlar saldırıdan sonra yakalanmışlardır (BOA.BEO.4010/300690). 10 Temmuz 1904 tarihinde ise Üsküp'ten Selanik'e giden Şark Demiryolları treni Ahmedova ile Karasula istasyonları arasındayken, hattın muhafazasına memur olup trene işaret vermek üzere 67. km'de beklemekte olan asker ve tren şirketi görevlisi üzerine Bulgar eşkiyası tarafından silahla ateş edilmiş, asker ve şirket görevlisi ağır şekilde yaralanmış, buna rağmen tren herhangi bir hasara uğramaksızın Selanik'e ulaşmıştır (BOA.TFR.I.SL.45/4428). Ertesi gün Selanik'ten Üsküp'e hareket eden tren Ahmedova istasyonuna ulaşmışsa da hattın ileri kısımlarına Bulgar eşkiyası tarafından bomba konulduğunun hat bekçileri tarafından tespit edilmesi üzerine bir müddet Ahmedova istasyonunda bekletilmiş, hattın temizlenmesiyle yoluna devam edebilmiştir (BOA.TFR.I.SL.45/4428). Yine Köprülü kazasında, 20 Nisan 1906 tarihinde devriyeler, istasyona 600 metre uzaklıkta ve raylara 1,5 metre mesafede bir bomba bulmuşlardı. Bombanın üzerindeki paslar birkaç yıl evvel konulmuş olabileceğini göstermekteydi. Yapılan tahkikata rağmen bombayı koyanlar bulunamamıştır (BOA.TFR.I.KV.125/12412). 10 Temmuz 1904 günü ise Edirne-İstanbul hattının Edirne vilayeti sınırlarında kalan kısmındaki bir köprünün yakınına konulan bomba, trenin geçişi sırasında patlamış ve köprü tahrip olmuştur. O sırada geçmekte olan 21 numaralı tren raydan çıkmış ve arkada bulunan eşya yüklü vagonlar birbirleri üzerine geçmişler ve epeyce hasar oluşmuştur. Olayda bir kişi yaralanmış, can kaybı meydana gelmemiştir (BOA.TFR.I.SL.45/4428).

Rumeli bölgesinde olduğu gibi Anadolu ve Hicaz bölgelerindeki demiryollarına da saldırılar olmakta, dolayısıyla bu bölgelerde de bir takım tedbirlerin alınması gerekmektedir. Anadolu demiryolunun peyderpey ilerlemeye başlamasıyla hattın Ermenilerin saldırıları başta olmak üzere her türlü saldırıdan korunması amacıyla bir tabur nizamiye askeri ile iki süvari bölüğü İzmit'te görevlendirilmişti (26 Eylül 1891). Hattın ilerlemesi üzerine süvari bölüklerinden biriyle, taburun bir bölüğü Eskişehir istikametine kaydırılmıştı (BOA.Y.PRK.ASK.76/9). Eskişehir-Ankara arasındaki demiryolu hattının muhafazası için ise daha inşaat devam ederken iki bölük asker görevlendirilmesi için irade-i seniyye çıkmıştı (Ekim 1891) (BOA.DH.ŞFR.151/63). 1896 yılına gelindiğinde ise sadece Eskişehir ve Bozüyük civarlarındaki demiryolu hatlarının muhafazası için dört bölük süvari askeri görevlendirilmişti (BOA.Y.MTV.136/108).

Anadolu demiryolu hattının Hüdavendigâr vilayeti sınırlarında bulunan kısımlarında bir takım tedbirler alınmasına rağmen zaman içerisinde hattın uzamasıyla yeni ihtiyaçlar da doğmaktaydı. Hüdavendigâr vilayetinin 18 Mayıs 1903 tarihinde Sadarete yazdığı yazıya göre, vilayet sınırlarındaki hattın korunmasıyla ilgili ihtiyaçlar şöyleydi: Ertuğrul mutasarrıflığında zaptiye mevcudu yetersiz olup Eskişehir ve Bozüyük'te bulunan ve hattın muhafazasında görevli olan askeri birliklere Ertuğrul bölgesindeki hatların muhafazası görevinin de verilmesi icap etmekteydi (BOA.BEO.2071/155304). Kütahya

mutasarrıflığında da zaptiye mevcudu yetersiz olduğundan takviye edilmesi gerekmektedir. Ayrıca asayişini sağlamak üzere trenlere binmeleri gereken müfreze yüzbaşısına, Eskişehir zaptiye yüzbaşısına, polis komiserine ve iki polise şirket tarafından paso verilmesi şarttı (BOA.BEO.2071/155304). Karahisar mutasarrıflığı sınırlarında bulunan sekiz istasyona ise birer ikişer zaptiye görevlendirilmesi, ayrıca seyyar bir zaptiye müfrezesi oluşturulması gerekmektedir (BOA.BEO.2071/155304).

Alaşehir-Afyon hattının inşası sırasında farklı milletlerden çok sayıda yabancıların çalışıyor olması işçiler arasında birtakım asayiş sorunlarına sebep olmaktadır. Bu soruna yerli ahali ile işçiler ve şirket arasındaki sorunlar da eklendiğinde sıkıntılı bir durum ortaya çıkmaktaydı. Aydın vilayetinin, asayişin sağlanması amacıyla hat güzergâhında yeterince asker görevlendirilmesi ayrıca on polisin de askerlere ilave edilmesi gerektiği kararı üzerine Eskişehir bölgesindeki demiryolu hattını korumakla görevli dört bölük süvari askerinden bir bölüğü bu bölgeye gönderilmişti (1896) (Kolay, 2011: 180, 184; BOA.Y.MTV.136/108).

Alaşehir-Afyon hattındaki bu sıkıntılar hattın işletmeye açılması sonrasında da ahali ve işletici şirket arasında devam etmişti. 1898 yılı bahar aylarında hattın Hüdavendigar vilayeti sınırlarındaki kısımlarında, hat üzerine taş, kum gibi malzemeler dökülmesi, hatta zarar verilmesi gibi tren seferlerinin yapılmasını zora sokan olaylar meydana gelmesi üzerine hattı işleten şirket hazırladığı bir raporu Ticaret ve Nafia Nezaretine göndererek, bu olayların devam etmesi halinde seferlerin aksayabileceğini ifade etmişti. Neticede Hüdavendigar Vilayetine gerekli tedbirlerin alınması talimatı verilmiş, şirkete de seferlere devam edebileceği bildirilmişti (Kolay, 2011: 194, 195).

Konya vilayetinde 1 Haziran 1917 itibarıyla demiryolu hatlarının muhafazası için bir jandarma taburu bulunmaktaydı. Bu tabur Niğde livasındaki hatların muhafazasından da sorumluydu (BOA.DH.ŞFR.555/71). Aynı dönemde Ankara vilayetinde demiryolu hatlarının muhafazasında görevli jandarma birliği bulunmamakta olup bu görev jandarma dışındaki bir kıta askere verilmişti (BOA.DH.ŞFR.555/94).

Hicaz demiryolunun Medine'ye yaklaşması üzerine bölgede yaşayan bedeviler, saldırılar düzenlemeye başlamışlardı. Bu kişiler, Mekke ve Medine'ye gelen hacıları taşıma ve koruma karşılığında önemli miktarda para kazanmaktaydılar. Demiryolunun işlemeye başlamasıyla bu gelirlerini kaybetmelerinden, ayrıca demiryolu sayesinde Hicaz bölgesinde merkezi otoritenin güçlenmesiyle kendilerine vergi ve askerlik mecburiyeti gelmesinden endişelenmekteydiler (Gülsoy, 1994: 134, 135).

Demiryolu hattını bedevi saldırılarından korumak amacıyla şeyhlerine maaş bağlanmış ve inşaat ilerledikçe yeni tedbirler alınmıştı. Tedbirler kapsamında görevlendirilen 5.000 asker, saldırıları önlemeye yeterli gelmemiştir. Başlangıçta hattın yapımına yönelik olan saldırılar zamanla hatta görevli askerleri de hedef almaya başlamıştır. Haziran 1908'de hattın korunmasında görevli asker sayısı 15.000'in üzerine çıkarılmıştır. Demiryolu Medine'ye yaklaştıkça saldırıların dozu da artmıştır. Haziran 1908'de bölgedeki demiryolu karşıtı bütün kabileler birlikte hareket etmeye karar vererek artık daha büyük kuvvetlerle saldırılar düzenlemeye başlamışlardır. Osmanlı kuvvetlerinin püskürtmesine rağmen saldırıların devam etmesi, devleti bedevi şeyhleriyle görüşmeye mecbur bırakmıştır. Abdurrahman ve Muhammed Fazıl Paşaların Medine'de kabile şeyhleriyle yaptıkları böyle bir görüşmeden sonuç alınamamıştır. Görüşmelerin olumsuz neticelenmesi üzerine hat üzerinde alınan tedbirler artırılmış, inşaatta çalışan tüm kişiler korumaya alınmış ve inşaatta çalışan tabur erlerine de silah dağıtılmıştır. Buna karşın bedeviler de taktik değiştirerek gerilla usulü saldırılara başlamışlardır. Temmuz 1908'de düzenledikleri bir gece baskınında üç yüz Osmanlı askerini şehit etmişlerdir. Fakat tüm bu saldırılar hattın Medine'ye ulaşmasını engelleyememiş, 1 Eylül 1908 tarihinde yapılan bir törenle Hicaz demiryolu bütünüyle hizmete açılmıştır (Gülsoy, 1994: 135, 136).

Hicaz demiryolunun 1 Eylül 1908 tarihinde seferlere başlamasıyla, bedeviler saldırılarını daha da yoğunlaştırmıştır. Bu saldırılar genellikle El-Ula ile Medine arasında olmaktadır (Çetin, 2009: 69). Bedeviler Hicaz Demiryolunun Mekke ve Cidde'ye uzatılmasını önlemek amacıyla saldırılarına 1909'da da devam ettiler. Devam eden saldırılar mevcut hattaki seferleri de tehlikeye sokuyordu (Gülsoy, 1994: 136).

Dâhiliye Nezareti, 3 Mart 1909 tarihinde Sadarete yazdığı yazıda, Hicaz bölgesindeki demiryolu hatlarına yapılan saldırıların gittikçe endişe verici bir boyuta eriştiğini, bölgedeki askeri tedbirlerin artırılması gerektiğini bildirdiyordu (BOA.DH.MKT.2755/96). Bu durumda Osmanlı hükümeti bedevilerle anlaşmaktan başka çare kalmadığını düşünerek Mekke Şerifi Hüseyin ve Medine Muhafızı Bahri Paşa'yı uzlaşma sağlamak üzere görevlendirmiştir. Yapılan görüşmelerde şeyhler Hicaz demiryolu sebebiyle uğradıkları zararları dile getirmişler, yapılan anlaşmada, bedevilere eskiden olduğu gibi Hicaz demiryoluna saldırmamaları karşılığında maaş verilmesine devam edilmesi ve demiryolunun uzatılmasına ara verilmesi kararına varılmıştır. Böylelikle Hicaz isyanına kadar bölgede geçici bir barış havası oluşmuştur (Gülsoy, 1994: 136-138).

Hicaz demiryolu, Şerif Hüseyin'in İngiltere ve Fransa destekli isyanı sırasında da hedef olmaya devam etmiştir. Adı geçen ülkeler tarafından Arap isyancılara verilen görevlerden birisi Hicaz demiryolunu tahrip ederek Türk kuvvetlerinin lojistik

hizmetlerini sekteye uğratmaktır (Kartal, 2011: 513, 514). Hicaz isyanı üzerine Osmanlı Devleti Hicaz demiryolunun Hediye-Şam bölümünün muhafazasını 1.Müretteb Kuvvetler Komutanı Mersinli Cemal Paşa'nın emrindeki birliklere vermiştir. Daha sonra 2. Müretteb Kuvvetler adıyla yeni bir birlik daha kurularak demiryolunun bir kısmının muhafazası da bu kuvvete verilmiştir. İlerleyen süreçte Şam-Medine demiryolu hattının korunması amacıyla görevlendirilen asker sayısı 4. Ordudan gönderilen takviyelerle birlikte 25.000'i bulmuştur. Bedevi saldırılarını organize eden İngiliz ajanı Lawrence demiryolu hatlarının tahribine özel önem atfetmiştir. Demiryollarına yapılan saldırılarla bir taraftan Medine'ye ikmal yapılmasının önü kesilmekte bir taraftan da hattı korumakla görevlendirilen birliklerin başka cephelere sevkinin önüne geçilmekteydi. Hicaz demiryolu hattının bütünüyle savunulması imkânsız olduğundan isyancılar hatta büyük zararlar vermekteydiler. Sadece demiryolu hattı değil trenler de asilerin hedefi olmaktadır. Bu saldırılar sonucunda 1918'de Şam-Medine arasında tren seferlerinin yapılması oldukça zorlaşmıştı. Nitekim 26 Mart 1918 günü gelen posta treninden sonra Medine'ye tren gelememiş, Medine'den kalkan son tren ise Tebük'ten kuzeye geçememiştir (Gülsoy, 1994: 229-233).

Demiryolu hatları sadece siyasi amaçlarla yapılan saldırılardan değil zaman zaman adi suçlardan da etkilenmekteydi. Örneğin, 2 Ocak 1911 tarihinde Dâhiliye Nezaretinden Edirne Valiliğine yazılan yazıda, Kuleliburgaz tren köprüleri civarında bir kısım insanların toplanarak eğlenme amaçlı silah attıkları, bu durumun demiryolunun güvenliğini tehlikeye attığı, gerekli tedbirlerin alınması gerektiği ifade edilmekteydi (BOA.DH.H.3/9). Rumeli bölgesindeki demiryolları çevresinde silah atılması padişaha kadar ulaşmış olup gereken tedbirlerin alınmasıyla ilgili irade-i seniyye çıkarılmıştır (BOA.DH.MKT.1996/26).

Hat boyundaki sıkıntılardan birisi de trenlere taş atılmasıydı. Dâhiliye Nezareti 29 Ağustos 1892 tarihinde Nafia ve Ticaret Nezaretine yazdığı yazıda Avrupa trenine Hadımköy'de taş atan iki çocuğun yakalanarak adli makamlara teslim edildiğini bildirmekteydi (BOA.DH.MKT.1996/26). Trenlere taş atan çocuklar hakkında her zaman adli işlem yapılmamakta, bazen de Ocak 1902'de Anadolu Demiryolu işletmesinin Yeldeğirmeni mevkiinde trene taş atan çocuklar örneğinde olduğu gibi ebeveynlerine tenbihat yapılmakla yetinilmekteydi (BOA.ZB.361/68).

Demiryolu hatlarına çevre köylülerden de bazı tecavüzlerin yapıldığına şahit olunmaktadır. Örneğin, Dâhiliye Nezareti, Suriye Valiliğine, 24 Nisan 1900 tarihinde yazdığı yazıda, Beyrut-Şam demiryolu hattında bulunan Vadi'ülacem kazasına tabi Besime köyü halkından bir kısmının, hatta görevli işçilerin üzerine silahla hücum ederek darp ettiklerini, hatta bulunan işçi vagonunu -muhtemelen hattın tamir ve bakımında kullanılan- odun naklinde kullanmak amacıyla gasp ettiklerini, vagonu bir hayli sürükledikten sonra hat üzerinde bırakarak firar ettiklerini, hat üzerinde sefer yapan 202 numaralı trenin bu vagona çarparak kaza yaptığını, bu durumun yolcu ve görevlilerin hayatını riske attığını bildirdikten sonra gerekli tedbirlerin alınması emrini verilmekteydi (BOA.DH.MKT.2335/131).

Demiryolu hatlarıyla trenlere yapılan saldırılar II.Abdülhamid tarafından da yakından takip edilerek ilgililere gerekli emirler verilmekteydi. Örneğin, Yıldız Sarayından 14 Aralık 1902 tarihinde Dâhiliye Nezareti, Ticaret ve Nafia Nezareti ile Seraskerliğe yazılan yazıda, Rumeli bölgesinde Osmanlı askerleriyle çarpışmaya giren Bulgar komitacıları tarafından geride bırakılan evraklardan, demiryolu hatlarıyla köprülerin tahrip edileceğine dair bazı bilgilere ulaşıldığı ifade edilmekteydi. Yazının devamında, demiryolu hatlarıyla köprü, menfez, istasyon vb. yapıların muhafazası amacıyla ordu tarafından yeteri kadar devriye çıkartılması, ayrıca Selanik, Manastır, Kosova vilayetleri zaptiye ve jandarmalarının da müfrezeler tertip ederek ordu tarafından belirlenecek bölgelerde görevlendirmeleri emredilmekteydi. Sarayın yazısında, demiryolu hatlarının yakınında bulunan köy ahalisinden hattın kendi köylerinin sınırlarında kalan bölümünü koruyacaklarına dair teminat alınması emri de verilmekteydi (BOA.İ.HUS.99/102; BOA.BEO.1919/143918).

Demiryolu hatlarının korunması amacıyla devlet kurumları arasında sıkı bir istihbarat paylaşımının da olduğu kayıtlardan takip edilebilmektedir. Örneğin, Ankara Valisi 10 Aralık 1894 tarihinde Dâhiliye Nezaretine yazdığı yazıda Ermeni eşkiyasının demiryolu ve telgraf hatlarına saldıracakları şeklinde bilgiler alınmakta olduğunu, bu saldırıların önlenmesi amacıyla Kırşehir ve Kayseri'deki zaptiye ve polis mevcudunun artırılması gerektiğini bildirmekteydi (BOA.DH.ŞFR.170/82). Sadaretten Edirne valiliğine 29 Temmuz 1904 tarihinde yazılan yazıda ise Rumeli demiryollarının Bulgar komitacıları tarafından saldırıya uğrayacağıyla ilgili bilgiler alındığı, hattın korunmasına itinâ edilmesi gerektiği ifade edilmekteydi (BOA.BEO.2379/178377). Yine Sadaretten 11 Mayıs 1903 tarihinde Aydın, Konya, Hüdavendigar vilayetleriyle İzmir Sancağına yazılan yazıda Anadolu trenine saldırı yapılmasıyla ilgili istihbarat bulunduğu, tedbir alınması gerektiği dile getirilmekteydi (BOA.BEO.2065/154803).

Osmanlı Devleti demiryolu hatlarını saldırılara karşı korumanın ve saldırı meydana geldiğinde faileri yakalayıp adli makamlara teslim etmenin yanı sıra bu konudaki adli süreçlerin hızlı ve etkili işlemesine de önem atfetmekteydi. Örneğin, Sadaretten Adliye Nezaretine 5 Haziran 1904 tarihinde yazılan yazıda, Üsküp-Selanik trenine bomba koyarak bir kişinin ölmesine bir kişinin de yaralanmasına sebep olan ve yapılan soruşturma sonucunda yakalanarak adli makamlara teslim edilen zanlıların başkalarına da ibret olacak tarzda ve süratle cezalandırılmalarının padişahın emri olduğu ifade edilmekteydi (BOA.BEO.2346/175903). Yine Sadaretten 28 Şubat 1912 tarihinde Adliye Nezaretine yazılan yazıda,



Kumanova civarında demiryolu hattına bomba koyan zanlıların süratle yargılanmaları emri verilmekteydi (BOA.BEO.4010/300690).

İdare, yargılamaların hızlı yapılmasını talep ederken, bazen de mevzuatın yanlış uygulanarak failerin hafif cezalarla kurtulmasından şikâyetçi olmaktadır. Örneğin, Ticaret ve Nafia Nezareti, Dâhiliye Nezaretine 11 Ekim 1910 tarihinde yazdığı yazıda, Silivri’de demiryolu hattını tahrip eden Yorki Adnaş isimli şahsın kolluk kuvvetlerince yakalanarak Silivri Ceza Mahkemesine teslim edilmesine rağmen şahsın 1 mecdiye para cezasıyla kurtulduğu, halbuki *Memalik-i Mahrusa Demiryollarının Usul-ü Zabıtasına Dair Nizamname*’nin 1. faslının 1. maddesi gereğince bu kişinin bir seneden üç seneye kadar hapis cezasıyla cezalandırılması gerektiği, konunun Adliye Nezaretine de yazıldığı ifade edilmekteydi. Ayrıca Dâhiliye Nezaretinin de, söz konusu nizamname hükümlerinin tam olarak tatbiki hususunda demiryolu güzergâhında bulunan vilayetlere gerekli tebligatı yapması gerektiği belirtilmekteydi (BOA.DH.ID.4/2).

Görüldüğü gibi Osmanlı demiryolu hatları askeri birlikler, jandarma, zaptiye askerleri ve polis tarafından eşgüdümlü olarak muhafaza edilmekteydi. Şehir içi ve civarındaki bölgelerde bulunan hatlar genellikle polis ve jandarmalar tarafından korunurken, şehre uzak, riski yüksek bölgeler askeri birlikler tarafından korunmaktaydı.

## 2.2. Demiryolu İstasyonlarında Alınan Asayiş Tedbirleri

İstasyonlarda asayişin sağlanması amacıyla birer polis görevlendirilmesinin mevzuat gereği olduğu yukarıda izah edilmişti. Zaptiye Nezareti 1 Ocak 1874 tarihinde tüm tren istasyonlarında karakol yaptırılması için ilgili mülki idarecilere emir vermiş ve mülki sınırlarında hangi istasyonların bulunduğunu, bu istasyonlarda ne büyüklükte karakol yapılması gerektiğini ve bu karakolların hangilerinde süvari, hangilerinde piyade askeri görevlendirilmesinin uygun olacağını bildirmelerini istemişti (BOA.ZB.7/11). Çatalca mutasarrıflığının 27 Mayıs 1874 tarihinde verdiği cevaba göre, Makrihora (Bakırköy) ve Ayastefanos (Yeşilköy) köylerindeki istasyonlar Zaptiye Nezaretince halen inşa edilmekte olup, Küçükçekmece kazasında bulunan Florya istasyonu, Çatalca kazasında bulunan Hadım, Çatalca ve Kabakçı istasyonları ve Silivri kazasında bulunan Sinekli istasyonunda birer karakol inşasına lüzum görülmekteydi. Mutasarrıflık, yapılması planlanan karakolların keşiflerinin gerçekleştirildiğini ve beş karakolun toplam 19.812, 30 kuruş maliyetinin olacağını ifade etmiş ve yazısının ekine yapılması planlanan süvari ve piyade karakollarından bazılarının dıştan görünüşlerini de eklemiştir. Ek 1’de Sinekli istasyonuna yapılması planlanan süvari karakolunun dıştan görünüşü görülmektedir (BOA.ZB.7/11).

Osmanlı Devleti’nde, demiryolu inşa ve işletme konularıyla ilgili olarak da bazı görevleri bulunan Ticaret ve Nafia Nezareti 27 Eylül 1892 tarihinde Dâhiliye Nezaretine bir yazı yazarak Anadolu demiryollarının o güne kadar inşası tamamlanan ve daha sonra tamamlanacak olan kısımlarında asayişin sağlanması için yeterli sayıda jandarma görevlendirilmesini talep etmişti. Bu yazı üzerine Dâhiliye Nezareti çalışmalara başlamış ve 1 Aralık 1892 tarihli yazısıyla demiryolu hatları tamamlanan Hüdavendigar vilayeti Ertuğrul sancağındaki demiryolu istasyonlarının hepsine yeterince zaptiye görevlendirmiş, ayrıca polis de ilave etmişti (BOA.DH.MKT.2027/82). Demiryolu istasyonlarında polis görevlendirilmesi mevzuat gereği olmasına rağmen personel yetersizliği sebebiyle tüm istasyonlarda polis görevlendirilememiş, bazı istasyonlarda görevli polisler ise aynı zamanda istasyonun bulunduğu beldenin asayişinden de sorumlu tutulmuştur. Örneğin, 1898 yılında Anadolu demiryollarının başlangıç noktası olan Haydarpaşa’dan İzmit’e kadar olan güzergâhta bulunan on altı istasyonun sekizine birer polis, diğer sekizine ise birer jandarma görevlendirilmişti. Fakat Maltepe, Kartal ve Pendik gibi küçük istasyonlarda görevli polisler münhasıran istasyonların asayişinden sorumlu olmayıp buldukları köy veya kasabanın asayişinden de sorumlu idiler. Bu durum istasyonlarda asayişin tam olarak sağlanmasına engel teşkil etmekteydi (BOA.DH.TMIK.M.49/12). İzmit sancağı dâhilinde 6 Nisan 1902 tarihi itibarıyla on istasyon bulunmaktaydı. Fakat sancağın polis mevcudu bir serkomiser, bir üçüncü komiser ve on polis memuru olmak üzere toplam on iki kişiden ibaretti (BOA.DH.TMIK.S.36/107). Polis teşkilatının tek görevinin istasyonların asayişinin sağlanması olmadığı göz önüne alındığında bu personel mevcuduyla tüm istasyonlarda polis görevlendirilmesinin imkânsızlığı ortadadır. Yine personel yetersizliğinden olmuş olacak ki 1914 yılında İzmit sancağındaki istasyonlarda görevli polisler çekilerek yerlerine jandarmalar görevlendirilmişti (BOA.DH.EUM.MTK.42/9). Nisan 1902 itibarıyla Eskişehir ve Erzincan arasında bulunan toplam sekiz istasyonda polis görevlendirilmesi yapılamadığından her birine birer jandarma görevlendirilmişti. Ankara valisi 11 Nisan 1902 tarihinde Dâhiliye Nezaretine yazdığı yazıda “...*Bu istasyonların münakalat* (taşımaya, ulaştırma, aktarma) ve *muvedatı* (gelen şeyler) her türlü teftiş ve tarassuddan (gözetleme, dikkatle takip etme) azade bir halde bulunduğundan ...” ifadelerini kullanarak bu istasyonlarda görevlendirilmek üzere sekiz polis memuruna ihtiyaç duyulduğunu bildirmekteydi (BOA.DH.ŞFR.282/5).

Demiryolları ülkede yaygınlaşırken, istasyonlarda alınması gereken tedbirler de idare tarafından yakinen takip edilmekte ve eksikliklerin giderilmesi için ilgililere gerekli talimatlar verilmekteydi. Bu babdan olmak üzere Dâhiliye Nezareti 31 Aralık 1892 tarihinde Ankara Valiliğine yazdığı yazıda demiryolunun kısa süre içerisinde Ankara’ya ulaşacağını, vilayet dahilindeki istasyonlarda görevlendirilmek üzere vilayet polis mevcuduna on polisin daha ilave edilmesinin Meclis-i Vükela’da karara bağlandığını, ayrıca konuyla ilgili olarak irade-i seniyye çıktığını ifade etmekte ve bu konuda gerekli işlemlerin yapılması emrini verilmekteydi (BOA.DH.MKT.2037/49). İzmir-Kasaba (Turgutlu) demiryolu hattında bulunan

istasyon ve duraklarda polis veya jandarma görevlendirilmesi yapılmamıştı ve özellikle Basmane istasyonunda hırsızlık olayları meydana gelmekteydi. Şirketin talebi üzerine Basmane istasyonunda trenlerin geliş gidiş saatinde iki jandarma ile polis görevlendirilmeye başlanmasına rağmen hattın diğer durak ve istasyonlarında görevlendirme yapılmamıştı. Sadaret tarafından 20 Aralık 1894 tarihinde Aydın Valiliğine yazılan yazıda diğer demiryolu hatlarında olduğu üzere bu hatta da Demiryolları Zabıta Nizamnamesi hükümlerinin tam olarak uygulanarak tüm duraklarda polis ve jandarma görevlendirilmesi için emir verilmişti (BOA.BEO.536/40199). Bu yazı üzerine harekete geçen Aydın valiliği trenlerin geliş ve gidişlerinde tüm istasyon ve duraklarda polis ve jandarma görevlendirilmesi için harekete geçmişti (BOA.BEO.584/43772). Selanik ve Edirne Mülkiye Müfettişliği de Selanik vilayeti polis teşkilatını denetledikten sonra 1 Aralık 1896 tarihli raporunda, hat güzergâhında bulunan kazaların istasyonlarında yolcuların mürur tezkerelerini kontrol ederek hal ve hareketlerini takip etmek üzere birer polis görevlendirilmesinin gerektiğini kayda almıştı (Yılmaz, 2017: 111). Görüldüğü gibi valilik, mülkiye müfettişliği, nezaret ve sadaret gibi devletin en üst makamları istasyonlarda kolluk gücü görevlendirilmesiyle yakından ilgilenmekteydiler.

İdarenin sıkı takibine rağmen istasyonlarda kolluk kuvveti görevlendirilmesiyle ilgili sorunlar 1920 yılında dahi devam etmiştir. Örneğin, Pendik istasyonunda polis görevlendirilmemişti. Demiryolu şirketi konuyu Kartal Kaymakamlığına iletmesine rağmen sonuç alınamayınca Nafia Nezareti devreye girerek ilgili istasyonda polis görevlendirilmesini Dâhiliye Nezaretinden talep etmişti. Nafia Nezaretinin konuyla ilgili bir başka şikâyeti ise istasyonlarda görevlendirilen polis memurlarının haftada bir gün izne çıktıklarında yerlerine görevlendirilme yapılmamasıydı. Bu şikâyetler üzerine Dâhiliye Nezareti, ilgililere, bahsedilen aksaklıkların giderilmesi amacıyla gerekli talimatı vermişti (BOA.DH.EUM.AYŞ.49/2).

Osmanlı demiryollarının en hareketli istasyonlarının başında Sirkeci istasyonu geldiğinden burada alınacak tedbirler önem arz etmekteydi. Zaptiye Nezareti 4 Ekim 1908 tarihinde Dâhiliye Nezaretine yazdığı yazıda, her akşam hareket eden Rumeli treni yolcuları ile bunları uğurlamaya gelenlerin ve Rumeli treninden sonra hareket eden Bakırköy ve Yeşilköy treni yolcularının istasyon salonunda bir araya gelerek büyük bir yoğunluk oluşturduklarını, bu yoğunluğa sadece iki bilek gişesinin bulunmasından dolayı oluşan izdiham da eklendiğinde polis tarafından gerekli tedbirler alınsa bile hırsızlık olaylarının meydana geldiğini bildirmekteydi. Nezaret yazısına, Sirkeci Polis Komiserliğinin, demiryolu şirketine, bilek gişelerinin artırılması gerektiğini bildirmiş olmasına rağmen sonuç alınmadığını belirterek devam etmekteydi (BOA.DH.MKT.2701/35). Konunun ulaştığı Ticaret ve Nafia Nezareti, verdiği cevapta, ilgili yazının demiryolu şirketine tebliğ edildiğini ifade ettikten sonra, Manastır vilayetinden her yıl hasat döneminde birçok kişinin çalışmak üzere Romanya'ya gittiğini, bu insanların sonbahar aylarında deniz yoluyla İstanbul'a gelerek Sirkeci'den trenle memleketlerine döndüklerini, dolayısıyla Sirkeci istasyonunda bir yoğunluğa sebep olduklarını belirtmektedir. Ayrıca İstanbul-Selanik arasındaki yolcuların da günden güne artmakta olduğunu, bu sebeplerden dolayı bir yoğunluğun oluştuğunu açıklamaktadır. Ticaret ve Nafia Nezareti, yazısının devamında İstanbul'dan Selanik'e haftada dört sefer yapılmakta iken bundan böyle her gün yapılması için demiryolu şirketine tebliğat yapıldığını, ilerleyen dönemlerde izdiham olmayacağını ifade etmişti (BOA.DH.MKT.2701/35).

Konya Jandarma Kumandanlığı Eylül 1911'de Eskişehir-Konya hattındaki yolcusu az ve ehemmiyeti düşük duraklarda görevli jandarmaları buralardan alarak yolcusu fazla, ehemmiyeti yüksek ve polis memuru bulunmayan istasyonlarda görevlendirmişti (BOA.DH.İD.138/17). Anadolu demiryollarını işleten şirketin, jandarmaların kaldırıldığı duraklarda hırsızlık vb. suçların arttığı iddiasıyla tekrar görevlendirilmelerini talep etmesi üzerine Ticaret ve Nafia Nezareti, Dâhiliye Nezareti, Umum Jandarma Kumandanlığı ve Harbiye Nezareti arasında bir dizi yazışma yapılmıştır. Bu yazışmaların sonunda Harbiye Nezareti, 15 Nisan 1912 tarihinde Dâhiliye Nezaretine yazdığı yazıda, köy ve nahiye merkezlerindeki istasyonlarda ikişer jandarma görevlendirilmesi, kaza, sancak ve vilayet merkezlerindeki istasyonlarda ise daimi olarak jandarma görevlendirilmeyerek tren geliş gidiş saatlerinde ikişer jandarmanın devriye olarak görevlendirilmesi için jandarma alaylarına emir verildiğini bildirmekteydi (BOA.DH.İD.138/17).

Yolcu yoğunluğu fazla olan önemli istasyonlarda resmi üniformayla görev yapan polis veya jandarmaların yanı sıra sivil olarak görev yapan kolluk güçleri de bulunmaktaydı. Bu görevliler gelip giden yolcuların hal ve hareketlerini takip etmekte ve istihbarat toplamaktaydılar (BOA.DH.MKT.1020/11). EK 2'de, Sirkeci tren istasyonunda görevli istihbarat memurunun, 15 ve 16 Ağustos 1919 tarihlerinde istasyona gelen yolcularda şüpheli bir durumun olmadığını bildiren raporu görülmektedir (BOA.DH.EUM.SSM.37/90).

İstasyon, hat ve trenlerde bir takım tedbirler alınmasının yanı sıra bunların denetlenmesinin de gerektiğinin farkına varan idare 1906 yılında, Sirkeci istasyonunda, trenlerde ve Çatalca'ya kadar olan demiryolu hattında görevlendirilen polisleri denetlemek üzere polis müfettişi istihdamını gündemine almıştı. Zaptiye Nezareti, Dâhiliye Nezareti ve Sadaret arasında yapılan yazışmalar sonucunda 1.500 kuruş maaşla üç polis müfettişinin istihdamına 13 Mart 1906 tarihli irade-i seniyye ile izin verilmişti (BOA.İ.ZB.3/11). II. Abdülhamid'in bu iradesi üzerine yabancı dil bilen ve polislik iş ve işlemlerine vakıf olan Beyrut vilayeti eski polis müdürü Kemal Bey ile İstanbul polis müfettişlerinden Abdurrahman ve Mazhar Beyler bu göreve atanmışlardı (BOA.ZB.19/46).

### 3. Trenlerde İşlenen Suçlar ve Alınan Asayiş Tedbirleri

Bulgar komitacıları demiryolu hatlarının yanı sıra trenlere de saldırılar yapmaktaydı. 1904 Haziran ayında, Üsküp'ten Selanik'e gitmekte olan yolcu treninde bir bombanın patlaması sonucu bir kişi ölmüş bir kişi de yaralanmıştı. Yapılan soruşturmada bombanın Gevgili'de oturan meşhur Bulgar komitacılarından Pirlepeli Mirçe'nin planlamasıyla çırağı tarafından konulduğu tespit edilmiş, her ikisi de yakalanarak adli makamlara teslim edilmişti (BOA.BEO.2346/175903).

Osmanlı coğrafyasında demiryolunun işlemeye başlaması üzerine 11 Haziran 1867 tarihinde çıkarılan *Memalik-i Mahrusa Demiryollarının Usul-ü Zabıtasına Dair Nizamname* isimli düzenleme gereğince, demiryollarında meydana gelecek her türlü suçu takip etmek üzere, tüm tren ve duraklarda birer *teftiş memuru* (polis) görevlendirilmesi gerektiğinden mevzuat başlığı altında bahsedilmişti. Nizamnamenin bu hükmü uygulamaya geçirilmiş ve süreç içerisinde trenlerde polis görevlendirilmesine devam edilmiştir (BOA.DH.EUM.2.ŞB.51/7; BOA.BEO.4045/303318). Nizamnamede tren ve istasyonlarda polis görevlendirileceği kayıt altına alınmış olsa da jandarmaların da görevlendirildiğine şahit olunmaktadır (BOA.DH.EUM.THR.75/39; BOA.DH.MKT.1877/31). Örneğin, İstanbul ile Cısr-i Mustafapaşa arasında işlemekte olan trenlerde 12 Ekim 1891 tarihi itibarıyla dört subay ve kırk jandarma eri görevlendirilmişti (BOA.DH.MKT.1877/31). Görevli olarak bindikleri için trenlere ücret ödemeyen bu kolluk kuvvetlerinin görevleri, yolcuların mürur tezkeresi olup olmadığını kontrol etmek, bölgenin risk durumuna göre yolcuların hal ve hareketlerini takip etmek, trenlerde suç işlenmesinin önüne geçmek ve suç işlendiği takdirde faileri yakalayıp delilleri toplamak olarak belirlenmişti (BOA.BEO.4018/301283; BOA.DH.EUM.THR.73/38).

Mürur tezkerelerinin kaldırılmasından sonra Ticaret ve Nafia Nezareti, 29 Kasım 1911 tarihinde Dâhiliye Nezaretine bir yazıyla başvurarak Anadolu demiryolunu işleten şirketin bundan böyle trenlerde polis görevlendirilmesine gerek kalmadığı düşüncesinde olduğunu ifade ederek bu uygulamaya son verilmesini talep etmişti (BOA.DH.EUM.THR.73/38, 73/43).

Talep üzerine konuyla ilgili görüşü sorulan İstanbul Polis Müdüriyeti Umumiyesi cevabi yazısında, bu görevin kamu güvenliğinin sağlanmasına yönelik olduğunu, tren dâhilinde suçun önlenmesinin, işlenmesi halinde delillerini toplayarak failin yakalanmasının trenlerde polis bulundurulmasına bağlı olduğunu ifade etmişti. Yazısının devamında ise trendeki görevlilerin şehirlerde suç işleyerek trenle firar etmek isteyen ve eşkâleri bilinen şahısları da takip etmekle görevli olduklarını, her ne kadar duraklarda kolluk güçleri bulunsa da yankesici, hırsız vb. şüphelileri yakalamak için trenlerde polis bulundurulmasının şart olduğunu belirtmişti. Ayrıca istasyonlarda bulunan polis ve jandarmalar, sarhoşların trenlere binmesine izin vermiyor olsalar da beraberinde içki bulunduran kişilerin içkilerine el koyamayacaklarını, bu şahısların trenin seyri sırasında içki içerek sarhoş olabileceklerini ve diğer yolcuları rahatsız edebileceklerini, tüm bunlara ilaveten eşyaları arasında patlayıcı madde bulundurarak uygun gördükleri yerlerde patlatmaları ihtimali olan şahısları engellemek amacıyla trenlerde polis bulundurulmasının zorunlu olduğunu bildirmişti (BOA.DH.EUM.THR.73/38). Neticede Sadaret 28 Mayıs 1912 tarihinde Nafia Nezaretine yazdığı yazıda mürur tezkeresi uygulamasının bitmesiyle polisin trenlerdeki görevinin de bitmeyeceğini, Rumeli bölgesinde olduğu gibi Anadolu bölgesinde de trenlerde polis görevlendirilmesine devam edilmesi emrini vermişti (BOA.BEO.4045/303318).

Trenlerde görevli polisler yolculuk boyunca tren içinde dolaşarak yolcuları kontrol ediyor ve meydana gelen suçlara müdahale ediyorlardı. Örneğin, 22 Mart 1918 tarihinde Konya'dan Eskişehir'e hareket eden posta treninde görevli 18 numaralı Seyyar Polis Memuru Hilmi Efendi'nin yaptığı kontrolde, yolculardan bir kadının nüfus tezkeresinin sahte olduğunun, diğer bir kadının ise kızının nüfus tezkeresiyle seyahat ettiğinin anlaşılması üzerine her iki kadın nüfus tezkereleriyle birlikte Eskişehir Emniyet Komiserliğine teslim edilmişti (BOA.DH.EUM.2.ŞB.51/7). Üç gün sonra ise Konya'dan Pozantı'ya hareket eden 1668 numaralı posta treninde görevli Seyyar Polis Memuru Adil Efendi'nin kontrolleri esnasında, yolculardan birisinin kaçırılmış olduğunun anlaşılması üzerine şahıs Ulukışla Emniyet müfettişliğine teslim edilmişti (BOA.DH.EUM.2.ŞB.51/7).

Yukarıdaki örneklerde trenlerde görevli polislerin görevlerini hakkıyla yaptıkları görülse de kayıtların tetkikinde bazılarının görevlerini ihmal ettikleri de anlaşılmaktadır. Örneğin, Şam, Hama ve Temdidi Demiryolu Şirketinden, Kasım 1911'de Ticaret ve Nafia Nezaretine yazılan yazıda, trenler seyir halindeyken binilmeye çalışılması, tren içinde hırsızlık yapılması, biletsiz olarak trenlere binilmesi gibi olayların sıkça meydana gelmekte olduğu ifade edilmektedir. Yazının devamında ise trenlerde görevli polis memurlarının kendilerini, bahsedilen olaylara müdahaleyle mükellef saymadıkları, demiryolu görevlilerinin yardım taleplerine itibar etmedikleri, görevlerini istasyonlar arasında gidip gelmekten ibaret gördükleri, hatta kendilerinin de tren içinde uyulması gereken birçok kuralı ihlal ettikleri bildirilmekteydi. Şirketin bir başka şikayeti ise bölgedeki polis müdüriyetlerine konuyla ilgili yaptıkları müracaatlara, polis teşkilatının şehir haricinde görevli ve yetkili olmadıkları şeklinde cevaplar verilmesi idi. Şirket, bu ihmaller dolayısıyla biletsiz olarak trenlere binenlerin veya üçüncü mevki biletiyle ikinci, hatta birinci mevki kompartımanlarına oturanların sayısının günden güne çoğalmakta olduğunu, müdahale edilmemesi halinde trenlerde %50 oranında biletsiz yolcu olacağını bildirmekteydi (BOA.DH.EUM.THR.75/39).

Konunun ulaştığı Dâhiliye Nezareti, 3 Nisan 1912 tarihinde Beyrut, Suriye ve Halep vilayetlerine bir yazı yazarak, demiryollarında meydana gelecek suçlar ile demiryolu kurallarına aykırı hareketler hakkında takibat ve tahkikat icrası için

vagonlarda veyahut duraklarda birer teftiş memuru (polis) bulundurulmasının *Demiryolları Usul-ü Zabıtasına* dair olan nizamnamenin 22. maddesi gereğinden olduğunu, son zamanlarda trenlerde görevli polislerin görevlerini yapmadıklarıyla ilgili şikâyetlerin geldiğini, istasyon ve trenlerde görevlendirilecek kolluk kuvvetlerinin hem ceza kanuna göre suç sayılan fiilleri işleyenleri, hem de demiryolu kurallarına aykırı hareket edenleri takip ve yakalamakla görevli olduklarını bildirmekteydi. Ayrıca polis teşkilatının şehirlerde görevli olmasının tren ve istasyonlarda görevli polislerin demiryollarına ait görevleri ifa etmelerine engel teşkil etmeyeceğini, bu durumun istisnai bir görev olduğunu, buralarda görevli polislerin görevlerini aksatmalarının kanuni mesuliyet doğuracağını, polis mevcudunun yetersizliği sebebiyle tren ve istasyonlarda görevlendirilen jandarmaların da aynı görevlerin ifasıyla mükellef olduklarını ifade etmekteydi (BOA.DH.EUM.THR.75/39).

Trenlerde asayişin sağlanması konusunda yaşanan önemli sıkıntılardan birisi trenlerin geçtiği farklı vilayet ve sancaklar arasında koordineli bir çalışmanın yapılamamasıydı. 9 Temmuz 1915 tarihinde yürürlüğe giren *Hudud Kapularıyla Demiryolu Muvakkıflarında ve İskelelerde Emniyet Müfettişliği Teşkilat ve Vezâifi Hakkındaki Nizamnameyle* bu konuda yeni bir düzenlemeye gidilmiştir. Bu düzenlemeyle trenlerde görevli polisler vilayetlerden alınarak yeni kurulan Emniyet Müfettişliklerine bağlanmıştır (Polis Mecmuası, 28 Temmuz 1915, Sayı 49: 233).

Trenlerde yaşanan önemli asayiş sorunlarından birisi de kaçakçılık olaylarıydı. Konya Valiliği 7 Şubat 1903 tarihinde Dâhiliye Nezaretine yazdığı yazıda, İzmir'den Konya'ya trenle getirilen bir eşya balyasında Karadağ yapımı bir tabanca ile yüz adet fişek bulunduğunu, İstanbul'dan trenle gelen eşya balyalarının Haydarpaşa istasyonunda gümrük memurlarınca kontrol edilerek mühürlendiğini, fakat İzmir'den gelen trenlerde bu usulün uygulanmadığını, Konya'ya kaçak olarak gelen fişeklerin genellikle İzmir taraflarından getirilmekte olduğunu, bu sebeple İzmir'den gelen trenlerin de gümrük memurlarınca kontrol edilmesi gerektiğini ifade etmekteydi (BOA.DH.TMIK.M.140/11). Konunun ulaştığı Rüşumat Dairesi verdiği cevapta, İstanbul'dan trene verilen eşyaların gümrük memurlarınca kontrolünün, bu eşyaların Dersaadet'ten Haydarpaşa istasyonuna denizden nakledilmesi sebebiyle olduğunu ve bu konuda irade-i seniyye bulunduğunu, fakat İzmir'den karayolu ve demiryoluyla çevre illere gidecek eşyanın gümrükçe kontrol edilmesiyle ilgili mevzuat olmadığı gibi bu eşyaların gümrüğe dahi getirilemeyeceğini, gümrük kontrolünün yapılabilmesi için, kaldırılmış olan kara gümrüklerinin yeniden kurulmasının gerekeceğini ifade ettikten sonra İzmir'den eşya naklinin sadece trenle değil deve ve başka nakliye araçlarıyla da yapılmakta olduğunu, bahsedilen mahzurların ancak mahalli kolluk güçlerinin çalışmalarıyla önenebileceğini ifade etmişti (BOA.DH.TMIK.M.140/11).

Suriye bölgesinde de trenlerle silah kaçakçılığı yapılmaktaydı. Beyrut, Yafa ve Trablusşam limanlarına gemilerle getirilen silahlar deve veya trenlerle Suriye'nin iç bölgelerine taşınmaktaydı. Demiryolunun bölgede yaygınlaşmasıyla kaçakçılık olayları da daha çok bu yolla yapılmaya başlanmıştır. Devlet, trenlerle silah kaçakçılığı yapılmasının önünü almak için, işletici şirketin nakliyatın aksamasına sebep olacağı yönündeki itirazlarına rağmen, vagonlardaki eşyaların kontrol edilmesi için görevlilere emir vermişti. Fakat cezaların caydırıcı olmaması, Fransız olan işletici şirket elemanlarının, bölgenin ileri gelen kişilerinin hatta polis ve jandarma görevlilerinin de içinde bulunmasından dolayı kaçakçılık tam olarak önlenmemiştir (Ergüven, 2019: 84, 85).

## Sonuç ve Değerlendirme

Osmanlı coğrafyası XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren demiryoluyla tanışmıştır. Demiryolu, bir taraftan ulaşım alanında yeni bir dönem başlatırken bir taraftan da asayiş hizmetlerinde bazı değişiklikler getirmiştir. Demiryolu hatları, istasyonlar, trenler, yolcular ve görevlilerin güvenliklerinin sağlanması, devamında ise ulaşım imkânlarının gelişmesinden faydalanmak isteyen potansiyel suçluların önünün alınması yeni dönemin asayişle ilgili çözülmesi gereken konuları olmuştur.

Demiryolu, ayrılıkçı hareketlerin hız kazandığı bir dönemde ülkeye girmesi, ulaştığı bölgelerde merkezi devletin sembolü olması ve haiz olduğu stratejik önemden dolayı özellikle Balkanlar ve Hicaz bölgesinde siyasi amaçlı terör faaliyetlerinin hedefi olmuştur. Osmanlı Devleti ise bu saldırılara karşı polis, jandarma, zaptiye ve askeri birliklerden oluşan tüm güvenlik kuvvetleriyle her türlü tedbiri almaya çalışmıştır. Bu tedbirlerin başında konuyla ilgili özel bir mevzuat çıkarmak gelmiş olup hem ülke çapında alınmış olan genel asayiş tedbirleri hem de konuyla ilgili çıkarılan özel düzenlemeyle, demiryolu sistemi içinde bulunan tüm alanlarda asayişin sağlanmasına çalışılmıştır.

Demiryolu sistemini oluşturan hatlar, istasyonlar ve trenler asayişin sağlanması açısından önemli noktalar olarak belirlenmiş ve tedbirler bu alanlarda geliştirilmiştir. Demiryolu hatları, güzergâhta konuşlu askeri birliklerin yanı sıra hat boyunda yeni inşa edilen karakollarda istihdam edilen güvenlik kuvvetleri tarafından da koruma altına alınmıştır. İstasyon ve trenlerde ise polis veya jandarma görevlendirilerek bu hizmet yerine getirilmeye çalışılmıştır.

Başta Sadaret olmak üzere Meclis-i Vükela, ilgili nezaretler, Seraskerlik gibi devletin en üst makamları demiryolu sisteminin tam bir emniyet içerisinde işlemesiyle ilgilenmiş, hatta II.Abdülhamid konuyu yakından takip ederek bu alanda sık sık iradeler çıkarmıştır. Alınan tedbirlere rağmen, hatlar, istasyonlar, trenler, yolcular ve görevliler özellikle Balkanlar ve Hicaz

bölgesinde terör saldırılarına maruz kalmıştır. Ayrıca insanın bulunduğu her yerde meydana gelebilecek olan her türlü adi suçun da eksik olmadığı görülmektedir.

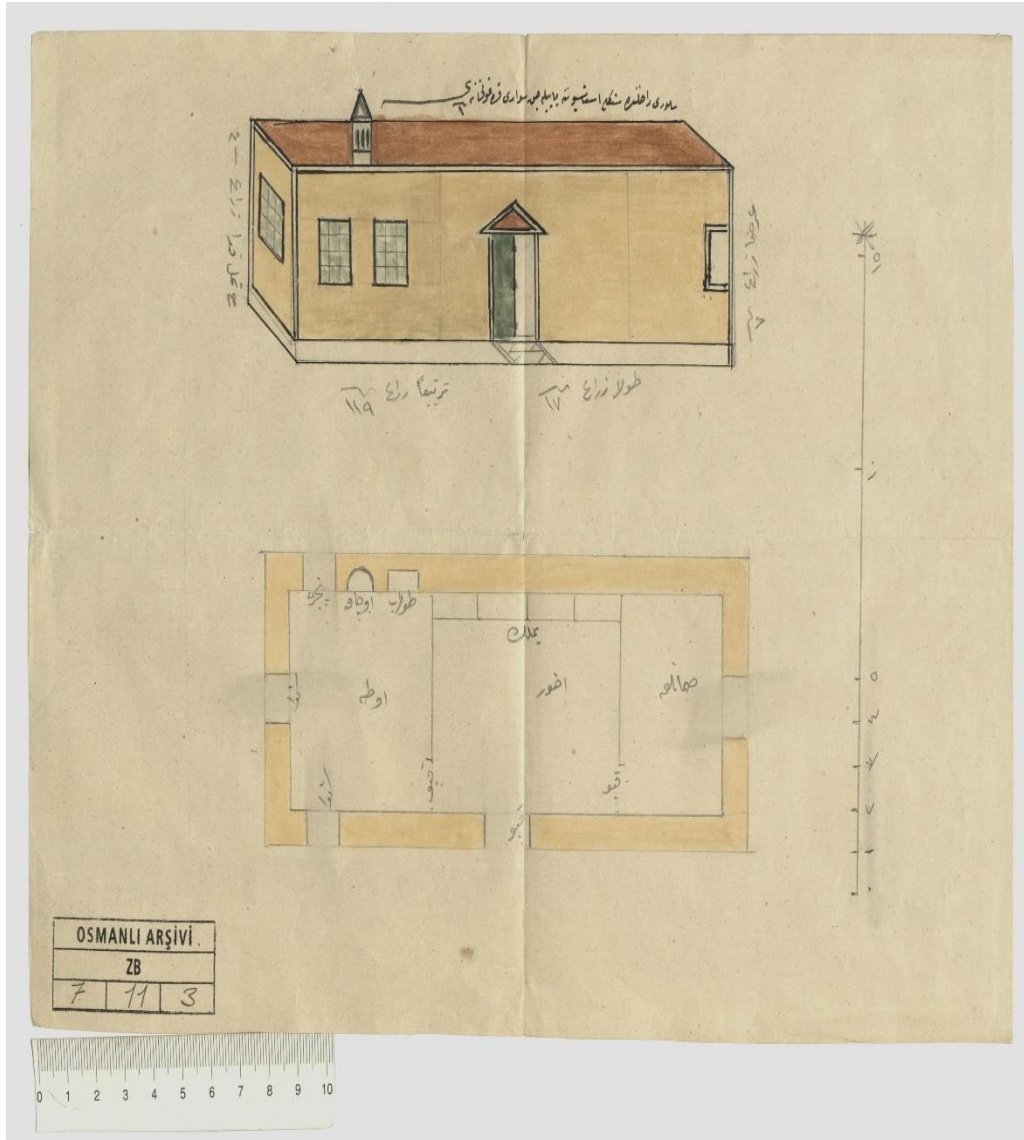
### Kaynakça

- Alyot, H. (2008). *Türkiye'de Zabıta, Tarihi Gelişim ve Bugünkü Durum*. (II. Baskı), Kozaan Ofset.
- BOA (Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi). BEO.( Bab-ı Ali Evrak Odası) 376/28161, 536/40199, 584/43772, 1919/143918, 1986/148888, 1990/149245, 2065/154803, 2071/155304, 2154/161545, 2156/161644, 2346/175903, 2379/178377, 4010/300690, 4018/301283, 4045/303318.
- BOA.DH (Dâhiliye Nezareti) EUM (Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti) 2.Şb. (İkinci Şube Evrakı) 51/7.
- BOA.DH.EUM.AYŞ (Dâhiliye Emniyet-i Umumiye Asayiş Kalemi Evrakı) 49/2.
- BOA.DH.EUM.MTK. (Dâhiliye Emniyet-i Umumiye Muhaberat ve Tensikat Müdüriyeti Evrakı) 42/9.
- BOA.DH.EUM.SSM (Seyrüsefer Kalemi). 37/90.
- BOA.DH.EUM.THR. ( Dâhiliye Emniyet-i Umumiye Tahrirat Kalemi Evrakı) 73/38, 73/43, 75/39.
- BOA.DH.H (Dâhiliye Nezareti Hukuk Evrakı). 3/9.
- BOA.DH.İD. (Dâhiliye Nezareti İdare Evrakı). 4/2, 138/17.
- BOA.DH.MKT.(Dâhiliye Nezareti Mektubi Kalemi) 611/50, 1020/11, 1177/13, 1872/ 93, 1877/31, 1916/29, 1956/60, 1996/26, 2027/82, 2037/49, 2335/131, 2609/29, 2701/35, 2755/96.
- BOA.DH.ŞFR. (Dâhiliye Nezareti Şifre Evrakı) 151/63, 170/82, 277/11, 282/5, 555/71, 555/94.
- BOA.DH.TMIK.M. (Dâhiliye Nezareti Tesri-i Muamelat ve Islahat Komisyonu Muamelat Evrakı) 49/12, 140/11.
- BOA.DH.TMIK.S (Dâhiliye Nezareti Tesri-i Muamelat ve Islahat Komisyonu Islahat Evrakı ) 36/62, 36/107.
- BOA.MV. (Meclis-i Vükela Mazbataları) 64/69, 109/115, 241/17.
- BOA.İ.AS. (İrade Askeri Evrakı) 22/56, 38/6, 38/12.
- BOA.İ.HUS. (İrade Hususi). 99/102, 109/32.
- BOA.İ.KAN. ( İrade Kanun ve Nizamât). 4/5.
- BOA.İ.ZB.( İrade Zaptiye) 3/11.
- BOA.ŞD. (Şura-yı Devlet Evrakı). 2746/55.
- BOA.TFR.I.AS. (Rumeli Müfettişliği Jandarma Müşiriyet Ve Kumandanlık Evrakı). 19/1854.
- BOA.TFR.I.SL.( Rumeli Müfettişliği Selanik Evrakı). 45/4428.
- BOA.TFR.I.KV. (Rumeli Müfettişliği Kosova Evrakı). 125/12412.
- BOA.Y.MTV. (Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı). 50/3, 136/108, 262/151.
- BOA.Y.PRK.ASK. (Yıldız Perakende Evrakı Askeri Maruzat Evrakı) 76/9, 204/61, 222/51.
- BOA.ZB.( Zaptiye Nezareti Evrakı). 7/11, 19/46, 361/68, 374/70, 375/20.
- Demiryolları Usul-ü Zabıtasına Dair 8 Safer 1284 Tarihli Nizamnamenin İkinci Maddesine Müzeyyel Fıkârat-ı Nizamiye, *Düstur 1/8*, s.294.
- Engin, V. (1993). *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayıncılık ve Kitapçılık.
- Ergüven, S. (2019). *Şam-Hama Demiryolu İmtiyazı, İnşası ve İşletilmesi*, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Çetin, E. (2009). *Türk Basınında Hicaz Demiryolu (1900-1918)*, Yüksek Lisans Tezi. Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri.
- Gülsoy. U. (1994). *Hicaz Demiryolu*, Eren Yayıncılık ve Kitapçılık.
- Hudud Kapularıyla Demiryolu Muvakkıflarında ve İskelelerde Emniyet Müfettişliği Teşkilat ve Vezaifi Hakkında Nizamname, *Düstur 2/7* s. 639.

- Hudud Kapularıyla Demiryolu Muvakkıflarında ve İskelelerde Emniyet Müfettişliği Teşkilat ve Vezaifi Hakkındaki Nizamnamenin Esbab-ı Mucibe Layihası, *Polis Mecmuası*, 28 Temmuz 1915, Sayı: 49.
- Karal, E.Z. (2011). *Osmanlı Tarihi IX. Cilt, İkinci Meşrutiyet ve Birinci Dünya Savaşı (1908-1918)*. Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Kolay, A. (2011). *İzmir-Kasaba ve Uzantısı Demiryolu Hatları (1863-1897)*. Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Kanberoğlu, N. (2018). Osmanlı Devleti'nin II. Meşrutiyet Dönemi Demiryolu Politikaları 1908-1914. *Vakanüvi -Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, Prof.Dr. Azmi Özcan Öğrencileri Özel Sayısı, 158-187, <https://dergipark.org.tr/pub/vakanuvis/issue/39776/471428>.
- Memalik-i Mahrusa Demiryollarının Usul-ü Zabitasına Dair Nizamname, *Düstur* 1/2, s. 340-347.
- Yılmaz, İ. (2017) *Selanik Polis Tarihi ( 1876-1912)*, Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.

## Ekler

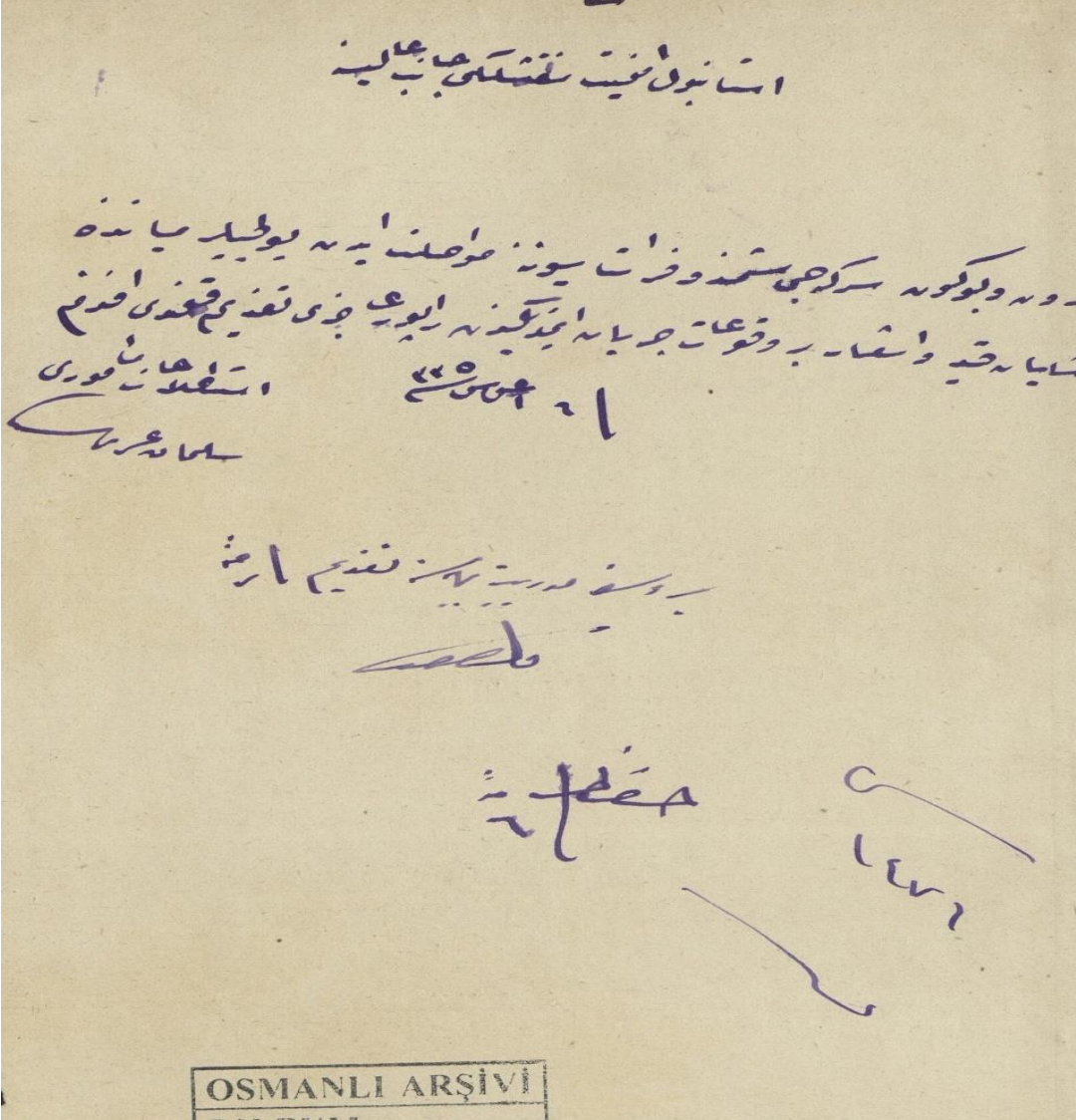
Ek 1: Sinekli İstasyonuna Yapılması Planlanan Süvari Karakolunun Dıştan Görünüşü ( Mayıs 1874)



ZB.00007.00011.003

(BOA.ZB.7/11).

Ek 2: Sirkeci İstasyonunda Görevli İstihbarat Memurunun, 15/16 Ağustos 1919 Tarihlerinde İstasyona Gelen Yolcular Arasında Şüpheli Birisinin Olmadığını Bildiren Raporu



(BOA.DH.EUM.SSM.37/90).

## Extended Abstract

### Aim and Scope

There are various studies, papers, books and articles in the literature about the railways that the Ottoman Empire met for the first time in the second half of the XIXth century. Some of these studies focus on issues such as the construction processes of railway lines in a region, the difficulties encountered in these processes, the agreements between the state and the foreign capital that comes to the country as an investor in the railways, the stages of fulfillment of these agreements, the legal disputes that arise, the transfer of operation after the completion of the construction and difficulties that arise during the transfer. There are also works that study the stages of construction of Hejaz railways built with domestic capital. Some works on Ottoman railways examine railway lines between certain cities instead of regional lines and focus on their construction and operation processes.

The works that examine regional or intercity lines generally focus on the construction and operation processes; the issues of public safety are discussed in terms of the incidents that took place between the construction workers, or between the workers and the company, or between locals that live on the line route and the company, and the interventions to crimes during the operation phase. Therefore, there is no study focused on the issue of public security in the literature.

The study has concentrated on the subjects of public security in the Ottoman railways through focusing on this gap in the literature. It is aimed to reveal the measures taken across the country for the safety of lines, stations, and trains that form the railway system. The second half of the XIXth century and the beginning of the XXth century established the periodical boundaries in the study.

### Methods

During the study, second-hand sources were examined and information on the subject was compiled and analyzed. Afterwards, the Ottoman Archive of the Directorate of State Archives was scanned and relevant documents were examined. The documents were classified, compared, analyzed, and put together in a study text.

### Findings

The Ottoman Empire implemented a specific legislative arrangement regarding railways in addition to the legislation related to general public order throughout the country. With this arrangement, harsh penalties were introduced for those who deliberately destroyed the railway, hindered the train trips and services, and interrupted the telegraph communication between the railway stops. Prison sentences were foreseen for those who demanded ransom by threatening to attack the railway, and it was decided that the penalties specified in the Penal Code would be applied to those who attack public officers on duty.

This arrangement also included provisions to protect the railway lines. According to the arrangement, those who destroyed structures such as bridges, highways, viaducts, and put stones, soil, etc. on the lines in a way that prevents the trains' passage was going to be fined. Penal provisions were also made for the crimes of setting stray animals free on the railway and taking the train without a ticket. One of the significant provisions in the arrangement was the assignment of police officers at all stations and on trains. Several additions were made over time to this legislation, enacted in 1867 in order to ensure security on the railways.

This study examines the security measures used by the Ottoman Empire regarding the railway system under three main topics: on lines, at stations, and on trains. The measures taken on the lines were the assignment of the police, gendarmerie, zabtieh soldiers, and army units on the line route. Police officers were often assigned to the inner city or neighboring districts and worked on a 24-hour basis. Also, outposts were built along the line for the officers to reside. Outside the city, zabtieh forces, gendarmerie and army units were assigned and outposts were built for them as well. These outposts differed depending on whether the unit concerned was infantry or cavalry. An arrangement made in 1905 to ensure the safety of the railway lines also imposed responsibilities on the residents of the villages and towns that were on the line route. Terrorist attacks took place on the route, especially in the Balkans and the Hejaz region, and ordinary crimes were also committed from time to time. The measures taken at the stations were generally carried out by the police and gendarmerie forces. However, due to a shortage of officers, there were some safety problems. It is also known that intelligence officers worked at important stations such as Sirkeci Station.

As police assignment on trains was the mandatory provision of the legislation, police were assigned to every train that took off. Although the legislation entailed the assignment of police, the gendarmerie was also assigned in practice. The duties of these officers were to monitor the behavior and deeds of the passengers, to determine the ones acting suspiciously, to prevent crime on the trains, to catch the perpetrators in case of a crime and collect evidence. The archive documents present examples of police officers who fulfilled their duties on trains successfully, as well as examples of officers who



failed them. Trains have been the target of terrorist attacks on occasion, and they have also been the scene of ordinary crimes.

Since the trains passed through different provinces and mutasarrif, these provinces had to work in coordination. To overcome some problems in this area, it was decided to gather the officers under a single roof, and in 1915 the police officers on the trains were removed from the provincial staff and became affiliated with the newly established *Security Inspectorates* to secure the border gates and piers.

### **Conclusion**

The Ottomans met railways in the second half of the 19th century. This period, which includes innovations for the state and society, has also marked the beginning of a new era in public order services. Because of its strategic importance, the railway system was a target of separatist movements of the time, and it created an environment conducive to ordinary crimes as a result of human activity.

The Ottoman Empire took a variety of actions in this area, including enacting specific legislation in addition to the general legislation governing public order throughout the country. These measures can be divided into three categories: measures taken on the railway route, at stations, and on trains. These measures were carried out by utilizing all of the state's security forces, without distinction between police, gendarmerie, police, and army units, and there were even times when the people of the villages and towns along the railway line route were given responsibility through special provisions added to the legislation. Despite all the measures, railway lines and trains targeted by terrorist attacks in some regions, and ordinary crimes were also being committed. Theft, pickpocketing, and other crimes were being committed in train stations.