

Keyifli Okumalar Dileriz

Binlerce kategoride milyonlarca PDF e-kitap, ders kitapları, dergiler ve romanlara platformumuz üzerinden ücretsiz ulaşabilirsiniz.

RESMİ WEB SİTEMİZ

<https://rantey.org>

Yedek ve Duyuru Kanallarımız

Sitemize erişim engeli gelmesi veya adres değişikliği durumunda aşağıdaki kanallardan güncel giriş adresine erişebilirsiniz:

- Telegram: <https://t.me/birkitapbir>
- WhatsApp Kanalımız : <https://whatsapp.com/channel/0029VbDHv8uE50Us4lvMoc0Y>

İlhan Tekeli - Selim İbün

CUMHURİYETİN HARCİ

MODERNİTENİN
ALTYAPISI OLUŞURKEN

2. Baskı

İSTANBUL İİİEİ ÜNİVERSİTESİ YAYINLARI



İLHAN TEKELİ - SELİM İLKİN
CUMHURİYETİN HARCİ
ÜÇÜNCÜ KİTAP
MODERNİTENİN ALTYAPISI OLUŞURKEN

İSTANBUL BİLGİ ÜNİVERSİTESİ YAYINLARI 73
SİYASET BİLİMİ 14

ISBN 975-6857-64-1

KAPAK CUMHURİYET'İN İLK YILLARINDA KARADENİZ BÖLGESİ'NDE İNŞA EDİLMİŞ BİR KÖPRÜ VE OTOMOBİLLER

1. BASKI İSTANBUL, EYLÜL 2004

© BİLGİ İLETİŞİM GRUBU YAYINCILIK MÜZİK YAPIM VE HABER AJANSI LTD. ŞTİ.
YAZIŞMA ADRESİ: İNÖNÜ CADDESİ, NO: 28 KUŞTEPE ŞİŞLİ 34387 İSTANBUL
TELEFON: 0212 311 60 00 - 217 28 62 / FAKS: 0212 347 10 11

www.bilgiyay.com
E-POSTA yayin@bilgiyay.com
DAĞITIM dagitim@bilgiyay.com

YAYINA HAZIRLAYANLAR İŞİL BAYSAL - GONCA KIZILGÜNEŞLER - SİBEL HÜR
TASARIM MEHMET ULUSEL
DİZGİ VE UYGULAMA MARATON DİZGİEVİ
DÜZELTİ SALT KIZILIRMAK
BASKI VE CİLT LEBLİB YALKIN YAYIMLARI VE BASIM İŞLERİ A.Ş.
OTO SANAYİİ, BARBAROS CAD. NO: 78, 34396, 4. LEVENT - İSTANBUL
TELEFON: 0212 282 39 00 - 278 62 90 / FAKS: 0212 280 99 34

Istanbul Bilgi University Library Cataloging-in-Publication Data
Istanbul Bilgi Üniversitesi Kütüphanesi Kataloglama Bölümü tarafından kataloglanmıştır.

Tekeli, İlhan, d1937-
Cumhuriyetin Harci: Modernitenin Altyapısı Oluşurken İpvol.3 / İlhan Tekeli, Selim İlkin.
p. cm.
ISBN 975-6857-64-1 (pbk.)

- 1. Turkey—Modernism (Economic policy)—20th century 2. Social change.**
 - 3. Civil engineers—Turkey. 4. Railroads—Turkey—History.**
 - 5. Railways—Turkey—History. 6. Roads—Turkey—History. I. Title II. İlkin, Selim.**
- DR576 .T45 2004**

İLHAN TEKELİ - SELİM İLKİN

CUMHURİYETİN HARCİ

ÜÇÜNCÜ KİTAP

MODERNİTENİN ALTYAPISI OLUŞURKEN

İLHAN TEKELİ VE SELİM İLKİN'İN ORTAK KİTAPLARI

1947 Türkiye Kalkınma Planı, ODTÜ, Ankara, 1974.

1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları, ODTÜ, Ankara, 1977.

Para ve Kredi Sisteminin Oluşumunda Bir Aşama: T.C. Merkez Bankası, T.C. Merkez Bankası, Ankara, 1981.

Concentration in Turkish Manufacturing (A. Aksoy ve Y. Kepenek ile birlikte), Brüksel, 1981.

Uygulamaya Geçerken Türkiye'de Devletçiliğin Oluşumu, ODTÜ, Ankara, 1982.

Bahçelievlerin Öyküsü: Bir Batı Kurumunun Yeniden Yorumlanması, Kent-Koop, Ankara, 1984.

Dünyada ve Türkiye'de Serbest Üretim Bölgelerinin Doğuş ve Dönüşümü, Yurt Yayınları, Ankara, 1987.

Ege'de Sivil Direniş, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1990.

Türkiye-Avrupa Topluluğu: Ulus Devletini Aşma Çabasındaki Avrupa'ya Türkiye'nin Yaklaşımı, Ümit Yayıncılık, c.1-2, Ankara, 1992-1993.

Dr. Max von Porten'in Türkiye'deki Çalışmaları ve İktisadi Devlet Teşekkülleri Sisteminin Oluşumu, Friedrich Ebert Vakfı, İstanbul, 1992.

Osmanlı İmparatorluğu'nda Eğitim ve Bilgi Üretim Sisteminin Oluşumu ve Dönüşümü, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1993.

Mimar Kemalettin'in Yazdıkları, Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı, Ankara, 1997.

Türkiye-Avrupa Birliği: Ulus Devletini Aşma Çabasındaki Avrupa'ya Türkiye'nin Yaklaşımı, Ümit Yayıncılık, c.3, Ankara, 2000.

Bir Cumhuriyet Öyküsü: Kadrocuları ve Kadroyu Anlamak, Tarih Vakfı, İstanbul, 2003.

Cumhuriyetin Harcı: Köktenci Modernitenin Doğuşu, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2003.

Cumhuriyetin Harcı: Köktenci Modernitenin Ekonomik Politikasının Gelişimi, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004.

İçindekiler

xı Sunuş

İlhan Tekeli - Selim İlkın

- 1 1 Mustafa Celâleddin Bey'in *Bir Eyaletin Islah ve İmarı Hakkında Mükâleme* Adlı Risâlesi ve 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda İmar Kavramının Gelişimi Üzerine Düşünceler
 - 1 Giriş
 - 2 Osmanlı İmparatorluğu'nda İmar Kavramının Gelişimi
 - 11 Mustafa Celâleddin Bey'in Risalesi
 - 14 Sonuç Yerine

İlhan Tekeli - Selim İlkın

- 27 2 28 Aralık 1860 Tarihli Tahrir-i Nüfus ve Emlâke Dair Talimname'nin Osmanlı Modernite Projesi Açısından Okunması Üzerine
 - 27 Giriş
 - 28 1860 Tarihli *Tahrir-i Nüfus ve Emlâke Dair Talimname*'nin Oluşması ve Niteliği Üzerine
 - 30 Nüfusa Yaklaşımındaki Değişme Üzerine
 - 34 Vergiye Yaklaşımındaki Değişme Üzerine
 - 39 Kent Mekânına Yaklaşımında Değişme Üzerine
 - 40 Bina Yapımının Denetlenmesindeki Değişme Üzerine
 - 43 Mimarlığın Bir Profesyonel Meslek Olarak Yeniden Tanımlanışı Üzerine
 - 48 Genel Bir Değerlendirme

İlhan Tekeli - Selim İlkın

- 63 3 Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. Yüzyılda Araba Teknolojisi ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler
 - 63 Giriş
 - 67 Dünyada Karayolu Teknolojisinin Tekâmülü

	76	Osmanlı İmparatorluğu'nda Araba Teknolojisinin ve Kullanımının Gelişmesi
	80	16. Yüzyılda Araba
	84	17. Yüzyılda Araba
	88	18. Yüzyılda Araba
	92	19. Yüzyılda Araba
	106	Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. Yüzyılda Yol Yapımının Örgütlenmesinde ve Teknolojisinde Olan Gelişmeler
	118	Sonuç
		İlhan Tekeli - Selim İlkin
123	4	Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Nâfia Programları ve Teknoloji Gelişimi Üzerine
	123	Giriş
	124	Teknoloji Girişinin Tarihsel Gelişimini İncelemek İçin Bir Kavramsal Çerçeve
	126	Osmanlı İmparatorluğu'nda Teknoloji Girişinde Kesimlerarası Farklılıklar
	126	Tarımsal Üretim Teknolojisindeki Gelişmeler
	135	Sanayi Kesiminde Teknolojik Gelişmeler
	150	Haberleşme Alanında Teknolojik Gelişmeler
	154	Umur-u Nâfia Programları ve Karayolu ve Demiryolu Teknolojisindeki Gelişmeler
	170	Sonuç Yerine
		İlhan Tekeli - Selim İlkin
175	5	1908 Tarihli “Umur-u Nâfia Programı”nın Anlamı Üzerine
	175	Giriş
	177	1908 Tarihli “Umur-u Nâfia Programı”nın İçeriği Üzerine
	180	Raporun Turuk ve Maabir (Yollar ve Köprüler) Bölümünde Önerilenler
	184	Programın Timur Yollar (Demiryolları) Bölümünde Önerilenler
	191	Programın Limanlar Bölümünde Önerilenler

- 193 Programın İçsullarda Gemi Nakliyatı ve Tarımsal Su İşleri Konusunda Önerilenler
- 196 Programın Elcezire (Mezopotamya) Mevkiinde Uygulanacak Umur-u Nâfia Konusundaki Önerileri
- 201 Programın Uygulanması İçin Yapılanlar
- 212 Umur-u Nâfia Programının Genel Değerlendirilmesi Üzerine

İlhan Tekeli - Selim İlkin

- 217 6 1923 Tarihli “Umur-u Nâfia Programı”
- 217 Giriş
- 220 1923 Umur-u Nâfia Programı’nın Getirdikleri
- 229 1923 Umur-u Nâfia Programı’nın Değerlendirilmesi

Selim İlkin

- 233 7 1922-1923 Yılları Türkiye’inde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi
- 233 Giriş
- 234 Chester Projesi’nin 1908-1920 Yıllarıyla İlgili Kısa Bir Tarihçesi
- 237 Chester Projesi’ni Yeniden Canlandırma Girişimleri
- 237 İlk Girişimler
- 237 Julien E. Gillespie’nin Ankara’daki İzlenimleri
- 239 Şirketteki Gelişmeler
- 240 Petrol’le İlgili Çakışan Hak İddiaları
- 241 Ön Anlaşmanın İmzalanması ve Türkiye Açısından Önemi
- 241 Ön Anlaşmanın Ana Hükümleri
- 242 Anlaşma’nın Türkiye Yönünden Önemi
- 244 Şirkette Yeni Anlaşmazlıklar ve Ankara’da Yeni Girişimler
- 245 I. Lozan Barış Görüşmeleri ve Dış Desteği Artırma Çabaları
- 245 I. Lozan Barış Görüşmeleri (20.11.1922-4.2.1923)
- 246 İktisat Kongresi’nde Türkiye’nin Yabancı Sermayeye Açık Olduğunun İlânı: 17 Şubat - 4 Mart 1923
- 247 Amerikan Milletine Beyanname

- 248 Projeyle İlgili Bazı Tartışma ve Araştırmalar
 - 248 Bazı Gazetelerin Konuya Açıklık Getirme Çabaları
 - 254 Projeyle İlgili Araştırmalar
- 261 Proje'nin TBMM'de Görüşülerek Kabulü
- 265 Anlaşmanın İptaline Neden Olan Gelişmeler
 - 265 İngiltere ve Fransa'nın Sert Tepkileri
 - 266 Şirketin Parçalanması ve Anlaşmanın Feshedilmesi
- 267 Bazı Gözlemler

İlhan Tekeli - Selim İlkin

- 271 8 Cumhuriyet'in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması
 - 271 Giriş
 - 272 Kurtuluş Savaşı Sonrasında Elde Kalan Demiryolunun Durumu ve Ulaştırma Sorunu
 - 279 Anadolu Demiryolu'nun Şirkete Devri Konusunun Yarattığı Bunalım
 - 286 Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Oluşan Demiryolu Politikasının Nasıl Uygulandığı Üzerine
 - 287 Yeni Demiryolu Hatlarının Yapımı
 - 297 Şirket Hatlarının Satın Alınması
 - 306 Devlet Demiryolları'nın İşletilmesindeki Gelişmeler
 - 310 Demiryollarında Uygulanan Tarifeler
 - 312 Cumhuriyet'in Demiryolu Uygulamalarının Sonuçlarının Genel Değerlendirmesi
 - 321 Son Verirken

İlhan Tekeli - Selim İlkin

- 325 9 Karayollarının Gelişimi Üzerine Uluslararası Bir Karşılaştırma Çerçevesi
 - 325 Giriş
 - 326 Karayollarının Toplumsal Olarak Belirlenmesi
 - 332 Karayolu Ulaştırma Teknolojisinin Evrimi
 - 341 Karayolu Geliştirme Stratejileri Üzerinde Uluslararası Bir Karşılaştırma

İlhan Tekeli - Selim İlkin

- 369 10** Türkiye’de Demiryolu Öncelikli
Ulaşım Politikasından Karayolları Öncelikli
Ulaşım Politikasına Geçiş (1923-1957)
- 369** Giriş
- 370** Osmanlı İmparatorluğu’nun
19. Yüzyıldaki Karayolu Politikası
- 377** Cumhuriyet Döneminde İkinci Dünya Savaşı’na Kadar
Karayolu Politikası
- 390** İkinci Dünya Savaşı ve Sonrasında
Karayolu Politikası (1940-1946 Dönemi)
- 397** 1946 Yol Programı
- 399** Amerikan Yardımından Karayolları
Genel Müdürlüğü’nün Kuruluşuna (1947-1950)
- 405** Dokuz Yıllık Programın Hazırlanışı
- 411** Yol Yapım Organizasyonu
- 413** Karayolları Örgütü
- 414** Finansman
- 417** Dokuz Yıllık Yol Planının Uygulaması ve
Toplumsal Etkileri
- 421** Karayolu Gelişmesinin Etkileri
- 428** Son Verirken

İlhan Tekeli - Selim İlkin

- 433 11** Türkiye’de Ulaştırmanın Gelişimi
- 434** 19. Yüzyılda Ulaşımında Gelişmeler
- 435** Yarı-Sömürge Ulaşım Şeması
- 437** İttihat ve Terakki’nin Ulaşım Politikası
- 437** 1923-1945 Dönemi
- 438** Demiryollarında Devletçilik
- 439** Karayolu Ulaşımındaki Gelişmeler
- 441** Deniz Ulaşımındaki Gelişmeler
- 442** Sivil Havacılıkta İlk Adımlar

- 442** 1945-1981 Dönemi
 - 442** Karayolları Yapımında Sıçrama
 - 444** Demiryolu Yapımında Duraklama
 - 445** Deniz Ulaşımındaki Gelişmeler
 - 447** Hava Ulaşımındaki Gelişmeler
- 449** 1981 Sonrasındaki Gelişmeler

İlhan Tekeli - Selim İlkın

- 451** **12** Türkiye’de Büyük İnşaat Müteahhitlerinin
Doğuşunda Cumhuriyet’in Bayındırlık
ve Demiryolu Programlarının Etkisi
 - 451** Giriş
 - 454** Devletçilik Döneminde İnşaat Müteahhitliğinin
Özellikleri
 - 454** İnşaat Müteahhitliğinin Doğuşu İçin Gerekli Koşullar
Devlet Tarafından Sağlanıyor muydu?
 - 469** Devlet ve Bürokrasi ile Büyük İnşaat Müteahhitlerinin
İlişkileri Nasıl Gelişmiştir?
 - 472** 1930’lu Yıllarda Gelişen Büyük İnşaat
Müteahhitliğinin Değerlendirilmesi
- 477** Üçüncü Kitapta Yeralan Yazıların
Yayınlandıkları Kaynaklar
- 479** Konu Dizini
- 499** Kişi Dizini

Bizim, yani Tekeli ile İlkin'in işbirliğinin tarihi 1965 yılına kadar geriye gider. Ortak dostumuz rahmetli Sudi İlkorur bizi Hollanda'nın La Haye kentinde bir araya getirmişti. Selim İlkin ile Sudi İlkorur Hollanda'da eğitim gördükleri kurumda tanışmışlardı. O günlerde Selim İlkin, E. İnanç'la birlikte Türkiye'nin Birinci Beş Yıllık Plan deneyimini değerlendiren bir kitabın editörlüğünü yapıyordu.¹ Sudi İlkorur Selim İlkin'e, İlhan Tekeli'nin bu kitaba Türkiye'nin bölge planlama deneyimini değerlendiren bir bölüm yazabileceği bilgisini vermişti. İlhan Tekeli de ABD'ye bir OECD bursuyla eğitime giderken Sudi İlkorur'u görmek üzere Hollanda'ya uğrayınca bu üç kişi bir araya geldi. İşte bizim öykümüz böyle bir yol üstü tanışmasıyla başladı. O gün başlayan dostluk ve işbirliği sürüp gidiyor. Türkiye'deki akademik çevrede bize en çok sorulan soru nasıl olup da bu işbirliğini hiçbir gerilim olmadan sürdürebildiğimiz olmuştur.

Bu 37 yıl içinde birlikte çok sayıda kitap ve yazı yazdık. Yazdığımız kitaplara daha kolay ulaşabiliyoruz. Ama bildirilerimiz değişik toplantılarda sunulduğu, değişik dergilerde yayımlandığı için kolayca

1 S. İlkin - E. İnanç, *Planning in Turkey*, İdari İlimler Fakültesi, ODTÜ, Ankara, 1967.

ulaşılamıyordu. İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları'nın bizim yazılarımızı bir kitapta derlemek istemesi bizi hem bu pratik nedenlerle sevindirdi, hem de onurlandırdı.

Bu derlemeyi yapabilmek için kütüphanelerimizden birlikte yazdığımız yazıları çıkararak bir araya getirdiğimizde çok değişik ve silelerle yazılmış olan bu yazıların oldukça ilginç bir bütün oluşturduğunu gördük. Bu yazıların belli bazı nitelikleri var: Bir yandan genellikle az bilinen belgeleri tarihyazımının gündemine getiriyor. Öte yandan ele aldığı konuları yaşanan toplumsal değişmeye ilişkin kuramsal bir çerçeveye oturtmak kaygısını taşıyor. Bu yazıların gerisinde bir kuramsal çerçeve arayışının bulunması onların genel bir anlatıya oturmasını sağlıyor. Bu öykü genelde Türkiye'nin Avrupa'da Kuzey Atlantik kıyılarında ortaya çıkan modernite projesinin son sanayi öncesi imparatorluklardan biri olan Osmanlı İmparatorluğu'nu dönüştürerek içinden bir ulus devletin doğuşunun değişik yönlerini anlatıyor. Yazılar 1860'lı yıllardan 1950'lere kadar uzanan bir dönemdeki olaylar ve olguları kapsıyor. Türkiye'nin yaşadığı modernite projesinin 1839-1923 arasındaki bölümünü utangaç modernite projesi, 1923-1950 arasındaki bölümünü radikal modernite projesi, 1950-1980 arasını popülist modernite projesi ve 1980 sonrasını modernite projesinin aşınması diye adlandıırırsak bu kitaba alınan yazıların genellikle utangaç ve radikal modernite dönemlerini kapsadığını söyleyebiliriz.

Birlikte yazdığımız yazıları bir araya getirdiğimizde bu yazıların üç başlık altında toplanabileceğini gördük. Bunların bir kısmı modernite projesinin siyasal boyutu üzerinde duruyor. Siyasal olguları açıklamaya çalışıyor, siyasal düşüncenin gelişimine ilişkin çabalar üzerinde duruyor. İkinci bir bölümü ise ekonomik olguların ve ekonomik yaklaşımların gelişimini ele alıyor. Üçüncü öbeğini ise imar anlayışına ve ülkenin altyapısına ilişkin gelişmeler oluşturuyor. Bu üç bölümün ayrı kitaplar halinde yayınlanabileceğini düşündük. Her bir kitabın kendi iç bütünlüğünü sağlamaya katkısının olacağını düşündüğümüz tek başımıza yazdığımız bazı yazıları da birlikte yazdığımız yazılara eklemeyi uygun gördük.

Birinci Kitapta yer alan 10 yazının dağılımı 1900'li yıllardan 1935'e kadar uzanan 35 yıllık bir dönem arasına sıkışmış bulunuyor. Türkiye'nin yaşadığı modernleşme öyküsünün içindeki özel bir dönem oluşturuyor. Dünyada gelişen modernite projesinin Osmanlı İmparatorluğu'nu dönüştürerek ulus devletlere ayırıştırma sürecinin sonuna geldiği ve Türkiye Cumhuriyeti'nin doğduğu bir döneme rastlıyor. Bu aşamada Osmanlı İmparatorluğu'nun utangaç modernite projesinden, köktenci bir modernite projesine geçiş gerçekleşiyor.

Bu geçişin hazırlanmasında İttihad ve Terakki çok önemli bir rol oynamıştır. Uygulamaya konulmasını zorladığı II. Meşrutiyet; Türk siyasal yaşamında pek çok düşüncenin geliştiği iktidarın büyük ölçüde Sultanın denetiminden siyasal kadroların eline geçtiği, aynı zamanda da birbiri ardına gelen savaşlar sonucunda İmparatorluğun parçalanmasının hızlandığı bir dönem olmuştur. Büyük ölçüde Tarık Zafer Tunaya'nın çabalarıyla 1970'li yıllarda Türkiye'de araştırmacılar İttihad ve Terakki'ye eğilmişlerdi. Biz de bu konuya ilgi duyduk. Bu dönemde İttihad ve Terakki'nin öyküsü, genellikle İstanbul'da II. Abdülhamid'e direnen ve Avrupa'ya gitmek zorunda kalan aydınların çabalarını merkeze alarak kuruluyordu. Bize göre bu öykü gerçeği yansıtmakta yetersiz kalıyordu. Bu Avrupa'daki hareket çok uzun yıllar bir sonuç alamamış olmasına karşın, İttihad ve Terakki Selanik'te örgütlenmeye başlamasından iki yıl sonra sonuç almış ve II. Meşrutiyet'in ilanını sağlamıştı. Bu nedenle Selanik'in toplumsal yapısının başarıdaki katkısını araştırmaya yöneldik. Böylece bu kitapta yer alan *İttihad ve Terakki Hareketinin Oluşumunda Selanik'in Toplumsal Yapısının Belirleyiciliği* adlı birinci yazı ortaya çıktı. Ordu, Masonluk, Melamilik vb. değişik toplumsal ilişki ağlarının üst üste binmesi ve tarihi deneyimleri Makedonya'yı böyle bir hareket için çok uygun hale getirmişti. Bu uygun ortamda hareket hızla gelişti, Türkiye'nin kaderinde önemli roller oynadı.

Birinci kitabın ikinci yazısı da Makedonya ile ilgili. *Makedonya İç Devrimci Örgütü ve 1903 İlinden Ayaklanması* adını taşıyor. Bu olaya tarihimizde çok değinilmez. İlinden ayaklanması sonrasında Osmanlı topraklarında üç ay kadar dünyanın ilk sosyalist yönetimi ku-

ruduğunu iddia edenler bile bulunmaktadır. Ama bu ayaklanmanın başarısızlığının İttihad ve Terakki hareketinin gelişmesi bakımından çok önemli katkıları olmuştur. İttihad ve Terakki'nin askeri kanadının dağa çıkışında 1903 ayaklanmasıyla önemli bir etkileşim yaşanmıştır. Ama 1903 ayaklanmasının asıl öğretici yanı, bu ayaklanmanın Makedonya İç Örgütü'nün kararıyla değil Dış Örgüt'ün emrivakisiyle başlaması ve hüsrarla sonuçlanmış olmasıdır. Bu, bir hareketin diyasporası varsa onun pahasını çoğu kez içtekilerin ödediğine ilişkin çok sayıdaki örneğe yeni bir katkı yapmaktadır.

Üçüncü yazı İttihad ve Terakki döneminde dış politikayı ele alıyor. Temelde II. Abdülhamid dönemi dış politikasıyla karşılaştırıyor. İttihad ve Terakki kabineleri özellikle Birinci Dünya Savaşı öncesinde aktif bir dış politika izleyerek dünyanın büyük güçlerinin Osmanlı toprakları üzerindeki çıkarlarını uzlaştırarak ekonomik gelişmeyi hızlandırmak istemişlerdir. Ama bu çabalar Birinci Dünya Savaşı'nın çıkması üzerine sonuçsuz kalmıştır. Atatürk'ün de Kurtuluş Savaşı sırasında belirttiği gibi böyle stratejik bir konumu olan sanayileşmemiş bir imparatorluğun böyle bir dünya savaşında tarafsız kalması olanaksızdır. Yeterli ve sürekli bir silah arzı olmayan, yani tarafsızlığını silahla savunma kapasitesine sahip olmayan, stratejik önemi olan bir ülke tarafsız kalmaya çalışsa bile sonunda, taraflardan birinin işgaline uğrayacaktır. O nedenle bu tür ülkeler bir taraf seçmeye zorlanmaktadır. İttihadçılar da kendi içlerindeki farklı görüşlere karşın, biraz da emrivakiyle, Almanya'nın yanında savaşa girmişler ve böylece savaşı kaybeden taraf içinde yer almışlardır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun savaştan yenilgiyle çıkması, Türkiye Cumhuriyeti'nin doğuş sürecini başlatmıştır. Savaş sonrasında yapılan mütareke ve daha sonrasında barış görüşmeleri durumun vehametini tüm çıplaklığıyla ortaya koymuştu. Bu durum böyle çok aktif bir II. Meşrutiyet dönemi yaşamış olan, milliyetçi düşüncelerin geliştiği bir ülkenin aydınlarının kolayca kabul edebileceği bir sonuç değildi. Toplum içinde değişik odaklarda bir çözüm arayışı, bir direniş örgütlenmesi çabası başlamıştı. Birinci dünya savaşında, bu çok odaklı direniş

Mustafa Kemal'in önderliğinde bir Kurtuluş Savaşına dönuştü. Kitabın üçüncü yazısından sonra gelen dört yazısı, Mustafa Kemal'in önderliğinin belirginlik kazanmasına kadar yaşanan arayışların görelî olarak daha az bilinen yönleri üzerinde duruyor.

Osmanlı İmparatorluğu Birinci Dünya Savaşından yenilmiş olarak çıktığında uzun yıllar iktidarda bulunan İttihad ve Terakki toplumun her yöresinde ve her kesiminde örgütlenmişti ve güçlü bir toplumsal ilişkiler ağına sahipti. Bir bakıma eğer bir direniş örgütlenecekse bu ilişkiler ağından yararlanması kaçınılmazdı. Ama savaş yenilgisi sonrasında İttihad ve Terakki'nin üç önderi Talât, Enver ve Cemal Paşa Almanya'ya gitmişti. İttihad Terakki'nin liderliği artık yurt dışındaydı. Oradan bir direnişi örgütlemeye çalışıyordu. Öte yandan Mustafa Kemal Anadolu'ya geçerek kendi önderliğinde bir ulusal direniş örgütleme uğraşı içine girmişti. İttihad Terakki mensupları çoğunlukla Mustafa Kemal'in örgütlediği direniş içinde yer almakla birlikte eski liderliklerine sadakati de terketmekte zorlanıyorlardı. Mustafa Kemal ise bir yandan hareketinin meşruiyetini sağlayabilmek ve İttihadçılar dışındaki kesimlerinin desteğini yanına alabilmek için onlardan uzak durmak durumundaydı, ayrıca hem İttihadçıların yönetimini doğru bulmuyor, hem de kendisinin iktidar vizyonu bunu gerektiriyordu. Bu nedenlerle Anadolu direnişi İttihadçılarla hem birlikte olmayı, hem de ayrılığını korumayı gerçekleştirebilmeliydi. Böyle bıçak sırtında yürütmek durumunda olan bir stratejinin Mustafa Kemal'le eski İttihadçı önderler arasında bir ön anlaşmaya dayanıp dayanmadığı hep ilgi konusu olmuştur.

Kitabın dördüncü yazısı *Kurtuluş Savaşında Talât Paşa ile Mustafa Kemal'in Mektuplaşmaları* üzerinde durarak bu soruya yanıt arıyor. Bu mektuplaşmanın kuryeliğini yapan Asım Süreyya İloğlu'nun bize verdiği bu mektuplar ilişkinin varlığı ve iki önderin ilişki kurma stratejilerine açıklık kazandırması bakımından önemlidir. Kitabın *La Haye Türk Haber (İstihbarat) Bürosunun Bir Bildirisi ve Bir Yazı* adlı beşinci yazısı, yine Asım Süreyya İloğlu'nun bize verdiği belgelerden kaynaklandı. *Kurtuluş Savaşının Başlangıç safhasında İttihadçıların*

Avrupa'daki örgütlenmesi hakkında bölük pörçük olan bilgileri bir ölçüde tamamlıyor.

Kuşkusuz Türkiye'nin yaşadığı Kurtuluş Savaşı deneyimi bir ülkenin yaşayabileceği en dramatik olgulardan biridir. Türkiye'de bu olgu genellikle Mustafa Kemal'in ünlü *Nutuk*'u verildikten sonra onun direniş güzergâhından, onun liderliğini merkez alarak anlatılmaktadır. Oysa silahlı direniş İzmir'in Yunan ordusunun İzmir'e çıkmasıyla başlamıştır. Ege'de kısa sürede silahlı direniş cepheleri kurulmuştur. Aca-ba Ege merkezli bir direniş öyküsünün nasıl kurgulanabileceği bizim ilgimizi hep çekmiştir. Bu konuda oldukça şanslı olduğumuzu söyleyebiliriz. Önce Atatürk'ün 100. Doğum Yılı'nda düzenlenen bir toplantı için, bu kitapta altıncı yazı olarak yer alan *Bölgesel Kurtuluş Savaşı'ndan Ulusal Kurtuluş Savaşı'na* bildirisini hazırlamıştık. Bundan sonra Ege direnişinin iki önemli belgesi elimize geçti. Tanınmış politikacılarımızdan Ahmet Tahtakılıç bir gün bizi arayarak babası İbrahim Tahtakılıç'tan kendisine intikal eden Alaşehir-Uşak Heyeti Merkeziyesi'nin Karar Defteri'ni bizim yayına hazırlamamızı istedi. Biz de bir yandan bu defterin yeni harflere çevrimini sağlarken, bu defterin sağladığı bilgileri merkeze alarak Ege direnişi merkezli bir öykü kurduk.² Bu kitabı tamamladığımızda artık Ege direnişi üzerinde yeni bir çalışma yapmayı düşünmüyorduk. Ama İstanbul'da yapılacak bir müzayede kataloğunda *Aydın Cenûb Mıntıkası Heyet-i merkeziyyesinin Kongre Mukarrerâtıyla Nizamnâmelerini Mübeyyin Risale'nin* satıldığını gördük, bu risaleyi British Museum'un aldığını saptadık. Seyfettin Özege Kataloğu'nda da adı bulunmayan bu nadir risalenin fotokopisini getirince onu da yayınlamayı istedik. Bu da kitabın yedinci yazısını oluşturdu. Üç ayrı çalışmada Ege merkezli direniş öyküsünü kurunca, Mustafa Kemal'in güzergâhını esas alan anlatıya göre farkı çok daha açık hale geldi. Başlangıçta bölgesel direniş eksenli gelişen bir hareketin, bir iktidar vizyonunun bulunmayışı, onun ulusal Kurtuluş Savaşı'na dönüşmesini sağlayamadığını ortaya koydu. Kurtuluş Savaşı'nın

2 İlhan Tekeli-Selim İlkin, *Ege'deki Silahlı Direnişten Kurtuluş Savaşı'na Geçerken Uşak Heyet-i Merkeziyesi ve İbrahim (Tahtakılıç) Bey*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1989.

öyküsü nereden başlanarak kurulursa kurulsun, yapılabilecek yorum değişmiyordu.

Türkiye’de direniş örgütlenirken ve Kurtuluş Savaşı sürerken, Birinci Dünya Savaşı sırasında Avrupa’ya eğitime gitmiş ve Avrupa’da Türk Yurtları halinde örgütlenmiş bulunan gençler, Avrupa’da Türklerin haklarını savunmak için aktif olarak tanıtım faaliyetlerine girmişlerdir. Belki de bundan daha ilginç olan bu gençlerin kurtuluş sonrası için projeler geliştirmiş olmalarıdır. Kurtuluş sonrası için kalkınma politikaları geliştiren gençlerin belki de başta geleni A. Şerif Önay olmuştur. İlhan Tekeli 1975 sonrasında üniversiteden uzaklaştırıldığında Ankara Belediye Başkanı Vedat Dalokay’a danışmanlık yaparken, o yıllarda Ankara’nın hava kirliliğine çözüm aranırken Belediye’ye çok iyi giyinmiş yaşlı bir adam başvurur. Kalorifer kazanlarının yakılmasıyla ilgili önerilerini anlatır. Bu vesileyle başlayan konuşma sonunda A. Şerif Önay’ın ilk sanayi planını hazırlayan Türk uzmanların başı olduğu anlaşılır. Bunun üzerine A. Şerif Önay’la dostluğumuz gelişti. Onun sağladığı belgelerden yararlanarak bu kitabın sekizinci yazısı olan *Kurtuluş Savaşı Sırasında, Avrupa’daki Bir Türk Gencinin (A. Şerif Önay’ın) Kalkınma Sorunlarıyla İlgili Çalışmaları* yazıldı.

Kitabın dokuzuncu yazısı (Kör) Ali İhsan (İloğlu) Bey ve Temsili Mesleki Programı başlığını taşıyor. (Kör) Ali İhsan Bey daha önce sözünü ettiğimiz Asım Süreyya İloğlu’nun ağabeyidir. (Kör) Ali İhsan Bey İttihad ve Terakki içinde Kara Kemal Bey’e, Vasıf Bey’e, Memduh Şevket Esendal’a yakındır. İttihad ve Terakki içinde esnaf kesimini örgütlemekte ve çıkarlarını korumaktadırlar. Bu grubun ideoloğunu (Kör) Ali İhsan Bey yüklenmiştir. Ziya Gökalp çizgisi dışında materyalist bir ideolojik çizgiyi savunmaktadır. Meclisin toplanmasından sonra Ankara’ya gelen Ali İhsan Bey, sol İttihadçılar arasında Mesleki Temsil Programı’nı savunmaya başlamıştı. Bu programdan söz edilmesine karşın Cumhuriyet’in Halkçılık ilkesinin yorumlanması bakımından özel bir öneme sahip olan bu program bilinmiyordu. Asım Süreyya Bey’in bize sağladığı belgelere dayanarak bu yazıyı hazırladık. Böylece Cumhuriyet öncesinde Ankara’da yaşanan fikir karşıtlıklarının

bir yönüne açıklık gelmiş oldu.

Bu bölümün onuncu yazısının öyküsünü ayrıca yazmak gerekmiyor. Çünkü *Türkiye’de Bir Aydın Hareketi: Kadro* başlığını taşıyor. Cumhuriyetin Köktenci Modernite Projesi’ne sosyalist bir renk kazandırmak istenilen bu hareketin öyküsü oldukça iyi biliniyor. Bu öykü son yıllarda değişik yazarlarca çok kez yazıldı. Bu yazıda *Kadro*’nun yazılarının bir içerik analizi yapılarak *Kadro* hakkında geliştirilecek yorumlara niceliksel veri sağlanıyor, bunlar yardımıyla Kadrocuların kendi aralarındaki ideolojik iç farklılaşmaya ışık tutulmaya çalışılıyor.



İkinci kitapta bulunan 10 yazı Birinci ve İkinci Dünya Savaşı arasındaki ekonomik olayları kapsıyor. Hemen hepsinde ulusalcı bir ekonomik gelişme için yol arayışı teması hakim. Kapitalist merkezin bunalım içinde olduğu, dolayısıyla çevre ülkelerinde denetiminin zayıfladığı bir döneme rastladığı için de bu daha çok içe dönük sanayileşme arayışları uygulanma olanağını buluyorlar.

Kitabın “Osmanlı İmparatorluğu’nun Birinci Dünya Savaşı’ndaki Ekonomik Düzenlemeler İçinde İlaş Nezareti ve Kara Kemal Bey’in Yeri” adlı birinci yazısı da, Asım Süreyya İloğlu’nun bize verdiği, Kara Kemal Bey tarafından hazırlanan İlaş Nezareti’nin faaliyetleri hakkındaki not üzerine yazıldı. İttihad ve Terakki yönetiminin en çok suçlandığı konulardan biri, savaş sırasındaki yolsuzluklar olmuştur. Bunun en simgeleşmiş ifadesi vagon ticaretidir. Ulaşım sisteminin yeterince gelişmediği sanayileşmemiş bir ülkede, savaş ekonomisini hiç yakınmaya meydan vermeyecek biçimde yönetmek adeta olanaksızdır. Kaçınılmaz olarak sıkıntılar yaşanacaktır. Bunun ötesinde, İttihad Terakki içinde, savaşı ekonomide Türk unsurun ekonomik payını artırmak için bir fırsat olarak gören, gücünü Talât Paşa’dan alan, Kara Kemal, Memduh Şevket Esendal gibi esnaf kesimini örgütleyen bir odağının bulunması yakınmaları daha da artırıyordu. Kuşkusuz bu koşullarda salt yakınmalara dayanarak bir savaş ekonomisinin başarı derecesi hakkında bir yargıya varmak olanaksızdır. Yapılabilecek olan

olup biteni anlamaya çalışmaktır. Bu bakımdan savaş ekonomisinin yönetiminin temel aktörlerinden biri olan Kara Kemal'in verdiği bu bilgiler çok önemli oluyor.

Bu kitabın ikinci yazısı “1923 Yılında İstanbul’un İktisadi Durumu ve İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası İktisat Komisyonu Raporu” başlığını taşıyor. Kurtuluş Savaşı sonrasında ve Ankara’nın başkentliğinin ilanından sonra İstanbul ekonomisinin ne durumda olduğunu ve nasıl geliştirilebileceğini saptamak için oluşturulan komisyonun başkanlığını ünlü Maliye Nazırı Cavit Bey’in yapmış olması onu daha ilginç yapıyor. Türkiye’nin Kurtuluş Savaşı sonrasındaki ekonomik durumunu göstermek bakımından çok öğretici. Ama onun ötesinde savaşlar ve işgaller sonrasında nüfusunu ve işlevlerini büyük ölçüde kaybetmiş bir kentin yeni duruma uyum yapma sürecinin ne olabileceğine de açıklık getirmektedir.

Kurtuluş Savaşı’ndan çıkmış olan Türkiye’nin ekonomisini yeniden kurmasında gerekli olan yalnız kapital değildi, belki ondan da daha önemli olan sağlıklı emek gücüydü. Savaştan büyük nüfus kaybıyla çıkmıştı. Ayrıca sağ kalmış nüfusun bir kesiminin savaşın getirdiği yaralanmalar, sakatlıklar dolayısıyla, bir işte verimli çalışma gücü sınırlıydı. Belki bundan da önemli olanı, nüfusun çok büyük kısmının sıtma hastalığının etkisi altında bulunmasıydı. Bu nedenle Cumhuriyet’in ilk yıllarındaki sıtma mücadelesi çok önemli bir ekonomik sorun niteliğini taşıyordu. Bu nedenle Cumhuriyet’in bir başarı öyküsü olan sıtma mücadelesi ilgamızı çekiyordu. Hemen Kurtuluş Savaşı sonrasında başlayan mücadelenin yürütülme biçimi bilimsel temelli ve modernist çizgide olmuştur. Bu öykü, kitabın “Türkiye’de Sıtma Mücadelesinin Tarihi” üçüncü yazısı olarak yer aldı.

Kurtuluş Savaşı’ndan çıkan Türkiye, ekonomisini daha çok piyasa koşullarında canlandırmak için çalışmıştır. 1929 yılında tüm dünyada yaşanmaya başlayan büyük ekonomik bunalım sonrasında devletçiliği benimsemiş ve devlet eliyle sanayileşmesini gerçekleştirmek için Birinci Sanayi Planı’nı geliştirerek uygulamaya koymuştur. Genellikle bilinen öyküdür. Oysa Türkiye daha ekonomik kriz yaşanma-

ya başlamadan Şakir Kesebir'in İktisat Vekilliği döneminde bir ekonomik gelişme planı hazırlamıştır. "Dünya İktisadi Buhranı Öncesinde Cumhuriyetin İlk Plan Yapma Deneyi" adlı dördüncü yazı bu planı tanıtıyor ve Türkiye'nin izlediği ekonomik politikaları değerlendirmek bakımından anlamı üzerinde duruyor.

Daha İttihad ve Terakki döneminden itibaren başlayan ulusal ekonomi arayışlarının kuşkusuz en kritik aşamalarından biri Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası'nın kuruluşu olmuştur. Cumhuriyet yönetimi 1926 yılından itibaren bir merkez bankası kurma arayışına girmiştir. Ama bunun bir sonuca ulaşması için Ekonomik Buhran'ın yaşanmaya başlaması gerekmiştir. Bu bankanın oluşumu sırasında değişik grupları temsil eden projeler arasında keskin bir yarışma yaşanmıştır. "TC Merkez Bankası" adlı beşinci yazı, bu öyküyü anlatırken Cumhuriyet'in iktidar bloku içindeki farklılaşmayı da açığa çıkarmış oluyor.

Kitabın altıncı yazısı, Türkiye'de devletçiliğin ve sanayileşmenin başlatıcısı olan Birinci Sanayi Planı'nı ele alıyor. Bu plan belki de Türkiye'nin tam olarak uygulayabildiği tek plandır. Türkiye'deki ekonomi tarihi yazını genellikle bu planın Sovyet uzmanlarınca hazırlandığı üzerinde durarak İktisat Vekaleti'ndeki Türk uzmanlarının katkısını ihmal etmiştir. Oysa, bu dönemde Sanayi Umum Müdürü A. Şerif Önay'dır. Önay daha 1924 yılında Kazım Karabekir'in isteği üzerine bir sanayi programı hazırlamıştır. Kitabın "Birinci Sanayi Planının Hazırlanışında Sovyet Uzmanlarının Rolü" adlı altıncı yazısı bu planın öyküsünü Türk uzmanları dışlamadan anlatmaya çalışıyor.

Bu kitabın yedinci "Devletçilik Deneyiminin Ege Bölgesinde Çeşitlenmesi" ve sekizinci "Devletçilik Dönemi Tarım Politikaları" yazıları, Türkiye'nin radikal modernite döneminde tarımda izlediği politikalar üzerinde duruyor. Kuşkusuz, Cumhuriyet'in ilk yıllarında Türkiye ekonomisine hakim olan tarımdır. Bu nedenle tarımsal üretim teknolojisinde sağlanacak gelişmeler ekonominin büyümesini hızlandıracaktır. Nitekim Cumhuriyet yönetimi ilk yıllarında tarımsal teknolojinin gelişmesi için çok önemli adımlar atmışlardır. Ama önce yaşanan dünya ekonomik buhranı, daha sonra İkinci Dünya Savaşı koşulları

bu çabalardan yeterince sonuç alınmasını zorlaştırmıştır. Cumhuriyet'in tarım alanındaki çabaları, Türkiye ekonomi tarihi yazınına da yeterince yansımamıştır. Dikkatler hep sanayileşme üzerinde yoğunlaştığı için, tarımda yapılanlar geri planda kalmıştır. Bu iki yazı bu eksikliği gidermeyi amaçlıyor.

Kitabın dokuzuncu yazısı “İkinci Dünya Savaşı Sırasında Hazırlanan “Savaş Sonrası Kalkınma Plan ve Programları” başlığını taşıyor. Dünyanın hemen hemen tümünde İkinci Dünya Savaşı sırasında bir yandan savaş sürerken, öte yandan savaş sonrasındaki düzenin ne olacağına ilişkin çalışmalar yapılmıştır. Türkiye de savaş öncesindeki planlama deneyimlerinin de etkisiyle çok yönlü planlama çalışmalarına girmiştir. Bu çalışmaların yönlendiricisi *Kadro* hareketinin ideologu Şevket Süreyya olmuştur. Şevket Süreyya, Türkiye'nin savaş öncesi sanayileşme çabalarını bir adım daha öteye götürecek ağır sanayiye öncelik veren İvedili Sanayileşme Programı'nı ve bunun paralelinde diğer sektörlerde gerçekleştirilmesi gereken gelişmeleri de içeren kapsamlı bir planlama çalışmasını tamamlamıştı. İkinci Dünya Savaşı sonrasında değişen dünya konjonktürü içinde, bu planlar uygulamaya geçmediği gibi yayınlanmamıştı da. Şevket Süreyya'nın bize verdiği bu plan dokümanlarını yorumlayarak yayınladık. Bunlar Türkiye'deki yönetimin savaş sonrası için sahip olduğu vizyonu ortaya koyuyor. Bir anlamda savaş sonrasında gerçekte yaşananların karşılaştırılabileceği bir çerçeve oluşturuyor.

Bu kitabın son yazısı “Savaşmayan Ülkenin Savaş Ekonomisi: Üretimden Tüketime Pamuklu Dokuma” adını taşıyor. Bu kitap Birinci Dünya Savaşı ekonomisiyle başlarken, İkinci Dünya Savaşı ekonomisiyle sonuçlanıyor. Ama ikisi arasında bir karşılaştırma yapmak doğru olmaz. Çünkü bu son yazı yalnız dokuma sektöründe yaşanan sıkıntıları ve onu aşmak için alınan önlemleri ayrıntılı olarak inceliyor. Türkiye savaşa girmiyor, ama bir savaş ekonomisi yaşıyor. Büyük bir iş gücünü üretimden çekerek büyük bir orduyu besliyor. Ayrıca ekonomisi dışı karşı zorunlu olarak kapanıyor. Ekonomi adeta bir laboratuvar deneyine sokularak yeni koşullara uyum yapması istenilmektedir.

Bu gözlenmesi çok ilginç bir durumdur. Türkiye'nin İkinci Dünya Savaşı ekonomisinin bu bakımdan yeterince incelendiği söylenemez. Bu yazı böyle bir deneyin sadece bir yönünü ortaya koyuyor.

* * *

Üçüncü kitabı oluşturan 11 yazı Türkiye'nin modernite tarihinde bir yandan imar (kalkınma) kavramının nasıl geliştiği üzerinde duruyor, öte yandan bununla yakından ilgili olan altyapı ve teknoloji gelişmelerini ele alıyor.

İlk iki yazı daha çok imar kavramının gelişmesini kavramamız bakımından önem kazanıyor. Birinci yazı “Miralay Mustafa Celâdettin Bey'in Bir Eyaletin Islah ve İmarı Hakkında Mükâleme” adlı risaleyi bulmamız üzerine yazılmıştır. Daha önce de söz ettiğimiz üzere bizim işbirliğimiz Türkiye'nin 1960'lı yıllardaki planlama deneyimi üzerindeki bir kitap dolayısıyla başlamıştı. Türkiye'de planlama ve kalkınma tarihi konusu, çalışmalarımızda hep merkezi konumu korumuştur. Bu konuda belki ilginç risaleye rastlarız diye Seyfettin Özege'nin *Eski Harflerle Basılmış Türkçe Eserler Kataloğu*'nu karıştırırken böyle bir risale ismine rastlamıştık. Ama bu tüm uğraşlarımıza karşın bu risaleye ulaşamıyorduk. Nihayet Dr. Hidayet Nuhoglu bu risaleye ulaşabildi. Çok az sayıda basılmış risale bir tek kütüphanede kalmıştı. Risale beklediğimizden de ilginçti. Yirminci yüzyılın başında Irak'ın kalkınmasına toplumdaki değişik nesilden, değişik konumdaki yöneticilerin nasıl baktıklarını karşılıklı konuşmalar halinde veriyordu. Kuşkusuz bu hem zihniyet tarihi, hem de bölge planlama tarihimiz bakımından değerli bir belgeydi. Onun yeni yazıya çevirisini yayınlamaya karar verdik. Ayrıca, bu risale için yazdığımız yazıda da imar kavramının Osmanlı İmparatorluğu'ndaki gelişmesini irdeleyerek bu risaledeki imar anlayışının hangi gelişme aşamasına tekabül ettiğini göstermeye çalıştık.

Osmanlı modernleşmesi içinde Yeniçeriliğin ortadan kaldırılması, yönetim sisteminin ve yöneticilerin yetiştirilmesinde kökten değişikliklerin yapılmasını başlatmak bakımından çok belirleyici bir dönüm noktası olmuştur. Bu dönüşümün ilginç bir örneği mimarlık ala-

nında yaşanmıştır. Mimarlar Ocağı kapanınca yapı denetlenmesine ilişkin düzen de değişmek durumunda kalmıştır. Bu dönüşümü incelerken bina ruhsatlarının verilmesine ilişkin ilk yasal düzenlemelerin hangi tarihte yapıldığını ve ilk uygulamanın hangi tarihte olduğunu araştırıyorduk. Bu konuda 28 Aralık 1860 tarihli Nüfus ve Emlâke dair Talimname’de bir düzenleme olduğunu okuyunca bunu bularak incelemeye çalıştık. Bunu bulduğumuzda söz konusu talimnamenin Osmanlı modernleşmesini anlamak bakımından çok önemli hükümler içerdiğini görerek çeviri yazımını yayınlamaya karar verdik. Bu kitabın “28 Aralık 1860 Tarihli Tahrir-i Nüfus ve Emlâke Dair Talimname’nin Osmanlı Modernite Projesi Açısından Okunması Üzerine” adlı ikinci yazısı bu belgeyi tanıtmak için yazıldı.

Bu talimname Osmanlı İmparatorluğu’nun nüfusa yaklaşımda, vergilere ve gayrimenkul mülkiyeti ile bina yapımının denetlenmesine ilişkin olarak klasik dönemdekenden ayrılmasının pek çok ögesinin ilk işaretlerini farklılaşmamış bir biçimde içermektedir. Bu ancak modernleşmenin, yeni kökleşmeye başladığı 1860 gibi bir yılda yapılabilecek olan bir düzenlemedir. Osmanlı İmparatorluğu’nun klasik döneminde de tahrirler (sayımlar) yapılmaktadır. Bu tahrirlerin amacı vergilendirmedir, sadece vergi mükellefi erkek nüfus sayılmaktaydı. Oysa 1860 nüfus sayımı ilk kez kadın erkek tüm nüfusun sayılması ve onlara bir nüfus tezkeresi verilmesini öngörmektedir. Artık Osmanlı İmparatorluğu’nda yaşayanlar mülkün bir parçası olarak değil, bir birey olarak görülmeye başlanmakta, bu bireyle devletin ilişkisi yeni esaslara göre düzenlenmektedir. Kuşkusuz bu değişimler birinci yazıda üzerinde durulan imar anlayışının Sultanın mülkünün şenlendirilmesinden, mülkü ve milleti ihya etmek anlayışına geçilmesiyle yakından ilişkilidir. Modernite projesinde yol alma, sadece bireyleşme konusunda değil, onun mülküne (emlâkine) yaklaşımda da kendini göstermektedir. Emlâkinin adresi belirlenmekte, değeri tahmin edilmekte, müsadere dışı kılınmakta, serveti ve gelirine göre bireysel olarak vergilendirilmektedir.

Üçüncü kitabın üçüncü yazısı, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Ondokuzuncu Yüzyılda Arapça Teknolojisi ve Kırkayolu Yapımında-

ki Gelişmeler” başlığını taşıyor. Bir ülkede modernleşmenin, kapitalistleşmenin gerçekleşmesi için ulaşım altyapısının ve kapasitesinin gelişmesi gerekir. Bu gelişme olmadan, modernleşmeden, ülkenin kalkınmasından söz edilemez. Osmanlı İmparatorluğu’nun 19. yüzyıl dönüşümünü inceleyenler, genellikle yabancı sermaye eliyle yapılan demiryolları üzerinde durmuşlardır. Bu çözümlemelerde de demiryollarının geliştirici etkilerinden çok, Osmanlı İmparatorluğu’nu yarı sömürgeleştirici, etki alanlarına ayırıcı yönleri ön plana geçmiştir. Oysa, tamamen yerli yönetsel girişimlerle gerçekleştirilen Osmanlı modernleşmesini ülke mekânında yaygınlaştırmak hatta demiryollarının etkisini dar güzergâhların ötesine taşımak bakımından çok önemli rolü olan karayolu gelişmesi yeterli bir inceleme konusu olmamıştır. Karayollarındaki gelişmenin ülke içindeki teknolojinin gelişmesini başlatmak bakımından da önemli bir rolü vardı. Asıl ilginç olan uzun mesafe taşımacılığında Türklerin Anadolu’ya gelmesinden sonra deve kervanlarının arabayı ekonomik olmaktan çıkarması ve 19. yüzyılın ortalarına kadar Anadolu’da kağıdı dışında araba bulunmuyor olmasıydı. Araba Anadolu’da bu dönemden sonra yeniden kullanılmaya başladı. Araba teknolojisi ve karayolları gelişimi birbirini etkileyerek Osmanlı modernleşmesine katkıda bulundu. Bu konu uzun süredir ilğimizi çekiyor ve dağınık bilgileri bir araya getirerek bu gelişmenin genel bir tablosunu ortaya koymak istiyorduk. IRCICA’nın toplantısı bize bu fırsatı verdi. Kuşkusuz bu konuda daha derinliğine araştırmalar yapmak gerekiyor.

Bundan sonra yer alan Osmanlı İmparatorluğu’nda “19. Yüzyılın İkinci Yarısında Nâfia Programları ve Teknoloji Gelişimi Üzerine” adlı dördüncü yazıda, üçüncü yazıda yer alan araba ve karayolu teknolojisi gelişmesine, tarımsal üretim, sanayi üretimi, haberleşme ve demiryolu teknolojisindeki gelişmeler ekleniyor. Böylece 19. yüzyılda Osmanlı toplumundaki teknolojik gelişmenin çapı hakkında bir ölçü oluşturulmaya çalışılıyor. Tabii ki, teknolojik gelişmenin çapı Osmanlı modernitesinin doğru değerlendirilmesi bakımından önem taşıyor. Kuşkusuz bu gelişmelerin çapı Osmanlı modernitesinin utangaç olarak adlandırılmasını haklı çıkarıyor. Ama Osmanlı tarihinin yükselme, du-

raklama ve çöküş dönemi anlayışı içinde ele alınmasının, 19. yüzyıl konusundaki yargılarda yarattığı sapmaları düzeltmek açısından da yararlı olacağını düşünüyoruz.

Bu yazının ikinci yarısında ele alınan Umur-u Nâfia programları, kanımızca Osmanlı modernitesinin anlaşılması bakımından özel bir önem taşıyor. Daha önce de değindiğimiz üzere planlama tarihi bizim çalışmalarımızda merkezi bir konum almaktadır. Celal Dincer'in *Belgeler*'de yayınladığı Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu Bayındırlık İşlerine Dair Layiha'sını³ gördüğümüzde çok etkilendik. Bu layiha 1882 yılında sunulmuştu. Bu bir Osmanlı projesiydi. Osmanlı İmparatorluğu'nda daha sonraki yıllarda gerçekleştirilen Bağdat Demiryolu gibi projeler bunun içinde yer alıyordu. Böyle bir belgenin varlığı, artık Bağdat Demiryolu'nu salt bir Alman sermayesinin bir projesi olarak açıklamak olanağını ortadan kaldırıyordu. Bu demiryolunun Osmanlı ve Alman projelerinin üst üste gelmesiyle gerçekleşebildiğini ortaya koyuyordu. Bizim planlama tarihimiz bakımından da ilk devlet planı diye adlandırılabilir bir belgeydi. O dönemde devletin ekonomik yatırımlarla doğrudan ilgilenmediği, sadece altyapı projelerini yönlendirmeye çalıştığı düşünülürse devletin kalkınma konusunda yapabileceği hemen hemen her şeyi kapsıyordu. Aslında devletin gelecekteki altyapı şebekeleri konusunda böyle bir projenin hazırlanması modernite projesinin önemli ölçüde kök saldıığını da gösteriyordu. Yani, devlet akılcı bir planlama yöntemini uygulamaya başlıyordu.

Bunun üzerine başka Umur-u Nâfia Programlarının var olup olmadığını araştırmaya başladık. Hasan Fehmi Paşa'nın programının dışında üç başka programa ulaştık. Bunlardan ikincisi, 1908 yılında Noradunkyan'ın Nâfia Nazırlığı döneminde hazırlanmıştı. İttihad ve Terakki döneminde uygulamalara yol göstermişti. Üçüncüsü ise, 1923 yılında Cumhuriyet'in ilanından önce Fevzi Bey'in Nâfia Vekilliği döneminde hazırlanmıştı. Bu programın hazırlandığı dönemde henüz Ankara başkent olarak ilan edilmemişti. Bu program eğer Ankara başkent

3 Celal Dincer, *Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha, Belgeler*, cilt V-VII, sayı 9-12, 1988-1971, 33-35-293.

olmasaydı, Cumhuriyet'in altyapısının nasıl gelişebileceği konusunda önemli ipuçları vermektedir. Bir dördüncü Umur-u Nâfia Programı 1929 yılında Recep Peker'in Nâfia Vekilliği döneminde hazırlandı. Bir anlamda bu program Cumhuriyet'in esas altyapı programını oluşturmaktadır. Biz tüm araştırmalarımıza rağmen henüz bu dördüncü programa ulaşamadık. "1908 ve 1923 Umur-u Nâfia Programları" hakkındaki yazılarımız ise bu kitabın beşinci ve altıncı yazılarını oluşturuyor.

Yedinci ve sekizinci yazılarda radikal modernite döneminde ülkeyi demir ağlarla örmek isteyen Cumhuriyet'in iki farklı yaklaşımı ele alınmaktadır. Yedinci yazı, 1922-1923 yılları arasında Doğu'da kurulacak geniş demiryolu ağı için verilen Chester imtiyazını ele alıyor. "1922-1923 Yılları Türkiye'sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi" başlıklı bu yazı, her demiryolu projesi üzerindeki dış ilişkilerin karmaşıklığını göstermesi bakımından ilginç bir örnek oluşturuyor. Doğu Anadolu'nun gelişmesinde çok önemli rol oynayabilecek bir projenin neden uygulanmadığının anlaşılmasına yardımcı oluyor. Sekizinci yazı ise, Cumhuriyet'in 75. yılı kutlamaları için düzenlenen Bilanço toplantısı için hazırlandı. Cumhuriyet'in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanmasının hangi koşullarda gerçekleştiği ve başarabildiklerinin sınırlarının neler olduğunu ortaya koymaya çalışıyor.

Kitabın dokuzuncu ve onuncu yazısı karayolu gelişmelerine ayrılmış bulunuyor. *Cahit Talas'a Armağan* kitabında yer alan "Karayollarının Gelişmesi Üzerine Uluslararası Bir Karşılaştırma Çerçevesi" yazısı, gerçekte onuncu yazıya bir hazırlık yapmış oluyor. Kitapta yer alan onuncu yazı daha önce hiçbir yerde yayınlanmadı. Yıllarca önce hazırlanmıştı, uzun olduğu için bekledi. Türkiye'de özellikle Cumhuriyet dönemindeki Karayollarının gelişmesinin tarihini veriyor. Ama yazının ağırlığı Türkiye Cumhuriyeti Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kuruluş yıllarındaki dünyaya örnek olmuş olan başarılı deneyimini veriyor. Böyle bir başarının nasıl bir yaklaşım sonrasında olduğu ayrıntılı bir biçimde ele alınmaktadır. On birinci yazı, "Türkiye'de Ulaştırmanın Gelişimi" kitabının Cumhuriyet döneminde ulaştırma hiz-

metlerinin çok yönlü gelişmesinin genel bir değerlendirmesini yapıyor.

Kitabın Türkiye’de “Büyük İnşaat Mütahhitlerinin Doğuşunda Cumhuriyetin Bayındırlık ve Demiryolu Programlarının Etkisi” adlı on ikinci ve son yazısı, Türkiye’nin modernleşmesinde altyapı gelişmelerinin ulusal burjuvazinin doğmasındaki rolünü ele alıyor. Türkiye ekonomisine ilişkin kitaplar çoğunlukla altyapı gelişmelerinin ekonomik faaliyetlere katkısı üzerinde durmuşlar, sermaye birikimi ve büyük girişimcinin doğuşundaki rolünü görmezden gelmişlerdir. Ulusal müteşebbisin doğuşunu daha çok ticaret ve sanayi alanlarında aramışlardır. Oysa büyük altyapı projeleri, ulusal büyük girişimcinin doğuşu için çok daha elverişli fırsatlar yaratmaktadır. Türkiye’de de böyle olmuştur. Bu son yazı bu olguya dikkat çekiyor ve bir anlamda da Türkiye’nin müteahhitlik tarihinin yazıcısını beklediğinin haberini veriyor.

İlhan Tekeli - Selim İlkin

1

Mustafa Celâleddin Bey'in Bir Eyaletin Islah ve İmarı Hakkında Mükâleme Adlı Risalesi ve 19. Yü yılda Osmanlı İmparatorluğu'nda İmar Kavramının Gelişimi Üzerine Düşünceler*

İLHAN TEKELİ - SELİM İLKİN

GİRİŞ

Tanıtmaya çalışacağımız 15 sayfalık risale, Beşinci Ordu miralay-
larından Mustafa Celâleddin Bey tarafından yazılmış, Maarif Ne-
zaretî'nin verdiği izinle Tercüman-ı Ahval Matbaası'nda 10 adet basıl-
mıştır.¹ Risale üzerinde yayın tarihi belirtilmemiştir. Metinde toplum-
daki değişik aktörler arasında politikacının ayrı bir kategori olarak sa-
yılmasından ve ele alınan konunun işlenişinden, risalenin, 1908 ile
1914 yılları arasında bir tarihte yazıldığını kestirebiliriz.

Bu küçük risalenin tanıtılması bize üç nedenle önemli görünü-
yor. Bunlardan birincisi son yıllarda değişik tarihçilerce yayınlanan Os-
manlı bürokratlarının bulundukları yöreler üzerine hazırladıkları kal-
kınma lâyhalarına² bir yenisinin eklenmesidir. Genellikle Osmanlı İm-

(*) Yazarlar, bu makaleye konu olan risaleyi bulınalarında yardımcı olan Dr. Hidayet Nuhoglu'na
candan teşekkür ederler.

1 M. Seyfettin Özege, *Eski Harfle Basılmış Eserler Kataloğu*, cilt 1, İstanbul, 1971, s.154; Mus-
tafa Celâleddin, *Bir Eyaletin Islah ve İmarı Hakkında Mükâleme*, İstanbul Üniversitesi Kütüb-
hanesi'nde 84171 sayıyla kayıtlı.

2 Yusuf Hallaçoğlu, "Midhat Paşa'nın Necid ve Havalisi ile İlgili Birkaç Lâyhası", *Tarih Enstî-
tüsü Dergisi*, sayı: III, İstanbul, 1973, s.149-176; Nejat Göyünç, "Trablusgarb'a Ait Bir Lâyhâ",

paratorluğu'nun Arap nüfusunun bulunduğu bölgeleri için hazırlanan bu lâyhalar Osmanlı bürokrasisinin yönetim pratiği içinde bulundukları yerlerin gelişmesine nasıl baktıklarını göstermesi bakımından ilginçtir. İkincisi bu risalenin Irak eyaletinin kalkınmasında özellikle sulama sorunları üzerinde durmasından kaynaklanmaktadır. Bu özelliği ile de Osmanlı İmparatorluğu'nun Sir W. Willcocks'a yaptırdığı Mezopotamya Sulama Projesi'nin³ toplumsal sonuçlarının değerlendirilebilmesine yardımcı olacak bir kaynak niteliğini kazanmaktadır. Üçüncüsü ise Osmanlı bürokrasisinin kalkınma sorununa toplumun değişik kesimlerine etkilerini göze alarak yaklaşması bakımından bir yeni aşamaya ulaşmasını işaret etmesinden doğmaktadır. Böylece bize, Osmanlı İmparatorluğu'nda imar anlayışının gelişimini çözümlemek olanakını vermektedir. Temelde bu yönüyle bu yazının konusu olmaktadır.

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA İMAR KAVRAMININ GELİŞİMİ

Günümüz Türkçesinde imar kavramının kapsamı daralmıştır. Daha çok insanların yaşadıkları fiziki çevrenin kalitelerinin geliştirilmesini anlatmak için kullanılmaktadır. Kentlerin imar planlarından söz edildiğinde olduğu gibi. İmar kavramının bu kapsamla sınırlandırılması “kalkınma” kelimesinin ortaya çıkarak dile iyice yerleşmesiyle olmuştur. Dilde iki kelime arasında bir işbölümü ortaya çıkmıştır. Kalkınma daha çok sosyoekonomik gelişmeleri imar ise fiziki çevrenin gelişmesini anlatmak için kullanılmaya başlamıştır. Oysa kalkınma kelimesi ortaya çıkmadan önce imar bugün İngilizcede kullanılan “development” kelimesinin tam karşılığı olarak bir yörenin ekonomik, sosyal ve fiziki

Osmanlı Araştırmaları, sayı I, İstanbul, 1980, s.235-256; İdris Bostan, “Muhammed I İtil Efendi'nin Yemen'e Dair İki Lâyhası”, *Osmanlı Araştırmaları*, sayı III, İstanbul, 1982, s.301-326; İdris Bostan, “Zor Sancağı'nın İmar ve İslahı ile Alakalı Üç Lâyiha”, *Osmanlı Araştırmaları*, sayı VI, İstanbul, 1986, s.163-200; Musa Çadırcı, “Mithat Paşa'nın Suriye Lâyhası”, *Prof. Dr. İsmail Ercüment Kuran'a Armağan*, Türk Kültürü Araştırmaları, Ankara, 1989, s.29-40; El Kilani Tuati El Kilani, *II. Abdülhamid Döneminde Trablusgarp Vilayeti ve Mehmed Kamil*, Ankara Üniversitesi İslâm Medeniyetleri ve Sosyal Bilimler Anabilim Dalı, Ankara, 1990 (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

gelişmesini ifade eden bir kapsam içinde kullanılıyordu. Bu yazıda bundan sonra imar kelimesi hep bu geniş kapsamı içinde kullanılacaktır.

Bir devlette bir yörenin ya da bölgenin imarından söz edildiğinde ne anlaşıldığının ve bu anlayışın zaman içinde nasıl değiştiğinin çözümlenmesi, o devletin niteliğini ve zaman içinde değişimini kavramak için çok yararlı bir deneme olabilir. Bu kavramın içeriğinin zaman içinde değişimini üç farklı boyutta incelemek düşünülebilir. Bunlardan birincisi, bir yerin imar edilmiş olmasının göstergelerinin ne olarak tanımlandığıdır. İkincisi, bir yerin imar edilmiş olmasında devlete ve orada yaşayanlara düşen işlevlerin neler olduğudur. Başka bir deyişle bir yerin imar edilmesinin külfetleri ve nimetlerinin nasıl dağıtılmasının düşünüldüğüdür. Üçüncüsü ise, bir yerin imarı için devletin hangi araçlardan ya da mekanizmalardan yararlandığıdır. Bu soruların yanıtları toplumların gelişmesine paralel olarak devlet-birey ilişkisinin, teknolojinin ve üretim biçimlerinin değişmesiyle yeni biçimler kazacaktır. Osmanlı İmparatorluğu'nda bu soruların yanıtlarının burada daha ayrıntılı olarak sunacağımız Mustafa Celâleddin Bey'in risalesine kadar nasıl bir değişim geçirdiğini inceleyelim.

Böyle bir incelemede çok genel hatlarıyla iki farklı yol tutulabileceği söylenebilir. Birincisi bir düşünce tarihi incelemesi, ikincisi ise yönetim pratiğinin yorumu biçiminde yapılabilir. Kuşkusuz bu iki yolun da birbiri üzerinde etkisi vardır. Ama toplumun değişimini daha yakından etkileyen değişmelerin ikinci yolla elde edilebileceği söylenebilir. Bu yazıda izlenecek yol da bu ikincisi olacaktır.

Klasik Osmanlı düzeninde bu amaçla kullanılan birbiriyle ilintili iki kavramın bulunduğu söylenebilir: Bunlardan biri “şenlendirmek”, diğeri ise “imar” etmektir. Şenlendirmek bir yeri imar etmenin önkoşulu olarak ortaya çıkıyor. Bir yeri şenlendirmek oraya nüfus yerleştirmek anlamına geliyor. Osmanlılar yeni fethettikleri yerlerde veya nüfusu boşalmış “ıssızlaşmış” yörelerde ya eski köy ve yerleşmelere nüfus yerleştirerek ya da yeni köy ve yerleşmeler kurarak o alanları şenlendiriyorlardı. Osmanlı düzeninde, pratikte tam olarak uygulanamamış olsa da, kuralları ve amaçları ortaya koyarak bağlanmış olduğu için, bu “sür-

gün” kurumu kullanılarak gerçekleştiriliyordu.⁴ Şenlendirmenin temelde iki amacı vardı, bunlar; tarımsal üretimi artırmak ve yollar boyunca emniyeti sağlayarak özellikle uzun mesafe ticaretini canlandırmaktı. Her ikisi de devlet vergi gelirini ve askeri gücünü artırmakta araçsal işlevlere sahipti. Klasik Osmanlı döneminde kırsal kesimdeki gelişme için şenlendirme yeterken, kentsel kesim için ayrıca bir imar kavramına gerek görülüyordu. Osman Nuri Bey’e göre Osmanlılar, “cami, medrese, hastane, aşhane, misafirhane, hankah, hattâ kale, hattâ minare binalarına kadar teker teker olduğu gibi birarada olarak da hepsine imaret adını vermektedirler.”⁵ Kent için kullanılan imar kavramı da daha çok vakıflar yoluyla yaptırılmış, kamuya hizmet eden yapıların varlığıyla temellendiriliyordu. Sultaniye (Karapınar) yeni kentinin kurulmasını emreden Sultan II. Selim bu alanı, “imâretten hali ve ziraatten arî gördüğü için” burada bir kent ve bir imaret kullanılmasını irade ediyor, bunun için bir mimar ve bina emini atıyordu.⁶

Böylece klasik Osmanlı düzenindeki imar anlayışını belirlemek- te devletin yapısının ve üretim düzeninin etkileri açık hale gelmektedir. Ülke sultanın mülküdür. Bu ülkenin imarı, bu mülkün imarı ve sultan ile askeri sınıfın denetlediği artı ürünün ya da verginin artırılması demektir. Bu imar kavramında halkın refahına ilişkin doğrudan bir referans yoktur. Üretici işgücü toprağa ve bulunduğu yere bağlıdır. Bu mülkle bütünleşmiştir. Onun için üretici emeğin yeri merkezi kararlar yer değiştirebilmektedir. Onun hakları kişisel refahını artırmasına dönük olarak değil, varolan düzenin sürmesini sağlamak biçimindeki Osmanlı adalet kavramı içinde belirlenmiştir. Unutulmaması gereken bir husus buradaki mülk anlayışının kapitalizm öncesi bir anlayış olması-

4 Ömer Lütfi Barkan, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Bir İskân ve Kolonizasyon Metodu Olarak Sürgünler”, *I.Ü. İktisat Fakültesi Mecmuası*, cilt 11, no.1-4, s.524-570, cilt 13, no.1-4, s.56-78, cilt 15, no.1-4, s.209-250; Ömer Lütfi Barkan, “Vakıfların Bir İskân ve Kolonizasyon Metodu Olarak Kullanılmasında Diğer Şekiller”, *Vakıflar Dergisi*, cilt II, 1942, s.354-386.

5 Osman Nuri Ergin, *Türkiye’de Şehirciliğin Tarihi İnkişafı*, I.Ü. Hukuk Fakültesi İktisat ve İctimaiyat Enstitüsü, İstanbul, 1936; Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deneyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, cilt II, İstanbul, 1983, s.60-61.

6 Semavi Eyice, “Şultaniye-Karapınar’a Dair”, *I.Ü.E.F. Tarih Dergisi*, cilt XV, sayı 20, Mart 1965, s.126. Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - <https://rantey.org>

dır. Kapitalizm öncesi mülkiyet anlayışı hangi düzeyde olursa olsun mülk sahibine haklar verdiği kadar görevler de yüklemektedir. Adalet kavramını da bu görevler içinde düşünmek gerekir. 19. yüzyılda mülkiyet kurumunun niteliği de değişecektir.

19. yüzyılda Tanzimat'ın getirdiği reformlarla değişen devlet-birey ilişkisi, Osmanlı ekonomisinin dünya ekonomisine yeni eklenmesi biçiminin üretime yansması, imar anlayışında da önemli değişimler getiriyordu. Gülhane Hatt-ı Hümayunu'nda, temel amacın “mülk ve milleti ihya etmek” olduğu belirtiliyordu. Bu artık imar kavramının sadece mülke ait bir kavram olmaktan çıkarak ülkede yaşayanların refahını içeren bir kavram haline geleceğinin ilk işaretiydi.

1938'de Mustafa Reşit Paşa'nın Hariciye Nazırlığı sırasında bu nezarete bağlı olarak bir Ziraat ve Sanayi Meclisi kuruldu. Bu dönemdeki meclis kelimelerini bugünkü komisyon kelimelerinin karşılığı olarak düşünmek gerekir. Bu komisyon aynı yıl içinde “Meclis-i Umur-u Nâfia” adını aldı. Komisyonunda, ülke tarımının, ticaret ve sanayisinin gelişmesi konusunda yapılan müzakerelerde, gelişme sorunu çok yönlü olarak ele alınmış, okulların ıslahı, çocuk düşüklerinin azaltılması vb. konular üzerinde de durulmuştur.⁷ Bu komisyonun dikkati çeken özelliği, sadece kalkınma konusuna çok yönlü bakışı değil, aynı zamanda adı ve bağlı bulunduğu nezarettir. Komisyonun adında “umr” kökünden gelen imar kelimesinin değil, menfaat, fayda, kâr ve çıkar anlamındaki “nef” kökünden gelen nâfia kelimesinin kullanılması dönemin kalkınmaya bakışındaki değişim ile ilgili olarak yorumlanabilir. Bu meclisin Maliye Nezareti'nde değil de Hariciye Nezareti'nde kurulmuş olması da, gelişmenin hangi tür ilişkilerden beslendiğini ve artık salt bir devlet gelirinin artırılması sorunu olarak görülmediğini kanıtlaması bakımından ilginçtir.

Gülhane Hattı'nın ilânından sonra 1845'e kadar geçen dönemde alınan sonuçlar doyurucu olmadığından, her eyaletten biri Müslüman, diğeri Müslüman olmayan iki kişi İstanbul'a çağırıldı. Meclis-i

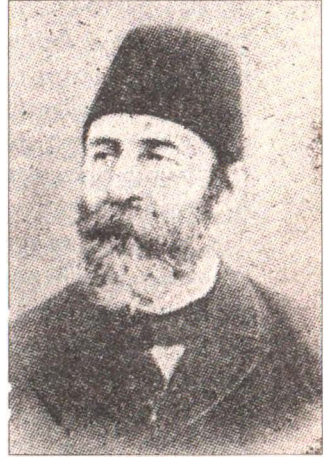
Vâlâ'da görüşmeler yapıldı, gelenlerin sundukları raporlar değerlendirildi. Bu çalışmalar sonucunda "İmar Meclisleri" kurularak eyaletlere gönderilmesi ve eyaletlerin imarı (kalkınması) konusunda araştırmalar yapması kararlaştırıldı. Bu komisyonlar ülkenin bayındır kılınması ve halkın güvenlik ve refah içinde yaşamını sürdürerek yararlı işler yapmalarına olanak sağlayacak önlemlerin ne olduğunu araştıracaklardı. İmar Meclisleri 18 Mayıs 1845'te eyalet temsilcileriyle birlikte eyaletlere hareket etmişler ve 7-8 ay kadar süren incelemelerde bulunmuşlardır. Uğradıkları şehirler ve köylerde halkın yakınmalarını ve sorunları saptamışlardır. Bu meclislerin hazırladıkları raporlar Meclis-i Vâlâ'da görüşülmüş ve bunlara dayanarak bir program hazırlanmıştır. Programda özellikle yol, köprü, su yolu isteklerinin karşılanmasına öncelik verilmiştir.

Eyaletlere bu işler ve bunların tahmini giderleri bildirilmiş, gerekli paranın vilayet vergi ve vakıf gelirlerince sağlanması bildirilmiştir. Bu, daha sonraki yıllarda hızlandığını göreceğimiz nâfia programlarının bir öncüsü olmuştur denilebilir. Bu program içinde İstanbul'a yakın yerlere öncelik verildiği, Bursa-Gemlik ve Trabzon-Erzurum yolunun yapımının yer aldığı görülmektedir. Meclisler kalkınmayı sağlayacak araçlar olarak daha çok karayollarına ağırlık vermişlerdir. Gerçekte bu konuda devletin örgütlenmesi henüz gelişmediği için yatırımlar sürüncemede kalmış ve Meclis-i Vâlâ Başkanı Süleyman Paşa'nın görevden alınması üzerine de bu programı, uygulamada izleyen olmamıştır denilebilir.⁸

Devletin kalkınmaya ilişkin işlevleri olduğunun benimsenmesinin ve bunun için özel bir bürokratik örgütlenmeye başlanmasının izlerini bu konulara ilişkin nezaretlerin kurulmaya başlamasında görüyoruz. İlk kez 1839'da Ticaret Nezareti kuruldu. Bunu 1846'da ayrı bir Ziraat Nezareti kurulması izledi. Aynı yıl içinde Ticaret ve Ziraat Nezaretleri birleştirildi. 1850'de Ticaret ve Umur-u Nâfia Nezareti

8 Musa Çadırcı, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Ülke Yönetimi", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, cilt 1, s.210; Musa Çadırcı, "Tanzimat Döneminde Türkiye'de Yönetim (1839-1856)", *Bellefren*, Cilt II, sayı 208, Ağustos 1988, s.321-326.

adını aldı. 1869 sâlnâmesinde Ticaret ve Ziraat Nezareti; 1870'te sadece Nâfia Nezareti bulunmakta, 1873'te yeniden Nâfia ve Ticaret Nezareti adını almaktadır. Bu yıldan sonra Nezaretin adı birkaç kez daha sadece nâfia ya da ticaret ve nâfia olarak değişiklik geçirecektir. Her ne kadar ülkenin kalkınmaya ilişkin konularından sorumlu bakanlığın adında bir karara varmakta zorluk çekilse de, bakanlık içinde esas ağırlık nâfia hizmetlerinde olmuştur. Bir yörenin imarını gerçekleştirecek temel araçlar olarak yollar, demiryolları, limanların yapılması, sulama kanalları açılması, bataklıkların kurutulması gibi bayındırlık projeleri görülmüştür. 1880'lere ulaşıldığında bu tür projelerin 1845'lerde imar meclislerinin önerilerinde olduğu gibi, sadece yol ve köprü olmaktan çıkarak çok çeşitlilik kazandığı, tüm inşaat mühendisliği alanlarına yayıldığı görülmektedir.



**Nafia Nazırı
Hasan Fehmi Paşa**

Nitekim Nâfia Nazırı Hasan Fehmi Paşa'nın 1882'de Başvekâlete bir tezkere ile sunduğu "Anadolu'da İmalat-ı Umumiyyeye Dair Lâ-yiha" 1880'lerde Osmanlı bürokrasisinin ulaştığı imar ya da kalkınma anlayışının en gelişmiş belgesi olarak görülebilir. Bu lâ-yiha (lâyihâ kelimesini plan diye de okuyabilirsiniz) yöneldiği amacı "Hülâsa-i Kelam Devlet-i Âliyye'nin mülken ve milleten istihşâl-i ma'mûriyyet ve tezyid-i servet ü saadet ve teksir-i varidatla iade-i şân ü şevket itmesi ve şu suretle elyevm bulunduğu mevki-i müşkilden kendini bittahlis istikbalini temin eylemesi" diye ifade etmektedir. Bu amaca ancak altyapı yatırımlarıyla ulaşılabileceği de "Şerh ve beyana hacet olmadığı üzere bir memlekette yollar ve limanlar misullû şeyler yapılmayıp hâl-i tabiisinde bırakıldıkça arzu olunan terakkiyat-ı maddiye ve maneviyenin imkân-ı husulü tasavvur olunamaz ve şuna burhan aranmak lazım gelse memleketimizin ahvâl-i şimalinden gayri delil-i ilâhiye lüzum gö-

rülemez ve tevsi-i daire-i servet-i milliye ve teksir-i muamelât-ı umumiye ile hüküm ve ihtiyacı zaman ve mekâna muvafık esbab ve vesail-i umraniyyenin heman cümlesi mutlaka o gibi imalât-ı nâfianın vücudüne muallâk olduğu malûm ve hattâ intizam-ı turuku davet iden kesret-i muamele ve servet olmayup belki şunları celb ve davet iden intizam-ı turuk idüğü meczumdur” diye anlatılıyordu. Bu altyapıların yapılması “menafi-i umumiyyeye” hizmet edecekti.⁹

Bu imar anlatımında, Osmanlı İmparatorluğu’nda sultanın mülkü olan bir ülke anlayışından, bir milletin yaşadığı ülke anlayışına geçişin sonuçları 1840’lılara göre daha ilerlemiş biçimde kendini göstermektedir. Yalnız mülken değil, aynı zamanda milleten mamuriyet aranmaktadır. Servet-i milliye gibi yeni bir kavram ortaya çıkmaktadır. Bu serveti milliye’nin de oldukça soyut bir kavram olduğu, mülkün imarından çok farklılaşmadığı ileri sürülebilir. Bu nedenle menafi-i umumiye kavramının kullanılması daha önemlidir. Bu yatırımların yapılmasının böyle bir kavramla değerlendirilmesi ülkede bireysel çıkar kavramının oldukça yerleşmiş ve yasal olarak korunmaya başlamış olmasının bir göstergesidir. Bireyin haklarının önemli derecede kurumsallaştığını kanıtlamaktadır.

Anadolu, Irak, Ceziretül Arap ve Suriye’de yapılacak yolları, demiryollarını, limanları, kurutulacak bataklıkları, ıslah edilecek ve sulanacak arazileri ayrıntılı olarak saptayan, projelerinin uygulanmasında genellikle yabancı sermayeye bel bağlayan, uygulanacak nizamnameler ve ihale şartları konusunda ayrıntılı öneriler içeren bu planın uygulamadaki etkileri sınırlı kalmış olsa da, bu dönemde ülkenin imarı konusundaki düşüncelerin ulaştığı teknik düzeyi göstermesi bakımından ilginçtir ve bir dönüm noktasını göstermektedir. Nitekim imar anlayışının bu düzeye ulaşması bir yıl sonra 1883’te Mühendishane-i Mülkiye’nin kurulmasını getirecektir. Artık mühendislik bir askeri meslek olarak görülmekten çıkıyor, ülkeyi bayındır kılacak sivil bir meslek niteliğini kazanıyordu.

9 Celal Dinçer, “Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa’nın Anadolu Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Lâhız ve Belgeler”, cilt VIII, sayı 12, 1968-1974, s. 137-162.

1880'lerde ulaşılan bu imar anlayışının yalnız merkezî bürokrasi için değil, taşradaki bürokrasi için de geçerli olduğu genellikle Arap eyaletlerinde istinaf mahkemesi reisliği yapmış olan Muhammed Hilâl Efendi'nin eyaletlerin kalkınma sorunu ile ilgili olarak yazdığı lâ-yihâlardan anlaşılmaktadır. Trablusgarb, Zor Sancağı ve Yemen için yazdığı lâ-yihâlar da önce bu yörelerin ekonomik ve toplumsal yapısını betimlemekte, daha sonra da kalkınması için öneriler getirmektedir. Bu çalışmalar bir tür ilkel bölge planlama çalışmaları olarak değerlendirilebilir. Zor Sancağı için yazdığı lâ-yihada imar kavramını "Esas-ı imar üç şey ile müesses olur. Birincisi ahalinin nefis ve malınca gerek bir mahalde ikamet ve gerek bir mahalle gidüp gelmelerince emniyetin husulüdür. İkincisi sehlü'l-imar olduğu memul bulunan mahallerde tenasülün ve ahalinin tezyidi esbabının istihsalidir. Üçüncüsü ki imarın rûkn-i âzâmıdır, o da ahallinin fakir halde bırakılmayup istihsal-i esbab-ı servetlerine bakılmaktır" diye vermektedir.¹⁰ Muhammed Hilâl Efendi'nin saydığı üç öğeden ilk ikisi, güvenlik ve nüfusun artırılması, klasik Osmanlı düzeninin imar anlayışında da vardır, yeni olan üçüncüsü halkın servetinin artırılmasıdır.

İmar anlayışının yeni boyutlar kazanması için II. Meşrutiyet'in ilânını beklemek gerekecektir. 1890'larda yeni bir nâfia planı hazırlanmamıştır. Ama bakanlığın yapısında bir değişiklik olmuştur. 1894 yılında bakanlığın işlevlerinde bir uzmanlaşmaya gidilerek Orman Maadin ve Ziraat Nezareti adıyla yeni bir bakanlık kurulmuş, ticaret ve nâfia işlevleri eski bakanlıkta kalmıştır. Bu ayırım II. Meşrutiyet döneminde de sürmüştür. Bu farklılaşma, doğal kaynakların değerlendirilmesinin sadece bayındırlık yatırımlarıyla sağlanamayacağını, daha başka önlemler alınmasının gerekliliğinin anlaşıldığının bir kanıtı olarak görülebilir. Böyle bir bakış açısı içinde ticaret ve nâfia işlerinin ayrı bakanlıklar halinde örgütlenmemiş olması da ayrıca anlam kazanmaktadır.

II. Meşrutiyet'in ilânından bir süre sonra 1 Aralık 1908'de Ticaret ve Nâfia Nazırı Gabriel Narodungyan imzasıyla Sadaret'e gön-

derilen tezkere Osmanlıların hazırladığı ikinci kapsamlı nâfia programıdır.¹¹ Bu program artık çalışmaya başlamış olan parlamentodaki meb'usların nezarete ilişkin müzakerelere, bilgi sahibi olarak katılabilmesi için hazırlanmıştır. Bu programın amacı ise “Memalik-i Osmaniye'nin saadet-i hali ve feyz-i ikbali ve menabi-i servetinin derece-i istifadeye is'ali için en labid ve en müstacel görünen umur-u nâfianın” ortaya konulmasıdır. “Takip olunan maksat müstagni-i beyan olduğu üzere servet-i tabiiyeden ve memalik-i Osmaniye'nin mahall-i muhtelefesi mahsulatından layikiyle istifadeyi temine salih tedabirin tetkiki- dir.” Bu tedbirleri program iki kelimedede özetlemektedir. Bunlar yol ve sudur. Program bu seçmesini “Memleket, husul-ü terakkiyatın matuf-u ileyhi olan ve iki kelimedede telhis olunabilen, yol ve su, yani şoseler, timur yollar ve kanallar vasıtasıyla nakliyatın temini ve fenn-i meyah kavaidinin ziraata tatbiki ile arazinin mevki-i istifadeye vaz'ı için ibtida-i emirde ihtiyar edeceği fedakârlığı müddet-i karibe zarfında ma' ziyade telâfi edecektir” diye ifade etmektedir.

İçeriği 1882'deki nâfia programına benzer olmakla birlikte, programın amaçlarının formüle edilmesinde önemli farklılıklar göze çarpmaktadır. Bayındırlık yatırımlarının sağlayacağı yararlar mülken ve milleten mamuriyeti sağlamak gibi genel ifadelerle ortaya konulmakta, doğal kaynaklardan yararlanmayı sağlamak gibi daha belirgin hale gelmektedir. Bu açıklık, doğal kaynak kavramının girişiyle gelişme konusunda yeni nedensel ilişkilerin anlaşılmasıyla yakından ilgili görülebilir. Dikkat çeken bir diğer özellik, II. Meşrutiyet sonrasındaki bu planda mülk kelimesi yerine memalik-i Osmaniye teriminin seçilmesidir. Bu programın bir öncekinden bir farkı da yol projeleri kadar su projelerinin de önem kazanmaya başlamasıdır. Sir Willcocks'un Mezopotamya sulaması için hazırladığı plan da bu program içinde yer alıyordu.

11 Empire Ottoman Ministère du Commerce et des Travaux Publics, *Rapport de S.E. le Ministre du Commerce et des Travaux Publics à S.A. le Grand-Vézir* (Traduction), Constantinople, 1908, s.1-110; Ticaret ve Nâfia Nezareti'nden 1 Kânun-u evvel Sene 324 Taribinde Makam-ı Sami-i Sadaretpenahiye Tuzilan Tezkerenin Sureti. Ücretsiz RDE Kitap Arşivi - <https://rante.org>

MUSTAFA CELÂLEDDİN BEY'İN RİSALESİ

Çeviri yazımı bu yazının eki olarak sunulan risale, Irak eyaletinin ıslah ve imarı için öneriler geliştirmektedir. Yazarın başlangıçtaki amacı daha geneldir. Genel olarak, bir eyaletin imar ve ıslahı sorununu ele almak istemektedir. Ama her eyaletin coğrafik koşulları farklı olduğundan, bir eyalet için yapılan önerinin diğer bir eyalet için uygun düşmeyeceğine ilişkin düşüncelerini Irak örneğinde ortaya koymuştur.

Risale iki bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde toplumdaki değişik aktörlerin Irak'ın kalkınma sorununa nasıl yaklaştıkları karşılıklı bir konuşma halinde verilmiştir. Yazar bu konuşmaların salt kendisinin hayalinden kaynaklanmadığını, daha önce yazılmış raporlardaki görüşlere dayandığını söylemektedir. Irak'ın kalkınması konusunda sekiz tür aktör ya da grubun fikirleri verilmektedir. Bunlar; Eski Kumandan, Eski Mülkiye Memuru, Mühendis, Fenn-i Harb Erbabı, Politika Erbabı, İdare-i Mülkiye Erbabı, Erbab-ı Ziraat, Zamane Âdemi'dir. Bu seçimde ilk dikkati çeken nokta eski askerlerle yenilerinin ve eski idarecilerle yenilerinin iki farklı kategori olarak ayrılmasıdır. Eski-lerle yeniler iki farklı zihniyeti temsil etmektedirler. Sivil ve askeri bürokrasi dışında yöre halkını temsil eden iki grup vardır. Bunlardan biri politikacılar diğeri ise ziraatçılardır. Politikacıların ayrı bir grup olarak varlığı, II. Meşrutiyet sonrasında siyasal partileşmenin bir sonucudur. Ama bu çalışmanın ilginç olan niteliği politikacılar ile ziraatçıların çıkarlarının çatışmakta oluşudur. Meşrutiyet gelmiştir, ama onun siyasetçileri henüz geniş kitlelerin çıkarlarını temsil etmemektedir.

Risalede, eski kumandanın soruna sadece bir güvenlik sorunu olarak baktığı, Aneze ve Şemmer aşiretlerinin ortadan kaldırılmasını, esas çözüm olarak gördüğü anlatılmaktadır. Eski mülkiye memurunun sözleri ise, oradaki halka dinî tarikatlar ve mezhepler açısından önyargı taşıyarak baktığını ortaya koymaktadır. Eski memur, itaatli olmayan Şii ve Rafizi fellâhlar rahat etsin diye Müslüman aşiretler üzerine sefer yapılmasını doğru bulmamaktadır. Ancak biraz asker göndererek bunlar terbiye edilmelidir. O esas çözümü, Şatt Nehri'nin Hindiy ve Murad yubelerindeki sedlerin yıkılmasında görmektedir.

Bu suretle tutulan suların yarattığı bataklıklar ve surlar boşalacaktır. Bu, hem yeni tarımsal arazi kazanılmasını sağlayacak hem de bu alanlarda saklanan eşkiyalar kolayca ortadan kalkacaktır. Mühendis bu risalede oldukça renksiz bir kişilik olarak ortaya çıkmaktadır. Mühendis eski mülkiye memurunun önerisini desteklemekte ve kurutulan bataklıklarda eşkiyanın denetim altına alınmasında askerler için toprak kuleler yapılmasını eklemektedir. Yeni asker de sadece kendi mesleğinin adamı olarak görünmektedir. Risalenin yazarı bir miralay olmasına rağmen, ona askerlik tekniğini aşan bir görüş verdirmemiştir. Mühendisin önerdiği toprak kule yapımının hem masraflı hem de büyük ölçüde asker kaybına neden olacağını belirtmekte ve çözümün birkaç yerde toplu asker bulundurulması olduğuna işaret etmektedir. Gerekli yerlere bu yığınak noktalarından asker sevk edilmesi gerektiğini savunmaktadır. Bunun için de kur'a usulünün uygulamaya konularak, bu askerin buradaki Arap nüfustan sağlanmasının gerekliliğini anlatmaya çalışmaktadır.

Mustafa Celâleddin Bey'in risalesinde en olumsuz tip olarak politikacı verilmektedir. Politikacılar eyaletin asker besleme iktidarı yok iken kur'a dağıtması çıkarılmasına karşıdır. Bölgede düzenin ve güvenliğin sağlanmasında geleneksel Osmanlı kurnazlıklarını yeterli görmektedirler. Eğer bir aşiret şeyhi yolu kesiyorsa, yapılacak olanın onu o yolun güvenliğinden sorumlu kılmak olduğunu savunmaktadır. Eğer bu çare etkili olmuyorsa, ona daha yüksek bir mansıp verilerek itaata alınabileceğine inanmaktadırlar. Eğer bir yerde vergi toplamakta zorluk çekiliyorsa, orasını mukataa haline getirerek gerekli devlet gelirinin sağlanmasını önermektedirler. Bu önerilerin hepsinin toplumdaki geleneksel güçlerin daha da güçlendirilmesini savunan öneriler olduğu açıktır.

Risalenin en olumlu ve ilerici aktörü ise yeni idarecilerdir. Politikacıların önerilerine karşı çıkmakta ve halen uygulanmakta olan mukataa sisteminin sakıncalarını ortaya koymaktadır. Bu çözümleme belki de risalenin en ilginç bölümünü oluşturmaktadır. İdareciler Irak eyaletinin topraklarının büyük miktarını Arazi Emriyye statüsün-

de olduğu için her sene bu mukataalar açık artırma ile isteklilere kiralanmaktadır. Ama bunlar çoğu kez bataklı olmakta ve ödemelerini yapmamaktadır. Ayrıca bu alanlar ne kadar pahalıya kiralanırsa piyasa sürülen hububat da o kadar pahalı olmaktadır. Bu da ziraatla uğraşmayan aşiretlerin kaybına neden olacak ve ekin ekmeye iktidarı olmayan fakirleri daha da fakirleştirecektir. Fakirleşen bu kesim de kervan soymaya girişeceklerdir. Pratikte mukataa usulünün nasıl çalıştığı ise şöyle anlatılmaktadır; “esafil-i nas’dan biri mukataacı olup kaymakam veya müdür unvanıyla Hüdavendigâr Eyaleti cesametinde bir kıta-ı hâliyye birkaç tezkire ile tayin olunur ve hemen savb-ı memuriyetine gittiği gibi sahil-i nehre veya hendek kenarına çamurdan mazgalı duvar çekerek çift sürdürmek üzere etraftan birtakım fukarayı toplar. Bu fukaranın ekseri yerlerinde ziraata haris iseler de ne yapsınlar ki sular mukataa malı ve tohum ise pek galî olarak kendilerinde az bulunduğundan bizzarure bazı şeraitle mukataacıya bağlanır kalırlar ve akt-ı hasadda mukataacı asıl öşürden başka nefis-i öşrü ve birtakım meşrutalar olarak fellahlara bir şey kalmaz ve bundan nâşi fellâhlar niza ve feza ederek arbede çıkaracak olurlarsa mukataacı bu vesile ile defterlerini yakıp mesrur olur.” Ayrıca bu mukataacıların bir yerde uzun süre kalmadıklarından ziraatın gelişmesi için köklü çabalar göstermedikleri belirtilmektedir. Bu nedenle önerdiği çözüm Arapları toprak sahibi yapmaktır. Arapların toprak sahibi yapıldığı yerlerde fesat kalmayacak ve düzenli asker alınması olanaklı hale girecektir.

Erbab-ı ziraat de idarecilerin görüşüne katılmakta, Arazi-i Emiriyye’nin mülk halinde dağıtılmasını istemektedir. Bu isteklerini salt tarımın gelişmesi için gerekli olmasıyla değil, aynı zamanda da su kanallarının daha iyi bakılması için gerekli görmektedir.

Karşılıklı konuşmanın son kişisi zamane âdemi (yazarın kendisi) bir tür şeytanın avukatlığını yapmakta ve bu kalkınma önerilerini sorgulamakta ve üç bakımdan gerçekçi bulmamaktadır. Bu öneriler bir sermaye yatırmadan sonuç almaya çalışmaktadır, ayrıca çölde kendi başına buyruk yaşayan, hayvan yetiştiren Arapların çiftçi olmayı isteyip istemeyeceğini sorgulamamaktadır, hepsinden daha öncmlisi ise

Bağdat'taki sivil asker tüm bürokratlar mukataacılık yapmaktadırlar, bu önerilerin uygulanmasına ne ölçüde yardımcı olacaklardır?

Risalenin ikinci bölümünü oluşturan sonuç bölümünde yazar kendi çözüm önerilerini sıralamaktadır. Altyapı yapılmasını sağlayacak sermaye bulunsa da eyaletin bugünkü yapısı içinde bu sermaye yerine yatırılmayacaktır. Servet sahibi zenginler ıslahata yani yeni düzenlemelere karşı çıkmaktadırlar. Bunun için yapılacak olan 1276 senesinde Rumeli'de yapıldığı gibi bir İrade-i Seniye ile livaların ve kasabaların meclis azalarını azletmek ve bu yolla servet sahiplerini karar noktalarından uzaklaştırmak ve fakir halkın seçimiyle bu meclisleri yeniden oluşturmaktır. Ancak meclislere halkın güven duyduğu kişiler seçildikten sonra ıslahatın kolaylıkla uygulanması olanaklı hale gelecektir.

Yapılacak ıslahat için beş öneri getirilmektedir. Bunlardan birincisi, üzerinde tarım yapılan alanların mülkiyete bağlanmasıdır, ikincisi ise Arazi-i Emiriyye'nin mülk halinde bölüştürülmesidir, üçüncüsü mülk sahiplerinin vergilerinin eşit hale getirilmesidir, dördüncüsü kazalarda ziraat ve ticaretin gelişmesine yardımcı olmak üzere kredi sorununu çözecek sandıkların kurulması, beşincisi ise eyaletin unvanına yardım edecek şirketlerin faaliyetlerinin teşvik edilmesidir.

Bu risale kalkınma anlayışında yeni bir aşamayı işaret etmektedir. Kalkınmanın yeni bir boyutu gündeme girmiştir. Toplumda değişik aktörlerin ve toplum katmanlarının çıkarlarının birbirinden farklı olabileceği ve belli grupların kararlarda söz sahibi olmasının gelişmenin engeli haline geldiği kavranmaya başlamıştır. Böylece insan-toprak ilişkilerinde ve toplumsal karar mekanizmalarında değişiklikler önerilmeye başlanmıştır. Bu imar anlayışında yeni bir aşamaya ulaşıldığını göstermektedir.

SONUÇ YERİNE

Tarih yazınında Osmanlı İmparatorluğu'nun son yüzyılı içinde Osmanlı düşüncesinin ana sorununun imparatorluğun nasıl kurtulacağı olduğu üzerinde çok durulmuştur. İlk bakışta bu soru çok açık görünmektedir. Ama üzerinde biraz düşünülürse kurtuluşun ne anlaşılması

gerektiğinin açık olmadığı ortaya çıkar. Kurtuluş salt imparatorluğun devlet olarak varlığını koruması ya da askeri olarak savaşları kazanacak güce ulaşması demek değildir. Gerçekte kurtuluş, Osmanlı İmparatorluğu'nun kalkınmasından, yani imarından geçmektedir. Bu nedenle imar kavramının nasıl değiştiğinin araştırılması önem kazanmaktadır. Bu yazıda görüldüğü üzere Osmanlıların imar kavramı anlayışı zaman içinde değişmekte ve zenginleşmektedir. Bu da kurtuluş-tan ne anlaşılması gerektiğinin sürekli olarak yeniden tanımlaması anlamına gelmektedir.

چو بایانک اصلاح و اعاری حقده مکالمه یو

بشجی اردوی همایون مبرالابرمن مصطفی
جلال الدین فولری ترتیب
ایلسدر

**Bir Eyâletin Islâh ve İ'mânı Hakkında
Mükâleme**

**Beşinci Ordû-yu Hümâyûn Miralaylarından
Mustafa Celâleddin Kulları Tertib Eylemiştir**

Mukaddime

Cenâb-ı Hak Zât-ı Ali-i Pâdişâhilerini hemîşe muvaffak bilhayr eylesin Nuhbe-i âmâl-i maâli iştîmâl-i mülukâneleri memâlik-i mahruselerini müsteid olduğu derecede i'mâr ve tanzime ma'tuf olduğu evâil-i cûlus-ü hümayunlarından bir venice âsârî müşâhedesiyle müstedel olup “Ennâsü alâ sülûki mülûkihi” mantukunca kâffe-i bendegân ve tebea-i saltanat-ı seniyyelerinin dahi bu bâbda tevâfuk-u makasîd ve harekât-ı kasrî ve tabîî olacağından fakîr dahi şu yolda bir hizmet tasavvurunda iken bir eyâletin ıslâh ve i'mârı naîl esbâbda mütevakkıf olduğu hakkında ba'zı mutaleât beyânı hâtîr güzârım olmuş idi. Lâkin her eyâletin mevzuîyyet-i asliyye ve kuvve-i inbâtîyye ve âb-ü havâ ve sâirece yekdiğerine mugâyeret-i tabiyyesine mebni arz olunacak mutaleâtın bir eyâlete hasrı zarurî olduğuna ve buna kimesne hakkında bir güne i'tirâz ma'nâsı verilmemesi ise indimde pek mültezem bulunduğuna binâen aksâ-yı hudud-u şarkıyede bulunan Bağdâd Eyâlet-i cesimesinin mutaleât-ı mutesavvereğe esâs ittihâzı tensib olunmuş ve fakat bu eyalet hakkında bizden evvel yekdiğerine mugâyir nice lâhiyalar meydana konulmuş olduğundan evvel emirde onların hâvi olduğu reyler bir suret-i hasencde ya'ni lâihâlar eshâbının guyâ bir meclisde bu mâddeğe dâir muzâkerât-ı mesbuka ve efkâr-ı mahsusaları tarzında tertip ve beyân olunarak ba'dehu netice-i mutaleâtımız tahrir olunmuştur.

Suret-i Mükâleme (Eski Kumandanın Re'yi)

Herkese ma'lumdur ki Irak eyâleti cümle eyâletten münbit olduğu hâlde her yerden harâptır. Bunun başlıca sebebi Anze ve Şumar gibi ba'zı aşiretlerin vücududur. Bunlar mevcud oldukça halk râhat bulamaz ve vergi ve tekâlif-i sâire bitemâmihâ istifâ olunamayacağından başka emr-i ticâretin tevsî' ve teshili ve ıslâhât icrâsı mümkün olamaz. İşte evvel bevel buna bir çâre bulmak farz-ı ayn derecesindedir.

(Eski Mülkiye Me'murunun Rey'i)

Vâkiâ göçer aşâir Irak eyâletinin ba'zı muhallerinde envâ-ı teaddiyâta cesâret ederler ise de mağdurlar dahi onlardan itâatlı olmadıklarından beyhude ihtiyar-ı metâib-i seferiyye ile Şii ve Râfizi fellâhların istirahatları için bunca aşâir-i müslimenin itlâfını lâiyk göremem. Ancak re'yi âcizâneme göre Asâkir-i Şâhânededen birâzı bunların terbiyelerine ta'yin olunarak o sırada Hükümetin germiyyetle ıslâhâta bakması dahâ evlâdır ve bu ıslâhâtın da en elzemi Şatt'ın Hindîye ve Murat şu'belerinin Basra civârındaki süddelerinin def'ıdır ki bu suretle bataklık ve hurlere giden suların menfezleri kesildikte hem olhavâlinin havâsında vehâmet kalmaz ve hem de hurlerdeki eşkiyâ yatakları külfetsizce kaldırılmış olduktan başka bataklarda zâ'at olan sular Murad üzerine akacak ve nice dönüm

arâzi bataklıktan kurtulup meydana çıkacak olduğundan zirâatçı fevâidine had ve nihâyet olmaz.

(Mühendisin Re'yi)

Re'y-i âcizânem dahi şu süddelerin tesviyesiyle zapt-ü rapt-ı eşkiyânın lüzum-u kavisi tarafındadır ve buna eğer çi birkaç def'a teşebbüs olunup muvafak olamamış ise de arkası bırakılmadan himmet olursa teyessür husulünde şüphe yoktur. Lâkin bu mâtdeye Fransızların Cezâyir'in girularına istilâları tarzında ya'ni her gün ileri ileri gidilip her mevkıfda birer muhtasar kule yapılmak suretinde sarf-ı mesâi olunmalıdır.

Fenn-i Harb Erbabının Re'yi

Ta'rif ettiğiniz toprak kuleler için şimdiye kadar hayli akçe sarf olunmuş ise de cümleye ma'lum olduğu üzere bunlar askerce telefâtı müstelzim ve oda muvazzaf tezkerelerinin sirkatına behâne idi. Halbuki bir muktezây-ı fenn-i harb asker böyle âb-ü havâsı muzir ve vahim bâdiyelerde müteferrik ve perişan edilmeyip birkaç mevâkı-ı mahsusada toplu bulundurularak ledelhâcce etrâfa sevk olunmaktır. Bu hâlde Irak Eyâleti dâima sekiz on bin askere muhtâc olarak bunların sâir ordulardan celbi de her zaman için mümkün olamayacağından ve her ne vakit olsa Arablardan asker almağa mecbur olacağımızdan en evvel burada kur'a usulünün icrâsına çalışılmalıdır ki bu vesile ile Eyâlet tamamen taht-ı itâata alınabilir ve işte o zaman ıslâlat-ı sâire pek sühuletle icrâ olunur.

(Politika Erbabının Re'yi)

Pek a'lâ anıma bizde şimdi Eyâletce o kadar asker beslemeğe iktidâr yok iken bir de kur'a dagdagası çıkarılmasında efkâr-ı nâsı su-i tehyiçten başka ma'nâ göremeyorum. Zirâ asker almağa kalkışmazdan evvel onu beslemeğe vâridât bulmalıdır ve bunun husulü ancak emr-i zirâatın hadd-i kemâle isâline ve o da bu taraflarca mukataaların işlettilmesine mütevakkıftır. İşte bu efkârda bulunacal Vâli öyle çok askere muhtâc olmaz ve bana kalsa nizâmın askerini ancak vergi ve sâire tahsilâtında kullanırım. Sâir işlere başıbozuk askeri kifâyet eder. Meselâ bir aşiret şeyhının kat'i tarik gibi bir su-i hareketi görölse te'lifye yoluna gidilerek kendisine ikiyüz tezkere i'tâsıyla yolların muhâfazasına me'mur edildiği halde yollar suhuletle kesb-i emniyyet edeceği gibi sâyet böyle bir şeyh şedidüşşekime olup da su-i hâli dahi fesâd derecesine varır ise o hâlde kendisine münâsib bir mansıp verilerek taht-ı itâata alınabilir ve bir mahalde a'shârın tahsilinde müşkilât zuhur ettiği vakit dahi orası mukataa şekline sokularak bu misüllü müellefetülkulüb şeylerden biri yedine birkaç tezkere i'tâsıyla mukataacı ta'yin olunduğu hâlde tekâlif-i sâirenin ahzı mümkün olmasa bile yine a'shâr

alınmış olur. İşte bu vechile Irak'ın her tarafından mukataalar işlettilerilerek Eyâlet Zât-ı Hazret-i Pâdişâhinin bir çiftliği mesâbesine girmekle Hazine-i Celileye fevaid-i külliye âid olur.

(İdâre-i Mülkiye Erbâbının Re'yi)

Merâmınız anlaşıldı galibâ siz Eyâletin vâridâtını masraf etmeksizin tezyid etmek isteyorsunuz ve zihninizi yalnız mukataaların işletilmesine hasr edip mukataaları adetâ kuttâ-ı tarıklığe meşruta ederek onların hizmetinde bulunup bunca maaşları terâküm eden Asâkir-i Şâhâneye magduriyeti revâ görüyorsunuz. Bu güne tevsi-i zirâatın Devlete kat'â fâidesi olmayacağı meydandadır. Zirâ herke-se ma'lumdur ki Irak Eyâletinin ekser mahalleri Arâzi-i Emiriyyeden olmasıyla cümle mukataalar sene besene müzâyede olunarak ziyâdeye tâlip olanlar ise ekseri yersiz ve yurdsuz ve kefilleri dahi kendileri gibi batakcılardır. Eğer ci mukataaların beher sene ziyâde ilzâm olunuşu bâdi-i nazarda Hazine-i Devlete fâide-li görünürse de mukataalar ne kadar ziyâdeye ilzâm olunursa zahire o kadar bahâya çıkacağından memâlik-i sâireye nakl olunamayacak dâhil-i memlekette kalacağı gibi şu hâl zirâatla meşgul olmayan göçer aşâir ile ekin ekmeğe iktidârı olmayan fukarânın tekessürünü intâc eder. Hattâ gide gide ba'zı fukarâ zahire almağa dahi muktedir olmayarak kimi kervan soymağa ve bir sınıfı dahi tedârik-i kuvvet-i lâyemut için bizzarure için bizzarure mukataacılar yanında çift sürmeğe başlamışlardır. Hele bu efkârınızı yakında cereyân eder görürsünüz. Zirâ nice fellâhlar şu hâlden nâşi eben an ced ziraat edegeldikleri yerleri şimdi terkle göçer olmuşlar ve dahâ bu senelerde ba'zı çöl ve sahrâ kıyılarında zirâat ediyorlarsa da yakında bütün bütün el çekip göçer olacakları âşikârdır. Bunun sebebi sorulursa şöyle cevap veririz ki, esâfil-i nâsdan biri mukataacı olup kaymakam veya müdir unvanıyla Hudâvendigâr Eyâleti cesâmetinde bir kıt'a-i hâlîyeye birkaç tezkire ile ta'yin olunur ve hemen savb-ı me'muriyetine gittiği gibi sahil-i nehre veya hendek kenârına çamurdan mazgallı duvar çekerek çift sürdürmek üzere etrâftan bir takım fukarâyı toplar. Bu fukarânın ekseri yerlerinde zirâata haris iseler de ne yapsınlar ki sular mukataa malı ve tohum ise pek gâli olarak kendilerinde az bulunduğundan bizzarure ba'zı şerâitle mukataacıya bağlanır kalırlar ve vakt-ı hasâdda mukataacı asıl öşürden başka nefis-i öşrü ve sâir bir takım meşrutalar alarak fellâhlara bir şey kalmaz ve bundan nâşi fellâhlar nizâ' ve feza' ederek arbeye çıkaracak olurlarsa mukataacı bu vesile ile defterlerini yakıp mesrur olur. Bundan kat'i-nazar mukataacı bir yerde ekseriyâ bir seneden ziyâde durmaz ve durduğu müddetçe dahi Arablar korkusundan hasırlarına varınca her şeylerini kaçıırır iken bu nevi zirâattan terakk-i ma'muriyet mi me'mul olunur ve her şey'in terfi-ı ve tenzil-i fiyâtı zengin mukataacılar elinde olmak sebebiyle kâr edemeyen zürrâ' ve fukarâ eshâb-ı emlâk dahâ birçok vakit dayanabi-

lirler mi ve mukataa usuliyle emr-i zirâatı tevessü' eder mi zannedersiniz? İşte buralarını ayrıca sülâ ederiz. Halbuki bu usulün de devâm edemeyeceği meydandadır. Meselâ elhâletü hâzihi bahâli satılmakta olan beşyüz aded mukataât yerine mürur-u zamân ile dun bahâ ile beşbin mukataa satılması mümkün olsa bile bu kadar mukataât idâresine iktizâ eden iki üçyüz bin fellâhın tedâriki müşkil olacağından başka o zaman bir milyon göçer Arabân peydâ olarak kurâ ve mezârinizi viran ve kervanları tâlân eder ve cereyân-ı muhâberât ve ticârete sekte getirirler ve o zaman size kâr yerine şu teselli kalır ki aşiretler cânib-i Hicâz'a gidecek zaman kış zahiresini almak üzere Eyâletin kal'alı üç aded şehirleri kapılarına yığıldıklarında her şey'i üç kat bahâsına satarsınız. İşte ben öyle neticesine durâdur nice hatarât görülmekte olan usul-ü hatienin husn-i zâhiresine kapılmayarak def'ına çalışmak ve Arabâna mülk verilip emr-i zirâatın bu yüzden tevsihine bakmak efkârındayım ve elhâletü hâzihi dâhil-i Eyâlette fesâddan hâli ve asker alınması mümkün hangi yerler ise oralarını mülk buluruz ki bu suret müddeâmızı musaddıktır ve bu suret-i islâhiyye pek âşikâre olarak herkes tasvib edeceğinden artık uzun uzadıya çâre aramağa hâcet yoktur.

(Erbâb-ı Zirâatın Re'yi)

Bendeniz de bu re'ydeyim ve hele nehir ve arklara muttasıl olan Arâzi-i Emiriyye mülk olarak taksim olunduğu hâlde zirâatca hâsıl olacak terakkıyyât şöyle dursun nehir ve arklar nezâret ve nezâfet-i dâimiyye altında bulunmuş olur. Zirâ arklar üç dört sene alettevâli tathir olunmaz ise kum ve çamur dolup harâb olurlar. Lâkin hurlerde ya'ni çeltik zer' olunan mezârî'da suyun her sene başka hey'ette dağılmakta olması mâtde-i taksimın oralarda icrâsına mâni' olacağından onların âlâ hâlihâ bırakılmaları münâsiptir. İnşâallah Murad Nehri süddelerinin tesviyesiyle bataklıktan kurtulacak arazî dahi bu suretle taksim olunur.

(Zamâne Ademinin Re'yi)

Doğrusu ben deniz bu re'ylere bir şey anlayamıyorum. Zirâ seceresiz semere ümit etmek gibi sermâyesiz temettü' hayâlinde dolaştıktan başka mülk vermek istediğiniz Arablar bakalım isterler mi ve hiç çölde büyümüş ve keyfe mâ yeşâ' eşüp yurtmağa alışmış olan Arablar toprak damlara girip mültezim ve zabtiyelerinizle otururlar mı ve binlerce davar ve hayvanât besleyen Anze çift sürmek üzere bir mikdâr hayvan alıkoyup kusurunu del'ederler mi ve kur'adan ölüm derecesinde korkan adamlar kara Nizâm ta'bir ettikleri Nizâm Askeriyle çocuklarını birlikte beslemek isterler mi? Hiç kaatı'-ı tarik çiftçiliğe tahammül ve kanâat eder mi? Siz mukataaları iptâl etmek istiyorsunuz. Halbuki Bağdad Eyâletinin Vâlilerden başka kâffe-i re'ayinin mülkiye ve askeriyesi ve vücûhu mukataacı

olduklarından bu tedbire ne derece mümana'at edecekleri âşikardır. Hulâssa-i kelâm bizce mukataaların hâl-i hâzırlarında ibkası her cihetle münâsiptir.

(Nctice)

Bu misillu efkâr-ı seyyie ve usul-ü muhtelifle ile eyâlette nüfuz-u Devlet-i Aliyye gide gide zâyî' olduğu işbu mükâleme muhâkemesinde anlaşılır. Evvelâ tevsi-i zirâat ve tezyid-i vâridâta muktazı âsâr-ı hayriyye ihdâsı için sermâye tedârîki re'yi sermâye olsa da Eyâletin hâl-i hâzırı devâmında iken sarfiyyâtı dahi nâbemahal olacağından şâyân-ı dikkat olmadığı gibi ekser eshâb-ı servet hey'et-i asliyyenin bekaasında olan fâide-i kulliyeleri cihetle ıslâhâta bittabi' mümâneat edecekleri efkârı dahi çünkü o misillu zenginler zâten yerli olmayarak nüfuzları ancak Hükümet-i Mahalliyye sâyesinde ve bu cihetle defi'leri pek mümkün bir hâlde olduğundan bir şey değildir. Ancak ekser fukarâ bunların hakaretlerine tahammül edemediklerinden göçer olup Hükümet-i Mahalliyyeden itâat ve emniyeti kaldırdıkları mâddesi câlib-i dikkat ve istihsâl esbâb-ı indifâiyyesi muhtâc-ı müzid-i himmettir. Mazarrâtının defi' çâresine gelince bu bâbda uzun uzadı düşünmeğe ihtiyâc yoktur. Ya'ni bin iki yüz yetmiş altı senesini bâ irâde-i Seniyye Rumeli kıt'asında ekser elviyye ve kasabâtın Meclis a'zaları kâffe-i azil ve yerlerine mecmu-u ahâlinin intihâbiyle diğerleri ta'yin olduğu tedbir-i ahseni gözümüzün önündedir. İşbu tedbirin kâffe-i eyâlâta ta'mimi elzem ve hele Bağdad Eyâletince derece-i vücubdandır. Çünkü Makarr-ı Saltanata olan bu'diyyeti münâsebetiyle zaleme ve fesedeye mecâlisde sahâbet gösterilmediğinden teşebbüsât-ı ıslâhiyye semeresiz kalmakta ve fukarây-ı ahâlinin onlardan adem-i emniyetlerine ve o misillu a'zâdan biri tebdil olduğunda vukuu keraren görülen fesâdâtın tekrerrüü mahzur-u kavisine mebni bu bâbda sarf-ı hınımete kimse mubâşeret edememektedir. Cem'iyyet-i beşeriyyenin a'zam esbâb-ı mucibesi ve her nevi medenîyyetin esâsı ancak emniyet olduğundan bu misillu ıslâhat-ı külliyye icrâsında Emr-i Pâçîşâhi ve fukarâ-yı sekenenin intihâbı ile a'zayı mecâlisin tebdili mâddesinin te'sirât-ı hasenesi görüleceği bedihidir. Alehusus fukarânın Zât-ı Hükümete bir gune infîâli olmadığından kendileri bu suretle ele alınarak emniyet verildiği hâlde sâir her türlü ve bilhâssa selb-i vahset ve celb-i itâatlarını mucip olacak ıslâhât-ı esâsiyye kemâl-i sühuletle icrâ olunabilir. Gelelim ıslâhâta evvelâ mülk olmayan mezârî'la müsta'mel arâzinin mülkiyyete raptı, sâniyen arâzi-i hâliye-i Emiriyyenin mülk olmak üzere taksimi, sâlisen cümle mütesarrıflarının sefât-ı muhtelifle ve her gune tekâlif-i mirilerinin derece-i mütesâviyede tutulması, râbian kazâlarda zirâat ve ticâretin terakkisine medâr olmak üzere bir sandık tertip ve küşâdı, hâmisen Eyâletin alelulum tezayüd-ü umrânına sebep olacak şirketlerce beynennâs şevk ve efkâr hâsıl edilmesi iktizâ eder. İşbu usul-ü hamse-i ıslâhiyyenin suyer-i icrâiyyesi ve ba'zı mer-

tebe mevânî' zuhurunda def'ına evvelce buradan ta'yın ve irsâl buyurulmuş olacak komisyon mecâlis a'zâ-yı cedidesinin inzimâm-ı muâvenetleriyle ne suretle himmet edeceği mevâdd-ı âtiye mutâleasından müstebân olur.

(Mâdde-i Ulâ)

Bu bâbda teşkil buyurulacak komisyonun fermân cihânınutâ-ı Pâdişâhi ve emr-i nâmına sâmi-i cenâb-ı vekâletpenâhi ile doğruca elviye-i mülhakadan birine meselâ muvâsalatında a'zâ-yı meclis-i memleket bilâ istisnâ umum ahâlinin re'y ve intihâbiyle tebdil ve teccid olunacak.

(Madde-i Sâniye)

İşbu komisyon Vâli ve a'zâ-yı cedide ile ba'delmüşavere bilfarz meâl-i âti üzere sâdir olmuş olacak Fermân-ı Ali kirâet olunur (Sıfât-ı muhtelifi üzere arâzi-i mülkiyye tasarrufu ve alelumum vergi ve tekâlif-i sâirede müsâvât üzere muâmele olunmamakta olması mehâzir-i kesirelerinden başka zirâatın tevessüuna ve husul-ü servet-i umumiyeye mâni' olduğundan bunlara kemâl-i yenbegi bir nizâmı verilmek üzere mevâdd-ı esâsiyyesi bervechi câi beyân olunur.

• Bend-i Evvel - Arâzi-i mülkiyye eshâbı ve onların bervechi silsile zûkur ve inâs ahfâdı hakkında emlâke müteallik bey-u şirâ ve kâffe-i suver-i tasarrufiyye usul-ü cedide üzere sıfât-ı intiyâzâtıyla tasdik olunacak.

• Bend-i Sâni - Tapu ve sâir bir suret ile müsta'mel olan Arazi-i Emiriyye bundan böyle mülkiyyete tahvil olunarak mütesarrıfları ve bervechi silsile evlâd ve ahfâdları sâhib-i mülk tanınacak.

• Bend-i Sâlis - Arâzi-i Hâliye-i Emiriyyeden isteyenlere fakat zirâat etmeğe kaabiliyyetleri olmak şartıyla bervechi mülkiyyet yerler verilecek.

• Bend-i Râbi - Atik ve cedid kâffe-i arâzi-i mülkiyye eshâbına komisyon tarafından huccet-i cedide nâmiyle yeniden birer huccet verilerek bunlar numaralarıyla gerek defâtir-i mahalliyyeye ve gerek burada kalemine kayd edilecek.

• Bend-i Hâmis - Biinâyetihi Teâlâ emr-i zirâatın memleketin derece-i kaabiliyyetine göre tevsi maksadıyla ba'zı mesâkın ve fûkarâ-yı zürârâ'dan tohum almak gibi ba'zı ihtiyâcât-ı mühimmesi olanların ve yahûd iskân olunmak isteyenlere akçe ikrazı ve kazâlarca ehemmiyet-i lüzumu olan ebniyenin inşâsı ve nehir ve cadâvil-i tathir ve küşâdı misûllu âsâr-ı hayriyye icrâsı için her kazâda birer Kazâ Sandığı tertip olunmak üzere komisyon ve Meclis-i Eyâlet ma'rifetiyle, mezkur huccetlere cüz'i bir bedel vaz' olunarak hâsılâtı Sandığa sermâye olmak üzere Kazâ Meclislerine terkle senevi nihâyet yüzde beş kadar fâizle bil'istirbâh onun da hâsılâtı sermâyeye zam olunacak ve işbu sandıklar bir ta'limât-ı mahsusaya rabt ile taraf-ı Hükumetten cereyân-ı hüsn-i idâresine nezâret ve muhâsebât vâkiası ru'yet olunacak.

(Mâdde-i Sâlise)

Ber minvâl-i muharrer ihdâs olunacak hucec-i cedideye hâvi olacağı emlâkin kıymetlerinden i'tibâren alınmak üzere fakat derecât-ı mütefâvitede vaz-ı bahâ olunmalı ve meselâ atik mülk sâhiblerinden binde dört ve kendilerine müceddeden arâzi temlik olunacak efrâd-ı aşâirden binde beş ve tapu ile Arâzi-i Emriyyeye mütesarrıf olanlardan binde altı veyâ sekiz olarak alınmalıdır. Bir de ba'zı nüfuzlu ümerâ ve ulemâ yedlerinde vakıf mahlul yerler yâhud cebir yâ sâir bir suretle zabt olunmuş karyeler bulunduğu hâlde bunlardan dahi kıymetlerine göre Kazâ Sandığı için binde altı ve Hazine-i Celile için yüzde beş alınıp şâyed tahsili mümkün olamazsa cebir yoluna gidilmeyerek yalnız hucet-i cedide i'tâsından sarf-ı nazar olunması ve bu sırada bir takım fazla vakıflar ya'ni cevâmî ve imârâtın idârelerince derece-i kifâyeden ziyâde kalan arâzi ve sâire-i vakfiyye mülkiyyete tahvil olunarak onda bir hesâbiyle satılması ve bu tahvilin cihet-i imkâniyyesi bulunamaz ise bir müddet dahâ hâl-i asillerinde terk ve ferâgları ve bir de komisyon her kazânın tesviye-i mesâlihından sonra mezkur sandıklar hakkında bir nizâm-nâme-i mahsus tertip ederek bir suretiyle akçenin istirbâh ve isti'mâl ve tezâyüdü ahvâlini kayd etmek üzere bir defterini Meclis-i Kazâya teslim etmesi iktizâ eder.

(Mâdde-i Râbia)

Mukataa usulü dâhilinde olan arâzinin mülkiyyete nakli onların hâsîlât-ı kadimesine sekte vermemek üzere yalnız birer aşirette mevki-i icrâya konulacaktır. Meselâ Divaniyye Kaymakamlığında birkaç nehir mukataası bin çadırdan ibâret olan Cebur Aşiretine veriliyor idi. Bu aşiret üç sene müdurunda mukaddemâ karar verilen akçeyi i'tâyâ taahhüd ettirildikten sonra mezkur nehirler hisse hisse taksim olunup rızâlarıyla yâ kur'a çekilerek her çadırın bir hisseye mâlik olması ve eshâbına hucec-i cedide i'tâsı ve üç sene müdurunda ta'yin olunacak râdde-i mu'tedilede vergi alınması lâzımdır. Muâmelât-ı meşruhanın ba'zı mevânîa mebnî icrâ olunamayacağı yerlerde bir vakt-ı münâsibe ta'likı muktezi görünürse de bize kalırsa göçer ve sâir aşâirden pek çoğu iskân olunmak arzusunda buluncakları muhtemeldir. Zirâ elhâletü hâzihi mukataacılar hizmetinde bulunan felâhların ekseri göçer aşâir olup alelhusus bunlara ba'zı te'minât verildiği hâlde ekseri mülk hevesine düşeceklerinden husul-ü iskânları meczumdur.

(Mâdde-i Hâmise)

Mevâdd-ı muharrere icrâ olunduktan sonra Eyâletin terakki-i ma'muriyyetine a'zam-ı vesâit olacak şirketler teşkili için efkâr-ı ahâlîde bir şevk ve hâhiş hâsıl etmek ve bir husn-i misâl olmak üzere komisyon şirket vecihle bir emr-i cesime mübâşeret etmesi iktizâ edeceğinden o makuule umur-u muazzamadan en ev-

vel tesviyesi derece-i vücubda olan Nehrivân nâm hark-i cesîmin şimdilik bir şubesini hafr-u tathire himmet edeceğini farz ederek olbâbda ba'zı izâhat ve mülâhazât beyân ederiz. Şöyle ki bu misillu himmet-i umumiyeye muhtâc olan umuru azimede Arablardan muâvenât-ı kesire görüleceği ba'zı mümâsilâtında öteden beri meşhud olan âsâr-ı gayretlerinden müstedeldir. Nehrivân'ın lüzumuna gelince cümleye ma'lumdur ki Irak Eyâletinde ne kadar zirâat olunur arâzi var ise hemen cümlesi Murad Nehrinden ırvâ olunan yerlerdir. Bağdad tarafından cereyân eden Dicle Nehrinin ise kenarları mürtefi' olduğu cihetle emr-i zirâata bir katrası bile sarf olunmamaktadır. Halbuki evâilde Dicle'nin Nevrivân nâmında ve yüz elli saat imtidâdında olan ark-ı cesim-i mebhûsu ol havâlide bulunan mezârlı seyrâb-ı feyz-u bereket ve Hazine-i Devletle nice halkı gark-ı âb-ı refâh ve servet eder idi. Mücerred nezâret ve nezâfetine himmet olunmadığından nâşi muahharen harâb olarak elyeum yalnız ba'zı âsârı nazar-ı teessüfle görülmektedir. Ark-ı mezkurun ayrı ayrı şubeleri olup bunların hepsi müsâade-i zamân ile vakit vakit inşa olunmuş olduğundan bir dahi şimdilik yalnız bir şubesinin inşasına ber vech-i âti mubâşeret olunmasını tensib eyledik. Şöyle ki evvelâ Bağdad'ın otuz sât yu-karısına begâyet metin ve musanna' bir sel kapısı inşâsıyla hitâmetinde yirmi yirmi dört sât imtidâdında olan mahallin hafrine başlanılmasıdır. Mezkur kapının tamâmiyle emniyetbahş olur surette inşâsı sekiz yüz kese akçe ile husule gelerek o da Kaza Sandıklarından istikrâz olunabilir. Arkın emr-i hafrı için dahi beheri dörder bin kuruşa olmak ve üç seneye kadar ceste ceste verilmek üzere bin hisse küşâd olunur ve emr-i hafr ileriledikçe etrâfındaki arâzi taksim olunarak üçüncü senenin hitâmında hafrın itmâmıyla berâber kur'a çekilip her bir hissedâr lâ ekal beş yüz dönüm mülk arâzi kazanır ve dört bin kuruşu olmayan fukarâ bile sühuletle Kazâ Sandıklarından istikrâz edebilirler.

İşbu ıslâhâtın emr-i icrâsında Hazine-i Devletten hemen bir akçe çıkmayıp bir tüfenk dahi patlamayacağı ve vâridâta muvakkaten bile sekte gelmeyeceği âşikârdır. Bikerenihi Teâlâ husulü hâlinde dahi Eyâlet aşâir ve sâir eşkıyâ ve eşrâr ve bilhâssa mültezim ve mukataacı yâdigârların eyâdi-i şer ve mazarratlarından kâmilten zehâyâb olacağından başka maârif ve sanâyi' ve zirâat ve ticârete vus'at ve tarâvet gelecek ve şimdi harâb ve virân olan yerler kâffe-i arâzinin mülk hâline konulması muhasenâtından olmak üzere yakında ma'mur olarak bundan Hazine-i Devlete âid fevâid ise bi hadd-ü pâyân olacağı ve iki üç milyon guruşla işe başlamış olacak Kazâ Sandıkları onbeş yirmi sene sonra oralar-da demir yollar inşâsına kesb-i iktidâr edecekleri indelhesâb bi irtiyâb görünür.

İşbu lâyiha ba'zı vükelâ-yı fehhâm ve me'murin-i kirâm hazerâtına verilmek üzere tertib olunduğuna mebni Maârif Nezâret-i Celilesinden verilen ruhsat ve cihle Tercümân-ı Ahvâl Matbaasında yüz nüsha olarak tab' olunmuştur.

KAYNAKÇA

- Barkan, Ö. L., "Vakıfların Bir İskân ve Kolonizasyon Metodu Olarak Kullanılmasında Diğer Şekiller", *Vakıflar Dergisi*, cilt II, 1942, s.354-386.
- , "Osmanlı İmparatorluğu'nda Bir İskân ve Kolonizasyon Metodu Olarak Sürgünler", *İ.Ü. İktisat Fakültesi Mecmuası*, cilt 11, no.1-4, s.524-570, cilt 13, no.1-4, s.56-78, cilt 15, no.1-4, s.209-250.
- Bostan, İ., "Zor Sancağı'nın İmar ve İslahı ile Alakalı Üç Layiha", *Osmanlı Araştırmaları*, sayı IV, İstanbul, 1986, s.163-200.
- , "Muhammed Hilal Efendi'nin Yemen'e Dair İki Layihası", *Osmanlı Araştırmaları*, sayı III, İstanbul, 1982, s.301-326.
- Celâleddin, M., *Bir Eyaletin İslah ve İmarı Hakkında Mükâleme*, İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi'nde 84171 sayıyla kayıtlı.
- Çadircı, M., "Tanzimat Döneminde Türkiye'de Yönetim (1839-1856)", *Belleten*, c.LII, sayı 288, Ağustos 1988, s.621-626.
- , "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Ülke Yönetimi", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, cilt 1, s.210.
- , "Mithat Paşa'nın Suriye Layihası", *Prof. Dr. İsmail Ercüment Kuran'a Armağan*, Türk Kültürü Araştırmaları, Ankara, 1989, s.29-40.
- Diñer, C., "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha", *Belgeler*, cilt V-VII, sayı 9-12, 1968-1971, s.157-162.
- El Klani Tuati El Kilani, İ., *Abdülhamid Döneminde Trablusgarp Vilayeti ve Mehmed Kamil*, Ankara Üniversitesi İslâm Medeniyetleri ve Sosyal Bilimler Anabilim Dalı, Ankara, 1990 (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- Empire Ottoman Ministère du Commerce et des Travaux Publics, *Rapport de S.E. le Ministre du Commerce et des Travaux Publics à S.A. le Grand-Vézir* (Traduction), Constantinople, 1908, s.1-110.
- Ergin, O. N., *Türkiye'de Şehirciliğin Tarihi İnkişafı*, İ.Ü. Hukuk Fakültesi İktisat ve İktisadiyat Enstitüsü, İstanbul, 1938.
- Eyice, S., "Sultaniye-Karapınar'a Dair", *İ.Ü.E.F. Tarih Dergisi*, cilt XV, sayı 20, Mart 1985, s.126.
- Göyünç, N., "Trablusgarb'a Ait Bir Layiha", *Osmanlı Araştırmaları*, sayı I, İstanbul, 1980, s.235-256.
- Hallaçoğlu, Y., "Midhat Paşa'nın Necid ve Havalisi ile İlgili Birkaç Layihası", *Tarih Enstitüsü Dergisi*, sayı III, İstanbul, 1973, s.149-176.
- Özege, M. S., *Eski Harfle Basılmış Eserler Kataloğu*, cilt 1, İstanbul, 1971, s.154.
- Pakalın, M. Z., *Osmanlı Tarih Deneyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, cilt II, İstanbul, 1983, s.60-61.
- Ticaret ve Nafia Nezareti'nden 1 Kânun-u evvel Sene 324 Tarihinde Makam-ı Sami-i Sadaretpenahiye Yazılan Tezkerenin Sureti.
- Türk Ziraat Tarihine Bir Bakış*, Birinci Köy ve Ziraat Kongresi Yayını, İstanbul, 1938, s.77.
- Willcoks, W., *The Irrigation of Mesopotamia*, E. & F. N. Spon, Londra, 1911.

2

28 Aralık 1860 Tarihli Tahrir-i Nüfus ve Emlâke Dair Talimname'nin Osmanlı Modernite Projesi Açısından Okunması Üzerine

İLHAN TEKELİ - SELİM İLKİN

GİRİŞ

Tahrir-i Nüfus ve Emlâke Dair 28 Aralık 1860 tarihli talimname Tanzimat sonrasında Osmanlı İmparatorluğu'nda devletin modernleşmesi ve vergi sisteminin geliştirilmesinin belli bir aşamasında ortaya çıkan bir metindir. Bu metin Tanzimat'ın ilânından yirmi yıla yakın bir süre geçtikten sonra hazırlanmıştır. Bu geçen yirmi yılda birçok deneme yapılmış, başarısızlıklara uğranılmış, içine girilen süreç hakkında daha çok bilgi sahibi olduktan sonra böyle bir düzenlemeye gidilmiştir.

Osmanlı modernleşmesinin düzenlemeleri içinde Vaka-i Hayriye ve Gülhane Fermanı'nın okunması sonrası ile 1860, 1880 ve 1910 yıllarının önemli dönüm noktaları olduğu görülmektedir. Modernite projesi kendi güzergâhı içinde gelişmesini sürdürürken, bu dönüm noktalarında genellikle yasalarını ve yönetmeliklerini yeniden düzenleyerek kendisini geliştirmeye uydurmuş ve Osmanlı İmparatorluğu'ndaki etkisini artırmıştır. Bu yazıda ele alınan nüfus ve emlâk yazımına ilişkin 28 Aralık 1860 tarihli talimname de böyle bir dönüm noktasında ortaya çıkan bir düzenlemedir. Bu düzenlemenin modernite projesi aç-

sından okunması iki farklı türde yapılabilir. Bunlardan birincisi ele aldığı konudaki modernleşme güzergâhında nasıl bir aşamayı temsil ettiği ya da geçiş noktası oluşturduğunu ortaya çıkarmaktadır. İkincisi ise bu metindeki kavramların ne tür bir yeniden tanımlanmayı ortaya koyduğuna ya da zihniyet değişikliğine işaret ettiğine açıklık kazandırmaktadır.

Bu yazıda böyle bir bakış açısıyla önce söz konusu talimname-nin bir tanımı yapılacak, daha sonra bu talimnamede getirilen düzenlemelerin nüfusa yaklaşımda, vergi alımında, kent mekânına bakışta ve nihayet bina yapımının denetlenmesinde ve mimarlık mesleğinin profesyonelleşmesi açısından bize ne tür bilgiler getirdiği üzerinde durulacaktır. Bu metni böyle bir yorumlamaya tabi tutarken yapılan sapmaların Osmanlı toplumunda özel alanın güvence altına alınması ve kamu alanından ayrışması açısından anlamları üzerinde durulmaya çalışılacaktır.

1860 TARİHLİ TAHRİR-İ NÜFUS VE EMLÂKE DAİR TALİNAME'NİN OLUŞMASI VE NİTELİĞİ ÜZERİNE

Osmanlı İmparatorluğu'nun modernleşme projesini uygulamaya girmesi, devletin yeni işlevler kazanması ve devlet harcamalarının artması demektir. Bunun için ise ilerideki bölümlerde göreceğimiz üzere devletin vergi yapısının değişmesi ve yeniden örgütlenmesi demektir. Tanzimat'ın ilânından sonra 1858 yılına kadar geçen yaklaşık yirmi yıl içinde vergilendirme konusunda yapılan yeniden düzenlemelerde istenilen sonuç alınamadığından 1858 yılında İstanbul'da "Tahrir-i Emlâk Nezareti" kurulmuş, ülkede vergilemede yeni bir esas uygulamaya konulmak istenilmiştir. Böyle bir değişikliğin pratikte başarılı olarak uygulanabileceğinden emin olmak için Bursa ve Yanya'da uygulaması yapılmış, başarılı sonuçlar alınmasından 1860 Tarihli Tahrir-i Nüfus ve Emlâke Dair Talimname hazırlanmış ve uygulamaya konulmuştur.

Bu talimnamede temettü vergisine esas oluşturacak biçimde nüfus ve emlâkin birlikte sayılması ve buna bağlı olarak temettü (gelir) tahmini yapılması gerçekleştirilmek istenilmektedir.

Bu sayımın planlanmasına göre her eyalet için 27 kişilik ekipler teşkil edilmektedir. Bunlardan biri başkan, dördü kıymet takdir edici (muhammin) ve yirmi ikisi yazıcıdır (muharir). Bu heyet bir eyalete gittiğinde eyalet merkezinde sayıma başlayacaktır. Bu yerleşme doğu ve batı tarafı diye ayrılacak, sayım heyeti de ikiye ayrılarak sayım gerçekleştirilecektir. Merkezde sayım tamamlandığında sayımda uzmanlaşma sağlayacak olan bu heyetin üyeleri dörde bölünerek kaza ve nahiyelere gideceklerdir. Bunlar gittikleri yerlerden güvenilir ve bilgili iki muvazzaf muhammin atayarak sayımı tamamlayacaklardır.

Bu süreçteki en subjektif öge kıymet takdiridir. Eyalet merkezindeki kıymet takdirinde sadece muhamminlerce yapılan kıymet takdiri çok sorun olmayacaktır. Bu merkezlerde varolan emlak komisyonları yapılan hataları anında düzeltebileceklerdir. Ama merkez dışındaki kazalara, nahiyelere gidildiğinde heyete atanacak iki muvazzaf muhamminin hata yapmasını engellemek için gidilen yerden ya da yakınından itibarlı kişilerden oluşan bir altı kişilik tahmin komisyonu atanacaktır. Kıymet tahminleri, üzerinde komisyon üyeleri arasında bir uzlaşma olduktan sonra, deftere kaydedilecektir.

Talimname birinci fasıl dördüncü bendinde ilginç bir saptama yapmakta, kasaba ve karyelerde varolan muhtarlar “esafil-i nas” olduğunu söyleyerek kayda gidenleri ilk iş olarak bu muhtarları azledip yerine mülki erkan ve o yerin ileri gelenlerinin katılımıyla seçilecek ehl-i ırz ve muteber yeni bir muhtar atamayla görevlendirmektedir.

Sağlıklı bir sayım yapabilmek için önce o yerleşmedeki tüm emlak duvarlarına esmay-ı kadimesini tahrir etmeden önce müsvedde halinde isim ve numaraları yazılacak, yanlış olmadıkları belirlendikten sonra da bu levhalar kalıcı hale getirilecektir. Yani bugünkü terminolojiyle sağlıklı bir nümerotaj yapılacaktır. Bu nihai belirlemeler esas alınarak o yerleşmenin defteri hazırlanacak ve bu defter esas alınarak nüfus ve emlak sayımı yapılacağından o yerleşmedeki tüm emlak ve nüfusu kapsamis olacaktır.

Nüfus sayımı yapılırken herkesin servet ve temettüsüne ilişkin bir saptama yapılacaktır. Bunun için kendisine ve o yerleşmenin güve-

nilir kişilerine sorulacaktır. Bu konuda yeterli kanaata sahip olduktan deftere yazılacaktır. Ayrıca eskiden verdiği vergi de yazılacaktır. Emlâk sayımında her türlü bina, arsa ve toprak sahipliği yer alacaktır. Emlâkin hem gerçek değeri hem de yıllık getirisi tahmin edilecektir. Ayrıca cami, mektep ve miri binalar da deftere kaydedilecektir.

Emlâk sayımı yapılırken yazıcılar bu emlâkin mülkiyetine ilişkin her türlü belgeyi inceleyecek, intikalleri yürütülmemiş olanlarının intikallerinin mahkemeler ve vakıfta yürütülmesi sağlanacak, bu işlemlerin giderini veremeyecek olanlar için bu işlemler parasız olarak yapılacaktır. Ve verilecek yeni hüccet ve senetlerde, mahalle ve sokak adları, bina numaraları, arazi şekilleri ve hudutları gösterilecektir. Bu niteliğiyle yapılan sayım bir primitif kadastro hüviyeti kazanmaktadır.

Esas tahrir defterleri büyük boy olacağı ve bir kez imal edileceği için Dar'ül Tıb'at'ül Amire'de imal edilecektir. Bunlar iki nüsha hazırlanacak, biri yerinde kalırken, ikinci kopyaları kütük olmak üzere Defterhane-i Hakani'ye gönderilecektir.

Bu kayıtların sürekli yenilenmesi ya da güncel kalmasını sağlamak için de bir sistem önerilmiştir. Yazım yapılan her altı karyeden bir daire oluşturulmuştur. Her karyeden bir kişinin seçilmesiyle altı aza-dan oluşan bir kurul kurulmuştur. Bunlar nüfustaki, emlâk sahipliğindeki ve vergideki değişimleri saptayarak kaza meclisine haber vereceklerdir. Kaza katipleri bu değişiklikleri nüfus, emlâk ve esnaf vergisi yevmiye defterlerine kaydedecektir. Bu vukuatlara ilişkin yevmiye defteri bilgileri önce sancaklarda biraraya getirilecek, daha sonra da merkezde toplanacaktır.

NÜFUSA YAKLAŞIMDAKİ DEĞİŞME ÜZERİNE

1860 tarihli Talimname kayıt usulüyle bir nüfus sayımı sistemi getirmektedir. Bu sürekli yazımı gerektiren bir sistemdir. Talimnamenin nüfusun nasıl yazılacağına ilişkin yedinci bendi yazımın kapsamı ve niteliği hakkında bilgi vermektedir. Bu yazımda kadın ve erkek ayrı ayrı olmak üzere tüm nüfus sayılacaktır. Ama yazımlarda toplumun ileri gelenleri, ayanı ve eşrafı daha az vergi vermek ve oğullarının askere

gitmesini önlemek için nüfusu gizlemek eğilimi taşıdıklarından doğru yazımı sağlamak için bazı önlemler alınmıştır. Nüfus gizleyenlere üç yıllık prangaya vurulmak cezası getirilmektedir. Erkekler yazıcılara kendileri giderek yazılacaklar, kadınlar ise velileri ya da vekilleri aracılığıyla yazdırılacaktı. Bu yazım sonrasında kadın ve erkeklere ayrı ayrı koçanlardan nüfus tezkeresi verilecektir. Nüfus tezkeresi almayanlar ya da bu tezkerayı gösteremeyenler şeriye ve nizamiye mahkemelerine başvuramayacaklar, ayrıca yol tezkeresi verilmeyeceği için seyahat edemeyeceklerdir. Kayıt sisteminin mantığına uygun olarak yazımın sürekliliği ilkesi getirilmiştir. Doğum ve ölümler özel deftere yazılarak nüfus bilgisinin güncelliği sağlanacaktır.

Klasik Osmanlı düzeninde de 14. yüzyılın sonlarıyla - 17. yüzyılın başları arasında tahrirler yapılmıştır. Osmanlılar zaptettikleri yerlerdeki arazileri tescille toprağın mülkiyet ve tasarruf durumunu saptamak ve vergi oranlarını belirlemek için bir tahrir yapıyorlardı. Bu kayıtlarda şehir, kasaba, köylerdeki vergi mükellefleri ve vergiden muaf olanları, muafiyet sebepleri yazılarak belirtilirdi. Bu tahrirlerin otuz yılda bir yenilenmesi kuralı bulunuyordu. Bu tahrirler temelde vergi amacıyla hazırlandığı için ancak erin erkek nüfus hakkında dolaylı olarak bilgi veriyordu.¹ 17. yüzyıl ve 18. yüzyılda tahrir yapılmamıştır. 19. yüzyılda Vaka-i Hayriye'den sonra Osmanlı modernleşmesiyle birlikte tahrirler yeniden gündeme gelmiştir.

19. yüzyılın ilk yarısındaki yazım girişimlerinde vergi sağlama ve askere alma amaçlarının önplana çıktığı görülmektedir. Bu dönemde Osmanlı Devleti biri 1831'de,² diğeri 1844'te olmak üzere iki nüfus sayımı yapmıştır. Bunlardan birincisinde vergi toplamayı düzenleme, ikincisinde ise askere alabileceği nüfus potansiyelini ölçme amacı ağırlık kazanmıştı. Bu nedenle de her iki yazımda da sadece erkek nü-

1 Bu bilgilerin kullanılarak nüfusun nasıl tahmin edilebileceği konusunda bkz. Leila Erder, "The Measurement of Preindustrial Population Changes: The Ottoman Empire from the 15 th to the 17 th Century", *Middle Eastern Studies*, cilt 11, no.3, Ekim 1975, s.284-301.

2 Enver Ziya Karal, *Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Nüfus Sayımı 1831*, Başvekalet İstatistik Umum Müdürlüğü, Ankara, 1943.

fus sayılmıştır. Yeniçeri Ocağı'nın ortadan kaldırılmasından sonraki yeni düzenlemeler içinde II. Mahmud 1838'de Müslüman nüfusa askerlik zorunluğu getirmişti.³ Osmanlı ordusunda kurra esaslı askere almaya geçilirken, 1844 sayımı da yapılmak zorunda kalınmıştır. Bu sayımların amacından da çıkarsanacağı üzere bu bilgiler gizli olarak görülmüyordu ve yayınlanmıyordu.

Kemal Karpat'ın Osmanlı nüfus sayımları hakkındaki kapsamlı çalışmasında⁴ belirtildiği üzere çağdaş anlamda tüm nüfusun sayıldığı, nüfusun, yaşa, cinsiyete, medeni duruma, etnik/dinsel cemaatlere, mesleğe, doğum yerlerine göre dağılımlarını saptamaya dönük nüfus yazımı bakımından dönüm noktası 1881-82 sayımı olmuştur. Bu nite-likte ikinci bir sayım, 1905-6 yıllarında yapılmıştır. Bu sayımlarda toplanan bilgilerin kapsam ve çeşitliliğini sadece devletin vergi toplama ve askere alma gibi gereksinmeleriyle açıklama olanağı yoktur. Uluslararası siyasette meşruiyetlerin temellendirilmesinde nüfus bilgileri yeni anlamlar kazanmıştır. Modernleşme süreci içinde bireyin devlet bakımından anlamı değişmektedir. Bireyle devletin ilişki kurma biçimleri çeşitlenmekte, yeni bilgilere gereksinme duyulmaktadır. Tüm bu gelişmeler de yeni bilgilere gereksinme yaratmaktadır.

1881-82 sayımını yapmak için Dahiliye Nezareti'ne bağlı olarak merkezde Nüfus-u Umumi İdaresi kurulmuştur. Bu sayımda da bir kayıt sistemi oluşturulmaya çalışılmıştır. Sayım kaza düzeyinde yürütülmüştür. Her kazada bir yazım komitesi oluşturulmuştur. Bu sayımda üç defter tutulması esas alınmıştır. Birincisi esas defterdir. Bu defterde ayrıntılı sayım bilgileri bulunmaktadır. İkincisi kazaya ilişkin özet bilgilerin bulunduğu *icmal defterdir*. Üçüncüsü *yevmiye vukuat* defteridir. Günlük ölüm, doğumlar ve göçler kaydedilecektir. Üçüncü defterin sonuçları altı ayda bir toplanarak icmal defterine eklenecektir. Kazaların bilgileri her yıl vilayetlerde toplanarak yılda bir kez merke-

3 Bu askerlik görevi yapma zorunluluğu 1855 yılında Müslüman olmayanları kapsayacak biçimde genişletilmiş olmasına karşın, pratikte uygulanmamıştır.

4 Kemal H. Karpat, "Ottoman Population Records and the Census of 1881/82-1893", *International Journal of Middle East Studies*, no.9, 1978, s.241.

ze gönderilecektir. Bu sayım sırasında İmparatorlukta her kişiye bir *nüfus tezkeresi* verilmesi esası benimsenmiştir. Bu devletin uygulanmasında en ısrarlı olduğu sayım olmuştur. Karpat'ın tahminlerine göre sayım merkeze yakın yerlerde çok hassas olarak uygulanmış, uzak vilayetlerde hata payı yüzde 6-12 arasında değişmiştir.

Sanayi öncesi bir imparatorluğun arazi/nüfus sayımı yaklaşımından modern bir devletin sayım yaklaşımına aşama aşama nasıl geçildiğini gördük. Bu noktada sorulması gereken soru bu geçiş sürecinde 1860 tarihli Tahrir-i Nüfus ve Emlak Talimnamesi'nin yerinin ne olduğudur. Bu Talimname'ye Karpat'ın kitabında değinilmemektedir.⁵ Oysa 1860 Talimnamesi'nin yukarıda özetlenen özellikleri 1981-1982 sayımının tüm özelliklerini içermese bile, önemli özelliklerini içermektedir. 1860'ta öngörülen tahrirde kadın-erkek tüm nüfusun yazılması öngörülmektedir. Bu nüfus tezkeresi verilmesine önem vermektedir. Yazımın günlük vukuatın kaydıyla sayımın sürekliliğini sağlamaya çalışmaktadır. Ama 1860 Talimnamesi Bursa ve Yanya'da yapılan uygulama sonrasında hazırlanmış olmasına rağmen, muhtemelen yaygın bir şekilde uygulanmamıştır. Ayrıca biliyoruz ki 1866-1873 arasında Tuna Vilayeti'nde uygulanan sayımda da nüfus tezkeresi verilmeye çalışılmıştır. Bu saptamalardan sonra denilebilir ki Osmanlı yönetiminin kendi tebaasıyla ilişkilerini düzenlemekte ve bireyle yeni ilişki kurma biçimlerini benimsemesi bakımından düşünce değişikliği 1860 yılında gerçekleşmiştir. Ama Osmanlı bürokrasisi bunu sayım pratiğinde yaşama geçirecek kapasiteye ancak yirmi yıl sonra ulaşmıştır.

Aslında 1860 yılında Osmanlı yönetiminin tebaasına yazım sırasında Nüfus Tezkeresi verme aşamasına gelmiş olmasını sadece yazım tekniği açısından değerlendirmek doğru olmaz. Devletin tebaasına bir kimlik kazandırması devlet karşısında bireyin yerini tanınması açısından da değerlendirmek gerekir.

5 Musa Çadircı, *Tanzimat Döneminde Anadolu kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1991, s.343-347.

VERGİYE YAKLAŞIMDAKİ DEĞİŞME ÜZERİNE

Klasik Osmanlı düzeninde halkın vergilendirilmesi iki esasa dayandırılıyordu. Bunlardan birincisi “Tekalifi Ter’iyye” idi. Bu vergiler tüm İslâm devletleri gibi dini inanç uyarınca alınıyordu. Çiftçi olan reayadan alınan öşür, resm-i çift, resm-i agnam ve kentlerde ticari faaliyetlerden elde edilen bağlar bu tür vergilerdi. İkincisi “Tekalif-i Örfiye” idi. Bunlar genellikle devletin yürütmekte olduğu işlevler ve hizmetler karşılığı alınıyordu. Cürüm ve cinayet, arûs, bennak, mücerret vb.leri bu gruba giriyordu. Ayrıca devlet bu iki genel kategori dışında “Tekalif-i Divâniyye” alıyordu. Genellikle önceleri sefer yapılacağı zaman alınan bu vergi zaman içinde sürekli bir vergiye dönüşmüştü. 17. ve 18. yüzyılda yerel yöneticilerin halka yükü artmıştı. Osmanlı modernitesinin başlangıcı sayılabilecek II. Mahmut döneminde devletin artan giderlerini karşılamak için yeni bazı vergiler konulmuştur. Bunlar “İhtisap Rûsumu”, askeri harcamalar için toplanan “İlane-i Cihadiye”, sancak giderleri için toplanan “Salyane” idi.⁶

Tanzimat Fermanı ise devlet maliyesine modernist yeni bir bakış açısı getiriyordu. Bu bakış açısına göre iltizam usulü kaldırılacak, vergi herkesin gelirine göre alınacak, müsadereye hiçbir şekilde başvurulmayacaktı. Bu ilkeler bireyin özel alanının devletin keyfi müdahalelerine karşı korunması demekti. Ama imparatorluk bürokrasisinin varolan kapasitesi ve ulaşım olanakları içinde böyle bir modern vergi sistemi kurmak kolay değildi. Her şeye rağmen Tanzimat’ın ilânından bir yıl sonra bir vergi reformu uygulamasına gidildi. Tanzimat yöneticilerinin oluşturmaya çalıştıkları vergi sisteminde şeri vergilerin yerine tarımsal ürünlerden yüzde 10 oranında öşür, küçük baş hayvanlardan “adet-i agnam” ve gayri-Müslim tebaadan cizye alınması öngörülüyor ve iltizam sistemi kaldırılıyordu. Tüm örfi vergiler ve intisap rûsumu terkedilerek onlar yerine “vergü-yi mahsusa”, “an cemaatin vergi” ya da “komşuca alınan vergi” denilen tek bir vergi alınmak isteniyordu. Bu vergi önce topluluk düzeyinde belirleniyor, emlâk, arazi ve hayvan

ve temettüat sayımlarıyla kişilerin varlıklarının ve ekonomik güçlerinin belirlenmesi sonrasında kişiler arasında hakça dağıtılmayı öngörüyordu. Önce toplam miktar liva düzeyinde belirleniyordu. Sonra bu toplam kazalar arasında dağıtılıyor, daha sonra her kaza içinde kasa-ba ve köylere paylaştırılıyordu. En sonunda da her kişinin payına düşen hisse saptanıyordu.

1840 yılında “Muhassıl-ı Emval” denilen maliye memurları mal mülk sayımı yapmak, temettü saptaması yapmak üzere sancaklara gönderildi. Ama iki yıllık bir uygulama sonunda başarı elde edilemeyince şeri vergilerde yeniden iltizam usulüne geri dönülmüştür. Vergü-yi Mahsusa’nın adil alınabilmesi için de sayımların yapılması devam etmiştir. 1844 yılında İmparatorluğun önemli bir bölümünde sayımlar yapılarak “Emlâk ve Arazi ve Hayvanat ve Temettüat Defterleri” oluşturulmuştur.⁷ Bu vergi köy ve mahalle muhtarları, kocabaşları, imamları ya da papazlarınca toplanıyor ve defterine kaydediliyordu. Daha sonra bu defterler kazaya götürülüp kaza defterine geçiriliyordu. 1845 yılına kadar ruz-ı hızır ve ruz-ı kasım olarak iki taksitte alınan bu vergi, bu tarihten sonra çiftçiden hasat sonrasında tedricen, tüccar ve esnaftan ise yıl içinde taksitlerle alınmaya başladı.

1856’da ilân edilen Islahat Fermanı vergi sisteminin ıslahını yeniden gündeme getirmiştir. Bir yandan, Müslüman olan ve olmayanlar arasında ayırım yaratan Cizye Vergisi kaldırılarak bunun yerine askeri hizmetten muaf tutulmaları karşılığında “bedeli askeri” adı altında bir vergiye dönüştürülmüş ve 1857’de ağnam rüsumu maktu olmaktan çıkartılıp hasılatı göre alınmaya başlamıştır. Bölgelerin gelişmişlikleri ve fiyat farklılıkları olduğundan bu rüsumun bölgelere göre farklılaşması sonucunu ortaya çıkarmıştır. Öte yandan 1858’de “Tahrir-i Emlâk Nezareti” kurulmuş ve 1860’ta da bu yazının konusu olan “Tahrir-i Nüfus ve Emlâke Dair Nizamname” hazırlanmıştır. Bu nizamname nüfus ve emlâk yazımında daha önce üzerinde durduğumuz değişiklikleri getiriyordu. Vergi konusunda modernleşme projesi bakımından

önemli bir değişiklik yapılıyor. An cemaatten tevzi olunan vergi yerine her kişinin serveti ve gelirine göre kişi olarak vergilendirilmesi ilkesi uygulanmaya başlıyordu. Ayrıca emlak ve temettü vergileri ayrılıyor ve tahrir üzerinden vergilendirilme ilkesi benimseniyordu. Emlak Vergisi emlakın değeri üzerinden binde 4, Temettü Vergisi akar ve gelir üzerinden yüzde 4 alınacaktı. Esnaf temettüatından yüzde 3 alınarak esnaf bir ölçüde korunmuş olacaktı.

Bu verginin saptanmasında ve uygulanmasında da bazı yenilikler getirilmiş bulunuyordu. Bu verginin uygulanması için eyalet valisinin gözetiminde mal memurunun başkanlığında, nüfus nazırı ve muaccelat müdirinin katılımı ve üç Müslüman ve üç gayri-Müslim itibarlı kişiden oluşan bir komisyon kurulacaktır. Bu komisyonun irade-i seniye ile çalışmaya başlayacak komisyonun her yıl bir sülüsü değiştirilecektir. Verginin uygulanmasında yönetimi bu komisyonca gerçekleştirecektir.

Eyalet merkezindeki Komisyon, (Emlâk) Vergisi ve Temettü Vergisi için ayrı ayrı tezkereler ve esnaflar için ruhsatnameler bastırıcaktır. Bu tezkereler ve ruhsatnameler üzerine eyaletteki esas defterden yararlanarak üç yıl için mükelleflerin ödeyeceği vergiler yazıldıktan sonra önce sancaklara, sonra kazalara, daha sonra da köy ve mahallelere gönderilerek mükelleflere dağıtılacaktır. Üç yıl boyunca köy ve karyelerde mükelleflerin yaptığı ödemeler kazalara gönderilen vergi tezkereleri ve esnaf ruhsatiye tezkerelerine kaydedilecek ve kaza mühriyle mühürlenecektir. Dördüncü yıl geldiğinde eyalet merkezinde yeniden üç yıl için hazırlanan yeni tezkere ve ruhsatlar köy ve mahallelere gönderilecektir. Buna karşılık mükelleflerin geçmişteki üç yıllık tezkereleri ve ruhsatları sancaklara gönderilecek, burada vergi koçanlarıyla karşılaştırılarak, bir sorunla karşılaşmadığı halde vergi ödediğinin bir belgesi olarak mükellefe iade edilecektir.

Bu komisyon burada anlatılan yöntemle ayrıca defterinden sağlanacak nüfus bilgilerine göre “İlane-i Askeriye Vergisi”ni tahsil edecektir. Daha sonra üzerinde duracağımız “Rüsum-u Mimariye”de bu komisyonca belirlenen biçimde toplanacaktı.

1860'lı yıllarda başlayan bu vergi düzeni ufak değişikliklerle 1910'lu yıllara kadar sürmüştür. Tahririn tamamlandığı yerlerde yeni sisteme geçilmiştir. Tahririn yapılmadığı yerlerde topluluğa dağıtım (an cemaatin vergi) sistemi varlığını sürdürmüştür. Genel olarak tahrire dayalı olan bu sisteme geçiş sağlanmaya çalışılmıştır. Bu tahrir görevi 1877 yılında çıkan Dersaadet ve Vilâyat belediye yasalarıyla belediye olan yerlerde belediyelerde kurulacak Emlâk, Nüfus ve Kontrat Kalemî'ne verilmiştir. 1878 yılında esnafın Temettü Vergisi de artırılarak diğerleri gibi yüzde 4 oranına yükseltilmiştir. Emlâk ve Temettü Vergisi'nin kayıt sistemi 5 Ağustos 1886'da bir nizamname ile yeniden düzenlenmiştir. Vergilerin beş yılda bir yenilenmesi esası getirilmiştir. 30 Mart 1887'den itibaren irade-i seniye ile İstanbul'da Emlâk Vergisi'nin yüzde 15'i Şehremaneti'ne bırakılmıştı. Herhalde kaçak yapılaşma artmış ki, 1900 yılında Dersaadet'te yeniden bir Emlâk Vergisi yazımına gidilmesi için talimat çıkarılmış, özellikle üzerinde bina bulunmasına karşın Arsa Vergisi ödeyenler için yeni kıymet takdiri yapılması istenmiştir.⁸

II. Meşrutiyet döneminde bu vergi sisteminde yeniden önemli düzenlemelere gidildi. 1910 yılında Emlâk Vergisi'nin yeniden düzenlenmesi gündeme geldiğinde, arazi ve bina vergilerinin birbirinden ayrılması düşünülmüş, Arazi Vergisi'nin düzenlenmesi yeni yazımı gerektirdiği için geriye bırakılmış ve “Musakkafat Vergisi Kanunu” hazırlanmıştır. 2 Ağustos 1910 (14 Haziran 1326) tarihli bu kanunda vergilerin kıymet üzerinden değil, getirdiği irat üzerinden alınması esası kabul edilmiştir.⁹ 8 Nisan 1912 tarihli kanun-ı muvakkat ile musakkafat, temettü ve patent vergilerine İstanbul Belediyesi için yüzde 10 oranında bir ekleme (resm-i munzam) yapılmıştır. Vergilerin bu dönemdeki yeniden düzenleme faaliyetleri hassas bir kadastronun öneminin daha iyi farkında olunması sonucunu doğurmuş ve 5 Şubat 1328'de kabul edilen bir yasayla Türkiye'de fenni bir kadastroya başlanması ve

8 *Osmanlı Vergi Mevzuatı*, TC Maliye Bakanlığı, Ankara, 1999, s.1088.

9 Kâmil Mutluer, *Türkiye'de Gayrimenkullerin Vergilendirilmesi*, Eskişehir İktisadi ve Ticari Bilimler Akademisi Yayınları, Ankara, 1973, s.14.

gayrimenkullere ilişkin vergilerin buna dayandırılması ilkeleri getirilmiştir.

1860 tarihli Talimname'nin modern vergi sisteminin gelişiminde önemli bir aşama oluşturduğu açıktır. Uygulanmasındaki zorluklara karşın imparatorluğun yaşamı süresince vergi sisteminin ana eksenini oluşturmaya devam etmiştir. Bu talimnameyle topluluk halinde vergilemeden doğrudan bireyin vergilendirilmesine geçilmiş olması devletin karşısında bireyin konumuna açıklık kazandırması önemlidir. Vergi tezkerelerinin ihdas edilmesi konusunu da yalnızca vergi alma tekniği açısından değil, aynı zamanda bireyselleşme süreci açısından da değerlendirmek gerekir.

Daha önce üzerinde durduğumuz üzere nüfus tezkeresinin verilmesi insanları amorf bir kategori olan reayanın üyesi olmaktan çıkarak onlara bir kimlik kazandırarak bireyselleşmelerine yol açmıştı. Vergi tezkerelerini de bu biçimde yorumlamak olanaklıdır. Ama bu tek başına yetersizdir. Vergi tezkereleri insanlara toplumun karar süreçlerinde nüfus tezkeresinin sağlamadığı haklar veriyordu. Nitekim 1868 tarihli Dersâdet İdâre-i Belediye Nizamnamesi'nde belediye seçimlerinde senelik geliri 2500 kuruştan fazla olan emlak sahibi olanlar oy kullanabilecekler, senelik geliri 5000 kuruştan fazla olan emlak sahibi olanlar ise belediye meclisine aday olabileceklerdir.¹⁰ 1877 tarihli Dersâdet Belediye Kanunu'nda oy verebilmek için yılda 100 kuruş, belediye meclisine seçilebilmek için ise yılda 250 kuruş Emlâk Vergisi verme sınırı getirilmişti.¹¹ Aynı tarihli Vilâyât Belediye Kanunu'nda ise bu sınırlar 50 ve 100 kuruş olarak saptanmıştı.¹² Kuşkusuz genel oy anlayışının uzağındaki bu uygulamanın günümüzün vatandaşın eşitliği anlayışıyla bağdaştırılması olanağı yoktur. Ama o dönemde mülk sahibi olmaya verilen önemi göstermesi ve özel alanın oluşumuyla ilgili olması açısından önemlidir.

10 Dersâdet İdare-i Belediye Nizamnamesi 1285/1868, Madde 31 ve 33.

11 Dersâdet Belediye Kanunu, 27 Ramazan 1294/1877, Madde 40 ve 41.

12 Vilâyât Belediye Kanunu, 27 Ramazan 1294/1877, Madde 18 ve 19.

KENT MEKÂNINA YAKLAŞIMDA DEĞİŞME ÜZERİNE

Osmanlı modernite projesinin en açıkça uygulandığı alanlardan biri kent planlaması olmuştur. Çıkarılan ebniye nizamnameleri ya da yasaları yoluyla yaya trafiğine göre oluşmuş, çıkmaz sokaklı, organik olarak büyüyen kent dokusu, araba trafiğine uygun geometrik bir düzeni olan bir kent mekânına dönüştürülmüştür. Bu dönüşümde yer yer uygulanan daha çok anayolların genişletilmesi niteliğindeki imar operasyonlarından çok, kentlerdeki büyük yangınların yarattığı fırsatlar etkili olmuştur. Bu yazıda bu büyük dönüşüm üzerinde durulmayacaktır. Bu yazının kapsamını Talimname'ye referansla belirlendiği için bu bölümde sadece “musakkafata vazolunacak rakam levhalarının idare ve muhafazası” konusunda getirilen kayıtların kent mekânının anlamında yarattığı değişiklik üzerinde durulacaktır.

Yol sisteminin isimlendirilmesi, binaların hepsinin numarasının bulunması, bunlar düştüğünde ya da tahrip olduğunda mutlaka yenilenmesinin anlamı üzerinde düşünmekte yarar vardır. Kent mekânındaki bireyin yeri başka bireyler ya da devlet tarafından belirli hale gelmektedir. Devlet karşısında bireyin yeri bir yerleşmeye ya da mahalleye referansla oldukça belirsiz bir şekilde tanımlanırken, bu yer kesin hale gelmektedir. Bireyin özel alanı bir adrese kavuşmaktadır. Bir anlamda mahalleler aglomerasyonu olan kent özel alanlar mozaïği haline dönüşmektedir. Özel alanın farklılaşp ayrışmasının ilk adımının bir adrese kavuşması olduğu düşünülebilir.

Özel alanın kent mekânında presizyona sahip bir tanımının bir başka yönünü gayrimenkul mülkiyetlerinin toplumda tartışma konusu olmayacak bir biçimde tanımlanması oluşturmaktadır. Bunun yolunun modern kadastro sisteminin kurulmasından geçtiği Osmanlı yönetimince 1860 öncesinde bilinmektedir. Nitekim Altıncı Daire-i Belediye Meclisi'nin mazbatasında “kadastro tabir olunur Tahrir-i Emlâk Defteri'yle haritasının tertib ve tanzimi” istenilmekte ve örgütlenmesi için kadro ayrılması önerilmektedir.¹³ Kuşkusuz tüm İmparatorlukta

13 Osman Nuri Engin, *a.g.e.*, s.1323-1324.

hattâ sadece büyük kentlerde kadastro sisteminin kurulmasının çok pahalı olacağı ve sistemin kapasitesinin dışına çıkacağı bilinmektedir. Böyle olunca 1860 tarihli emlak ve nüfus yazım talimnamesi bir anlamda yapılamayacak olanın yerine geçecek bir yapılabilir olandır.

Özel alanın oluşumu ve güvence altına alınmasında kişinin mal ve mülküne el konulamayacağını ilân eden Gülhane Fermanı'nın önemi açıktır. Ama Osmanlı sisteminde kentlerdeki mülk topraklar üzerindeki mal sahibinin hakları zaten çok geniştir. Ve kamu yararı kavramı ve buna bağlı olarak toprakların kamulaştırılması söz konusu değildir. Bir yandan kentin gelişimi büyük ölçüde organik gelişmelere bırakıldığı ve devletin topluluk yararına imar operasyonları yapması söz konusu olmadığı için böyle bir hukuksal araca gereksinme duyulmuyordu. Vakıflar yoluyla yapılacak işlerde de toprağından yararlanılacak kişiler varsa onların razı edilmesi yoluna gidiliyordu. Ama Osmanlı İmparatorluğu'nda modernleşme ilerleyip özel alan hassas olarak belirlenip özel alan kamu alanı farklılaşması yerleştikçe ve devlet bu amaçla kentsel dokuyu yeniden düzenleme işlevine sahip çıktıkça, özel toprak mülkiyetinin kamusal yarar amacıyla istimlak edilebilmesi de gündeme gelmiştir. 1879 yılında ilk kez İstimlak Kararnamesi çıkarılmıştır. Bu kararnameye göre Dersaadette Şurâ-yı Devlet, vilayetlerde vilayet meclisinin verdiği menfaat-ı umumiye kararıyla “bi't-takdir bedel-i misli verilerek” istimlak yapılabilecektir. Yine de özel mülkiyeti korumaya özen gösterilmekte, takdir edilen kıymet sahibine ödenmedikçe mülkiyet kamuya geçmemektedir. Özel mülkiyete el koyabilmek için özel bir hukuki araç geliştirilmek ihtiyacının doğmuş olmasını da özel alanın fiilen güvence altında bulunmasının bir göstergesi olarak ele alabiliriz.

BİNA YAPIMININ DENETLENMESİNDEKİ DEĞİŞME ÜZERİNE

1860 tarihli Tahrir-i Nüfus ve Emlak Talimnamesi'nin üçüncü fasıl ve altıncı bendindeki “mimariye rüsumu” kent içi bina yapımında modern denetimin örgütlenmesi açısından önemli bir gelişmeye işaret et-

mehtedir. Bu bende göre eyalet merkezi olan bir şehirde bina yaptıracak olan kişi oluşumunu daha önce gördüğümüz vergi komisyonuna başvuracak, ruhsat harcını yatırıarak ruhsat tezkeresini aldıktan sonra, inşaata başlayacak ve inşaat bittiğinde tekrar komisyona başvurarak kıymetini takdir ettirip vergisini hesaplattıracaktır. Eğer bir bina ruhsat almadan yapılmış ise ebniye nizamına uygun olarak yapılmış olsa bile binayı yapan dülgere ya da kalfa üç ay hapse mahkûm olacak ve bina sahibinden de binanın iki senelik vergisi kadar nakdi ceza alınacaktır. Ama yapılan bina ebniye nizamına aykırı ise hükümet eliyle yıktırılacak ve kalfası altı ay hapsedilecektir. Bu uygulama yalnız Dersaadet'te değil, aynı zamanda sancak ve kaza merkezlerinde de yapılacaktır.



Bugün de Beyoğlu Belediye Başkanlığı olarak kullanılan Altıncı Daire-i Belediye'nin eski bir fotoğrafı.

Böylece Osmanlı İmparatorluğu'nda belediyelerin bulunmadığı bir dönemde (bu dönemde sadece Altıncı Daire-i Belediye kurulmuş bulunuyordu) binalar için ruhsat verme işlevi vergi komisyonları eliyle düzenleniyordu. Kuşkusuz ruhsat verme sadece alınacak vergiyi garanti altına almak için yapılmıyordu, kentin gelişimini denetlemek gibi bir başka amacı daha vardı.

Klasik Osmanlı düzeninde de bina yapımı bir ruhsata tabiydi. İstanbul'da bir bina yaptıracak kişinin mutlaka mimarbaşından ruhsat alması gerekiyordu. Mimarlar Ocağı'nda bulunan kethüdalar ve çavuşlar da kentin sokaklarında dolaşarak nizamı aykırı yapıları saptayacak, onları yıktırarak ya da kurallara uygun hale getirecektir. Sistemin kendi mantığına göre böyle işlemesi gerekiyordu.¹⁴ Ama sistemin pratikte başarılı çalıştığını söylemek zordu, çıkmaz sokaklı, yol geniş-

14 Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediye*, cilt II, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul, 1995, s.926.

liklerinin korunamadığı, binaların çıkmalarının birbirine değdiği, organik diye adlandırabileceğimiz bir kent dokusu ortaya çıkıyordu. Böyle bir dokunun ortaya çıkabilmesi için ya Mimarlar Ocağı'nın denetlediği hususlar az sayıdaki mahremiyete ve komşuluk haklarına ilişkin kurallardan ibaretti ya da gerçekte etkili bir denetim yapılmıyor, gelişme büyük ölçüde kendi haline bırakılıyordu. Yeniçeriliğin bozulduğu dönemlerde bina yaptırımların, binanın yapıldığı mahalleden sorumlu Yeniçerilere bu tür haraç verir hale geldiği bilinmektedir.¹⁵ Belki de bu haracı verenlerin denetim dışı kalmaları kolay oluyordu.

Vaka-i Hayriye'den sonra Yeniçeri Ocağı'nın lağvedilmesiyle Mimarlar Ocağı'nın insan kaynağı kuruyunca 1831'de klasik Osmanlı düzeninin Şehreminliği ve Mimarbaşılığı lağvedilerek yerine "Ebniye-i Hassa Müdürlüğü" kurulmuştur. 1848 yılında çıkartılan Ebniye Nizamnamesi'nin onuncu maddesinde bina yapacakların ebniye müdürlüğünden izin alması ve ruhsat harcı ödemesi hükmü getirilmişti. 1850 tarihinde Nâfia Nezareti kurulunca bu müdürlük unvanı muavinliğe çevrilerek ve bir de Ebniye Meclisi oluşturularak bu nezarete bağlanmıştı. Bu Ebniye-i Hassa Müdürlüğü'nün bağımsız olduğu ya da Nezaret'e bağlı olduğu dönemde (1863 yılına kadar) kentin gelişmesinin ne ölçüde denetlediği ve bina yapım izni ve ruhsat verdiği ve bu tür uygulamaların İstanbul dışında ne kadar geçerli olduğu hususunda yapılmış araştırmalar yoktur.¹⁶

Böyle olunca 1860 tarihli, inceleme konumuzu oluşturan talimname mali gerekçelerle hazırlanmış olsa da modern ruhsat işleminin kurumsallaşması bakımından önemli bir ara nokta olmaktadır. Kuşkusuz Talimname'deki hükmün ne kadar uygulanabilir olduğu ve uygulandığı konusunda da bir bilgiye sahip değiliz.

İmparatorluktaki modern anlamdaki ruhsat işleminin kurumsallaşması açısından daha ciddi bir adım, 1863 yılında bir dizi nizamnamenin çıkarılmasıyla atılmıştır.¹⁷ Bu nizamnameler hem yeni bir

15 Osman Nuri Ergin, *a.g.e.*, s.1031.

16 Osman Nuri Ergin, *a.g.e.*, s.935-936.

17 Aynı yer.

imar düzeni hem de ebniye idaresine yeni bir örgütlenme getirmiştir. Bu nizamnameye uygun olarak bina yapmayanlara para cezaları ve nizamnameye uygun hale getirme yükümlülüğü getirilmiştir. Bu yükümlülüklerini yerine getirmezlerse ceza-i cebriyye uygulanacaktır. Henüz belediyelerin oluşmadığı bu dönemde tüm bu düzenlemeler merkezi yönetim çerçevesi içinde yapılmıştır.

1868 tarihinde çıkartılan Dersaadet İdâre-i Belediye Nizamnamesi sonrasında Ebniye Dairesi Nezaret'ten Şehremaneti'ne devredilmiştir. 1877 sonrasında belediyelerin yaygınlaşmasıyla bu görev diğer belediyelere geçmiştir. 1882 yılında çıkarılan Ebniye Kânunu ruhsat uygulamasını daha da yaygınlaştırmıştır.

13 Nisan 1913'te İstanbul Şehri Rüsum-u Belediye Kanunu'na yapılan bir ekle sahibinin oturması için inşa edilen kıymeti 50 liraya kadar olan binalar ruhsat harcından muaf tutulmuştur.

MİMARLIĞIN BİR PROFESYONEL MESLEK OLARAK YENİDEN TANIMLANIŞI ÜZERİNE

Binalara ruhsat verilmesinin yasal olarak düzenlenmesi sadece bina yapmak için bir vergi/resim yatırma işleminin nasıl gerçekleştirileceğinin düzenlenmesi değildi. Yapılacak binaların hangi nitelikte ve hangi koşullarda yapılması halinde sistem tarafından meşru kabul edildiği hakkında bilgi veriyordu. Biraz sonra ayrıntılı olarak ele alacağımız üzere ruhsat vermek üzere istenilen bilgi ve belgeler sistem içinde mühendislik ve mimarlığa ilişkin bilginin birikmesi paralelinde sürekli olarak gelişmiş ve karmaşıklaşmıştır. Modernite projesinin sistemi yeni değiştirmeye başladığı dönemde bir binanın yapımını meşrulaştırmak için geleneksel yollarla elde edilmiş yapıcılık bilgisi kafi gelirken, modernite projesinin İmparatorluğu önemli ölçüde dönüştürdüğü son yıllarında meşruiyeti sağlamak için verilen belgeler ancak okulda eğitilmiş profesyonellerce gerçekleştirilebilecek bir karmaşıklık düzeyine ulaşmıştır. Böylece profesyonel mimara gereksinme doğmuştur.

Günümüzde kısaca mimar dediğimiz profesyonel mimarın doğuş sürecinin kavranmasındaki karışıklık, klasik Osmanlı düzeninde-

ki mimar sözcüğünün günümüzde kullanılan mimar sözcüğüyle özdeş sanılmasından kaynaklanmaktadır. Gülsüm Nalbantoğlu'nun belirttiği gibi klasik Osmanlı düzeninde varolan “mimarbaşılık”, “şehir mimarlığı” bir bürokratik makama işaret ediyordu. Profesyonel eğilimle meşrulaştırılmış bir uzmanlığı göstermiyordu.¹⁸ Kuşkusuz bu makamlara atanabilmek için usta-çırak ilişkileri içinde, pratik deneylerle geleneksel yolla elde edilmiş bir uzmanlığa sahip olmak gerekiyordu. Ya da metinlerinden bu bilgi ya da uzmanlık düzeyini Osmanlıca'da ifade eden terimin kalfa olduğu çıkarsaması yapılabilir. Bir kalfa ne kadar çalışsa, ne kadar çok bina yapmış olursa olsun makama atanadıktan sonra mimar ünvanı alamıyordu. Nitekim ünlü Balyan ailesinden Kırkor Kalfa'ya 1777'de Sultan Abdülhamid saray mimarı ünvanını vermiştir. Mimar kavramı belli bir uzmanlık bilgisi üzerine verilen bürokratik yetkiyle oluşuyordu.

Osmanlı yasalarında mimarlığın profesyonel eğitimle elde edilen bir uzmanlık olarak görülmeye başladığının ilk işaretini biz 1858 tarihli “Altıncı Daire-i Belediye'nin Nizamı Umumi”de gördük. Bunun 32. maddesinde “mühendis ve mimarlar icabeden ilm-ü sanatı tahsil-ü tekmi etmiş olan ve yedlerinde diplomaları bulunan” kişiler olarak tanımlanmaktadır. 16. yüzyılda ve 19. yüzyılda mimar terimi ve buna bağlı olarak da kalfa terimlerinin farklı anlamlar ifade ettiği üzerinde durduktan sonra binalara ruhsat verilirken istenilen teknik bilginin nasıl değiştiği üzerinde duralım.

1848 tarihli Ebniye Nizamnamesi'nin otuzuncu bendine göre ise yeni bina yaptıracaklar ebniye müdürüne başvuracaklardır. Müdür bizzat kendisi giderek ya da ilgili mühendisi göndererek “yapılacak ebniyeyi nizama tevfi ve arsasının sokağa verilerek yeri tahdid ve tefrik olunduktan sonra yapacak kalfaya ruhsatı hâvî varaka-i sahiha-i mahsûsa üzerine murakkam-u memhûr tezkire” verecektir. Bu dönemde denetimin soyut ya da kâğıt üzerindeki bilgilerden değil, somut ve yerinde yapılması öngörülüyordu.

¹⁸ Gülsüm Baydar Nalbantoğlu, *The Professionalization of the Ottoman Turkish Architecture*, U.C. Berkeley, Fall. 1988, s.3 (Yayınlanmamış Doktora Tezi).

1863 tarihli Turuk ve Ebniye Nizamnamesi'nin 41. maddesine göre ruhsat almak için emlak sahibi ya da kalfa başvurabilecektir. Yine 1863 tarihli "Her Nevi Ebniye'den Alınacak Harc ve Rüsûmât Nizamnamesi"nin 8. maddesine göre ise Ebniye İdaresi'ne imzalı ve mühürlü olarak yapılacak olan bu başvuruda yapılacak binanın yeri ve nevi, binanın her katının kapladığı alanın miktarıyla, cephesinin özelliklerini, cumba ve şehnişinlerin uzunluklarını belirteceklerdir. Bu nizamnamelere göre başvuru yapabilmek ve ruhsat alabilmek için teknik bir bilgiye ve teknik bir adama mutlak bir gereklilik bulunmamaktadır. Yapıyı yapanlardan istenilen sadece nizamnamenin hükümlerine uymalarıdır. Bu denetimin 1848 Nizamnamesi'ne göre daha gevşek olduğu söylenebilir. Ama 1848 Nizamnamesi'nin sadece İstanbul'da geçerli olduğu, 1863 Nizamnamesi'nin tüm İmparatorluk için hazırlandığı düşünülürse farkın nereden kaynaklandığı anlaşılır.

1882 tarihli Ebniye Kanunu'nun 91. maddesine göre ruhsat almak için bina sahibi ya da kalfa başvurabilecektir. Bu başvuruda 1863 Nizamnamesi'nde olduğu gibi verginin hesaplanması için gerekli bilgilere ek olarak "resm-i mücessem ve payanda" bulunacaktır. Buna aykırı bina yaptıklarında mesul tutulacaklardır. Bu yasayla ruhsat almak için bir tür çizim gerekli hale gelmektedir.

Bu yasanın çıkmasından bir yıl sonra 1883 yılında Sanayi-i Nefise Mektebi'nin kurulması ve ilk kez mimarlık eğitiminin başlamış olması yönetimde bu yıllarda duyulmaya başlayan gereksinmenin bir sonucudur. Bu yıllarda imparatorluk dışında, eğitim görmüş, İstanbul'da pratik yapan mimarların sayısında bir artış olmuştur. Hasan Kuruyazıcı İstanbul'a ilişkin 1868 tarihli *Idicateur Ottoman*'da 6 mimar sayabilmişken 1880-1930 yılları arasındaki *Annuaire Oriental*'lerden İstanbul'da 589 mimarın çalıştığını saymıştır. Bunlardan sadece 28'i Türk'tür. Bunlar bürosu bulunan mimar sayısıdır. Bürosu olmayan resmi dairelerde çalışanlar bu sayıya dahil değildir.¹⁹

Türkiye'de mimar olarak pratik yaptığı anlaşılan Alexandre M.

¹⁹ Hasan Kuruyazıcı, "İstanbul'un Unutulmuş Mimarları", *İstanbul*, 1999, sayı 28, s.68-73.

Raymond, Türkiye'deki yapı pratiği konusunda Paris'te 1908'de yayınladığı kitabında²⁰ mimarın geleneksel kalfa/ustaya karşı konumunu çok açık olarak anlatmaktadır. Mal sahipleri mimarları değil, ustaları tercih etmektedirler. Çünkü "mühendis veya mimar değilim ama ben bilirim" iddiasındadırlar. Böyle olunca kendilerinin kolayca yönlendirileceği kalfa/ustaları tercih etmektedirler. Genellikle bir mal sahibi bir bina yaptırmaya karar verdiğinde iki-üç mimarı çağırarak onlara istediğini anlatmakta bir öneri hazırlamalarını istemektedir. Hazırlanan planlar üzerinde yapının yaptırılacağı kalfa/ustanın da bulunduğu bir toplantıda uzun uzun tartışıldıktan sonra mal sahibi üzerinde düşünmek ve ev sakinlerine de göstermek üzere planları eve götürmek üzere izin talep eder. Bu arada beğenilen plan kalfaya kopya ettirilerek ruhsat alınır ve inşaaata başlanır. Kendi hizmeti için mimar bir karşılık istediğinde kalfa bir kâğıt parçasına çizilmiş üç-beş çizgi için para isteminin ayıp olduğunu söyleyecektir. Mal sahibiyle bir müteahhit olarak ilişki kuran mimarın da durumu çok farklı değildir. Mal sahibi şantiyeye gelerek, konu komşusunu getirerek, mimarı sürekli taciz etmekte, kendi isteklerinin yapılmasına çalışmaktadır. Yapılan işin ve ödemelerin hesaplanmasında sürekli sorun çıkarmaktadır.

Raymond, "İmparatorluğun çeşitli kesimlerinde yaptığımız gözlemlerden yola çıkarak işlerin bu duruma gelmiş olmasının asıl sorumlusunun kendilerine başvuran her türdeki yapıcuya inşaat yapabileceğini gösteren tezkereler sunan Belediye yetkilileri ile mimarların kendilerinin (asıl) sorumlu olduğunu" söylemektedir. Ayrıca eklemektedir: "Yapıcıların meslekle hiçbir alakaları yoktur. Çoğu okuma-yazma bile bilememelerine rağmen, mimarlarla yarışır, kendilerini onlarla aynı seviyeye koyar, hazırlattıkları planları kabul ettirip onaylatmayı başarır. Bu durumda payitahtta ve vilayet merkezlerinde yapıcıların sokak ortasına bina yapmalarına, yaptıkları binaların inşaatların tamamlanmasından önce birer harabeye dönmesine, hijyenle ilgili tesisatın gerekli koşullara uymamasına nihayet, güzel sokaklarımızın bir üs-

20 Alexandre M. Raymond, *Notes Pratiques et Réservés sur L'art Du Constructeur en Turquie*, H. Dunod et Pinat Editeurs, Paris (VIe), 1908.

lup karmaşası arzeden cephelerle dolmasına” şaşırmamak gerekir. Raymond bu sorunların ancak mimarların kendi aralarında örgütlenmesiyle çözülebileceğine inanmaktadır.²¹

Bu anlatımlar gösteriyor ki mimarlar sayılarının artmasına karşın pratik içinde yetişen kalfalar karşısında inşaat piyasasını denetleyici bir konuma ulaşamamışlardır. Yapı mevzuatı da onlara yardımcı olmamaktadır. 1908 Devrimi'nin getirdiği örgütlenme özgürlüğü havası içinde Osmanlı mimarları da örgütlenerek kendi çıkarlarını savunma yoluna gitmişlerdir. 1909 yılında Osmanlı Mühendis ve Mimar Cemiyeti kurulmuş ve aynı adla bir dergi yayınlamaya başlamıştır.

Bu çabalar etkili olmuş ve yeni mevzuat içinde artık mimarın da adı geçmeye başlamıştır. 1913 yılında İstanbul Şehri Rûsûmu Kanunu'na yapılan bir eklemede takdir edilen bina kıymetleri konusunda bina kalfası ile ilgili daire arasında bir uzlaşmazlık olursa bu konuda seçilecek bilirkişilerin şahadetnameli mimar olması koşulu getirilmiştir.²² Bu bilirkişiden geleneksel yolla oluşan bilgiye sahip olan kalfa dışlanmış modernitenin bilgisini temsil eden diplomalı mimara yer verilmiştir. Yine 1913 tarihli Şehremaneti Heyet-i Fenniye Müdiriyyet-i ile Memurin-i Fenniyesinin Vezâifini Hâvi Talimat'ta mimari şubesi ayrıca yer almakta, mimarlara ilişkin peyzaj mimarlığı alanına da işaret eden görevler verilmektedir.²³

1916 tarihli “İnşaat Projelerine Mimar ve Kalfalar Hakkında Yazılacak Şerhlere Dair Tezkîre-i Emânet-Penâhi”de temelde ruhsat için verilecek “resm ve evrak-ı fenniyenin” tümünde mimar veya kalfanın ismi, babasının ismi, doğum tarihi, doğum yeri, oturma mahal-line ilişkin bilgiler bulunacağı belirtilmektedir. Bu şekilde başvuran mimar ve kalfaların ismi bir deftere yazılacak ve bu deftere bağlı bir sicil oluşturulacaktır. Böylece kurallara aykırı bina yapanlar cezalandırılacak, gelecekte bunlara ruhsat verilmeyecektir.

1863 ve 1916 yılındaki ruhsat başvurularının içerikleri karşılaşt-

21 Alexandre M. Raymond, *a.g.e.*, s.94-96.

22 Osman Nuri Ergin, *a.g.e.*, s.2017.

23 Aynı yer.

tırıldığına yarım yüzyıllık süre içinde önemli değişikliklerin olduğu ortaya çıkar. Artık bina sahibi doğrudan başvurmaktadır. Başvuruda “resm ve evrak-ı fenniye” gerekmektedir. Profesyonel yeni bir kategori olarak mimar ortaya çıkmıştır. Ama geleneksel bilginin temsilcisi kalfa başvuru hakkını korumaktadır. Onun bu hakkını yitirmesi ve modernitenin bilgisini temsil eden mimar ve mühendisin onu tamamen dışlayabilmesi ancak Cumhuriyet döneminde 17 Haziran 1938 tarih ve 3458 sayılı Mimarlık ve Mühendislik Kanunu’nun çıkmasıyla olmaktadır.

GENEL BİR DEĞERLENDİRME

Bu yazıda şimdiye kadar üzerinde az durulmuş olan 1860 tarihli Tahrir-i Nüfus ve Emlâke Dair Talimname’den hareketle Osmanlı İmparatorluğu’nda modernite projesinin değişik boyutlarının nasıl bir gelişme gösterdiğini kavramaya çalıştık. Bu tartışmamızda söz konusu Talimname’nin bir metin olarak neyi değiştirmeye, neyi gerçekleştirmeye çalıştığı üzerinde durduk. Ne yazık ki bu Talimname’nin uygulamada ne kadar etkili olduğunu saptayacak bilgilere sahip değiliz. Ama bu yazıda ele alınan konuların zaman içindeki değişimleri verildiği için Talimname’deki istekleri gerçekleştirmekte, sistemin kapasitesinin ne kadar yeterli olabildiği konusunda dolaylı bir kavrayışa olanak bulunmaktadır.

Umuyoruz ki temelde vergi tahsilini rasyonelleştirmek amacıyla yapılacak bir tahrir için hazırlanan teknik bir metnin bile dikkatli bir okumasının modernite projesinin çok değişik boyutlarının toplumun düşünce sistemi içine nüfuz etmesi konusunda bir fikir elde etmek için yararlı olabileceğini gösterdik. Modernite projesinin kendisinin çok yönlü olması ve toplumun tümünü etkileyen bir kapsama sahip olması burada ele aldığımız gibi bir uzmanlık metninde bile modernite projesinin çok değişik yönlerinin gözlenmesine olanak vermektedir.

Modernite projesinin önce Avrupa’da Batı Atlantik kıyılarında oluştuğu, daha sonra çevresine yayılıp o ülkeleri de dönüştürdüğü kabul edilirse inceleme konumuz olan Talimname’nin ne kadar Batı ül-

kelerindeki bir metnin doğrudan aktarımı olduğu, ne kadar Osmanlı İmparatorluğu deneyiminden etkilendiği sorusu sorulabilir. Söz konusu Talimname'nin modern bir devlet gereksinmesi olan bilgileri sağlamaya dönük olduğu açıktır. Ama hazırlanan metinde Osmanlı İmparatorluğu'nun geçmişinden gelen arazi tahriri geleneğinin etkileri olduğunu, İmparatorluğun bürokrasisinin kapasitesinin ve toplumsal yapısının özelliklerini gözönünde tutulduğu ve bu özelliklere gözönünde tutularak düzenlendiği de söylenebilir. Nitekim aynı dönemde hazırlanmış olan 1858 tarihli Arazi Kanunnamesi de benzer özelliklere sahiptir. Ömer Lütfi Barkan'ın sözleriyle “Arazi Kanunnamesi toprak ananelerine sıkı sıkıya bağlı, makul ve mutedil bir tedvin” hareketidir. 1860 Talimnamesi'ni de aynı zihniyetin düzenlemelerinden biri olarak değerlendirmek doğru olur.

Tahrir-i Nüfus ve Emlâke Dair Talimnamedir

İşbu talimname bir bab yedi fasıl ve bir hatime üzerine tertib olunmuştur. Birinci fasıl tayin olunan memurların suret-i tayin ve adedine, ikinci fasıl memurunin vezaifiyle tahrir-i nüfus ve emlâkte ittihaz olunacak usule, üçüncü fasıl idare komisyonunun vezaifi ve vergü temettuatının tevzi ve idaresi ve sair müteferriatına, dördüncü fasıl her altı karyenin bir daire itibariyle teşkil olunacak devair ile vazifesine, beşinci fasıl vukuatın suret-i cereyanına, altıncı fasıl senedat ve evrat ve kayıt defterleriyle koçanların idaresine, yedinci fasıl emlâke vaz' olunacak rakam levhalarının talik ve muhafazalarına ve hatime bazı mevadd-ı esasiyyeye dairdir.

Fasl-ı Evvel

Tahrir-i nüfus ve emlâk ve temettü için tayin olunan iki nev' memurun birincisi muharrir ikincisi muhammindir. Muharrirler yirmi iki nefer efendi ile bir reis ve ibtida-yı tahrirde dört nefer muhammin ki, cümlesi yirmi yedi memurdur.

Fasl-ı Sani

Birinci Bend: İşbu heyet merkez-i eyalette iki koldan yeni merkez-i eyalet olan şehri veyahut kasabayı şarki ve garbi olarak iki kıt'a-yı müsaviyeye beynerlerinde taksim ile tahrirde bedc edeceklerdir. Bunlar evvel emirde reisleriyle beraber bir mahalde olacaklarından merkez tahririnin hitamında ekserisi kaide-i tahriri talim etmiş olacaklarından merkezi tecavüzle kaza ve nahiyelere tedricen münteşir olacaklarında dört kola münkasım olarak ve her kolun bedc edeceği mahal ahalisinin mutebaranı vasıtasıyla kıymet-i emlâki tahmine muktedir ve emin ikişer muvazzaf muhammin yeniden intihab ve tayin kılınarak tahrirde gayret eyleyeceklerdir.

İkinci Bend: Merkez-i eyaletin tahriri hitam bulup defteri imla ve ikmal olunduktan sonra dört koldan bervechi muharrir tedricen muhit-i daire-i eyalete doğru kaza kaza tahrirde bedc olunduktan bulunacak muharrirlerin birincisi ve diğerleri cihet-i takaddümü olan efendi tahrir memuru ve diğerleri müsevvid ve mübeyyiz ve mukayyid olacaklardır ve muhamminler tayin-i kıymet ettikçe defterlere kaydolunacaktır. Ancak tayin ve tahmin-i kıymette itidal ve sıhhat ve emr-i tahrirde suhulet ve sürat ehemmi-i umurdan olmağla merkez-i eyalet olan şehir veya kasaba tahrir olunur iken kaffe-i memurin ve muhamminler birlikte ve emlâk komisyonu dahi merkezde bulunacağı hasebiyle tahmin-i emlâkte sehv ve hata nadir vukubularak anın hemen tashihi emlâk komisyonunun vezaif-i müterettibesinden olmağla yalnız muhamminler vasıtasıyla takdir-i kıymet kafi olup fakat memurlar merkezi tecavüz edip kuraya kol kol münteşir olduklarında maiyetlerinde yalnız iki muhammin bulunacağından tayin-i kıymette daha ziyade temin-i maslahat ve tesri-i tahrir için muharrirler vardıkları karye-

ler ahalisinden ve civarda en ayık olan karyeler sekenesinden beyel ahali mevsuk ve muteber olan adamlardan nihayet altı kişiden bir tahmin komisyonu teşkil olunarak ve muvazzaf muhamminler dahi beraber bulunarak ibtida anların marifetiyle tayin-i kıymet olunup takdir ettikleri kıymet-i emlakın sahih değeri olduğunu memurları ve gerek muhamminleri ikna eder ise hemen müsvedde cedvellere kaydolunarak ve sehiv ve hata vukubulur ise emsaline ve mevkinin hal tahammülüne göre tashih kılınarak diğer karye tahririne gidilip beyan olun usule tatbiken icra-yı tahrir olunacaktır.

Üçüncü Bend: Bend-i sabıkta beyan kılındığı vechile karyelerin muteber ve mevsuk ahalisinden temin ve tahmin için teşkil olunacak komisyona tayin kılınacak altı kişiden biri reis ve beşi azalık sıfatında bulunup bunlar hin-i tahrirde esas vazifeleri olan tahmin maslahatını balada izah olunduğu üzere tamamıyla ve layığıyla icra ve ahali tarafından işbu tahmin-i kıymet maddesinde vukubulacak müstediyyatın daima tedkikatını ifa edecekleri misüllü sulhen tesviyesi kabil olabilecek nizamı dahi rü'yet eyleyecek olduğundan komisyon-ı mezkur azasının gerek suret intihabı ve gerek bu işlerde olan vezaif-i müterettebeleri nizamname-i mahsusunda beyan olunmuştur.

Dördüncü Bend: Kasaba ve karyelerde elan müstahdem olan muhtaran cümlelerin malûmu olduğu üzere esafil-i nasdan olup muteberan ve ehl-i irz ahali bu vazifeyi kabulden istinkaf ederler. Halbuki ıslahat ve tadilat daima hakkıyla ve layığıyla icra olunmak için bu işlerde bulunacak memurların hali devlete ve ahaliye emniyet verecek surette bulunmak her şeyden ehemm ve mukaddem bulunduğundan muharrirlerin birinci vazifeleri vardıkları mahalin muhtarlarını hemen azledip yeniden yerlerine ehl-i irz ve itimada şayan muteberan ahaliden muhtar intihab etmehtir.

Beşinci Bend: Eyaletlerde muhtaran intihabı vali ve mal memuru ve müfti ve kadı ve haklarında kabul-i amme olan ulemeden bir veyahut iki zat ve reis sancakta mutasarrıf veyahut kaımmakanı ve mal memuru ve kezalik müfti ve naib ve ulemeden veyahut ser amedan ahali ve tüccardan evsaf-ı meşruha ile muttasıf kezalik bir veyahut iki kazada müdir-i ve müfti muteberan-ı ahaliden bir iki zat vasıtasıyla olacaktır.

Altıncı Bend: Memurların ikinci hareketi yani muhtaran intihabından sonra ibtida emlak ve akar ve emakin-i sairenin kaffesini tadad edip defterini icmal ettikten sonra tahririne teşebbüs edecekleri şehir veyahut kasaba ve karyenin numero yani rakam defterini tesvid ile mahallat ve tarafın esma-yı kadimesini tağyir etmeyerek müsvedde suretinde duvarlarına rakamlarını ve isim ve şöhetlerini tahrir edip sıhhatine mevsuk geldikten sonra ana göre levhaları tanzim ve tatbik olunacaktır.

Yedinci Bend: Rakamlar yerli yerine vazolunduktan sonra tahrir-i emlak ve

nüfusa bedc etmek sırası olup ancak şimdiye dek tahrir-i emlâk ve nüfusta itti-haz olunan usul gayri kafi olduğundan ibtida vücuh ve ayan ve eşraf-ı ahali ev-ladını hizmet-i mefruze-i askeriden kurtarmak ve vergiyi herkesten az vermek için ketm-i nüfus ve servete cesaret ederek hakk-ı sükut yolunda sair ahalinin dahi nüfus ve servetini izhardan teami ettikleri umur-u malumeden olduğu ci-hetle bunun men-i vukuuna dört şey itti-haz kılınacaktır. Birincisi ketm-i nüfus edenler her kim olursa olsun üç sene müddetle vaz-ı pıranga olunmak, ikincisi nüfus-ı zükur vakt-ı tahrirde kebir ve sağır muharrirlerin nezdine gidip isbat-ı vücud ederek nisa talfesi veli veyahut vekillerinin ihbarıyla tahrir olunduktan sonra ayrı ayrı koçandan nüfus tezkeresi verilip andan sonra muhakeme-i şer'iy-ye ve nizamiyede nüfus tezkeresini ibraz etmedikçe hukuk-ı şer'iy-ye ve nizami-yeden her ne türlü dava olur ise olsun istima bulunmayacak ve birisi bir tarafa gidecek olur ise kezalik nüfus tezkeresini göstermedikçe yol tezkeresi verilmeyecek. Üçüncüsü mevlud ve vefiyatın vaktiyle ihbar olunup defter-i mahsusuna kaydolunacaktır. Dördüncüsü tahrirde bedc etmezden birkaç gün evvel ketm-i nüfus edenler hakkında olunacak ceza ile ikinci ve üçüncü maddenin matbu va-rakalar ile kaffe-i ahaliye ilân kılınıp badehu tahrirde mübaşeret olunacaktır.

Sekizinci Bend: Tahrir-i nüfus olunur iken herkesin servet ve temettü-ü da-hi ibtida kendilerinden ve sanat ve şöhretine nazaran kanaat gelmediği halde ha-line vakıf ve mazanna-i itimad ve mevsuk olan meteberandan sual ve tahkik olunarak haline vukuf-ı tamâm hasıl olduktan sonra deftere kayd olunup vergü-yi kadimleri dahi herkesin ismi sırasında olan hane-i mahsusunda deftere sebt olunacaktır.

Dokuzuncu Bend: Emlâk tahririnde ibtida hane ve han ve dükkân ve em-sal-i emlâk ile çiftlik ve değirmen ve fabrika ve akarat-ı sairenin ve ebniyeden hali arsa ve bağ ve bağçelerin ve alel ıtlak arazinin mevkilerine itibarat-ı haliye-sine göre kıymet-i hakikiyesini ikinci bendde beyan olunan usule tatbiken zahire ihrac edip ve beher nev' emlâk ve akar ve arazinin varidat ve hasılat-ı senevi-yesini dahi layıkıyla tahkik eyleyip badehu bunlardan irad hasıl olanlar ile ol-mayanlarını ve mevcut hanelerinden sahibi içinde iskân edenler ile kiraya veri-lenlerini ve eshabının suret-i tasarruflarını yani mülkiyet veyahut icareteyn ve-yahut tapu ile tasarruflarını taharri ve tahkik ve hüccetlerle senedat mütalea olunup defter-i mahsusuna yerlü yerince umumi ve hususi rakamlarıyla kayd olunarak tahririn cereyanı zamanında vukubulacak ferağ ve intikalat dahi mü-lahazat hanesine ve defter-i vukuata sebt olunacaktır.

Onuncu Bend: Cevami ve mesacid-i şerife ve miriye ait ebniye ve mekatib-i mevcudenin ve her cemaata mahsus olan maabidin ve bunlara mümasil ve unu-ma müteallik olan ebniyenin dahi kemiyet ve keyfiyeti malum olmak için hin-i tahrirde sırasıyla sebt ve defter olunacaktır.

Onbirinci Bend: Düvel-i ecnebiye tebaasının tebea-yı Devlet-i Aliyeden bulunan zevce ve müteallikat-ı sairesi üzerinde olan emlak ve akarın dahi berkaide tahrir olunarak bunlardan emlak ve hanesi olmayıp dükkân ve mağaza isticariyla ikâmet ve ticaret edenlerin dahi ahval ve keyfiyet ve temettu ve ticareti sebt-i defter kılınacaktır.

Onikinci Bend: Muharrir efendiler tahrir edecekleri her nev' emlak ve arazinin senedatını muayene ederek intikalatını yürütülmemiş olan emlakın senedlerinin mahkeme ve evkafta tecdid ettirmek için tayin buyurulmuş eshab-ı emlaktan harc-ı intikal vermeğe sahihen muktedir olmayanların senedlerini hakim efendiler ve muaccelat nazırı meccanen tahrir ve tağyir edip yalnız varaka-i sahiha parası alınması ve tahrir olunacak hüccet ve senedlerle sokak ve mahalle şöhetleriyle şekil ve kıyas ve hanenin rakamı ve arazi senedlerinde ve defter-i emlakte muharrir umumi rakamlar ve eşkal ve akyise ve hudut haddihi tarif ve tahrir olunacaktır.

Fasl-ı Salis

Kaffe-i eyaletin tahrir-i nüfus ve emlak ve temettüatıyla tahsis kılınacak verginin tevzi ve tahsili ahaliye mucib-i emniyet ve hazine-i celileye bais nefii ve suhulet olmak üzere bir kaide-i sahihaya rabtı ehemmiyetle icraatı bervechi ati beyan olunur:

Birinci Bend: Tевzi ve tahsil ve tesviye ve tadil-i vergi için vali-i eyaletin zir-i nezaretinde ve mal memurunun taht-ı riyasetinde olarak nüfus nazırı ve muaccelat müdiriyle devlet ve halk nazarında bir vakitte lekedar olmamış muteberan-ı tebea-ı müslime ve gayri müslimeden dahi üçer kişiden mürekkeb olmak ve icabına göre sair iktiza edenlerin dahi müzakereye celbi caiz bulunmak üzere bir komisyon teşkil olunacaktır. Tebea-ı müslime ve gayri müslimeden tayin kılınacak salıfüz-zikr altı aza vali ve muhasebeci ve hakim ve müfti taraflarından intihab olunup keyfiyetlerini mübeyyin bir kıta mazbata terkim ve taraflarından temhir olunarak Bab-ı aliye arz ile müteallik buyurulacak irade-i seniyye mücibince iktizası icra kılınacaktır ve intihab olunacak işbu azanın beher sene birer sülüsü ihrac olunup yerine suret-i muharrere veçhile başkaları intihab ve tayin olunacaktır.

İkinci Bend: İşbu komisyon vergiyi emlak ve ruhsatiye defterinden ihraç olunacak hasaba tatbiken üç senede bir maktu ve mahsus olan koçanlardan makbuz senedi ayırıp ve vergi senedatında meblağ yerlerini doldurup muhtarlara ve ruhsatiye tezkirelerini esnaf kethüdalarına teslim edip anlar dahi verilen hasaba tatbiken ruhsatiye tezkirelerinin isim ve meblağ yerlerini mahalle ihtiyar ve muteberleri hazır olduğu halde kayd ve imla ve vergi ve ruhsatiyeyi tekasit-ı mukarrere ile tahsil ettikçe vergi senedinin teslimatı hancsine ve ruhsatiye tezke-

resinin arkasına kayd edip tekmil tahsil olunduktan son taksit ile beraber senedat-ı mezkureyi mal sandığına ita edip mal memurları senedatı defter ve koçanına tatbik ettikten sonra sandıktan malın kabz olunduğunu müş-ir olan mühür-i mahsus ile senedat-ı mezkurenin mahal-i mahsusunu ve arkasını mühürleyip eshabına ferdan ferde tevzi olunmak üzere muhtar ve kethüdalarına teslim olunacaktır.

Üçüncü Bend: İane-i askeriyenin dahi her sene defter-i nüfusdan çıkacak hesaba tatbiken nizam-ı mukarrer ve kadimi veçhile tahsil olunmak üzere senedatı koçanından çıkarılarak rüesa-yı millete teslim ve icraatı bend-i sanide beyan olunan kaideye tatbiken yürüyecektir.

Dördüncü Bend: Zikrolunan muhassasatın senedatı hitam-ı müddette mart ibtidasında tevzi olunup kaffe-i icraatı nihayet şehir-i mezkur gayetine dek tesviye ile tahsile bedc edip tahsil hitamında bend-i salisde mukayyed olduğu üzere muamelatı icra edilecektir.

Beşinci Bend: Nefs-i şehir ve civarında tamir ve müceddeden inşa olunacak emlâk ve ebniye, komisyon-ı mezkur marifetiyle muayene olunup kıymet-i inşaiyeleri bi't-tahmin tahrir ve sebt-i defter olunarak kıymet-i mukaddereleri umumundan binde dört ve akar ve temettüatından yüzde dört ve esnaf temettüatından yüzde üç ve yalnız bir sene için masarf-ı tahririyeye mukabil umum kıymet-i emlâkden ve temettü-i akardan binde bir ve esnaf temettüatından yüzde yarım kuruş alınacaktır. Zuhur edecek fazla vergi şayet harik veya hedm vukuiyle kıymeti tenzil edecek emlâk kadime-i muharrenin açık kalacak vergisine karşılık olmak üzere mal sandığına teslim kılınacaktır. Ve eğer ki bir azim harik veyahut hareket-i arz ve afat-ı saire zuhuruyla emlâk-ı mevcude-i muharrere üzerinde tahsis kılınan vergiye noksan terettüb eder ve buna bâlâda muharrer olan inşaiye fazlası kifayet etmez ise noksan-ı mezbur emlâk bakiyye bindesine tahmil olunamayacağı misüllü muhterik ve harap olan emlâk ve ebniye eshabı bindelerini kıymet-i mukayyede-i kadime üzerine vermeyip arsaların kıymetleri re's-i eyalette komisyon marifetiyle hakkı üzre takdir olunarak yekûn bindeleri kaç kuruşa baliğ olur ise eshabından yalnız o minval üzere tahsil olunduktan sonra zikrolunan verginin vukubulacak inşaat ve ilavat ile kapatılınca kadar af ve tenzili madelet-i seniyyeye arz ve havale kılınacaktır.

Altıncı Bend: Mimariye rûsumunun işbu komisyon canibinden idare olunması lazım gelip re's-i eyalet olan şehirde bir bina inşaa olunacağı halde evvela komisyon-ı mezkure haber verilip inşaat defterine kaydı ve işaret ettirdikten ve icab eden rûsumatı tamamen alınıp ruhsat tezkeresi verildikten sonra hin-i hitamında dahi haber verilip komisyonca takdir-i kıymet olunarak kıymet-i mukadderesine icab eden verginin tarh ve tevzii olunması ve komisyonun malumatı olmadan bir bina inşaa olunur ise ol bina velev ehniye-i nizami dairesinde yapıl-

ınış olsa bile bila-ruhsat yapılmış ve ittihaaz olunan usûl-i cedideye riayet edilmemiş olmasından dolayı ol binayı imal eden dülger veyahut kalfanın üç mah müddet hapsiyle beraber sahibinden dahi yaptırmış olduğu binanın iki senelik vergisi kadar ceza-yı nakdi ahz ve istihsal kılınacak ve eğer ol bina hem bila-ruhsat ve hem de ebniye nizamın muğayiri yapılmış ise hükümet marifetiyle hedm olup yapan kalfa dahi altı mah müddetle hapsonulacak ve bu kaide re's-i sancak ve re's-i kazada aynıyla icra olunarak muhafaza-i nizamına kaim-makam ve müdir ve heyet-i mecalis gayret ve himmet ederek beşinci faslın ikinci bendinde beyan olunduğu üzere vukuatını idare komisyonuna bila-ifate-i vakit bildireceklerdir.

Yedinci Bend: Tertibat-ı belediyye için badettahrir tahsis olunacak mebaligh-den umuma nafi bir şey iktiza ettikçe komisyon tarafından ba-mazbata meclisi eyalete ilam olup makam-ı sadaret-i uzmadan bi'l istizan südur edecek ruhsata tatbiken imal olunmak ve vergi itasına kudreti mefkud olan aramil ve fukarının kudretsizliği mahallesi ihtiyarı ve muteberanı ile muhtaran-ı ahaliden mevkice mühürlü ilmuhaber verilip memurlar dahi nüfus defterine müracaatla fakrını tasdik eyledikçe o makulelerin vergisi, tahsis olunacak muhassasatından mal sandığından verilecektir.

Sekizinci Bend: Beyan olunan usule tatbiken verginin tahsilinden bittabi mal kaleminin işi hiffet bulacağından vergi komisyonu maiyetine müstaidan ketebeden maaşıyla bir efendi ile tebyiz için refakatine bir katip tayin olunacaktır.

Dokuzuncu Bend: Defatir-i mahsusatına sebt olunacak nüfus bir kere vukuatı muharrer efendiler marifetiyle kayd ve icra olunduktan sonra defterleri eyalet-i mezkure nüfus nazırına verilip bundan böyle vukuatın mukayyidi marifetiyle nizam-ı müessisine tatbiken komisyonda birlikte icra kılınacaktır.

Onuncu Bend: Masarır namı ve nam-ı diğerle vergi-yi ahaliye ilaveten muhassasatından ziyade bir akçe alınmayacaktır.

Onbirinci Bend: Tahrir memurları hitam-ı maslahata değin bunun icraat ve cereyanına nezaret edecektir.

Fasl-ı Rabi

Birinci Bend: Her altı karye bir daire olup intihab nizamnamesinde beyan olunacak usule tatbiken her karye birer aza intihab edip müntehab olan altı azanın biri reis ve diğerleri aza olacaklardır.

İkinci Bend: Bunlar zaman-ı sayfa haftada bir ve bilad-ı baridde de iki haftada bir yevm-i muayyende münavebeten altı karyenin birinde içtima edip kura-i mezkurede esnaf dahi bulunur ise vergi-yi esnafın her sene herkesin tahammülüne göre tevziine karar verip nüfus ve emlâka zuhur edecek ferağ ve intikal ve inşaa olunacak musakkafat kaidesi veçhile meclis-i kazadan ruhsat verilme-

dikçe yapılamayacağından bu surette inşaatı icraa olunacak emlâke kesb-i malumat edileceği derkar ise de şayed izinsiz bir bina inşaaı takdirinde bu maku- le binayı ve harap ve muhterik olan emakını ve tevellud edenle vefat eyleyeni ve nakl-i hane edenleri kaza meclisine haber vereceklerdir.

VUKUATIN KAZADA SURET-İ RÜYETİ

Fasl-ı Hamis

Birinci Bend: Dairelerden gelecek vukuat yevmiyyesinde muharrer mevad- dan nüfusa müteallik olanlar nüfus mukayyidi elinde olan yeni usulde yapılmış yevmiye defterine kayd ettikten sonra üç ayda bir defa nüfus vukuatının bir ced- veli her künyeye mahsus olan umumi rakamı matbu cedvelde hane-i mahsusu- na vazederek zeyli dahi meclis-i kazadan tasdik ve temhir olunup nüfus katibi- ne verilmek üzere sancak meclisine gönderilecektir. Emlâke teferri eden husus dahi meclis katibinin idaresinde olan yevmiye defterine kayd ettirildikten sonra ol mülkte vukubulan tağyir-i hal veyahut ferağ ve intikal mülk-i mezkurun umum rakamıyla cedvel-i mahsusuna vazolunarak sancakta olan emlâkin kati- bine verilmek üzere senede bir kere sancak meclisine gönderilecektir. Esnaf Ver- gisi vukuatını dahi kaza katibi yevmiye defterine kaydettikten sonra noksan ve ziyadesini mübeyyin bir kıta mücmel cedvelini bila-isim her sene başında san- cak mal kalemine irsal edecektir.

Vukuatın Sancakta Suret-i Rüyeti

İkinci Bend: Sancağa vech-i meşruh üzere kazalardan evkat-ı muayyenesin- de gelecek üç nev' vukuattan nüfusa müteallik olan vukuatı nüfus katibi yevmi- yesine kayd ettikten sonra cedvelini merkez-i idareye takdim edecektir. Emlâk ve Temettü Vergisi vukuatını dahi mal kalemi ayrı ayrı yevmiye defterlerine kayd ettikten sonra kezalik merkez-i idarede olan komisyona gönderecektir.

Vukuatın Merkez-i İdarede Suret-i İdaresi

Üçüncü Bend: Sancaklardan gelecek üç nev' vukuat cedvelleri vürudları gü- nünde bila-tehir mahsus olan yevmiyelerine kayd ve defter-i vukuata dahi sebt olunarak emlâk ve nüfus vukuatı isim be isim mahsus olan umumi ve hususi ra- kamlarıyla hanelerine kayd olunup ancak temettü vukuatı isim be isim kayd olunmayıp her karyenin temettüatı toptan kayd ile esas defterine tatbik kılınar- ak bu üç nev' vukuatta ziyade ve noksan fahiş görünür ise esbabını zahire çı- karmak için her nev' taharri ve tahkik ziyade varidat göstermek için ahaliye gadri tecviz olunmuş ise tadil ve tesviyesine itina ve buna bais olanlar bilmuha- keme bab-ı devlete beyan ve inha kılınacaktır.

Dördüncü Bend: Vukuat cihetiyle verginin zam veyahut tenzili iktiza edeceğinden idare komisyonu talimatında beyan olunan tadil-i vergi bila-tehir koçanlarda sebt ve tahrir olunarak sene-i atiyede ana tatbiken icra kılınacaktır.

Beşinci Bend: Merkez-i idareden daire-i eyalete tevzi olunacak koçan ve cedvellerin hesabını tutmak ve lüzumundan ziyadesini bastırmayıp telefat vukubulmamak için şimdilik bir katib-i komisyon ruznamçecisini tayin olunacak vukuatı esasa tatbik için ve nüfus ve müşeat ve intikalat ve yeniden verilecek tezkereleri kezalik esas defterinde mukayyed olan künye ve eshab-ı emlak isimlerine müracaat ile sıhhatini işaret eylemek üzere diğer bir nefer katip tatbik katibi vazifesiyle tayin olunacaktır.

KOÇANLARIN İDARESİ

Fasl-ı Sadis

Birinci Bend: Merkez komisyonu Emlak ve Teminüat Vergisi ve nüfus tezkerelerini ruznamçecinin esas tahrir defterine tatbiken vereceği defter mucibince litografyada lüzumu kadar tab' ettirip birinci derecede muharrirlerin eliyle her karyeye ayrı ayrı tevzi ettikten sonra nüfus tezkeresi yalnız bir defa verilip badehu tevellüd edenler ve nakl-i hane eyleyenlerin defter-i vukuata tatbiken vakt u zamaniyle matbu tezkerelere isimleri hususi ve umumi künye rakamlarıyla ve sair mahsus olan işaretlerle tahrir ettirip eshabına verilmek üzere doğrudan doğruya kazalara gönderecek kaza müdirleri dahi eshabına isal olunmak üzere karye muhtarlarına teslim ile ve merkez-i idare kazasına muhtarlar vasıtasıyla tevzi eyleyecektir.

İkinci Bend: İdare komisyonundan vergi ve temettü tezkereleri esas defterine tatbiken her sancağa üç senede bir defa kanun-ı sanide vergi ve esnaf tezkereleri her kazanın ayrı ayrı tubrelerine vazolunup her kangı kaza için ise üzerlerine ketb ve tahrir olunarak livalara irsal kılınacaktır. Bunlar sancağa vusulünde bila-tehir kazalara gönderilecektir. Kazalar dahi işbu evrakı aldığı anda kura ve mahallat muhtarlarına teslim edilecektir. Anlar dahi ahaliye yeden bi yedin ita edip ahali tarafından teslimat vukubuldukça idare komisyonu talimat-ı esasiyesinde beyan olunduğu veçhile tezkerenin mahall-i mahsusuna kayd olunup kaza sandığına mahsus olan makbuz mühriyle arkası ve mahall-i mahsusu mühürlenerek ahaliye tevzi olunmak üzere muhtarlara iade kılınarak ve böylece tamam üç sene vakt-i muayyeninde kazadan kuraya ve kuradan kazaya irsal ve iade olunarak dördüncü sene mezkur tezkereler koçanlara tatbik olunmak için kazadan sancağa gönderilip sancakta mal kaleminde mahfuz olan koçanlara ve kazadan takdim olunan hesaplara tatbik olunduktan sonra ahali elinde makbuz senedi hükmünde kalmak üzere geldiği gibi iade ve yeniden koçandan tezkere-

ler kat' ve irsal olunacaktır. Anlar dahi usul-i muharrere üzere üç sene kazalar tarafından idare olunup dördüncü sene yine sancağa irsal ve vech-i meşruh üzere muamelatı icra ile yeniden tezkereler verilip bu kaide müstemiren ifa kılınacaktır.

Üçüncü Bend: Emlâk ve arazinin her neyinde vuku bulacak ferağ ve intikalin muhakemede ve vakıf memuriyetlerinde yürütülmesi mutlaka vergisinin verilmiş olmasına mevkuf olacağından nüvvab ve memurin vergi tezkeresine bakıp verginin tediye olduğunu görmedikçe icra-yı ferağ ve intikale kadir olamayacak ve tahrir edeceği senette vergi tezkerelerinde muharrer olan umumi rakamı ve kaçınıcı defterde ve kangı sahifesinde mukayyed olduğunu işaret edecektir.

Kayıt Defterinin Suret-i Tertib ve İdaresi

Birinci Bend: Esas tahrir defterleri kebir'ül kıt'a olup bir defa için imal olunacağından bunlar Dar'ül Tıb'at'ül Amire'de imal ve rapt olunup her nev' koçanlar ve vukuat yevmiyeleri ve tahrire teferrü eden her cins evrak idare komisyonunda litoğrafya destgahında tab' ettirilecektir.

İkinci Bend: Esas tahrir defterlerini idare komisyonundan memur efendilerden en güzel yazı yazarlar tahrir edip kemal-i sıhhatine dikkat olunacak ve bir sehiv vukubulur ise üzerine aslı okunacak derecede ince bir hat çekilerek asla hak caiz olmayacaktır. Bunun gibi sancak ve kazalarda tutulacak yevmiye defterlerinin sıhhat ve nezafetine ve ebedi hak vukubulmamasına itina olunacaktır ve esasların nüsa-ı saniyesi kemal-i itina ve sıhhat ve yazıda dikkat ve nezafetine riayetle imla olunup kütük olmak üzere Defterhane-i Hakaniye gönderilecektir.

MUSAKKAFATA VAZOLUNACAK RAKAM LEVHALARININ İDARE VE MUHAFAZASI

Fasl-ı Sabi

Birinci Bend: Musakkafata vazolunacak rakamlar suretleri memurlara verilen haritalara tatbiken vaz ve sebt olunarak muhafazasında dahi daimi takayyüd olunacaktır. Kurada olan rakam levhalarının muhafazası ve birisi gaib veya yahut şikest olursa yerine diğerinin talik olunması mahal sahibine ifade ve olduğu halde hükümete haber vererek icbar ettirmek, devair meclislerinin ve re's-i kaza olan karyede müdirin ve re's-i sancak olan kasabada kaimekam ve re's-i eyalet olan şehirde idare komisyonu maiyetinde olan şehir müdirinin müretteb zimmetidir.

HATİME

Birinci Bend: Emlâk ve arazi ve nüfus vukuatının defterhane ve ceride muhasebesinde icrası ile'el an mer'i olduğu ve ceridenin defterhaneye nakli hasebiyle işbu iki nev' vukuat evkat-ı muayyenesinde kaffe-i memalikte bulunacak idare komisyonlarından Defterhane-i Hakaniye'ye gönderilecektir.

İkinci Bend: İşbu tahririn kemal-i sıhhatle icrası ve nizamat ve talimata tevfiği en ziyade gözedilecek şey olduğundan tahririn bidayetinden beri işin icratında bulunan efendilerden Rumeli'ye bir ve Anadolu'ya şimdilik bir müfettiş tayiniyle tahririn hitamına kadar icra-yı teftiş edeceklerdir.

Üçüncü Bend: İşbu lâyiha ve anif'üz-zikir diğer lâyihalarda beyan olunan kavaide memurlardan birisi muhalif harekette bulunur ise veyahut vezaif-i müterettebesinin vakt-ü zamanıyla icrasında rehavet eder ise reisleri memur-ı mezkuru meclis-i eyalette muhakeme ederek keyfiyeti ba-mazbata bu tarafa bildirecektir.

Takvimhane-i Amire'de tab' olunmuştur.

Fi 14 CA (cemaziyelahir) sene 1277

KAYNAKÇA

- Çadırcı, M., *Tanzimat Döneminde Anadolu kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1991, s. 105-106, 343-347.
- Dersâdet Belediye Kanunu, 27 Ramazan 1294/1877, Madde 40 ve 41.
- Dersâdet İdare-i Belediye Nizamnamesi 1285/1868, Madde 31 ve 33.
- Erder, L., "The Measurement of Preindustrial Population Changes: The Ottoman Empire from the 15th to the 17th Century", *Middle Eastern Studies*, cilt 11, no.3, Ekim 1975, s.284-301.
- Ergin, O., N., *Mecelle-i Umûr-ı Belediye*, cilt II, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul, 1995, s.926, 935-936, 1031, 1323-1324, 2017.
- Karal, E. Z., *Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Nüfus Sayımı 1831*, Başvekalet İstatistik Umum Müdürlüğü, Ankara, 1943.
- Karpat, K. H., "Ottoman Population Records and the Census of 1881/82-1893", *International Journal of Middle East Studies*, no.9, 1978, s.241.
- Kuruyazıcı, H., "İstanbul'un Unutulmuş Mimarları", *İstanbul*, 1999, sayı28, s.68-73.
- Mutluer, K., *Türkiye'de Gayrimenkullerin Vergilendirilmesi*, Eskişehir İktisadi ve Ticari Bilimler Akademisi Yayınları, Ankara, 1973, s.14.
- Nalbantoğlu, G. B., *The Professionalization of the Ottoman Turkish Architecture*, U.C. Berkeley, Fall. 1988, s.3.
- Osmanlı Vergi Mevzuatı*, T.C. Maliye Bakanlığı, Ankara, 1999, s.1088.
- Öztürk, S., *Tanzimat Döneminde Bir Anadolu Şehri Bilecik*, Kitabevi, İstanbul, 1996, s.174-175.
- Raymond, A. M., *Notes Pratiques et Résarnés sur L'art Du Constructeur en Turquie*, H. Dunod et Pinat Editeurs, Paris (VIe), 1908.
- Vilâyât Belediye Kanunu, 27 Ramazan 1294/1877, Madde 18 ve 19.

3

Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. Yüzyılda Araba Teknolojisi ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler

İLHAN TEKELİ - SELİM İLKİN

GİRİŞ

Türkiye'de 19. yüzyıla ait tarih araştırmalarında ulaştırma alanındaki gelişmeler anlatılırken çoğunlukla demiryolları üzerinde durulmuştur. Karayollarındaki gelişmelerin incelenmesi ihmal edilmiştir. Oysa demiryolları sadece belli güzergâhları dış ticarete, kapitalist ilişkilere açarken, karayolları bu gelişmelerin ülke mekânında yaygınlaşmasının temel başlatıcısı olmuştur. Karayollarındaki gelişme ise uzun mesafe ticaretinde ve haberleşmesinde arabanın kullanılması ve araba teknolojisindeki gelişmelerle karşılıklı etkilenme içinde olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nun 19. yüzyılda zirai alandaki ve yerleşme sistemindeki dönüşümlerini daha iyi kavrayabilmek için bu yüzyılda araba kullanımında ve karayolları yapımındaki gelişmeleri de yakından tanımamız gerekir. Bu sebeple bu yazıda bu iki alandaki gelişmeler incelenecektir.

Bütün gelişmeler gibi bu alandaki gelişmeler de içinde geliştiği toplum tarafından belirlenmektedir. Karayollarının içtimaî olarak nasıl belirlendiğini tartışabilmek için önce karayolları terimini kullandığımızda neyi anlatmak istediğimize bir açıklık kazandırmak gerekir.

Günlük dilimizde karayollarının gelişiminden söz ettiğimizde, bu terimi biri dar öteki geniş olan iki manada kullanıyoruz. Dar manada kullandığımız zaman sadece altyapı olarak karayolunu anlatmak istiyoruz. Geniş manada karayollarının gelişmesinden söz ettiğimizde, içinde birçok unsuru bulunduran bir ulaştırma alt sistemini kastediyoruz. Karayolları, alt sistemi, en azından karayolu taşıtlarını, altyapı olarak karayolları ve karayolu taşımacılığının teşkilâtlanma biçimini ihtiva eder, tabii bu alt sistem unsurlarını daha da arttırmak imkânı vardır. Karayolu taşıtlarının üretimi, bakım ve servislerinin teşkilâtlanması, karayolu yapımı teşkilâtı vb. Bu yazıda karayolları teriminin kullanılmasında ortaya çıkabilecek belirsizliklerden kaçınmak için, dar manası anlatılmak istendiğinde “karayolları”, geniş manası kastedildiğinde “karayolları ulaştırması” ya da “karayolları ulaştırma alt sistemi” deyimini kullanılacaktır.

Karayolları ulaştırmasının toplum açısından belirlenmesinden söz etmeden önce bu alt sistemin kendi içinde belirlenme ilişkilerinden söz etmek gerekir. Bu belirleyicilikleri incelemek için önce karayolu taşıma aracının niteliklerinden başlamakta yarar var. Karayolu taşımasının temel aracının deve, hayvan gücüyle çekilen araba ya da motorlu taşıt olması karayolunun altyapı olarak sahip olması gereken niteliklerini büyük ölçüde değiştirecektir. Bu teknoloji yol üstünde geliştirilmesine gerek duyulan servislerin neler olmasını da belirleyecektir. Aracın niteliğine göre yol üstünde yer alacak servis kuruluşları, kervansaray, han, benzin istasyonu, tamir atölyesi ya da motel olabilecektir. Taşıma aracı ile altyapısının niteliği arasında oldukça kuvvetli bir karşılıklı belirleyicilik ilişkisi vardır. Karayolları ulaştırma sisteminin teşkilâtlanması ile taşıma aracının teknolojisi arasında da ilişkiler kurulabilir. Ama teşkilâtlanma biçiminin tek belirleyicisi teknoloji değildir, bunun belirlenmesinde toplum yapısının özellikleri daha önemli etkilere sahip olabilir. Şüphesiz bir kervan teşkilâtlanması ile bir posta arabası teşkilâtlanması ve otobüs taşımacılığı teşkilâtlanmaları arasındaki farkların teknolojik sebepleri vardır, ama otobüs işletmeciliğinin devlet elinde, tekelci firmalar ya da küçük müteşebbisler elinde teşki-

lâatlanmasının sebepleri toplumun yapısına bağlı değişkenler arasında bulunacaktır. Yalnız taşıma işletmeciliğinin değil, karayollarının yapısının teşkilâtlanma biçimi de teknolojiden etkilendiği kadar toplum yapısının özelliklerinden de etkilenecektir.

Ulaşım ve haberleşme sistemlerinin toplum yapısıyla ilişkisi toplumda mal ve yolcu ve haberleşme akımlarına olan talebin nasıl doğduğu araştırılarak kurulabilir. Talebin belirlenmesi başlıca iki değişkenle açıklanabilir. Bunlardan biri üretimin, ikincisi ise devletin teşkilâtlanma biçimidir. Önce üretimin teşkilâtlanma biçimi üzerinde duralım. Üretim dolayısıyla ortaya çıkacak olan mal, yolculuk ve haberleşme taleplerinin miktarını, niteliklerini, zamanda sıklığını ve mekânda dağılımını, üretimin miktarı, kompozisyonu ve mekâna dağılımı, emeğin yeniden üretim biçiminin doğurduğu tüketim kalıpları ve emeğin mekâna dağılımı belirleyecektir. Toplumdaki bütün mal, insan ve mal akımları talepleri üretim sistemleri tarafından yaratılmaktadır. Devletin savunmadan yönetime, yönetimden üretime kadar uzanan çok değişik fonksiyonlarının yerine getirilmesi de karşılanması gereken akım talepleri yaratmaktadır. Tabii her toplumun devlet müessesesi ayrı nitelikte ulaştırma ve haberleşme talepleri yaratmaktadır. Bir imparatorluğun talepleri ile bir feodal beyliğin talepleri arasında önemli farklar vardır. Bir imparatorluğun devlet müessesesi için, gelişmiş bir ulaştırma ve haberleşme sisteminin kurulması, varlığını sürdürmesinin ön şartı haline gelirken, bir feodal beylik için bu önemde bir talep söz konusu değildir. Bu sebeplerle bu iki devlet çeşidinin yol yapımı, bakımı ve işletilmesi için sarf edeceği teşkilâtlanma gayretleri çok farklı olacaktır.

Toplumun yapısı ile ulaştırma sistemi arasındaki ilişkileri inceleyen, bugüne değin tek yönlü olarak, toplum yapısının ulaştırma sistemini nasıl belirlediği üzerinde duruldu. Oysa, ulaştırma sisteminin de hem istihsal hem de devletin teşkilâtlanma biçimi üzerinde etkileri vardır. Başka bir deyişle belirleme ilişkisinin üzerinde durulması gereken ikinci bir yönü bulunmaktadır. Bu ikinci yönün varlığı, toplumun yapısının değiştirilmesinde ulaştırma sistemlerinin değiştirilmesine bir

bağımsız değişken ya da politika aracı olarak bakılmasına sebep olmaktadır.

Ulaşım sistemlerinin gelişmesinin hem üretimin hem de devletin teşkilatlanmasına olan etkilerini bazı örneklerle açıklamakta yarar var. Mesela bir karayolunun yapılmasıyla, daha önceki geçimlik bir ziraî üretimin içinde bulunan bir yöre, milli veya milletlerarası pazara bağlanarak, pazar için ihtisaslaşmış ziraî üretime geçebilecektir. Öte yandan karayollarında otomobil gibi bir aracın kullanılmaya başlaması, gelişmiş ülkelerde otomobil üretimini ekonominin “çekip götürücü” sektörü haline getirebilecektir. Devlet müessesesinin teşkilatlanmasına gelince, gelişmiş bir ulaştırma sisteminin, devlet müessesesinin merkezileşmesi için imkânlar sağlandığı, oysa ulaştırma sistemi gelişmemiş bir ülkede devletin merkezileşmesinin gerçekleşemeyeceği, ulaştırma sisteminin kapasitesinin merkezileşme sürecine sınırlar getirdiği gözlenmektedir.

Karayolu ulaştırması toplumda doğan mal ve insan akımları taleplerinin karşılanmasında varolan değişik tercihlerden sadece biridir. Toplumda doğacak talep suyuolları ulaştırması, demiryolları ulaştırması vb. tercihlerle birlikte karşılanacaktır. Bu tercihler arasında zaman zaman yarışma olabileceği gibi zaman zaman da karşılıklı tamamlayıcılıklar bulunacaktır. Bu tercihler arasında haberleşmeyi de katmak gerekir. Haberleşme, mal ve yolculuk akımlarını ikâme edebilmektedir. Bir toplumda doğan mal ve insan akımları değişik tercihlerle birlikte karşılandığına göre, karayolları ulaştırma sisteminin gelişmesini kendi başına incelemek yanıltıcı olabilir. Bu talebin karşılanmasında karayoluna düşen rolün belirtilmesi gerekir. Hangi tür taşıma taleplerini karayolları karşılamaktadır? Değişik ulaştırma sistemleri arasında yarışmanın ya da tamamlayıcılığın nitelikleri nelerdir? Bunların bilinmesi gerekir. Talebin değişik ulaştırma alt sistemleri arasında nasıl dağılacığını, bu sistemlerin gelişmişlik derecelerinin ve performanslarının farklılıkları ile açıklamak imkânı bulunabilir. Olaya belli bir zaman dilimi içinde bakıldığında bu açıklama kâfi görülebilirse de tarihi bir ele alış da yetersiz kalacaktır. Karayollarının gelişmeye başladığı dönemde da-

ha önce gelişmiş bir ulaştırma sisteminin varlığı ya da yokluğu, gelişmenin niteliği üzerinde önemli etkiler yapacaktır. Ayrıca bir ülkenin ulaştırma altyapısında önemli gelişmeler olduğu dönemde dünyadaki hakim ulaştırma teknolojisinin ne olduğu önem kazanmaktadır. Aynı düşünce bize bir ülkede değişik ulaştırma sistemlerinin gelişmelerindeki zaman sırasının önemini de hatırlatmış olmaktadır.

Bir ülkedeki karayolu ulaştırma sistemindeki gelişmelerin, toplumdaki ilişkilerinin nasıl kurulabileceğine dair bu çerçevenin, yazının girişinde verilmesinin amacı, bu yazıda incelenecek yöntemi açıklamak değildir. Bu yazıda böyle karmaşık ilişkilerin hepsini anlatma imkânı yoktur. Bunun yerine daha sade bir yol izlenecektir. Böyle bir çerçeve, yazıda izlenen sadeleştirilmiş bir ifadenin gerçekte neleri ihmal ettiğini ortaya koymak için verilmektedir.

Bu yazıda, birinci bölümde dünyada karayolu ve araba teknolojisinin gelişiminin kısa bir tarihi verilecektir. Bu bizim Osmanlı İmparatorluğu'ndaki gelişmelerin dünyadaki gelişmelere göre konumunu ve ondan etkilenmesini kavramamıza yardımcı olacaktır. Üçüncü bölümde Osmanlı İmparatorluğu'nda araba teknolojisinin ve kullanımının gelişmesi anlatılacaktır. Dördüncü bölümde ise Osmanlı İmparatorluğu'nda yol yapımı teknolojisinde ve teşkilâtlanmasındaki gelişmeler ele alınacaktır. Beşinci bölümde bu gelişmelerin bir değerlendirmesi yapılacaktır. Bu bölümlerde sadece bir teknik anlatımla iktifa edilmeyecek, yer yer bu gelişmelerin, çok sistemli olmasa da, toplumdaki etkilerine temas edilecektir.

Böylece araştırmamızın çerçevesini oluşturduktan sonra, dünyada karayolları teknolojisinin nasıl bir tekâmül geçirdiğini incelemeye geçebiliriz.

DÜNYADA KARAYOLU TEKNOLOJİSİNİN TEKÂMÜLÜ

Karayolu ulaştırmasına bağlı teknolojinin gelişimi 6.000 yıllık bir tarihi süreç içinde verilmiştir. Karayolu teknolojisindeki gelişimin böyle çok uzun bir süreç içinde verilmesinden beklenen a) Ulaştırma teknolojisindeki gelişmelerin ana merhalelerini tespit etmek, böylece Türki-

ye'deki gelişmelerin merhalelerinin tespitini kolaylaştırmak ve zaman gecikmelerinin hesaplanmasının hassasiyetini artırmak, b) Her teknolojik merhale içinde ulaştırma sisteminin araç, yol ve teşkilâtlanmaya ilişkin değişmelerin birbirlerini belirleyiciliklerini sınamak, c) Teknolojik gelişmelerin birbirine tercih edilecek olan ulaştırma alt sistemlerinin, birbirlerine olan konumlarının nasıl değiştirdiğini ortaya koymak, d) Belli dönemlerde karayolu alt sistemindeki gelişmelerin ya da gerilemelerin içtimai sebeplerini açıklamaktır.

Karayolu ulaştırma teknolojisinin kademe kademe gelişmesinde, karayolu ulaştırma sisteminin özellikleri bakımından oldukça homojen olan yedi ayrı merhale olduğunu ortaya koymaktadır.

Birinci merhale: İ.Ö.. 2500'de Sümer çiftçilerinin mahsullerini taşımakta tekerlekli bir araç kullanılmasından İ.Ö.. 300'de Roma İmparatorluğu'nun büyük yol programının uygulanmaya başlayışına değin uzanan dönemi içine almaktadır. Bu dönem kısaca "Roma öncesi" ya da "ilk gelişme dönemi" olarak adlandırılabilir.

İkinci merhaleyi, İ.Ö.. 300'den M.S. 476'da Roma İmparatorluğu'nun çöküşüne değin uzanan, ünlü Roma yollarının yapıldığı dönem oluşturmaktadır. Bu dönemi kısaca adlandırmak gerekirse en uygun terim "Roma dönemi" olacaktır.

Üçüncü merhale, M.S. 476'dan başlayıp 1050'ye değin uzanan dönemdir. Avrupa'da feodalitenin hakim olduğu bu dönemde, Roma yolları büyük ölçüde yok olmuştur. Bir manada ulaştırma sisteminde bir gerileme ve çöküş söz konusudur. Bu dönemi de "feodal merhale" olarak adlandırmak uygun olur.

Dördüncü merhaleyi, 1050'den 1600'lere değin uzanan dönem oluşturmaktadır. Bu dönemde karayollarında bir yeniden canlanma başlamıştır. Araba teknolojisinde hızlı olmasa da yeni gelişmeler ortaya çıkmaktadır. Bu sebeple dördüncü merhale "yeniden canlanma dönemi" olarak adlandırılabilir.

Beşinci merhale, 1600'lerde arabanın gelişmesindeki hızlanmadan başlayıp 1829'da ilk lokomotifin Manchester-Liverpool arasında işleyişine değin süren dönemi içine almaktadır. Bu dönemde karayol-

larında hakim olan “araba”dır. Bu sebeple “araba dönemi” olarak adlandırılabilir.

Altıncı merhale, 1830’lardan sonra demiryollarının hızlı gelişim döneminden başlayıp 1920’lerde otomobil sahipliğinin orta sınıflarda yaygınlaştığı yıllara değin uzanmaktadır. Bu yıllarda hakim olan demiryoludur. Bu sebeple altıncı merhaleyi “demiryolu dönemi” olarak adlandırmak uygun olacaktır.

Yedinci merhale, 1920’den inceleme dönemimizin sonu olan 1945’e değin uzanan süreyi içine almaktadır. Bu dönemde motorlu araçlar hızla gelişmiş ve hakimiyeti ele almıştır. Şüphesiz bu dönem 1945 sonrasında da süregelmektedir. Bu merhaleyi de kısaca “otomobil çağı” olarak adlandırabiliriz.

Karayolu ulaştırma teknolojisinin gelişmesine ait merhaleler görüldükten sonra, her merhale içinde ulaştırma alt sisteminin değişik unsurlarındaki teknolojik gelişmelerin birbirlerini belirleyicilikleri üzerinde durulabilir.

Birinci merhale bu bakımdan ilgi çekicidir. Önce araba teknolojisi tekerlekten başlayarak adım adım gelişmekte, bu gelişme daha sonra altyapıya yansımaktadır. Karayolu böylece ortaya çıkmaktadır. Altyapının bulunmayışı araç teknolojisini etkilemektedir. Savaş arabalarının sökülüp takılır biçimde yapılması bu yöndeki bir tesirin delili olmaktadır.

Birinci merhaledeki teknolojik gelişmeyi incelerken, bir başka ilgi çekici karşılıklı belirlenme ilişkisi, Çin’de yollar üstünde 20-25 km’de bir yolcular için konaklama tesislerinin yapılmasıyla ortaya çıkmaktadır. Altyapı olarak yol ve bunun üstündeki aracın teknolojisinden kaynaklanan ulaştırma hızı, yol üzerindeki teşkilâtlanmayı belirlemektedir. Birinci merhaledeki teknolojik gelişmelerin karşılıklı belirleyiciliğine ait müşahedeler ulaştırma aracı, altyapısı ve teşkilâtlanmasının birbirini belirlediği iddiasını destekler yöndedir. Ulaştırma alt sistemleri böyle bir teknolojik iç üstünlüğe sahip olmaktadırlar.

İkinci merhaleyi oluşturan Roma dönemiyle ilgili olarak yapılan tespitler, birinci merhalede ulaştırma alt sisteminin karşılıklı olarak bir-

birini belirlemesine ait iddiayı desteklemekle birlikte, bunun ötesine geçen belirleyicilikler üzerinde durmaya da imkân vermektedir. Bu dönemde araba teknolojisindeki gelişmeden daha önemli olan yol altyapısındaki gelişmedir. Üstü büyük taş bloklarla kaplı sağlam taban üstüne oturan, büyük taş köprülerle, çok dolaşmadan vadileri aşabilen yollar, bir önceki dönemin toprak yollarına göre çok büyük bir teknolojik gelişmeyi göstermektedir. Bu gelişmeyi bu dönemde araba teknolojisinde meydana gelen sınırlı ilerleme ile açıklama imkânı yoktur. Bunu açıklamak için toplumun belirleyiciliklerden yararlanmak gerekecektir.

Yol altyapısında olan bu ilerleme, Roma imparatorluk düzeninin bir sonucu olarak görülebilir. Bir yandan Roma İmparatorluğu'nun bir devlet olarak bütünlüğünü koruyabilmesi ve mahsul fazlasını merkeze transfer edebilmesi için iyi bir haberleşme ve ulaştırma sistemine ihtiyacı vardır. Öte yandan serfliğe dayanan istihsal düzeni böyle bir ulaştırma sisteminin geliştirilmesi için gerekli emeği sağlayabilmektedir. Bu iki şart biraraya gelince yol altyapısındaki büyük teknik atlama başarılabilmiştir.

Devletin niteliğinden doğan talepler ve istihsal şeklinin sağladığı imkânlar, karayolu yapımıyla ilgili yeni bir teşkilâtlanma biçimi ortaya çıkarmıştır. Bu da altyapı teknolojisinin değişmesini getirmiştir. Bu yeni altyapı da kullanılan arabaların performanslarını geliştirmiştir.

Roma döneminin incelenmesi yine bize karayolu ulaştırma sisteminin unsurlarının karşılıklı olarak birbirini belirlediğini göstermekle birlikte bu unsurlardan teşkilâtlanmanın da değişmeyi başlatıcı nitelik kazanabileceğini göstermesi bakımından ilgi çekicidir. Bu yolla birinci merhalede yapılan gerileme daha da geliştirilmiş olmaktadır.

Üçüncü merhale olan “feodalite dönemi” ele aldığımız yedi merhale içinde karayolu ulaştırması bakımından açık bir gerileme göstermesi yönünden ilgi çekici bir özelliğe sahiptir. Bir yandan imparatorluk yapısının çöküşü, öte yandan üretim biçiminde artı mahsulü artırıcı bir ilerleme olmayışı bir önceki dönemin ulaştırma sisteminin çöküşüne sebep olmuştur. Yol sistemi çökünce araba yerini hayvan sırtında taşımaya bırakmıştır. Bu gözlemler ikinci merhaleyi incelerken,

üzerinde durulan ulaştırma sisteminin toplumun belirleyicilikleri konusundaki tezleri yeniden desteklenmiş olmaktadır.

Yeniden canlanma olarak adlandırdığımız dördüncü merhale, ulaştırma sistemiyle toplumun yapısı arasındaki ilişkilere ikinci ve üçüncü merhaledekinden çok daha farklı açılardan ışık tutmaktadır. Bu dönemde feodalitenin çözülerek onun yerini krallıkların almaya başlamasının, merkezileşmeyi ve devletin niteliğinden doğan ulaştırma ve haberleşme taleplerini artırması bakımından ikinci merhalede sözü edilen sebeplerle ulaştırma sistemini canlandırması söz konusudur. Ama dördüncü merhaledeki bu yeniden canlanma ikinci merhalede iki özelliğiyle ayrılmaktadır. Bu iki özellik de üretim biçiminin niteliği dolayısıyla ortaya çıkmaktadır. Artık Roma dönemindeki serfliğe dayanan bir üretim biçimi olmadığından gelişen altyapı için büyük miktarlarda emek harekete geçirilememektedir. Her ne kadar bu dönem sonunda “yol mükellefiyeti” konularak yollar için emek gücü sağlanmaya çalışılıyorsa da, bu da yetersiz kalmaktadır. Üretim biçiminin sınırlamaları dolayısıyla gelişen altyapı Roma dönemine göre zayıftır. Öte yandan yeni gelişen üretim biçiminin karayolu ulaştırma sisteminin öteki unsurları üstünde daha olumlu etkileri görülmektedir.

Doğu kavimlerinin Avrupa'ya atı tanıtmasının ve hayvan kullanmada getirdiği yeniliklerin uzun dönemde çok önemli etkileri olmuştur. Bir yandan atın tarımda kullanılmaya başlamasıyla, artı mahsulün çoğaltılması ve bunun paralelinde ticaretin ve ulaştırma talebinin artışı, öte yandan göğüslük kayışlarıyla atın arabaya koşulmaya başlamasının, hayvan gücünün verimliliğini arttırarak arabaların yük taşıma kapasitesini arttırması, yollar üzerinde arabaların yeniden görülmesine sebep olmuştur. Ayrıca yeni üretim biçimi ve araba teknolojisindeki yeni gelişmeleri de kolaylaştırmıştır. Böylece ikinci merhaleye göre daha geri bir yol altyapısı üstünde, ama daha ileri bir araba teknolojisi ile karayolu ulaştırmasında bir “yeniden canlanma dönemi” açılmıştır.

Dördüncü merhale, ulaştırma sisteminin toplumun yapısı tarafından belirlenmesinin daha çok “üretim biçimine” bağlı olduğu bir dönem olmuştur.

“Araba dönemi” olarak adlandırdığımız beşinci merhalenin başlangıcı, kapitalizmin ortaya çıkışı ile aynıdır. Artık servetin sermayeye dönüştürülerek çoğaltılması yöntemi hakim üretim biçimi haline gelmiştir. Feodal kısıtlamalardan kendini kurtararak kapitalist gelişme yoluna giren üretim biçiminin kâr güdüsü teknolojik gelişmeyi kışkırtıyordu. 17. yüzyıl başlangıcında üretim hâlâ evlerde yapılıyor ve el yapımına dayanıyordu, ama tüccarlar ve kapitalist üreticiler gittikçe artan bir hızla pazarların denetimini de ele alıyorlardı. Bunun paralelinde gelişen üretim teknolojisi de üretim için hünersiz emeğin kullanılmasını kolaylaştırmaya başlıyordu. Bu gelişme ile köylüler ve sanatkârlar ücretli emekçi durumuna itiliyorlardı. Bu kapitalist gelişme zaman içinde birikerek nitelik değiştirecektir. 1760-1830 arasında sanayi devrimine dönüşecektir. Bu seviye teknik ve bilim alanlarında olduğu kadar içine Fransız Devrimi’ni de alarak, siyasi alanda da görülecek, devletin niteliğinde de önemli bir değişme ortaya çıkaracaktır. Bu çalışmada beşinci merhale olarak ele alınan dönem içinde kapitalizmin gelişmesi bakımından iki merhale bulunmaktadır. Ama karayolları ulaştırma sisteminin gelişmesini inceleme bakımından “arabanın” hakim olduğu bu dönem tek merhale olarak ele almak daha doğru olacaktır.

Bu dönemde sanayileşmeye paralel olarak üretim sisteminin artan ulaştırma ve haberleşme taleplerini karşılamada iki ulaştırma alt sistemi yarışmışlardır. Bir yandan araba ve karayolu ulaştırması gelişirken, öte yandan suyolları ve kanal ulaştırması gelişmiştir. Araba teknolojisinde birbirini izleyen teknolojik buluşlarla hızlı bir gelişmenin gerçekleştirilmesine karşılık, özellikle taşıma maliyeti bakımından karayolu ulaştırmasının, su yolu ulaştırması ile yarışmasına imkân yoktur. Ama su yolu ve kanal trafiğinin ancak belli güzergâhları izleyebilecek olması, karayolu ulaştırmasının üstünlüğünü oluşturmuştur. Her iki sistem birbirini tamamlayıcı özellikleri olan ağlar olarak gelişmiştir.

Bu dönemdeki ulaştırma sistemindeki teknolojik yeniliklerin başlatıcıları suyollarında ve karayollarında ayrı ayrı unsurlar olmuştur. Suyollarındaki teknolojik ilerleme altyapıdan gelmiştir. İki kapılı eklüzlerin bulunması suyollarındaki gelişmeyi sağlamıştır. Suyolların-

da kullanılan araçlar da bu yeni altyapı unsuruna uygulanmıştır. Oysa karayolunda gelişme önce arabalarda olacak, makadam* yol yapım teknolojisinin gelişmesi bunu izleyecektir.

Karayolu ulaştırma sisteminin teşkilâtlanmasını belirleyen ise yeni üretim biçimi ve dolayısıyla devletin niteliği olacaktır. Hem karayolu üstündeki araçların işletmesi hem de yol yapımı, hiç olmazsa kapitalizmin geliştiği ülkelerde bir piyasa malı olarak üretilecektir. Böylece yol ve kanal yapımını belirleyen devlet müessesesinin ihtiyaçlarından çok, piyasa mekanizmasının talepleri ve hattâ onun ötesine geçen spekülâtif beklentiler olacaktır.

Üretim biçiminin, karayolu ulaştırma sisteminin teşkilâtlanmasında ortaya çıkardığı bir başka etkiyi arabaların içinde ortaya çıkan sınıf farklılaşmasında gözleyebiliyoruz. Kapitalist üretim biçimi bir yandan toplumda tabakalaşmayı yeniden şekillendirirken, öte yandan bu tabakaların her birinin hareketliliğinin artırılmasını gerektiriyordu. Oysa “araba” özellikle 17. yüzyıl öncesinde toplumun üst kesimlerinin yararlanabildiği bir araçtı. Arabanın toplumun öteki katmanlarına açılması kademe kademe gelişti. Önce kira arabaları ortaya çıktı, onu belirli güzergâhlarda düzenlenen araba servislerinin yolculuk yapmak isteyen herkese açılması izledi, daha sonra da “araba”lar içinde farklı tabakalardan gelen kişilerin ödeme güçlerine uygun olarak sınıf farklılaşması doğdu. Böylece toplumda sınıf farklılaşması karayolu ulaştırma sisteminde kolayca izlenir hale geldi.

Bu merhalede teşkilâtlanma bakımından ilgi çekici bir başka gelişme, yol yapım hünerlerinin yeniden üretilmesindeki gelişmeler oldu. Toplumda kapitalistleşme sürecine paralel olarak gelişen işbölümü hem arabaların üretilmesine hem de yol yapımına yansiyordu. Toplumun artan hareketlilik talebini ve araba ihtiyacını karşılamak üzere araba üretiminin teşkilâtlanması da artizanal üretimden imalathane

(*) İskoçyalı mühendis John L. McAdam'ın adıyla bilinen yol döşeme tekniği. McAdam, yolun esas ağırlığının yüzeyde değil, altta döşenecek tabanda olduğunu bularak, en alta granit gibi sert taşla döşeme yöntemini geliştirdi. Bugün ise alt döşeme katran veya sıcak asfaltla karıştırılmış mıcır ile yapılır.

türü üretime dönüyordu. Öte yandan siyasi gelişmeler ve üretimde uzmanlaşma sonucu yol yapımının yol mükellefiyeti ile sağlanan emekle gerçekleştirilmesi zorlaşıyordu. Sonuçta bu sistem kalkınma eğilimi gösterdi. Böyle bir gelişme yol yapımının yeniden örgütlendirilmesi gerektiğini ortaya çıkardı. Bu arada yol yapım hünerlerinin yeniden üretilmesinde de uzmanlaşmış bir müessese olarak “mühendislik mektepleri” kuruldu.

Beşinci merhaledeki gelişmeleri açıklarken üzerinde durulması gereken bir başka nitelik, özellikle Sanayi Devrimi döneminde arabayı geliştirmek için yapılan iki buluşun altıncı merhaleyi hazırlamasıdır. Bunlardan birincisi arabanın çekimi kolaylaştırmak için önce tahta olarak başlayan, daha sonra döküm ve demire dönüşen rayın geliştirilmesidir. İkincisi ise arabaya buhar makinesinin takılmasıdır. Her biri tek başına araba üstünde büyük başarı gösteremeyen bu iki buluş biraraya gelince bir nitelik değişikliği ortaya çıkaracak, altıncı merhaleyi açacaktır.

Demiryolu dönemi olarak adlandırdığımız altıncı merhale de artık kapitalizm gelişmesinin ileri safhalarına varmıştır. Kapitalizm önemli bir sermaye birikimini sağlamış, emperyalizm safhasına varmıştır. Demiryolu gibi -karayoluna göre hem altyapısının yapılması hem işletilmesi önemli yatırımları gerektiren- bir ulaştırma sisteminin bu merhalede hızla gelişmesi sadece teknolojik buluşlara bağlanamaz. Eğer bu buluş kapitalist gelişmenin ulaştığı bu safhada ortaya çıkmayıp, böyle bir yayılmayı gerçekleştirilemezdi.

Bu incelemede demiryolu sisteminin gelişmesi konu alındığı için demiryolları ulaştırmasının gelişmesinin teferruatı üzerinde durmaya gerek yoktur. Altıncı merhaledeki demiryolu gelişmesinin bu araştırmayı ilgilendiren yönü karayolu ulaştırması üzerindeki etkileridir. Demiryolları çok pahalı altyapı yaptırımlarına karşılık kısa zamanda gelişerek “araba” işletmelerini yarışma dışı bırakabileceklerdir. Ama demiryollarının hem geometrik standartlarından gelen bağlayıcılıklar, hem de çok pahalı bir yatırım olması yüzünden küçük taleplerde ekonomik olmaması dolayısıyla karayollarına da fonksiyonel bir alan kal-

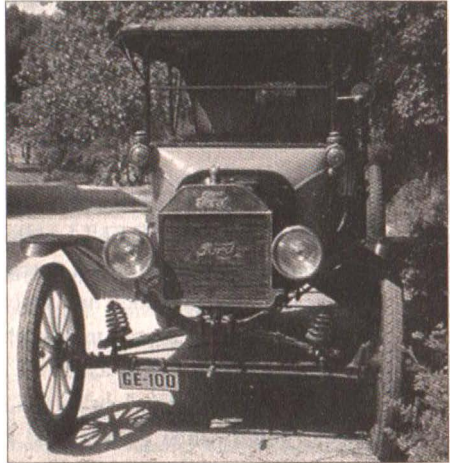
mıştır. Bu alanın ne olacağının belirlenmesinde karayollarının bir sözü yoktur, bunu belirleyen demiryoludur. Karayolları bu durumda demiryollarıyla şehirlerarası ulaştırmada yarışmamakta, demiryolu istasyonları çevresinde, istasyonu yakın çevresine bağlayan bir fonksiyon yüklenmektedir. Böylece karayolu demiryolu ile yarışan değil, onu tamamlayan bir nitelik kazanmıştır.

Altıncı merhalede, karayolları ulaştırmasının fonksiyonunun ikinci sıraya inmesi bu konudaki teknolojik gelişmelerin de önemli ölçüde yavaşlamasına sebep olmuştur. Bu dönemde araba teknolojisindeki en önemli gelişme, araba tekerleklerinin lastik hale gelmesi, yol yapım teknolojisindeki ilerlemede yol sathını sıkıştırmakta buharlı silindirlerin kullanılmaya başlaması olmuştur.

Altıncı dönem de, yedinci merhaleyi hazırlayan teknolojik ilerleme içinde gelişmiştir. Bu benzin motorlarının gelişmesi ve araba teknolojisi ile bütünleşerek otomobili yaratmasıdır. Otomobilin yanı sıra bisiklet ve motosikletin gelişmesi karayolu altyapısına yeni ihtiyaçlar yaratacaktır. Bu araçlar için daha düz satırlı yolların istenmeye başlamasıyla yol satırlarının geliştirilmesinde zift ve bitümün kullanılması gelişmeye başlayacaktır.

Yedinci merhale, otomobilin Ford'un "T" modeliyle orta sınıflara inmesi gerçekleştiğinden ve Birinci Dünya Savaşı şartları içinde motorlu araçların kullanılmasının gelişmesiyle karayoluna olan ihtiyacın çok yoğun olarak hissedildiği bir dönem sonrasında başlamıştır.

Döneme adını veren araç otomobildir. Öteki motorlu taşıtlarla birlikte sayıları hızla artmaktadır. Her ne kadar beşinci



Ford'un Onüç "T" model otomobili.

merhalede gelişmiş yol altyapısı üstünde bu aracı kullanmak imkânı varsa da, bu altyapı yeni gelişmeler karşısında yetersiz kalmaktadır. Şehirlerarası ulaştırmada da motorlu taşıtlar, özellikle esnekliklerinin yardımıyla demiryolu ile yarışacak hale gelmişlerdir. Bu yarışabilirliği güçlendirmek için karayolu altyapısında da değişmelere gerek duyulmaktadır. Bu değişme “otostrada” ya da “otobahn”lar biçiminde ortaya çıkacaktır. Ama karayolu yapımında önemli bir devrim olması için iki teknolojik gelişmeyi daha beklemek gerekmektedir. Bunlardan birincisi yol tabanının kırma taşla oluşturulmasından zemin mekaniğindeki gelişmelerle uygun nem şartlarında stabilize malzemenin sıkıştırılmasıyla elde edilmesine geçiş, ikincisi bu tekniği çok fazla emek kullanmadan uygulamaya imkân veren yol makinelerinin İkinci Dünya Savaşı şartları içinde gelişmesidir. Yol yapımındaki bu iki teknolojik ilerleme yol yapımında gerekli olan işgücünde çok yüksek tasarruflar sağlayacak, karayolu yapımı teşkilâtlanmalarının niteliğini tamamen değiştirecektir. Artık makadam tekniğinde olduğu gibi yol yapımı için büyük emekçi kitleleri makadam’ı harekete geçirecek teşkilâtlanmalara gitmek mecburiyeti ortadan kalkacaktır. Böylece karayolu ulaştırma teknolojisinin gelişmesinin merhalelerini, ulaştırma sisteminin değişik unsurlarıyla ilgili teknolojilerin belirleyiciliklerini gördükten sonra, Osmanlı İmparatorluğu’nda araba teknolojisi ve yapımındaki gelişmeleri incelemeye geçebiliriz.

OSMANLI İMPARATORLUĞU’NDA ARABA TEKNOLOJİSİNİN VE KULLANIMININ GELİŞMESİ

Bu bölümde bizim esas olarak üzerinde duracağımız konu 19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nda araba teknolojisinde ve araba kullanımındaki gelişmeler olacaktır. Ama bu gelişmeyi 16. yüzyıldan başlayan bir zaman perspektifi içinde ele almakta yarar vardır.

16. yüzyılda Anadolu’da uzun mesafe ticareti kervanlarla yapılıyordu. Yollar araba yolları değil kervan yollarıydı. Oysa biliyoruz ki, Anadolu’da arabanın Hititliler dönemine değin uzanan bir tarihi vardır.

Roma döneminde arabalar kullanılıyordu ve Anadolu'da Roma yolları bulunuyordu. Orta Asya'dan gelen Türkler'in de araba kullanma tarihleri İ.Ö.. 2000'lere değin uzanıyordu. Böylece bir tarihî geçmiş karşılık araba yollarının çok oluşu uzun mesafe ticaretinde arabanın bulunmayışı üzerinde durulması ve açıklanması gereken önemli bir husustur.¹

Ortadoğu'da devenin arabanın yerini almasında, her ne kadar deve ile taşımanın daha ekonomik olmasının büyük önemi varsa da, tek açıklayıcı faktör değildir. Değişik faktörlerin biraraya gelmesiyle zaman içinde gerçekleşmiştir. Bir deveye sıcak havalarda, uzun yollarda 200 kg. daha kısa yollarda 300 kg. yüklenir. Yük soğuk havalarda çok kısa uzaklıklarda 450 kg.'a kadar artırılabilir. Kervanın hızı yüke ve sıcaklığa göre değişir. Ortalama hızı 3.5-5 km./saat kadardır. Uzun yolculuklarda kervan günde 7 saat seyahat eder. Kısa yollarda ise günlük seyahat süresi 14 saate kadar çıkabilmektedir.² Roma döneminde arabalar, genellikle iki deve yükü kadar ağırlık taşıyorlardı. Günde 10-15 km. kadar yol alıyorlardı. Çok kaba olarak ton x km. olarak her ikisinin taşıma performansı eşitti. Bir araba iki öküzle çekiliyordu. Her bir arabayı yönetmek için bir kişi gerekiyordu. Oysa altı deveyi bir kişi yönetebiliyordu. Arabaların yollarda bozulması ve bakım ihtiyaçları vardı. Devenin yolda beslenmesi kolaydı. Susuzluğa uzun zaman dayanabiliyordu. Roma döneminde en kötü şartlarda bile deve ile taşıma araba ile taşımadan yüzde 20 ucuzdu. Arabaların çok geliştiği 20. yüzyılda kır kesiminde Colin Clark yaptığı bir karşılaştırmada deve taşımasının araba taşımasından ucuz buluyordu. Devede ton x km. maliyeti 2.3 kg. hububat iken, arabada 3.4 kg.'dı.³

Deve arabaya göre daha ekonomik taşıma yapmasına karşın Roma döneminde araba varlığını koruyordu. Bu ihtimalle devenin

-
- 1 Richard W. Buillet, *The Camel and the Wheel*, Harvard University Press, Cambridge, 1975.
 - 2 İlhan Tekeli, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehrin Kurumsallaşmış Dış İlişkileri", *Bülten*, OD-TÜ Mimarlık Fakültesi, cilt 1, s.2, Şubat 1972.
 - 3 Colin Clark, M.R. Haswell, *The Economics of Subsistence Agriculture*, MacMillan and Co. Ltd., London, 1964, s.164.

sağlanmasıdaki bazı güçlükler arabalardaki çekim hayvanlarının tarla sürmede de kullanılması gibi çok yönlülükler varlıklarını korumalarında etkili oluyordu.

Arabanın kaybolması için başka etkilerin biraraya gelmesi gerekti. İ.Ö. sekizinci yüzyıldan sonra savaş arabaları önemlerini kaybedip yerlerini zırhlı süvarilere bırakmıştı. Roma yol sistemi imparatorluk sonrasında çökmeye başlayınca, arabanın yarışması daha da zor hale geldi. Develerin sistemini artıran bir gelişme ise İ.Ö. beşinci ve İ.Ö. birinci yüzyıllar arasında bir yere develer için Kuzey Arabistan tipi eyerin ortaya çıkışı oldu. Daha önceki yastık türü eğer üstünde kılıç, ok, mızrak kullanılmazdı. Yeni eğerin gelişmesi paralelinde devenin savaşta kullanılabilecek hale gelişi deve yetiştiren göçerlerin bir siyasi güç kazanmasına sebep oldu. Bu ise onların yerleşik gruplarla daha önce düşünülmeyecek derecede bütünleşmesine sebep oldu. Bu ise yerleşik topluluklarda deve arzısını artırarak arabanın yerini devenin almasını kolaylaştırdı.⁴

Bu gelişmeler daha çok Suriye ve güneyindeki alanlarda yaşanırken, Anadolu bu gelişmenin dışında kaldı. El-Cahız M.S. 8. yüzyılda Arap develerinin iklimine uymadıkları Anadolu'da yaşayamadıklarını yazıyordu. Anadolu'da tek hörgüçlü Arap develerinin yaşayabilmesi için iki hörgüçlü Orta Asya develeriyle melezlenmesini gerektiriyordu. Bu melezleme işleminin daha Anadolu'ya Türkler'in gelişinden önce gerçekleştiği anlaşılmaktadır.⁵ Deveciler Anadolu'ya etkilerini yayabilmek, iş alanlarını genişletebilmek için bu yola başvurmak mecburiyetindeydi.

Türkler'in 11. ve 12. yüzyılda Anadolu'ya yayılmalarıyla bu melezlemenin geliştiği anlaşılmaktadır. Asya ve Afrika develerinin melezlemesiyle, Tülü deve, Tavus, Teke, Kertez, Yeğen, Kükürti gibi yeni türler geliştirilmiştir.⁶ Anadolu devesi damızlıklarının her iki cinsi de dışarıdan geldiği için görece olarak pahalı olmuştur. Bu sebeple de deve Anadolu'da öteki tercihleri tamamen ortadan kaldırmamıştır. Katır

⁴ Richard W. Bulliet, *a.g.e.*, s.91.

⁵ Richard W. Bulliet, *a.g.e.*, s.232.

⁶ Faik Kurdoğlu, "Türk Ziraat Tarihine Bir Bakış", *Birinci Köy ve Ziraat Kalkınma Kongresi*, İstanbul, 1939, s.61.



17. yüzyılda bir kervanın konaklamasını gösteren J. B. Hilair'in gravürü.

ve öküz uzun mesafe taşımalarında kullanıldığı gibi⁷ kısa mesafe taşımalarında kağıt arabaları da varlığını korumuştur. Türkler'in Anadolu'ya gelişi devede bir gelişme getirirken, araba konusunda bir gelişme ortaya çıkarmamasının sebebini daha önce üzerinde durulan deve ve araba ile taşıma ekonomisindeki farklılıkta arayabiliriz. Türkler oldukça gelişmiş bir araba teknolojisine sahipti.⁸ Deveyi de arabaya koşabiliyorlardı. Ama bu teknolojik üstünlük Anadolu'da varolan ulaştırma teknolojisinde bir değişme yaratamadı.

Böylece Ortadoğu'da yaşanan arabanın yerini devenin alması Anadolu'da kısmen gerçekleşti. Osmanlı İmparatorluğu'nun Rumeli kesimine devenin yayılması çok sınırlı oldu. Belki de büyük ölçüde Osmanlı seferleri dolayısıyla Rumeli'ye Anadolu'dan geçirilen develerle

7 Xavier de Planhol, "Le Boeuf Porteur Dans Le Proche-Orient et L'Afrique du Nord", *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, vol.XII, Part III, 1969, s.288-321.

8 Bahaeddin Ögel, *Türk Kültür Tarihine Giriş*, Kültür bakanlığı Yayınları, Ankara, 1978, s.391-444.

sınırlı kalıyordu. Rumeli’de hayvan sırtında uzun mesafeli taşımalar katır ve katır kervanlarıyla yapılıyordu.⁹ Araba da büyük ölçüde varlığını sürdürüyordu.

Ortadoğu’da devenin arabanın yerine geçmesi olgusunu arabanın belli kullanım alanlarında ve belli bölgelerde düşünmek gerekir. Arabanın 16. yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu’nda dört farklı kullanım alanı söz konusu olabilir. Bunlardan birincisi zirai mahsulün kısa uzaklıklardaki taşınmasıdır. İkincisi ise askeri amaçlı, özellikle topların taşınmasındaki kullanımdır. Üçüncüsü ise uzun mesafe kentler arası yolculuklarda, ticari mal taşınmasında ve haberleşmede yararlanılmasıdır. Dördüncüsü ise kent içi ulaştırmada gördüğü fonksiyondur. İlk iki alanda araba varlığını korumuş, üçüncü alanda yerini kaybetmiştir. Dördüncü alanda ise 16. yüzyılda arabanın kullanılması yoktur denebilir. Daha sonraki dönemlerde yeni araba teknolojisinin girişi üçüncü ve dördüncü alanda olacaktır.

16. Yüzyılda Araba

Anadolu’da tarihi çok gerilere giden kağı varlığını koruyordu. Hans Derschwan seyahatnamesinde 1555’te Ankara yöresinde gördüğü kağıları şöyle anlatmaktadır.

“Buralardaki arabalar iki tekerlekli kağılardan ibaret. Tekerleğin her biri birbirine sıkıca tutturulmuş üç kalın tahtadan oluşuyor. Tekerleğin orta yerindeki kalınlığı bir karış buluyor, kenarlara doğru inceliyor. Bizdeki tekerlekler geniş ve kenarları demir çemberlerle çevrili ve daire biçiminde. Bu araç... karış yüksekliğinde, kısacası, çok hantal bir şey. Böyle bir arabanın fiyatı 6 dukattır. Öne iki öküz koşuyorlar. Pek uzak yerlere gidilmiyor bununla. Dingiller tekerlekle beraber dönüyor.¹⁰ Dingilli tekerleğin ortasındaki dört köşe deliğe giriyor...”¹¹

9 Traian Stoianovich, “The Conquering Balkan Orthodox Merchant”, *The Journal of Economic History*, Haziran 1960, s.277.

10 Hans Derschwan, *İstanbul ve Anadolu’ya Seyahat Günlüğü*, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara, 1987, s.248.

11 Hans Derschwan, *a.g.e.*, s.221.

Derschwam seyahatnamesinde kağının bir şemasını da veriyor. Yük taşıma bölümünün iki kalınca direğin çatal halinde birleştirilmesinden oluştuğu, bunun ucunda boyunduruk görünüyor. Kağının çok uzun süre varlığını korumasının sebepleri var. Köylü kendisi yapabiliyor. Ucuza mal ediyor. Büyüklüğünü kendi çeki hayvanına göre ayarlayabiliyor. Her türlü çeki hayvanı ile kullanabiliyor. Her türlü zirai mahsulü taşımaya imkân verecek biçimde üstü düzenlenebiliyor, her türlü yolda kullanılabilir, virajları kolayca alabiliyor, çamura gömülmesi az oluyor. Derschwam'ın tanımlamasında tekerleklerin çevresinin demirle çevrili olması üzerinde durmak gerekir. Bu köylünün kendisinin gerçekleştirebileceği bir şey değildir. Bir ihtimalle köylü arabanın dingil ve tekerleklerini yakınındaki bir kasaba ya da kentten yapılmış olarak alıyordu.¹²

Derschwam seyahatnamesinde Bursa, Akbiyık, Ermeni Pazarcığı'nda da kağı görüldüğünden söz ediyor. Ama seyahatnamenin araba bakımından önemli bir başka yanı kağı bölgesi için bir sınır belirtmesidir. İznik havalisinde Anadolu'daki gibi kağı arabaları görülmediğini, İstanbul'a giden yolda tekerlekli (parmaklıklılı) arabalara rastlandığını yazıyordu.¹³ Bu ifadeden İstanbul çevresinde daha ileri bir araba teknolojisinin bulunduğunu öğreniyoruz.

Derschwam'ın maiyetinde bulunduğu elçi Busbecq kendi seyahatnamesinde Anadolu'da başka tür araba kullanımlarından söz etmektedir. Bozüyük yöresinde rastladığı hayvan çobanlarından söz ederken, "... karılarını, çocuklarını yanlarında arabalar içinde gezdirirler. Bu arabalar onlara ev hizmetini görür, mamafih arada küçük çadırlar da kurarlar..." diyordu.¹⁴

Askeri teşkilatlanma içinde de arabanın yeri vardı. Ama bu ordunun erzağının vb. ihtiyaçlarının taşınmasından çok topların taşınması içindi. İlk toplar küçük olduğu için hayvan sırtında nakledilebiliyordu.

12 Hâmit Demirtaş, *Ziraatde Nakil Vasıtaları, Bunların Teknik ve İktisadi Ehemmiyetleri Üzerinde Tetkikler*, Yüksek Ziraat Enstitüsü, Ankara, 1941, s.66.

13 Hans Derschwan, *a.g.e.*, s.321.

14 Chiselin Busbecq, *Türk Mektupları*, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1939, s.67.

Büyük topların yapılmasıyla beraber taşıma için top arabaları gerekmişti. Uzunçarşılı top arabacıları ocağının 15. yüzyıl sonunda var olabileceğini söylüyor. 16. yüzyılda top arabacıları başı İstabl-ı Amire'nin saraç ve kethüdalarından tayin olunmaktaydı. Evliya Çelebi, Tophane'de bir top arabası imalathanesi bulunduğunu yazmaktadır. Top arabalarına gerekli olan döşeme Hırvatistan'daki Pozağa ve Sirem'den, arabaların atları için kepenek Tırhala ve Fener'den, atlar Eflak ve Boğdan'dan sağlanıyordu. Sultanın 1564'te Vize kadısına gönderdiği bir hükümde "taht-ı kazanda Sergen, nam karyede arabalar işler rençber kimseler bulunup eyu üstadlarından otuz nefesi isimleriyle yazılıp alât ve esbablarıyla südde-i saadetime gönderilmesini emredüp buyurdum..." deniliyordu. Öteki yıllarda da Vize kadısına benzer hükümler gönderiliyordu. Top arabaları bazı hallerde padişahın eşyasını da naklediyordu.¹⁵

Sultanın Vize'den araba yapımına usta kimseler istemesi araba yapımının sadece askeri kesimine özgü bir hüner olmayıp en azından Rumeli'de halka yayılmış olmasını göstermesi bakımından ilgi çekicidir. Safavilerin de 16. yüzyılda top arabalarını kullanmayı Osmanlılar'dan öğrendiği bilinmektedir.¹⁶

Çiftçilikte ve askeri alanda araba kullanımı bulunmasına karşılık uzun mesafe ticaretinde, yolculuklarında ve haberleşmesinde özellikle Anadolu'da araba görünmüyordu. Ya da Busbecq'in 12 arabayla yaptığı yolculukta olduğu gibi çok ender bir olaydı. Ama Rumeli için aynı şeyi söylemek mümkün değildi. Araba uzun mesafe yolculuklarda da kullanılıyordu. Örneğin Busbecq, İstanbul'dan Viyana'ya dönerken Macaristan'dan İstanbul'a satılmaya gelen çocuklarla dolu arabalara rastlıyordu.¹⁷ Bu bakımdan İstanbul'u Rumeli'ye bağlayan, "İstanbul Caddesi" olarak bilinen ana güzergâhın bir kervan yolu olmaktan çok, bir araba yolu niteliği taşıdığı anlaşılmaktadır.¹⁸ Bu yolun hiç olmazsa

15 İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devlet Teşkilâtı'nda Kapıkulu Ocakları*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1944, s.97-111.

16 Richard W. Buillet, *a.g.e.*, s.260.

17 Chiselin Busbecq, *a.g.e.*, s.90.

18 Olga Ziroyevic, "İstanbul Caddesi".

belli kesimlerinin kaldırım kaplı olduğu Anton Vrançîç (1553) ve Schweigger'in (1577) seyahatnamelerinden anlaşılmaktadır. Bunlar Roma dönemi yolların kalıntısı olsa bile varlıklarını sürdürmeleri araba yolu fonksiyonunu korumalarıyla yakından ilişkilidir denilebilir.

Kent içinde kullanımı ise çok sınırlıdır. İstanbul'da 16. yüzyılda kent içinde yük taşımada araba kullanılmadığı anlaşılmaktadır. Sweigger İstanbul'da taş taşıyacak araba bulunmadığından, eşekle taşındığını ve binaların pahalıya çıktığını söylemektedir.¹⁹ Araba padişahların ancak hastalığında ya da çok yaşlanması halinde kullanılmaktadır. Fatih Sultan Mehmed ve Kanuni Sultan Süleyman yaşlı ve hasta olarak çıktıkları son seferlerinde arabaya binmişlerdir. Kanuni'nin 16. yüzyılın ikinci yarısında bindiği bu arabanın minyatürleri, arabanın iki atla çekildiğini, kasasının dingiller üzerine doğrudan oturduğunu, yaysız olduğunu,²⁰ dört tekerleğinin dingil üzerinde döndüğünü göstermektedir. Teknolojik olarak gelişmiş bir araba değildir. Osmanlı askeri sınıfı araba kullanmıyordu. Buna karşılık kentte az sayıda da olsa binek arabası bulunduğu anlaşılmaktadır. 1591'de Alman-Avusturya İmparatorluğu'nun olağanüstü elçisi Von Wratisslaw, Çemberlitaş'ta bulunduğu konaktan göz altına alınarak Sinan Paşa'nın karargâhına iki atın çektiği bir araba ile götürülmüştür. Bu arabanın içi kırmızı kumaşlarla kaplıdır ve içine bir basamakla girilmektedir. Bu tür binek arabalarının varlığı saraya Harem'deki kadınlar için arabanın girmiş olabileceğini düşündürmektedir. Ama mesire vb. yerlere gidileceği zaman önde ve arkada birer hayvanla taşınan tahtırevanların daha sık kullanıldığı anlaşılmaktadır.²¹

17. yüzyıldaki araba teknolojisinde ve kullanımında gelişmeleri ele almadan önce bir noktaya açıklık getirmekte fayda var. 16. yüzyılda araba gelişimini anlatırken, özellikle uzun mesafe ve kent içi taşımalarında, sadece arabanın var olup olmadığına dair deliller bulmaya

19 İlber Ortaylı, "Bazı 16. Yüzyıl Alınan Seyahatnamelerindeki Türkiye Şehir ve Köylerine Ait Bilgiler Üzerine", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Dergisi*, c.27, no.4, Aralık 1972.

20 Geza Feher, "Türk Vekayinamelerinde Zıgetvar", *Türkiye'miz*, s.13, Haziran 1974, s.13-14.

21 Wenceslaw Wratisslaw, *Anılar*, Karacan Yayınları, İstanbul, 1981, s.106.

çalıştık. Böyle bir izah arabaların yaygın olduğu gibi yanlış anlayışa sebep olabilir. Bundan kaçınmak için bu iki kategoride arabanın çok az olduğunu belirlemek gerekir.

17. Yüzyılda Araba

17. yüzyılda bir ölçüde de olsa araba sayısında bir artış olmakta, özellikle kentlerde araba kullanımında bir yaygınlaşma görülmektedir.

Kentlerde araba kullanımındaki gelişme önce saraydan ve paşaların konağından başlayarak olmuştur. 1612'de I. Ahmed'in ablasının Kaptan-ı Derya Öküz Mehmed Paşa'yla evlendirilmesi törenlerinde dört kır atın çektiği altın kaplı bir arabadan söz edilmektedir. Ama gelinin arabaya binmemiş at üzerinde gitmiş olması ilgi çekicidir. Eğri seferinden III. Mehmed araba ile dönmüştür. Sultan Genç Osman tahttan indirilip Yedikule'ye bir pazar arabası ile götürülmüştü. 1639'da IV. Sultan Murad Bağdat'ın fethinden dönerken, onu karşılayan Valide Kösem Sultan'ın arabasının tekerlekleri gümüşle kaplıydı. Karşılaşma töreninde 12 araba vardı.²² IV. Mehmed'in 1675'te Edirne'de düzenlediği şenlikte Hatice Sultan altı atın çektiği gümüş bir arabaya binerek gelin gitmiştir. Bunu iki atlı 21 saray arabası izliyordu.²³ Antoine Galand 1673'te Merzifonlu Kara Mustafa Paşa'nın geniş ahırını sayarken, dört merasim arabasının varlığından söz etmektedir.²⁴ Arabanın saraylarda ve paşa konaklarında yer etmesinin bir başka delili sarayın ahırının teşkilatlanmasında ortaya çıkmaktadır. 1559'da mühimme defterinde has ahır erkânı sayılırken, arabacıbaşının ismi geçmiyordu. Oysa 1684'te padişahın arabacıbaşısından söz ediliyordu.²⁵

Arabaların İstanbul'da daha çok kadınlarca mesire yerlerine gitmekte kullanılmasının yaygınlaşmaya başlaması hemen hepsi kısa süreler uygulanabilmiş, araba yasaklarının da ortaya çıkmasına sebep

22 Çelik Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayınları, İstanbul (tarihsiz).

23 Haluk Y. Şehsuvaroğlu, "Asırlar Boyunca İstanbul", *Cumhuriyet* (tarihsiz), s.97-98.

24 Özdemir Nutku, *IV. Mehmed'in Edirne Şenliği*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1972, s.62.

25 Antoine Galland, *İstanbul'a Ait Günlük Hatıralar*, 1672-73, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1973, s.133.

olmuştur. 1622'de Mere Hüseyin Paşa şehir dışına arabalarıyla seyrان-lar yapan yabancı sefirlerin hanımlarının bu gezintilerini yasaklamış-tı.²⁶ Sultan İbrahim 1647'de bir iradeyle cinsi ve şekli ne olursa olsun araba kullanımını yasakladı. Bu yasak bir yıl kadar sürmüştür.²⁷ Bir ihtimalle daha sonraki yıllarda da böyle yasaklar olmuştur.

Derlenen bu bilgiler toplumun en üst kesiminde araba kullanı-mının gelişmeye başladığını göstermektedir. Ama bize bu arabaların teknolojisi hakkında bir bilgi vermemektedir. Yalnız III. Ahmed'in ço-cuklarının sünnet düğünü şenliklerinde şehzâdelerin bindikleri araba-ların *Surnâme*'deki minyatürü ilgi çekicidir.²⁸ 18. yüzyılın başlarında olmasına karşın, bu olayın 17. yüzyıl içinde değerlendirilmesi, bu ara-baların 17. yüzyıl sonlarından beri var olması yüzündendir. Bu araba-yı Reşat Ekrem Koçu " ... altı atla çekilen muhteşem bir saray koçusuy-du, perdeleri enli kumaşlardan kesilmiş, içi dışı altın yaldızlı, kitabe-lerle müzeyyen sâyebanın üstü de gümüş topuzlarla tezyin edilmiş-ti..."²⁹ diye tarif etmektedir. Minyatürde arabanın kasasının zincir ve kayışlarla dört köşesindeki desteklere asıldığı görülmektedir. Bu yolun bozukluğundan doğan sarsıntıların oturanlara geçmesini önleyen bir teknik çözümdür. 15. yüzyılın ikinci yarısında Macaristan'da geliştiri-len bir teknolojinin bu tarihlerde İstanbul'a ulaştığını göstermektedir. 16. yüzyıldaki araba minyatürlerindeki gibi araba kasası doğrudan dingiller üzerine oturmamaktadır.

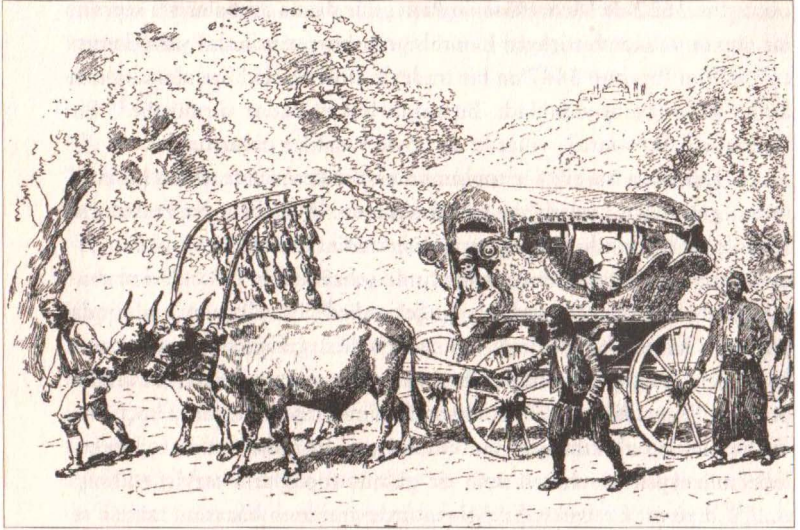
Surnâme'de görülen bu koçu, iki öküz tarafından çekilen, seya-hatnamelerde çok sözü edilen İstanbul'a gelen yabancı ressamların res-mini yaptığı koçu arabalarından çok farklıdır. İstanbul'da bu dönem-de iki tür koçu arabası vardı. Reşat Ekrem de, *Surnâme*'deki koçuyu saray koçusu olarak ötekilerden ayırmaktadır. Daha yaygın olan ko-cuyu iki öküz çekiyordu ve bu öküz arabaları dört tekerlekliydi. Bu iki

26 İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Saray Teşkilâtı*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1945, s.507.

27 Ertan Ünal, "Arabalar", *Hayat Tarih Mecmuası*, yıl 4, c.2, s.8, sıra 44, 1 Eylül 1968, s.24.

28 Çelik Gülersoy, a.g.e., s.51.

29 Reşat Ekrem Koçu, "Araba ve Arabacılar", *Hayat Tarih Mecmuası*, yıl 7, c.1, s.2, sıra 74, s.25.



Edmondo de Amicis'in kitabında yer alan Bliseo'nun çizgileriyle bir koçu.

tekerleğin dingilleri iki büyük kalasla birbirine bağlanmıştı. Arabanın kasası doğrudan dingiller üzerinde oturuyordu. Kasanın iki yanı boyanarak çiçeklerle süslenmişti. Üstü örtülü, ama çevresi açıktı. Kasanın içi yastık ve şiltelerle beslenirdi. Öküzlerin boyunduruklarına bağlı geriye doğru kıvrılan çubuklar püsküllerle süsleniyordu. Bu yapma at kuyrukları hayvanların sineklerini kovucu fonksiyonu görüyordu. Arabacı arabayı yerde yürüyerek çekerti. Genellikle kadın ve çocuklar binerti. Bu süslü olmasına karşın yaysız, geri teknoloji arabalar rahatsızdı. Bu arabalardan birini kiraladığını söyleyen Elizabeth Craen hatıralarında az sonra arabadan inmek zorunda kaldığını anlatmaktadır.³⁰ İstanbul'da 17. ve 18. yüzyılda yaygınlaşan koçu arabaları bu ikinci türdekilerdir.

30 İstanbul'da 17. ve 18. yüzyılda yaygınlaşan koçu arabaları bu ikinci türdekilerdir.

Haluk Şehsuvaroğlu, 17. yüzyılda İstanbul'da koçu arabaları yapan bir imalathane bulunduğunu söylemektedir. Bu arabaların yapımıcılığı saraçlarla birlikte Saraçhane başında toplanmıştı.³¹ Kent içinde arabalardaki bu gelişim uzun mesafe nakliyatında da kullanılmaya başlamıştır. Mesela 1690'da Edirne'den İstanbul'a gelmekte olan İngiliz elçisine eşyalarını nakletmek için on altı sürüm arabasıyla iki koçu verilmişti.³² 1672'de Edirne'den İstanbul'a seyahat eden Antoine Galand öküz tarafından çekilen 15 yük arabası tuttuklarını yazmaktadır. Bu arabaları bulmakta güçlük çektiklerini, çünkü hepsinin sultanın karargâhına götürülmek için gizlendiğini anlatmaktadır.³³ Tavernier de 1677'de Budin'den Belgrad'a hareket eden paşanın kendilerine altı tane üstü açık dört tekerlekli seyahat arabası tahsis ettiğini bildirmektedir. Belgrad'dan Edirne'ye giderken de dört tekerlekli arabalar kiralamaktadırlar.³⁴

Arabanın öneminin Rumeli'de artmasına karşılık Anadolu'da böyle bir artışın olup olmadığını bilmiyoruz. Yalnız Ankara'nın 17. yüzyılda yapılan dış surda kapılardan birinin Araba Pazarı kapısı adını taşıması dikkati çekmektedir.³⁵ Bu araba pazarının ne nitelikte olduğunu bilmiyoruz. Bir kağıt pazarı olduğu bile düşünülebilir.

Eğer 17. yüzyıldaki teknolojik gelişmeyi özetlemek istersek, daha çok Macaristan kökenli bazı yeni araba türlerinin giderek üretilmeye başlandığını söyleyebiliriz. Toplumda araba yapımına ilişkin belli bir hüner birikimi olduğu için bu gelişme kolay olmuştur denilebilir. Macar kökenli bu arabaların Türkiye'ye Osmanlılar'ın Orta Avrupa'daki ilişkileri dolayısıyla doğrudan Macaristan'dan girdiği düşünö-

31 Haluk Y. Şehsuvaroğlu, *a.g.e.*, s.97; Pretextat Lecomte, *Türkiye'de Sanatlar ve Zanaatlar*, Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul (tarihsiz), s.132.

32 Haluk Y. Şehsuvaroğlu, *a.g.e.*, s.98.

33 Antoine Galland, *İstanbul'a Ait Günlük Hatıralar, 1672-73*, Tarih Kurumu, Ankara, 1949, c.1, s.141.

34 J.B. Tavernier, *XVII. Asır Ortalarında Türkiye Üzerinden İran'a Seyahat*, Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul, 1980, s.20-21.

35 *Yurt Ansiklopedisi*, s.537.



Brindes'i'nin bir gravüründe koçu arabası.

lebilir. Ama Pretextat-Lecomte, *Türkiye'de Sanatlar ve Zanaatlar* adlı kitabında, bir başka varsayım ileri sürmektedir. Ona göre 15. Louis devrinde Fransa'dan Osmanlı sarayına birçok gala arabası gönderilmiştir. Türk karosları da bu modellere uyarak yapılmıştır. Bu Türk arabalarının bir karakteri vardı. Kırmızı kumaştan bir örtüyle örtülen oymalı çerçevelerle korunmuştu ve atların koşumları gümüş parçalarla süslenmişti.³⁶ Bu varsayım arabaların kökeninin Macar olmasını değiştirmiyordu. Çünkü Fransa'ya da arabalar Macaristan'dan gelmiştir. Böylece Türkiye'ye girişi doğrudan değil, dolaylı hale gelmektedir. Belki daha gerçekçi bir varsayım, her iki kanaldan da gelen etkilerin olduğudur. Ama ilgi çekici olan, sonuçta ortaya çıkan modelin Osmanlılar'a özgü nitelikler taşımasıdır.

18. Yüzyılda Araba

18. yüzyılda araba kullanımının gerek kent içinde gerek kentlerarası yolculuklarda 17. yüzyıla göre daha da arttığı görülmektedir. Lale

³⁶ Pretextat Lecomte, *a.g.e.*, s.130-131.

Devri arabaların saraylarda ve konaklarda yayılmasına sebep olmuştur. 1723'te padişah haremi için yaptırılan üç asma arabaya altı bin kuruş sarfedilmiştir. Bunlar daha önce saray koçusu olarak sözünü ettiğimiz arabalardan olsa gerekir. Çünkü açıkça asma olarak vasıflandırılmaktadır. Gene kayıtlara göre 1709'da sandukası önceden varolan bir "hinto" araba da padişaha 3.705 kuruşa mal olmuştur. Hinto arabalarda değişik yazılarda söz edilmesine karşılık bunun teknolojisinin ne olduğu konusunda açıkça bir ifadeye henüz rastlayamadık. Ama yazılardan "hinto" arabaların yaygın olarak kullanılan koçulardan ağır olduğu ve genellikle saray erkânının kullandığı anlaşılmaktadır. Şimdilik bir çalışma hipotezi olarak "hinto"ların bu yazıda saray koçusu olarak söz ettiğimiz arabalar olacağı düşünülebilir. Bu kayıtlar bize bu arabaların da İstanbul'da imal edildiğini göstermesi bakımından ayrıca önem kazanmaktadır. Yine dönemin bazı kayıtlarından Nevşehirli Damat İbrahim Paşa'nın karısı Fatma Sultan'ın gümüş arabasının tamiri için 2.560 kuruş ödediği görülmektedir.³⁷

1751'de Sultan I. Mahmud "nisvan taifesinin tenezzüh ve teferüç bahanesiyle Üsküdar'dan Kısıklı, Bulgurlu, Çamlıca, Merdivenli ve bazılarının da Beykoz'dan Tokat, Akbaba ve Yuşa nam mahallerde arabalar içinde açık-saçık dolaştıkları görüldüğünden buralarda araba piyasa etmesini" yasaklamıştı. Aynı yıl İstanbul'da miktarı 665'e yükselmiş olan koçu arabalarının sayısının dondurulduğu görülmektedir.³⁸ 18. yüzyılda artık bu arabaların kiralanabildikleri Elizabeth Carven'in hatıratından anlaşılmaktadır.³⁹ Nitekim bu yazıda İstanbul'da koçu arabacıları örgütlenmişti. Arabacıların, yiğit başlıları, ustaları ve kethüdaları vardı.⁴⁰ Bu tespitler bize arabanın kullanımının en üst kesimden daha aşağıya doğru inmeye başladığını göstermektedir.

18. yüzyılın sonlarına doğru İstanbul'da "kâtip odası" denilen

37 Rukiye Bulut, "Lale Devrinde Araba Saltanatı", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, s.16, Ocak 1969, s.38.

38 Çelik Gülersoy, *a.g.e.*, s.20.

39 Elizabeth Craven, *a.g.e.*, s.13.

40 Haluk Y. Şehsuvaroğlu, *a.g.e.*, s.13.

bir araba türü ortaya çıkmıştır. “Kâtip odası” arabaları, araba teknolojisinde yeni bir safhayı temsil etmektedir. 17. yüzyıldaki arabalarda araba sürücüsü ya da arabayı çeken atların üstünde ya da arabayı çeken öküzlerin üstünde giderken, bu arabalarda arabanın önünde ayrı bir sürücü yeri bulunuyordu. Bu arabalar büyüklüklerine göre tek ya da iki atla çekiliyordu. Bu arabaların teknik olarak yeniliği gövdesinin iki dingil arasındaki “C” biçimindeki yaylara kayışlarla asılarak oturulmasıydı. Bu 1660’ta Almanya’da gelişen Berlin tipi gerçekten yaylı ilk arabanın teknolojisine benziyordu. Resimlerden ön tekerlek takımının ayrıca dönüp dönmediği açıkça anlaşılmamaktadır. Ama arabanın önüne oturan bir sürücü tarafından yönetilmesi arabanın ön takımının dönebilmeye özelliğine sahip olabileceğini düşündürmektedir.

“Kâtip odası” arabalarının gövdesi koçulardan farklı olarak kapalı bir kutu gibidir. Bu sebeple buna kâtip odası adı verilmiştir. “Kâtip odaları” yine Batı etkisiyle rokoko havalı olarak süslenmişlerdi.⁴¹

18. yüzyılda kent içinde kullanılan araba çeşitlerinin artmasının yanısıra, kademeli olarak toplumun daha geniş kesimlerince yararlanılıyordu, ama hâlâ sadece kadınların ve çocukların bindiği bir araçtı. Bu dönemde Osmanlı İmparatorluğu’nda erkeklerin de arabaya bindiği belki de tek yer Eflak’tı. “Kâtip odası” arabasının yeni teknolojisinin Osmanlı İmparatorluğu’na, imparatorluğun Batı’ya açılan kapısı olan Eflak’tan girdiği düşünülebilir.

Kent içi ulaşımında olan bu gelişmeler, ordudaki kullanımlara ve uzun mesafe ticaretine yansıyor. Ordu seferlerinde artık yüklerini develerin yanısıra büyük sayıda araba ile taşıyordu. Top arabalarının yanısıra yük arabaları da yaygınlaşmıştı. Marsigli, dört tekerlekli, öküzlerin çektiği yük arabalarının resmini vermektedir.⁴² Mikes bir seferde, 30.000 araba bulunduğundan söz etmektedir.⁴³ 1717’de Os-

41 Çelik Gülersoy, *a.g.e.*, s.35.

42 Le Comte De Marsigli, *L’etat Militaire de l’Empire Ottoman* (second partie), Amsterdam, 1732, s.27.

43 K. Mikes, *Türkiye Mektupları*, Maarif Matbaası, Ankara, 1944, s.151.

manlı İmparatorluğu'na gelen bir heyete padişah III. Ahmed'in Gelibolu'ya gönderdiği arabayı Mikes şöyle anlatmaktadır:

“Padişahın al faytonu geldi. Al diyorum çünkü dışı al çuha ile kaplıdır. Ama fayton adına lââyık değildir, çünkü sadece arabadır. Bu arabayı dört beyaz at çekiyor, daha doğrusu sürüklüyor... Bu dört atı idare edeni görseniz bir Roma konsülü sanırsınız. Onun hürmete lââyık sakalı bindiği soldaki atın üzerinde durmadan sallanıyor...”

Mikesi, 1718'de kendilerine Edirne'de eşyalarını yükleyecek bol sayıda araba verildiğini ve padişahın Edirne'den İstanbul'a dönüşünü izlediğini söylüyor. Bu dönüş yolculuğunda padişah at üstünde seyahat ederken, peygamberin elbiselerini bir arabanın taşıdığını bildiriyor.⁴⁴

Mikes'in mektuplarından araba konusu bakımından ilgi çekici olan bir öteki İstanbul'dan yazılmış ve 1738 tarihini taşıyor. Ülkesine dönen heyet için prenze, “... yemekten sonra padişah yarısı güzel binek, yarısı da adi olmak üzere otuz at ve bunlardan başka altı atlı bir Beç (Viyana) faytonu gönderdi” diyor.⁴⁵

Böylece bize, sarayda Viyana'dan gelmiş arabaların bulunduğu ve uzun mesafe yolculuklarında kullanıldığı hakkında bilgi vermiş oluyor.

Mikes 1739'da Bükreş'ten Fokşan'a seyahatleri için Voyvodanın bir yaylı araba ile posta atları ve arabaları verdiğini, bu arabanın Eflak Beyi'nin ve gerçek bir fayton olduğunu söylüyor. Oysa Fokşan'dan Yaş'a kadar ise koca ve tembel posta beygirlerinin çektiği arabayla sarsılarak yavaş yavaş gitmek zorunda kalacaktır.⁴⁶

1784'te aynı yerden geçen Baron de Tott ise Yaş'tan satın aldığı küçük bir arabayı yaylı arabaya benzetmek için tamir ettiğini anlatmaktadır.⁴⁷ Bu örnekler yaylı arabaların yaygınlaşmasa da uzun mesafe yolculuklarında da kullanılmaya başlaması ve Eflak'ın bu konudaki öncü rolü hakkında bize bilgi vermektedir.

⁴⁴ K. Mikes, *a.g.e.*, s.5, 40.

⁴⁵ K. Mikes, *Türkiye Mektupları II*, Maarif Matbaası, Ankara, 1945, s.141.

⁴⁶ K. Mikes, *a.g.e.*, s.169-170.

⁴⁷ Baron De Tott, “Türkler 18. Yüzyılda”, *Tercüman*, İstanbul, s.143.

19. Yüzyılda Araba

19. yüzyıl araba kullanımının değişik fonksiyonlarla, toplumun bütün katmanlarında ve ülkenin hemen her yöresinde yaygınlaştığı bir dönem olmuştur. Buna paralel olarak araba türleri çeşitlenmiş, araba yapımı ülkenin değişik bölgelerinde yaygınlaşmış ve yeni bir karyola yapım teknolojisinin ülkeye girişini ve kentlerde yol sisteminin değişmesini gerçekleştirmiştir.

19. yüzyılın kentlerde araba kullanımının ayırıcı bir özelliği erkeklerin bindiği bir araç haline gelmesidir. II. Mahmud at yerine sürekli arabaya binen ilk Osmanlı padişahıdır.

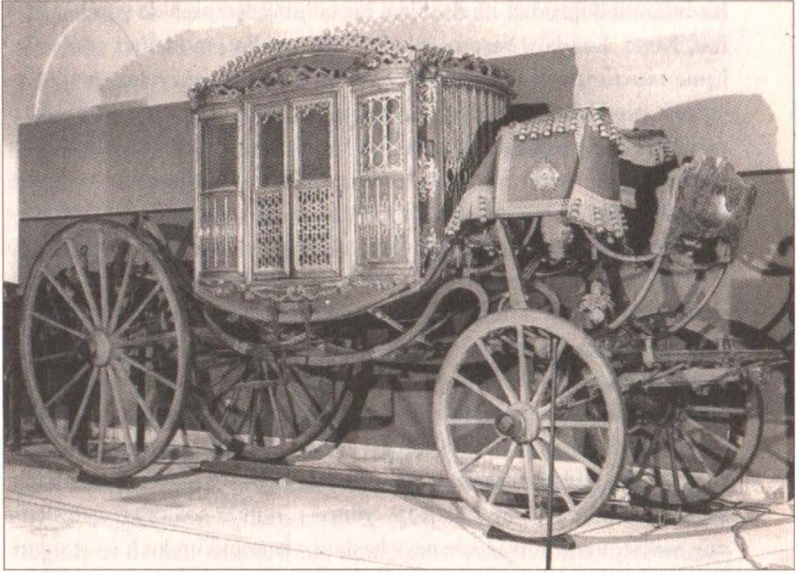
18. yüzyıl sonunda arabaya binme izni sadece sadrazam ve şeyhülislâma çıkmıştı. Vezirler dahil daha alt rütbedekiler sadece ata binebiliyordu. Ata binme de izne bağlıydı. 1815'te II. Mahmud kimlerin ata bineceğini ayrıca belirtiyordu. İşe gidip gelen halk yaya idi. Avrupa'dan gelen faytonlara binmeyi 1825'e değin II. Mahmud kendi ayrıcalığı olarak görüyordu. Daha sonraları devlet ricali de bu ayrıcalığa sahip kılındı. Bunlara göre, sadrazamlar ve birinci rütbeden olanlar dörder, ikinci ve üçüncü rütbeden olanlar ikişer atlı faytonlara bineceklerdi. Araba kullanımından bu kısıtlanmaların kalkışı ve Avrupa arabalarının yaygınlaşması Tanzimat sonrasında Abdülmecid döneminde oldu.⁴⁸

İstanbul'da kent içindeki arabacılar hakkındaki ilk düzenlemelere 1826 tarihli bir ihtisab ağalığı nizamnamesinde rastlanmaktadır. Bu nizamnamede kira arabası işletenlerin, kaydedilmesi ve kefillere bağlanması isteniliyor, kıyafetleri düzenleniyordu. Yüzyılın sonunda İstanbul sokaklarında kira arabaları hemen hemen her yerde görülüyordu ve şirketleşiyordu. Mesela Şehzadebaşı'nda İbrahim Paşa Kütüphanesi karşısında Kadri Ağa'nın müessesesi ve arabaları çok rağbet görürdü ve nazır paşalardan bir haylisini bu arabalar taşırdı. Bunlar aylık olarak kiralanırdı.⁴⁹ 1868'de Beyoğlu'ndan L. Luzzi müessesesi de böyle kiralamanın yanısıra satış işleri de yapıyordu.⁵⁰

⁴⁸ Ertan Ünal, *a.g.m.*, s.25.

⁴⁹ Çelik Gülersoy, *a.g.e.*, s.31.

⁵⁰ R. Cervati, *L'Indicateur Constantinopolitain*, Imprimerie G.B. Pagona, 1868, s.164.



Topkapı Sarayı'nda teşhir edilen Tanzimat sonrası devlet adamlarının kullandığı arabalardan biri.

Tanzimat sonrasında devlet ricali Avrupa'dan ithal edilmiş arabalar kullanmaya başladılar. Cihan Seraskeri Rıza Paşa'nın Paris Sefirliği'nden dönen Ahmed Fethi Paşa'nın Viyana'dan ithal edilmiş "caliche"leri vardı. Hariciye Nazırı Fuad Paşa "brek arabası"nı Divanyolu'ndaki araba piyasalarında kendi sürüyordu. Fransız Bender Fabrikası'nın üretimi olan arabalar başlıca gösterişçi tüketim alanlarından biri haline gelmişti.⁵¹ Nitekim Recaizade Ekrem Bey de bu eğilimi *Ara-ba Sevdası* adlı romanında ele alacaktır.

Arabayla ilgili bu yeni tüketim kalıpları İstanbul'da ikili bir araba pazarı yaratıyordu. Bir tarafta Koçu, Kâtip Odası, Talika gibi her birinin kökeninde Batı'dan gelen teknolojiler bulunsaydı, Osmanlı şartlarında yeniden üretilmiş arabalar bulunuyordu. İkinci tarafta ise,

51 Çelik Gülersoy, *a.g.e.*, s.23-30.

bir bölümü doğrudan ithal edilen, bir bölümü İstanbul'da yapılan Fayton, Kupa, Landau, Paşarol gibi benimsenen Batı modelleri vardı. Gelişme zaman içinde Batı modelleri lehine oldu. 19. yüzyıl sonunda Koçu ve Katip Odası büyük ölçüde kalktı. Pretextat Lecomte 1903'te yazdığı kitapta Koçular'ın yirmi yıl önce yok olduğundan söz ediyordu.⁵² Ubicini gibi şarkiyatçılar bu gelişmeye 1855'lerden sonra karşı çıkıyorlardı. Ubicini, "Harem adetlerine dıştan gelen bir yenilik de Viyana ve Paris atölyelerinde imal edilen üstü açık veya kapalı 'kaleş'lerdir. Kötü bir yenilik, zira bu kaleşlerde, kafesleri boyalı ve yıldızlı, içinde şairane sözler yazılı, çiçek motifleriyle süslü, üstü saçaklarla çevrili tenteyle örtülmüş, tantanalı eğerlerle bağlı öküzlerin çektiği arabaların zarafetiyle kıyaslanamaz. Bu arabaların içinde yumuşacık yastıklara bağdaş kurmuş kadınların şamatalarını bir vakitler nasıl hoşnutlukla dinlerdim"⁵³ diye bir şarkiyatçı nostaljisi içinde yazıyordu. Ama 19. yüzyıl sonunda koçuların yaşama imkânı yoktu. Mesire yerlerine gitmek için kullanılan bu yavaş arabalar 19. yüzyıl sonunda sokakları genişletilmiş, yollarında tramvay işlemeye başlamış İstanbul'un kent içi trafiğinde yer alamazdı. Atla çekilen, daha hızlı, dolayısıyla bu hızın gerektirdiği yaylara sahip yeni arabaların hakim olması kaçınılmazdı.

Batı'da bu dönemde geliştirilmiş arabaların hemen hepsinden birer ikişer örnek İstanbul'da bulunuyordu. Meraklıları bunları getiriyordu. Ama en yaygınlaşanları Kupa, Landau ve Fayton'du. Bu üç arabanın kullanımında bir uzlaşma belirmişti. Bu sebeple çoğu kez büyük konaklarda bu üç arabadan da birer tane bulunurdu. Reşat Ekrem Koçu bu uzlaşmayı "... konak arabaları ya kapalı kupa yahut körüklü faytondu; bazen de icabında uç kısmı çıkan çifte körüklü landau olurdu. Ekseriye bir konakta bir faytonda bir kupa veya landau yahut üç araba birden bulunurdu. Kadınlar asla faytona binmezler, kupa ve landaularla dolaşırlardı"⁵⁴ diye anlatmaktadır. Landaular daha çok

52 Pretextat Lecomte, *a.g.e.*, s.131.

53 F.H. Ubicini, *1855'te Türkiye*, c.1, Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul, 1977, s.113.

54 Reşat Ekrem Koçu, "Araba, Arabacı, Saray, Konak, Kira ve Yük Arabaları", *İstanbul Ansiklopedisi*, c.II, 1959, s.909.

bir merasim arabası niteliğini taşıyordu. Sultan II. Abdülhamid cuma namazına landau arabayla gelir, namaz sonrasında saraya kendi kullandığı iki atlı faytonla dönerdi.⁵⁵

19. yüzyıl araba kullanımındaki artışın, kullanılan binek arabalarında bir çeşitlenme, kullanım alanlarına göre bir uzmanlaşma getirdiğini gördükten sonra, başlıcalarını ele alalım. Osmanlı şartlarında yeniden biçimlendirilen Koçu, Kâtip Odası ve Talika arabalarından ilk ikisi üzerinde daha önce durduğumuz için burada sadece Talika'yı inceleyeceğiz.

“Talikalar” kutu biçimindeki gövdesine arka taraftan binilen ve içerisindeki iki kenarındaki sıralara dört ya da altı kişinin oturabildiği arabalardır. Üstü tahta kaplamalı olur, bu tavandan arabanın yanlarına bez ya da muşamba perdeler inerdi. Soğuk havalarda perdelerin kapanması yolcuları bir derece korurdu. Genellikle tek bir at tarafından çekilirdi. Charles Roland'ın anlatımından kasasının kıvrık yayların (C tipi) üstüne oturduğu anlaşılmaktadır. Roland, Talika'yı “... bu amaç hem Doğu hem de Batı sistemlerinin niteliklerine sahiptir. Bizim gezinti arabalarınızda olduğu gibi üç kısmında iki oturma sırası, kıvrık yayların taşıdığı üstü, bizim tavanlıklı karyolarımızı hatırlatan bir gölgelikle örtülü tahta ve ayna kaplı gondol biçimi gövde” olarak anlatmaktadır.⁵⁶ Baron, Durand De Fontmagne'de 1850'lerin ikinci yarısında “... burada bir de fayton yerine kullanılan, hafif ve sadece arabalar var, bunlara talika deniliyor. Yol boyunca insanı çok sarsıyor, ama görünüşleri zarif. Dışları hafif renklerle boyanmış, kimisinde bir çiçek demeti resmi yanında birkaç satır da şiir yazılmış”⁵⁷ diye söz etmektedir. Bir ihtimalle talikaların yay sistemlerinin geliştirilmesiyle eliptik yaylar kullanılmasından sonra yüzyıl sonunda “tente” ve “çek-çek” arabaları ortaya çıkmıştır.

Avrupa modelleri içinde en ağır arabalar Landaular'dı. İstanbul'da ismi biraz bozularak London olarak adlandırılıyordu. Bu ara-

55 Dorina L. Neave, *Eski İstanbul'da Hayat* (çev. Osman Ondeş), İstanbul, 1978, s.35.

56 Çelik Gülersoy, *a.g.e.*, s.36.

57 La Baronne Durand De Fontmagne, *Kırım Harbi Sonrasında İstanbul*, Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul, 1977, s.57.

balaların gövdesi eliptik yaylarla oturur, ayrı bir sürücü yeri vardır. Gövdesinin önünde ve arkasında açılıp kapanabilen iki körük bulunmaktadır.

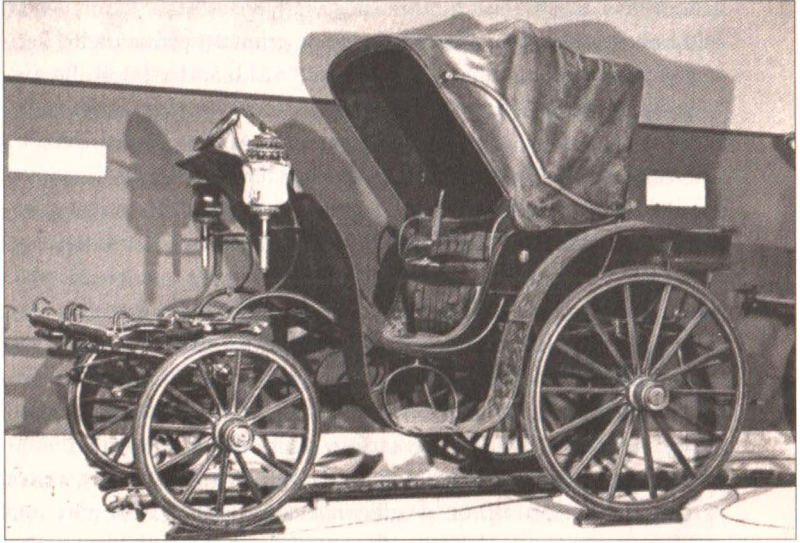
Körükler kaldırıldığı zaman arabanın iki yanında bulunan kapıları ile birleşerek tam olarak kapanmakta, körükler indirildiğinde tam açık bir gezinti arabası olmaktadır. Gövdesinin içinde sadece arka koltuk değil, aynı zamanda ön koltukta, faytonlardan farklı olarak, rahatça oturuş bir genişlikteydi. İki ya da dört atla çekilebiliyordu.⁵⁸

Kupa arabaları İstanbul'da yaygınlaşan Avrupa modellerinden bir başkasıdır. Bu arabaların gövdeleri de eliptik yaylar üzerine oturuyordu. Gövdenin önünde arkadaki kabinden ayrı bir sürücü yeri bulunuyordu. İki atla çekiliyordu. Gövdenin arkasında tamamen kapalı, üç penceresi olan ahşap bir kabin vardı. Genellikle siyah renkliydi. Abdülhamid döneminde kadınların sadece bunlara binmesine izin veriliyordu. Yüzyılın sonunda hem kiralık olarak hem de konakların arabası olarak çok yaygınlaşmıştı.

Fayton, patenti 1788'de alınmış bir arabadır. Adı Fransızca "Phaeton'dan gelmektedir. Körüklü açık binek arabası demektir. Türkiye'de 19. yüzyılın ikinci yarısında ve 20. yüzyılın başında yaygınlaşan faytonlar Victoria tipidir. Şemseddin Sami Bey *Kamus-ı Türki*'de faytonları şöyle anlatmaktadır: "Dört tekerlekli, ön tekerlekleri küçük, arka tekerlekleri büyük, tek oklu ve çift at koşuludur, öndeki arabacı yeri yüksekte, körük çekildiği zaman arabacı körük dışında kalır. Arabaya ön ve arka tekerleklerin çamurlukları arasına yerleştirilmiş basamakla binilir, dört kişilik arabadır, iki kişi yüzleri gidiş istikâmetinde arkaya sabit yere, iki kişi de onların karşısına bakan yere oturur. Körük, bilhassa yağmurlu havalarda çekilip açılır; bacakların ıslanmaması için de diz üstüne çekilir bir muşambası vardır, körük dışında kalan arabacılar da bir gocuk yahut yağmurluk giyerler. Arabacı yerinin iki yanında da birer feneri vardır."⁵⁹ Bu mükemmel tarife sadece araba gövdesinin dingillere eliptik yaylarla oturduğunu eklemek gerekiyor.

⁵⁸ Reşat Ekrem Koçu, *a.g.m.*, s.908.

⁵⁹ Çelik Gülersoy, *a.g.e.*, s.37.



Topkapı Sarayı'nda teşhir edilen bir fayton.

Bu dönemin yaygınlaşan bir dördüncü tür arabası Paşarol'dur. Daha çok Adalar'da, yazlıklarda kullanılmış bir arabadır. Temelde alt-yapısı faytonların benzeridir. Körüklü gövdesinin yerini tenteli ve hasır sepetten yapılmış bir gövde almıştır. Gövdenin önünde ve arkasındaki oturak yerleri landaulardaki gibi eşit genişliktedir.⁶⁰

Kent içinde binek arabalarının teknolojisindeki gelişme ve çeşitlenmeye paralel olarak, kentte kullanılan yük araçlarında da bir çeşitlenme ve gelişme oluyordu. Arabanın gelişmesi sonucu kent içi yolların genişletilmesi ve genellikle yangınlar sonrasında yapılan mevzii planlarda yolların arabaların geçişine uygun olarak tasarlanması sonucu kent içi yollar araba trafiğine elverişli hale gelince, kent içinde araba ile yük taşınması da gelişti. Kent içi yük taşımada kullanılan ara-

⁶⁰ Reşat Ekrem Koçu, *a.g.m.*, s.909.

balar bölgelere göre bazı farklılıklar gösteriyordu. Reşat Ekrem Koçu, İstanbul'da kullanılan yük arabalarını üç grupta toplamaktadır. Bunlar “yaylı araba”, “muhacir arabası” ve “sırıklı araba”lardır. Bu arabaların hepsi dört tekerleklidir. Yaylı arabaların 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başındakiler eliptik yaylara sahiptir. Araba gövdesi dingiller üzerine eliptik yaylarla oturmaktadır. Bir ihtimalle 19. yüzyılın ilk yarısındaki yük arabaları tamamen yaysız arabalardır. Yaylı arabalar, kasasının biçimine göre “düz araba” ve “sandık araba” olarak ikiye ayrılmaktadır. Düz arabanın kasasının kenarları yoktur, sadece bir platformdan ibarettir. Bunlarda büyük balyalar, ağır yükler, demir borular, çubuklar vs. taşınır. Sandık arabaların dört yanında tahta pervazı ve tahta korkuluğu vardır. Bu korkuluk gerektiğinde yükseltilebilir. Genellikle bu tahta bölümler çiçek resimleriyle süslenirdi. Sandık arabalarda, bakkaliye eşyası, kavun-karpuz, odun-kömür, kum gibi dökme yük taşınırdı. Yaylı arabalar bu ayrımın dışında yay sayısına göre tek ya da çift yaylı olarak, ön dingillerinin dönüş kabiliyetine göre tam çarklı ve yarım çarklı olarak sınıflara ayrılırlardı. Büyüklüklerine göre de tek ya da çift at tarafından çekilirlerdi.

Muhacir arabaları dört tekerlekli yaysız arabalardır. Arabanın taşıyıcı platformu, düz ve sandık arabalarından farklı bir kategori oluşturmaktadır. Platformun önü ve arkası açıktır. İki yanında bulunan pervazları gerektiğinde kaldırılabilir. Rumeli göçmenlerinin getirdiği bu arabaya Tatar arabası da denilirdi. İki atın çektiği bu arabalar ağır yük taşımak için kullanılırdı.

Sırık arabaları, iki dingili arasında uzanmış ve “özek” denilen sırik yardımıyla uzar kısalır, yaysız arabalardır. Hepsi iki at tarafından çekilir, ağır yük ve iş arabalarıdır. Dal odun, kütük, uzun demirler, borular, yapı taşları vs. yükler taşırdı.⁶¹

Ayrıca tek eşekle çekilen iki tekerlekli küçük tekne arabalar da vardı. Seyyar manavlar, sütçüler, bostancılar vb. tarafından kullanılırdı. İstanbul'da yaygın olmamakla birlikte, İzmir'de ve Ege bölgesinde

61 Reşat Ekrem Koçu, *a.g.m.*, s.914.

iki tekerlekli gelişmiş yaygın bir yük arabası tipi daha vardı. Bu arabaların 14 parmaklı, 140 cm. çapında iki tekerleği vardır. Bu tekerleklerin ispertleni 14-15 cm.'dir. Tekerleği bir şına demiri çevreler. Arabanın sandık biçimindeki kasası eliptik yaylarla dingil üstüne oturur. Kasanın ağırlık merkezi dingil üstündedir. Arabayı çeken tek at kasasının iki yanından uzanan iki oka bağlanarak koşulur. Bu oklar arabaya mafsallanmıştır. Bu oklarda ve araba kasasında birer halka bulunur. Bu halkalardan geçirilen iki demir arabayı yatar tutar. Bu demirler çekildiği zaman araba kasasındaki dökme yük ata hiçbir yük bindirmeden mafsaldan kıvrılarak kolayca boşaltılabilir.⁶² Kolay dönebilir, bozuk ve çamurlu yollarda kolayca kullanılabilir arabalardır. Ege bölgesi'nden İç Anadolu'ya doğru yayılmıştır. Bu arabaların Fransız menşeli olduğu sanılmaktadır.

Bu dört ve iki tekerlekli yaylı arabaların Avrupa menşeli olduğu tahmin edilmektedir. Ama herhalde Türkiye'de yapılanlar, çekim hayvanlarının daha küçük olması sebebiyle, daha küçük boyutta olmuştur.

19. yüzyıl içinde, toplumun dış ve iç ticari ilişkilerinin gelişmesi, toplum içinde haberleşme ihtiyacını, kişilerin hareketliliğini ve mal akımlarını artırmıştır. Bunun sonucu kentler arasında her üç alanda da araba kullanımı gelişmiştir. Taşımacılık ticaretten ayrılarak uzmanlaşmış bir alan olarak ortaya çıkmıştır. Bu döneme değin daha çok malın taşınması işi ticaretin bir parçasıydı. Bir yerden ötekine mal satmak isteyen tüccar bu malı kendisi naklelerdi. Kervanlar ve gemiler hep tacirler tarafından tertip ve teçhiz edilirdi.⁶³ Bu dönemden sonra taşımacılık ticaretten farklılaşarak yeni bir iş alanı haline geldi. Bu gelişmeyle kentler arası araba işletilmesinde değişik türde yapılaşmalar ortaya çıkmıştır. Bunlar 1) Posta işletmeleri ve arabaları, 2) Araba şirketleri, 3) Deniz ve demiryollarının kırılma noktalarında arabacılığın gelişmeleri, 4) Diğer araba kullanımları olarak dört başlık altında toplayabiliriz.

Merkezi imparatorlukların başarılı bir yönetimi sağlaması için

62 Hamit Demirtaş, *a.g.e.*, s.81.

63 Muhlis Ete, *Transport Ekonomisi*, İstanbul, 1935, s.10.

başarılı bir haberleşme sistemi kurması, gerçekleştirmesi gereken ilk şartlardandı. 16. yüzyılda Lütü Paşa'nın sadrazamlığı döneminde menzil teşkilâtı kurularak haberleşme sistemleştirilmişti. 40-70 km. aralıkla kurulan menzillerde atlar bulunuyordu. Haberi götürenler Tatar, ulak çavuşların elinde menzil hükmü varsa, menzilci at sağlamakla görevliydi. Eğer hükümde belirtilmişse araba sağlıyordu.⁶⁴ Bu sistem resmi haberleşmeyi sağlıyordu. Oysa kapitalist ticari ilişkilere açılan imparatorluğun ticaret kesiminin ciddi bir haberleşme ihtiyacı geliyordu. Bunun iki yolla karşılanmaya başladığı anlaşılmaktadır. Birincisi menzil sisteminin rüşvet vb. yollarla kullanılması idi. Özel izinleri olursa seyyahlar da bu sistemden yararlanıyordu. İkincisi ise yabancı ülkelerin postanelerinin kurulmasıydı. Venedikler'in kıyılarda bir kurye sistemi oluşturması 1580'e değin geri gitmektedir. Osmanlı İmparatorluğu'nda, 1720'de Avusturya, 1740'ta Fransa, 1799'da Rusya, 1852'de İngiltere, 1903'te İtalya posta işletmeleri kuruldu.⁶⁵ Bu gelişmeler Osmanlı İmparatorluğu'nda sivil kesimin haberleşmesi için bir teşkilâtlanmaya gidilmesini zorladı. İlk teşebbüsler II. Mahmud döneminde başladı, daha köklü gelişmeler Tanzimat sonrasında oldu. II. Mahmud menzilhanelerin kullanımını kiralamaya çevirerek, beygirleri kullananların ücretini ödemelerini sağlamıştır. Posta Tatarlarının işleyişini yeniden düzenlemiş ve 1832 tarihli bir Hatt-ı Hümayun'unda halkın posta hizmetlerinden yararlandırılmasını istemiştir.⁶⁶ 1834'te İstanbul ile İznik arasında ilk posta yolunu yaptırmış ve posta arabaları işletmeye başlamıştır. İznik'e kadar olan menzil usulü, postaya dönüştürülmüştür. II. Mahmud bu yolu görmek için bir faytonla Kartal'a kadar gitmiştir. Araba yolu 1840'ta çok bozulunca, bir süre için yeniden beygirle taşımaya dönülmüştür.⁶⁷

64 Korkmaz Alemdar, *Türkiye'de Çağdaş Haberleşmenin Tarihsel Kökenleri*, Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi (AİTİA), Gazetecilik ve Halkla İlişkiler Yüksek Okulu, Ankara, 1981, s.72-73.

65 Muhlis Ete, a.g.e., s.204; Edward Raczynski, *1814'te İstanbul ve Çanakkale'ye Seyahat*, Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul, 1980, s.161.

66 Nesimi Yazıcı, "Tanzimat Devri Osmanlı Posta Teşkilâtı", *İletişim*, yıl 1, s.2, 1981, s.19-20.

67 Asaf Tanrıktut, *Türkiye Posta ve Telgraf ve Telefon Tarihi ve Teşkilât Mevzuatı*, 1984, s.39-40.

Tanzimat sonrasında, 1840'ta Posta Nezareti kurularak, ilk postalar 28 Ekim 1840'ta İstanbul'dan Edirne'ye, 2 Kasım 1840'ta Anadolu tarafına taşınmaya başlanmıştır. İlk 20-25 yılda posta taşımacılığı eski menzil teşkilâtı ve posta Tatarlarından yararlanarak hayvan sırtında ve karadan yapılmıştır. Belirlenen ana güzergâhlarda düzenli posta servisleri işletilmiş, bunların taşıyıcıları nezarete bağlı posta Tatarları olmuş, bu güzergâhlardan ayrılan uzak yerlere düzensiz posta hizmeti verilmiştir. Bu postalar, ücretleri menzillerce ödenen sürücülerle taşınmıştır. Kıyılardaki posta hizmetlerini geliştirmek için 1863'te sahil postaları kurulmuş.⁶⁸ Ülkedeki demiryolları ve karayolları ağlarının gelişmesine paralel olarak, tren ve arabanın kullanımı gelişmiştir. Posta arabaları işletmeye başlamıştır. Ana güzergâhlar dışında posta taşınması yerel arabacılara yıllık ihalelerle verilmiştir. Yüzyıl sonunda, postalar artık Anadolu'da yaygınlaşan üstü kapalı yaylı arabalar tarafından taşınıyordu. Bu posta arabaları yolcu da taşıyorlardı.

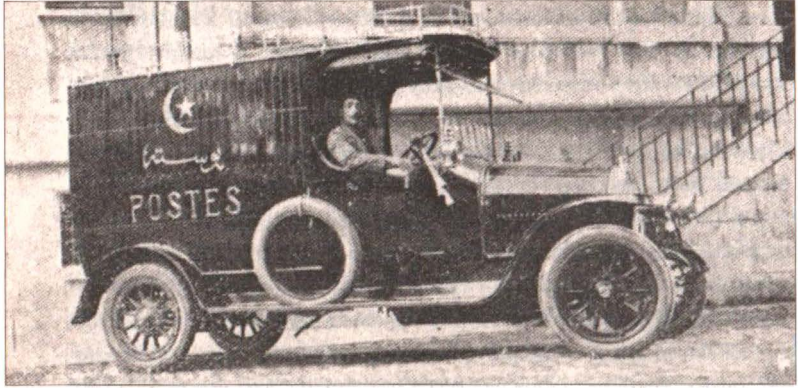
19. yüzyıl içinde araba işletmeciliğinin gelişmesi sadece esnaf arasında küçük müteşebbis arabacılar eliyle olmamıştır. Sayıları az da olsa bazı büyük şirketler eliyle araba işletilmesi teşebbüsleri de görülmektedir. Biz bunlardan üç tanesini tespit edebildik.

Bunlardan biri, 1860'ların ikinci yarısında Mithat Paşa'nın kurduğu Araba Şirketi'dir. Mithat Paşa, Niş eyaletinde vücuda getirdiği büyük yol ağından yeterince yararlanabilmek için bir araba şirketi kurmuştur. Şirket sermayesi oluşturmak için her biri 20 liralık hisse senetleri çıkarmıştı. Şirket araçlarını da Rusçuk'taki imalathanesinde yapıyordu. Şirketin üç yüzden fazla arabası, 600 kadar beygiri, Rusçuk-Tırnova yollarında birçok durak ve dinlenme binaları vardı. İlk yılda hisse başına iki lira temettü dağıttı.⁶⁹

Gene 1860'larda "Bankı Osmanî-i Şahane"nin kurulması paralelinde Fransız sermayesince Beyrut'tan Şam'a kadar araba işletme şir-

⁶⁸ Nesimi Yazıcı, *a.g.e.*, s.40-41.

⁶⁹ Hayri Orhun ve diğerleri, *Meğhur Valiler*, İçişleri Bakanlığı Merkez Valileri, Ankara, 1969, s.193.



1910'lu yıllarda Posta Nezareti'nin kullandığı bir posta otomobili.

keti kuruldu.⁷⁰ Bu şirket 1892'de tasfiye edilerek Beyrut-Şam-Havran Demiryolu Şirketi'ne katıldı. Şirket 1890'larda, Şam-Beyrut arasında 16 kişi olan dilijanslar işletiyordu. 112 km.'lik bu yolu 12-13 saatte alıyordu. Bu arabalarda yolcuların yerleri birinci ve ikinci sınıf olarak ikiye ayrılıyordu. Şam ve Beyrut arasında ayrıca beş kişilik posta arabaları çalıştırılıyordu.

İstanbul-Edirne arasında 1848'de posta arabaları işletmek için Ermeni bankerlerin kurduğu bir şirketin ise başarısız olduğu, birkaç aylık çalışma sonrasında faaliyetlerini tatil ettiği bilinmektedir.⁷¹

Arabacılığın gelişiminde deniz ve demiryolu ulaştırmasının kısırlama noktaları yoğunlaşma alanları olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nda arabanın gelişmesiyle buharlı gemilerin kullanımı ve demiryollarının gelişimi eşzamanlı olmuştur. Gerek buharlı gemi ile gerek demiryolu ile taşımanın araba taşımaya göre ucuz olması beklenir. Normal olarak beklenen bu taşıma türleri ile araba taşımacılığı arasında bir yarışmanın değil, tamamlayıcılığın bulunmasıdır. Deniz ve de-

70 Ziya Karamürsel, *Osmanlı Mali Tarihi Hakkında Tetkikler*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1940, s.83.

71 Vital Cuinet, *Syrie, Liban et Palestine*, Paris, 1896, s.42-43; Faik Kurdoğlu, *a.g.e.*, s.105.

miryolu ülke mekânının her noktasına ulaşamayacağından, malların bu ulaştırma türlerinin ulaştığı son noktalardan başlayarak arabalarla ya da hayvan sırtında taşınması gerekmektedir. Mears 1924'lerde⁷² böyle noktalarda arabacıların çok iyi organize olduklarını, yüzden fazla arabayı kontrol edebildiklerini ve taşıma fiyatlarını belli seviyede tutabildiklerini yazıyor.

Bu noktada daha önce ticaretin ve taşımacılığın daha farklılaşmadığı dönemlerde gelişen deve taşımacılığı ile ticaret ve taşımacılığın farklılaştığı dönemde gelişen araba taşımacılığının bir farkı ortaya çıkıyor. Deveciler demiryolları gelişmeden önce, üreticinin malını emanet olarak alıp satış piyasasına götüren bir komisyon karşılığında satan kimselerdi, küçük üreticiye faiz karşılığı borç para da verirlerdi.⁷³ Üretici deveciye taşıma fonksiyonu dışında bağlıydı. Nitekim Aydın Demiryolu'nun ilk yıllarında deveciler demiryollarının yük taşımalarını hemen hemen tamamıyla engelleyebilmiş ve demiryolları şirketini kendileriyle anlaşılmaya zorlamıştı. Arabacıların bu tür ek fonksiyonları olmadığı, sadece taşıma fonksiyonu gördüğü anlaşılmaktadır.

19. yüzyılda arabanın Anadolu'da yaygınlaştığı görülmektedir. Ama bu yaygınlaşma hayvan sırtında yük taşımacılığının önemini tamamen ortadan kaldırmamıştır denilebilir. Yörelere göre değişmekle birlikte deve, katır ve at sırtında yük taşımacılığı sürdürülüyordu. 1890'larda Cuinet'in tespitlerine göre Erzurum vilayetinde 5.727, Elazığ'da 3.000, Adana vilayetinde 3.000 araba vardır. Ama Bağdat ve Musul vilayetlerinde taşımacılığın hâlâ develerle yapıldığından ve buralara arabanın girmediğinden söz etmektedir.⁷⁴

19. yüzyılda arabanın yaygınlaşması, kentler arası yolculukların yapılmasında, "yaylı" denilen arabaları yüzyılın sonunda Anadolu'da standart yolculuk aracı haline getirmiştir. Bunlar ön tekerlekleri küçük, dört tekerlekli sandık biçimindeki kasası dingiller üzerine eliptik yaylarla oturan, tek at tarafından çekilen, önünde bir sürücü yeri

72 Eliot Ginnels Mears, *Modern Turkey*, The MacMillan Company, New York, 1924, s.220.

73 Muhittin (Bergen), "Hikâye Deveci", *Türk Kooperatifçisi*, no.27, Teşrinisani 1932, s.7.

74 Vital Cuinet, *La Turquie d'Asie*, Paris, 1895, c.1, s.169; c.2, s.17, 152, 764; c.3, s.62.

bulunan, üstü tente ile güneşe ve yağmura karşı korunan, arkadan binilen arabalardır. İçi yük, yolcu ve posta taşıdığına göre, ayarlanabilen çok amaçlı arabalardır.⁷⁵

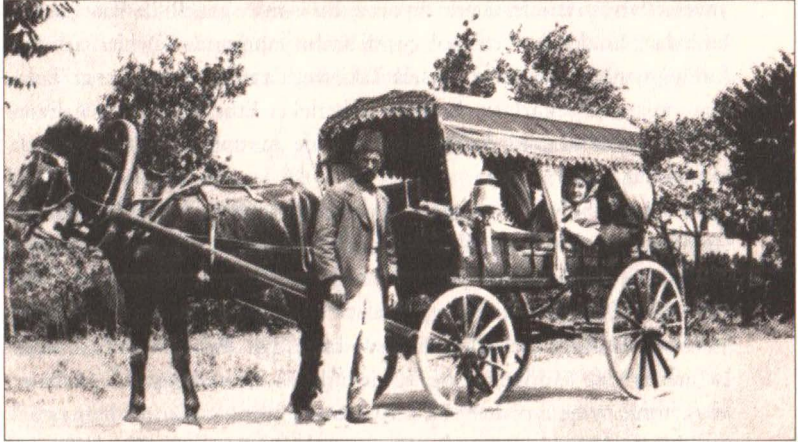
Araba teknolojisindeki ve kullanımındaki gelişmeler bahsini tamamlarken, son olarak tarım amaçlı kullanıma kısaca değinmekte yarar vardır. Türkiye’de genel olarak araba teknolojisindeki gelişmenin bir ölçüde de olsa, zirai kesime yansıdığı görülmektedir. Değişmeler iki yönde olmuştur. Birincisi kağnıların bölgelere göre bazı teknolojik gelişmelerle farklılaşması, ikincisi ise, yeni araba türlerinin girmesidir. Köylü genellikle kağnının dingilini ve tekerleğini pazardan alıp, öbür aksamını kendisi yaptığından, gelişme tekerleklerde görülmüştür. Araba yapımının geliştiği yerlerde parmaklıklı ve şına demirli tekerlekler köylülere satılmaya başlamıştır. Böylece Karadeniz sahilleri, Kütahya yöresi, Ege ve Akdeniz bölgeleri ve Adana çevresindeki kağnılar değişik çaplarda parmaklıklı tekerleklerle sahip olarak birbirlerinden farklılaşmıştır. Bunun dışında zirai alana genellikle yaysız, bölgelere göre farklılaşan, dört tekerlekli arabalar da girmiştir. Daha önce de bahsettiğimiz Tatar arabalarına Bilecik ve Adapazarı yöresinde rastlanıyordu. Karadeniz’de Bartın, Zonguldak ve Kastamonu’da tamamen ahşaptan yapılmış dört tekerlekli sandık arabalar vardı. Kayseri ve Kütahya’da da benzer türde, tekerleklerinde şına demiri bulunan sandık arabalar bulunuyordu.⁷⁶

Araba kullanımının çeşitlenmesi ve yaygınlaşması araba yapımıcılığının da tüm ülkede yaygınlaşmasına sebep oldu. Ülke dışından arabalar ithal ediliyordu, ama bunların sayısı azdı. Yabancı model arabalar da kısa bir süre sonra ülkede imal edilmeye başlıyordu. Şüphesiz yayları ve bazen madeni aksamı yurt dışından getiriliyordu.

Semih Mümtaz 19. yüzyıl sonunda İstanbul’daki araba yapımını “... İstanbul’daki arabaları, İstanbul’daki ustalar yapardı. Pek de muvaffak olurlardı. Tophane’de ihtiyar bir Rum araba yapımcısı var-

75 A. Rawlinson, *Adventures in the Near East 1918-1922*, The MacMillan Company, New York, 1924, s.173.

76 Hamit Demirtaş, *a.g.e.*, s.77-85.



20. yüzyılın başlarında mesire yerlerine gitmek için kullanılan bir araba.

dı. Tıpkı Avrupa arabalarına muadil güzel biçimde faytonlar ve kupalar yapardı, çok da müşterisi vardı. Fakat epeyce para alırdı. Landon tabir olunan bir nevi körüklü ve geniş kupa arabalarını dahi İstanbul arabacıları imal ederlerdi” diye anlatmaktadır.⁷⁷ Dönemin en lüks arabaları İstanbul’da yapılabildiğine göre öteki arabalar da yapılabiliyordu. Bir ihtimalle Avrupa türü arabalar Beyoğlu yakasında yapılıyor-ken, öteki arabalar ve yük arabaları Saraçhanebaşı, Vefa ve Ayvansaray’da yapılıyordu.⁷⁸ *Tasvir-i Efkâr*’daki bir ilânda 1863’te Mösyö Emanuel Şerer, Hamidiye’deki arabacı mağazasında Kupa, Victoria Omnibus cinsinden arabalar yaptığını ve verilecek resim veya tarifler üzerine sipariş kabul ettiğini yazıyordu.⁷⁹ Başka kentlerde de araba yapımı gelişmişti. *Annuaire Oriental*’ın 1893-1902 arasındaki sayılarında, İzmir’de T. Athiens, C. Callions, D. Diamandis, P. Papazoğlu, A. Roubinis, N. Carotsieris, E. Criticos, C. Carlo, M. Rivano gibi araba

⁷⁷ Çelik Gülersoy, *a.g.e.*, s.29.

⁷⁸ Reşat Ekrem Koçu, *a.g.m.*, s.908.

⁷⁹ Haluk Y. Şehsuvaroğlu, *a.g.e.*, s.99.

yapımcılarının isimlerine rastlıyoruz. Bu isimler genellikle Rum ve yabancılar olmakla birlikte, çok çeşitli araba yapımında Türklerin de bulunduğu anlaşılmaktadır. Mesela Tekirdağ'da manda ve öküz arabalarını yapan sanatkârların başında Tekerlekçi Ethem Pehlivan geliyordu.⁸⁰ II. Abdülhamid de İstabl-ı Amire'de Avrupa arabaları ayarında Landaular yaptırıyordu.

İmalathanelerin ve arabacı dükkânlarının tüm ülkede yayılmasının yanısıra, daha büyük ölçekli, adeta araba fabrikaları denilebilecek büyük teşebbüslerin de bulunduğunu biliyoruz. Bunlardan belki de ilki Midhat Paşa'nın Tuna Eyaleti valisi iken 1860'larda kurduğu Araba Şirketi'nin Rusçuk'taki imalathanesiydi. Fabrika denilebilecek bu imalathanede dönemin her türdeki ihtiyacını karşılayacak arabalar ve faytonlar yapılıyordu.⁸¹ Bir başka araba fabrikası Birinci Dünya Savaşı içinde 1916'da Enver Paşa'nın teşvikiyle Adapazarı Türk Ticaret Bankası'nın kurduğu Adapazarı Araba Fabrikası olacaktı.⁸²

Araba kullanımında ve teknolojisinde Osmanlı İmparatorluğu'ndaki 16. yüzyıldan 19. yüzyıla değin olan gelişmeleri gördükten sonra, bu gelişmelerin tamamlayıcısı olan karayolu sistemindeki gelişmeleri görelim. Araba kullanımında ve teknolojisinde 16. yüzyıldan 19. yüzyıl sonuna değin olan gelişmeler karayolu sisteminde değişime yapacak yoğunluğa ancak 19. yüzyılın ikinci yarısında ulaşmıştır. Bu tarihten sonra her iki alanda olan gelişmeler birbirini hızlandırıcı etkiler yapmıştır.

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA 19. YÜZYILDA YOL YAPIMININ ÖRGÜTLENMESİNDE VE TEKNOLOJİSİNDE OLAN GELİŞMELER

Osmanlılar'da araba kullanımı ve teknolojisindeki değişimleri incelerken, kent içi ve kentler arası araba kullanımları üzerinde ayrı ayrı du-

⁸⁰ Mahmut Sümer, *Tekirdağ'ın Eski Günleri*, Tekirdağ Halk Eğitim Yayınları, İstanbul, 1979, s.33.

⁸¹ İlayri Orhun ve diğerleri, *a.g.e.*, s.193.

⁸² İlamit Demirtaş, *a.g.e.*, s.90.

rulmuştu. Bu bölümde de yol yapımındaki gelişmeleri böyle ikili bir ayrım içinde ele alacağız. Önce kent içi yol sistemindeki değişmelere kısaca temas edecek, daha sonra kentler arası yol sisteminin gelişmesi üzerinde duracağız.

Osmanlı kentlerinde yollar genellikle dar, kıvrımlı ve çıkmaz sokaklı bir dokuya sahipti. Yaya ve hayvan trafiğine göre gelişmiştir. Arabaların geçebileceği yol sayısı azdı. Arabanın girişi ve kent içi ulaştırmanın temel aracı haline gelebilmesi için kent içi yolların genişletilmesi ve yol ağının geometrik standartlarının geliştirilmesi gerekiyordu. 19. yüzyılda yol sistemlerinin araba ulaştırmasına uygun hale getirilmesindeki ilk teşebbüs 1839'da İstanbul kenti için yayımlanan ilmühaber oldu. Bu ilmühaberle kent içi yollar 20, 15, 12, 10 zira genişlikte dört kademeye ayrılıyor, kenarında yapılacak binaların yükseklikleri belirleniyor, kent içinde çıkmaz sokaklar yapılmayacağı, yolların geometrik esaslara uygun olacağı şartı getiriliyordu. Bunu yine yalnız İstanbul'da geçerli olmak üzere yayımlanan 1848 tarihli Ebniye Nizamnamesi izledi. Bu nizamnamede yolların 10.8 ve 6 zira genişlikte, üç kademedan oluşacağı belirtilerek, yol genişlikleri bir ölçüde daraltılıyor ve yolların geometrik şartlara uygunluğu şartı gevşetiliyordu. Bundan sonra 1863'te bütün imparatorlukta geçerli olacak Turuk ve Ebniye Nizamnamesi çıkarıldı. Bu nizamnamede 15, 12, 10 ve 8 zira genişlikte dört kademeli bir sistem öngörüldü. Çıkmaz sokaklar en az 6 zira olacaktı. Yani yapılan yolların, yolların kıvrımlarını düzeltecek biçimde geri çekilmesi isteniyordu. Bu nizamnamenin yerine 1882'de Ebniye Kanunu geçti. Bunda da 20, 15, 12, 10 ve 8 zira genişlikte yollardan oluşan bir merhaleli sistem öneriliyordu. Çıkmaz sokaklar 6-8 zira arasında bulunacaktır. Büyük caddelerin 40 zira genişlikte olmasına izin veriliyordu. Yol ağları geometrik esaslara uygun olarak düzenlenecekti.⁸³ Osmanlı kent dokusundaki yolların genişletilmesi için

83 Osman N. Ergin, "İstanbul'da Türkler'in Beş Asırlık İmar ve İskân Hareketleri", *İstanbul Belediyesi Mecmuası*, yıl 14, s.163-165, s.814; İlhan Tekeli, "Türkiye'de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri" (Ed. Tamer Gök), *Türkiye'de İmar Planlaması*, ODTÜ, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ankara, 1980.

bu nizamnamelere uygun bazı istimlâk faaliyetleri olmuşsa da bunlar çok sınırlı kalmıştır. Esas düzenlemeler büyük yangınlar sonrasındaki planlamalarda yolların genişletilmesiyle sağlanmıştır.

19. yüzyıl içinde Osmanlı kentleri, yaya ve hayvan sırtında do  a  ılan kentler olmaktan çıkıp, araba ile dolaşılan kentler olmaya doğru değişme geçirmiştir. Yaya yolu yerini araba yolu almaya başlayınca, kaldırım sözcüğünün kullanımı da m  n   değiştirmiştir. Önceleri kaldırım bütün yol sathının taşla kaplı kesimlerini anlatırken, arabanın ortaya çıkmasından sonra yolda arabaların ve yayaların geçiş yerlerinin ayrılmasıyla ortaya çıkan yaya kaldırımını ifade eder hale gelmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu için hem seferleri hem de uzun mesafe ticareti için yol sistemi çok önemliydi. Ama yol sistemi özellikle Anadolu ve doğusunda kervan ulaştırmasına ve hayvan sırtında taşımacılığa göre örgütlenmiştir. Tarihi olarak belirlenmiş yol g  zerg  hlarındaki mühendislik yapıları sadece büyük suları a  maya imkân veren k  p  r  lerdi. Bu yol sisteminin diğer unsurları yolcuların dinlenmesine ve kervanlardaki malların korunması için kervansaraylar, hanlar, yolun emniyetini ve bir ölçüde bakımını sağlayan derbent köyleri ya da te  kil  t  dır. Bu yolların kapasitelerini fiziki niteliklerinden çok geçen kafilelere yiyecek sağlayabilme imkânı belirliyordu.

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki esnaf düzeni içinde kaldırımcıların da bir yeri vardı. Ama kaldırımcılar daha çok kent ve kasaba yollarını yapıyorlardı. Yalnız ordu sefere çıkmadan önce bu kaldırımcılar da dahil olmak üzere, ordunun yol güzergâhındaki yerlerin bütün işe yarar kişileri yolların açılması ve tamir edilmesi için seferber ediliyordu. Ama bu daha çok kısa ömürlü bir d  zeltmeydi. İmparatorluğun tek kaldırım ile döşenmiş çamur olmayan yolu daha önce de değindiğimiz üzere İstanbul'dan Avrupa'ya uzanan İstanbul Caddesi'ydi. Bu yoldan 1611'de geçen S  menon, "İstanbul'dan Edirne'ye kadar uzanan yol kamilen kaldırım ile fer   edilmiş olup, insan ve hayvan ayakları ıslanmadan yürürlerdi" diye anlatıyor.⁸⁴

⁸⁴ Cengiz Orhanog  lu, "Mesleki Bir Teşekkül Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı   ehir Yolları Hakkında Bazı D    nceler", *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 1972, s.91-138.

Bu kaldırımlı yolların bile arabadan çok kervana uygun olduğu söylenebilir. Yahut bakımı yeterince yapılmayınca kısa sürede ulaştırılmaya elverişsiz hale gelmektedir. II. Mahmud döneminde Tchiatchef Anadolu'daki yolların durumunu şöyle anlatıyordu: “Yolculara kolaylık olsun diye yol yapmak için suraya buraya dizilen taşlar, geçmeye o kadar büyük bir engel olurlar ki, yayalar ve atlılar oradan geçmemeyi tercih ederler. Onun için denilebilir ki, bir yerden geçmeyi menetmek için Türk memurlarının oralarda yol yapmalarından daha müessir bir vasıta yoktur. Bununla beraber bu işe de pek nadir olarak başvurulmaktadır.”⁸⁵

II. Mahmud döneminde daha önce gördüğümüz üzere İstanbul-İznik posta arabası yolunun yapılması gibi bazı teşebbüsler olduysa da, yeni bir anlayış ve teknoloji ile yol inşa teşebbüslerine Tanzimat sonrasında başlandı. Osmanlı-İngiliz Dış Ticaret Anlaşması'nın imzalanarak Osmanlı İmparatorluğu'nun dışa açıldığı 1838'de Mustafa Reşit Paşa'nın Hariciye Nazırlığı döneminde bu nezarete bağlı bir “Ziraat ve Sanayi” meclisi kuruldu. 13 Eylül 1838'de buna “Meclis-i Umûr-u Nâfia” denilmesi kararlaştırıldı. 1839 tarihli Gülhane Hatt-ı Hümayunu'nda ve 1856 tarihli Islahat Fermanı'nda bayındırlık işlerinin ve yol inşasının ele alınacağı bildiriliyordu. 1845'te on imar meclisi kurularak, bunlar eyaletlere gönderilerek, bu eyaletlerin imarı için alınacak tedbirleri tespit ederek, Bâbîâli'ye sundular.⁸⁶ 1847'de Mühendishane-i Berri Hümayun'da ilk kez yol ve köprü dersleri okutulmaya başlandı.

Anadolu'da araba geçişleri düşünülerek 1850'de yapımına başlanan ilk yollar Bursa-Mudanya, Bursa-Gemlik ve Trabzon-Erzurum şoseleri oldu. Şose terimi ilk kez bu dönemde “şose kaldırımları” olarak kullanılmıştır. Bu yolların yapımında modern mühendislik teknikleriyle güzergâhın tespit edildiği teodolit kullanarak, yerine aplane edildiği anlaşılmaktadır. Buralarda yabancı mühendislerin çalıştırıldığı gö-

⁸⁵ Hrand D. Andreasyan, *Polonyalı Simeon'un Seyahatnamesi 1608-1619*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İstanbul, 1964, s.23.

⁸⁶ Faik Kurdoğlu, *a.g.e.*, s.75.

rülmektedir. 1858'de Gemlik-Bursa yolunda dört Eflaklı mühendis çalışıyordu.⁸⁷ 34.5 km.lik Bursa-Gemlik, 34 km.'lik Bursa-Mudanya yolları 1850'de başlayıp 1865'te 15 yıl gibi uzun bir sürede tamamlandı. Yol güzergâhları Hüdavendigâr Eyaleti başmühendisi M. Padeano tarafından hazırlanmıştır. Bu yolların yapımında "Birinci Meclisi Umur-u Nâfia'da çalışan Fransız ve İngiliz mühendislerin de etkili olduğu anlaşılmaktadır. Bunlar arasında M.M. de Leffe, Tassy, Ritter ve Albay Gordon vardı.⁸⁸

314 km. uzunluktaki Trabzon-Erzurum yolunun tamamlanması ise 1872'de oldu.⁸⁹ Bu yolun inşasını başlatmak için 1850'de Ticaret ve Nâfia Nazırı İsmail Paşa, Trabzon'a geldi. İşin teşkilatlanmasıyla ilgilendi. Bu yoldan 1869'da geçen Theophile Deyrolle'un hatıralarından yolda Fransız mühendislerin çalıştığı anlaşılmaktadır. Fransız mühendisler yoldaki hanlara Paris'in en ünlü otellerinin isimlerini yazmışlardır. Ayrıca bu yolda çalışan mühendislerden Mösyö Baltazar ve oğlunun amelelerce öldürüldüğünü yazmaktadır. Deyrolle bu yolun Osmanlı İmparatorluğu için hem ticari hem de askeri bakımdan önemli olduğuna değinmekte ve yolda Erzurum Kalesi'ni güçlendirecek ağır topların nakledildiğini gördüğünden söz etmektedir.⁹⁰

Bu arada üzerinde durulması gereken bir uygulama da, Beyrut-Şam yolunun arabanın gelişmesini incelerken gördüğümüz şirket tarafından, verilen imtiyaz karşılığı 1864'te yapılmasıdır.

Bu ilk yol inşa teşebbüslerinin hem tamamlanmasının çok uzaması hem de çok pahalıya mal olması Osmanlı İmparatorluğu'nu yol yapımının teşkilatlanmasında yeni arayışlara itmiştir. Islahat Fermanı'ndan sonra 1856'da bir "Memalik-i Mahruse-i Şahanede Turuk-u Maabirin Suret-i İmal ve İdaresi'ne Talimat-ı Umumiye" yayımlanmıştır.⁹¹ Bu talimatname ile yolun geçtiği kazalarda yaşayanlara yolda ça-

87 Faik Kurdoğlu, a.g.e., s.85-87.

88 Cengiz Orhonlu, a.g.e., s.125.

89 Vital Cuinet, a.g.e. (c.4), s.87.

90 Archak Solakian, *Les Richesses Naturelles et Economiques de L'Asie Mineure*, Constantinople, 1923, s.22.

91 Theophile Deyrolle, *1896'da Trabzon'dan Erzurum'a*, İstanbul, 1939, s.16, 22.

lışma yükümlülüğü getiriliyordu. Her vilayetdeki başmühendis yol güzergâhını merkezdeki Turuk-u Maabir İdaresi'nin ilkeleri ve valinin istekleri doğrultusunda hazırladıktan sonra, her kazanın yapmaktan sorumlu olduğu yeri arazide kazıklarla belirleyecek, her kazadaki mükellefler bu yerin yapılmasından birlikte sorumlu olacaklardı. Yolun her 2-8 km.'sinden sorumlu bir bekçinin bulunması; ailesiyle yol kenarında yapılacak bir evde oturması öngörülüyordu. Yola tayin olunacak bir "Tarik Emni"nin harcamaları nasıl yapacağı belirleniyordu.

Bu talimatname on yıl kadar uygulandı, yola önem veren valiler, ilk yol uygulamalarını buna göre yaptılar. Midhat Paşa'nın, Tuna Vilayeti'ndeki uygulamaları da bu talimatname ile yapıldı. Bu on yılın biriken deneyi ile 1866'da "Turuk-u Maabir Nizamnamesi" (Yollar ve Köprüler Nizamnamesi) yürürlüğe konuldu.⁹²

Turuk-u Maabir Nizamnamesi ile birlikte yollar bir devlet işi olarak ele alınmış ve bu işle Ticaret Nezareti'ne bağlı Turuk-u Maabir İdaresi görevlendirilmiştir. Turuk-u Maabir Nizamnamesi'nde yollar idari yapıya paralel olarak: 1) Tarik-i sultani, 2) Vilayet yolları, 3) Sancak yolları, 4) Kaza yolları olarak dört sınıfa ayrılmıştır. Her sınıf için yol genişlikleri, meyil şartları, yapım tekniği ve kaplama özellikleri verilmiştir.

Nizamname yol yapımı için 16 yaşından 60 yaşına değin her nüfusa beş yılda 20 gün bedenen çalışma veya bedel vermek veya hayvan çalıştırmak zorunluluğunu yüklemiştir. Bu çalışma mecburiyetinden din erbabı, mektep hocaları, askerler ve zaptiye mensupları muaf tutulmuşlardır.

Nizamnameye göre çalışma mükellefiyeti günü, çalıştığı yerin, yaşadığı yerden uzaklığı ile azalmakta ve 12 saatten uzaktaki yerleşme merkezlerinden Bâbiâli'nin emri olmadan "amele-yi mükellefe" istenilmeyeceği belirtilmektedir.

Her yıl valilerin yıllık yol yapım programı yaparak merkeze tasdik ettirmeleri istenilmektedir. Tarik-i sultani ve vilayet yolları Turuk-

u Umumî adı altında devlet yolu biçiminde, sancak ve kaza yollarının ise Turuk-u Hususi halinde vilayet yolları olarak geliştirileceği belirtilmiştir. Turuk-u Umumiye'ye ait yol programı ancak yeni bir kanun ile değiştirilebilmektedir.

Yolların bakımı bu nizamnamede de önemli yer tutmaktadır. Bakım ve onarma için yolun her iki ile sekiz km. mesafesi için bir bekçi tayini buna bir kulübe yapılarak çevresine zirai etkinlikte bulunmasına imkân verilmektedir. Her 30 km.'deki bekçiler bir baş bekçiye bağlı bulunmaktadır. Ayrıca yol inşaatını gerçekleştirecek teknik elemanları yetiştirmek üzere Fransa'daki "Ecole des Ponts et Chausées"nin benzeri bir "köprü ve yol" okulunun kurulması öngörülmüştü. 1870'de yayımlanan bir nizamname ile Turuk-u Maabir İdaresi Ticaret Nezareti'nden ayrılarak yeni kurulan Nâfia Nezareti'ne bağlanmıştır.⁹³

Bu nizamnamede yolda çalışma yükümlülüğünün uygulanması ile ilgili maddeler, 1856 talimatnamesine göre çok ayrıntılandırılmıştır. Bu nizamnamede getirilen emek angaryası feodal bir kalıntı olarak yorumlanabilir, hattâ bekçilik ile derbentlik arasında böyle bir süreklilik ilişkisi kurulabilir. Ama unutulmaması gereken bir başka husus, Türkiye'ye giren yol tekniğinin genellikle Fransızlar'ın etkisiyle olduğudur. Orry'nin 1737'de yürürlüğe koyduğu nizamname de benzer angarya hükümlerini içeriyordu.⁹⁴ Fransa'dan alınan bu nizamname hükümlerinin kolayca uygulanabilmesi şüphesiz Osmanlı İmparatorluğu'nun sanayi öncesi toplum yapısı yüzündendi. Bu nizamname 32 yıl yürürlükte kaldı. Osmanlı vadilerinin yol etkinliklerini yönlendirdi.

Bu nizamnamede öngörülen sivil mühendis mekteplerinin açılması için bazı teşebbüslerin yapıldığı görülmektedir. 1867'de bir Mülkiye Mühendisi Mektebi açıldı. Ama kaç yıl sürdüğü, mezun verip vermediği bilinmiyor. 1874'te de Maarifi Umumiye Nezareti'ne bağlı olarak yeni açılan "Dârülfünûn-ı Cedid'in, Hukuk Mektebi ile

⁹³ N. Berksan, *a.g.e.*, s.13-19.

⁹⁴ Danien Boutet, *Yol Tekniğinin Bugünkü Durumu*, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul, 1949, s.22.

Fen Fakültesi yerine geçmek üzere Turuk-u Maabir Mektebi Galatasaray'da kuruldu. Bu okulda Mösyö Briot yol dersleri veriyordu. Bu okul 1879'da kapanmıştır. Bu okuldan mezun olan Karakoç ve Handenyan Efendiler'in Sivas'a yol işleri için mühendis olarak atandığı biliniyor.⁹⁵

1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı yenilgisinden sonra 1880'de Nâfia Nazırı Hasan Fehmi Paşa, karayolları, demiryolları, limanlar, göl ve nehirlerin düzenlenmesi, sulama ve bataklıkların kurutulması için çok yönlü bir bayındırlık planı hazırlamıştır.⁹⁶ Bu planda bütün bayındır işlerinin devlet eliyle, halka mükellefiyet koyarak ve yabancılara imtiyaz verilerek yabancı sermaye yoluyla gerçekleştirilmesi alternatifleri karşılaştırılarak karayolları da dahil olmak üzere bu yatırımların yabancı sermayeye işletme imtiyazını vermenin gerçekleştirmeye yeteceği savunulmakta, "... bu sayılan şose ve demiryollarının taşınacak mallarla yolculardan alınacak geçiş vergisi ve taşıma ücretlerinin inşaa masraflarıyla bakım ve işletmelerine yeteceği muhakkak gibidir" denilmektedir.

Bu planda Anadolu'da 2.535 km. karayolu yapılması önerilmiştir. Bu yolların güzergâhlarının incelenmesi bunların hepsinin de demiryollarında olduğu gibi bir hinterlandı bir limana bağlayan ağaç biçimindeki yollar olduğu, ülkenin iç bütünlüğünü sağlayacak ağ oluşturan yollar olmadığını göstermektedir.

Bu programı incelemek için toplanan komisyon "karayolları inşaa için özel bir nizam vardır. Geçirilen tecrübeler göre yine bu nizam dairesinde işbölümü usulü uygulanarak amaca süratle ulaşılacağı, zaten halkın da bundan memnun kaldığı anlaşıldığından, karayolu ve köprülerin inşaa için ilerletmek için başkaca bir usul veya tedbir aranmasına lüzum görülmemiştir. Ancak bazı yerlerde karayolu işlerinin pek ağır ve birçok sınaî tesislere ihtiyaç göstermesi ve nizama göre de

95 Çağrı Uluçay, Enver Kertekin, *Yüksek Mühendis Okulu*, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul, 1958.

96 Celal Dinçer, "Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Lâyiha", *Belgeler*, c.V-VIII, 1968-1971, s.9-12, s.153.



Nafia Nazım Hasan Fehmi Paşa'nın hazırladığı layihaya ek olarak sunulan ve inşa edilmesi düşünülen demiryolu, şose ve sulanacak arazi ile kurutulacak bataklıkları gösteren harita.

yalnız çalışmakla yükümlü olan ahali nüfusunun istenilen işleri yapmaya kafi olmaması gibi hallerde karşılaşılr. Öte yandan bu yolun gerek ticaret, gerekse ziraatin gelişmesi bakımından lüzum ve ehemmiyeti dolayısıyla inşaaı mecburi görünürse, o gibi yolların her medeni ülkede uygulandığı gibi münasip bir geçiş ücreti almak ve araba işletmek üzere muayyen bir imtiyaz müddeti ve Osmanlı şirketlerine ihale edilip o suretle yaptırılarak ziraat ve ticaret işlerinin yüzüstü kalmaktan korunması kamu menfaatleri icabından olmakla burası da ayrıca hatırlatılır”, kararını vermiştir.

Bu plan uygulanmışsa da karayolu konusunda yabancı sermaye, yerli sermaye çatışmasını göstermesi ve karayolunun işletilmesi sorununu ortaya çıkarması açısından ilgi çekicidir.

Gerçekleşemeyen “Hendese-i Mülkiye Mektebi” 1883'te (askeri yönetim altında) kuruldu. Fransa'daki “Ecole Pont et Chaussées” örnek alınmıştı. Yedi yıllık eğitim veriyordu. Beşinci yılda turuk-u adiyeye, altıncı yılda köprüler ve demiryolu işletmesi, yol uygulamaları, yedinci yılda tüneller, yol ve demiryolu uygulamaları, bunların keşif ve lâyiha projelerinin yapılması öğretiliyordu. Böylece yol yapımı ve vilayet nâfia müdürlükleri sürekli olarak mühendis yetiştiren bir kaynağa kavuşmuş bulunuyordu.

1889'dan sonra yol mükellefiyeti 20-60 yaş arasındaki erkeklerden nakden ve bedenen alınmaya başladı ve Turuk-u Maabir Talimat-ı Umumiyesi yürürlüğe konuldu. Bu talimatnamede yol teknolojisinde bir ilerlemeyi, makadam yol yapımının benimsendiğini gösteriyordu.⁹⁷ Yol mükellefiyetini isteyenlerin para ile, isteyenlerin de kendi çalışarak yerine getirmeleri, hem de mükellefiyetin halk üzerinde yarattığı gerilemeyi azaltması hem de yol yapım sürecinin kapitalistleşmesi açısından manalıdır. Nitekim bu talimatnamede müteahhitlerin yapacağı işlerin denetimine ilişkin hükümler vardır. Talimatnamede yol projelerinin yapılması, inşaatın teknik ayrıntıları, mühendislerin görevleri, vb. konularda ayrıntılı düzenlemeler getirilmiştir. Yol yapımında Osmanlılar'ın yeni bir safhaya ulaşmalarını belgelemektedir.

Bu teknik, keşfi yapan İskoçyalı mühendisin adıyla makadam olarak adlandırılmaktadır. Bu teknik 3-5 cm. çaplı kırma taşlardan silindire sıkıştırılarak 20-25 cm. kalınlıkta bir yol yüzeyi oluşturulmasını öngörür. Bu yol yüzeyi kenarda suyu taşıyan hendeklerden ve yeraltı su seviyesinden en az 10-15 cm. üstte olacaktır. Bu teknik temelde yolun suyun tahribinden korunması ilkesinden yola çıkmaktadır.⁹⁸ 1898 nizamnamesi bu tekniğin imparatorlukta tam olarak benimsen-

97 Nazım Berksan, *a.g.e.*, s.33.

98 Hans Straub, *A History of Civil Engineering*, The M.I.T. Press, Cambridge, Massachusetts, 1964, s.164.

diğini göstermektedir. Ama ilk uygulamalarının hangi yılda başladığını bilmiyoruz. Belki de 1850'deki ilk yol uygulamalarına değin geriye gitmektedir. Vital Cuinet 1861'den sonra Lübnan'da makadam şoseler yapıldığından söz etmektedir. 1890'larda Beyrut'ta Fransa ve İngiltere'den gelen 5 tonluk 4 katır tarafından çekilen silindirlerin satın alılabildiği anlaşılmaktadır.⁹⁹

Yol yapımında yeni bir hamle II. Meşrutiyet sonrasında olmuştur. Sadrazamlığa yazılan Ticaret ve Nâfia Nazırı Gabriel Naradukyan'ın imzasını taşıyan 1 Aralık 1908 tarihli tezkerede çok kapsamlı yeni bir nâfia programı öneriliyordu.¹⁰⁰

Bu tezkereye göre "Hükümetin akdem vazifesi evvel emirde mahsulatın nakli için şoselerle turuk-ı muvasele-i meyyah vücuda getirerek ve beyan olunan imalatı icra ve mahsulat-ı arziyyeyi tezyid ederek ve gerek ahval ihtiyacat-ı mahalliyeye göre dar ve geniş hatlı timur (demir) yollar inşaası, gerek müceddeden limanlar tesis ve mevcut olanların ıslah ve ikmali de memalik-i ecnebiyyede mahsulat-ı mahalliyeye mahreçler tedarik eyliyerek sūrat-i makine ile ahvala çaresiz olmaktadır." Tezkerede eski usule göre hareket edilirse, ülkeyi kaplayan bir yol sisteminin ancak 25-30 yılda kurulabileceği belirtilerek sekiz yıllık bir acil program hazırlandığı anlatılmaktadır.

Bu programdan 1879'da 900 km. olan şose yolların 1888'de 10.400 km.'ye çıktığı, daha sonra da yılda ortalama 300 km. yeni yol, 700 km. tamirat yapıldığı anlaşılmaktadır. Bu 16.000-17.000 km.'lik bir yolun varlığını göstermektedir. Yeni sekiz yıllık program bu eski yollar da dahil olmak üzere Rumeli'de 8.000, Anadolu'da 22.000 km.'lik bir yol önermektedir. Bu program içine askeri yollar dahil edilmiştir. Ama kaza merkezlerini bağlamak için gerekli 15.000 km. yol bu program içine alınmamıştır. Bu yolların gelecekte otomobil geçecek

99 Vital Cuinet, *Syrie, Liban et Palestine*, s.229.

100 *Ticaret ve Nâfia Nezareti'nden 1 Kanun-u evvel sene 1324 Tarihinde Makam-ı Sami-i Sedaret Pehaniye Yazılan Tezkerenin Sureti*, Empire Ottoman: Ministère Du Commerce et des Travaux Publics, Rapport de S.E. le Ministre du Commerce et des Travaux Publics a S.A., Le Grad Vezir (Traduction).

nitelikte olması istenmektedir. Toplam öngörülen yatırım 9.600.000 liradır. Bunun gerçekleştirilmesi için Turuk-u Maabir için sarf edilen yıllık 400.000 liranın, 1.200.000 liraya çıkartılması istenilmektedir.

Rapordan yol mükellefiyeti karşılığı artık büyük ölçüde para toplandığı, bedeni çalışmanın çok azaldığı anlaşılmaktadır. Rumeli ve Anadolu'dan 350.000 lira para toplandığı, 40-50 lira karşılığı bedeni mükellefiyet olduğu belirtilmektedir. Rapor, yol programının finansmanı için bedellerin artırılmasını ve Turuk-u Maabir İdaresi'nde yapılması gerekli bazı düzenlemeleri önermiştir.

Bu programın önerilerinin uygulamaya geçerken önemli ölçüde değiştiği görülmektedir. 1909'da Fransa ile iki milyon altın franklık bir yol borçlanması anlaşması imzalanmış, Türkiye'nin bütün karayolları şebekesinin tamir ve inşaaı için Régie Generale Şirketi'ne imtiyaz verilmiştir. 1909 ıslahat programı uygulaması olarak, 1910 tarihli kanunla yıllık yol tahsisatı artırılarak, vilayetler hissesi olarak emlak ve temettü vergilerine zamlar yapılmıştır. Hazırlanan yol programında turuk-ı umumiyyeden Rumeli'de 435 km., Anadolu'da 7.645 km.'lik bir şebeke inşaaı kararlaştırılmıştır. Trakya'daki ve Anadolu'nun doğusundaki yolların ilk iskeletleri bu devirde teşekkül etmişti.¹⁰¹ Hazırlanan programda demiryolları bakımından gelişmiş Doğu Anadolu'ya öncelik verildiği görülmektedir. Bu öncelikte bir ihtimalle askeri kaygıların payı yüksektir. Bir ağ biçiminde kurulan şebeke aynı zamanda ülke içi pazarının bütünleşmesini sağlayacak etkiler yapabilecekti. Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması üzerine programın tam olarak uygulanması gerçekleşmemiştir.

Yeni bir yol programının uygulanması teşebbüslerine paralel olarak yol mühendisliği konusundaki gelişmelerin hızlandığı, yetişen Türk mühendislerin rollerinin ve etkilerinin arttığı görülmektedir. 1909'da Hendese-i Mülkiye askeri yönetiminden sivil yönetime Nâfia Nezareti'ne bağlanarak "Mühendis Mektebi Âlisi" adını alıyor. Bu okulda Mösyö May yol ve demiryolları okutuyor. Mezunlarına Turuk-

101 A. Emin (Yalman), *Turkey: In the World War*, New Haven, 1930, s.86.



Bir dönem Nâfia Nazırlığı yapan
Gabriel Noradunkyan Efendi.

u Maabir diploması veriliyor. 1911’de Nâfia Nezareti Paris’teki “Ecole de Conductor” benzeri bir Kondoktör (Fen Memuru) Mektebi açıyor. Türk mühendisleri başarılı yol çalışmaları yapıyorlar, bunlar arasında 1909-10 arasında Düzce-Bolu, Harput-Tatvan, Çaltı-Sivas, Çaltı-Harput, Çaltı-Erzincan, Erzincan-Harput, Trabzon-Erzurum istikşaf etüdlerini yapan İlyas Bey dikkati çekiyor. İlyas Bey’in raporları sadece yol bakımından değil, yörelerin iktisadi ve sosyal analizleri bakımından da önem taşıyor.¹⁰²

Osmanlı İmparatorluğu’nun modern yol yapımında 1850’lerden başlayan çabaları sonunda yaklaşık 70 yılda Anadolu’da oluşturduğu 18.335 km. şose Türkiye Cumhuriyeti’ne devredildi. Bu yollardan 13.885 km.si tamire muhtaç, 4.450 km.’si ise düzeltilmiş toprak yol niteliğindeydi.¹⁰³ Cumhuri-

yet’e kalan şüphesiz sadece bu yollar değil, aynı zamanda yol yapım teknolojisindeki ve teşkilâtlanmasındaki tecrübelerdi. Cumhuriyet’in ilk yıllarındaki altyapı gelişmeleri bu tecrübeler üzerine kuruldu.

SONUÇ

Bu çalışmada Anadolu’ya 19. yüzyılda arabanın ve modern yol yapımının girişinin tarihi gelişmesini imkân elverdiğince yeniden kurmaya çalıştık. Bu gelişme Anadolu’nun kapitalist ilişkilere açılması bakımından önemlidir. Ulaşılabilecek nihai yargı, bu yol gelişmesinin Anadolu’yu ne kadar kapitalizme açabildiğidir. Eğer bu çalışmadaki hususlar esas alınır, bu konuda aşırı bir değerlendirmeye varılabilir. Karayolu sistemindeki gelişmelerin demiryolları ve denizyollarıyla birlikte Anado-

¹⁰² Çağatay Uluçay, Enver Kartekin, *a.g.e.*, s.252.

¹⁰³ Nazım Berkman, *a.g.e.*, s.59.

lu'yu kapitalizme açtığı söylenebilir. Oysa biz Türkiye'deki karayolu gelişmelerinin tarihini çoğu kez yapıldığı gibi İkinci Dünya Savaşı sonrasında başlatarak yazsaydık. Türk tarımının yol yokluğundan dış ticarete açılmadığını ve pazar için istihsal yapmadığını, savaş sonrasında uygulanan karayolu programının gerekli değişmeyi sağladığı sonucuna varabilirdik. Böyle bir değerlendirme de 19. yüzyıl gelişmelerini olduğundan küçük gösteren bir hatayı taşıyacaktı. Gerçek yargının bu ikisinin arasında bir yerde tutulması gerekiyor. 19. yüzyıl yol gelişmelerinin belli türdeki mallar için Türkiye'yi kapitalist ilişkilere açtığı, ama bu ilişkileri belki de ülke mekânının her köşesine kafi yoğunlukta ulaştıramadığını söylemek daha doğru olacaktır.

KAYNAKÇA

- Alemdar, K., *Türkiye'de Çağdaş Haberleşmenin Tarihsel Kökenleri*, Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi (AITA), Gazetecilik ve Halkla İlişkiler Yüksek Okulu, Ankara, 1981, s.72-73.
- Andreasyon, H. D., *Polonyalı Simeon'un Seyahatnamesi 1608-1619*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İstanbul, 1964, s.23.
- Berksan, N., *Yol Dâvâmız*, Akın Matbaası, Ankara, 1951, s.19-25.
- Birgen, M., "Hikâye Deveci", *Türk Kooperatifçisi*, no.27, Teşrinisani 1932, s.7.
- Boutet, D., *Yol Tekniğinin Bugünkü Durumu*, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul, 1949, s.22.
- Buillet, R. W., *The Camel and the Wheel*, Harvard University Press, Cambridge, 1975, s.91, 232, 260.
- Bulut, R., "Lale Devrinde Araba Saltanatı", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, s.16, Ocak 1969, s.38.
- Busbecq, C., *Türk Mektupları*, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1939, s.67,90.
- Cervati, R., *L'Indicateur Constantinopolitain*, Imprimerie G.B. Pagona, 1868, s.164.
- Clark, C.- Haswell, M.R., *The Economics of Subsistence Agriculture*, MacMillan and Co. Ltd., Londra, 1964, s.164.
- Cuinet, V., *La Turquie d'Asie*, Paris, 1895, c.1, s.169; c.2, s.17, 152, 764; c.3, s.62, (c.4), s.87.
- , *Syrie, Liban et Palestine*, Paris, 1896, s.42-43,229.
- De Fontmagne, La Baronne Durand, *Kırım Harbi Sonrasında İstanbul*, Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul, 1977, s.57.

- De Marsigli, Le Comte, *L'etat Militaire de l'Empire Ottoman* (second partie), Amsterdam, 1732, s.27.
- De Tott, Baron, "Türkler 18. Yüzyılda", *Tercüman*, İstanbul, s.143.
- Demirtaş, H., *Ziraatde Nakil Vasıtaları, Bunların Teknik ve İktisadî Ehemmiyetleri Üzerinde Tetkikler*, Yüksek Ziraat Enstitüsü, Ankara, 1941, s.66, 77-85, 90.
- Derschwan, Hans, *İstanbul ve Anadolu'ya Seyahat Günlüğü*, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara, 1987, s.221,248,321.
- Deyrolle, T., *1896'da Trabzon'dan Erzurum'a*, İstanbul, 1939, s.16, 22.
- Dinçer, C., "Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha", *Belgeler*, c.V-VIII, 1968-1971, s.9-12, s.153.
- Ergin, O. N., "İstanbul'da Türkler'in Beş Asırlık İmar ve İskân Hareketleri", *İstanbul Belediye Mecmuası*, yıl 14, s.163-165, s.814.
- Ete, M., *Transport Ekonomisi*, İstanbul, 1935, s.10,204.
- Fehrer, G., "Türk Vekayinamelerinde Zıgetvar", *Türkiye'miz*, Haziran 1974, s.13-14.
- Galland, A., *İstanbul'a Ait Günlük Hatıralar*, 1672-73, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1973, s.133.
- , *İstanbul'a Ait Günlük Hatıralar*, 1672-73, Tarih Kurumu, Ankara, 1949, c.I, s.141.
- Gülersoy, Ç., *Eski İstanbul Arabaları*, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayınları, İstanbul (tarihsiz),s.20, 23-31, 35-37, 51.
- Karamursal, Z., *Osmanlı Mali Tarihi Hakkında Tetkikler*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1940, s.83.
- Koçu, R. E., "Araba ve Arabacılar", *Hayat Tarih Mecmuası*, yıl 7, c.1, s.2, sıra 74, s.25.
- , "Araba, Arabacı, Saray, Konak, Kira ve Yük Arabaları", *İstanbul Ansiklopedisi*, c.II, 1959, s.908,909,914.
- Kurdoğlu, F., "Türk Ziraat Tarihine Bir Bakış", *Birinci Köy ve Ziraat Kalkınma Kongresi*, İstanbul, 1939, s.61,75,85-87,105.
- Mears, E. G., *Modern Turkey*, The MacMillan Company, New York, 1924, s.220.
- Mikes, K., *Türkiye Mektupları*, Maarif Matbaası, Ankara, 1944, s.5,40,151.
- , *Türkiye Mektupları II*, Maarif Matbaası, Ankara, 1945, s.141, 169-170.
- Neave, D. L., *Eski İstanbul'da Hayat*. Çev. Osman Ondeş, İstanbul, 1978, s.35.
- Nutku, Ö., *IV. Mehmed'in Edirne Şenliği*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1972, s.62.
- Orhanoğlu, C., "Mesleki Bir Teşekkül Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler", *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 1972, s.91-138,125.
- Orhun, H., ve diğerleri, *Meşhur Valiler*, İçişleri Bakanlığı Merkez Valileri, Ankara, 1969, s.193.

- Ortaylı, İ., "Bazı 16. Yüzyıl Alman Seyahatnamelerindeki Türkiye Şehir ve Köylerine Ait Bilgiler Üzerine", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Dergisi*, c.27, no.4, Aralık 1972.
- Ögel, B., *Türk Kültür Tarihine Giriş*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1978, s.391-444.
- Planhol, Xavier de, "Le Boeuf Porteur Dans Le Proche-Orient et L'Afrique du Nord", *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, vol. XII, Part III, 1969, s.288-321.
- Pretextat L., *Türkiye'de Sanatlar ve Zanaatlar*, Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul (tarihsiz), s.130-131,132.
- Raczynski, E., *1814'te İstanbul ve Çanakkale'ye Seyahat*, Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul, 1980, s.161.
- Rawlinson, A., *Advantures in the Near East 1918-1922*, The MacMillan Company, New York, 1924, s.173.
- Solakian, A., *Les Richesses Naturelles et Economiques de L'Asie Mineure*, Constantinople, 1923, s.22.
- Stoianovich, T., "The Conquering Balkan Orthodox Merchant", *The Journal of Economic History*, Haziran 1960, s.277.
- Straub, H., *A History of Civil Engineering*, The M.I.T. Press, Cambridge, Massachusetts, 1964, s.164.
- Sümer, M., *Tekirdağ'ın Eski Günleri*, Tekirdağ Halk Eğitim Yayınları, İstanbul, 1979, s.33.
- Şehsuvaroğlu, H. Y., "Asırlar Boyunca İstanbul", *Cumhuriyet* (tarihsiz), s.13, 97-99.
- Tanrıkuş, A., *Türkiye Posta ve Telgraf ve Telefon Tarihi ve Teşkilât Mevzuatı*, 1984, s.39-40.
- Tavernier, J.B., *XVII. Asır Ortalarında Türkiye Üzerinden İran'a Seyahat*, Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul, 1980, s.20-21.
- Tekeli, İ., "Türkiye'de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri" (Ed. Tamer Gök), *Türkiye'de İmar Planlaması*, ODTÜ, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ankara, 1980.
- , "Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehrin Kurumsallaşmış Dış İlişkileri", *Bülten*, ODTÜ Mimarlık Fakültesi, cilt 1, s.2, Şubat 1972.
- Ticaret ve Nafia Nezareti'nden 1 Kanun-u evvel sene 1324 Tarihinde Makam-ı Sami-i Sedaret Pehaniye Yazılan Tezkerenin Sureti*, Empire Ottoman: Ministère Du Commerce et des Travaux Publics, Rapport de S.E. le Ministre du Commerce et des Travaux Publics a S.A., Le Grad Vezir (Traduction).
- Ubucini, F.H., *1855'te Türkiye*, c.1, Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul, 1977, s.113.
- Uluçay, Ç.-Kertekin, E., *Yüksek Mühendis Okulu*, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul, 1958, s.252.

- Uzunçarşılı, İ. H., *Osmanlı Devlet Teşkilâtı'nda Kapıkulu Ocakları*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1944, s.97-111.
- , *Osmanlı Devleti'nin Saray Teşkilâtı*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1945, s.507.
- Ünal, E., “Arabalar”, *Hayat Tarih Mecmuası*, yıl 4, c.2, s.8, sıra 44, 1 Eylül 1968, s.24,25
- Wratislaw, W., *Anılar*, Karacan Yayınları, İstanbul, 1981, s.106.
- Yalman, A. E., *Turkey: In the World War*, New Haven, 1930, s.86.
- Yazıcı, N., “Tanzimat Devri Osmanlı Posta Teşkilâtı”, *İletişim*, yıl 1, 1981, s.2, 19-20,40-41.
- Yurt Ansiklopedisi*, s.537.
- Ziroyeвиç, O., “İstanbul Caddesi”.

4

Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Nâfia Programları ve Teknoloji Gelişimi Üzerine

İLHAN TEKELİ - SELİM İLKİN

GİRİŞ

Osmanlı İmparatorluğu'nun 19. yüzyılda yaşadığı dönüşüm konusunda son yıllarda yapılan tarih araştırmalarının genellikle hemfikir olduğu üç yargı var. Bunlardan birincisi İmparatorlukta merkezi denetimin yeniden kurulmasıyla ilgilidir. 19. yüzyıl başında Sened-i İttifak belgesiyle Osmanlı İmparatorluğu'nda ayanların gücü çok artmıştı. Osmanlı İmparatorluğu yaşayacağı Batılılaşma ya da dünya ekonomisine eklemlenme sürecinde iki farklı seçenekle karşı karşıya kalmıştı. Bunlardan ilki ayanlar eliyle, desantralize olarak ya da parçalanarak dünya ekonomisiyle bütünleşmeydi. İkincisi ise İstanbul'un, yeniden kurulacak, merkezi denetimi altında bir Batılılaşmaydı. Bilindiği gibi gerçekleşen senaryo ikincisi oldu. 19. yüzyıl başında merkezi denetimi çok güçsüzleşmiş olan İmparatorluğun, bu denetimi yeniden kurabilmesinin nedenlerinden biri dünyanın yaşadığı sanayi devriminin sonuçlarından İmparatorluğun özellikle haberleşme ve ulaşım alanlarında teknoloji ithali yoluyla yararlanmasıdır. İkincisi ise İmparatorlukta dünya ekonomisine eklemlenme dolayısıyla bazı sanayi üretim alanlarında gerilemeler olmasına rağmen, özellikle tarımsal üre-

timde ve toplam milli gelirden bir artış olmasıdır. Bu artış özellikle dünya ekonomisiyle daha hızlı bütünleşen yerlerde oldukça hızlı olmuştur. Aynı dönem içinde Osmanlı İmparatorluğu'nda küçülen imparatorluğun kaybedilen topraklardan aldığı göçler ve toplum sağlığındaki ilerlemeler dolayısıyla yılda yüzde yarım düzeyinde bir nüfus artışı olduğu da bilinmektedir. Oysa üretim artışları bundan çok daha hızlı olmuştur. Bu da üretim teknolojisindeki gelişmelerle ilişkilidir. Üçüncü yargı ise, 19. yüzyılda sanayi devrimini gerçekleştiren ve kapitalist merkez içinde yer alan ülkelerin sanayi devrimini gerçekleştiremeyen ülkeleri çevreselleştirmesiyle ilişkilidir. Çevreselleşme çevre ülkelerin hepsi için aynı biçimde olmamıştır. Çevreselleşen ülkenin tarihsel geçmişi, egemenliğini koruyabilmiş olması vb. nedenler bu biçimi etkilemiştir. Osmanlı İmparatorluğu da egemenliğini korumuş olması ve merkezi bürokratik yapısıyla bu çevreselleşme sürecinde bazı özgül özelliklere sahip olmuştur. Çevreselleşme sürecini belli ölçülerde denetleyerek onun biçimlenişinde etkili olmuştur.¹

Bu saptamalar bizi ilginç bir soruya getiriyor. Bu soru 19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda yeni teknoloji girişinin hangi kanallarla, hangi düzeyde olduğu ve devletin bunun üzerindeki denetiminin ne ölçüde olduğudur. Bu sorunun yeterince inceleme konusu olmadığı ve yeterli bir birikim sağlanmadığı söylenebilir. Bu bildiri soruya bu sınırlama içinde yaklaşacaktır.

TEKNOLOJİ GİRİŞİNİN TARİHSEL GELİŞİMİNİ İNCELEMELİK İÇİN BİR KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Bir ülkeye bir teknolojinin girişi uzunca bir zamanda gerçekleşen, değişik aktörlerin değişik zamanlarda verdiği, çok sayıda, zincirleme alınan kararlar sonucu gerçekleşen bir "akış" olarak kavramlaştırılabilir. Bu kararlar yeni teknolojilerin varlığından haberdar olma, bu teknolojilere pozitif değerler yükleme, teknoloji gereksinmesinin doğuşu,

1 Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi 1820-1913*, Yurt Yayınları, Ankara, 1984; Reşat Kasaba, *The Ottoman Empire and The World Economy*, State University of New York, 1988.

bunun bilincine varma, alternatif teknolojiler arasında birini seçme, bunun nerede, hangi kurumlar ya da kişiler eliyle hangi öncelikle uygulanacağını kararlaştırma, bu kurumlar ve kişilerin nasıl yetiştirileceğine karar verme, seçilen teknolojinin uygulanmaya başlaması, mekân içinde başka noktalara yayılması olarak sıralanabilir. Bu uzun akış süreci çoğu kez sakin ve düzenli değildir. Başlar, kesilir, kanal değiştirir, terkedilir ve yeniden başlayabilir. Teknoloji girişi yeni başlıyorsa bu düzensizlikler daha da yüksek olacaktır.

Eğer bu sancılı süreci tarihsel olarak inceleyeceksek, bir ülkeye bir teknolojinin girmiş olmasından ne anlaşılması gerektiğine de açıklık kazandırmak gerekir. Yeni bir teknolojinin giriş sürecinin tamamlanmış olması konusunda değişik bitiş noktaları tanımlanabilir. Bunlardan birincisi, alınan teknoloji ile üretimin gerçekleştirilmesidir. Bu giriş yüzeysel bulanlar için ikinci bir tanım verilebilir. Herhangi bir üretimde uygulanan teknolojinin bir başka noktada kullanılabilmesi için yeniden ithal edilmek durumunda kalmayıp ülke içinde yeniden üretilip yayılmaya başlamasıdır. Üçüncü ve daha derinden bir teknoloji girişi sürecinin tamamlanması için ise bu ithal edilen teknolojiye katkı yapacak bir aşamaya ulaşılması alınabilir. Bu tanımlamaya bağlı olarak incelenecek sürecin yaygınlığı, katılan aktörleri ve süresi değişecektir.

Teknoloji aktarımı konusundaki kavramlaştırmayı tamamlamak için iki önerme daha eklemek gerekecektir. Bunlardan birincisi, bir ülkeye giren teknolojinin denetiminin bir iktidar sorunu olması ile yakından ilişkilidir. Bir ülkeye teknoloji girişi değişik güç gruplarının çatışması ile gerçekleşmekte, ne düzeyde ve ne biçimde gireceği bu çatışmalar ve dirençlerle belirlenmektedir. Teknolojinin girişi çoğu kez toplumdaki varolan güç yapısını yeniden üretecek biçimde gerçekleşmektedir. İkincisi ise teknolojinin üretime uygulanmasının hangi örgütsel yapı ya da toplum kesimlerince yapılacağı, teknoloji akım sürecinin biçimini, süresini ve bu süreç üzerinde devletin ne tür bir denetim kurabileceğini belirlemesidir.²

Bu genel çerçeve içinde 19. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı İmparatorluğu'na teknoloji girişini ve bu süreç üzerinde Umur-u Nâfıa Programlarının etkilerini inceleyelim.

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NA TEKNOLOJİ GİRİŞİNDE KESİMLERARASI FARKLILIKLAR

Bu kavramsal çerçevenin geçerliğini, Osmanlı İmparatorluğu'nda, değişik kesimlerde, 19. yüzyılda, teknoloji girişinin nasıl gerçekleştiğini inceleyerek sınayabiliriz. İktidar sorunuyla ilişkileri bakımından, teknolojiyi kullanan örgütlerin ya da toplum kesimlerinin niteliği açısından ve nihayet ithal edilen teknolojinin kimin elinde gelişmiş olduğu açısından bu kesimler şöyle farklılaştırılabilir; a) Tarımsal üretim, b) Sanayi üretimi, c) Haberleşme, d) Karayolu ulaşımı, e) Demiryolu ulaşımı, f) Denizyolu ulaşımı, g) Kentsel altyapı hizmetleri. Bu yazıda son iki grup dışındakiler ele alınacaktır.

Tarımsal Üretim Teknolojisindeki Gelişmeler

Tarımsal üretimde yüzyılın ortalarında başlayan teknoloji girişi özellikle yüzyılın son yıllarına doğru hızlanmaya başlamıştır. Bu değişme birbirinden oldukça farklı süreçlerin sonuçlarının üst üste gelmesiyle ortaya çıkmıştır. Bu farklı giriş süreçleri ve bunları belirleyen aktörler; a) Avrupa sermayesi, b) İmparatorluğun küçülmesi sırasında ortaya çıkan büyük miktarlardaki nüfus yer değiştirmeleri ve göçler, c) Devletin değişen imar (kalkınma) anlayışı sonucunda ortaya çıkan tarımı geliştirme çabaları, d) yerli ve yabancı ticaret sermayesinin etkileri, biçiminde gruplandırılabilir.

Avrupa sermayesinin girişimlerinden başlayalım. Avrupa'da sanayi devriminin gelişmesiyle birlikte Avrupa sanayiinin artan hammadde gereksinimleri Avrupa sermayesinin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki tarımsal üretim ve tarımsal hammadde üretimine olan ilgisi- ni artırdı. Ancak bu ilgi, 1850'li yıllarda Avrupa'da sermaye birikimi kapital ihraç aşamasına ulaşınca kadar, sözü edilen bu ürünlerin dış ticaretini yönlendirmenin ötesine geçmedi. Avrupa, kapital ihracı aşı-

masına gelince, demiryolları yatırımlarıyla birlikte özellikle demiryolu hatlarının etrafındaki tarımsal üretimin geliştirilmesiyle ilgilenmeye başladı. 1860'lı yıllardaki Amerikan iç savaşının yarattığı Avrupa'daki pamuk açığı, bu ilginin artmasına yardımcı oldu. Bu gayretlerin yoğunlaştığı yerler Ege ve Çukurova Bölgesi'ydi. Bu kampanya sırasında üreticilere pamuk tohumu dağıtıldı. Manchester ve Lancashire pamuk fabrikatörleri ve tüccarları, kurdukları şirketlerin satın aldıkları çiftliklerde Amerikan pamuğunu yetiştirmeye başladılar. Bu üretim hem deneysel hem de büyük ölçekli üretim amaçlıydı. Elde edilen bu sonuçlar düzenlenen kurslarla diğer üreticilere yayılıyordu. Bu çabalar ve yüksek fiyatlar sonucu Ege Bölgesi'nde üretim hızla arttı. Ama Amerikan İç Savaşı sonrasında dış ilgi azalıp fiyatlar düşünce pamuk üretimi hızla geriledi. Bu ilk önemli tarımsal teknoloji girişi denemesi başarıya ulaşamadı. Bu kampanyada tanıtılmaya çalışılan üstün nitelikli Amerikan pamuğu yaygınlaşamadı. Büyük ölçüde yerli pamuk ekilmeye devam etti. Bunda teknik nedenler etkili oldu. Amerikan pamuğu yerli pamuğa göre daha derine dikilmek istiyordu ve ekimin nisan başlarında yapılması gerekiyordu. Oysa köylü onu da yerli tohumu ektiği haziran başlarında ekiyordu. Bu nedenle tam verim sağlanamıyordu.³ Yabancı sermayenin tarımsal üretimle ilgisi sadece bu konjonktürel nedenle sınırlı değildi.

Batı'nın sermaye ihracının daha verimli hale gelebilmesi için de Osmanlı İmparatorluğu'nda tarımsal üretimin artırılması gerekiyordu. Bu daha köklü yapısal bir bağ oluşturuyordu. Bu konuda yabancı sermayenin iki farklı proje oluşturduğu görülmektedir. Bunlardan birincisi, 1860'lı yıllardan sonra İzmir'deki İngiliz sermayesi örneğinde olduğu gibi büyük toprak alımlarına giderek kapitalist çiftlikler kurmaya çalışmasıydı. Bu projenin emek sorunu çözülemediği için başarılı olmadığı anlaşılmaktadır. Bu çiftliklerin bir kısmı geri satılmış, bir kısmı da geleneksel yarıcılık yoluyla işletilmek zorunda kalmıştır. Diğer bir kısmı ise anonim şirketler eliyle tarımsal üretimi, bunu birinci aşı-

mada değerlendiren sanayiye ve bunun ihracatının örgütlenmesini içeren dikey olarak bütünleşmiş faaliyet alanları haline gelmişlerdir. Bu üçüncü türdeki girişimler dışındakiler yeni teknoloji girişine kaynaklık etmemiştir denilebilir. Bu türdeki kapitalist çiftçilik yapılan alanlarda yetiştirilen ürünler incir üzüm vb. genellikle makineli tarımı gerektirmeyen alanlar olduğu için makineli tarımın gelişmesi için başka süreçlerin işlenmesini ve 19. yüzyılın son çeyreğini beklemek gerekecektir.⁴

Yabancı sermayenin ikinci projesi, Osmanlı İmparatorluğu dışından getireceği nüfusu demiryolu çevresine kolonize etmek olmuştur. Buraya yerleşen nüfus hem kıt olan işgücünü sağlayacak hem de teknoloji getirecektir. Oysa Osmanlı İmparatorluğu doğrudan kendi egemenliğini tehdit eder gördüğü bu projeye direnecek, uygulanmasına olanak vermeyecektir.⁵ Yabancı sermayenin yeni teknoloji getirmeyi de içerecek projelerinin yüklü olduğu iktidar sorunları onun teknoloji getirmekte etkili bir kanal olmasını engellemiştir.

1880'li yıllarda yabancı sermayenin tarım alanında teknoloji getirmeyi sağlayabilecek yeni projeleri ortaya çıkmaktadır. Bunlardan birincisi 1850'li yıllarda Avrupa'dan yapılan sermaye ihracı ile ilgilidir. Osmanlı İmparatorluğu'nun borçlarını ödeyemez hale gelmesinden sonra kurulan borçlar idaresi kendi denetimine verilen tarımla ilgili gelirleri artırabilmek için bu alanların geliştirilmesiyle ilgileniyordu. Bu yöndeki gelişmelerden biri ipekböcekçiliğinin geliştirilmesi oldu.⁶ İkincisi ise 1880'lerden sonra Avrupa'da İngiltere dışındaki ülkelerin de sanayileşmelerini tamamlaması üzerine kendi aralarında yarışmanın başlamasıyla ilişkilidir. Yeni güçlenen Alman sermayesi Bağdat Demiryolu projesi paralelinde tarımla da ilgilenmeye başlıyordu. Almanların da demiryolu güzergâhındaki kolonizasyon önerileri İngilizlerinki gibi Osmanlıların direnciyle karşılaşılıyordu. İngilizlerin pamuk yetiştirmekteki ilgileri azalmışken Almanlarınki artmıştı. Dresden merkezli Alman Levant Pamuk Şirketi Adana'da kurduğu merkezden pamuk üre-

4 Orhan Kurmuş, *a.g.e.*, s.99-112.

5 Tevfik Çavdar, *Osmanlıların Yarı Sömürge Oluşu*, Ant Yayınları, İstanbul, 1970, s.45-49.

6 Türkiye I. İpek Böcekçiliği Kongresi, 23-25 Mart 1957.

timini, kredi vererek üretimi satın alarak ticari kanaldan destekleniyordu. Pamuğun geliştirilmesi için 1891 yılında getirilen Amerikan pamuk tohumlarının yerli pamukla melezlemesinden “iane” denilen bir pamuk türü geliyordu.⁷ Ama Ege’de kurulan Alman Bağcılık Şirketi 1895’te filokseranın Ege bağlarına yayılmasına neden olacaktı. Bağdat Demiryolları’nı yapan şirket 1910 yılından itibaren demiryolu güzergâhında “Ekert” marka pullukların benimsetilmesi için çalışmalar yapmıştı.⁸

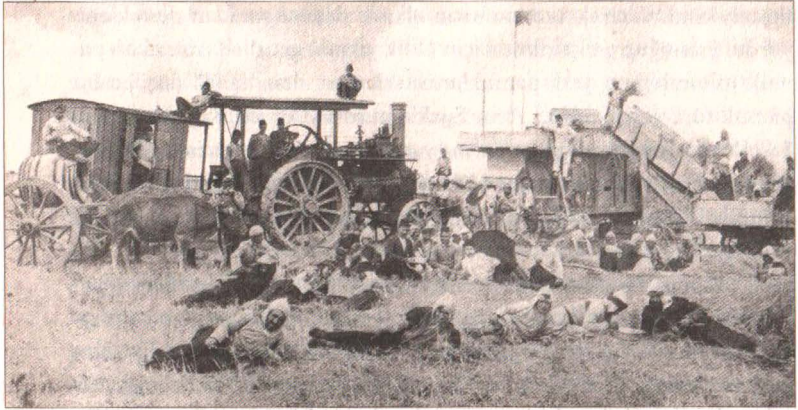
Tarım alanında özellikle küçük üretimde yeni teknolojilerin yayılmasında en önemli süreç çoğu kez savaşlara bağlı olarak ortaya çıkan zorunlu nüfus yer değiştirmeleri oldu. 1830’lu yıllarda İbrahim Paşa’nın Adana Ovası’na Mısır’dan, Suriye’den getirdiği fellahlarla beraber Anadolu’ya yeni bir tarım teknolojisi de girmiş oluyordu. Bu yolla Adana Ovası’na Nawra tipi dolapla sulama girdi. Ayrıca yerli pamuğa göre uzun elyafli Mısır pamuğunun girişi de bu kanalla oldu.⁹ Bundan da önemlisi 1877 Osmanlı-Rus Savaşı’ndan sonra Balkan Türkleri’nin, Tatar ve Çerkezlerin büyük kitleler halinde Anadolu’ya yerleştirilmeleri Anadolu’ya göre gelişmiş tarım teknolojisinin girmesini sağladı.¹⁰ Bunun iki önemli getirisi oldu. Bunlardan birincisi atla çekilen demir pulluğun girmesiydi. Pulluk toprağı sabana göre daha derinden işliyor, toprağı çizmek yerine yana devirerek altüst ediyordu ve verimi artırıyordu. Böylece, göçmenler yerleştirdikleri, Eskişehir, Aydın, Balıkesir ve Adana’ya yeni bir toprak işleme tekniğı getirdiler. Getirdikleri ikinci yenilik dört tekerlekli göçmen arabalarıydı. Anadolu’da devenin arabayı ekonomik olarak dışlamasından sonra kırsal kesimde kısa mesafeli taşımalarda kullanılan kağıdı dışında araba kalma-

7 Wyndham Dunstan, *Report On Agriculture in Asia Minor With Special Reference to Cotton Cultivation*, Printed For His Majesty’s Stationary Office, London, 1908.

8 Faik, “Türkiye’de Ziraat Makineciliğinin Tarihçesi”, *Ziraat Gazetesi*, cilt 5, no.8, Ağustos 1934, s.235-237.

9 Esat Ahmet Bozkaya, *Anadolu’nun Pamuk-Çeltik-Mısır-Fındık-Afyon ve Bağcılık Bölgelerinde Kullanılan Ziraat Alet ve Düzenleri Üzerinde Araştırmalar*, Yüksek Ziraat Enstitüsü, Ankara, 1936, s.3.

10 Kemal H. Karpat, *Ottoman Population 1834-1914*, The University of Wisconsin Press, 1985, s.60-86.



1910'lu yıllarda makineleşmenin yaşandığı Çukurova'da bir çiftlikteki harman makinesi.

mıştı. Dört parmak tekerleği olan arabalar Anadolu kırsal kesimine bu dönem sonrasında yeniden girmeye başlayacaktı. Bağdat Demiryolu yapımından sonra bu güzergâh üzerindeki tarımsal üretimin hızla artışıyla Eskişehir, Ankara, Konya üçgeni üzerine yerleşmiş bu göçmen grupların getirmiş olduğu teknolojinin de etkisi vardır.

Üçüncü süreç devletin işlevlerindeki değişimle ilgilidir. Devlet ülkenin kalkınmasına ilişkin işlevler yüklenmeye başlamıştır. İmar (kalkınma) anlayışı, sultanın mülkünün şenlendirilmesinden memleketin mülken ve milleten kalkındırılması anlayışına dönüşmüştür. Bu anlayış değişikliği devletin örgütlenmesine de yansımıştır. İlk kez 1846 yılında bir Ziraat Nezareti kuruldu. Aynı yıl içinde Ticaret ve Ziraat Nezareti adıyla birleştirildi. 1850 yılında da Nezaret'in adı Ticaret ve Umur-u Nâfia'ya çevrilerek ziraat konusundaki işlevleri geri plana itildi. Ziraat konusuna devletin verdiği önemin yeniden artışının bir göstergesi olarak 1894 yılında Ticaret ve Nâfia Nezareti'nden bağımsız ayrı bir Orman Maadin ve Ziraat Nezareti'nin kurulmasını alabiliriz.¹¹

11 *Türk Ziraat Tarihine Bir Bakış*, Birinci Köy ve Ziraat Kongresi Yayını, İstanbul, 1938.

Devletin yeni teknolojinin girişindeki katkısı daha çok tarım teknolojisine ilişkin eğitimin örgütlenmesi düzeyinde olmuştur denilebilir. Türkiye'de ilk ziraat mektebi Reşit Paşa'nın Fransa'nın Grignon Tarım Okulu'nu örnek alarak İstanbul'da 1848'de kurdurduğu okuldur. Ancak iki yıl açık kalabilmiştir. İkinci girişim 1881'de Edirne'de açılan, üç yıl açık kalan okuldur. Üçüncü ve ilk kısa ömürlü olmayan girişim ise 1889'da Selanik'te açılan mekteptir. 110 yılında bu okul geliştirilerek Ziraat Mekteb-i Âlisi'ne çevrilir. İlk yüksek okul kurma girişimi 1892'de kurulan Halkalı Ziraat ve Baytar Mekteb-i Âlisi'dir. Bunun Baytarlık kısmı ayrılarak 1895 yılında İstanbul'da Mülkiye Baytar Mektebi adıyla açılmıştır. 1911 yılında çıkartılan Tedrisat-ı Ziraie Nizamnamesi'nden Osmanlı'nın üç kademeli bir tarımsal eğitim sistemi kurmaya çalıştıkları anlaşılmaktadır. En üstte yüksek okullar bulunmaktadır. 1912 yılında, Halkalı ve Selanik'teki yüksek okulların yanı sıra Bağdat'ta da bir sıcak iklimler Ziraat Mekteb-i Âlisi bulunuyordu. İkinci kademe olarak Ziraat Ameliyat Mektepleri kuruluyordu. Daha çok çiftlik kâhyası yetiştirmeyi amaçlıyordu. Bursa'da 1891 yılında açılan mektebin yanına 1912 yılına kadar Adana ve Ankara'da kurulan okullar da eklenmişti. Üçüncü kademeyi ise Çiftlik ve Amele Ziraat Mektepleri oluşturunuyordu. Bunlar; küçük çiftçi, ortakçı ve tarım işçisi yetiştirmeye yönelmişti. 1912 yılında Halep, Sivas, Erzurum, Serez, Üsküp ve Manastır'da birer çiftlik mektebi, Muş'ta ise Köy Çiftlik Mektebi vardı. Bu genel sistemin dışında bazı özel alanlar için uzmanlaşmış okullar açılmıştı. 1894'te Bursa'da açılan Harir Darüttalimi'nden sonra 1912 yılına kadar Amasya, Beyrut, Antakya, Gümüşhane ipekçilik okulları eklenmişti. İzmir'de Seydiköy'de Bağcılık, Bahçevanlık ve Maiyat-ı Mutehammure Mektepleri kurulmuştu. Trabzon ve Halep'te sütçülük okulları açılmıştı. 1914 yılında Halkalı'da bir çiftlik Makinist Mektebi açıldı. Geliştirilmeye çalışılan bu sistem büyük ölçüde Fransa modelini izliyordu.¹²

12 İlhan Tekeli, Selim İlkin, "Devletçilik Dönemi Tarım Politikaları", Şevket Pamuk, Zafer Toprak (derleyenler), *Türkiye'de Tarımsal Yapılar 1923-2000*, Yurt Yayınları/Türk Sosyal Bilimler Derneği, Ankara, 1988, s.42-43.

Devletin bu eğitim kuruluşlarını geliştirme gayretleri, araştırma istasyonları ve deneme tarlaları vb. sistemlerle yeterince desteklenmediği için, doğrudan tarladaki üretim teknolojisini geliştirmekte sınırlı sonuç veriyordu. Etkisi sistem içinde bu konudaki bilgileri artırarak teknolojinin girişine ilişkin ilk kademelerdeki politika kararlarını etkileme düzeyinde oluyordu. Yüzyılın sonunda eğitim konusundaki bu gelişmelerin dışında sınırlı da olsa devletin bazı girişimleri görülmüyordu. 1875 yılından itibaren bağcılık alanlarına filokseranın girişinden sonra Amerikan asma çubuğunun yaygınlaşmasına çalışıldı. 1840'lı yıllarda Feshane Fabrikası ve İslimye Fabrikası için İspanya'dan konyunlar getirtilerek Balkanlar'da masrafları hazineden karşılanarak yetiştirilmiştir.¹³ Hayvancılığı geliştirmek için 1896'da Ceyhan'da Mercimek Harası kuruldu. Bunu II. Meşrutiyet döneminde Çifteler Harası'nın kurulmaya başlaması izlediyse de bu girişim savaş dolayısıyla sonuçlanmadı. Sığır vebasının yaygınlaşması üzerine 1901'de Ziraat Nezareti'ne bağlı olarak Bakterioloji Hâne-i Baytarisi kuruldu. 1902 yılından itibaren sığır vebası serumu üretmeye başladı. Az sayıda kurulmuş olan deneme tarlalarından biri olan Adana Numune Tarlası Müdürü Emin Zihni Bey, 1903 yılında Adana Sanayi Mektebi'ne yaptırdığı pullukları ve 1908 yılında Belçika'dan getirdiği "Mellote" marka pullukları yaygınlaştırmaya çalışıyordu. Birinci Dünya Savaşı sırasında Harbiye Nezareti Levazım İdaresi tarafından Almanya'dan Hanomak, Stok motörlü pullukları getirilmiş; bunlar Çumra ve Trakya bölgesindeki ziraat taburlarında kullanılmıştır.¹⁴

Yeni teknoloji girişinde 19. yüzyılın son çeyreğinden sonra etkili olan bir başka kanal büyük çiftlikler ve ticaret yolu oldu. Bu yolla ziraat alet ve makineleriyle yapılan tarıma geçişin ilk izleri 1875'lere kadar geriye gitmektedir. Edirne ve Aydın vilayetlerinde Müslüman olmayan Osmanlılara ait büyük çiftliklerde Fransızların Bajak ve Braban tipi pullukları kullanılmaya başlanmıştı. Bir çift öküzle çekilebilen

13 Adnan Giz, "İslimye Çuha Fabrikası", *İstanbul Sanayi Odası Dergisi*, yıl 3, sayı 27, 15 Mayıs 1968, s.15-16.

14 İlhan Tekeli, Selim İlkin, *a.g.m.*, s.65, 74; Esat Ahmet Bozkaya, *a.g.e.*, s.12.



1910'lu yıllarda Halkalı Ziraat ve Baytar Mektebi Âlisi'nde "eski usulle harman ameliyesi".

hafif demir pulluklardan Amerikan üretimi olan "Oliver" ve "Sıra-göz" pullukları 1892'den itibaren İzmir yoluyla, Aydın, Manisa, Çanakkale, Afyonkarahisar, Uşak ve Konya'da oldukça yayılmıştır. Bir süre sonra da bu pullukların yerli olarak üretilmeye başlandığı görülmektedir. Hafif demir pulluklar 1902'de İzmir'de, 1908'de Akşehir'de üretilmeye başlamıştır. Birinci Dünya Savaşı başladığında Anadolu'da 17.500 pulluğun kullanılmakta olduğu tahmin edilmektedir.

Yeni teknolojilerin girişinin hiç olmazsa belli yörelerde geleneksel teknolojilerin gelişmesine yardımcı olduğu konusunda da ipuçları vardır. Pulluğun girişinin sabanlarda bazı değişikliklere sebep olduğu anlaşılmaktadır. Trakya, Silivri, Çorlu ve Lüleburgaz havalisinde 4-6 çift öküzle çekilen ağaçtan yapılmış karasaban ile pulluk arasında bir tür ağaç pulluk kullanılmıştır. Samsun ve Çorum yöresinde de "Canik Sabanı" denilen özel bir türün kullanıldığı anlaşılmaktadır. Sabana boynuz şeklinde bir bıçak ve toprağı çevirmek için geniş bir tahta parçası eklenerek geliştirilen Canik Sabanı toprağı çizmekten çok yana devirerek pulluk özelliği kazanmıştır. 1890'lı yıllarda Adana'da Musa



1920'li yıllarda Servet-i Fünun'da kamyon ve otomobillerle birlikte traktör ve ziraat aletlerinin ilanı.

adlı bir çiftçinin Tarakçı adında bir ustaya yaptırdığı üç-demirli kültivatör zaman içinde geliştirilerek yaygınlaşmıştır.

Lokomobillerle çekilen ilk buharlı pulluk 1885'te, Adana Valisi Abidin Paşa tarafından kendisinin Adana ve Silifke'deki çiftliklerinde kullanılmak üzere getirtilmiştir. Birinci Dünya Savaşı başladığı yıl Türkiye'nin sınırları içinde 35 tek 25 çift buharlı pulluk bulunuyordu. Bunların büyük çoğunluğu Adana'daki büyük çiftliklerdeydi.

İlk orak makinesi Silivri-Çorlu arasındaki Balaban çiftliklerine girmiştir. Daha çok Amerikan makineleri Plano, Conson, Walterwood, Massey-Harris, Mac Cormick'ler girmiştir. Aydın, Trakya, Bursa, Balıkesir, Konya,

Adana'da bulunan orak makineleri sayısı Birinci Dünya Savaşı arifesinde 11.000'e ulaşmıştı. Bu makinelerin içinde biçer-bağlarların sayısı 500'ü geçmiyordu, bunlar da Trakya ve Ege'de toplanmıştı.

Harman makineleri olan batöz ilk olarak Trakya'daki bir Türk çiftçi tarafından 1879'da getirilmişti. Türkiye'de sert buğday hakim olduğundan Amerikan Kaiser batözleri tutulmamış, daha çok İskoç batözleri yayılmıştır. Batözlerin hareket gücü lokomobillerden sağlanıyordu. 1914'te bugünkü Türkiye sınırları içinde 367 batöz bulunuyordu. Çoğunlukla Trakya, Ege ve Adana'da yoğunlaşmıştı.

Diğer makinelerin sayısı azdı. Trakya, Aydın ve Afyon'da 250 kadar çayır biçme makinesi vardı. Triyör ve Mibzer gibi tarım aletleri sadece tarım okullarında ve deneme tarlalarında bulunuyordu. Benzinle çalışan traktörler yeni girmeye başlamıştı. İlk traktörü 1907'de Adana Belediye Reisi İbrahim Rasih Efendi getirterek numune tarlası-

na hediye etmişti. 1911'de Aydın Vilayeti'nde bir Rum çiftçi, 1912'de Adana Mebusu Hacı Beyzade Kadri Bey birer traktör getirtmişlerdi.¹⁵

Sanayi Kesiminde Teknolojik Gelişmeler

Sanayi alanında da yeni teknolojilerin girişi, tarımsal üretim alanında olduğu gibi, 19. yüzyılın ikinci yarısında başlayarak yüzyıl sonuna doğru gittikçe hızlanan bir tempo göstermektedir. Ama bu teknolojiyi kullanacak nihai üretim birimlerinin niteliğindeki ve giriş kanallarındaki farklılıklar sanayi teknolojisinin girişinde değişik özellikler çıkar-maktadır. Bu alanda birbirinden farklı dört kanalın varlığı görülmektedir. Bu kanallardan birincisi devletin girişimleridir. Bu kanal çoğunlukla ordunun ve sarayın gereksinmelerini karşılamak için harekete geçirilmiştir. İkinci kanal ise daha çok dış pazara açılan tarımsal üretimin birinci kademe değerlendirilmesini sağlayan küçük ölçekli sanayilerdir. Genellikle Levanten ve Müslüman olmayan Osmanlı tebaası tarafından kurulmuştur. Üçüncüsü ise daha çok yüzyılın sonunda ortaya çıkan geleneksel ev üretiminin ve küçük üreticiliğin ticaret sermayesi tarafından yeniden örgütlenmesi sırasında, bu sürece yardımcı olacak sanayilerin kurulmasıdır. Genellikle ticaret sermayesi tarafından geliştirilmiştir. Dördüncü kanal olarak ortaya çıkan sanayileşmenin doğurduğu makine tamiri ve yapımı sanayiinin ortaya çıkışı ve gelişimidir. Bu alanın gelişimi sermayeden çok bu konudaki bilgi ve hüner birikiminin sonucu olmuştur. Bu dört kanaldaki gelişmeleri görelim.

Batı'daki sanayi devrimi gerçekleşirken bu devrim içinde buhar makinesinin bulunuşu ve üretim sürecine uygulanarak gerekli mihaniki gücü sağlamasının en önemli aşamalarından biri olduğunu biliyoruz. Bunun yanı sıra buhar gücünün kullanılması öncesinde de su gücüyle, rüzgâr gücüyle çalışan makinelerdeki gelişimin bu aşamayı sağladığı, böyle bir gelişim olmadan hem buhar makinesinin gelişmesinin hem de doğrudan üretime uygulanmasının gerçekleşmesinin zorluğu bilinmektedir. Bu iki oluşum 60-70 yılda sanayi devriminin olgunlaşmasını sağ-

15 İlhan Tekeli, Selim İlkin, *a.g.m.*, s.82, 83; Esat Ahmet Bozkaya, *a.g.e.*, s.12.

lamıştır. Osmanlılara sanayi alanındaki teknoloji girişini de buhar makinesi öncesi ve sonrasına ayırarak incelemekte yarar vardır.¹⁶

İngiltere’de buhar makinelerinin sanayide kullanılmasının yaygınlaşması 1820’lerde olmuştur. Osmanlıların ilk buhar makineleriyle tanışması da devletin daha çok askeri amaçlı üretimi kanalıyla gerçekleşmiştir. Osmanlılar “Buğ gemisi” adıyla ilk buharlı gemiyi 1828 yılında ithal etmişler, bunun için kaptan ve denizci eğitimine geçmişlerdir. 1831-1840 arasında buhar enerjisinden İstanbul’daki askeri tesisler olan tersane, tophane, tüfenkhanelerde yararlanılmaya başlanmıştır. 1831’de Tersane-i Âmire’ye üç buharlı makine getirilmiştir. 1832’de Tüfenghane-i Âmire’de Ermeni Bağdasar buharla dönen bir çark yapmış ve İstanbul’da buharlı çark yapma tekeli ona verilmiştir.¹⁷ Bundan sonra buhar gücü İmparatorluğun diğer kesimlerindeki sivil fabrikalarda da üretime girmeye başlanmış, 1850-1857 yılları arasında İstanbul’da kurulan değirmenlerde buhar gücünden yararlanılmıştır. Buhar makinelerinin yaygınlaşmaya başlaması üzerine 1863 yılında “sabit vapur makinelerine dair nizamname” çıkarılmıştı. Aynı yıl İstanbul’da açılan Sergi-i Osmanî’de Avrupa’dan getirilen buharla işleyen makineler sergilenmişti.¹⁸

Osmanlı İmparatorluğu’na sanayi teknolojisinin ithalini buhar makineleri ekseninde ele aldığımızda, bu teknolojinin tamamen ithal edildiği, Osmanlıların bu süreçte pasif kaldıkları sonucuna ulaşırız. Oysa, sanayi devriminin buhar gücü öncesindeki dönemine eğildiğinde daha farklı yorumlarla karşılaşabiliriz. 19. yüzyılın 1830’lara kadar geçen döneminde de Osmanlılar bazı sanayiler kurmuşlardır. III. Selim ordudaki modernleştirme çabalarının bir parçası olarak Yeşilköy’de Avrupa baruthaneleri ayarında barut imal ettirmek istemiştir. Bunun için bir Fransız uzmana yaptırılan atla döndürülen çark ba-

16 E. J. Hobsbawm, *Sanayi ve İmparatorluk*, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara, 1987, Herbert Heaton, *Economic History of Europe*, Harper & Row, New York, 1965, s.480-513.

17 Yavuz Cezar, “19. Yüzyılda Osmanlı Devleti’nde Yeni Teknoloji Uygulama ve Sınai Tesis Kurma Çabalarından Örnekler”, *Dünya ve Bugün*, no.1, Mart 1991, s.164.

18 Adnan Giz, “Türkiye’de İlk Buhar Makineleri”, *İstanbul Sanayi Odası Dergisi*, yıl 5, sayı 57, 15 Kasım 1970, s.7.

şarılı olmamış ve kırılmıştır. Bunun tamir edilmesi için bir usta arandığında, sarraflık, saatçilik, değirmencilik, çulhacılık vb. işler yaparak sadece Osmanlı pratiği içinde kendisini yetiştirmiş Arakel Dadyan bulundu. Bu çarkı onaran ve yeni bir çark yapan Dadyan Efendi birden önem kazanmıştır. Sultan Küçükçekmece yakınında bulunan Azadlı Baruthanesi'nde su ile dönen bir çark yapmasını istemiştir. Bu çarkı giderek yerinde gören Sultan Selim 1795 yılında Arakel Dadyan'ı Barutçubaşı yapmıştır. 1797 yılında Gelibolu ve Selanik'teki baruthanelerin makineleri de İstanbul'a taşınarak burası barut imalinde tek merkez haline getirilmiştir. Arakel Dadyan döneminde bu baruthanelerin aynı zamanda değişik türde makinelerin yapıldığı birer atelye haline geldiği anlaşılmaktadır. Tüm barut yapımını makineleştiren bir sistem geliştirilmiştir. Ayrıca gemiler için su tulumbası, gemileri kaplamak için bakır levha yapan bir hadde, çuha dokumak için tezgâhlar ve bir hizar makinesi yapılmıştır.¹⁹ Arakel Dadyan hakkındaki bu bilgiler Osmanlı İmparatorluğu'nda yerli bir ustanın sanayi için makineler üretebildiği ve buharlı makine teknolojisinin girişinin, belli bir ölçüde de olsa daha önceki bir birikimle sürekliliğinin kurulabileceğini düşündürmektedir.

Buhar öncesi sanayi gelişmeleri salt baruthanelerde olanlar değildi. Bol su kaynakları olan Beykoz'da bazı fabrikalar kurulmuştu. 1805 yılında Sultan Selim'in iradesiyle kâğıt ve çuha fabrikası kurulmuştu. Eski bir sarayda kurulmuş olan kâğıt fabrikasının müdürlüğünü 1820-1822 yılları arasında Arakel Dadyan'ın oğlu Ohannes Dadyan yapıyordu. 1836 yılında da Miss Pardoe kâğıt ve çuha fabrikalarının çalıştığını söylüyordu. 1812 yılında burada bulunan bir debbağhane alınarak "Tabakhâne-i Klevhâne-i Âmire" adıyla orduya devredildi. 1816 yılında burası Beykoz Teçhizat-ı Askeriye Fabrikası haline geldi.²⁰ Bu fabri-

19 Muzaffer Erdoğan, "Arşiv Vesikalarına Göre İstanbul Baruthaneleri", *İstanbul Enstitüsü Dergisi*, no.2, İstanbul, 1956, s.130; Kevork Pamukciyan, "Dadyan veya Dad (Arakel Amira)", *İstanbul Ansiklopedisi*, s.4188.

20 Kevork Pamukciyan, "Dadyan Ohannes Bey", *İstanbul Ansiklopedisi*, s.4194; Onder Küçükerman, *Geleneksel Türk Dericilik Sanayi ve Beykoz Fabrikası*, Sümerbank, İstanbul, 1988, s.14.

kaların makinelerinin ne kadarının dışarıdan geldiğini, ne kadarının İstanbul'da yapıldığını bilmiyoruz.

Osmanlıların buhar öncesi sanayi kuruluşlarında bir ikinci dalganın II. Mahmut döneminde Yeniçeriliğin kaldırılması ve fes giyilmesine başlanması üzerine ortaya çıktığı görülmektedir.

1827 yılında Eyüp'te bir iplik fabrikası açıldı. Aynı yıl üniforma, ayakkabı vb. eşyayı üretecek olan "Dikimhâne-i Âmire" kurulmuştur. Bu üniformaların yapılacağı kumaşların üretimi için de Üsküdar ve İzmir'de kumaş fabrikaları açılmıştır. 1834 yılında Kasımpaşa Tersanesi yakınında buharla çalışan bir bakır çekme fabrikası, 1835 yılında yine Tersane yakınında bir dökümhane ve testere değirmeni (buharlı kereste fabrikası), aynı yıl (1835) İzmir'de bir Feshane kurulur. 1830'lu yılların ilk yarısında Tophane ve Dolmabahçe yakınındaki Tüfenkhane yeniden düzenlenerek buharlı enerji kullanmaya başlar.²¹ 1835 yılında Ayasofya semtinde bir Feshane açılmış, üç yıl sonra Defterdar'daki Hibetullah Sultan Sarayı'na nakledilmiştir. 1836 yılında Balkan Dağları'nın güneyinde İslimye'de yün iplik ve dokuma fabrikası kurulur.²²

Bu dönemde Arakel Dadyan'ın oğullarından özellikle Ohannes Dadyan'ın buharlı makineye geçişte etkili olduğu anlaşılmaktadır. İstanbul'da Ermeni cemaat okulları içinde yetişen Ohannes 1813'te Baruthane'de çalışarak makineler hakkındaki bilgisini geliştirmiştir. 1820-1822 yıllarında Beykoz kâğıt ve 1826-1829 yılları arasında Eyüp'teki dokuma fabrikalarının müdürlüğünü yapmıştır. 1827 yılında ise İplikhane ve Tüfenkhane için birer makine yaptığı anlaşılmaktadır. 1835 yılında Fransa ve İngiltere'ye giderek orada incelemelerde bulunmuştur.²³ Bu yıllar sonrasında yapılan fabrikalarda buharlı makinelerin kullanılması artmaya başlamıştır.

21 Önder Küçükerman, *Feshane Defterdar Fabrikası*, Sümerbank, İstanbul, 1988, s.23; Edward C. Clark (çev. Yavuz Cezar), "Osmanlı Sanayi Devrimi", *Belgelerde Türk Tarihi Dergisi*, cilt XIV, sayı 82-83-84, s.17; Wolfgang Müller-Wiener, "İstanbul'da Erken Dönem Endüstri Yapıları", *Arkitekt*, sayı 6, 1991, s.24.

22 Önder Küçükerman, *a.g.e.*, s.167, Edward C. Clark, *a.g.m.*, s.17.

23 Kevork Pamukciyan, *a.g.m.*, s.4195.

1841'de inşasına başlanan Selviburnu'ndaki tabakhanenin makineleri Baruthane'de hazırlanmıştır. 1842'de Barutçubaşılığına getirilen Ohannes Dadyan aynı yıl Fransa ve İngiltere'ye gider ve İzmit'teki çuha fabrikasının kurulması ve Beykoz Tabakhanesi'nin geliştirilmesi sorumluluğunu yüklenir. 1842'de Beykoz Fabrikası'na 40 beygirlik bir buhar makinesi, iki buhar kazanı, iki taşdeğirmen ve 70 deri kuyusu ilave edilir.²⁴ 1843'te devlet, İzmit'te bir çuha fabrikası kurar. Bu fabrikanın yapımına nezaret eden Ohannes ve Boğos Dadyan bu arada Hereke'yi beğenerek burada ipekli ve pamuklu dokuma tezgâhlarının bulunduğu bir fabrikayı kendi hesaplarına kurarlarsa da 1845'te Sultan'a devrederler; fabrika sarayların döşemelik ve kumaş gereksinmesini karşılamak için üretim yapar.²⁵ 1842 yılında İslimye Çuha Fabrikası'nın makineleri Fransa'dan getirilen yenileriyle değiştirilir. 1843 yılında Feshane Fabrikası'na getirilen Belçikalı uzmanların yönetiminde kumaş üretimine başlanır. 1847 yılında Sultan Abdülmecid'in iradesiyle Defterdar'daki Feshane Fabrikası'nın makineleri buharlı hale getirilir. 1843'te Darphane-i Hümayun'a buharla çalışan para basma makineleri getirilir. 1844'te Beşiktaş'ta bir dökümhane kurulur. Topthane Nazırı Ahmet Fethi Paşa'ya Beykoz'da çini ve cam fabrikası kurulur. İstanbul dışında da gelişmeler olmaktadır. 1842'den beri bir devlet fabrikası Balıkesir'de çuha üretmektedir. 1844'te İzmir'de bir kâğıt fabrikası kurulur. 1840'lı yılların başında Samoka'daki top gülesini dökümhanesi geliştirilir. Bağdat'ta yeni bir baruthane kurulur, 1840'lı yılların sonuna doğru Tokat'ta demir üretim tesislerine önemli harcamalar yapılır.²⁶

Tanzimat sonrasının sanayi kurma çabalarının en iddialı girişimi Zeytinburnu Fabrikası'dır. Bu fabrikalar kompleksinin getirilecek yabancı mühendisleri ve işçileri, fabrikaya bağlı olarak kurulan sanayi mektebiyle Osmanlı sanayileşmesinin bir tür odağı olması amaçlan-

²⁴ Önder Küçükerman, *Bir önce a.g.e.*, s.150.

²⁵ Önder Küçükerman, *Anadolu'nun Geleneksel Halı ve Dokuma Sanatı İçinde Hereke Fabrikası*, Sümerbank, İstanbul, 1987, s.30.

²⁶ Edward C. Clark, *a.g.m.*, s.19.

mıştır. Adeta bir sanayi programı olarak ele alınmıştır. Değişik döküm işleri ve makine, hattâ gemi yapan bir demir fabrikası ile daha çok valde sultanın ilgisiyle kurulmuş bulunan bir basmahaneden oluşmaktadır. Ohannes Dadyan'ın nezaretinde kurulan Zeytinburnu Demir Fabrikası'nın inşaatına 1843'te başlanır ve 1845 yılında tamamlanır. Fabrikanın makineleri Avrupa'dan getirilir. Yardımcı birçok malzeme de üç yıl önce Baruthane'de kurulmuş bulunan dökümhanede yapılır. 1847 yılında Avrupa'ya giden Dadyan Efendi getirdiği yeni makinelerle mühendis ve teknisyenlerle fabrikayı geliştirir. Gelen mühendis ve teknisyenler arasında Edward Phillips, William Fisher, John Hagues, Dutton, Dubois bulunmaktadır. Gelenler çoğunlukla İngilizlerdir. 1848 yılında da İstanbul'da yapılan ilk demirden gemi olan 130 B.B. gücünde "Eser-i Hadid" gemisi ve makineleri İngiliz mühendis Edward Phillips'in yönetiminde bu fabrikada gerçekleştirilir.²⁷ Yine Phillips'in yönetiminde kurulan Zeytinburnu Basmahanesi'ne 1848 yılında 25 B.B. gücünde bir makine monte edilir. Mc Farlane'in anlattıklarına göre burada yalnız "çakı, ustura, bütün demir alata, astar, pamuklu kumaşlar, çorap, top, sapan, demir parmaklık, demir borular, döküm işleri, gem, üzengi, mızrak başı, kılıç, kilit, anahtar" vb. yapılmayacak, ayrıca fabrikada kullanılacak bütün demir ve çelik alat ve edevat imal edilecektir.²⁸ 1840'lı yılların sonunda duraklayan devletin sanayi atılımından sonra devlet yeni kuruluşlara gitmez. Sadece 1857'de Paşabahçe'de İspirmeçet Mumu Fabrikası bir devlet kuruluşu olarak çalışmaya başlar.

Tanzimat'ın bu girişimi ne kadar başarılı olmuştur? Zeytinburnu Fabrikası'nın kuruluşu altındaki bu iddia sürdürülememiş ve kurulan sanayi mektebi birkaç yıl sonra kapanmış olsa da tamamen başarısız olmamıştır denilebilir. Her ne kadar sanayi büyük bir gelişim gösterememiş olsa da, Mehmet Ali'nin Mısır'da kurdurduğu sanayiler gibi, 1838 İngiliz Ticaret Anlaşması öncesinde koruma altında kurulma-

27 Kevork Pamukciyan, *a.g.e.*, s.4195, Yavuz Cezar, *a.g.m.*, s.166.

28 Doğan Avcıoğlu, *Türkiye'nin Düzeni*, Bilgi Yayınevi, Ankara, 1968, s.55; Yavuz Cezar, *a.g.m.*, s.166.

miş olmalarına rağmen, devletin desteğiyle de olsa kurulan fabrikalar varlıklarını sürdürebilmiştir. Mehmet Ali'nin daha önce kurduğu sanayilerin kapandığı yıllarda Tanzimat'ın bu sanayileri kurabilmiş olması üzerinde durmak gerekir. Bunda 1841 sonrasında Mısır ordusunun küçülmesi askeri harcamalarının yüzde 80 oranında düşmesi, dolayısıyla fabrikaların gereksiz hale gelmeleri etkili olmuştur. Mısır ordusu küçülürken, Osmanlı ordusunun varlığını sürdürmesi ve hattâ gelişmesini sürdürmesi bu sanayilerin kurulmasına olanak vermiştir denilebilir.²⁹ 1856 yılında açılan Paris Sergisi'nde sergilenen mallardan, İzmit Çuha Fabrikası, Defterdar Feshanesi'nin, Zeytinburnu Dokuma Fabrikası'nın, Hereke Fabrikası'nın, Beykoz Askeri Teçhizat Fabrikası'nın, Tophane'nin, Beykoz Porselen ve Cam Fabrikası'nın, Selviburnu Fabrikası'nın üretimlerini sürdürdükleri anlaşılmaktadır.³⁰

Osmanlı baruthaneleri aynı yıllarda Kırım Savaşı'nda müttefik ordularının barut gereksinmesinin tümünü başarıyla karşılayabilmiştir. 1840'lı yılların sonunda yavaşlayan devlet büyük ölçüde ordunun gereksinmelerini karşılamaya dönük sanayileşme hamlesi Kırım Savaşı sonrasında Osmanlıların borçlanmaya başlamalarından sonra yeniden canlanamayacaktır.

1860'lı yıllardan sonra devletin sanayi teknolojisi girişine katılımı daha çok eğitim kuruluşlarının geliştirilmesi, nizamnameler çıkarılması vb. dolaylı yollarla olacaktır. Doğrudan kurulan tek sanayi, Fransız Sevr Fabrikası'ndan getirilen bir usta ile 1892 yılında Yıldız Sarayı'nda üretime başlayan Çini Fabrikası'dır. Bu, sarayın bir prestij yatırıdır. Ayrıca Sevr Fabrikası'na yetiştirilmek için Türk ressamlar gönderilmiştir.³¹ Devletin yaptığı daha çok üretimlerini sürdüren askeri amaçlı fabrikalarını zaman zaman teknolojik gelişmelere uyum yapacak biçimde yenilemek olmuştur. 1885-1886'da Tophane Müşirliği

29 Edward C. Clark, *a.g.m.*, s.22-23.

30 Ömer Celal Sarç, "Tanzimat ve Sanayümüz", *Tanzimat I.*, Maarif Matbaası, İstanbul, 1940, s.435.

31 Önder Küçükerman, *Dünya Saraylarının Prestij Teknolojisi, Porselen Sanatı ve Yıldız Çini Fabrikası*, Sümerbank, İstanbul, 1987.

emrinde top fabrikası, tüfenkhane, kılıçhane, mastarhane, çarhane, avadanlıkhane, makine fabrikası, demirhane, marangozhane, saraçhane, nakışhane, alethane, klorhane, terzihane, bokser fişenk, roket ve torpil fabrikaları vardı. Zeytinburnu'nda ise rokehanne, güllehanne, demirhane, eğehane, bakırhane, çelikhane, haddehanne bulunuyordu. Zeytinburnu Fabrikası'ndaki fırınlarda çelik namlu dökülmesi başarmış, bunlar Tophane'de işlenmişti. Azatlı Baruthanesi çalışmaya devam ediyordu. Bakırköy'de bir dumansız barut fabrikası ve bunun tamamlayıcıları, eter ve asit fabrikaları kurulmuştu. Tersane-i Âmire emrinde deniz kuvvetlerine ait çekiç fabrikası, makine tamir fabrikası, haddehanne, dökümhanne, demir fabrikası, kalkhane, erre fabrikası (hızarhane), Havuzlar bölgesinde makara ve erre fabrikası, Yalıköşkü'nde makine fabrikası, küçük çekiç fabrikası, erre fabrikası, demir sefain inşasına ait fabrika, İzmit Tersanesi'nde errehanne ve kazan fabrikası bulunuyordu.³² Zeytinburnu Fabrikası'nın yanında kurulan ama uzun süre yaşamayan sanayi mektebinden sonra kurulan ilk sanayi okulları Midhat Paşa'nın Niş valisi iken kurduğu ıslahane ve bunu izleyerek Sofya ve Rusçuk'ta kurulanlar oldu. 1863 yılına kadar beklenmesi gerekmiştir. 1876-1908 yılları arasında Adana, Bağdat, Basra, Beyrut, Edirne, Erzurum, İstanbul, İzmir, Halep, Kastamonu, Kosova, Manastır, Sivas, Şam, Trablusgarp ve Yemen'de "Hamidiye Sanayi Mektebi Âli"leri kurulmuştu. Ama bu okullardan İzmir, İstanbul, Beyrut, Selanik, Bursa kentlerindeki gelişmişlerdi.³³ Faaliyetleri büyük sanayiden çok küçük sanayiye eleman yetiştirmeye dönüktü.

Buhar makineleriyle ilgili ilk eğitim kuruluşu Mekteb-i Bahriye olmuştur. Burada açılan buhar sınıfında ilk makine mühendisleri yetiştirilmiştir. 19. yüzyılın ikinci yarısında Tersane'de buharlı gemiler ve buhar makineleri yapılmaya başlamıştır. 1869 yılında Mekteb-i Bahriye'den mühendis olarak mezun olan Ahmed Besim Paşa'nın Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk buhar makinesi tasarımı yapan kişi olduğu söylenebilir. Okuldan mezun olduktan sonra Tersane'nin başmühendisi

32 Genel Kurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi*, cilt III, Kısım 5, Ankara, 1978, s.390-393.

33 Önder Küçükerman, *Feshane*, s.162.

İngiliz Shank'a yardımcı olarak atanmış, onun ayrılmasından sonra 1873-1909 yılları arasında başmühendislik görevini sürdürmüştür. Bu sırada yaptığı bir buhar makinesi tasarımı yabancı teknik dergilerde yayınlanmıştır.³⁴

Devlet kanalıyla sanayi teknolojisi girişini gördükten sonra, ikinci kanal olan Levanten ya da Müslüman olmayan Osmanlı tebaasının kurduğu sanayiler yoluyla teknoloji girişini ele alalım. Bu kanalla giren teknolojiler daha çok tarımsal ürünlerin birinci kademe değerlendirilmesi konusunda küçük yerleşmelerde ve kentlerde de küçük girişimcilerin loncalarının güçlü olmadığı kesimlerinde olmuştur. Bu yolla ilk teknoloji girişinin Bursa'da ipek iplik çekiminde olduğu görülmektedir. İpek iplik üretiminde Avrupa'da ilk mekanizasyon 1824 yılında Lyon'da gerçekleşti. Beş yıl sonra İsviçre'de bunu buharlı filatürün gelişmesi izledi. Milliyeti konusunda değişik söylentiler bulunan Falkeisen, Bursalı Tasciyan Efendi ve bir Fransız usta ile ilk mekanize girişimi gerçekleştirdi. Bir yıl sonra 1839 yılında fabrikanın yanması üzerine 1845'te bir İsviçreli girişimci ve Fransız usta ile bir başka buharlı filatür tesisi daha kurdu. Bir yıl sonra Bursalı Bilezikçi kardeşler İtalyan teknolojisi ile yeni bir tesis kurdu. Bu yıllarda kurulan Mustafa Nuri Paşa ve Pauvlaky fabrikaları buhar gücüne göre Bursa'nın özel koşulları dolayısıyla daha ucuz enerji sağlayan su gücüyle çalışıyordu. Sarım Manass Paşa Fabrikası çok basit bir teknoloji ile başlıyor, en gelişmiş haline geliyordu. 1855 yılında yalnız ikisi yabancı girişim olan 22 yeni fabrika bulunuyordu.³⁵ Bu teknoloji girişinin aynı yıllarda Lübnan'da da gerçekleştiği anlaşılmaktadır. 1840'larda Portalis adında bir Fransız Shuf Bölgesi'nde Btater Köyü'nde ipek ipliği fabrikasını kurdu. Avrupa'dan işçiler getirdi. Kurulan fabrikanın teknolojisi Avrupa'ya göre on yıl geriydi.³⁶ Lübnan'da 1852 yılında 5'i Fransız, 2'si İngiliz, 2'si de yer-

34 Emre Dölen, "Makine Mühendisliği ve Bahriye Feriki Ahmet Besim Paşa", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, s.514-515.

35 Leila Thayer Erder, *The Making of Bursa*, Phd Thesis, Princeton, Nisan 1976, s.89-115.

36 Roger Owen, "1840-1914 Döneminde Lübnan'da İpek Dokuma Endüstrisi: Çevre Topluluklarında Fabrika Üretiminin Önündeki Olanaklar ve Sınırlamalar Üzerine Bir Çalışma", *Toplum ve Bilim*, sayı 23, Güz 1983, s.55-74.



20. yüzyılın başında İzmir'de bir pamamut deposunda çalışanlar.

li sermayeye ait olmak üzere 9 ipek ipliği fabrikası bulunuyordu.³⁷ Bu fabrikaların sayısı sürekli artarak 1890'da 190'a ulaşmıştır.

Ege Bölgesi'nde yeni sanayi teknolojisinin gelişimi, İzmir'deki loncaların direnci sonucunda, bölgenin en büyük kentinden değil, küçük kentlerden ve kırsal kesimden başladı. 1841 yılında bir İngiliz girişimcinin ihraç edilecek kuru meyvelerin ambalajı için kutu yapımını fabrikalaştıran girişimi ve 1861 yılında Abbot ailesinin kurmak istediği basmahane, bu konudaki loncalar baskısı sonucu kapanmak zorunda kaldılar. İlk kurulan fabrika 1854 yılında Aydın'da Mac Andrew & Forbes firmasının kurduğu Meyanbalı Fabrikası oldu. 1875 yılına kadar Söke, Kuşaklı ve Nazilli'de üç fabrika daha açıldı. 1886 yılında bir

37 Ömer Celal Sarç, *a.g.e.*, s.437.

Alman firmasının Aydın'da açtığı meyanbalı fabrikası Forbesçiler tarafından tahrip ettirildi. Un değirmenlerinin buharlı makine gücüyle çevrilmesi daha önce İstanbul örneğinde olduğu gibi İzmir'de de 1850 yılında başladı. İlk buharlı değirmen bir İngiliz-Fransız grubunca kuruldu. Daha sonra sayıları 8'e yükseldi.³⁸

Pamuk çırçırılama sanayiinin kuruluşu 1860'larda başlamaktadır. 1861 yılında Bergama'da çay kıyısında kurulan bir fabrika su ile çalışıyordu. Aynı çay üzerine on yıl sonra ikincisi kurulunca halk bunu yıkacaktır.³⁹ Buhar gücüyle çalışan fabrikalar Amerikan iç harbi sırasında kuruldu. J.B. Gout 1863-1865 yılları arasında İzmir, Manisa, Aydın, Menemen, Tire ve Bayındır'da on kadar fabrika kurdu. İlk yapılan İzmir Fabrikası, Türk pamuk atelyelerinde çalışan işçiler tarafından yakıldı. Sonra tekrar yapıldı. Aynı yıllarda H. Verdova Aydın'da, R. Wilkins Bayındır'da bir fabrika kurdu. Gout'un on fabrikasında dört su cenderesi, beş su türbini, 266 çırçır makinesi, toplam 298 BG'nde buhar makinesi bulunuyordu. Üretim büyük ölçüde yabancı mühendis ve teknisyenlerin elindeydi. Manisa Fabrikası'nda bir Amerikalı, İzmir Fabrikası'nda bir Alman mühendis, Menemen Fabrikası'nda beş İngiliz mühendis ve teknisyen, Bayındır Fabrikası'nda bir İtalyan mühendis ve iki teknisyen vardı. Gout fabrikalarında bir makine 48 kilo pamuk temizlerken, o zamana kadar yerli teknoloji ile çalışan atelyelerde bir makine en çok 6 kilo pamuk temizleyebiliyordu. 1865 yılında Gout iflas edince kurulan fabrikalar bir başka İngiliz tarafından satın alınarak işletildi.⁴⁰ Çukurova'ya da çırçır makine-lerinin girişi Amerikan İç Savaşı'na bağlı olarak 1860'lı yıllarda oldu. İlk çırçır fabrikası 1864'te bir Fransız girişimci tarafından kuruldu. 1865 yılında Gout belki de İzmir çevresindeki işini tasfiye ederken Adana, Mersin ve Tarsus'ta birer çırçır fabrikası kuruyordu. Bunun ardından Tırpani Kardeşler Adana'da bir başka fabrika kurdular. 1890'da Almanların Çukurova pamuğuna ilgilerinin artmasından

38 Orhan Kurmuş, *a.g.e.*, s.140-153.

39 Osman Bayatlı, *Bergama'da Yakın Tarihden Olaylar*, İstanbul, 1943.

40 Orhan Kurmuş, *a.g.e.*, s.135.

sonra Alman-Levant Pamuklu Şirketi'nce Adana'da bir başka çırçır fabrikası kurdular.⁴¹

Ege Bölgesi'nde diğer tarım esaslı sanayi kuruluşlarının genellikle 1880'li yıllardan sonra ortaya çıktığı görülmektedir. İlk zeytinyağı çıkarma fabrikasını 1875'te Ayvalık'ta kuran R. Hadkinson, 1900 yılına 2 ayçiçeği, 4 susam, 6 pamuk yağı ve 10 zeytinyağı fabrikasına sahipti. Yağ çıkarmada karbonsülfür kullanılmaya başlandı. Kurulan fabrikaların gittikçe ölçeğinin büyüdüğü gözlenmektedir. 1910 yılında İzmir'de kurulan Samolda Pamuk Çekirdeği Yağı Fabrikası 20.000 ton/yıl, yine pamuk yağı çıkartan Osmanlı Yağ Şirketi'nin Karşıyaka'daki fabrikası 40.000 ton/yıl kapasiteliydi. Dericilikte kullanılan palamut özünü çıkarmak için İzmir'de 1891 ve 1909 yıllarında İngiliz sermayesi iki fabrika kurdu. Bu fabrikalarda 130 BG'lü buhar makineleri vardı. Fabrikalardan biri ünlü Whittall ailesine aitti.⁴²

Bir başka ilginç gelişme Giresun'da oldu. 1875'li yıllardan itibaren Avrupa'ya iç fındık ihracı başladı. Fındıklar ilk yıllarda evlerde el çekiçleriyle kırılıyordu. Daha sonra bu işi hafifletmek için yörede mısır ve buğday öğütmekte kullanılan değirmenlerden yararlanılmaya başlandı. Değirmen taşlarının aralığı bu işlem için özel olarak kullanılıyordu. Ama fındıkların büyüklükleri standart olmadığı için küçük fındıklar kırılmıyor, bunları kırabilmek için işlem üç dört kez tekrarlanıyordu. Amasyalı bir usta tarafından bu değirmenlere fındıkları önceden büyüklüklerine göre sınıflandıracak bir elek sistemi ilave edildi. 1909 yılına gelindiğinde bunu çevirici güç olarak buhar makinesi Hocstrasser firmasının fabrikasında eklendi.⁴³

1838 İngiliz Ticaret Anlaşması sonrasında bazı geleneksel küçük üretim alanları yarışamayarak geriledilerse de bazı alanlar varlıklarını korudu ve yüzyılın sonuna doğru bu faaliyetlerin bir kısmı ticaret sermayesince yeniden örgütlendi; bu örgütlenme beraberinde yeni bazı sanayilerin kurulmasını da getirdi. 1860 yılında sanayinin geliş-

⁴¹ Yurt Ansiklopedisi, 32, 36.

⁴² Orhan Kurmuş, *a.g.e.*, s.147-152.

⁴³ Esat Ahmet Bozkaya, *a.g.e.*, s.42-43.

mesine engel olduğu için gedikler kaldırıldı. 1864 yılında kurulan Sanayi İslah Komisyonu'nun faaliyetlerinden biri olarak İstanbul'da geleneksel sanayi alanlarında bu küçük üreticilerin katılımıyla şirketler oluşturulmaya çalışıldı. Bunlardan Sırmacılar Şirketi 1866'da, Saraççılar Şirketi 1868'de, Kumaşçılar Şirketi 1868'de, Dökmeciler 1868'de, Demirciler 1869'da, Dericiler Şirketi 1870'te kuruldu. Bunlar kendi alanlarında fabrikalar kuracaklardı. Ama başarılı olamadılar, hepsi 1874'te kapatıldı.⁴⁴ Devletin küçük üreticileri örgütleme girişimi başarılı olmadıysa da, ticaret sermayesinin bu konuda etkin olduğu İzmir örneğinde açıkça görülmektedir. 1870'te İzmir'de 1000 ayakkabıcı ve 600 terzi tüccarlar için üretim yapıyorlardı. İzmir'de 1860'ta Hacı Ali Efendi halı üretiminde 3000 aileye iş veriyordu. 1864 yılında halı üretimine Levanten İngiliz kapitali girdi. 1880'lerde altı İngiliz tüccarı bu alanda monopol haline geldi. İzmir'de 15 Rum boyahanesi bu grup için çalışıyordu. Bu grupla ilişkili olarak bir İngiliz Demirci'de ithal anilin boyalarıyla çalışan büyük bir fabrika kurdu. Bu, kök boyanın gerilemesine, halıların kalitesinin düşmesine neden oluyordu. İzmir valisi anilin boya kullanımını yasakladı. Bu gelişmeler sırasında, halıların atkı ve çözgülerinin yün değil, pamuk ipliği olmasının daha yararlı olduğu bulununca, İngilizler Aydın, Manisa ve Nazilli'de, Fransızlar İzmir'de bu amaçla kalın pamuk ipliği dokuyan fabrikalar açtılar. Bu alandaki İngiliz monopolü 19. yüzyılın sonunda ciddi bir tehditle karşılaştı. Bir Avusturya firması Uşak yakınlarında bir halı fabrikası kurdu. Bunu izleyerek 15 kadar Rum, Ermeni ve Türk firması da alana girdi.⁴⁵ Bu gelişmelere paralel olarak Uşak'ta 1898-1905 yılları arasında Tridzade Mehmet Paşa, Bıçakçızade Ali, Yılcıncıade Osman Efendi ve Hamzazadeler yün ipliği ve şayak fabrikaları kurdular. Bu fabrikalar 1908 Mart'ı ortalarında Uşak'ta çoğunlukla kadın ve çocuk işçilerin saldırısına uğradı.⁴⁶ Bu gelişmeler karşısında altı İngiliz Ticaret

⁴⁴ Nizamettin Ali Sav, *Sanayi İktisadı ve Türk Sanayii*, İzmit, 1950, s.156-166.

⁴⁵ Orhan Kurmuş, *a.g.e.*, s.128.

⁴⁶ Donald Quataert, "Machine Breaking and the Changing Carpet Industry of Western Anatolia 1860-1908", *Journal of Social History*.

Şirketi 1908 yılında “Şark Halı Sanayi Ltd.”yi kurdu. Buna paralel olarak iki yün ipliği fabrikası ve iki boya fabrikası ve bir tasarım bürosu oluşturdular. 1913 yılında 14 şehirde evlerdeki tezgâhlarda üretim yaptırıyor, sekizi Orta ve Güneydoğu Anadolu’da olan 17 fabrikaları vardı. Bunların dışında yeni gelişmeler sürüyordu.⁴⁷

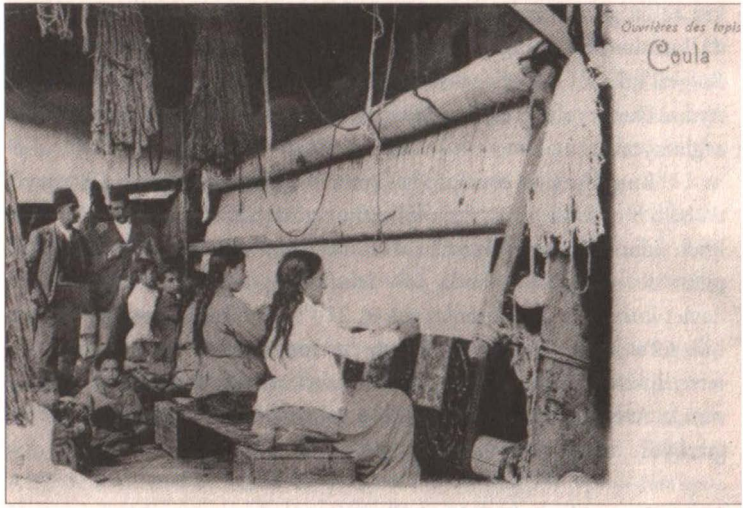
Bir başka benzer gelişme pamuklu dokuma alanında oldu. İthal edilen dokumalar el tezgâhları üretimini tamamen ortadan kaldıramadı. İthal iplik kullanarak tezgâhların bir kısmı dokuma üretimini sürdürdü. İplik ithalatını ikâme eden fabrikalar 1880’lerde Makedonya’da kurulanlar oldu. Daha sonra diğer bölgelerde kurulan fabrikalar bunları izledi. İstanbul Yedikule İplik Fabrikası 1889’da Whitall ailesince, İzmir’de Kozineri-Lui Fabrikası 1889’da, Belçika sermayesince Pamuk Mensucat 1912’de, Adana’da Tırpani Fabrikası 1895’te, Simyonoğlu Fabrikası 1905’te, Tarsus’ta Mavromati Fabrikası 1897’de, Rasim Dokur Fabrikası 1912’de kuruldu. Bu fabrikaların bir kısmı pamuklu dokuma tezgâhlarına da sahipti.⁴⁸

Değişik kanallarla olan yeni sanayi girişleri beraberinde kapital malları sanayiine bir talep yaratıyordu. Bu talebin tümünün ithal yoluyla karşılanması söz konusu değildi. Bir kısmı Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinde üretilmeye başladı. Daha önce kuruluşundan söz ettiğimiz Zeytinburnu Fabrikası makine ve alet üretimi çabalarının ilk sanayileşme girişimleriyle birlikte başladığını göstermektedir. 1862 yılındaki Londra Sergisi’nde Osmanlı Pavyonu’nda bazı makinelerin sergilendiği anlaşılmaktadır. Bunlar arasında Şam’dan Bayezid Efendi’nin hangi imalatla kullanıldığı açıkça belirtilmeyen makinesi, İstanbul’da Sarkis Balyan’ın bir buharlı makinesi, üç imalatçının ziraat makine ve aletleri yer alıyordu.⁴⁹ 1880’li yılların ortalarında makine ve alet yapımıyla uğraşan 16 firma vardı. Bu firmaların en büyüğü büyük hissesi bir makine mühendisi olan G.J. Papps’a ait olanıydı. Bu şirket

47 Orhan Kurmuş, *a.g.e.*, s.132-135.

48 İlhan Tekeli, Selim İlkin, “War Economy of a Non-Belligerent country Cotton Textiles: From Production to Consumption”, *Turcica*, cilt XX, 1988, s.148-149.

49 Önder Küçükerman, *Feshane a.g.e.*, s.134-143.



20. yüzyılın başlarında bir kartpostalda Kula'da bir halı atelyesi.

bazı parçalar üretiyor, bazı onarımlar yapıyor, aynı zamanda da Avrupa firmalarının temsilciliğini yapıyordu. Bu firmanın pahalı servis vermesi üzerine İzmir'deki İngiliz sermayesi İzmir'de küçük bir atelyesi olan M. Rankin'i firmasını geliştirmek üzere teşvik etti. Yunanistan'da iken İngiliz uyruğuna geçen D. İssigonis İzmir'e göçerek daha çok Rum ve Ermeni fabrikalarının onarımlarını gerçekleştirmeye başladı. Rankin ve İssigonis firmaları arasındaki yarışma bu sektörün gelişmesini hızlandırdı. İngiliz firmalarının teşvikiyle 1890 yılında M. Rankin bir demir fırını kurdu. Bunu İssigonis'in demir firmasının kurulması izledi. Bunlarda 200 BG'lik buhar makineleri yapılıyordu. İssigonis Alman AEG'nin, Rankin İngiliz R. Prokter firmasının temsilciliğini yapıyordu. Birinci Dünya Savaşı başladığında İngiliz uyruklu Rice Brothers'ın İzmir'de bir başka büyük fabrikası bulunuyordu. 1913 sanayi sayımı kapsamına giren 5 un değirmeninin, 19 şekerleme fabrikasının ve diğer 3 fabrikanın buhar makineleri ve diğer araçları tamamen Ran-

kin ve İssigonis fabrikalarınca gerçekleştirilmişti. Ege'deki fabrikalarda kurulu gücün yüzde 10'u bu iki firmaca gerçekleştirilmişti.⁵⁰ Ege Bölgesi'nde bu sanayi gelişmesinin gerektirdiği işgücü büyük ölçüde Aydın Demiryolu atelyelerinde sistemli biçimde eğitilenler arasından sağlanıyordu.

Bu gelişmeler sonucunda Osmanlı İmparatorluğu'na 19. yüzyılda belli bir ölçüde sanayi teknolojisinin girdiği görülmektedir. 1915 yılında İstanbul, İzmir, Bursa, Bandırma, İzmit, Uşak ve Manisa'da yapılan bir sanayi sayımında 264 fabrika saptanmıştır. Bunların 22'si devlet kuruluşu, 28'i anonim şirket, 214'ü özel firmalardı. 155'i İstanbul, 62'si İzmir, 65'i diğer yerlerde bulunuyordu. Ama bu gelişme yetersizdi. Bu gelişmeye rağmen Osmanlı İmparatorluğu 19. yüzyıl sonunda Avrupa'nın üretimine 19. yüzyıl başına göre belki de daha bağımlıydı.

Haberleşme Alanında Teknolojik Gelişmeler

Tarım ve sanayi üretimi alanında teknoloji girişinin farklı kanallarını gördükten sonra haberleşme alanındaki teknoloji girişini görelim. Haberleşmenin devlet yönetimince kritik önemi dolayısıyla bu konudaki teknoloji girişi diğer sektörlerden farklı olarak tamamen devlet denetimi altında gerçekleşecektir. Klasik Osmanlı dönemindeki ulak ve menzillere dayanan haberleşme askeri sınıfın tekelindeydi. Bu belki devlet yönetiminin gereksinmesini karşılıyordu ama ticaretin gelişmesini engelliyordu. 19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun dünyaya açılması, ticaretin gelişmesi, haberleşme sisteminin herkesin yararlanmasına açılmasını gerektiriyordu. Ayrıca merkezi denetimini yeniden güçlendirmek isteyen İmparatorluk yönetimi için de haberleşme sisteminin geliştirilmesi gerekiyordu.

İstanbul'da Rusya Postanesi 1748'de, Avusturya Postanesi 1784'de Fransız Postanesi 1812'de, İngiliz Postanesi 1832'de, Yunan Postanesi 1834'te açılmıştı. Osmanlıların ilk posta girişimi 1834 yılın-

da Üsküdar-İzmit arasında araba işletmesiyle başladı ise de, yolun bozulması üzerine, 1840 yılında yeniden menzil sistemine dönüldü. Osmanlıların Posta Nezareti'ni kurması da aynı yıl oldu. 1840'ta Avrupa modelini izleyen posta servisinin işleyişi İstanbul-Edirne arasında başladı. Posta bazen iltizam usulüyle, bazen de emaneten işletiliyordu. Zamanla tüm imparatorluğu kapsayacak şekilde yaygınlaştı. 1863 yılından itibaren pul kullanılmaya başladı. 1864 yılında ilk kez İstanbul'da şehiriçi postaları işletildi. 1874 yılında Bern Kongresi'ne katılan Osmanlı İmparatorluğu uluslararası posta sisteminin kurucuları arasında yer aldı.⁵¹

Posta sisteminin yaygınlaşması yol ve araba teknolojisinin gelişmesiyle paralel gidiyordu. Ama posta gelişmesinin esas getirdiği yenilik daha çok örgütlenme düzeyindeydi. Bu alandaki daha teknoloji yoğun gelişmeler telgraf ve telefonun girişinde yaşanmıştır. Telgrafın ABD'de Samuel F.b. Morse tarafından bulunuşu 1837 yılına rastlıyor. Bu konuda Morse'un yakınlarından Chamberlein tarafından 1839 yılında Osmanlı Sarayı'nda ilk deneme yapılıyor. Chamberlein'in ilişkisini geliştirme sırasında ölümü bu başlangıcın kesilmesine neden oluyor. 1847 yılında jeolog J. Lawrance Smith, Sultan'a ikinci bir deney yapıyor. Bunun üzerine Abdülmecid İstanbul'dan Edirne'ye ilk telgraf hattının yapılmasını emrediyor. Morse'a da bir murassa nişan ile berat yollanıyor. Ama telgraf hattının uygulanması için Kırım Savaşı'nı beklemek gerekmiştir. 1854 Haziran'ında İstanbul, Edirne, Filibe, Sofya ve Niş tarikleriyle Belgrad'a kadar ve diğer şube türü bağlantılarla Edirne'den Şumnu'ya kadar hatların yapımı De La Rue ile Blacque Bey'e ihale edilmiştir. De La Rue, Paris'te yetiştirdiği memurlar ve malzeme ile 1855 yılı Ocak ayında İstanbul'a gelerek inşaata başlamıştır. Babiâli yakınında Soğukçeşme'de telgraf merkezi kurulmuş ve ilk telgraf İstanbul'dan Edirne'ye 19 Ağustos 1855'te çekilmiştir. 27 Eylül 1855'te de Avrupa ile telgraf haberleşmesi başlıyordu. Bu ağı Osmanlıların oldukça hızla yaygınlaştırdıkları görülmektedir. Savaş sırasında

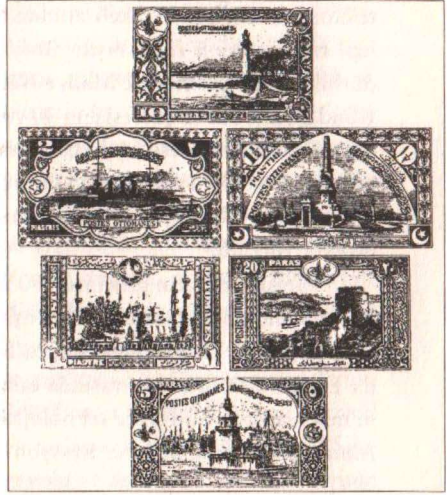
51 Asaf Tanrıcut, *Türkiye Posta ve Telgraf ve Telefon Tarihi ve Teşkilât ve Mevzuatı*, Efem Matbaacılık, 1984, s.35-74, 325.

İngilizlerin çektiği İstanbul-Varna denizaltı kablosu, Fransızların yaptığı Varna-Bükreş Hattı hemen savaş sonrasında devlet tarafından satın alınmıştır. 1857 yılında İngilizler, Hindistan Telgraf Şirketi olarak Üsküdar-Bağdat-Basra telgraf hattının yapılması imtiyazını almak için saraya başvurmuşlardır. Saray bu hattın yapımının bir yabancı sermayeye ihtiyaç göstermeyeceği ve hattın kendisi tarafından yapılacağı gerekçesiyle bu imtiyazı vermemiştir. Haberleşmenin denetiminde devlet hep çok dikkatli olmuştur. Hattın yapımına hemen başlanmış ve iki yıl içinde hat Diyarbakır'a ulaşmıştır. Hatların tüm imparatorluğu kapsar hale gelmesinin 5-6 yıl gibi kısa sürede gerçekleştiği anlaşılmaktadır. Bursa örneğinde olduğu gibi hattın bir an önce bağlanması için tüccarlar gönüllü olarak mali katkılarda bulunmuşlardır. Telgrafın girişi ve kullanılmaya başlaması teknolojinin girişinin bir aşamasıdır. Bunun ötesinde sistemin bir parçası haline gelmesini sağlayan gelişmelerin olması da çok gecikmemiştir. İlk telgraflar Fransızca çekilmiştir. 1856 yılında Mustafa Efendi ile Vulitch Efendi, mors işaretleriyle Osmanlıca alfabesini geliştirdiler ve 1856 yılında Türkçe haberleşme başladı. 1877 yılında İzzet Efendi bu alfabeyi yeniden düzenledi. 1855 yılında Edirne Telgrafhanesi'nde muhabereci ve süvari hat çavuşu yetiştirilmeye başlamıştır. 1860 yılında ilk kez telgraf mektebi açılmıştır. 1867 yılında bu girişim ikinci kez tekrar edilmiştir. Bir süre Darüşşafaka'dan da telgrafçı yetiştirmekte yararlanılmıştır. 1858 tarihinde Varna Telgraf Müdürü Mikail Efendi bir telgraf makinesi inşa etmiş ve bu başarısından dolayı ödüllendirilmiştir. İki yıl sonra makinist Besim Efendi her parçası kendi tarafından yapılan bir makine yapmıştır. Bunun üzerine imalata devam etmesi için kendisine bir atölye oluşturulmuştur. 1869 yılında da Soğukçeşme'deki telgrafhanenin karşısındaki terzihane binası makine fabrikası haline getirilmiştir. 1869-70 yılı bütçesine 200 makinenin dışalımını için para konulmuştu. Bu fabrikada iki ayda 100 makine imal edildi. 250 franga mal olan her makinede makine başına 150 frank tasarruf sağlanmıştı.⁵² Bu yolla makine ithalinden kur-

52 Nesimi Yazıcı, "Osmanlı Telgraf Fabrikası", *Türk Dünyası Araştırmaları*, sayı 22, Şubat 1943, s.77.

tulunmuştur. 1879 yılında da telgraf idaresi posta nezaretine bağlanarak Posta ve Telgraf Nezareti haline gelmiştir.⁵³

Telgrafın hem devlet açısından kritik önemi hem de haberleşmenin devletin denetimi altında bulunması ve onun aracılığı ile girmesi bu teknolojinin girişini kolaylaştırmıştır. Ama telefon haberleşmesinin denetimindeki güçlükler onun girişinin aynı kolaylıkla olmasını engelleyecektir. Dünyada ilk telefon haberleşmesini Boston-Cambridge arasında Graham Bell 1876 yılında gerçekleştirmişti. 1879 yılında Langeviç, İstanbul'a tele-



II. Meşrutiyet'ten sonra
Posta ve Telgraf Nezareti'nin bastığı pullar.

fon imtiyazı için başvurmuş ama kabul görmemişti. 1881 yılında Posta ve Telgraf Nezareti ve Soğukçeşme dairesi ve Yenice'deki ahşap postane arasında tek telli bir hat çekilmişti. Aynı yıl Galata'da Millet Hanı'ndaki postane ile Yenice Postanesi, Osmanlı Bankası'nın Galata ve Yenice şubeleri arasında bir hat çekilmişti. Ayrıca Galata Liman Dairesi'nin Kilyos Tahliyesi İdaresi arasında tek hatlı bir bağlantı kurulmuştu. Telefon sayısındaki artışın Abdülhamid'i rahatsız etmesi üzerine 1886 yılında bir irade ile Galata-Kilyos Hattı dışındaki bütün hatlar kaldırılmıştır. 1892'de ev içindeki telefonlar bile yasaklanmış, gümrükten telefon malzemesi geçirilmesi bile yasak kapsamına alınmıştı. Telefonun gelişmesi için II. Meşrutiyet'in ilanı gerekmiştir. Sayıları 1908 yılından sonra hızla artmıştır. 1910 yılında ilk santral Fransa'dan getirilmiştir. 1910 yılına kadar Posta ve Telgraf Nezareti

telefon alanını kendi tekeli altında tutmaya çalışmış, tüm imtiyaz taleplerinin reddini sağlamıştır. Bu yılda nezaret kaldırılıp umum müdürlük haline getirilerek Maliye Nezareti'ne bağlanınca Webb'e 1912 yılında, İstanbul ve çevresi için 30 yıllık telefon imtiyazı verilmiştir. İmtiyaza hükümetin resmi şebekesi dahil değildi. 1913 yılı Şubat'ında İstanbul, Beyoğlu ve Kadıköy santralleri haberleşmeye açıldı. Birinci Dünya Savaşı başlayınca bu sisteme devlet el koydu ve Türk mühendislerce işletildi.⁵⁴

Telsiz telgrafın girişi ise 1905 yılında Rodos ve Derne istasyonları arasındaki haberleşme ile başladı. Kurulan istasyonlar Siemens teknolojisiydi. Daha sonra Alaçatı İstasyonu kuruldu. Her üç istasyon da Türk-İtalyan Harbi sırasında tahrip edildi. 1912 yılında Okmeydanı'nda bir istasyon İngiliz teknolojisiyle, 1915 yılında da Osmaniye'de Alman teknolojisi ile birer istasyon kuruldu.⁵⁵

UMUR-U NAFİA PROGRAMLARI VE KARAYOLU VE DEMİRYOLU TEKNOLOJİSİNDEKİ GELİŞMELER

Osmanlı İmparatorluğu'na 19. yüzyılda teknoloji girişindeki kesimler arasındaki farklılaşmayı incelerken bu bölüme kadar ele aldığımız tarım, sanayi ve haberleşme kesimlerinden farklı olarak karayolu ve demiryolu kesimindeki gelişmeler Umur-u Nâfia programlarıyla yani bir ölçüde de olsa önceden hazırlanmış planlarla devletçe yönlendirilmek istenmesi bakımından bir farklılık göstermektedir. Osmanlı İmparatorluğu'nun üç kez Umur-u Nâfia Programı hazırlanmıştır. Bunlar yol, demiryolu, liman ile sulama ve kurutma projeleri gibi mühendislik projeleri bütününden oluşan programlardır. Bunların ilki "İmar Meclisleri"nce hazırlandı. Tanzimat'ın sonrasında elde edilen sonuçları doyurucu bulmayan yönetim 1845 yılında her eyaletten iki kişi çağırarak Meclis-i Vâlâ'da görüşmeler yapıldı. Bu görüşmeler sonucunda "İmar Meclisleri" kurularak eyaletlere gönderildiler. Bu heyetlerin eyaletlerde 7-8 ay süren incelemelerinden sonra hazırladıkları raporlar Meclis-

54 Asaf Tanrıkut, *a.g.e.*, s.663-684.

55 Asaf Tanrıkut, *a.g.e.*, s.689-693.

i Vâlâ'da görüşülerek bir program haline getirilmiştir. Programda yol, köprü ve su yolu isteklerinin karşılanmasına öncelik verilmiştir. Eyaletlere yapılacak işler ve bunların tahmini giderleri bildirilmiş, gerekli giderlerin eyaletin vergi ve vakıf gelirlerinden karşılanması önerilmiştir.⁵⁶ İkinci Umur-u Nâfia Programı'nın gelişmesinin Osmanlı İmparatorluğu'nun bir başka önemli dönüm noktasına, borçlar idaresinin kurulduğu yıllara rastladığını görüyoruz. Nâfia Nazırı Hasan Fehmi Paşa'nın 1882 yılında Başvekalet'e bir tezkere ile sunduğu "Anadolu'da İmalat-ı Umumiyye Dair Lâyiha" adını taşıyan program birincisine göre çok daha gelişmiş bir mühendislik bilgisine dayanıyor ve çok daha çeşitli mühendislik alanlarını kapsıyor.⁵⁷ Üçüncü program ise yine bir başka dönüm noktasında ortaya çıkıyor ve II. Meşrutiyet'in ilânından bir süre sonra 1 Aralık 1908'de Ticaret ve Nâfia Nazırı Gabriel Narodukyan imzasıyla Sadaret'e bir tezkere ile gönderiliyordu.⁵⁸ Şimdi Osmanlı İmparatorluğu'nda karayolu ve demiryolu teknolojilerinin girişini incelerken bu programların etkisini de araştıralım.

Osmanlı İmparatorluğu'nda ve özellikle de Anadolu'da 19. yüzyılın ikinci yarısından önce arabaların geçmesine elverişli hemen hemen hiçbir karayolu yoktu. Bu tarihsel bir olgunun sonucuydu. Deve, Arabistan Yarımadası'nda İ.Ö. 5. ve İ.Ö. 1. yüzyıllar arasında arabayı uzun mesafe ticaretinde yenilgiye uğratmıştı. Ama Arabistan devesi Anadolu'da yaşayamıyordu. Türklerin Anadolu'ya gelmesiyle Orta Asya devesi ile Arabistan devesi arasındaki melezleme ile geliştirdikleri türler devenin arabaya göre bu bölgede de daha ekonomik hale gelmesini sağlamıştı. Bu nedenle Osmanlı İmparatorluğu'nun en gelişmiş döneminde de yol sistemi arabalara göre değil, kervanlara göre gelişmişti. İmpara-

56 Musa Çadircı, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Ülke Yönetimi", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, cilt 1, s.210.

57 Celal Dincer, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Lâyiha", cilt V-VII, sayı 9-12, 1968-1971, s.157-162.

58 Empire Ottoman, Ministère du Commerce et des Travaux Publics, *Rapport de S.E. le Ministre du Commerce et des Travaux Publics à S.A. le Grand-Vézir* (Traduction), Constantinople, 1908, s.1-110; *Ticaret ve Nâfia Nezareti'nden 1 Kanun-u evvel Sene 324 Tarihinde Makam-i Sami-i Saaderetpenahiye Yazılan Tezkerenin Sureti*.

torluğun Rumeli kesiminde ise araba hiçbir zaman tamamen ortadan kalkmamıştı. Bu nedenle İstanbul'u Rumeli'ye bağlayan "İstanbul Cad-desi" 19. yüzyıl başında uzun mesafe araba taşımacılığına uygun tek yoldu. Diğer yolların gelişmesi 19. yüzyılın ikinci yarısında oldu. Kentiçi ulaşım da arabanın kullanılması aynı dönemde olduysa da bu gelişme buradaki incelememizin kapsamına girmeyecektir.

Osmanlıların Anadolu'daki araba geçişine elverişli ilk yolu 1834 yılında yapılan İstanbul-İznik posta yolu oldu. Daha önce de üzerinde durduğumuz üzere, 1840 yılında bu yol bozulmuş ve posta arabaları için kullanılmaz hale gelmişti. Bundan sonraki ilk önemli yol yapımı girişimlerinin hazırlanan ilk imar programı ile ilişkili olduğu anlaşılmaktadır. İmar programının geliştiği 1847 yılında "Mühendis-hâne-i Berr-i Hümayun" programında yol ve köprü dersleri okutulmaya başlıyordu. Bu program içinde öncelik verilmiş olan Bursa-Gemlik, Bursa, Mudanya ve Trabzon-Erzurum yollarının yapımına 1850 yılında başlandı. "Şose" terimi ilk kez bu yolların yapımında kullanıldı. Bu yolların yapımında modern mühendislik teknikleriyle güzergâh sap-tandığı, teodolit kullanarak yolların aplike edildiği anlaşılmaktadır. 34.5 km.'lik Bursa-Gemlik, 34 km.'lik Bursa-Mudanya yollarında güzergâhlar Hüdavendigâr Eyaleti baş mühendisi M. Padeano tarafından hazırlanmıştır. Bu iki yolun yapımında birinci Meclis-i Umur-u Nâfıa'da çalışan Fransız ve İngiliz mühendislerinin de etkisi olduğu anlaşılmaktadır. Bu yolların yapımı çok uzun süre aldı ve ancak 1865 yılında tamamlandı. 314 km. uzunluğundaki Erzurum-Trabzon yolunun yapımı da 1850 yılında, Ticaret ve Nâfıa Nazırı tarafından başlatılı-yordu. Bu yolun yapımında Fransız mühendisler çalışıyordu. Bu yol da ancak 1872 yılında tamamlanacaktır.⁵⁹

Bu ilk yol girişimlerinin çok uzun sürede tamamlanmasının Osmanlıları yol yapımı konusunda yeni örgütlenme biçimleri arayışına itmiştir. Bunlardan birincisi 1856 yılında yayınlanan "Memâlik-i Mah-

59 Archak Solakian, *Les Richesses Naturelles et Economiques de l'Asie Mineure*, Constantinople, 1923, s.22; Téophile Deyrole, *1896'da Trabzon'dan Erzurum'a*, İstanbul, 1939, s.16-22; *Türk Ziraat Tarihine Bir Bakış*, s.75, 85-87; Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie*, Paris, 1895, cilt 4, s.87.

rûse-i Şahânedede Turuk-u Maabirin Suret-i İmal ve İdaresine Ait Talimat-ı Umumiye” ile yolun geçtiği kazalarda yaşayanlara yolda çalışma yükümlülüğü getirilmeydi. Bu yolların yapımında angarya emekten yararlanılması da yol teknolojisinin alındığı Fransa’dan esinlenmişti. Fransa’da 1737’de yürürlüğe konulan nizamname de benzer angarya hükümleri içeriyordu. Bu talimatname on yıl uygulamada kaldı ve yola önem veren valiler ilk yol uygulamalarını buna göre yaptılar. Midhat Paşa’nın Tuna Vilayeti’ndeki yol uygulamaları da bu talimatnameye göre yapıldı. Bir başka örgütlenme biçimine ise 1864 yılında Beyrut-Şam yolunun yapımında başvuruldu. Bu yol üzerinde araba işletme imtiyazı verilen şirket yol yapımını da üstleniyordu. Ama bu ikinci yaklaşım yaygınlık kazanamayacaktı. Yaygınlaşan, valilerin halkın işgücüne dayanarak yol yapımını gerçekleştirmesi oldu.⁶⁰

On yıllık uygulamada elde edilen deneylerden yararlanarak 1866 yılında yeni bir “Turuk-u Maabir Nizamnâmesi” çıkarıldı. Bu nizamnamede yol yapımında bedenen çalışma yerine bedel verilebileceği esnekliği getiriliyor, yollar Turuk-u Umumî ve Turuk-u Hususî diye iki kademeye ayrılıyor ve Fransa’daki “Ecole des Ponts et Chaussées” benzeri bir yol ve köprü okulunun kurulması öngörülmüyordu. Bu nizamnamenin öngördüğü Mülkiye Mühendisi Mektebi 1867 yılında açıldıysa da uzun ömürlü olmadı. 1874 yılında Turuk-u Maabir adıyla yeniden açılan okul 1879’da kapanmıştır. Bu okulun mezunlarından Karakoç ve Handenyan efendilerin Sivas’a yol işleri için mühendis olarak atandığı bilinmektedir.⁶¹

Osmanlı İmparatorluğu’nda Borçlar İdaresi’nin kurumsallaştığı dönemde Hasan Fehmi Paşa’nın 1882 yılında sunduğu Umur-u Nâfia Programı’nda yol yapımında dönemin karakterine uygun bir dönüşüm yapılmaya çalışıldığı görülmektedir. Bu programda 2535 km.’lik bir karayolu yapımı öngörülmüştür. Bu yollar Rize-Erzurum, Gümüşhane-Erzincan, Tirebolu-Karahisar, Giresun-Karahisar, Ordu-Sivas, Ün-

60 Nazım Berksan, *Yol Davamız*, Akın Matbaası, Ankara, 1951, s.19-25.

61 Çağatay Uluçay, Enver Kartekin, *Yüksek Mühendis Okulu*, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul, 1958.

ya-Tokat, Bafra-Terme, Sinop-Yozgat-Kayseri, Bartın-Safranbolu, Bandırma-Balıkesir, Ayvalık-Kırkağaç, Antalya-Isparta, Maraş-Adana-Karataş'dır. Bu yollar bir hinterlandı limana, böylece de kapitalist merkeze bağlayan ağaç dalı biçimindeki yollardır. Program; Bayındırlık İşleri'nin üç türlü yapılabileceğini, bunların devlet eliyle, halka mükellefiyet koyarak, yabancılara imtiyaz vererek olduğunu belirttikten sonra, bu yolların yabancı sermayeye tanınacak işletme imtiyazlarıyla gerçekleştirilmesini savunuyordu. Bu programı incelemek için toplanan komisyon ise "karayolları inşası için özel bir nizam vardır. Geçirilen tecrübelerle göre yine bu nizam dairesinde işbölümü usulü uygulanarak amaca süratle ulaşılacağı, zaten halkın da bundan memnun kaldığı anlaşıldığından, karayolu ve köprülerin inşasını ilerletmek için başkaca bir usul ve tedbir aranmasına lüzum görülmemiştir" sonucuna ulaşıyordu. Bu programda önerilen yolların bir kısmı daha sonraki yıllarda gerçekleşmiş olsa da bu yolların gerçekleştirilmesinde yabancı sermayeye dayanılmadığı görülmektedir. Bu bakımdan program uygulanmamış halka mükellefiyet koyarak yol yapımı tercih edilmiştir.⁶²

1883 yılında yeniden Fransa'daki "Ecole des Ponts et Chaussées" örnek alınarak Hendese-i Mülkiye Mektebi kuruldu. Bu girişim öncakilere benzemeyerek sürekli oldu. Böylece vilayetlerdeki nâfia müdürlükleri ilk kez sürekli mühendis üreten bir kaynağa kavuştular. 1898'de yol talimatnamesinde değişiklik yapılarak "Turuk-u Maabir Talimat-ı Umumiyesi" yürürlüğe konuldu. Bu talimatnamenin yol mükellefiyetiyle ilgili yeni düzenlemeler getirmesi yanısıra en önemli yeniliği yeni bir yol yapım teknolojisini getirmesiydi. Bu teknik 3-5 cm. çaplı kırma taşların silindir ile sıkıştırılarak 20-25 cm. kalınlığında bir yol yüzeyi oluşturulmasını öngören, adını buluşu yapan İskoçyalı mühendisin adından alan "macadam" tekniğiydi. Bu talimatname makadam yol tekniğinin tüm ülkede kabulünü göstermektedir. Cuinet, Lübnan'da bu tekniğin 1860'lı yıllardan itibaren kullanıldığını yazmaktadır.⁶³

62 Celal Dinçer, *a.g.e.*, s.153.

63 Vital Cuinet, *Syrie Liban et Palestine*, s.229; Nazım Berksan, *a.g.e.*, s.33.

1881 yılında 900 km. olan şose miktarı 1888'de 10.400 km.'ye çıkmıştı. Bu 7-8 yıl Osmanlılarda karayollarının en hızlı geliştiği dönem oldu. 1898'de şose miktarı 13.800 km.'ye, 1908'de 17.400 km.'ye çıkmıştı. 1908 yılında G. Norandunkyan'ın nazırlığı döneminde hazırlanan plan yeni bir atılımı öngörüyordu. Bu, eski yollar da dahil olmak üzere, Rumeli'de 8000 km., Anadolu'da 22.000 km.'lik bir yol ağı öneriyordu. Bu yolların dışında, kaza merkezlerini bağlayacak 15.000 km.'lik ikinci bir yol ağının kurulması düşünülüyordu. Bu yolların standardı saptanırken ileride otomobiller için de uygun olması isteniliyordu. Hazırlanan raporda, artık yol mükellefiyetinin büyük ölçüde bedel olarak karşılabilir hale geldiği belirtiliyor, bu yolla karşılanan harcamaların üç misli artırılması tavsiye ediliyordu. Programın uygulanması için 1909 yılında bir yandan Fransa ile iki milyon altın franklık bir borç anlaşması yapılmış, Turuk-u Umumiye'den Rumeli'de 435 km., Anadolu'da 7635 km. yol şebekesinin tamir ve inşası için Régie Générale Şirketi'ne imtiyaz verilmiştir. Öte yandan 1910 yılında vilayetlerin yol yapımı konusundaki gelirleri artırılarak vilayet yollarının da geliştirilmesi istenmiştir. Artık bu dönemde yol planlama ve yapımında Türk mühendisleri başarıyla çalışmaya başlamış bulunuyorlardı.

Karayollarındaki gelişmenin anlamlı olabilmesi için araba üretiminin de gelişmesi gerekiyordu. Karayollarının gelişmesi 19. yüzyılın ikinci yarısında olmasına rağmen araba yapımında gelişmeler 18. yüzyılın son dönemlerinden itibaren başlamıştı. İlk gelişen arabalar daha çok kent içi ulaşımda kullanılıyordu. Bunlardan 19. yüzyıl başlarında bulunan üç tip (Koçu, Katip Odası ve Talika) gerçekte Avrupa kökenli arabalardı. Ama Osmanlı İmparatorluğu'nda süslemelerinden teknik özelliklerine kadar yeni bir yorumla yapılıyorlardı. Katip Odası C tipi yayları olan Berlin arabasının bir türüydü. 19. yüzyılda Tanzimat sonrasında Avrupa modeli arabalar, fayton, kupa, landau ve paraşol ithal edilmeye başladı. 1860'tan sonra bu araba modelleri Osmanlı İmparatorluğu'nda imal ediliyordu. Yük taşımada, yaylı araba, muhacir arabası, sırkı arabası kullanılıyordu. 19. yüzyılın sonunda kentler arası yolculuklarda ve posta taşımacılığında eliptik yaylara oturan

yaylılar hemen hemen Anadolu'nun her yerinde kullanılır hale gelmişti. Araba yapım hüneri yalnız büyük kentlerde değil, Anadolu'nun küçük yerleşmelerine de yaygınlaşmış bulunuyordu.⁶⁴ Araba teknolojisinin bu yerleşmelere girişi değişik kanallardan olmuştur. Kayseri örneğinde 1850'li yıllarda ABD'li misyoner Amos Farnsworth araba tekerleği ve aksları ithal ederek kendisine Kayseri'de atla çekilen bir araba yaptırmıştır.⁶⁵

Osmanlı İmparatorluğu'na teknoloji girişi konusunda üzerinde duracağımız son sektör demiryolları olacaktır. Demiryollarının ve bununla ilgili teknolojinin denetimi diğer sektörlerle göre çok daha çatışmalı olmuş, Osmanlıların bu teknolojiye bir ölçüde de hakimiyeti ancak 20. yüzyılın başında gerçekleşebilmiştir. Bu gecikmede, demiryollarının denetiminin, kapitalist merkezdeki ülkeler açısından, bir yöreyi kendisine bağlı olarak çevreselleştirmesi bakımından öneminin ve demiryollarının yapımının büyük miktarda kapital gerektirmesinin payları vardır.

Buharlı lokomotiflerin işlediği Liverpool ile Manchester arasındaki ilk demiryolu 1830 yılında açılmıştı. Demiryolunun Osmanlı İmparatorluğu'nun gündemine gelmesi çok gecikmedi. Bir İngiliz subayı olan Sir Francis Chesney 1830'lu yıllarda Suriye ve Mezopotamya üzerinden Hindistan'a ulaşabilme yolları arıyordu. 1836 yılında Akdeniz'den Basra Körfezi'ne uzanan bir demiryolu önerisi getirdi. 1848 yılında Calais'ten başlayıp İstanbul ve Basra üzerinden Hindistan'a uzanan bir başka büyük proje öneriyordu. Bu ilk projeler uygulama aşamasına ulaşmamakla birlikte, 1850'li yıllarda geliştirilen ve imtiyazı alınan İngiliz projeleri uygulamaya kavuşuyordu. 1854 yılında İskenderiye-Kahire, 1858 yılında Kahire-Süveyş demiryolları işletmeye açıldı. 1857 yılında Chesney, Fırat Vadisi Demiryolu Şirketi'ni kurarak

64 İlhan Tekeli, Selim İlkin, "Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımında Gelişmeler", *II. Türk Bilim Tarihi Sempozyumu Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaşım Teknikleri*, 3-5 Nisan 1989.

65 Frank Andrews Stone, *Academies for Anatolia*, University Press of America, New York, 1984, s.15.

projesi için Osmanlı hükümetinden imtiyaz sağladıysa da finansman sorunlarının üstesinden gelemeyerek projesini gerçekleştirememiştir.⁶⁶

İzmir'deki İngiliz tüccarlarından Robert Wilkins, İzmir-Aydın demiryolu imtiyazını 1856 yılında aldı. Wilkins bu imtiyazı bir İngiliz grubuna sattı. Grup yol planlarını hazırlatıp bir İngiliz müteahhide ihale etti. İnşaatin başarılı yürümediği inşaat sırasında önemli yolsuzluklar yapıldığı anlaşılmaktadır. Şirket kendisine verilen üç yıllık süre içinde inşaatı tamamlayamadı. Buna rağmen demiryolunun tamamlanmasını çok isteyen Osmanlı İmparatorluğu şirketi kurtaracak ve demiryolunun 1866'da Aydın'a ulaşmasını sağlayacaktır. Tüm yolsuzluklara karşın yol yapımında kullanılan emeğin ucuzluğu, kullanılan rayların Kırım Savaşı'ndan kalmış olması bu yapılan demiryolunun maliyetinin İngiltere'de yapılanlara göre daha ucuz olmasını sağlayacaktır.⁶⁷ Bir başka İngiliz şirketi 1863 yılında İzmir-Kasaba Hattı imtiyazını alıyor ve hattı 1866 yılında işletmeye açıyordu. Bir başka İngiliz şirketi 1856 yılında Çernova-Köstence Hattı'nın imtiyazını almıştı. Yine de İngiliz şirketi 1861-1863 yılları arasında Bulgaristan'da Varna-Ruşçuk Hattı'nı gerçekleştirmişti.⁶⁸

1870'li yıllara gelindiğinde, Osmanlılara demiryolu teknolojisi ni getirmede İngiliz şirketlerinin tekeli konumunun kırıldığı görülmektedir. Avrupa'da demiryollarının özel şirketler eliyle değil de, devlet eliyle gerçekleştirilmesi yaklaşımı ilk kez 1833 yılında Belçika tarafından başlatılmıştı. Almanya da 1848'den başlayarak devlet eliyle demiryolu yapımına girmişti.⁶⁹ 1870'li yıllar Osmanlılar'da devlet eliyle demiryolu yapımı konusunda ilk denemelerin yapıldığı yıllar oldu.

1867 yılında Abdülaziz'in Avrupa seyahatinden sonra Sultan'ın demiryolu yapımına ilgisi artmıştı. 1868 yılında İstanbul'u Avrupa'ya

⁶⁶ Murat Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul, 1988, s.7-9; Muhlis Ete, *Münakalat*, İstanbul Üniversitesi Yayınları'ndan, İstanbul, 1988, s.7-9.

⁶⁷ Orhan Kurmuş, *a.g.e.*, s.51-69.

⁶⁸ Muhlis Ete, *a.g.e.*, s.93.

⁶⁹ M. Arslan Abisel, *Garp Memleketlerinde ve Hususiyle Fransa'da Münakalat Siyaseti*, İstanbul, 1943, s.10.

ve Tuna boylarına bağlayacak Rumeli Demiryolu projesi için Van der Elst Kardeşler'e bir imtiyaz verilmişti. Bunlar zamanında inşaata başlayamayınca 1869 yılında imtiyaz iptal edildi.⁷⁰ Osmanlılar Avrupa bağlantısının sağlanmasına öncelik verdiklerinden Nâfia Nazırı Davut Paşa bu hattın gerçekleştirilmesi için Avrupa'ya giderek araştırmalara girişti. Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nu yakından ilgilendiren bu proje karşısında Viyana olumlu bir tavır içinde olmasına rağmen gerekli finansmanı sağlayamıyordu. Daha sonra Paris'e gitti; burada Baron Hirş ile daha sonra birçok uzlaşmazlık çıkaracak olan 2500 km.'lik demiryolunun yapım ve işletilmesi konusunda anlaşmaya vardı. Bu şebeke İstanbul'un Edirne, Filibe, Sofya, Niş ve Bosna-Hersek üzerinden Avusturya Demiryolları'na bağlanmasını öngörüyordu. Bu hat şube hatları ile Dedeağaç ve Selanik'e, Karadeniz kıyısında da Burgaz'a bağlanacaktı. Projenin gerçekleştirilmesi için iki ayrı şirket kuruldu. Bunlardan birincisi yapımla ilgiliydi. Diğeri işletme şirketi idi. Yapım şirketi gerekli kaynağı bulmak için çıkardığı tahvillerle çok yüksek oranda faizle borçlandı. Bir yandan Baron Hirş'in inşa ettiği demiryolları kalitesindeki sorunlar ve yüksek maliyeti ile Osmanlıları büyük borç altına sokması ve öte yandan Rusya'nın, Avusturya'nın yararına olan ve Akdeniz'le ilişkilerini güçlendirecek Bosna-Hersek bağlantısına karşı çıkması, anlaşmanın 1872'de yeniden gözden geçirilmesini gerektirmiştir. Bosna-Hersek bağlantısı programdan çıkarılacak, yapılacak hat uzunluğu 1250 km.'ye indirilecek, hat devletçe satın alınacak, Hirş'in yapımdaki rolü müteahhitliğe indirgenecekti. Projenin yeni biçimiyle tamamlanması 1875 yılı başlarında olacaktır.⁷¹

Devlet, Rumeli Demiryolu'nun şirketler eliyle yapılması konusunda sorunlarla dolu bir deney yaşarken, Abdülaziz 1871 yılında Asya topraklarına demiryolu getirilmesi konusunda bir irade yayınladı.

70 Cemil Öztürk, "Tanzimat Devrinde Bir Devletçilik Teşebbüsü: Haydarpaşa-İzmit Demiryolu", *II. Türk Bilim Tarihi Sempozyumu Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaşım Teknikleri*, 3-5 Nisan 1989.

71 *Les Chemins de Fer de La Turquie D'Europe*, Versailles, 1885; M. Arslan Abisel, *Dişnya Ticaret Yolları Etrafında Cereyan Eden İktisadi ve Siyasi Mücadeleler*, İstanbul, 1943, s. 41-42.

Kurulacak sistemin belkemiğini İstanbul-Bağdat Hattı oluşturacaktı. Bu irade paralelinde Midhat Paşa, Sultan'a sunduğu bir raporda bu hattın İngilizlere yaptırılması halinde, İngiltere'nin Basra'da kazanacağı gücün Arabistan Yarımadası üzerinde doğuracağı siyasal sonuçlar üzerinde duruyor, bu hattın devlet girişimiyle yapılmasını öneriyordu.⁷² Bu gelişmeler sonucunda devlet Anadolu'da üç demiryolu hattı yapımına girişiyordu. Bunlardan birincisi Haydarpaşa-İzmit arasında ki 91 km.'lik hattın yapımıydı. Bu hat Bağdat Yolu'nun başlangıcı olacaktı. İkincisi, Kasaba Demiryolu'nun Kasaba'dan Alaşehir'e 76 km. uzatılmasıydı. Üçüncüsü ise 41 km.'lik Mudanya-Bursa Hattı'ydı. İzmit Hattı'nın yapımına 1871'de başlandı, 1873'te tamamlandı, Alaşehir Hattı'nın inşası 1872-1875 yılları arasında sonuçlandı. İnşasına aynı yıllarda başlanan Mudanya Hattı'nın yapımı bir süre durakladıktan sonra ancak 1888'de tamamlandı ve işletilmesi bir Belçika-Fransız grubuna verildi.⁷³

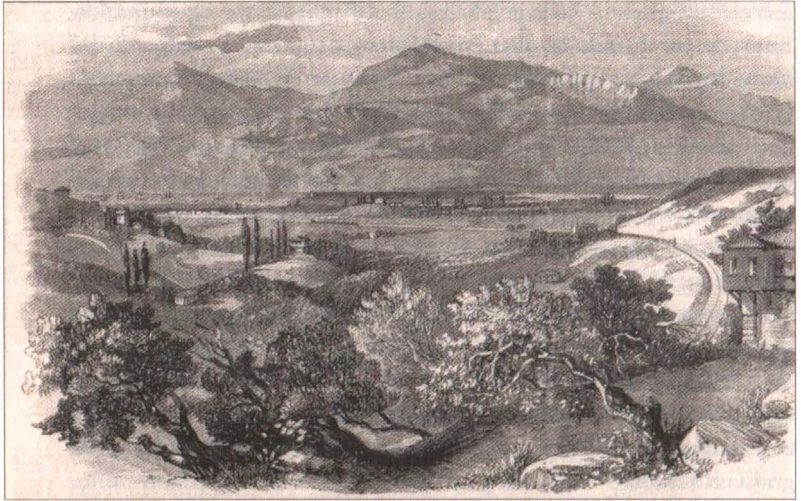
Haydarpaşa-İzmit Demiryolu'nun yapımının demiryolu teknolojisinin Osmanlı idari sistemine içerilmesinde diğer hatlara göre daha çok katkısı olduğu görülmektedir. Hattın istikşaf etütlerinin Nâfia Nezareti'nce Mojel Bey başkanlığında kurulan bir heyetçe yapıldığı anlaşılmaktadır. Yol üç kısım halinde ihale edilmiş ve kontrolü de yine Moje Bey başkanlığında kurulan bir heyetçe yürütülmüştür. Bu heyetler içinde yabancı mühendisler bulunduğu kadar mühendislik eğitimi görmüş erkân-ı harp subayları da yer alıyordu. Hattın rayları ile lokomotif ve vagonları bir Belçika şirketine ihale edilmişti. Kasaba-Alaşehir Hattı yapıldıktan sonra Kasaba Hattı'nı işleten şirkete devredilmiş olmasına karşın İzmit Hattı 1880 yılına kadar devletçe işletildi. Bu yıldan sonra Osmanlı Anonim Şirketi statüsünde olmak üzere Sfeelder-Hanson İngiliz şirketine kiralandı.⁷⁴

Bu hat gerçekte Bağdat Demiryolu'nun başlangıcıydı; diğer kısmının projesinin hazırlanması gerekiyordu. 1872 yılında Wilhelm Von

72 Murat Özyüksel, *a.g.e.*, s.14.

73 *Bayındırlık İşleri Dergisi*, yıl 5, sayı 5, Birinci Teşrin 1938, s.44; Arshack Solakian, *a.g.e.*, s.78.

74 Cemil Öztürk, *a.g.m.*, s.3-6.



19. yüzyılın sonunda Aydın-Izmir Demiryolu'nu gösteren bir gravür.

Pressel, “Asya Osmanlı Demiryolları” Umum Müdürlüğü’ne getirilerek projenin diğer bölümünü tamamlaması istendi. Pressel, Almanya’da, İsviçre’de ve son olarak da Baron Hirşh’in girişimi için çalışmış deneyimli bir demiryolcuymuştu. Pressel’in projesi 1873 yılında hazırlanmıştı. İzmit’ten, Eskişehir, Ankara, Kayseri, Malatya, Diyarbakır, Musul, Bağdat üzerinden Basra’ya uzanıyordu. Bu ana hat 2300 km. tutuyordu. Önerdiği diğer 2370 km. uzunluğundaki 7 hatla İmparatorluğun Asya bölümünde toplam 4670 km. demiryolu programlanmış bulunuyordu.⁷⁵

Bir yandan dünya kapitalist sisteminin içine girdiği bunalım, diğer taraftan 1875 yılında Osmanlı İmparatorluğu’nun hızla artan dış borçlarını ödeyemez hale gelmesi, Osmanlı İmparatorluğu’nda demiryolu yapımındaki ikinci evrenin sonunu getirmiştir. Yeni girişimlerin

⁷⁵ Murat Özyüksel, *a.g.e.*, s.15-17.

başlayabilmesi için 1881 yılında Borçlar İdaresi'nin kurumsallaşmasını beklemek gerekecektir. Bu evrenin diğer evrelerden en önemli farkı kapitalist merkezdeki ülkelerin kendi aralarında yarışmaya girmesidir. Ve kendilerine etki alanı olarak gördükleri yörelerde demiryolu yapım imtiyazı elde etmek için yarışmasıydı. Yeni evreye daha önce sözünü ettiğimiz Hasan Fehmi Paşa'nın programıyla geçildiği söylenebilir. Bu programda demiryolu konusunda önerilen şema temelde Bağdat Demiryolu hattına bağlanan ikinci derece hatlardan oluşuyordu. Bu planda Bağdat Hattı için iki seçenek karşılaştırılmaktadır. Birincisi 1873 çalışmasında önerilen güzergâhtı. İkincisi ise daha güneyden geçen İzmit, Eskişehir, Kütahya, Afyon, Konya, Adana, Halep ve Fırat'ın sağ sahilini izleyerek Bağdat'a ulaşan hattır. Tercih edilen hat, hem askeri hem de ekonomik gerekçelerle, güneydeki ikinci seçenek olmuştur. Program içinde ana hattı tamamlayıcı olan çok sayıda hat önerilmiştir. Bu hatlardan Halep, Hama, Humus, Şam'dan geçerek Hicaz'a kadar uzananı, daha sonraki yıllarda üzerinde en çok durulanlardan biri olacaktır. Bu yolların yapımı için kurulacak Osmanlı Anonim şirketlerine imtiyaz verilmesi düşünülüyordu.⁷⁶

Bu aşamada ilk dikkati çeken gelişmeler 1880'li yıllarda verilen imtiyazlarla Aydın Demiryolu'nun Dinar'a kadar uzanması ve birçok kılçık hatla Küçük ve Büyük Menderes vadilerindeki tüm yerleşmelere hizmet verir hale gelmesidir. Kasaba Hattı'nda ise benzer gelişmelerin olması isteniyordu. Soma'ya uzatılması için imtiyaz verilmişti. Osmanlı yönetimi bu hattın Afyonkarahisar'a uzatılmasını Bağdat Demiryolu ile ilişki kurulması için istiyordu. Bu hattı işleten İngiliz sermayesi ise bunu engellemek istiyordu. Osmanlı yönetimi kendi haklarını kullanarak şirketi satın aldı ve 1893'te Fransız sermayesine devredererek bu bağlantının 1897'de gerçekleşmesini sağladı. Osmanlı yönetimi Büyük Güçler arasındaki yarışmadan amaçlarını gerçekleştirmek için yararlandı.⁷⁷

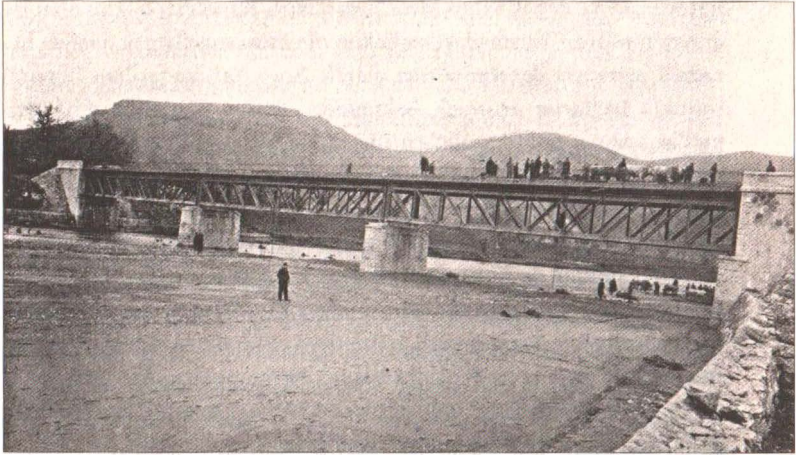
76 Celal Dincer, *a.g.e.*, s.202-222, 176-185.

77 Bülent Varlık, *19. Yüzyılda Emperyalizmin Batı Anadolu'da Yayılması, Tüm İktisatçıları Birliği*, Ankara, 1976, s.30.

1880'li yılların bir başka girişimi 1883'de Mersin-Adana Demiryolu yapım imtiyazının Mehmet Nahid Bey ile Kara Todori Paşa'ya verilmesi oldu. Bu imtiyazı Baron Evain Vandeuve satın aldı ve bir Osmanlı Anonim Şirketi kurdu. Şirket hisselerinin büyük çoğunluğunu Fransa ve İngiltere'de satarak elde ettiği kaynakla hattı gerçekleştirdi ve 1886'da aynı grupça işletilmeye başlandı.⁷⁸

Bu yıllarda Fransız sermayesi Suriye ve Lübnan'da elde ettiği imtiyazlarla üç önemli hat gerçekleştirmiştir. 1889-1892 arasında Yafa-Kudüs, 1892-1894 arasında bir dar hatlı demiryolu olan Beyrut-Şam-Museyrip, 1900 yılından sonra da Rayak-Homs-Hama-Halep hatları yapılmıştır.

Bu dönemin demiryolculuk bakımından en önemli bulgusu, Bağdat Demiryolu'nu gerçekleştirme konusunda İngiltere, Fransa ve Almanya arasındaki yarışmaydı. Osmanlı yönetiminin imparatorluğun bütünlüğü açısından bir ilke kararı verdiği görülmektedir. Bağdat bağlantısını Akdeniz'deki bir limandan başlayarak kuracak projelerin hiçbirine olumlu yaklaşmayacaktır. Kurulacak bağlantı İstanbul'dan başlayıp, Anadolu içinden geçerek Bağdat'a uzanmalıdır. Nitekim İstanbul-İzmit bağlantısı yapıldıktan sonra 90 km. kadar bir yolun daha toprak tesviyesi yapılmış, ama yapım devam ettirilememiştir. 1880 yılında İzmit-İstanbul yolunun işletme imtiyazını alan İngiliz şirketin hattın uzatılması için imtiyaz elde etme çabaları sonuç vermemiştir. 1887 yılında Osmanlı Bankası'nın desteklediği bir grup da imtiyaz elde etmekte başarılı olamamıştır. İstanbul'da silah satmak amacıyla bulunan Prusyalı Alfred von Kaulla'nın ilgisi Wilhelm von Pressel tarafından projeye çekildi, o da Deutsche Bank'la anlaşmaya vardı ve demiryolunun Ankara'ya kadar uzatılması imtiyazını 1888 yılında elde etti. II. Abdülhamid politik dengeler açısından Alman sermayesini yeğlemişti. Kaulla grubu Osmanlı Anadolu Demiryolu Şirketi'ni kurdu ve hızla inşaatı tamamlayarak 1893 yılı başında işletmeye açılmasını sağladı. Osmanlı Devleti Haydarpaşa-İzmit Demiryolu'na İngilizlerin sert



1910'larda Edirne-Mestanlı'da inşa edilen bir demiryolu köprüsü.

protestolarına karşın el koydu ve işletilmesini yeni kurulan Osmanlı Anadolu Demiryolu Şirketi'ne devretti. İngiltere, Fransa, Rusya ve Almanya arasında uzun siyasal mücadelelerden sonra 1893 yılında Abdülhamid, Anadolu Demiryolu Şirketi'ne Ankara-Kayseri, Eskişehir-Konya demiryollarının yapımı imtiyazını verdi. Şirket de 1896 yılında Konya'ya demiryolunu ulaştırdı. Ankara-Kayseri bağlantısı ise gerçekleşmedi. Yine yoğun siyasal mücadelelerden sonra Abdülhamid 1902 yılında Konya'dan itibaren Bağdat Demiryolu'nun gerçekleştirilmesi imtiyazını aynı şirkete verecek ve 1903 yılında da Bağdat Demiryolu'nun inşası başlayacaktır.⁷⁹

Bu dönemin Osmanlı İmparatorluğu içinde demiryolu teknolojinin daha iyi benimsenebilmesi bakımından en önemli girişimin Hicaz Demiryolu'nun devlet tarafından yapımı olduğu söylenebilir. Bu

⁷⁹ Murat Özyüksel, *a.g.e.*, s.61-93; Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1972, John B. Wolf, "The Diplomatic History of The Bağdat Railroad", *The University of Missouri Studies*, cilt XI, no.2, Nisan 1936.

hat hem 1882'den itibaren Mısır'a ve Süveyş Kanalı'na hakim olan İngiltere'nin Arap Yarımadası'na hakim olmasını engellemek hem de buradaki aşiretleri denetim altına alarak Arap Yarımadası'nın İmparatorlukla bağlarını artırmak bakımından önem taşıyordu. Abdülhamid'in İslâmcı politikasının en önemli ve gözle görünen öğelerinden biriydi. 1900 yılında Sultan hattın gerçekleştirilmesiyle bizzat ilgilenmeye başladı. Bu projeye dış finansman bulmak zordu. Osmanlılar bunun finansmanını büyük bir İslâmcı kampanya ile İmparatorluk içinde ve bir miktar da İmparatorluk dışından gelen gönüllü katkılardan sağladılar. Finansmanın tamamıyla içten karşılanması bu demiryolunun yapımında tamamen yerli malzemeye ve yerli işgücüne dayanılmasına olanak veriyordu. Projenin İslâmcı bir kampanya ile yürütülmesi de böyle bir hedefi anlamlı kılıyordu. Ama Osmanlı İmparatorluğu'ndaki teknik bilgi ve sanayi kuruluşlarının gelişmişlik derecesi bu amacın ancak kısmen gerçekleştirilmesine olanak verecektir. Anadolu Demiryolu'nun yapımında çalışmış Maissner'e Paşa ünvanı verilerek işin başına getirildi. Hendese-i Mülkiye Mektebi'ni her yıl bitirenlerin yarısı bu hattâ atanıyordu. Mühendis kadrosunu oluşturmakta Régie Générale des Chemins de Fer Şirketi'nin mühendislerinden de yararlanılmış olmasına rağmen, Maissner Paşa'nın Osmanlı mühendislerine sultanın isteği üzerine sorumluluk vermek zorunda kalması üzerine, yerli teknik kadrolar demiryolu hattı inşaatının gerçekleşmesinde önemli rol oynamışlardır. Demiryolu telgraf hatları ordu telgrafçılarıncı gerçekleştirilmiştir. Değişik makine mühendisliği işlevleri için donanma mensuplarından, lokomotiflerin işletilmesinde donanma kazancılarından ve istihkâmcılardan yararlanılmıştır. İnşaatıta İtalyan taşıcı ustaları kullanılmıştır. Hattın geçtiği çöldeki Bedevilerden işçi sağlanması zordu. Amele taburları kurularak askerlerden yararlanıldı. Başlangıçta tüm rayların ve demiryolu araçlarının da yerli olarak yapılması düşünülüyordu. Rayların yapımının ve altı lokomotif dışında diğer demiryolu araçlarının tersanede yapılması öngörülmüştü; traversler devlet ormanlarından yapılan kesimle sağlanacaktı. Günde ancak 250 m. ray yapma kapasitesi olduğu anlaşıldı. Bu durumda bir

miktar ray İstanbul'da yapıldı. Büyük kısmı ithal edildi. Bazı birinci sınıf yolcu vagonlarıyla bir cami vagonu İstanbul'da yapıldı. Bu hattın yapımı için gerekli malzemenin taşınmasında kullanılmak üzere Beyrut-Şam-Museyrip Hattı Fransızlardan satın alındı. II. Meşrutiyet ilân edildiğinde Şam'dan başlayan hat Medine'ye ulaşmış bulunuyordu. Bu hatla bağlı olan 1891'de aldıkları imtiyazla bir İngiliz şirketince yapımına başlanan ve yarım bırakılan Hayfa-Der'a Hattı da 1904-1905 yılları arasında Osmanlı Devleti'nce tamamlanmıştı. Hattın bu kesimi daha çok müteahhitler eliyle yaptırıldı. Böylece çok zor koşullarda 8 yıl içinde 1500 km.'lik bir hattın gerçekleştirilmesi büyük ölçüde Osmanlı teknik gücüne dayanarak sağlanmıştı. Osmanlı İmparatorluğu oldukça karmaşık bu organizasyonu değişik ölçütler açısından başarıyla gerçekleştirebilmişti. Yılda 200 km.'ye ulaşan bir yapım hızı sağlamıştı. Hattın km. maliyeti yabancı şirketlere yaptırılanların yarısı düzeyinde gerçekleşmişti. Hicaz Hattı'nın bir dar hat olmasının getirdiği maliyet avantajları olmasına rağmen, bu maliyetin yine de oldukça düşük olduğu söylenebilir. Hattın işletilmesi için 1906 yılında kurulan Hicaz Demiryolu İşletme Dairesi'nin başına kısa bir süre için Fransız Goden getirildiyse de daha sonra Hendese-i Mülkiye mezunlarından Muhtar Bey onun yerini alacak ve Türklerden oluşan bir kadro işletmeyi başarıyla yürüteceklerdir.⁸⁰

Bu değerlendirmeden sonra Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryollarının gelişiminin üçüncü evresinde Hasan Fehmi Paşa programı içinde yer alan projelerin önemli ölçüde gerçekleştiğini söyleyebiliriz. Osmanlı İmparatorluğu demiryolu gelişmesinin dördüncü evresinde II. Meşrutiyet sonrasında 1908 Umur-u Nâfia Programı ile giriyordu. Bu programda 6180 km.'si Asya'da, 1012 km.'si Avrupa'da, 708 km.'si diğer ülkelerle bağlantı hatları olmak üzere toplam 7.900 km.'lik bir sistem öneriliyordu. Bu hatlar arasında Ege Bölgesi'ndeki sistemde Soma-Bandırma Hattı'nın yapılması ve Ankara, Sivas, Kayseri, Erzurum, Diyarbakır ve Van kentlerini bağlayan bir sistemin oluşturulması dik-

⁸⁰ Çağatay Uluçay, Enver Kartekin, *a.g.e.*, s.254-257, 414-416; William Ochsenwald, *The Hijaz Railroad*, University Press of Virginia, Charlottesville, 1980.

kat çekiyordu. Bu evredeki uygulamada İttihad ve Terakki bu programı uzun müzakerelerle dış güçlerin karşılıklı uzlaşmalarla çıkarlar dengesini yeniden kurarak yabancı sermaye eliyle gerçekleştirmeye çalıştı. Bir yandan varolan hatlar geliştiriliyor, öte yandan Bağdat hattı'nın yapımı sürdürülüyor ve yeni hatlar başlatılıyordu.

Bu dönemde Aydın Demiryolu 1906 yılında verilen imtiyazla Dinar'dan Eğridir'e uzatıldı ve 1912 yılında tamamlandı. Kasaba Hattı'nın Soma-Bandırma arasında uzatılması konusunda Fransız şirketine 1910 yılında verilen imtiyaz gerçekleştirilerek 1912 yılında tamamlandı. Bağdat Demiryolu'nun imtiyazları dış güçlerle dengeler kuruldukça aşama aşama veriliyordu. 1908 yılında Halep ve Mardin'le bağlantı kurulması, 1911 yılında Osmaniye-İskenderun Hattı ve Bağdat-Elhalif Hattı imtiyazları verildi. Almanya da hattın Basra ötesine uzatılması konusunda istekte bulunmamayı kabul ediyordu. 1914 yılında Fransa ile imzalanan anlaşmada Sivas-Samsun Hattı yapımı imtiyazı veriliyordu. Ama kısa süre içinde Birinci Dünya Savaşı içine girilmesi bunun gerçekleşmesini engelleyecekti.⁸¹ Dünya Savaşı koşulları içinde demiryollarının yönetimine Askeri Demiryolları Umum Müdürlüğü'nce el konularak, İzmir ve Yeşilköy'de açılan okullarda yetiştirilen demiryolcularla işletme başarılmıştır.⁸²

SONUÇ YERİNE

Osmanlı İmparatorluğu'nda beş ayrı sektörde 19. yüzyılda teknoloji girişini inceledik. Bu kısa inceleme bu dönemde İmparatorluğun her kesimini ve her yöreyi aynı yoğunlukta etkilemese de önemli bir teknoloji girişine sahne olduğunu gösteriyor. Ama bu giriş imparatorluğun çevreselleşmesini tersine çevirecek güç ve önemde olmamıştır. Bu çevreselleşme süreci sırasında İmparatorluğun siyasal bağımsızlığını korumuş olması bu teknoloji girişini kendi iktidarını sürdüreceği biçimde denetleme gayretlerine neden olmuş ve ona olanak vermiştir. Bu

81 E.E. Adamov, *Sovyet Devlet Arşivi Gizli Belgelerinde Anadolu'nun Taksimi*, Belge Yayınları, İstanbul, 1972.

82 Murat Ergun, *Bir Demiryolcunun Kurtuluş Savaşı Hatıraları*, İstanbul, 1966.

nedenle de toprak bütünlüğünü ve bağımsızlığını korumak bakımından kritik önemi olan kesimlerde bu denetim daha yüksek olmuş ve teknolojinin benimsenmesi ve ülke içinde üretilir hale gelmesi daha kısa sürede gerçekleşmiştir denebilir.

KAYNAKÇA

- Abisel, M. A., *Garp Memleketlerinde ve Hususiyle Fransa'da Münakalat Siyaseti*, İstanbul, 1943, s.10.
- Adamov, E. E., *Sovyet Devlet Arşivi Gizli Belgelerinde Anadolu'nun Taksimi*, Belge Yayınları, İstanbul, 1972.
- Avcıoğlu, D., *Türkiye'nin Düzeni*, Bilgi Yayınevi, Ankara, 1968, s.55.
- Bayatlı, O., *Bergama'da Yakın Tarihten Olaylar*, İstanbul, 1943.
- Bayındırlık İşleri Dergisi*, yıl 5, sayı 5, Birinci Teşrin 1938, s.44; Arshack Solakian, s.78.
- Berksan, N., *Yol Davamız*, Akın Matbaası, Ankara, 1951, s.19-25, 33.
- Bozkaya, E. A., *Anadolu'nun Pamuk-Çeltik-Mısır-Fındık-Afyon ve Bağcılık Bölgelerinde Kullanılan Ziraat Alet ve Düzenleri Üzerinde Araştırmalar*, Yüksek Ziraat Enstitüsü, Ankara, 1936, s.3, 12, 42-43.
- Cezar, Y., "19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Yeni Teknoloji Uygulama ve Sınai Tesis Kurma Çabalarından Örnekler", *Dünü ve Bugünüyle Toplum ve Ekonomi*, no.1, Mart 1991, s.164,166.
- Clark, E. C., "Osmanlı Sanayi Devrimi". Çev. Yavuz Cezar. *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, cilt XIV, sayı 82-83-84, s.17,19,22-23.
- Cuinet, Vital, *La Turquie D'Asie*, Paris, 1895, cilt 4, s.87.
- , *Syrie Liban et Palestine*, s.229.
- Çadırcı, M., "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Ülke Yönetimi", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, cilt 1, s.210.
- Çavdar, T., *Osmanlıların Yarı Sömürge Oluşu*, Ant Yayınları, İstanbul, 1970, s.45-49.
- Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul, 1988, s.7-9, 14,15-17, 61-93.
- Deyrole, T., *1896'da Trabzon'dan Erzurum'a*, İstanbul, 1939, s.16-22; *Türk Ziraat Tarihine Bir Bakış*, s.75, 85-87.
- Dincer, C., "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha", cilt V-VII, sayı 9-12, 1968-1971, s.153,157-162,176-185,202-222.
- Dölen, E., "Makine Mühendisliği ve Bahriye Feriki Ahmet Besim Paşa", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, s.514-515.

- Dunstan, W., *Report On Agriculture in Asia Minor With Special Reference to Cotton Cultivation*, Printed For His Majesty's Stationary Office, Londra, 1908.
- Earle, E. M., *Bağdat Demiryolu Savaşı*, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1972.
- Empire Ottoman, Ministère du Commerce et des Travaux Publics, *Rapport de S.E. le Ministre du Commerce et des Travaux Publics à S.A. le Grand-Vézir* (Traduction), Constantinople, 1908, s.1-110.
- Enos, J. L., *The Adoption and Diffusion of Imported Technology*, Croom Helm, London, 1988.
- Erder, L. T., *The Making of Bursa*, Phd Thesis, Princeton, Nisan 1976, s.89-115.
- Erdoğan, M., "Arşiv Vesikalarına Göre İstanbul Baruthaneleri", *İstanbul Enstitüsü Dergisi*, no.2, İstanbul, 1956, s.130.
- Ergun, M., *Bir Demiryolcunun Kurtuluş Savaşı Hatıraları*, İstanbul, 1966.
- Ete, M., *Münakalat*, İstanbul Üniversitesi Yayınları'ndan, İstanbul, 1988, s.7-9,93.
- Genel Kurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi*, cilt III, Kısım 5, Ankara, 1978, s.390-393.
- Giz, Adnan, "İslimye Çuha Fabrikası", *İstanbul Sanayi Odası Dergisi*, yıl 3, sayı 27, 15 Mayıs 1968, s.15-16.
- , "Türkiye'de İlk Buhar Makineleri", *İstanbul Sanayi Odası Dergisi*, yıl 5, sayı 57, 15 Kasım 1970, s.7.
- Hosbawm, E. J., *Sanayi ve İmparatorluk*, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara, 1987, Herbert Heaton, *Economic History of Europe*, Harper & Row, New York, 1965, s.480-513.
- Karpat, K. H., *Ottoman Population 1834-1914*, The University of Wisconsin Press, 1985, s.60-86.
- Kasaba, R., *The Ottoman Empire and The World Economy*, State University of New York, 1988.
- Kurdoğlu, F., "Türkiye'de Ziraat Makineciliğinin Tarihçesi", *Ziraat Gazetesi*, cilt 5, no.8, Ağustos 1934, s.235-237.
- Kurmuş, O., *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Bilim Yayınları, İstanbul, 1974, s. 51-69, 78-93, 99-112, 128, 132-135, 140-153, 155.
- Küçükerman, Ö., *Anadolu'nun Geleneksel Halı ve Dokuma Sanatı İçinde Hereke Fabrikası*, Sümerbank, İstanbul, 1987, s.30.
- , *Dünya Saraylarının Prestij Teknolojisi, Porselen Sanatı ve Yıldız Çini Fabrikası*, Sümerbank, İstanbul, 1987.
- , *Feshane Defterdar Fabrikası*, Sümerbank, İstanbul, 1988, s.23, 150, 167.
- , *Feshane*, s. 134-143,162.
- , *Geleneksel Türk Dericilik Sanayi ve Beykoz Fabrikası*, Sümerbank, İstanbul, 1988, s.14.
- Les Chemins de Fer de La Turquie D'Europe*, Versailles, 1885; M. Arslan Abisel,

- Dünya Ticaret Yolları Etrafında Cereyan Eden İktisadi ve Siyasi Mücadeleler*, İstanbul, 1943, s.41-42.
- Müller-Wiener, W., "İstanbul'da Erken Dönem Endüstri Yapıları", *Arkitekt*, sayı 6, 1991, s.24.
- Ochsenwald, W., *The Hijaz Railroad*, University Press of Virginia, Charlottesville, 1980.
- Owen, R., "1840-1914 Döneminde Lübnan'da İpek Dokuma Endüstrisi: Çevre Topluluklarında Fabrika Üretiminin Önündeki Olanaklar ve Sınırlamalar Üzerine Bir Çalışma", *Toplum ve Bilim*, sayı 23, Güz 1983, s.55-74.
- Öztürk, C., "Tanzimat Devrinde Bir Devletçilik Teşebbüsü: Haydarpaşa-İzmit Demiryolu", *II. Türk Bilim Tarihi Sempozyumu Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaşım Teknikleri*, 3-5 Nisan 1989, s.3-6.
- Özyüksel, M., *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul, 1988, s.7-9.
- Pamuk, Ş., *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi 1820-1913*, Yurt Yayınları, Ankara, 1984.
- Pamukciyan, K., "Dadyan veya Dad (Arakel Amira)", *İstanbul Ansiklopedisi*, s.4188.
- , "Dadyan Ohannes Bey", *İstanbul Ansiklopedisi*, s.4194,4195.
- Quataert, D., "Machine Breaking and the Changing Carpet Industry of Western Anatolia 1860-1908", *Journal of Social History*.
- Sarç, Ö. C., "Tanzimat ve Sanayimiz", *Tanzimat I*, Maarif Matbaası, İstanbul, 1940, s.435,437.
- Sav, N. A., *Sanayi İktisadi ve Türk Sanayii*, İzmit, 1950, s.156-166.
- Solakian, A., *Les Richesses Naturelles et Economiques de l'Asie Mineure*, Constantinople, 1923, s.22.
- Stone, F. A., *Academias for Anatolia*, University Press of America, New York, 1984, s.15.
- Tanrıkuş, A., *Türkiye Posta ve Telgraf ve Telefon Tarihi ve Teşkilât ve Mevzuatı*, Efem Matbaacılık, 1984, s.35-74, 325, 533-663, 663-684, 689-693.
- Tekeli, İ., - İlkin, S., "Devletçilik Dönemi Tarım Politikaları", Şevket Pamuk, Zaffer Toprak (derleyenler), *Türkiye'de Tarımsal Yapılar 1923-2000*, Yurt Yayınları/Türk Sosyal Bilimler Derneği, Ankara, 1988, s.42-43, 65, 74, 82, 83.
- , "Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımında Gelişmeler", *II. Türk Bilim Tarihi Sempozyumu Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaşım Teknikleri*, 3-5 Nisan 1989.
- , "War Economy of a Non-Beligerent country Cotton Textiles: From Production to Consumption", *Turcica*, cilt XX, 1988, s.148-149.
- Ticaret ve Nafia Nezareti'nden 1 Kanun-u evvel Sene 324 Tarihinde Makam-i Sami-i Saadetpenahiye Yazılan Tezkerenin Sureti*.

Türkiye I. İpek Böcekçiliği Kongresi, 23-25 Mart 1957.

Türkiye Ansiklopedisi, cilt 1, s.210.

Türk Ziraat Tarihine Bir Bakış, Birinci Köy ve Ziraat Kongresi Yayını, İstanbul, 1938.

Uluçay, Ç., - Kartekin, E., *Yüksek Mühendis Okulu*, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul, 1958, s. 254-257, 414-416.

Varlık, B., *19. Yüzyılda Emperyalizmin Batı Anadolu'da Yayılması*, Tüm İktisatçı-lar Birliği, Ankara, 1976, s.30.

Wolf, J. B., "The Diplomatic History of The Bağdat Railroad", *The University of Missouri Studies*, cilt XI, no.2, Nisan 1936.

Yazıcı, N., "Osmanlı Telgraf Fabrikası", *Türk Dünyası Araştırmaları*, sayı 22, Şu-bat 1943, s.77.

Yurt Ansiklopedisi, s.32, 36,3648.

5

1908 Tarihli “Umur-u Nâfia Programı”nın Anlamı Üzerine

İLHAN TEKELİ - SELİM İLKİN

GİRİŞ

Osmanlı İmparatorluğu’nun Ticaret ve Nâfia Nezareti’nden “1 Kanun-u Evvel Sene 324 (14 Aralık 1908) Sedaretpenahî’ye yazılan tezkire bu yazıda 1908 tarihli Umur-u Nâfia Programı olarak adlandırılacaktır. Kuşkusuz böyle bir programın pratikte ne kadar etkili olduğu, İmparatorluğun altyapı sisteminin gelişmesini ne ölçüde yönlendirebildiği merak konusudur. Bu yazıda böyle bir değerlendirme yapılacaktır. Ama böyle bir programın sadece pratikteki yansımaları açısından değerlendirilmesi, Osmanlı toplumundaki değişimleri kavramamıza yardımcı olabilecek, belki de daha önemli bazı değerlendirme fırsatlarının ziyan edilmesi demek olacaktır.

Böyle bir program yukarıda sözü edilen şekilde, doğrudan olan sonuçları açısından değerlendirilmesinin ötesinde, üç farklı açıdan daha değerlendirilebilir. Bunlardan birincisi programın Osmanlı toplumunun yirminci yüzyılın başlarında kendilerinin geleceği hakkında ne tür bir vizyona sahip oldukları hakkında ipuçları veren bir metin olarak okunmasıyla yapılabilir. İkincisi ise Osmanlı İmparatorluğu’nda Umur-u Nâfia Programı hazırlama geleneğinin nasıl oluştuğu ve bu

aşamadaki gelişmişlik derecesinin nasıl değerlendirilebileceğidir. Böyle bir değerlendirme Osmanlı İmparatorluğu'ndaki mühendislik eğitiminin gelişmesiyle yakından ilişkilendirilebilecektir.

Üçüncüsü daha kapsamlı bir değerlendirme olabilir. Bu program Osmanlı İmparatorluğu'nda modernite projesinin ne ölçüde etkili olduğunun çok yönlü bir ölçütü olarak ele alınabilir. Böyle bir altyapı programı modernite projesinin *ekonomik boyutunun* ne ölçüde geliştiği konusunda önemli işaretler taşıyabilecektir. Altyapı programları bir yandan İmparatorluk ekonomisinin dünya kapitalist sistemine nasıl ve ne ölçüde ekleneneceğini belirlerken, öte yandan bu eklenmenin bir çevreselleşme niteliği taşımasının mekânsal göstergelerini verebilecektir. Benzer bir biçimde bu programlar modernite projesinin rasyonel bir bürokrasi kurulmasına ilişkin yönetim boyutuyla da yakından ilişkilidir. Öncelikle altyapıların geliştirilmesine kapsamlı bir programla yaklaşılmaya başlaması Osmanlı bürokrasisinin rasyonelleşmesi açısından önemli bir adım olarak değerlendirilebilir. Ama onun ötesinde devletin altyapı sağlanmasını kendi sorumlulukları arasında görmesinin önemi üzerinde de durmak gerekir. Devletin kamusal sorumluluklarının içeriğinin genişlemesi de modernitenin bir başka yüzünü oluşturmaktadır. Yönetim açısından altyapının en önemli etkisi, yönetimi, toprağının her noktasından belli bir süre içinde haber alabilen, her noktasına ulaşılabilir ve denetleyebilir kılması ve sistemi yönetebilir hale getirmesidir. Bu yolla merkezden yönlendirilebilen bir modernite olanaklı hale gelmektedir. Altyapı programlarının modernitenin bireyini oluşturma boyutunu da unutmamak gerekir. Modernite öncesinin bireyi ve ekonomisi büyük ölçüde küçük bir mekâna hapsedmiştir. Dünyada olup bitenden haberdar olması olanakları sınırlıdır. Haberleşme olanağı yönetici sınıfların tekelindedir. Bireyin eylem mekânı sınırlıdır. Oysa modernite bireyin eylem mekânını yerel dışına çıkararak hareketliliğini artırır. Bireyin dünyada olup bitenden haberdar olabilmesi, bireyin kapasitesinin artırılması ve eylem mekânının genişletilmesi için altyapıların oluşması ve bireyler tarafından özgürce kullanılır hale gelmesi gerekir. Bir altyapı programının önemi, ancak mo-

derniteyle aralarındaki böyle çok yönlü ilişkiler bulunduğunun farkına varıldığında tam olarak kavranabilecektir.

Böyle bir değerlendirme yapabilmek için önce 1908 tarihli Umur-u Nâfia Programı’nın temel niteliklerinin ve önerilerinin bir özetlemesi yapılacak daha sonra burada sözü edilen biçimde genel bir değerlendirmeye gidilecektir.

1908 TARİHLİ “UMUR-U NAFİA PROGRAMI”NIN İÇERİĞİ ÜZERİNE

Program altı bölümden oluşmaktadır. Birinci Bölümü programın genel politikalarını, önceliklerini ve ilkelerini vermektedir. Diğer beş bölümü umur-u nâfia içine giren beş altyapı sektörüne ayrılmıştır. Bunlar; 1) “Turuk ve maabir” (yollar ve köprüler), 2) “Timur yollar” (demir yolları), 3) “Limanlar”, 4) “Dahilen seyr-i sefain ve ameliyat-ı meyyahiye-i ziraiyye” (iç sularda gemi nakliyatı ve tarımsal su işleri konusunda yapılacaklar), 5) “El’cezure’de mevki-i fiile vaz’olunacak umûr-u nâfia”dır. Bu programın Elcezire’ye ait kısmı Sir William Willcocks tarafından diğer kısmı ise Ticaret ve Nâfia Nezareti çalışanlarınca hazırlanmıştır.

Programın hazırlanma amacı, Nezaret’in bütçeleri ve imtiyaz anlaşmaları Meclis-i Mebusan’da görüşülürken mebusların bilgi sahibi olmalarını sağlamak olarak verilmektedir. Ama program metninin hem Osmanlıca¹ hem de Fransızca² olmak üzere iki dilde yayınlanmış olması bu programın mesajının yalnız içe dönük olmadığının, aynı zamanda da dışa dönük bulunduğunun bir göstergesi olarak ele alınabilir.³

Birinci bölümün sunuş yazısında program “Memalik-i Osmaniye’nin saadet-i hali ve feyz-i ikbali ve menabi-i servetinin derece-i istifadeye isâli için en tâbud ve en müsta’cel görünen umûr-u nâfia” ola-

1 *Ticaret ve Nâfia Nezareti’nden 1 Kânun-i Evvel Sene 324 Tarihinde Makam-ı Sami-i Saderet-pendâhiye Yazılan Tezkerenin Sureti*, Ticaret ve Nâfia Nezareti.

2 *Empire Ottoman, Programme du Ministère Travaux Publics*, Constantinople, 1909.

3 Bu programın bir özeti “Memleketimizde Teşebbüsât-ı Umrianiye ve Nâfia Nezareti’nin Programı” başlığıyla *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*’nde yayınlanmıştır. 14 Şubat 1324 (27 Şubat 1909), sene 25, no.1260, s.66-67 ve 21 Şubat 1324, sene 25, no.1261, s.74-75.

programın tatbiki sehil olan ve ihtiyar olunacak fedakârlığı telafi edecek mertebe hasılat vereceği kaviyyen meczum bulunan havalinin imarına mübaderet etmelidir. Havali-i mezkûre Vardar ve Avlonya vadileri ve Siroz, Aydın, Adana, Konya ve Halep vilayetinde kâin Amik ovaları ve El-cezire kıt'a-i vâsisasıdır.”

Programın ana amacını tarımsal ürün miktarını artırmak ve bu üretimi ülke ve dünya pazarlarına ulaştırmak oluşturmaktadır. Ama bu gelişmelerin toplumsal sonuçlarının neler olabileceğinin de öngörüldüğü sunuş yazısından anlaşılmaktadır. Tarımsal üretimdeki artışın “hayvanat-ı feresiye ve bakariye ve ganemiye”yi geliştireceği, bu yolla memleket gelirinde sağlanacak artışın “sanayi-i muhtelifenin tesisi ile, ihtiyacât-ı mahalliye için hariçten celp olunan eşya yerine ma'mulat-ı dahiliyenin te'min-i revacı”nı gerçekleştireceği öngörülmektedir. Programda öngörülen altyapıların gerçekleştirilmesinin gerektirdiği mühendislerin ve teknik kadroların yetiştirilmesi de değinilen bir başka konu olmaktadır. Bu bağlamda “... gerek yerli gerek ecnebi erbab-ı ihtisasın hizmet ve muavenetine ihtiyaç derkâr olup Mühendis Mektebi'nin tensik ve ıslâhı ile gençlerimizden de birçok mütehassıs yetiştirilmiş olacaktır. Bundan başka mekteb-i mezkûrda tedris olunan bazı fûnun-i cedide için mütehassıs muallim ve her nevi inşaat-ı nâfiayı idareye kadir, nazariyat ve tecrübe sahibi, mahir mühendisler yetiştirmek üzere en ziyade müstait ve çalışkan talebeden birkaçını, ikmal-i tahsil zımnında Avrupa'daki fûnûn-ı âliye mekâtibine ve müessesât-ı saire-i mahsusaya i'zâm etmek icap eder” denilmektedir.

Programın birinci bölümünde sekiz yılda 30.000 km.'lik bir ana karayolu şebekesinin çalışır hale getirilmesi önerilmektedir. Bu yolların bir kısmı vardır. Islah edilecektir, diğer kısımları tamamlanacak ya da yeniden yapılacaktır. Karayollarını kullananlardan bir ücret alınmamakta olduğu için bu yolların gerçekleştirilmesi tamamen devletçe yapılacaktır. Plan yapılıncaya kadar her yıl yollar için harcanmakta olan 400.000 lira tahsisatın, üç kat artırılarak 1.200.000 liraya çıkarılması önerilmektedir. Bu programda bu yolların “otomobil mürûr ve ubûr edecek derece metanette inşası” gerektiği belirtilmektedir.

.Programın demiryollarına ilişkin ikinci bölümünde Dersaadet'i "merkez-i şebeke-i âlem ittihaz" eden bir ağ önerilmektedir. Varolan demiryolu ağına üç türlü ekleme yapılmaktadır. Bunlardan birincisi çevredeki ülkelerin (Yunanistan, Bulgaristan, Sırbistan, Karadağ, Bosna ve Hersek) demiryollarıyla bağlantıyı sağlayacak "iltisak hatları", ikincisi vilayet merkezlerini birbirine bağlayacak ve özellikle Arnavutluk ve Anadolu'da nakliyatı kolaylaştıracak hatlar ve üçüncüsü Osmanlı demiryolu sisteminin Avrupa, Asya ve Afrika'yla bağlantısını sağlayacaktır. Rumeli'de 1720 km., Asya'da 7945 km. olan mevcut hatlara yeni hatların eklenmesiyle demiryolu şebekesinin 17.000 km.'lik bir büyüklüğe ulaşması öngörülmektedir. Bu sistemin önemli bir kısmı dar hatlardan oluşacaktır. Bu amaçla bütçeye sekizinci yılda 1.000.000 liraya ulaşacak tahsisatlar konulacaktır.

Program üçüncü olarak limanları ele almaktadır. Limanlar genellikle imtiyaz karşılığı şirketlere yaptırılabilir. Bu nedenle bütçeye yükü çok olmayacaktır. Hükümetin yapmak zorunda kalacağı limanlar için bütçeye 200.000 lira konmasının yeterli olacağı düşünülmektedir.

Programın dördüncü ve beşinci bölümünde öngörülen bataklıkların kurutulması, akarsuların düzenlenmesi, sulama projelerinin bir kesiminin imtiyazlar karşılığında şirketlere yaptırılabilmesine bağlı olarak bütçeden ayrılması gereken miktar 750.000 ile 1.500.000 lira arasında değişecektir.

Gabriel Noradunkyan'ın Nazırlığı döneminde hazırlanan bu program yaklaşık olarak yılda 3.000.000 liralık ek finansman gerektirmektedir. Bu finansmanın nasıl sağlanacağı konusunda program bir öneri içermemektedir. Bu sorunun çözülmesini hükümetten beklemektedir.

Raporun Turuk ve Maabir (Yollar ve Köprüler)

Bölümünde Önerilenler

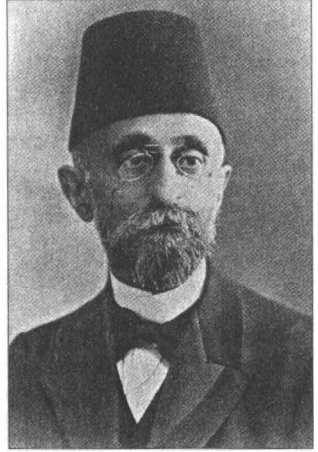
Programın uygulanmasında hükümetin doğrudan sorumluluk yüklenmediği bu kesimi, ayrıntılı olarak geliştirilmiştir. Bu sorumluluğu yerine getirmekte, özellikle "tarik mükellefiyetin"den en verimli biçimde na-

sil yararlanılabileceği, programın bu bölümünün merkezi öneme sahip olan konusu olmuştur.

Programda Osmanlı sisteminde yolların araba için yapılmadığı, bu nedenle sadece suların derin olduğu yerlerde köprülerin bulunduğu ve bataklık alanlarında da 3-4 m. genişlikte kaldırım yapıldığı, bu güzergâhların seferler öncesinde gözden geçirildiği, daha sonra da kendi haline bırakıldığı belirtildikten sonra Osmanlı İmparatorluğu'nda karayollarının sistemli olarak yapımının, 1286 (1869) yılında çıkartılan Turuk ve Maabir Nizamnâmesi bunun sonrasında Turuk ve Maabir İdaresi'nin kurulmasıyla düşünülmeye başladığı belirtilmektedir. Bu nizamname de üç kademeli bir yol sistemi hazırlanması

öngörülüyordu. En üst kademedeki olan yol sistemi olan Turuk-i Sultanî ağını, İstanbul'a ve önemli limanlara bağlanan ana yollar oluşturmaktaydı. Genişliği 9 m. olan bu yolların kaplama kalınlığı 25 cm. olacaktı. Bunların altında vilayet ve sancak merkezlerini bağlayan 7 m. genişliğinde, kaplama kalınlığı 20 cm. olan vilayet yolları ağı bulunacaktı. Üçüncü kademeyi ise 5.50 m. genişlikte daha düşük standartlı nahiye yolları oluşturmaktaydı. Bu nizamnameyle tebaaya "tarik mükellefiyeti" getirilmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu'nda bu nizamnamenin ilk yıllardaki uygulanışı başarılı olmadı. 11 yıl geçtikten sonra 1297 (1880)'de Hasan Fehmi Paşa tarik mükellefiyetinin uygulanmasını hızlandırmıştır. 1880'de sadece 900 km. şose yapılmış bulunuyordu. Yılda yapılabilen yol 80-90 km. arasında kalmıştı. Devletin karayolu programının uzunluğu sadece 5.000 km. idi. Bu yıldan sonra Manastır, Trabzon, Sivas, Hüdâvendigâr, Adana ve Suriye vilayetlerinde yürütülen yoğun çalışmalarla 1882 ve 1883 yıllarında sanat yapıları tamamlanmamış, kali-



Gabriel Noradunkyan Efendi



Nâfîa Nazım Zihni Paşa

tesisi düşük de olsa yılda 1500 km.'ye kadar yol yapılmıştır. 1306 (1889) yılına kadar geçen 9 yılda köprüleri yapılmış şose miktarı 9460 km.'ye yükselmişti. 3660 km.'de değişik yapım aşamalarında yol bulunuyordu. Bu sayılar yılda 1000 km. bitmiş, 400 km. tamamlanmamış şose yapım kapasitesine tekabül etmektedir. Devletin yol programı da yaklaşık dört misli artarak 19.940 km.'ye yükselmişti. Bu program içinde henüz yapımına başlanmamış 6840 km.'lik bir güzergâh bulunuyordu.

Zihni Paşa'nın Nazır bulunduğu 1306 (1889) yılında tarık mükellefiyetlerinin yerine getirilmesinde ve bedellerin toplanmasında yeni bir düzenlemeye gidilmiştir. Bu yılda İmparatorlukta 3.480.000 tarık mükellefi bulunuyordu. Bu tarihten sonra yapılan yeni yol yapımında bir düşme görülmektedir. Bu düşmede bir önceki dönemde yapılan yolların kalitesinin düşüklüğü dolayısıyla tamir edilerek kalitesinin iyileştirilmeye çalışılmasının bir etkisi ve yeni yapılan yolların standartlarının yüksekliğinin etkisi bulunmaktadır. Ama yol programının uygulanmasında bir yavaşlama olduğu da açıktır. Ama 1906 ve 1907 yıllarında yıllık yeni yol yapım kapasitesinin yılda 350 km. yeni şose, 300 km. tesviye-i turabiye ve 700 km. kadar tamirat düzeyine çıkararak yeniden hızlandığı görülmektedir. Program hazırlanırken bu sistemin yılda 500 km. yeni yol ve 800 km. tamir kapasitesine sahip olduğu hesaplanıyordu.

Yeni hazırlanan programda 30.044 km.'lik bir ağ öngörülmüştür. Bu şebekenin Rumeli'deki ve Doğu'daki sınıra yakın vilayetlerdeki 3.000 km.'lik kısmı Turuk-i Askeriye diye adlandırılmıştır. Bu "30.000 km.'lik şebeke-i turuk bir defa ikmal olduğu halde bilcümle merakiz-i mühimmeyi ve ekser vilâyet ve sancak ve kaza merkezlerini başlıca iskele ve şimendüfer istasyonlarını birbirine rabt etmiş ola-

caktır." Yani bu şebeke Sultani Yollar ve Vilâyet Yollarından oluşmaktadır. Kaza merkezlerini birbirine bağlayan 15.000 km.'lik bir başka şebeke de düşünülmüştür. Ama bütçe olanaklarının sınırlı olmasından 8 yıllık program süresince bu ikincisi hesaba katılmamıştır. Hazırlanan program tarik teklifi (yol vergisi) alınan vilayetleri kapsamaktadır. Bağdat, Basra, Hicaz, Yemen ve Trablusgarp'ta yol vergisi toplamak için örgütlenme bulunmadığı için bunlar programın kapsamı dışında kalmışlardır.

30.044 km.'lik yol programının 9.600.000 lira gerektireceği hesaplanmıştır. Her yıl 1.200.000 liralık tahsisat gereklidir. Bu kaynağı karşılamakta tarik teklifi tek başına yeterli olmamaktadır. Programın hazırlandığı zaman artık yol vergisinin çok az bir kısmı mükelleflerin çalışmasıyla ödeniyordu. Toplam verginin ancak yüzde 10-12'si bu yolla sağlanıyordu. Verginin çok büyük kısmı para ile ödeniyordu. Bu yasanın örnek aldığı Fransa'da ise yol vergisinin bedenen çalışarak ödenmesi kaldırılmıştı. Aynı şekilde bu usul Sırbistan, Romanya ve Bulgaristan'da da terk edilmişti. Program Osmanlı İmparatorluğu'nun da bundan vazgeçmesi gerektiğine işaret etmektedir. Halen yol vergisi olarak 24 milyon'u bedelâtı nakdiye karşılığı, 6-7 milyonu amele-i mükellefe yevmiesi, 7-8 milyonu Rumeli varidatının yüzde 5'lerinden gelmek üzere toplam 32 milyon kuruş toplanıyordu. Bu, yaklaşık olarak gereksinmenin dörtte birine yakındı. Bedelâtı nakdiye olarak amele yevmiesi 6-8 kuruşa çıkmış olmasına karşın, bedelâtı nakdiye hesaplanırken amele yevmiesi 3, 4 ya da 5 kuruş olarak hesaplanıyordu. Bu nedenle program kişi başına alınan bedelât-ı nakdiye'nin artırılmasını öneriyordu. Bu artırımla 623.000 liralık bir kaynak sağlanacaktı. Anadolu varidatından da Rumeli varidatında olduğu gibi yüzde 5'in yol inşasına ayrılmasının açığı biraz daha kapatacağı hesaplanıyordu. Yine de yılda 1000 km. yeni yol yapımının, 1000 km. tami-ratın ve 600 km. yarım kalmış inşaatın tamamlanması için gerekli 1.200.000 lirayı sağlamak için bütçeden kaynak ayırmak gerekecekti.

Bu programda öngörülen yollar üzerinde mühendislik açısından ilginç dört büyük köprünün yapılması gerekiyordu. Bunlardan biri

Meriç üzerinde, diğer üç Fırat   zerindeydi. Bunlardan ikisi Zor Sancağı'ndaydı. Asma köprü olan          Mam  ret'  l Aziz vilayetinde   zo  lu mevkiinde yapılacaktır.

Program ayrıca, Turuk ve Maabir Nizamnâmesi'nin öngörülen varidatı sağlaması için değiştirilmesini ve kurulan şebeke üzerinde tamirat-ı m  temadiyeyi sağlamak üzere   rg  tlenilmesini öneriyordu. Bunun içinde yapılacak olan 1.200.000 liralık yıllık harcamanın yüzde 10'u olan 120.000 lira bu amaçla kullanılacaktır. Böylece sadece Selanik, Edirne, Bursa ve Trabzon'da bazı yollarda uygulanan sürekli bakımın tüm sisteme yaygınlaştırılması   ng  r  luyordu. Programın "ameliatın icrasına ve müteahhitlerle müstahdemin ve muhasebeye dair muamelât" bölümünde hem teknik hem de mali denetime önem veriliyor bir "heyet-i tefti  iye" kurulması öneriliyordu.

Programın Timur Yollar (Demiryolları) Bölümünde   nerilenler

Programın ikinci bölümünün başlığının altında parantez içinde yer alan "m  talaat-ı umumiye" ibaresi bu bölümün karakterini doğru olarak ortaya koymaktadır. Yapılan program ayrıntılı projelerin biraraya getirilmesiyle değil, daha çok dünyadaki diğer ülkelerle yapılan karşılaştırmalardan   ıkarırsanan genel eğilimlere dayanarak hazırlanmıştır.

Bu nedenle programda genel bilgilere geniş bir yer verilmiştir. Buhar gücünün kullanılması deniz ve kara nakliyatında çok büyük kolaylıklar sağladığı belirtilirken, kara taşımacılığında ton-km. maliyetleri insan taşımasında 2-3 frank, katır taşımasında 0,80 frank, deve taşımasında 0,40 frank, araba taşımasında 0,25 frank iken, demiryollarında 0,02-0,04 frank olduğuna işaret edilmektedir. Demiryolu taşımacılığında araba taşımacılığına göre on misli bir ucuzlatma söz konusu olmaktadır. Böyle genel bilgilere dayanarak hazırlanacak bir programda yanıtlanacak ki önemli soru vardır. Bunlardan birincisi geliştirilecek demiryolu ağının yoğunluğunun ne olacağıdır, ikincisi ise km. maliyetinin düzeyidir.

Bu bilgilerden birincisi olan sa   yoğunluğu için programda iki ölçüt kullanılmıştır. Bunlardan birincisi 100 km   başına düşen hat

km.'si, ikincisi 10.000 nüfus başına düşen hat km.'si olmuştur. Bu bilgiler, Avrupa, Asya, Amerika, Afrika ve Avustralya için ayrıntılı olarak verilmiştir. Birkaç seçme örnek verelim. 100 km² başına düşen hat km.'si, Almanya'da 10.6, Belçika'da 25.4, İspanya'da 2.9, Yunanistan'da 1.9, Sırbistan'da 1.3, Avrupa Rusya'sında 1.1, Osmanlı Avrupa'sında 1.1, ABD'de 3.9, Meksika'da 1.0, Arjantin'de 0.7, Japonya'da 1.9, Mısır'da 0.5 olarak hesaplanmıştır. 10.000 nüfus başına düşen hat km.'si ise Almanya'da 10.2, Belçika'da 11.2, İspanya'da 8.2, Yunanistan'da 5.1, Sırbistan'da 2.4, Avrupa Rusya'sında 5.4, Osmanlı Avrupa'sında 3.2, ABD'de 46.0, Meksika'da 14.4, Arjantin'de 42.0, Japonya'da 1.1, Mısır'da 5.3 olarak saptanmıştır.

Değişik ülkelerin demiryollarının maliyetleri de hattın standardına ve genişliğine ve geçtiği topografyanın sarplık derecesine göre çok büyük farklılıklar göstermektedir. 1.435 m.'lik normal tek izli bir hattın km.'si çok değişik bir arazide 500.000-750.000 franka yapılırken, düz bir vadide 0.75 m.'lik bir hattın km.'si 18.750-31.250 franka yapılabilir. Bu 20 katlık bir farkı göstermektedir. Normal tek izli bir hattın km.'si düz vadilerde 162.500-225.000 franka yapılırken, aynı standartta bir hattın km.'si çok değişik bir topografya da 500.000-750.000 franka mal olmaktadır. Bu halde 3 katı kadar bir farklılık doğmaktadır. Düz bir vadide normal bir hattın km.'si 162.500-225.000 franka yapılırken, aynı topografyada 0.75 m.'lik hattın km.'si 18.750-31.250 franka mal olmaktadır. Bu halde farklılık 8 kata ulaşmaktadır. Bu saptamalar programın maliyet tahminlerinde yapılabilecek hataların ne kadar büyük olabileceğini göstermektedir.

1906 yılı Aralık ayında dünyada işletilen demiryollarının toplam uzunluğu 933.850 km. idi.

Osmanlı İmparatorluğu'nda bulunan hatlar Rumeli'de 1682-1269 km., Anadolu'da 4539+536 km. olmak üzere toplam 6221+805 km. demiryolu bulunuyordu. Bu uzunluk dünya demiryollarının yüzde 0.67'sini oluşturuyordu. Programın hazırlandığı sırada Osmanlı topraklarında işletilen hatların durumu Tablo 1'de verilmektedir.

TABLO 1

1 Kasım 1908'de Osmanlı İmparatorluğu'nda İşletilmekte Olan Demiryolları

Sıra no	Hattın güzergâhı	Uzunluğu km.	Km. garantisi	Düşünceler
1) OSMANLI AVRUPA'SI				
<i>Şark Şimendüfer Kumpanyası</i>				
1	İstanbul, Edirne, Cesir Mustafa Paşa	355+025		Hükümet-i
2	Edirne-Dedeğaç	148+998		Osmaniye
3	Selanik-Üsküp-Mitroviçe	362+890		İdaresi'nde
4	Üsküp-Sırp Hududu	84+601.32		
<i>Selanik Manastır Şimendüfer Şirketi</i>				
5	Selanik-Manastır	218+566.10	14.300 frank	
<i>İltisak Hattı</i>				
6	Dedeğaç-Selanik	444+938.44	15.500 frank	
7	Bodoma-Ferecik	38+859.84	15.500 frank	
8	Kelendir-Karasulu	26+793.30	15.500 frank	
9	Askeri Şube Hattı	1+597.32	15.500 frank	
Avrupa tarafı toplamı		1682+269.32		
2) OSMANLI ASYA'SI				
<i>Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi</i>				
10	Haydarpaşa-İzmit	91+270.95	10.300 frank	
11	İzmit-Ankara	485+564.85	15.000 frank	
12	Hamidiye-Adapazarı	8+730.00	Teminatsız	
13	Eskişehir-Konya	433+685.40	604 Osmanlı Lirası	
14	Alayund-Kütahya	10+105.70	604 Osmanlı Lirası	
<i>Bağdat Demiryolu Şirketi</i>				
15	Konya Bulgurlu	200+000.000	10.000 frank net hasılat garantisi, hasılat 10.000 franka varıncaya kadar 4500 frank işletme masrafı garantisi + bunu aşan değer in yüzde 40'ı.	

TABLO 1 (devamı)
1 Kasım 1908'de Osmanlı İmparatorluğu'nda işletilmekte Olan Demiryolları

Sıra no	Hattın güzergâhı	Uzunluğu km.	Km. garantisi	Düşünceler
<i>İzmir Kasaba Şimendüfer Şirketi</i>				
16	İzmir-Alaşehir	168+969.62		Hükümetin
17	Manisa-Soma	92+000.00		Hükümetin
18	Bornova Şubesi	5+087.00		
19	Alaşehir-Afyonkarahisar	251+335.88	830.76 frank	
<i>Aydın Şimendüfer Şirketi</i>				
20	İzmir-Aydın	129+926.25	Teminatsız	Hükümetin
21	Aydın-Dinar	247+278.75	Teminatsız	Sözleşmede
22	Paradizo-Buca	2+318.00	Teminatsız	Belirtilmiş
23	Gaziemir-Seydiköy	1+449.00	Teminatsız	Fiyattan
24	Tire	47+868.00	Teminatsız	Heran
25	Ödemiş	25+395.00	Teminatsız	Satınalma hakkı var.
26	Söke	22+130.00		
27	Denizli	9+460.00		
28	Çivril	30+571.00		
<i>Adana Demiryolu Şirketi</i>				
29	Mersin-Adana	67+000.00	Teminatsız	
<i>Şam Hama ve Temdidi Demiryolu Şirketi</i>				
30	Beyrut-Şam-Mezirip	249+147.00	Teminatlı	Dar hat 1. m.
31	Rayak-Halep	331+911.64	13.600 frank	
<i>Lübnan Tramvay Şirketi</i>				
32	Beyrut-Cebile	19+000.00	Teminatsız	Dar hat
<i>Yafa-Kudüs-i Şerif Şimendüfer Şirketi</i>				
33	Yafa-Kudüs	86+603.00	Teminatsız	Dar hat
<i>Hicaz Şimendüferi</i>				
34	Şam-Medine	1320+000.00		
35	Hayfa-Der'a	161+000.00		Dar hat 1. m.
<i>Mudanya-Bursa Şimendüfer Şirketi</i>				
36	Mudanya-Bursa	41+702.23	Teminatsız	Dar hat 1. m.
Osmanlı Asyası toplamı		4.539+536.57		

İşletilmekte olan bu demiryollarının dışında bazı hatların uzatılması için ilgili şirketlerle imtiyaz anlaşmaları yapılmıştır. Aydın Şimendüfer Şirketi Dinar-Eğridir Hattı'nı inşa etmektedir. Bundan ayrılacak bir kol Burdur'a bağlanacaktır. Toplam hat uzunluğu 110 km. olacaktır. Ayrıca Bağdat Demiryolu Hattı'nın Telhabeş ile Halep arasındaki 840 km.'lik kısmının inşası için 6 Haziran 1908'de şirketle anlaşma yapılmıştır. Programda varolan ve yapılmakta olan hatlara ek olarak Tablo 2'de verilen hatların yapılması önerilmektedir.

Bu hatlar yapıldığında İmparatorluğun Avrupa'daki topraklarında 3410 km. demiryolu olacak ve 100 km² başına düşen hat km.'si 1.94'e yükselecektir. Asya topraklarındaki yapılmış, yapılmakta olan ve yapılacak hatlar toplamı 13.431 km.'dir. Bu durumda 100 km² başına düşen hat km.'si 0.56 olmaktadır. Asya topraklarının sadece Halep kuzeyindeki kesimi alındığında bu kesimde 7810 km. hat bulunacak, bu bölge için 100 km² başına düşen hat km.'si 1.00 düzeyine yükselecektir.

Programın finansman hesaplarının yapıldığı bölümlerinde Hicaz ve Yemen'de yapılacak 1765 km. hat hesaba katılmayarak hesaplar 7.900 km. üzerinden yapılmıştır. Bu programın bütçeye yükünü hesap için "bir taraftan tesisat-ı iptidaiyyeye sarfedilecek re'sülmalı (kapitali) ve iş bû re'sülmalin imhası ve faizin itası için icap eden mebalîği tayin" edilir. "Diğer taraftan hatt-ı mezkûrun hasılât-ı safiyesini takribî tahmin eylemek iktiza eder ki (kilometre garantisıyla) beyinlerinde zuhûr edecek fark hazine-i maliye tarafından" garanti farkı olarak yılda ödenecek miktarı oluşturur. Hesaplanan bu iki miktar birlikte bütçeye olan yükü belirleyecektir. 32 km.lik Kavala, 30 km.lik Urfa, 385 km.lik Rayak-Mısır, 430 km.'lik Samsun-Sivas hatları garanti karşılığı olmadan inşa edileceği bilindiği için bütçeye yükü geriye kalan 7019 km. üzerinden hesaplanmıştır. Yıllık bütçe yükü 2.700.000 lira bulunmuştur. Bu bütçeye km. başına 388 liralık bir yük getirmektedir. Bu Osmanlı İmparatorluğu'ndaki varolan hatlarda ortalama olarak ilk beş yılda km. başına ödenen 392 liraya çok yakındır. Bir tür yapılan hesabın sağlamasını oluşturmaktadır. Bu yükün azaltılmasının

TABLO 2
Programda İnşası Teklif Edilen Hatlar

Osmanlı Avrupa'sında			Osmanlı Asya'sında		
Sıra no	Hattın güzergâhı	Km.	Sıra no	Hattın güzergâhı	Km.
1	Tekirdağ-Muratlı	40	1	Bandırma-Soma	190
2	Demirhisar Cuma-i Bâla	107	2	Samsun-Sivas (şube hatlarıyla)	434
3	Drama-Kavala	32	3	Ankara-Yozgat civası Sivas	408
4	Yanya-Serandoz	78	4	Sivas-Sarıklı-Erzurum	502
5	Florina-Draç	270	5	Sarıklı-Eğün-Harput-Diyarbakır	390
6	Papri-Elbasan	14	6	Diyarbakır-Bitlis-Van Gölü	250
7	Karaferya-Trapezika-Kozana-Yanya	280	7	Ereğli (Bağdat Demiryolu)-Niğde-Kayseri	187
8	Gabrez-Trapezika	56	8	Kayseri-Sivas	204
9	Babaeski-Kırklareli	45	9	Rayak-Mısır sınırı	385
10	Pirlipe-Manastır	14	10	Helif-Sadiçe yoluyla-Bağdat	640
11	Kırklareli-Bulgaristan Hud.	45	11	Hanikin-Sadiçe	120
12	Tiran-Presbe Gölü	10	12	Bağdat-Necef	170
13	Nişavek-Ohri Gölü	17	13	Trabzon ya da Tirebolu-Erzurum	175
14	Topsin-Vardar	4	14	Erzurum-Beyazıt-Necef-Zübeir-Basra	360
<i>İltisak hatları</i>					
1	Mirdere (Sırp sınırı)		15	Necef-Zübeir-Basra	410
	Lutçini Limanı, İpek ve Yakova şb.leriyle	310	16	Zübeir-Basra Körfezi	110
2	Komanova-Bulgaristan Hud.	78	17	Harran-Urfa	30
3	Kida-Platoman (Yunan iltisakı)	90	18	Diyarbakır-Urfa	170
4	Metroviçe-Yeni Pazar-Uvaç	230	19	Adapazarı-Havza ve Ereğli üzerine bir şube hattı	690
			20	Trablusşam-Katine	100
			21	Mekke-Cidde	75
			22	Necef-Mekke-Medine	470
			23	Mekke-San'a	960
			24	San'a-Kızıl Deniz	260
Osmanlı Avrupası toplamı			1730	Osmanlı Asyası toplamı	7945
Osmanlı İmparatorluğu toplamı			1.720+7.945 = 9.665 km.		

bir yolu hatların önemli bir kısmının 1.05 m.'lik dar hat haline getirilmesidir. Avrupa'da önerilen hatları 724 km.'sinin, Asya'daki hatların 3136 km.'sinin 1.05 m.'lik dar hattâ indirilmesi önerilmektedir.

Programda bu hatların devlet eliyle mi yoksa imtiyaz vermek suretiyle mi yapılacağı, işletmenin nasıl öğrenileceği üzerinde ayrıntılı olarak durulmaktadır. Bunun için demiryolu yapımının kamusal olma niteliği ele alınmaktadır.

“Konunun ifadesine nazaran demiryolları bunları istimal eden beher ferde nakden takdir edilebilecek kıymeti haiz bir hizmet-i şahsi ifâ etmektedirler ki bu kıymeti ol ferde i'tâ ve te'diye ettirmek icap eder. Şu halde demiryolları varidât i'tâsına elverişli olmakla beraber temin-i temettü maksadiyle teşebbüsât-ı ticariye misillü bir'tesis işletilebilecekleri aşikârdır.

Diğer taraftan hükümetin müzaheret ve muaveneti inzımam eylemedikçe bu misillü teşebbüsâtın tesisi muhal kabilindendir. Zira efrad-ı beşeriyenin beherine bâla beyân olunan hizmetin ifâsını ancak kuvve-i müştereke ve müctemiayı havi müessesât-u umûmiye temin edebilir...

Binaenâleyh hükümet hutût-u hadidiyenin inşasına bigâne kalamıyacağından menafî-i umûmiyeye taalluku itibariyle müzaheret ve muavenete mecburdur.”

Program demiryolu hizmetlerinin kamu malı olma niteliği yanı sıra tekeli niteliğine de özenle dikkati çekmektedir. “Hizmet-i vakia ile mütenasip bir ücret mukabilinde ahalinin ihtiyacat-ı nakliyesini ifâ edecek bir müessese vücuda getirebilmek için hükümet şimendüfer tesisinde rekabet ve müsabakadan istifade cihetine gitmemelidir. Zira her hattın zilyedi hakikî bir inhisarı haiz olduğundan ve bir cihete müteveccih müteaddid hutût eshabı beyinde husul-i itilâf zarûrî olduğundan hükümet kendi tarafından vücuda getirilmiş olan işbû inhisardan dolayı ahalinin dıçar-ı zarar olmasına meydan vermemek ve işletme umûrundan büsn-ü cereyanına ve ücûrâtı nakliyenin mutedil ve muhik olmasına ve fazla varidât olursa bunun istifadesi yalnız eshab-ı imtiyaza inhisar etmemesine nezaret eylemek hususundaki hukukunu muhafaza eylemelidir.”

Programda demiryolunun yapılması ve işletilmesinde farklı seçenekler ortaya konulmaktadır. Birinci seçenek devletin kendisinin inşa ettirmesi ve işletmesi olmaktadır. İkinci seçenek demiryolunun gerekiyorsa bir teminat karşılığında daimi imtiyazla bir şirkete yaptırılmasıdır. Üçüncü seçenek ikincisinin benzeridir. Farklılık imtiyaz süresinin geçici olmasındadır. Dördüncü seçenek ise hattı devletin yaptırması işletmesini gelire ortak olmak koşuluyla bir şirkete bırakmasıdır.

Program daimi imtiyaz verilerek demiryolu yapımına karşıdır. Diğer seçeneklerden birine karar verebilmek için devlet eliyle ve şirketler eliyle işletilen demiryollarının kârlılıklarının ayrıntılı bir karşılaştırmasını yapmaktadır. Yaptığı mukayeselerde şirketlerin daha kârlı işletme yapabildiği sonucuna ancak zayıf olarak ulaşmakta, askeri ve sağlık nedenleriyle devlet işletmeciliğine kapıyı açık tutmaktadır.

En makul yolun "edevat-ı müteharrike" hariç olmak üzere demiryolu inşası için gerekli paranın tahvil ihraç edilerek devletçe sağlanması olduğu sonucuna varılmaktadır. İşletme ihale yoluyla şirketlere bırakılmalıdır. Edevat-ı müteharrikeyi şirket karşılamalıdır. Şirket işletmede başarılı olmaz ve işletmeyi durdurursa devlet bu hareketli araçları satın alarak kendisi işletebilmelidir. İhalede işletme koşulları, hattın kullanılmasından ve gelir artışından hem devletin hem de şirketin ortak menfaatleri olacak biçimde düzenlenmelidir. Hattın çok elverişli olmaması dolayısıyla kilometre garantisi verilmek durumunda kalınıyorsa şirketin gösterebileceği masraf hasılatı orantılı olarak denetim altında tutulmalıdır. Ayrıca hasılat bölüşülmelidir. Bu bölüşme hasılat artışından şirketin çıkarı olacak biçimde düzenlenmelidir. Hükümetten istediği katkı artarsa şirketin alacağı pay düşmelidir.

Programın Limanlar Bölümünde Önerilenler

Program limanları yol kararlarının tamamlayıcısı olarak görmektedir. Ticaret limanları kurulmadıkça yolların yapılmasından doğan fayda sağlanamayacaktır. Program limanların sadece bir korunaklı yer olarak görülemeyeceğini mutlaka seferinin yaşayacağı rıhtıma ve bu rıhtım üzerinde gerekli araçlara sahip olmasını gerekli görmektedir. Yel-

kenlilerden vapurlara geçilince sürat önem kazanmıştır. Bu nedenle vapurların rıhtımda işlerini kısa sürede bitirmeleri gerekmektedir.

Bunun için de önemli limanlar iyi donatılmalıdır. Program altı tür donatıya işaret etmektedir. Birincisi “eşyanın sürat-i ihraç ve tahmilini li’ecel’i-l temin alât-ı mükemmeledir. İkincisi, “hamulenin muvakkaten muhafazası için ambar ve sundurmalar”dır. Üçüncüsü “vagonların sefainle temin-i irtibat ve takarrübü için” demiryolu bağlantısı kurulmasıdır. Dördüncüsü, “Gümrük antrepoları tesis ve eşyanın antrepoya teslimini musaddak varant tabir olunur ilm-i haberler itâsı”dır. Beşincisi denizde kazaya uğramış teknelerin hiç olmazsa ilk bakımını yapabilecek teçhizatın bulunmasıdır. Altıncısı ise limanda güneş battıktan sonra çalışmaya olanak vermeyen idari düzenlemelerin kaldırılmasıdır. Bu bağlamda program “serbest limanlar” tesisinin hükümetçe düşürülmesini önermektedir.

Program bir sahilde çok sayıda liman bulunmasının mahzurları olabileceğinden söz ederek, liman sayısının azaltılmasını, buna karşılık bu az sayıdaki limanın iyi donatılması prensibini getirmektedir. Bu prensibin uzun kıyısı olan ülkede sahillerde iskelelerin ve sığınma yerlerinin yapılmasına bir engel olarak yorumlanmaması gerektiğini de belirtmektedir.

Program imtiyaz karşılığı meydana getirilmiş limanları; 1) Der-saadet, 2) Haydarpaşa, 3) İzmir, 4) Selanik, 5 Beyrut, 6) Sakız olarak saydıktan sonra, bu limanların ıslah edilerek gemilerin doğrudan rıhtıma yanaşır hale getirilmesi ve gerekli araçlarla donatılması için intiyaz sahibi şirketlerle müzakerelere başlanmasını önermektedir.

Program sekiz yeni liman önermektedir. Bunlar önerilen demiryollarının denizle bağlantı yollarıdır. İmparatorluğun Asya yakasında ana demiryolu güzergâhlarının Karadeniz, Akdeniz ve Basra Körfezi bağlantıları bakımından dört önemli liman Haydarpaşa, Basra ile Samsun ve Mersin'dir. İlk ikisi ve Basra'da yapılabilecek bir liman Bağdat Demiryolu imtiyazının kapsamı içinde bulunmaktadır. Diğer iki liman Samsun ve Mersin sekiz limanlı listeye alınmıştır. Demiryolunun Tirebolu ya da Trabzon'a bağlanmasına göre bunlardan birine

de liman yapılacaktır. Bunlara yine demiryolu bağlantılarının uzantısı olarak Trablusşam ve Bandırma'da yapılacak iki liman eklenmiştir. Böylece İmparatorluğun Asya tarafında yapılacak liman sayısı beşe ulaşmıştır. Avrupa tarafındaki demiryollarının uç noktalarında Dedeağaç, Seranduz ve Draç'ta da üç liman önerilmiştir. Bu sekiz limanın 4.000.000 liralık bir harcamayı gerektireceği tahmin edilmiştir. Bu kaynak bütçeden sağlanamayacaktır. Bu nedenle bu limanların imtiyazlar verilerek yaptırılması önerilmektedir. Yalnız "eshab-ı mahsusaya mebni Dedeağaç Limanı'nın hükümet tarafından inşa" edilmesi gerekmektedir. 500.000 liraya malolacağı bilinen bu limanın inşaatının 25-30 senede taksitle ödenecek şekilde ihale edilmesi önerilmektedir.

Bu birinci derece limanlar listesi dışında ikinci derecede limanlar listesi hazırlanmıştır. Bu kategoride bulunan Zonguldak, İnebolu, Derince, Mudanya ve İskenderun limanları mevcuttur. Bunlara Rize, Giresun, Ordu, Ünye, Terme, Sinop, Amasra, Ereğli, Midye, Tekirdağ, Bozcaada, Midilli, Kavala, Antalya, Rodos, Lazkiye, Bingazi, Trablusgarp limanlarının eklenmesi programlanmıştır. Bu 19 limanda yapılacak düzenlemelerin maliyeti toplam 692.000 lira tahmin edilmiştir. Bu limanların da imtiyaz verilerek yaptırılması önerilmiştir.

Programın İçsullarda Gemi Nakliyatı ve Tarımsal Su İşleri Konusunda Önerilenler

İçsullarda Gemi Nakliyatı'nın ihmal edilmemesi gerektiği programın üzerinde durduğu konulardan biri olmuştur. Demiryolunun yapılmasının akarsulardaki taşımacılıktan yararlanılması gereğini ortadan kaldırmayacağı belirtildikten sonra Osmanlı İmparatorluğu'nun bu program öncesindeki dönemde bu konuda üç imtiyaz verdiği anlatılmaktadır. Bunlardan birincisi Vardar ve Kara Azmak nehirleriyle Yenice ve Vardar göllerinde, ikincisi Menderes Nehri'nde, üçüncüsü ise Susurluk Nehri üzerindedir. Bu imtiyazların hiçbirisi uygulamaya girmemiştir.

Bunların dışında Boyana Nehri'ni ulaşıma elverişli hale getirmek ve Drin ile Kiri nehirlerini düzenlemek konusunda bir proje hazırlanarak ilk keşif hazırlanmıştır. Bu proje aynı zamanda İşkodra'yı

taşkından koruyacaktır. Ulaşım elverişli Meriç, Kızılırmak ve Yeşilirmak nehirleri üzerinde henüz hiçbir çalışma yapılmamıştır. Programın en az gelişmiş bölümünün bu kesim olduğu söylenebilir.

Tarımsal Su İşleri Konusu programda, tarım için yeterli su bulunmayan alanların sulanması ve fazla su bulunan alanların ise kurutulması kapsamında ele alınmıştır. Hasan Fehmi Paşa'nın 1880 yılındaki programında da 17.6 milyon dönüm arazide tarımsal su işleri yatırımları öngörülmüştü. Ama bu öngörü ciddi bir mühendislik çalışmasına dayanmıyordu. Bunun için öngörülen yatırım miktarı sadece 130.000 liraydı. Bu miktar gerekli harcamanın yıllık faizini bile karşılamaktan uzaktı. Programın hazırlanmasından sonra geçen sürede yapılabilenler çok az olmuştur. Onlar da imtiyazlarla sağlanmıştır. Irak'ta Hindiye Kanalı üzerinde yapılanlar ilk yıllarda yararlı olmuştur. Vardar-Kara Azmak nehirleri, Menderes Nehri ve Cebel-i Lübnan'da Nehr-i İbrahim için verilen imtiyazlardan sonuç alınamamıştır.

Tek başarılı örnek Konya Ovası'nda 580.000 dönüm Karaviran Gölü'nün kurutulması ve Çumra'da 500.000 dönüm arazinin sulanması konusunda Anadolu Demiryolu Şirketi'ne yapılan ihaledir. Keşif bedeli 830.000 lira olan proje daha fazlaya çıkarsa fark şirketçe karşılanacaktır. Hükümet harcamaların karşılığını 35 yılda kapitale yılda yüzde 5 faiz vererek ödeyecektir. Bu proje hem aşırı artıracığı hem de sağlayacağı yük dolayısıyla hükümetin ödemek zorunda olduğu km. garantisini azaltacağı için hükümet açısından çok ekonomik bir proje olacaktır. Yıllık ödeme miktarı 50.000 lira iken sadece km. garantisinden 100.000 liralık tasarruf olacağı tahmin edilmektedir. Bu alanlara yerleştirilecek göçmenlere gerekli alet ve hayvanı sağlamak için de 300.000 liralık bir harcama yapmak gerekmektedir. Bu projenin inşaatı sürmektedir. Ama 17.6 milyon dönüm alandaki tarım amaçlı su işleri çalışmalarının 12-15 milyon liraya gereksinmesi bulunmaktadır. Bu parayı program döneminde sağlamak olanağı bulunmadığı için aşağıda anlatılacak öncelikli projelerin gerçekleştirilmesine çalışılacaktır.

Bu kapsamda öncelik verilen alan Mersin'den Sis'e kadar uzanan hububat ve pamuk yetiştirmeye müsait Adana Ovası'dır. Bu alan-

da 3.300.000 dönümlük alanın imar ve ıslahı öngörülmektedir. Bu kapsamda bazı alanlarda bataklık kurutması bazı alanlarda süddellerle taşkın önlenmesi, bazı alanlarda da sulama öngörülmektedir. Bu işler için 2.000.000 liralık bir harcamanın gerektiği tahmin edilmiştir. Ama "ciddi" bir proje yapılabilmesi için öncelikle alanın topografik haritasının hatırlanması gerekecektir.

Diğer bir sulama alanı olan Kara Azmak ve Vardar nehirlerinde sedde inşası, kanal açılması ve Yenice Gölü'nün kurutulmasına ilişkin proje 560.000 liralık bir harcamayı gerektirmektedir. Bu projenin 125.000 liralık kesimi 200.000 dönümlük alanda sulama yapılmasına ayrılmıştır. İmtiyaz karşılığı ihale edilmiş bu proje henüz inşaata başlamadığından bu projede tekrar incelenmelidir. Topograf Mr. Shradder'in projeyi yapabilmek için istediği haritanın alınması bu incelemeyi kolaylaştıracaktır.

Öncelikli sulama alanlarından üçüncüsü olarak Aydın Vilayeti seçilmiştir. Burada 2.500.000 dönüm alanda sulama yapılması gerekmektedir. Bunlardan başlıcası Menderes Nehri boyunca Sarayköy'den denize kara uzanan 1.400.000 dönümlük Aydın Ovası'dır. Ayrıca Manisa, Akhisar, Kırkağaç, Soma, Bergama, Ödemiş, Tire ve Bayındır ovalarında tarım için su işleri düzenlemelerine ihtiyaç göstermektedir. Bu alanlarda keşif çalışmaları yapılması gerekmektedir. Programda öngörülen 2.500.000 dönüm alanın tam olarak sulanması için 1.5 milyon liraya gerek olduğu kestirilmiştir.

Bu üç alanın dışında Halep Vilayeti'nde, İskenderun bataklıklarının kurutulması, Konek Suyu Mecrası'nın düzenlenmesi, Kilis ve Antep ovalarının sulanması, Suriye Vilayeti'nde Hama ve Humus ovalarının sulanması, Beyrut Vilayeti'nde Katurye Bataklığı'nın kurutulması, Kudüs-ü Şerif Sancağı'nda Yafa ovalarının Andce Nehri suları sularıyla sulanması ve nehir kenarlarındaki bataklıklarının kurutulması sayılmıştır. Ama bu işler için raporda bir maliyet tahmini yapılmamıştır.

Bu projelerin uygulanmasında programda iki seçenek önerilmektedir. Bunlardan birincisi hükümetin kendisinin inşaatı yaptırması ve işletmesidir. İkincisi inşa ve işletme için şirketlere ya da toprak sa-

hiplerinin oluşturacakları sendikalara imtiyaz verilmesidir. Toprak sahipleri sendikalarına imtiyaz verilmesinin doğru olamayacağı kesin olarak belirtilmektedir. En iyi yol Konya Ovası'nda yapıldığı gibi birinci seçeneğe başvurmaktır. Ama yapılacak işlerin hacmi büyük olduğu için imtiyaz yoluna başvurmak gerekecektir. Bu imtiyaz mukaveleleri dikkatle hazırlanmalı, gerektiğinde satın alma olanakları açık tutulmalıdır.

Bütün bu işler için yeterli harita alım ve proje geliştirme çabaları gösterilmelidir. Hıta-i Irakîye'de gerekli çalışmaların yapılması işi Sir William Willcocks'a tevdi edilmiştir. Onun yanına yeterli sayıda memurin-i fenniye verilmiş bulunmaktadır. Adana Ovası'ndaki çalışmaları Fransa turuk ve maabir baş mühendislerinden M. Godard tarafından yürütülecektir.

Programın Elcezire (Mezopotamya) Mevkiinde Uygulanacak Umur-u Nâfia Konusundaki Önerileri

"Elcezire kıtasının yeniden ihyası memalik-i Osmaniye'de icra olunacak umur-u nâfia'ya ait programın birinci" öncelikli konusu olarak sunulmaktadır. Göreli olarak küçük yatırımlarla burası "eski şöhret ve mamuriyetini iktisap ederek bütün dünyanın zahire ambarı" haline gelebilecektir. Bunun için Mısır'da yaptığı sulama projeleriyle ünlenen Sir William Willcocks'a başvurulmuştur. O da Elcezire'nin güneydoğu yönündeki "kadın Keldani" devletinin arazisi üzerinde incelemeler yapmıştır. Bu incelemelerin sonuçları programda beşinci bölüm olarak yer almıştır.

Elcezire'de sulama yapılacak arazinin miktarı 2.800.000 hektar tahmin olunmaktadır. Bu 5.600.000 hektar olan toplam alanın yarısıdır. Bunun 300.000 hektarı Diyale ve Edhan nehirleri vasıtasıyla, 1.100.000 hektarı Dicle vasıtasıyla, 1.200.000 hektarı Fırat vasıtasıyla, 200.000 hektarı Şatt'ül-Arap vasıtasıyla sulanacaktır.

Willcocks'un raporu, arazinin toprak tahlilinin sonuçlarını, Fırat ve Dicle'deki su akımının aylara göre dağılımı, Bağdat, Peşaver, Yakubabâd, Kahire ve Hartum'la karşılaştırmalı olarak iklim verileri ile

değişik ürünler için hangi aylarda hektar başına ne kadar su verilmesi gerektiğine ilişkin hesaplama sonuçlarını vermektedir.

Raporda 12 proje önerilmektedir. Bu projeler sekiz yılda 2.800.000 hektar sulama alanının 1.285.000 hektarını sulayacaktır.

Birinci Proje: Museyrip ve Semave arasındaki Hindiye Kanalı'nın mansabındaki arazinin sulanmasıdır. Fırat Museyrip'in mansabında doğal akışını terkederek Hindiye Kanalı'nda akmaktadır. Nehrin Hindiye Kanalı başlangıcı ile Semave arasındaki 240 km. uzunluğundaki hurmalıklar, bahçeler, ekili araziyle Hulye ve Divaniye şehri yavaş yavaş yok olmaktadır. Yirmi yıldır hükümet Fırat'ın doğal akışının sürmesine çalışmaktadır. Bunda başarılı olmamıştır. Buradaki 150 m. genişliğinde ve 6 m. derinliğindeki akış 30 m. genişliğe, 2. m. derinliğindeki bir akışa inmiştir. 100.000 kadar nüfusun bu alanı terkettiği tahmin edilmektedir.

Bu sorunu çözmek için mansaba yakın yerdeki mevcut süddenin terkedilerek, Museyrip yukarısında, Hülle kurbunda ve Divaniye'de yeni sedler yapılarak varolan eski kanallar tamamen yenilenecektir. Bunun için 1.530.000 İngiliz lirası harcama gerekmektedir. Bu projeye Babil şehir-i atiki civarında 500.000 hektar arazi sulanacaktır. Bu projenin 250.000 İngiliz lirası varidan olacağı tahmin edilmektedir.

İkinci Proje: Dicle'de gemi nakliyatının geliştirilmesidir. Büyük İskender dönemi tarihçileri Bağdat-Basra arasında gemi nakliyatının varlığından söz etmektedir. İmalatın zorluğu 140 km. boyundaki Amara-Kurma arasındadır. Burada su kaybına neden olan menfezler kapatılarak 5.000 İngiliz lirası sarfıyla ilk önlemler alınırsa nehir tabanında yapılacak tarama işlemi çok azalacaktır.

Üçüncü Proje: Fırat ve Dicle süddelerinin takviyesidir. Müseyrib'in güneyindeki Saklavi Kanalı'nın mabdeindeki sedlerle, Bağdat'ta Dicle ve Bursa'nın yukarısında Şatt-ül Arap üzerindeki süddelerin takviyesi gerekmektedir.

Dördüncü Proje: Bağdat'ın batısındaki arazinin sulanmasıdır. Harun-el-Reşit zamanında bir Ravza-i hadra halinde bulunan arazi halen çöl halindedir. 25.000 İngiliz lirası harcanmasıyla 10.000 hektar

arazi sulanabilecektir. Bu projenin yıllık geliri 20.000 İngiliz lirası olacaktır.

Beşinci Proje: Bağdat'ın doğusundaki arazinin sulanmasıdır. Bu araziler Dicle'nin suları azaldığında çöl, yükseldiğinde bataklık olmaktadır. Bu alanlarda kurutma ve sulama için kanallar açılır, boşaltma pompaları kurulursa 40.000 İngiliz lirası sarfıyla 5.000 hektar arazi sulanabilecektir. Yıllık 5.000 İngiliz lirası bir gelir beklenmektedir.

Altıncı Proje: Basra'nın güneyindeki arazinin sulanmasıdır. Eski adı Palakopos ya da Feth'ül Basra Kanalı'nın yeniden açılması 10.000 hektar araziye sulayacaktır. 20.000 İngiliz lirası harcamayı gerektiren projenin yıllık getirisi 3.000 İngiliz lirası olacaktır.

Yedinci Proje: Bağdat'ın güneydoğusundaki arazinin sulanmasıdır. Tak-ı Kisra civarındaki 50.000 hektar arazinin sulanması için 7.500 İngiliz lirası harcama gerekmektedir. Yıllık geliri 100.000 İngiliz lirası tahmin edilmektedir.

Sekizinci Proje: Bağdat-Museyrip arasındaki arazinin sulanmasıdır. Fırat Nehri'nin Felunca kurbunda inşa edilecek bir sed ve açılacak beş büyük kanalla 250.000 hektar arazi sulanabilecektir. 2.000.000 İngiliz lirası yatırımı gerektiren bu projenin yıllık varidatının 250.000 İngiliz lirası olacağı tahmin edilmektedir.

Dokuzuncu Proje: Basra'nın sulanmasıdır. Harun-el Reşit zamanında Şatt-ül Arap suyunu Feth'ül Basra'ya kadar isâle eden kanallar 20 km. boyunda iken halen 4 km.'dir. Hem bu eski sistemin geliştirilmesi gerekmektedir hem de yeni kanallarla tuzlu alanların iyileştirilerek ekime açılması olanaklıdır. 200.000 İngiliz lirası sarfıyla 50.000 hektar alan sulanabilecektir. Projenin yıllık getirisinin 15.000 İngiliz lirası olacağı tahmin edilmektedir.

Onuncu Proje: Kurma bataklıklarının kurutulması ve ekilebilir hale getirilmesidir. Bu civarda 2 milyon hektar kurutulacak bataklık vardır. Bu alandaki su tatlıdır. Bu olanaktan yararlanarak bataklığın yarısını kurutup diğer yarısının suyuyla sulamak olanaklıdır. İlk aşamada 75.000 İngiliz lirası sarfıyla 20.000 hektar alanın sulanması düşünülmektedir. Projeden 10.000 İngiliz lirası gelir beklenmektedir. Bu

proje daha sonraki tarihlerde 200.000 hektarlık sulamaya kadar geliştirilebilecektir.

On Birinci Proje: Bağdat'ın kuzeybatısındaki arazinin sulanmasıdır. Atık Decail Kanalı'nın yenilenmesiyle 90.000 hektar arazinin sulanması gerçekleştirilecektir. 1.250.000 İngiliz lirası sarfıyla gerçekleştirilecek projenin yıllık gelirinin 90.000 İngiliz lirası olması beklenmektedir.

On İkinci Proje: Atık Hay Kanalı'nın yeniden açılmasıdır. Kut-ül Amare karşısındaki bu kanal Hülafayı Raşidin zamanında geçtiği alanları hububat ambarı haline getirmişti. Bu kanal ile 300.000 hektar arazi 1.500.000 İngiliz lirası harcamayla sulanabilecektir. Projenin 250.000 İngiliz lirası gelir getirmesi beklenmektedir. Kanal varlığını koruduğu için başlangıçta Kut-ül Amare de yapılacak bir südde 100.000 hektar alanın sulanmasına olanak verecektir.

Bu 12 projenin toplu sonuçları Tablo 3'te verilmiştir. Fırat Nehri'ni ilgilendiren 1., 4, 8 ve 10 no.lu projeler 780.000 hektar alanı sulayacaktır. Dicle ve Diyale nehirlerini ilgilendiren 5, 7, 11 ve 12 no.lu projeler 445.000 hektar alanı sulayacaktır. Şatt-ül Arap Nehri'ni ilgilendiren 6 ve 9 no.lu projeler 60.000 hektar araziye sulayacaktır.

Tablo 3'te verilen yatırım harcaması tahminlerinden ayrıca bu projelerin yerindeki keşif çalışmaları içinde 42.000 İngiliz liralık ek bir harcama öngörülmüştür.

Projelerin toplam muhasebesi yapıldığında sulanarak imar edilen sahadan sağlanacak öşür Willcocks tarafından 983.000 İngiliz lirası olarak verilmiştir. Bu 1.082.000 Osmanlı lirasına tekabül etmektedir. Hektar başına 0.87 lira aşar geliri demektir. Mısır'da sulanan topraklarda hektar başına sağlanan aşar geliri 2.44 liradır. Demek ki Willcocks'un hesabı gerçekçi ya da muhafazakârdır. Yapılacak yatırım miktarı Osmanlı lirasına çevrildiğinde 8.250.000 bulunacaktır. Bu meblağ 10.000.000 liralık bir istikrazla sağlanabilecektir. Yüzde 4 faizle yüzde 82.5 kıymeti hakikiyle 50 senede ödenmek üzere yapılan bu istikrazın yıllık ödemeleri 465.500 lira olacaktır. O halde aşar geliri artışından her yıl devlete 626.500 lira kalacaktır. Bu devlet için kârlı bir

TABLO 3
Öneriler Projeler

Proje No	A		B		C		Toplam	
	Hektar	İng. Lira	Hektar	İng. Lira	Hektar	İng. Lira	Hektar	İng. Lira
1	-	30.000	100.000	600.000	400.000	900.000	500.000	1.530.000
2	-	5.000	-	-	-	-	-	5.000
3	-	15.000	-	-	-	-	-	15.000
4	10.000	10.000	25.000	-	-	-	10.000	25.000
5	5.000	40.000	-	-	-	5.000	40.000	
6	10.000	20.000	-	-	-	-	10.000	20.000
7	-	-	-	-	50.000	750.000	50.000	750.000
8	-	-	-	-	250.000	2.000.000	250.000	2.000.000
9	-	-	-	-	50.000	200.000	50.000	200.000
10	-	-	-	-	20.000	75.000	20.000	75.000
11	-	-	-	-	90.000	1.250.000	90.000	1.250.000
12	-	-	100.000	600.000	200.000	900.000	300.000	1.500.000
Toplam	25.000	135.000	200.000	1.200.000	1.060.000	6.075.000	1.285.000	7.410.000

A: Hemen yapılması gereken işler.

B: Altı ay sonra bağlayabilecek işler.

C: İnceleme ve keşif çalışması gerektiren işler.

projedir. Halkın refahını ise çok yükseltecektir. Bu nedenle sulanan yerlerde öşür miktarının iki katına çıkarılması da düşünülebilecektir. O halde daha kısa sürede geri ödenen istikrazlara gitmek olanağı artacaktır.

PROGRAMIN UYGULANMASI İÇİN YAPILANLAR

Meclis-i Mebusan'da yapılan görüşmelerden anlaşıldığına göre Nazır Gabriel Noradunkyan, programın hazırlanmasından sonra Maliye Nazırı ile görüşerek programa kaynak sağlama arayışına girmiştir. Maliye nazırından bütçenin zaten açık vermekte olduğu, program için kaynağın dışarıdan bir borçlanma ile sağlanmasının doğru olacağı şeklinde bir görüş almıştır. Bunun üzerine Sadrazam Hüseyin Hilmi Paşa'nın 30 Mayıs 1909 tarihli yazısıyla Meclis-i Mebusan'a "Umur-i Nâfia İçin Akdolanacak İstikraz Hakkında Kanun Lâyhası" gönderilmiştir.

Bu kanun teklifinde 1909, 1910, 1911 yıllarını kapsayacak şekilde Umur-i Nâfia'da kullanılmak üzere 3.990.900 liralık bir istikraz yapmaya Maliye Nezareti'nin yetkili kılınması isteniyordu. Bu borcun 700.000 lirası tohumluk zahire ve diğer amaçlarla kullanılmak üzere Ziraat Bankası'na, 19.000 lirası Ereğli Madeni'ne, 21.000 lirası 2. ve 3. Ordularca istenilen demiryolu rampa ve makaslarının yapılmasına ayrılmıştır. Bu üç madde bizim üzerinde durduğumuz 1908 tarihli programla doğrudan ilişkili değildir. Programla ilgili olarak 1.800.000 lira turuk ve maabir inşaatı için, 422.900 lira Elcezire'deki sulama ve kurutmalar için, 100.000 lira adana'daki tarımsal hidrolik işleri için, 286.000 lira Muratlı-Tekirdağ Demiryolu inşaatı için (Yunanistan seferi sırasında çok gereksinme duyulan bu hattın yapılmasını Harbiye Nezareti istiyordu), 44.000 lira demiryolu istikşaf etütlerine, 15.000 lira su yapıları ve bataklıkların istikşafına, 315.000 lira akarsuların düzenlenmesi, bataklıkların kurutulması ve diğer su yapılarına. 200.000 lira imtiyaz suretiyle yaptırılması mümkün olmayan küçük liman ve dalga kıranlar inşasına, 30.000 lira yetiştirilmek için Avrupa'ya gönderilecek 40 talebenin masraflarına, 19.000 lira Mühendis Mektebi'nin 1909 yılı maaşlarına ayrılmıştır.

Bu borçlanma talebi Meclis'te kabul görmemiş şiddetli eleştirilere konu olmuştur. Bu eleştiriler program için paranın sağlanma yoluna olduğu kadar programın yetersizliğine de yönelmiştir. Nâfia ve Muvazene-i Maliye Encümenleri temelde bu iş için istikraz yapılmasını reddetmiş önerilen 13 kalem harcamadan sadece dördünün daha sonra Meclis'ten çıkacak bütçe içine konulmasını kabul etmiştir.⁴ Bunlardan birincisi Sir Willcocks'un Elcezire için öngördüğü yatırımın 280.000 liralık kısmıdır. İlk sene bu yatırımların istikşaf çalışmaları için bütçeye 3.000 lira konulacaktır. İkincisi orduca öngörülen demiryolu rampaları ve makaslarının yapılması için konulan 21.000 liradır. Üçüncü olarak Adana'da başlatılan su yapıları ve kurutma istikşafı çalışmaları için 2.000 lira konulmuştur. Dördüncüsü ise Ereğli madeni için konulan 8.000 liradır. Eleştiriler genelde 3 yılda peyderpey yapılacak olan harcamalar için başlangıçta tüm harcamayı kapsayacak şekilde bir borçlanmanın doğru olmayacağı, hazırlanan programın çok genel olması ve yapılacak işlerin projelerinin bulunmaması üzerine yoğunlaşmıştır.⁵

Bu durumda program için kaynak sağlanması Muvazene-i Umumiye Kanunu'nun (bütçe) müzakeresine kalmıştır. 7 Ağustos 1909'da Meclis'teki görüşmeler Muvazene-i Maliye Encümeni arasında çatışmalı geçmiştir. İlk çatışma Maliye Encümeninin Bütçe müzakereleri sırasında Ticaret ve Nâfia Nezaretî'nin teşkilât yapısını değiştiren kararlar almış olması üzerine çıkmıştır. Encümen, Nezaret'te en yüksek karar organı olarak Meclis-i Kebir-i Nâfia kurulmasını ve Fen Dairesi'nin ilgasını Ticaret ve Nâfia Nazırı'nın olurlarını almadan kararlaştırmıştır. Bu Meclis-i Kebir'de Meclis-i Mebusan'dan, Ayan'dan, Şuray-ı Devlet'ten, Harbiye Nezaretî'nden vb. yerlerden üyeler bulunacaktır. Nazır Gabriel Noradunkyan bu konuya hem işlerliği hem de Encümenin yetkileri açısından şiddetle karşı çıkmış ve Encümenin kararının reddini sağlamıştır. Buna karşılık kadrosunun bir ölçüde küçül-

⁴ *Meclis-i Mebusân-ı Osmani Zabıtları* (MMOZ), cilt 5, numara 47.

⁵ MMOZ, cilt 4, s.87, l: 84, 19 Mayıs 1325, C: 1; MMOZ, cilt 5, s.83-87, l: 103, 16 Haziran 1325, C: 21; MMOZ, cilt 5, s.147-154, 20 Haziran 1325, C: 1.

mesini ve bazı memurlarının maaşlarının azaltılmasını engelleyememiştir.⁶

Bütçe müzakereleri sırasında Noradunkyan program için daha önce Encümenlerce kabul edildiğini gördüğümüz dört kalem harcama-nın dışında yeni harcama fasıllarının konulması için gayret göstermiştir. Bunlardan en çok üzerinde durduğu konu olan turuk ve maabir konusunda tarik mükellefiyeti dışında, bütçeden ek bir kaynak sağlayamayınca, yol yapımını hızlandıracak bir yetkiyi Meclis'ten almaya çalışmıştır. Bu çözüm müteahhitlerle anlaşarak on yıllık tarik bedelatını karşılık göstererek bazı yolların hemen yapılmasını sağlamaktır. Bu çözüm önerisinin Meclisçe olumlu bulunması üzerine Maliye Encümeni Meclis'e bir mazbata göndererek 18 Ağustos 1909'daki Meclis oturumunda Nezaret'e bu yetkinin verilmesini sağlamıştır.⁷ Ayrıca müzakereler sırasında bütçeye Dersim Yolu için 20.000 lira, Trablusgarp'ta istikşaf etüdü yapılması için de 2.000 lira eklenmiştir. Elcezire için Willcocks'un iki yıl için talep etmiş olduğu 280.000 liranın 140.000 lirası bütçeye konulmuş bulunuyordu. Bu konuda Willcocks'un 70.100 liralık ek talebi de karşılanarak bütçeye konulmuştur.⁸ Elcezire'de Hindiye Seddi'nin tamiri için M. Cugnin görevlendirilmiştir.⁹

Hükümete, Selanik, Kosova ve Manastır'daki yolların asker iş-gücü kullanarak yapılması için Nâfia Nezareti'nin bütçesinden ayrı olarak 80.000 lira tahsisat verilmesi hakkında kanun 23 Mayıs 1909'da kabul edilmiştir.¹⁰

Noradunkyan'ın uygulamada karşılaştığı diğer önemli eksiklik yeterli teknik kadronun bulunmayışıdır. 136 mühendis vardır. Afrika toprakları haricinde 2 milyar kilometre kare toprağı olan bir devlet için bu çok az bir sayıdır. 130.000 kilometre karelik Romanya'da

6 MMOZ, cilt 6, s.156-170, l: 126, 25 Temmuz 1325 C: 1.

7 MMOZ, cilt 6, s.539-540, l: 137, 5 Ağustos 1325, C: 2.

8 MMOZ, cilt 6, s.170-180, l: 126, 25 Temmuz 1325, C: 1.

9 Archak Solakian, *Les Richesses Naturelles et Economiques de L'Asie Mineure*, Grand Librairie Mondiale, 1923, s.92. Bu çalışmanın başarılı olmadığı, yıkılma olduğu, 1910 yılı Nâfia Nezareti Bütçesi'nin müzakerelerinde ifade edilmiştir. MMOZ, l: 118, 7 Haziran 1326, C: 2, s.436.

10 MMOZ, cilt 3, s.460-461, l: 73, 4 Mayıs 1325, C: 1.

1000'den fazla mühendis bulunmaktadır. Bunun için mükemmel bir mühendis mektebine sahip olmak gerekmektedir.

Gerek programın hazırlanmasında gerek daha sonraki uygulamalarda yabancı mühendislerden yararlanılmıştır. Burada üç yabancı mühendisin adı geçmektedir. Bunlardan biri Mr. Godard, diğeri ise Mr. Picard'dır. Bu iki Fransız mühendisinden birincisi Adana, ikincisi Selenik'te Vardar ve Meriç Nehri'nde yapılacak su yapıları üzerinde çalışmak için çağırılmıştır.¹¹ Godard ayrıca Samsun Limanı'nın, Picard da Dedeağaç Limanı'nın istikşafına gönderilmiştir. Üçüncü yabancı uzman Sir William Willcocks, Elcezire için yaptığı istikşaf etüdünü tamamlamıştır. Hazırladığı kitap ve 46 pafta çizimden oluşan portfolio 1911 yılında İngiltere'de yayınlanmıştır.¹²

Meclis'te bir istizaha cevap verirken Gabriel Noradunkyan programdaki demiryolları hatlarından en çok önem verdiğinin Ankara-Sivas-Erzurum bağlantısıyla Sivas-Samsun ve Sivas-Konya Ereğli'si bağlantıları olduğunu söylemiştir. Ona göre bu hatların yapılması damarları açacaktır. Bu hatların yapılmasında manialar vardır. Bunların ortadan kaldırılması ise Nâfia Nazırı'nın işi olmaktan çok, Hariciye Nazırı'nın işidir.¹³ Avrupa'da bu hatların inşası için imtiyaz yoluyla bunları gerçekleştirecek sermaye aradığını ve bunu bulmanın zor olduğunu belirtmekte ve bu konularla ilgilenecek sermaye bulmak için bu projelere ilişkin keşfiyatın yapılması gerektiğini belirttikten sonra bu keşfiyatı sağlamak için bütçeye koyduğu harcama kalemlerinin Meclis'te reddedildiğinden yakınmaktadır.¹⁴

Ama Noradunkyan programı uygulamak için bazı şirketlerle imtiyaz müzakerelerinin sürdürülmekte olduğunu da bildirmektedir. Bunlardan biri Trablusşam'dan Katina'ya kadar olan hattır. Diğeri Kavala'dan Drama'ya ve Cumaibâlâ'dan Demirhisar'a kadardır. Bir üçüncüsü Bandırma-Soma Hattı'dır. Bu üç hattaki müzakereler ta-

11 MMOZ, cilt 3, s.528, l: 118, 13 Temmuz 1325, C: 2.

12 William Willcocks, *The Irrigation of Mesopotamia*, E&F.N. Spon Ltd., London, 1911.

13 MMOZ, cilt 5, s.529, l: 118, 13 Temmuz 1325, C: 2.

14 MMOZ, cilt 5, s.530, l: 118, 13 Temmuz 1325, C: 2.

mamlanmak üzeredir. Km. teminatı olmadan şirketlerce yapılacaktır. Ayrıca Samsun-Sivas, Erzurum-Trabzon hatları için birbirleriyle yarışan iki şirketle müzakere edilmektedir. En nihayet, daha sonra girişimci değiştirerek Chester Projesi adıyla ün kazanacak olan Doğu Anadolu'daki hatlara ilişkin bir Amerikan şirketinin önerisi bulunmaktadır.¹⁵

J.C. Howayt ve Şürekası adlı Amerikan şirketinin temsilcisi Dr. Glaskow ile Nezaret'te yapılan çalışmaların belli bir aşamaya gelmesinden ve ulaşılan nokta üzerinde hükümetçe de uzlaşılmasından sonra Ticaret ve Nâfia Nezareti müzakereleri sürdürüp mukavele yapabilmek için Meclis'e başvurarak yetki talebinde bulunmuştur. Bu talep 20 Ağustos 1909'da Meclis'te konuşulmuştur.¹⁶

Bu yetki talebinde Amerikalı şirket 1 m. genişliğinde 2.000 km.'lik bir demiryolu hattını (bunun için toplam 20 milyon lira yatırım gerektiği tahmin edilmektedir) hükümetten hiçbir teminat istemeden inşa edip işleteceği, buna karşılık hattın geçeceği güzergâhın iki tarafındaki 20'şer km.'lik bandda bulunan, halen devlet tarafından işletilen ve şirketçe keşfedilecek madenlerin 99 yıl işletme imtiyazı şirkete verilecektir. Şirket on beş sene geçtikten sonra demiryolu hatlarının geliri km. başına 12.500 frankı bulduğunda devlete bu madenlerin rüsumunu ödemeye başlayacaktır. Nazır müzakerelerde bu hattın genişliğinin 1.05 m. olması gerektiğini, bu halde Hicaz Hattı'yla bağlantısının kurulabileceğini belirtmiştir.

Müzakerelerden anlaşıldığına göre programda öngörülen hatlar gözönünde tutularak bu girişim için bir güzergâh saptaması yapılmış-

15 MMOZ, cilt 5, s.534, l: 118, 13 Temmuz 1325, C: 2. Erzurum Mebusu Dr. Pastırmacıyan Efendi bu projeye ilişkin ilk düşüncelerin kendisi tarafından geliştiğini, bu konuda başvuru yapan J.C. Howayt ve Şürekası şirketini arkadaşı Dr. Glaskow yardımıyla ikna ettiğini yazmaktadır. "Anadolu-i Şarki Vilâyatında Mutasavver Hutut-u Hadîde Şebekesi Projesine Dair Erzurum Mebusu Doktor Pastırmacıyan Efendi Tarafından Sadrazam Fehametlû, Devletlû Hakkı Paşa İlazretlerine Takdim Olunan 19 Kânûn-ı Sanî Sene 1326 (1 Şubat 1911) Tarihli Raporun Sureti Mütercemesidir." İstanbul Matbaa-ı Âmire, 1326. Dr. Pastırmacıyan, Kafkasya'da uzun yıllar jeolitik incelemelerde bulunmuştur. Dr. Glaskow'u orada tanımıştır. Buradaki madenlerin şirketler için çekici olabileceğini düşünmüştür.

16 MMOZ, cilt 6, s.591-604, l: 139, 7 Ağustos 1325, C: 1.

tır. Bu hat Sivas'tan başlayarak Harput, Ergani ve Diyarbakir, Bitlis ile Van Gölü'nün güneyinden ya da kuzeyinden geçecek, Van'a ulaşacaktır. Sivas-Diyarbakir Hattı üzerindeki bir noktadan başlayarak Ceyhan Vadisi'nden geçerek Yumurtalık'a, Diyarbakir-Van Hattı üzerinden bir noktadan Musul, Kerkük ve Süleymaniye'ye bağlanacaktır.¹⁷

Şirket bu projeyi uygulamaya karar verebilmesi için kendisine 16 aylık bir araştırma dönemi tanınmasını istemektedir. Bu dönemde bir yandan demiryolu hattının ayrıntılı etüdü yapılacak, öte yandan maden keşfiyatında bulunulacaktır. Eğer şirket bu dönem sonunda, bu girişimi kendisi için kârlı görmese 5.000 liralık teminatını yakacak, hazırladığı demiryolu projelerini Nezaret'e bırakarak, girişiminden vazgeçebilecektir.

Bu koşullarda bir anlaşma için yetki verilmesi müzakereleri yapılırken, iki şirket¹⁸ Meclis'e çektikleri telgraflarla kendilerinin daha iyi koşullar önerebileceklerini bildirerek, bu konuda kendileriyle müzakere edilmeden bağlayıcı karar alınmamasını istemişlerdir. Meclis'teki müzakerelerde demiryolları çevresinde bulunabilecek madenlerin ne önemde olacağı konusundaki belirsizlikler¹⁹ bazı tereddütlere neden olmuşsa da devletin borçlanarak yatırımı gerçekleştirmesi ve işletmesini teminat karşılığı yaptırmayı konusunda bütçe'nin darlığı nedeniyle adım atılamayacak olması nedeniyle, bu tür bir anlaşmaya karşı çıkılmasını da engellemiştir. Meclis belli bir şirketle anlaşma yapılması ko-

17 Pastırmacıyan'ın sözü edilen raporundan anlaşıldığına göre Dr. Glaskow'un ilk dilekçesinde önerilen demiryolu sistemi içinde Ankara-Sivas, Samsun-Sivas, Sivas-Erzurum, Trabzon-Erzurum, Erzurum-Beyazıt hatlarını da içeren 2674 km.'lik bir teklif bulunuyordu. Bu öneri Meclis-i Vükelâ'da Rusya'ya karşı bulunan taahhütler dolayısıyla uygun görülmemekle Karadeniz bağlantıları kaldırılmıştır. Liman bağlantıları kalmayınca şirket için ilginç olmaktan çıkan projeyi ilginç hale getirmek için Yumurtalık'la Akdeniz'e, Süleymaniye üzerinden de Basra Körfezi'ne bağlanmasına olanak verilerek, ekonomik önemi korunmaya çalışılmıştır.

18 Bunlardan biri M.C.A. Moore vekili Mr. Chester'den, diğeri Paris merkezli Franko-Türk Bankası temsilcisi Şehrikyan'dan geliyordu.

19 Pastırmacıyan raporunda bu dönemde bu proje güzergâhı üzerinde bilinen madenleri; Ergani Bakır Madeni, Palu'da Kloşin Bakır Madeni, Musul ve Kerkük Petrol Arazisi (o dönemde verilen raporlar çok ümitli değildir), Keban Gümüş Madeni (kırk yıldan beri işletilmemektedir), Van Arsenik Madeni (onuz-kırk yıldır işletilmiyor). Bunlardan yıllık olarak 100.000 liralık bir gelir sağlanabileceği tahmin edilmektedir.

nusunda bir bağlayıcı karar almamıştır. Bu tutumuyla Meclis, Nezaret'in diğer teklifleri de gözeterek müzakereleri sürdürmesi, ulaşılan anlaşmayı Meclis'in onayına sunmasını beklediğini göstermiştir. Böylece şirketlerarası yarışmanın sürdürülmesini istemiştir.

Meclis'teki bu müzakereden birkaç gün sonra Noradunkyan Nezareti terke mecbur olmuş, yerine Ticaret ve Nâfia Encümeni'nden Hallacyan Efendi nazır atanmıştır. Bu dönemde tüm teklifler toplanmıştır. Başvuran yedi şirketten üçünün başvurusu ciddi bulunmuştur. Bunlar içinde birinci özellik M.C.A. Moore Şirketi'nin vekili olarak Mr. Chester'in önerisine verilmektedir. İkinci önceliği J.C. Howayt ve Şürekası'nın Dr. Glaskow eliyle yaptığı öneri, üçüncüsünü ise bir Belçika şirketi "Société Générale"nin miralay Cheffer Bey eliyle yaptığı öneri oluşturmuştur. Birinci öneri daha önce gördüğümüz ikinci öneriye göre, 1.05 m.'lik hatlar yerine 1.435 m.'lik hatlar yapmayı ve işleteceği madenlerin rüsumlarını başlangıçtan beri ödemeyi yükümleniyordu. Üçüncü öneri ikinci önerinin koşullarını kabul ediyor ama araştırma sonrasında yatırım yapmamaya karar verirse istikşaf etütlerine yaptığı harcamaların yarısının kendisine geriye ödenmesini istiyordu.

Nezaret şirketlerle müzakeresini yürütürken ilk iki önceliği verdiği Amerikan şirketlerinin mali yapılarını yeterli görmemiş, güçlendirilmesini istemiştir. Mr. Chester, New Jersey'de "Ottoman American Development Company" kurulmasını sağlayarak bu koşulu yerine getirmiştir. Bunun üzerine 1910 yılı Mart ayında Nezaret ile bu şirketin temsilcileri James V. Colt ve Arthur T. Chester arasında imzalanacak ayrıntılı bir mukavele taslağı hazırlanmıştır.²⁰ Ama bu mukavele yasalık kazanmamıştır.

Hallacyan Efendi'nin, 1909 yılı Eylül ayında başlayan nezaretinden sonra programın uygulanması açısından iki önemli iş yapmaya

20 Pastırmacıyan 1911 tarihinde Makam-ı Sadarete yazdığı raporda Chester'in bu mukavelesinde önerdiklerinin gerçekçi olmadığını, bütün 1.05 m.'lik dar hat olmasını, bu alanlarda daha uzun süre jeoloji araştırması yapılmasına izin verilmesini, maden işletmelerinin kârlılığını artıracak kolaylıkların tanınmasını tavsiye etmektedir. Bu yolla anlaşma şirket için kârlı hale getirilebilir-se demiryolu yapımı olanaklı hale girecekti.

çalıştığı görülmektedir. Bunlardan birincisi Nezaret'in aynı zamanda da programdaki işlerin nasıl görüleceğine ilişkin idari ve teknik nite-likteki şartnameleri ve birim fiyat cetvellerini hazırlamıştır. Bu yolla yapılacak işlerin bir yandan standardını yükseltmeye, öte yandan ise yeterli kapasitede müteahhitlerce yapılmasını sağlamaya çalışmıştır.²¹

Nezaret'in iş yapabilme kapasitesini artırma ve programın uygulanmasını sağlamak için yaptığı ikinci önemli hazırlık "Umur-i Nâ-fı'a'ya Mûteallik İmtiyazat Kanun Lâ-yıhası" hazırlamak olmuştur. Lâ-yıha, programın uygulanmasında şirketlere imtiyazlar verilerek uygulama yolu önemli bir yer tuttuğundan, bu konuda Nezaret'in yetkile-rini artırmaya çalışmıştır. Daha önce verilen imtiyazların hepsinin Heyet-i Teşriiye'den geçmesi gerekiyordu. Bu da işleri yavaşlatıyordu. Bu-nun için lâ-yıhada imtiyazlar ikiye ayrılmıştır. Birinci sınıf diye adlan-dırılan önemli imtiyazlar²² yine Meclis ve Âyan'dan geçecektir. Bunla-rın dışındakiler Heyet-i İcraiyyece verilebilecektir. Bu türdeki imtiyaz-lar da iki gruba ayrılmıştır. Bunlardan birinci gruptakiler kanunu da-iresinde Belediyeler ve Vilayet Meclislerince verilmesi uygun görülen imtiyazlardır. Bunların dışında eğer verilen ayrıcalıklar, devlete ait "arazi-i haliye-i emriye"den bir kısmının verilmesi, yapılması gereken bina için arazi tahsisi, söz konusu inşaatlara ilişkin taşocağı işletilme-si, ilgili konuda inhisar hakkı verilmesi, emlak vergisi istisnası, şirket sermayesinin ihtiyat akçesinin vergi dışı kalması ile sınırlı ise bu imti-yazları hükümet verebilecekti. Uzun müzakerelerden sonra bu yasa 18 Haziran 1910'da Meclis-i Mebusan'da kabul edildi.²³

21 Hallacyan'ın bu tutumu Meclis'te Dersim Mebusu Lütfi Fikri Bey'ce istizah konusu yapılmıştır. Bu çalışmalar kurumsal olmakla, işleri geciktirmekle, imtiyaz anlaşması yapmak isteyenleri ka-çumakla suçlanmışlardır. Ama istizah önergesi Meclis'te büyük çoğunlukla red olunmuştur. MMOZ, I: 57, 6 Mart 1326, C: 1, s.232-233; MMOZ, I: 62, 15 Mart 1326, C: 2, s.377-403, MMOZ, I: 63, 16 Mart 1326, C: 2, s.423-445.

22 Bu imtiyazlar; a) şimdi ya da gelecek için mali taahhüd içerecek, b) Devlet emval ya da emlak-ından birinin kısmen ya da tamamen sarfını gerektirecek, c) Hidematı umumiyye taalluk eden ya da bütçeye dahil olan konulara ait imtiyazlardır.

23 MMOZ, I: 66, 22 Mart 1326, C: 1, s.540-568; MMOZ, I: 71, 30 Mart 1326, C: 2, s.73-86; MMOZ, I: 86, 27 Nisan 1326, C: 2, s.71-85; MMOZ, I: 91, 4 Mayıs 1326, C: 1, s.248-252, MMOZ, I: 116, 5 Haziran 1326, C: 1, s.362-363.

Programın Turuk ve Maabir kısmının uygulanması konusunda bütçe kanalıyla kaynak sağlanamayınca 1909 yılında Fransa ile iki milyon altın franklık bir yol borçlanması anlaşması imzalanmıştır. Türkiye'nin bütün karayolları şebekesinin tamir ve inşası için Régie Générale Şirketi'ne imtiyaz verilmiştir. Bu programdaki birinci kademe yollar Turuk-i Umumiye'yi kapsıyordu. Rumeli'de 435 km. ve Anadolu'da 7.635 km.'lik bir şebeke oluşturuyordu. 1910 tarihli bir kanunla yıllık yol tahsisatı artırılarak, vilayetler hissesi olarak emlak ve temettü vergilerine zamlar yapılmıştır.²⁴ 1910 yılı bütçesinde vilayetlerde toplanan tarik bedelleri o vilayetlerin yol harcamalarına bırakılmış, bütçeye konulan 94 milyon kuruş Turuk-i Umumi'ye ayrılmıştır. Programın uygulanması Birinci Dünya Savaşı'nın çıkmasından sonra durmuştur.



Bir dönem Nâfia Nazırlığı yapan
Hallacyan Efendi

Nezaret bütçesinin görüşülmesi sırasında mebusların en çok önem verdikleri konu yol yapımı olmuştur. Bu konu uzun uzun tartışılmıştır. Tartışmalarda dikkati çeken bir husus Nazır Hallacyan ile mebuslar arasındaki bir görüş ayrılığıdır. Mebuslar yol yapımında konuları teknik şartnamelerin Osmanlı müteahhitlerini caydırıcı etki yaptığı üzerinde durmuşlardır. Hallacyan ise kim tekniğine uygun yapabiliyorsa işin ona ihale edilmesi gerektiğini, yoksa yapılan yatırımların ziyan olacağını savunmuştur.²⁵ Bu dönemde teknik yeterlilik kaygısının önem kazanmaya başladığı görülmektedir.

Bu yol programının uygulanması girişimlerine paralel olarak yol mühendisliği konusundaki birikimin artmaya başladığı da görülmektedir. 1909'da Hendese-i Mülkiye askeri yönetimden sivil yöneti-

24 Ahmet Emin Yalman, *Türkey in the World War*, New Haven, 1930, s.86.

25 MMOZ, I: 116, 5 Haziran 1326, C: 1, s.368-373.

me geçmiş, Ticaret ve Nâfia Nezareti'ne bağlanarak "Mühendis Mekteb-i Âli"si adını almıştır. Bu mektepte Mr. May yol ve demiryolları derslerini okutuyordu. Mezunlarına Turuk ve Maabir diploması veriliyordu.²⁶ Hallacyan 1910 yılı bütçe görüşmelerinde Mühendis Mektebi'nin 170 olan öğrenci sayısının 500'e çıkarılacağını, bütçeye konulan 30.000 lirayla Süleymaniye'de yeni bir bina yapılacağını, Fenn-i Mihaniki tahsili için 10 öğrencinin Avrupa'ya gönderileceğini söylüyordu.²⁷ 1910 yılında Nezaret bütçesi konuşulurken, mebuslarca yol programlarının uygulanmasında kondüktör bulunmayışı, dolayısıyla yaşanan sorunlara değinilmiş ve yabancı dördüncü sınıf kondüktörlere çok yüksek paralar ödendiğinden yakınılmıştır.²⁸ Bunun üzerine de 1911'de Nâfia Nezareti Paris'teki "Ecole Conductor"un bir benzeri olan Kondüktör (Fen Memuru) Mektebi açılmasını sağlamıştır.²⁹

Bu gelişmeler sonucu Türk mühendisleri başarılı yol etütleri yapmaya başlamıştır. Bunlar arasında 1909-1910 arasında Düzce-Bolu, Harput-Tatvan, Çaltı-Sivas, Çaltı-Erzincan, Erzincan-Harput, Trabzon-Erzurum istikşaf etütlerini yapan İlyas Bey'in raporları dikkati çekmiştir. İlyas Bey'in raporları sadece yol bakımından değil, geçtiği yörelerin iktisadi ve sosyal durumları hakkında değil, geçtiği yörelerin iktisadi ve sosyal durumları hakkında değerli bilgiler içeriyordu.³⁰

Demiryolu programından yapılabilenler de savaşlar dolayısıyla sınırlı kaldı. Program hazırlandığı dönemde 1906 yılında Aydın Demiryolu Şirketi'ne verilmiş bir imtiyaz bulunuyordu. Bu imtiyazla hat Dinar'dan Eğirdir'e uzatıldı, inşaat 1912 yılında tamamlandı. Kasaba Hattı'nın Soma-Bandırma arasında, bir teminat karşılığı olmadan, uzatılması konusunda bu hattı işleten Fransız şirketine Hallacyan'ın

26 Hendese-i Mülkiye 26 yılda 190 mühendis yetiştirmişti. Bunlardan 80'i Hicaz Hattı'nda çalışıyordu.

27 MMOZ, İ: 112, 31 Mayıs 1326, O: 2, s.249; MMOZ, İ: 113, 1 Haziran 1326, C: 1, s.258.

28 MMOZ, İ: 116, 5 Haziran 1326, C: 2, s.391.

29 Bu okul bugünkü Yıldız Üniversitesi'nin başlangıcını temsil etmektedir.

30 Çağatay Uluçay, Enver Kartekin, *Yüksek Mühendis Okulu*, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul, 1958, s.252.

Nazırlığı döneminde 30 Temmuz 1910'da verilen imtiyaz, bu hattın 11 Aralık 1912'de açılarak işletilmeye başlamasını sağladı.

Yine Hallacyan'ın Nazırlığı sırasında Alpullu-Kırklareli Hattı imtiyazı 17 Temmuz 1910'da Şark Demiryolu Şirketi'ne verildi. Hat 19 Temmuz 1912'de işletilmeye başladı.

Bağdat Hattı konusunda imtiyazların verilmesi büyük ölçüde dış güçlerle ilişkilerin çözülmesine paralel olarak gelişti. 1908 yılında Halep ve Mardin'le ilişki kurulmasını sağlayacak hat için, 16 Mart 1911'de Almanlara üç imtiyaz verildi. Bunlar Osmaniye-İskenderun Hattı, Bağdat-Elhalif Hattı ve İskenderun Limanı'nın yapım imtiyazlarıydı. Yani imtiyazlar Almanların, İngilizlerin rahatsızlığını azaltmak için hattın Bursa'ya uzatılması konusunda talepte bulunmamayı kabul etmeleri üzerine verilmişti.³¹ İngilizler hattın Bağdat ve Basra kesimi için ayrı bir şirketin kurulmasını istiyorlardı.

9 Ocak 1912 yılı Haziran'ında Ereğli Kömür Havzası'nı Haydarpaşa'ya bağlayacak Adapazarı-Bolu ve Ereğli Şb. Hattı projesinin imtiyazı Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verildi.³² 14 Ağustos 1911'de Almanlar Bağdat-Hanikin Hattı'nın imtiyazını aldı. Bu yol hattın İran'la bağlantısını sağlamış oldu.

1913 yılı Ocak ayında Osmanlı hükümeti 100 milyon franklık borç veren Perrier Bankası grubuna ilişkin Ominium D'entrprise'e İzmir-Çanakkale Demiryolu imtiyazını verdiğine ilişkin sözleşmeyi imzalamıştır.

20 Ekim 1913'te imzalanan bir anlaşmayla Samsun-Sivas (400 km.), Sivas-Tihalta-Pekeriç ve Tihalta-Elazığ (612 km.), Hardoça-Bolu (200 km.) ve Rayak-Hamle (200 km.) toplam 1412 km.'lik bir imtiyaz veriliyordu. Deutsche Bank'ın Sivas-Diyarbakir üzerindeki haklarını devretmek istememesi üzerine bir anlaşmazlık doğdu. Fransız-Alman müzakerelerinde bir uzlaşmaya varılması üzerine 13 Nisan 1914'te Fransa'yla imzalanan anlaşmayla Karadeniz Demiryolu şebe-

31 E.E. Adamov, *Sovyet Devlet Arşivi Gizli Belgelerinde Anadolu'nun Taksimi*, Belge Yayınları, İstanbul, 1972, s.73.

32 E.E. Adamov, *a.g.e.*, s.75.

kesinin ve Hayfa, İskenderun ve İnebolu limanlarının inşası konusunda “Régie Générale des Chemins de Fer et de Travaux Publics” Sivas-Samsun Hattı imtiyazı verildi. İnşaat birinci Dünya Savaşı’nın çıkması üzerine kısa bir süre sonra durdu.³³

Osmanlı hükümeti büyük ölçüde Maliye Nazırı Cavit Bey’in becerisiyle Büyük Güçlerin Osmanlı İmparatorluğu’ndaki çıkarlarını uzlaştırarak Umur-i Nâfia Programı’nda öngörülen demiryolları hatlarının büyük bir kesimini bir imtiyaza bağlayarak yapılma yolunu açmıştır. Ama Birinci Dünya Savaşı’nın başlaması sonuç alınmasına olanak bırakmamıştır.

UMUR-U NAFİA PROGRAMININ GENEL DEĞERLENDİRİLMESİ ÜZERİNE

1908 tarihli Umur-i Nâfia Programı’nın 1882’de Ticaret ve Nâfia Nazırı Hasan Fehmi Paşa’nın Başvekalet’e bir tezkereyle sunduğu “Anadolu’da İmalat-ı Umumiyye Dair Lâyiha” adlı programı paralelinde hazırlanmıştır. İki program arasında 26 yıllık süre bulunmasına karşın, 1908 programının 1882 programına göre teknik bakımından daha gelişmiş olduğunu söylemek zordur. Bunun bir nedeni olarak 1908 programının Hürriyet’in ilânından sonra çok kısa bir süre içinde hazırlanmış olmasıdır. Muhtemelen yeni hükümet ülke yönetiminde yapılacak değişiklikler konusundaki vizyonunu bir an önce ortaya koymak istemiştir.³⁴

Dönemin devlet anlayışı içinde ülkenin imarının sağlanması konusunda devletin elindeki tek önemli aracın altyapı yatırımları olduğu söylenebilir. Osmanlıların modernleşme yolundaki bürokrasisi de bu aracı kullanmıştır. Programda gördüğümüz üzere programın içinde yer alacak yatırımların önemli bir bölümünün Avrupa’nın büyük güçlerinin şirketlerine tanınacak imtiyazlarla gerçekleştirilmesi öngörülmektedir. Bu durumda her imtiyaz ayrı ayrı müzakere edilecektir. Böylece

33 E.E. Adamov, *a.g.e.*, s.87-88.

34 Celal Dinçer, “Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa’nın Anadolu Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Lâyiha”, *Belgeler*, cilt V-VII, sayı 9-12, s.153-233.

İmparatorluğun tümünü kapsayan bir programlamaya gidiş kanımızca iki bakımdan önemlidir. Bunlardan biri bütüne ilişkin bir nasyonelik arayışını içermesi, ikincisi ise İmparatorluğun tüm topraklarına birden sahip çıkışı göstermesi bakımından ilginçtir. Meclis'in toplandığı İmparatorluğun her vilayetinden mebusların bulunduğu bir Meclis'te Program, Nezaret'in İmparatorluğun tüm topraklarına önem vererek hizmet götürmeye çalıştığının bir göstergesi olmaktadır.

Denilebilir ki II. Meşrutiyet hükümetleri bu programı uygulayabilmek için ciddi çabalar göstermiştir. Yani Programı yalnız göstermelik olarak hazırlamamışlardı. Ama önce Trablusgarp'taki savaş, sonra Balkan Savaşı, en nihayet Birinci Dünya Savaşı programın uygulanmasını olanaksızlaştırmıştır. Bu uygulanamayış programa bağlı olmayan nedenler dolayısıyladır. Eğer bu tür dış etkenler olmasaydı programın uygulanma derecesinin yüksek olacağını söyleyebiliriz.

Eğer dünya konjonktürü olanak vererek program uygulanabilseydi bu program Osmanlı modernitesinin İmparatorluk mekânına yapılması açısından çok önemli bir adım olacaktı. Bu altyapının gerçekleşmesiyle modernite öncesinin bireyi ve ekonomisi büyük ölçüde hapsediği küçük yerel mekânlar dışına çıkacak, dünya kapitalist sistemine eklemlenecekti. Bireyin eylem alanı ve kapasitesi artacaktı.

Programı incelerken gördüğümüz üzere devletin bu altyapı yapımına bir ortak çıkar açısından yaklaşması ve bu hizmetin üretilmesini bir kamu sorumluluğu olarak görmesi üzerinde de durmak gerekir. Üretilen altyapı hizmetinin bir kamusal mal olarak üretildiğinin kabulü bireysel ve kamusal alanın farklılaşmasıyla da ilişkili olarak görülebilir. Bu imar kavramının içeriğinin yeniden formülasyonu da ilgilidir. Klasik Osmanlı düzeninde imar kavramı mülkün ihyası anlamındadır. Gülhane Fermanı'nda ise mülk ve milleti ihya etmekten söz edilmeye başlanmıştır. Aynı yıl kurulan bir kalkınma komisyonuna "Meclis-i Umur-i Nâfia" adının verilmesi de ilginçtir. Komisyon adında umr kökünden gelen imar kelimesinin değil, menfaat, fayda, çıkar anlamını taşıyan af kökünden nâfia kelimesinin kullanılmış olması dikkati çekmektedir. Mülkün ihya edilmesiyle bireyin yararlarının ar-

tırılması farklılaşmaktadır.³⁵ Artık hem mülkün, hem milletin (bireyin) birlikte ihya edilmesi gerekmektedir. Bu farklılaşma özel alanın varlığının kabulüyle yakından ilişkilidir. Böyle olunca da altyapının bir kamu malı olarak adlandırılması olanaklı hale gelmektedir.

KAYNAKÇA

- Adamov, E. E., *Sovyet Devlet Arşivi Gizli Belgelerinde Anadolu'nun Taksimi*, Belge Yayınları, İstanbul, 1972, S.73, 75,87-88.
- Dinçer, C., "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha", *Belgeler*, cilt V-VII, sayı 9-12, s.153-233.
- Empire Ottoman, *Programme du Ministère Travaux Publics*, Constantinople, 1909.
- Meclis-i Mebbusân-ı Osmani Zabıtları (MMOZ)*, cilt 5, numara 47.
- , cilt 3, s.460-461, İ: 73, 4 Mayıs 1325, C: 1.
- , cilt 3, s.528, İ: 118, 13 Temmuz 1325, C: 2.
- , cilt 4, s.87, İ: 84, 19 Mayıs 1325, C: 1.
- , cilt 5, s.83-87, İ: 103, 16 Haziran 1325, C: 21.
- , cilt 5, s.147-154, 20 Haziran 1325, C: 1.
- , cilt 5, s.529, İ: 118, 13 Temmuz 1325, C: 2.
- , cilt 5, s.530, İ: 118, 13 Temmuz 1325, C: 2.
- , cilt 5, s.534, İ: 118, 13 Temmuz 1325, C: 2.
- , cilt 6, s.156-170, İ: 126, 25 Temmuz 1325 C: 1.
- , cilt 6, s.539-540, İ: 137, 5 Ağustos 1325, C: 2.
- , cilt 6, s.170-180, İ: 126, 25 Temmuz 1325, C: 1.
- , cilt 6, s.591-604, İ: 139, 7 Ağustos 1325, C: 1.
- , İ: 57, 6 Mart 1326, C: 1, s.232-233.
- , İ: 62, 15 Mart 1326, C: 2, s.377-403.
- , İ: 63, 16 Mart 1326, C: 2, s.423-445.
- , İ: 66, 22 Mart 1326, C: 1, s.540-568.
- , İ: 71, 30 Mart 1326, C: 2, s.73-86.
- , İ: 86, 27 Nisan 1326, C: 2, s.71-85.
- , İ: 91, 4 Mayıs 1326, C: 1, s.248-252.
- , İ: 112, 31 Mayıs 1326, O: 2, s.249.
- , İ: 113, 1 Haziran 1326, C: 1, s.258.
- , İ: 116, 5 Haziran 1326, C: 1, s.3362-363,68-373,C: 2, s.391.

³⁵ Bu konuda ayrıntılı bir tartışma için ilk makalesine bakınız.

- "Memleketimizde Teşebbüsât-ı Umraniye ve Nafia Nezareti'nin Programı", *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*'nde yayınlanmıştır. 14 Şubat 1324 (27 Şubat 1909), sene 25, no.1260, s.66-67 ve 21 Şubat 1324, sene 25, no.1261, s.74-75.
- Pastırmacıyan, 1911, Makam-ı Sadarete yazdığı rapor.
- Solakian, A., *Les Richesses Naturelles et Economiques de L'Asie Mineure*, Grand Librairie Mondiale, 1923, s.92.
- Tekeli, İ., - İlkin, S., "Mustafa Celaleddin Bey'in 'Bir Eyaletin Islah ve İmarı Hakkında Mükaleme' Adlı Risalesi ve 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda İmar Kavramının Gelişimi Üzerine Düşünceler", *XI: Türk Tarih Kongresi*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1994, s.1469-1492.
- Ticaret ve Nafia Nezareti'nden 1 Kânun-i Evvel Sene 324 Tarihinde Makam-ı Sami-i Saderetpenâhiye Yazılan Tezkerenin Sureti*, Ticaret ve Nafia Nezareti.
- Uluçay, Ç., - Kartekin, E., *Yüksek Mühendis Okulu*, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul, 1958, s.252.
- Willcocks, W., *The Irrigation of Mesopotamia*, E&F.N. Spon Ltd., Londra, 1911.
- Yalman, A. E., *Türkey in the World War*, New Haven, 1930, s.86.

6

1923 Tarihli “Umur-u Nâfia Programı”

İLHAN TEKELİ - SELİM İLKİN

GİRİŞ

Osmanlı İmparatorluğu’nda ve Türkiye Cumhuriyeti’nde, 1880’den 1930’a kadar uzanan 50 yıllık dönemde, dört kez kapsamlı nâfia programları hazırlanmıştır. Birincisi 1880 yılında Hasan Fehmi Paşa’nın Nâfia Nazırı olduğu dönemde¹ ikincisi, Gabriel Noradunkyan’ın Ticaret ve Nâfia Nazırı olduğu dönemde hazırlanmış² ve 1 Aralık 1908’de Sadaret makamına sunulmuştur. Üçüncüsü ise 1923 yılında, Cumhuriyet’in ilânından önce Fevzi Bey’in Nâfia Vekaleti sırasında hazırlanmıştır.³ Dördüncü Nâfia Programı, Recep Peker’in vekaleti sırasında 1929 yılında yapılmıştır.⁴

1 Celal Dinçer, “Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa’nın Anadolu’nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Lâyiha”, *Belgeler*, cilt V-VIII, 1968-1971, sayı 9-12, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1971, s.153-233.

2 Bu program hem Türkçe olarak, *Ticaret ve Nâfia Nezareti’nden 1 Kanun-u evvel sene 324 Tarihinde Makam-ı Sami-i Sadaret Penahi’ye Yazılan Tezkerenin Sureti* diye hem de Fransızca olarak Ministère du Commerce et des Travaux Publics, *Rapport de S. E. le Ministre du Commerce et des Travaux a S. A. le Grand Vezir*, 1 Aralık 1908, yayınlanmıştır.

3 Türkiye Devleti Nâfia Vekaleti, *Umur-u Nâfia Programı*, Dersaadet 1339. Bu programdan söz eden bir konuşma için bkz. *TBMM Zabıt Ceridesi*, I: 111, 25.3.1340, c.2, s.348.

4 Recep Peker döneminde hazırlanan bu program hakkında *Bayındırlık İşleri*, bazı bilgiler bulunmakla birlikte, programın rümünün nerede bulunduğu konusunda hiçbir bilgi edinilememiştir.

Bu programlardan şimdiye kadar yalnızca birincisi incelenerek yayınlanmıştır. Türkiye ekonomisinin ve mekânının biçimlenmesinde önemli etkileri olan diğer programlar üzerinde durulmamıştır. Bu çalışmada söz konusu dört programdan üçüncüsü de alınıp incelenecektir. Bu incelemede, 1923 Umur-u Nâfia Programı iki yönlü bir değerlendirmeye tabi tutulacaktır. Bir yandan bu programın dört nâfia programı içindeki yeri saptanmaya çalışılacaktır. Bir yandan da program, Türkiye'nin gelişiminde başardığı ya da başaramadığı işlevler açısından değerlendirilecektir.

Her dört programın içeriği, kapsadığı konular bakımından büyük ölçüde birbirinin aynıdır. Bunlar karayolu, demiryolu, limanların yapımı, bataklıkların kurutulması ve ovalarda sulama yapılması konularından oluşmaktadır. Temelde çok yönlü altyapı programlarıdır. Yalnız, tramvay işletmesi şehirlere elektrik ve su getirilmesi gibi, daha çok kent yönetimlerini ilgilendiren altyapı konuları, programların kapsamı dışında tutulmuştur. Bu biçimleriyle programların iki nitelikleri ilgi çekicidir. Birincisi planın tüm ülkeyi kapsayacak şekilde hazırlanmış olmasıdır. İkincisi ise yalnızca altyapı kararlarını içermesidir. Programların neden bu iki niteliğe sahip olduğunun tartışılması, bunların daha iyi anlaşılmasına neden olacaktır.

Programların genellikle içinde yer alan projelerin ayrı ayrı verilecek, yabancı sermayeye dayalı imtiyazlar yoluyla gerçekleştirilmesi düşünülmüştür. Bu durumda, programın gerçekleştirilmesi büyük ölçüde bu yatırımı yapmak isteyen yabancı sermayenin ortaya çıkmasına bağlıdır. Bu nedenle uygulanmasına bir bütünlük ya da yatırımlar arası tamamlayıcılıklar korunamayacaktır. Böyle olunca neden tek tek projelerin değil de, çok değişik yatırım kararlarını kapsayan “entegre bir programın” hazırlanılmaya çalışıldığı sorulabilir. Bunun nedeni, ülkenin tümünü kapsayan, bir kalkınma planının yapılması isteğinden doğmaktadır. Bu planlar, bugünkü anlamda entegre altyapı programları olmasına karşın, kendi geliştikleri dönem açısından kapsamlı bir kalkınma planı olarak düşünülebilir. Bugün kullandığımız daha çok fiziki planlama içeriği ağır basan imar planı terimi içinde yer alan imar söz-

cüğü, bu programların geliştiği dönemde çok daha geniş içerikliydi. Bugünkü "kalkınma" sözcüğünün ifadelendirdiği kavrama yakındı.

Incelediğimiz nâfia programlarının hazırlandığı dönemlerde, kalkınmanın sadece altyapı kararlarıyla gerçekleştirilmeye çalışılması salt bir rastlantı değildir. Bu dönemde hem kuramda hem de pratikte ekonomik üretimin gerçekleştirilmesi kişilerin kararı olarak görülüyordu. Bu durumda ekonomik kalkınmayı sağlamak için devletin yönlendirebileceği tek araç kalıyordu, o da altyapı kararlarıydı. Başka bir deyişle kalkınmanın bağımsız değişkeni altyapı kararlarıydı. Hazırlanan programların hepsinde bu amaç açıkça ifade edilmiştir. Bu anlamda İkinci Dünya Savaşı sonrasında kuramsallaştırılmış altyapıya dayalı bir kalkınma stratejisini uyguluyorlardı.⁵ Eğer konuya böyle yaklaşırsa, bu programların ülkesel fiziki planlar olduğu ama bu dönemde ülkesel kalkınma planları ile ülkesel fiziki planlar arasında bir ayırım yapılamayacağını söylemek gerekir. Başka bir deyişle kalkınma planlarının kavramsal olarak ülkesel fiziki planlara indirgenmesinin zorunlu olduğu bir dönemde hazırlandığı söylenebilir.

Bu programların altyapı planları olarak hazırlanmasının nede-
nine değindikten sonra, neden tüm mühendislik dallarını kapsayacak
şekilde hazırlandıkları üzerinde durabiliriz. Kuşkusuz bu soruya veri-
lecek ilk yanıt, bu yatırım alanları arasında önemli tamamlayıcılıklar
olduğu ve kararların birbirini belirlediği olacaktır. Bu önemli nedenin
yanısıra diğer bir nedenin etkisini de gözönünde tutmak gerekir. O da
Türkiye'deki inşaat mühendisliğinin gelişip kendi içinde yeterince
farklılaşmaya gitmemiş olmasıdır. Nitekim Cumhuriyet'in ileri yıllar-
ında inşaat mühendisliği ve uygulaması farklılaşınca Türkiye altyapı
programlarında, bu programlarda görülen entegrasyonu artık gerçek-
leştiremez olacaktır. Bu programlar, gerçekte Türkiye'nin ekonomik
gelişme tarihinin anlaşılmasına yardımcı olduğu kadar, mühendislik
eğitimi gelişim tarihinin anlaşılmasında da önemli ölçüde yardımcı
olacaklardır.

5 Albert O. Hirschman, *The Strategy of Economic Development*, Yale University Press, 1964.

Dört nâfia programının yapısına ilişkin genel özellikleri gördükten sonra, 1923 Umur-u Nâfia Programı'nın içeriğini ele alalım:

1923 UMUR-U NAFİA PROGRAMI'NIN GETİRDİKLERİ

1923 Umur-u Nâfia Programı 1923 yılında bastırılarak Büyük Millet Meclisi'nde dağıtılmıştır. 1923 programının, 1880 ve 1908 programına göre çok daha kısa zamanda, ayrıntılı çalışmalara girmeden hazırlandığı, programın metninden anlaşılmaktadır. İlk iki programa göre çok daha kısa bir metne sahiptir. Programın böyle kısa olarak hazırlanmasında, diğer iki programdan farklı olarak altyapı programlarında uygulamayı yeniden başlatıcı bir niteliğe sahip olmayıp, onları izleyici olmasının etkisi vardır.

Programın isminin “Türkiye Devleti Nâfia Vekaleti Umur-u Nâfia Programı”⁶ olmasından, 1923 yılında Cumhuriyet'in ilânından, dolayısıyla Ankara'nın başkent seçilmesinden önce hazırlandığı anlaşılmaktadır. Daha sonraki yıllarda, ülkenin mekânsal organizasyonunu büyük ölçüde değiştirecek böyle bir karardan önce hazırlanmış olması, programın uygulanabilirliğini önemli derecede azaltmıştır.

Programın hazırlanması “genel düşünceler” bölümünde şu dört gerekçe ile temellendirilmektedir:

(i) İnsan faaliyetlerinin en yararlı araçlarından birini ve belki de en önemlisini ulaşım ve haberleşme hatları teşkil eder. Bunlar yalnız mal değişimini değil, aynı zamanda fikir değişimini de sağlar.

(ii) Ulaşım hatları, taşıma üretlerini düşürerek ekonomik gelişmeyi başlatacaktır.

(iii) Bu hatlar, milletlerin yaşayışları arasındaki farklılıkları azaltacaktır.

(iv) Ulusal bütünlüğün kurulmasına ulaşım hatlarının gelişmesi yardımcı olacaktır.

Görüldüğü gibi programın temellendirilmesi yalnızca ulaşımın geliştirilmesine dayandırılmıştır. Programın diğer öğeleri sulama, bataklık-

6 Türkiye Devleti Nâfia Vekaleti, a.g.e., s.4.

lık kurutma vb. yatırımlara bu bakımdan ikincil önem verilmiştir. Aslında bu sözünü ettiğimiz her dört programda da rastlanan bir özelliktir, su mühendisliği ve uygulamaları bakımından söylenenler çok geneldir. Sadece 1908 programında Mezopotamya için yapılan sulama önerileri, Sir William Willcocks'un daha ayrıntılı çalışmalarına dayanmaktadır. Türkiye'de inşaat mühendisliği pratiği ve eğitimin daha çok yol ve demiryolu konusunda gelişmiş olması bu planlara da yansımıştır.

Program, birinci önceliği demiryollarına vermektedir. Bu seçmesini de şöyle savunmaktadır.

Ticaret ve iktisat sahalarında Türkiye halkının adımlarını hızlandıracak yegâne araç, demiryollarıdır.

Demiryollarının gelişmesine çalışmak zorunluluğu Türkiye'nin coğrafi ve siyasi konumundan doğmaktadır.

"... terakkiyât-ı medeniyye ve sinaiyye, çelik çubuğu takib ederek Türkiye'nin uzak noktalarına vasil olarak Bâkir, araziden çıkarılacak bilcümle mevad meta haline geçecek, müddet-i medide hasret ve istiyaki ıstırabını çeken halkın kalbi lokomotif düdüğüyle münşerih olacaktır."

Ülkemizde km²'ye 6 metre uzunluğunda yol düşüyor. Oysa medeni memleketlerde km²'ye 80-120 metre yol isabet etmektedir.

Demiryolunun savunulmasına Türkiye'deki demiryolu uzunluklarını, uluslararası rakamlarla karşılaştırarak yaklaşmak eğilimi üzerinde biraz durmakta yarar var. Bu ele alış bir yandan çok uzun erimli bir hedef betimlemesi olarak görülebilir. Öte yandan ise varolan bir talebi karşılamak için değil de, gelecekte bir talep yaratmak için yapılan bir demiryolunun gerekliliğini kanıtlamakta kullanılabilecek kaba bir ölçüt olarak düşünülebilir. Bu programlarda verilen kararların her birinde, gelecekte sağlanacak faydalar açısından önemli bir belirsizlik söz konusudur. Çünkü başka bir ulaşım teknolojisinin, çoğunlukla kervana dayanan bir ulaşım sistemi içinde oluşmuş bir ekonomik mekâna, yeni bir ulaşım türü sokulmaktadır. Eski teknolojiye varolan mal akımları, bir demiryolu yatırımını haklı göstermekten çok uzaktır.

Yatırımlar gelecekteki bir gelişme için yapılmaktadır. Ama bu gelişmenin ne kadar olacağı ve hangi yıl gerçekleşeceğini saptayabilmek için yeterli ipucu yoktur. Bu durumda tek dayanak, diğer ülkelerdeki örnekler ile ülkede daha önce yapılan yatırımlardan elde edilen sonuçlar olmaktadır.

Programda demiryolları için, üç ayrı tür öneri getirilmiştir. Birinci grupta halen imtiyazlı şirketler ve az bir bölümü hükümetçe işletilen demiryolları yer almaktadır. Bu grup için getirilen karar “şerait-i cedide-i iktisadiyyeye tevfi kan bunların idame-i mevcudiyetlerini ve ehalinin menafiini temin ve telif etmek üzere şirketlerle ayrı ayrı itilaf-nameler yapılmış ve münasip zamanlarda masarifat ve varidatının ve memleketin ihtiyacât-ı iktisadiyesinin tetkikiyle elde edilecek netayice nazaran tarifelerinin tadil edilmeleri esas kabul edilmiştir.” Plan, bu kesim için daha sonra Cumhuriyet’in uyguladığı “millileştirmeleri” öngörmemekte, yalnızca “tarife”lerin indirilmesi için çaba harcanmasını öngörmektedir.

İkinci grupta, daha önce inşa imtiyazı verilmiş olan ama halen inşa edilmemiş demiryolları yer almaktadır. Bu grupta yer alan dört imtiyazdan en önemlisi Chester imtiyazı diye tanınan, Türk-Amerikan İnkişaf Şirketi’ne yeniden, Şarki Anadolu Demiryolları imtiyazıdır.⁷ 4100 km.’lik bu imtiyaz iki gruba ayrılmıştır. “Mukavele-i müzeyyele” grubunda 2155 km.’lik demiryolu ve Samsun ile Trabzon limanları yer almaktadır. “Mukavele-i esasiye” grubunda ise 1970 km. demiryolu ve Yumurtalık Limanı bulunmaktadır. Tüm projenin 400 milyon liralık yatırım gerektireceği tahmin edilmektedir. İmtiyazı verilen demiryollarından ikincisi Adapazarı-Bolu bağlantısını sağlayan ve 60 km. kadar daha doğuya uzanan 200 km.’lik demiryoludur. İmtiyaz Anadolu Demiryolu Şirketi’ne verilmiştir. Daha inşaatına başlanma-

7 Bu konuda ayrıntılı bir çalışma için bkz. Selim İlkin, “1923-1924 Yılları Türkiye’sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi...”, *Uluslararası Atatürk Sempozyumu*, T. İş Bankası, Ankara, 1981; 1922-1923 Yılları Türkiye’sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi Chester Demiryolu Projesi”, *Türkiye İş Bankası Uluslararası Atatürk Sempozyumu* 17-22 Mayıs 1981, İstanbul.

mıştır. İmtiyazı verilen üçüncü yol, İzmir ve Çanakkale'yi bağlayan 250 km.'lik 1 m. genişlikli dar hattır. İnşaâtı henüz başlamamış olan bu hattın imtiyazı "Ominiüm d'entriprise"e verilmiştir. İmtiyazı verilmiş dördüncü hat Edremit Körfezi'nin Ilıca İskelesi'nden Palamutçuk'a kadar uzanan 20 km.'lik, 75 cm. açıklıklı dar hattır. İnşaâtı sürmektedir. Program bu grupta yer alan demiryollarının inşa edilme ümidini taşımaktan başka bir karar getirmemektedir.

Üçüncü grupta ise programda önerilen on üç yeni yol yer almaktadır. Bu yollar şunlardır:

1. Bağdat Demiryolu'nun bir kesiminin Suriye içinde kalmasından dolayı, hattın tamamen Türkiye içinde devam etmesini sağlamak için İslahiye-Ayıntap-Akçakoyunlu yönünde 120 km. yeni yol yapılması.

2. Urfa'yı Bağdat Demiryolu'na bağlayacak 45 km. şube hattı.

3. Karadeniz'de maden kömürü havzasını Bolu ve Düzce'ye bağlayacak hat.

4. Antalya-Aziziye-Bahadır-Karakuyu-Afyon Hattı.

5. Aydın-Çine, Muğla-Marmaris veya Makri Hattı.

6. Selçuk-Kuşadası Hattı.

7. Uzunköprü-Keşan ve Lakara yoluyla Tekfur Dağı'ndan Muratlı Durağı'nda Şark Demiryolları'na bağlanacak hat ve Pavli Köyü'nden Edirne'ye ve sonra Şark Demiryolu'na bağlanacak bir hat.

8. Konya'dan Koçhisar tuz memleahalarına ve Polatlı'ya uzanan 100 km.'lik bir dar hat.

9. İnebolu'dan Kastamonu'ya uzanan 100 km. boyunda dar bir hat.

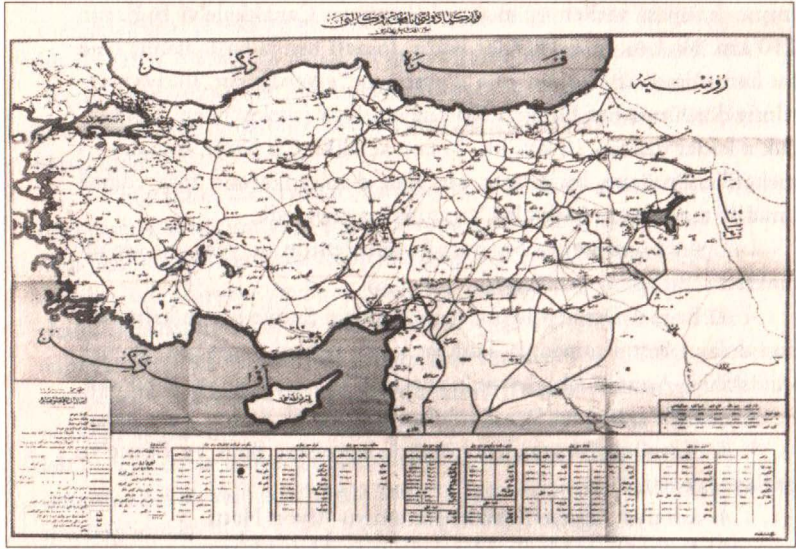
10. Ankara'dan Kangırı'ya uzanan 90 km.'lik dar bir hat.

11. Çanakkale, Okçugöl, Bursa-Karaköt Hattı.

12. Kütahya'yı Atranos Vadisi yoluyla Marmara Denizi'nde Sazlıburun ya da uygun bir başka noktaya bağlayan 220 km.'lik hat.

13. İkinci derecede önem verildiği söylenen, Adapazarı-Bolu Hattı'nın Yeşilirmak-Kelkit Vadisi'nde uzanan 900 km.'lik hat.

Bu program içinde önerilen yol ağının değerlendirilmesi yapıldığında, bu ağın daha sonra Cumhuriyet'in gerçekleştirdiği yol ağın-



1923 Umur-u Nâfia Programı'nda önerilen demiryolları ile şoseleri gösteren harita.

dan çok farklı özelliklere sahip olduğu gözlenmektedir. Programın en belirgin özelliği Ankara'nın bu demiryolu ağının bir odağı niteliğinde bağlantılara sahip olmamasıdır. Ankara bu programda sadece bir şube hattının uç noktası olarak bulunmaktadır. Bu duruma şaşmamak gerekir. Çünkü program yapıldığında Ankara'nın başkent olma kararı daha verilmemiştir. Bu nedenle 1923 Umur-u Nâfia Programı Ankara'nın başkent seçilmesinin etkilerini karşılaştırmaya olanak vermesi bakımından da ilginç bir belge olma niteliğini kazanmaktadır.

Önerilen demiryolu sisteminin ilginç ikinci özelliği olarak bir yandan İstanbul'dan Avrupa'ya uzanan Şark demiryollarını öte yandan Bağdat Demiryolu'nu esas hat olarak alıp şube hatları yoluyla önemli merkezleri bu hattâ bağlamaya çalıştığı söylenebilir. Bu bakımdan hakim olan yol şemasının gelişmiş bir örümcek ağı şeması olmayıp daha erken bir gelişme aşamasının, ağaç şeması olduğu söylenebi-

lır. Ayrıca önerilen ağın Cumhuriyet'in daha sonra uyguladığı biçimde ülkenin iç pazar bütünlüğünü sağlayan bir ağ olmasından çok, ülkenin içini limanlara dolayısıyla dış pazara bağlama amacını önplana çıkaran bir ağ olduğu görülmektedir.

Bu ağın üzerinde durulması gereken son özelliği, hat genişliği bakımından değişik genişlikte dar hatları da içermesidir. Böyle bir sistemin ileride iç pazar bütünlüğüne ulaşmayı amaçlayan örümcek ağı biçimindeki bir şemaya geçmeyi de zorlaştırmasıdır.

Program "hükümet bütçesinden herhangi bir miktar tefrikiyle iş bu hatların vücuda getirilebilmeleri müşkül bulunduğundan tedricen talep vukubuldukça menafii memlekete muvafık şekilde tanzim edilecek imtiyaz mukavelenameleriyle inşa ve işletilmelerinin taleplerine itası esas takip"⁸ edilmesini önermektedir. Program, Doğu Anadolu Demiryolları'na diğerlerinden ayrı bir önem vermektedir. Eğer Chester İmtiyazı gerçekleşmezse Doğu Anadolu'ya her sene bütçeden 10 milyon lira ayrılarak en az iki yönde demiryolunun şirketlere ihale suretiyle yapılmasını önermektedir.

Eğer 1923 programının demiryolu kesimi diğer nâfia programları ile karşılaştırılırsa, gerek önerdiği şebekenin niteliği, gerek yapımının imtiyazlarla gerçekleştirilmesini öngörmesi bakımından 1880 ve 1908 programlarının bir uzantısı olduğu, fakat 1929 programından oldukça farklı olduğu söylenebilir.

Programda ayrıca bir liman kesimi yoktur. Limanlar demiryolu programının bir uzantısı ya da onun tamamlayıcısı olarak ele alınmış, üç kademedeki sınıflanmışlardır. Birinci kademedeki varolan limanlar dışında dört yeni liman önerilmektedir. Bunlardan Trabzon, Samsun ve Yumurtalık, Chester'in imtiyazı içinde zaten yer almaktadır. Bunlara dördüncü Mersin Limanı eklenmiştir. İkinci kademe olarak Antakya, Ereğli, Zonguldak, İnebolu, Amasra, Marmaris, Tekfurdağı limanlarının yapılması önerilmektedir. Üçüncü kademe olarak yapılması öngörülen ufak men-direk ve iskelelerin kurulması gereği isim sayılmadan belirtilmiştir.

Programda, önem verilen ikinci konu “şose yolların” şebekesinin kurulmasıdır. Program genelde demiryolları ve karayolları arasında bir işbölümü öngörmüştür. Demiryolları, büyük merkezler arasında hızlı ve uzun mesafe ticaret ilişkilerinin kurulmasının aracı olarak görülmektedir. Oysa kısa mesafe ulaşımı için karayolu öngörülmektedir. Programda şoseler köy ve kent arasındaki bütünleşmenin kurulması gereğine dayanarak şöyle ilginç bir biçimde temellendirilmektedir:

“Kırlar imar, köyler ihya edilmez ise şehirlerde sefalet başgösterir, iktisat ulemasından ‘Schmit’in dediği gibi herhangi bir millet için en mühim ticaret, şehir ile köyler arasında yapılandır. İşte bu boşluğu dolduracak vasıta şose yollardır.”⁹

Kuşkusuz, şoseler aynı zamanda demiryollarını çevreye bağlama ve besleme işlevlerini de yüklenecektir. Program, “memleketin birinci derecede muvasata ihtiyacını tatmin etmek” üzere 24.361 km.’lik bir yol ağı önermektedir. Bu yol ağı programın eki olan bir haritada gösterilmiştir. Bu 24.361 km.’lik yol ağının 2950 km.’lik kısmı bir dereceye kadar geçit kabiliyetine sahiptir. 10.251 km.’lik bölümü ise tahir ihtiyacı içindedir. Geri kalan 11.160 km.’lik yol ya toprak tesviyesi halinde ya da hiç inşa edilmemiştir.

Tüm programın gerçekleştirilmesi için 156 milyon liralık bir kaynak gerekmektedir. Eğer bu miktara her yıl devamlı bakım için gerekli harcamalar eklenirse, on yılda her yıl 19.500.000 TL.’lik bir kaynak ayırmak gerekecektir. Program bu kaynağın 1923-24 yılında 100 milyon dolaylarında gerçekleşen bütçeden ayrılmasının zorunluğunu bildiğinden, bu kaynağın çok görülmemesi gerektiğini diğer ülke örneklerine değinerek kanıtlamaya çalışmaktadır.

Program, ayrıca şose yapım politikalarının şu dört ana sorunu üzerine eğilmiştir: 1) Yapılan yolların standardı ve tekniği ne olmalıdır? 2) Yolun finansmanı nasıl sağlanmalıdır? 3) Yolun yapım süreci nasıl örgütlenmelidir? 4) Yolların yapım ve bakımının yönetimi nasıl

örgütlenmelidir? Bu sorular 19. yüzyılın ikinci yarısından 20. yüzyılın ikinci yarısına kadar sürekli olarak gündemde kalmış ve her zaman tartışma konusu olagelmıştır. Gerçekte bu soruların yanıtları birbirinden bağımsız değildir. Ancak bir bütün olarak yanıtlanabilir.

1920'li yıllara gelindiğinde artık hem şose teknolojisindeki seçim, hem de hangi araçlara hizmet için yol yapılacağı artık belirlidir. Yol makadam tekniğiyle yapılacaktır. 1908 programında bile otomobilden söz edildiğine ve Kurtuluş Savaşı'nda bile kamyon kullanıldığına göre bu yolların, arabaların yanısıra motorlu araçlar için de kullanılması söz konusudur. Ama tüm yolların bu standartta yapılmasının getireceği maliyet sorunları dikkate alınarak yolların "ihtiyacımıza göre yapılması" ilkesi kabul edilmelidir. Böylece bir gelişme stratejisi önerilmiştir. Arabayla ulaşım talebinin düşük olduğu yerlerde, yolların "yağmur başladığı andan itibaren geçilmez bir hale gelen ve birer çamur deryası halini alan aksamını ıslah edecek ve sabül mürür kayalıkları tesviye ve tanzim eyleyecek ve kat'i, fenni güzergâhın müsadif olduğu nehirler, dereler ve geçitler üzerine icabı veçhile imalat-ı sınaviye"¹⁰ tesis edilirse ilk kademe gereksinme karşılanmış olacaktır. Oysa "Mihaniki vesait-i nakliyyenin istimali taammüm ve intişar eden ve bu suretle münakalat ve hayat-ı umumiyyede büyük ve konfor ihtiyacı ve tevellüd eden mıntıkalarda da icabı vechile şoseler tesis" edilmesi önerilmektedir.

Yol yapımının nasıl finanse edileceği konusu büyük ölçüde yol yapımının ve işletilmesinin nasıl örgütleneceğine bağlıdır. 1880 programında yolların imtiyazla yaptırılması ve yol kullananlardan ücret alınması öngörülüyordu. Bu durumda ayrı bir finansman söz konusu değildi. 1908 programında ise her ergin erkek nüfusunun yol mükellefiyetine tabi tutulması söz konusuydu. Bu mükellefiyet ya bedenen çalışarak ya da bedel ödeyerek yerine getiriliyordu. Bu ikinci finansman usulü yoldan yararlananlar ile yoldan yararlanmayanlar arasında eşitsizlik yarattığı için önemli bir eleştiri konusu ol-

10 Türkiye Devleti Nâfia Vekaleti, a.g.e., s.12.

muştı. Yeni program ikili bir finansman yolu öneriyordu. Bir yandan her erkek yol bedeli nakdisi ödeyecek, öte yandan yoldan yararlananlar örneğin “araba sahipleri arabanın sıkletlerine, süratlerine ve tahribatının derecesine göre ayrı bir vergi vermeliydiler.”¹¹ Böylece yeni program “her ferd derece-i istifadesi nisbetinde yol masrafine iştirak etmelidir” ilkesini getirerek daha hakça bir yaklaşım benimsenmektedir.

Program “yolların ve bilcümle imalat-ı nâfianın inşaat taburları” kurularak yapılmasını önermektedir. Bir yandan yol mükellefiyeti sürdüğü zamanlarda mükelleflerin iyi kullanılamamış olması, öte yandan daha önce faaliyette bulunamamış olan “Turuk-u Umumiye Şirketi”nin tüm teknik donanımına karşın yeterli sayıda amele bulamaması üzerinde durarak, askeri nitelikli yol taburlarının kurulmasını önermektedir. Bu durumda hem uzmanlaşma sağlanabilecek hem de yeterli işgücü elde edilebilecektir. Program bu önerisini Bosna-Hersek’te Avusturyalıların yolları asker aracılığıyla açması örneğiyle ve Londra’da toplanan uluslararası konferansın “hidmet-i askeriyyenin mecburi olduğu memleketlerde efrad-ı muvazzafanın ufak bir ikramiye mukabilinde bir müddet için yollarla çalıştırılmasının şayan-ı temenni olduğu”nu¹² kabul etmesiyle temellendirmektedir.

Program, yolların turuk-u umumiye ve hususiye şeklinde ayrılarak bütçe sistemlerinde ikili bir biçimde yer almasını gereksiz bulmaktadır. Bunların turuk-u millîye şeklinde birleştirilmesini öngörmektedir. Bu yolların yönetiminin merkezileştirilmesi iki nedenle desteklenmektedir. Birincisi teknolojidir.

Programa göre “sanayi ilminin mütemadi terakkisiyle vesait-i nakliye sistemlerinde pek mühim ve derin tekamül husule gelmeye başlayalıdan ve her memlekette yolların birçoğunun mahalli olmayıp millî menafii haiz bulundukları ekseriyet indinde bariz bir surette kabul ve telakki”¹³ edildiğinden beri tüm ülkeler merkezileşmeye gitmektedir.

11 Türkiye Devleti Nâfia Vekaleti, *a.g.e.*, s.13.

12 Türkiye Devleti Nâfia Vekaleti, *a.g.e.*, s.15.

13 Türkiye Devleti Nâfia Vekaleti, *a.g.e.*, s.14.

İkincisi bakımın örgütlenmesine ilişkindir. Yol yapımı kadar bakımı da uzmanlaşma işidir. Bu ise ancak merkezileşmeyle yeterince sağlanabilir.

Programda, sulama ve kurutma işlerine ilişkin ayrıntılı öneriler getirilmemiştir. Adana, Karacabey, Bafra, Çarşamba ovalarıyla Gediz ve Menderes vadilerinde bataklıkların kurutulması ve sulanması girişimlerinin, daha çok müteahhitlere ihale edilerek yaptırılması bunu sağlamak için de her sene bütçeye en az bir milyon liralık tahsisat konulması önerilmektedir.

1923 UMUR-U-NAFİA PROGRAMI'NIN DEĞERLENDİRİLMESİ

Bu programı hem içerik hem ele aldığı konular bakımından 1880 ve 1908 nâfia programlarının bir uzantısı olarak değerlendirmek gerekir. Yalnız hazırlanan bu program hem önerilerinin ayrıntılandırılması hem de dayandığı ön çalışmalar bakımından daha önceki programlara göre çok daha az gelişmiştir. Projeler toplamından oluşan bir program niteliğinden çok, politikalar topluluğu halindeki bir programdır.

Her program için sorulması kaçınılmaz bir soru vardır. Bu soru, hazırlanan programın uygulamayı ne kadar yönlendirdiğidir. Bu soruya verilebilecek yanıt, 1924 yılı başına kadar programın ilkelerinin genellikle uygulandığı ve bu tarihten sonra Cumhuriyet hükümetlerinin izlediği politikada köklü değişiklikler ortaya çıktığı görülmektedir. 1923 Eylül ve Ekim ayları içinde Büyük Millet Meclisi'nde kabul edilen üç kanun bu programın uygulanması yönündedir. 19 Eylül 1923'te kabul edilen bir yasa ile İzmir-Kasaba ve temdidi Bandırma, Soma, Aydın, Mudanya, Bursa demiryollarıyla İzmir liman ve rıhtımına ilişkin olarak Birinci Dünya Savaşı'nda kaldırılan imtiyazlar, yeniden eski şirketlerine verilmiştir. Yine aynı gün TBMM'den, "Tarik Bedeli Nakdisi Kanunu" geçirilmiştir.¹⁴ 27 Ekim 1923 günü ise "Nâfia Vekaleti"yle Fransız Tebaasından K. Gronbilad Şürekası Beyninde Münakit Mersin Liman Rıhtımları ve Teferruatı, İmtiyaz ve Şartnameleri

¹⁴ TBMM Zabıt Ceridesi, I: 21, 19.9.1339, c.1, s.183.

¹³ Türkiye Devleti Nâfia Vekaleti, a.g.e., s.14.

Hakkındaki Kanun”¹⁵ kabul edilmiştir. Daha önce gördüğümüz gibi Mersin Limanı, programın, Chester İmtiyazı kapsamına girmeyen yegâne birinci derece önemdeki limandır.

Ekim 1923 yılı sonlarına kadar hem hükümetin hem de TBMM’nin büyük altyapı projelerinin yapım ve işletilmesinde yabancı sermayeyi ve bunlara verilen imtiyazları programın paralelinde olmak üzere kabul ettiği görülmektedir.

Hükümet kanalında aynı eğilimin, Fethi (Okyar) Bey kabinesi yerine İsmet (İnönü) Paşa kabinesinin geçmiş olmasına ve kabinede Nâfia Vekili Fevzi Bey’in yerine Muhtar Bey’in geçmesine rağmen sürdüğü anlaşılmaktadır. Diğer şirketlerde olduğu gibi Anadolu Şirketi’ni temsilen M. Hugenen, Türkiye’ye gelmiş Anadolu Demiryolu ile Haydarpaşa liman rıhtım dok ve antrepolarının imtiyazına tekrar işlerlik kazandırılması için nâfia vekili ile bir anlaşma yapmıştır. Önce Fevzi Bey, hükümetinin değişmesi üzerine, Muhtar Bey’le yapılan her iki anlaşma da her iki hükümet tarafından da kabul edilerek TBMM’ye sunulmuştur.¹⁶ Meclis’te Nâfia encümeninde küçük tadillere uğrayan anlaşma, Maliye encümenine geldiğinde güçlü bir tepkiyle karşılaşmış ve 21 Kasım 1923’te hattın satın alınmasına karar vermiştir. 30 Aralık’ta Halk Fırkası bir olağanüstü toplantıya gitmiştir.¹⁷ Altı saat süren bu toplantı öncesinde, Nâfia Vekili Muhtar Bey istifa etmiş, İsmet Paşa güvenoyu istemek zorunda kalmıştır. 1924 bütçesine demiryolunun satın alınması için 3 milyon lira konulmuştur. Bu olağanüstü toplantıda Fethi Bey hattın satın alınmasını savunmuştur.

İşte bu dönüm noktasında 1923 Nâfia Programı’nın benimsediği yabancı sermayeye dayanarak demiryolları yapımı ilkesi terkedilmiş olmaktadır. Ayrıca, Ankara’nın başkent seçilmesi sonrasında önerilen demiryolu şeması da anlamını yitirdiği için, hazırlanan program 1924 yılı başında büyük ölçüde uygulanabilirliğini yitirmiş oluyordu.

15 TBMM Zabıt Ceridesi, I: 42, 27.10.1339, c.1, s.53-73.

16 TBMM Zabıt Ceridesi, I: 50, 8.11.1339, c.2, s.307.

17 M. Arslan Abisel, *Bir Karış Fazla Şimendifer*, Ulaştırma Notları, no.4, Ankara, 1948, s.40-55.

KAYNAKÇA

- Abisel, M. A., *Bir Kuruş Fazla Şimendifer*, Ulaştırma Notları, no.4, Ankara, 1948, s.40-55.
- Dinçer, C., "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha", *Belgeler*, cilt V-VIII, 1968-1971, sayı 9-12, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1971, s.153-233.
- Hischman, A. O., *The Strategy of Economic Development*, Yale University Press, 1964.
- İlkin, S., "1923-1924 Yılları Türkiye'sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi...", *Uluslararası Atatürk Sempozyumu*, T. İş Bankası, Ankara, 1981.
- , 1922-1923 Yılları Türkiye'sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi Chester Demiryolu Projesi", *Türkiye İş Bankası Uluslararası Atatürk Sempozyumu*, 17-22 Mayıs 1981, İstanbul.
- Ministere du Commerce et des Travaux Publics, *Rapport de S. E. le Ministre du Commerce et des Travaux a S. A. le Grand Vezir*, 1 Aralık 1908.
- TBMM Zabıt Ceridesi, l: 111, 25.3.1340, c.2, s.348.
- , l: 21, 19.9.1339, c.1, s.183.
- , l: 42, 27.10.1339, c.1, s.53-73.
- , l: 50, 8.11.1339, c.2, s.307.
- Ticaret ve Nafia Nezareti'nden 1 Kanun-u evvel sene 324 , Makam-ı Sami-i Sadaret Penahi'ye Yazılan Tezkerenin Sureti.*
- Türkiye Devleti Nafia Vekaleti, *Umur-u Nafia Programı*, Dersaadet 1339. s.4, 7, 8, 12-15.

7

1922-1923 Yılları Türkiye'sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi*

SELİM İLKİN

GİRİŞ

Bu çalışmanın amacı, başlangıcı 1908 yıllarına kadar giden Chester Demiryolu Projesi'nin 1922-1923 yıllarındaki gelişimini incelemektir. Böyle bir incelemenin, dönemi daha iyi anlamamıza ve projeye ilgili yorumları yeniden tartışmamıza yardımcı olacağı düşünülmüştür.

Chester Demiryolu Projesi 1911 yılında Meclis-i Mebusan'da, 1923 yılında TBMM'de tartışılmıştır. Birincisinde reddedilen bu proje, ikincisinde kabul edilmiştir. Uygulama olanağı bulamamış olmasına rağmen bu proje, ABD'de birçok araştırmaya konu olmuştur.¹ Bu ilgi,

(*) Bu çalışma, yazarın Dr. Çağlar Keyder ile birlikte yayınlamayı planladığı *Chester Projesi* isimli kitabın bir bölümünü oluşturacaktır. Bu haliyle yorum ve yanlışların tüm sorumluluğu yazara aittir. Projenin Meclis-i Mebusan'la, TBMM'deki görüşmelerini karşılaştıran bölümü 1-15 Temmuz 1980 tarihlerinde Strasbourg'da toplanan "Ile Congres International D'Histoire Economique et Sociale de la Turquie"de sunulmuştur.

1 En önemli birkaç örnek için bkz. John A. Denovo, *American Interests and Politics in the Middle East 1900-1913*, Minneapolis, 1963; Lawrence Evans, *U.S. Policy and the Partition of Turkey*, Baltimore, 1965; L. James Gordon, *American Relations with Turkey: 1830-1930*, Philadelphia, 1932.

Amerikan sermayesinin, bu bölgedeki ilk girişimlerinden biri olmasından kaynaklanmaktadır.

Türkiye’de ise projeye ilgili tartışmalar zaman zaman politik gündeme gelecek kadar genişlemiştir.² Ne var ki bu tartışmalar konunun ayrıntılı olarak incelenmesine bir istisna³ dönüşmemiştir. Bu projeye ilgili Türk resmi belgelerinin -özellikle 1920 yıllarıyla ilgili bölümü- araştırmacılara kapalı bulunması, bu araştırma eksikliğinin belki de ana nedenlerinin biri olsa gerektir. Bu çalışma da, bu Türk resmi belgelerini inceleyememiş olmanın tüm sınırlılığını taşımaktadır. Dönemin basını, TBMM tartışmaları, risaleleri, Amerikan devlet arşivi belgeleri gibi ikincil kaynakların bir bölümü taranarak bu sınırlama kısmen giderilmeye çalışılmıştır.

CHESTER PROJESİ’NİN 1908-1920 YILLARIYLA İLGİLİ KISA BİR TARİHÇESİ⁴

1900 yılında Ermeni olaylarıyla ilgili bir tazminat almak için İstanbul’a bir savaş gemisinin kaptanı olarak gelen Albay Colby M. Chester’in,⁵ burada yaptığı temaslarda büyük iş ve yatırım olanakları ilgisini çekmişti. Bu tür girişimlerde bulunma isteğini ancak 1908 yılında elde edebilmiştir. İlk önceleri bazı arkadaşlarıyla Halep’ten Akdeniz’e incek bir demiryolu yapımı, İstanbul telefon şebekesinin imtiyazı gibi konularla ilgilendi. Aynı yıl İttihat ve Terakki Cemiyeti’nce gerçekleştirilen “İhtilâl” sonrasında kurulan hükümetin iktisadi alandaki en

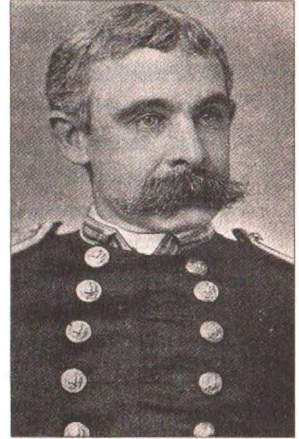
2 Chester Projesi’nin özellikle iki dönemde politik tartışmalar içine itildiği görülmektedir. Birincisi 1930 yılında CHP ile C. Serbest Parti arasındaki “devletçilik” üzerine yapılan tartışmalarda, ikincisi 1965 yılı sonrasında, Milli Kurtuluş Savaşı’nın niteliği üzerine ve yabancı sermaye ile ilgili tartışmalarda, örneğin bkz. “Chester Projesi Kimin Zamanında Yapıldı?”, *Vakit*, 3 Eylül 1930; M. Zekeriyâ, “Serserilerle Yapılan Mukavelelerin Zararı”, *Son Posta*, 9 Eylül 1930; I. Soy-sal, “Kehanet”, *Akşam*, 7 Aralık 1968.

3 Yahya Sezai Tezel, “Birinci B. Millet Meclisi Anti-Emperyalist miydi? Chester Ayrıcalığı”, *SBF Dergisi*, cilt XXV, no.4, Aralık 1970, s.287-318; ayrıca bkz. M. Arslan Abisel, *Bir Karış Fazla Şimendifer*, Ankara, 1948, s.22-29.

4 Bu bölüm şu kaynaklardan özetlenmiştir: Çağlar Keyder, “Chester Projesi” (henüz yayınlanmamış bir araştırma), *De Novo*, a.g.e., s.58-87.

5 Colby M. Chester’in kısa bir yaşam hikâyesi için bkz. A. Wascott, “Colby M. Chester”, *Dictionary of American Biography*, cilt XXI, 1950, s.170-171.

önemli girişimlerinden biri, demiryolu, karayolu, liman gibi altyapı tesislerini geliştirmek istemeleri olmuştur. Demiryolları için imtiyaz verileceğinin ilanı üzerine 7 önemli proje Nâfia Anadolu ve Trakya'da bazı hatlar yapmayı, hattâ bir tanesi asma köprü ile boğaz üzerinden Anadolu'ya demiryolu döşenmesini planlıyordu. Hükümet ise, "İttihat"ın sağlanabilmesi için özellikle Doğu ve Güney Anadolu'da yapılacak demiryollarını tercih ediyordu. İlk değerdendirmeyi, bu yörede geniş bir demiryolu şebekesi kurmayı üstlenen bir İngiliz-Amerikan firması kazanmıştı. Chester, Nâfia vekaleti ve Meclis-i Mebusan'a müracaatla bu projeyi kendisinin daha "nafı" şartlarla yapacağını bildir-di. Bu teklif büyük ilgi gördü.



Albay C. M. Chester

Chester, bu girişimlerine daha resmi bir şekil verebilmek için Ottoman-American Development Company (OADC) adlı bir şirket kurdu. Birçok ünlü bankacı ve işadamlarını bu şirkette topladı ve bu nedenle de Başkan Taft yönetiminden destek gördü.

Projeye göre anahat Sivas'tan güneydoğuya doğru uzanarak, Harput, Ergani, Musul, Kerkük üzerinden İran sınırındaki Süleymaniye'ye inecekti. Ayrıca üç yan hat öngörölüyordu: Biri Samsun üzerinden Karadeniz'e, diğeri Halep üzerinden Akdeniz'e ulaşacaktı. Üçüncüsü ise Bitlis üzerinden Van'a gidecekti. Tümü geniş hat olarak düşünölen bu şebeke, hatların 20'şer km. etrafındaki alanda bulunan ve 20 sene süreyle işletilecek olan maden geliriyle finanse edilecekti. İmtiyaz 99 yıllık bir süre için veriliyordu.

Proje büyük ilgi gördü. Bir taraftan geri kalmış bir yörede iktisadi hayatın canlanacağı, bir taraftan da askeri amaçlar için ulaşım olanaklarının artacağı düşünölüyordu. Üstelik, Bağdat demiryollarındaki gibi kilometre garantisi söz konusu değildi. Yalnızca madenlerin

işletilmesinden doğacak gelirle finanse edilecekti. Belki de tüm faktörlerin ötesinde, Amerikan sermayesinin, ülkedeki diğer yabancı sermaye ve menfaatleri dengelemek için kullanılabileceği düşünülüyordu.⁶

İşte böyle bir hava içinde, Chester Projesi'nde şirket lehine büyük değişiklikler yapılmaktan çekinilmedi. Şirket de iyi niyetinin bir göstergesi olarak, Nâfia Vekaleti'yle Mart 1910'da protokol imzasından hemen sonra, gerekli "teminatları" yatırdı. Buna rağmen proje'nin meclislere sevki gecikti.

Gecikme, projenin yarattığı büyük tepkiden kaynaklanıyordu. Güzergâh üzerinde olan Musul gibi petrol yönünden çok zengin bir yörenin Amerikan sermayesinin kontrolüne geçmesi ihtimali, başta İngiltere ve Almanya olmak üzere dönemin tüm büyük devletlerinin hiç de kabul etmeyecekleri bir gelişme olacaktı. Almanya, Chester Projesi'nin Bağdat Demiryolu Projesi'ne aykırı olduğunu söylüyordu. Rusya ise özellikle Sivas-Samsun Hattı'nın kendi imtiyaz alanı olduğunu ileri sürüyordu.

Osmanlı hükümeti projeyi geciktirerek, ABD'den gümrük resimlerini artırabilmek, adli kapitülasyonların sınırlandırılması, savaş gemisi alımı gibi konularda taviz koparmak istiyordu.

Proje, ancak 1 Haziran 1911'de Meclis'e ulaşabildi. Aslında Meclis'in birkaç gün önce tatile girmesi gerekiyordu. Fakat bu proje ile bütçe görüşmeleri dolayısıyla görüşmeler uzatılmıştı. Bu sıkışık zaman içinde projenin incelenemeyeceği 64'e karşı 77 oyla kabul edilerek, görüşme başka bir zamana ertelendi.

Bu arada şirket bünyesinde, önemli anlaşmazlıklar ve kopmalar oldu. Şirket yatırmış olduğu teminatı, Trablusgarp Savaşı'nın ortaya çıkmasını bahane ederek, 1911 Eylül sonunda geri çekti. Böylece proje fiilen sona eriyordu.

Bütün bu olumsuz gelişmelere rağmen, 1912-1913 yıllarında M. Chester, projeyi yaşatma gayretlerine devam etti. İttihatçı liderler-

6 Bu dönemdeki Osmanlı-Amerikan ilişkileri için bkz. Mine Erol, *Birinci Dünya Savaşı Arifesinde Amerika'nın Türkiye'ye Karşı Tutumu*, Ankara, 1976.

den Cavit Bey'in şirketin yeniden başvurmasını istediğinden söz ediliyordu. Bunun üzerine ABD'nin en büyük bankeri J.P. Morgan'ın bir temsilcisi İstanbul'a geldi. Fakat olumlu bir sonuç alınamadı. şirket değildi. Chester, bazı yeni ortakların katılmasıyla Ottoman-Amerikan Exploration Company adlı yeni bir şirket kurdu. Eski tekliflerindeki demiryolu güzergâhını ve imtiyaz koşullarını biraz değıştiren yeni bir teklif hazırladı ise de Mahmut şevket Paşa'nın bir suikasta kurban gitmesi, ondan sonra gelenlerin projeye sempati duymamaları üzerine, tüm girişimler neticesiz kalmış oldu. Araya giren Cihan Harbi de, Chester'in başka girişimler yapmasına olanak vermedi.

CHESTER PROJESİ'Nİ YENİDEN CANLANDIRMA GİRİşİMLERİ

İlk Giriřimler⁷

Amiral Colby M. Chester projeyi yeniden canlandırmak için 1920 yılı başlarında ABD Dışışleri Bakanlığı'na müracaatta bulundu. Fakat gerekli ilgiyi göremedi. Bunun üzerine Deniz Kuvvetleri Bakanlığı'na yanaştı. Bu bakanlık, donanmanın artacak petrol ihtiyacı dolayısıyla birçok şirketi desteklemiş ve hattâ onlara ortak olmuştu. Burada gördüğü ilgiden yararlanmak isteyen Amiral Chester, bölge petrol rezervlerinin yeni bir değıerlendirmesini yapacak bir uzmanlar heyeti ile ilgili malzemeyi taşıyacak ufak bir filo teşkilinden, kendisinin İstanbul'a "deniz ataşesi" tayinine kadar çok çeşitli öneriler geliştirdi. Fakat bu öneriler, yörede savaşların devam ettiğı, eski imtiyazın geçerliliğinin çok şüpheli olması vb. nedenlerden dolayı, Dışışleri Bakanlığı'nın etkisiyle reddedildi. Amiralin diğeri bazı Amerikan petrol şirketleriyle yaptığı temaslar da bir sonuç vermedi.

Julien E. Gillespie'nin Ankara'daki İzlenimleri

İstanbul'daki Amerikan ticari komiser yardımcısı Julien E. Gillespie, 26 Aralık 1921 ile 5 şubat 1922 tarihleri arasında Ankara'ya geçerek

7 Bu bölüm, De Novo, a.g.e., s.210-228'den özetlenmiştir.

geniş çaplı temaslar yapmıştır. Bu arada birçok hükümet üyesiyle görüşmüş ve Mustafa Kemal tarafından kabul edilmiştir.⁸

Görüşmelerde Gillespie, kendisine verilmiş olan talimata uygun olarak, hiçbir diplomatik yetkisi olmadığını belirtmiş, yalnızca Türkiye'nin ekonomik ve ticari durumunu öğrenmek, hükümetin Amerikan iş çevrelerine karşı tutumunu anlamak, Anadolu'da mevcut Amerikan çıkarlarının korunması için ne gibi garantiler alınabileceği gibi konulara açıklık getirmek istediğini vurgulamıştır. Bu konuları içeren 40 soruluk "anket"i yazılı olarak cevaplandırması için Nâfia Vekili Rauf Orbay'a vermiştir. Orbay bu sorulara verilecek cevaplar konusunda hükümetteki bazı arkadaşlarıyla görüş ayrılığına düşmüştür. Birkaç gün sonra da istifa etmiştir.⁹ Anket, kabinede görüşüldükten sonra Hariciye Vekaleti'nce doldurulmuştur.

Bu ilginç belgede, Amerikan yabancı sermayesine karşı "iyi niyet" beslendiği ve bu sermayenin Türkiye'nin doğal kaynaklarını geliştirip, ekonomik kalkınmaya yardımcı olmasının "içtenlikle" istendiği belirtilmiştir. Chester Projesi'yle ilgili dolaysız bir soru,

Hükümet kendisine getirilen her projeyi incelemeye hazırdır. Bu gibi konularda genel ve başlıca kural... Bu projelerin hiçbirisi Türkiye'nin ekonomik ve siyasal bağımsızlığına zarar getirmemelidir. Özel koşullar ise somut bir öneri getirildiğinde hükümetçe belirtilecektir.¹⁰

şeklinde cevaplandırılmıştır. Bu yatırıma hangi koşullar altında izin verileceğine ise,

8 Orhan Duru, *Amerikan Gizli Belgeleriyle Türkiye'nin Kurtuluş Yılları*, İstanbul, 1978, s.141-159; ayrıca bkz. Laurence Evans, *U.S. Policy and the Partition of Turkey 1914-1924*, Baltimore, 1965, s.333-337 ve Ahmet Emin Yalman, *Yakın Tarihte Gördüklerim ve Geçirdiklerim*, cilt 2, İstanbul, 1970, s.246-249.

9 Gillespie, bu istifanın Amerikan sorunlarına verilecek yanıtların içtenliği konusunda doğan bir anlaşmazlıktan kaynaklandığını, Rauf Orbay'ın kendisine "ima" ettiğini yazmaktadır. Bkz. O. Duru, *a.g.e.*, s.143. Farklı bir açıklama için bkz. F. Kandemir, *Hatıraları ve Söyleyemedikleri ile Rauf Orbay*, İstanbul, 1965, s.58.

10 Orhan Duru, *a.g.e.*, s.158.

Hükümet, Türk ve yabancı sermayesinin birlikte tekeli biçimde çalışmasından yanadır. Bununla beraber bu genel tercih... öbür sermaye yatırını biçimlerini önemlerine ve gelişmelerine göre uygulanmasını engellemeyecektir.

denilerek, bu yatırıma duyulan istek, bütün açıklığıyla ortaya konuyordu.¹¹

Türk hükümetini bu derece arzulu olmaya iten ana neden, dış borç olanağı, Amerikan sermayesinin politik sakıncalardan arınmış olarak kalkınmaya yardımcı olacağı savı vb. nedenlerden çok, ileride yapılacak bir barış konferansında ticari ve iktisadi haklar konusunda sorun çıkabileceğinden çekinilmesidir. Böyle bir durumda İngiliz, Fransız, İtalyan gibi güçlere karşı,

Şu imtiyaz ya da şu ekonomik hak başkasına verilmiştir.

diyebilmek istenmektedir.¹² Bu başkası olabilecek gibi görünen tek seçenek ABD sermayesidir.

ABD'ye iktisadi ayrıcalıklar sağlayarak, bu ülkeyi İngiliz, Fransız gibi diğer ülkelere karşı kullanma olanağının aranması incelenen dönemde Türk politikasının ana unsurlarından biri olacaktır.

Şirketteki Gelişmeler

Amiral Chester, 1922 yılı başlarında aralarında işadamları, bankerler, gazeteciler vb. bulunan bazı şahısları projeye katılmaya ikna etti. Bu şahıslardan biri de, geniş bir işadamı çevresi olan Kanadalı K.E. Clayton-Kennedy'dir. Şirketin ismi tekrar "Ottoman-American Development Company" olarak değiştirildi. Şirketin genel müdürlüğüne de Panama Kanalı'nın yapımında büyük üne kavuşmuş olan E.

11 Gillespie, hükümet yetkililerinin projeye büyük ilgi duyduklarını kaydettikten sonra bazılarının kendilerine "eski projenin reddedilmesinin... büyük hatalardan biri olduğunu, eğer Amerikan sermayesine bu imtiyaz verilseydi, dünya harbinin ölenebileceğini veya ertelenebileceğini" söylediklerini eklemektedir. (N.A.) J. E. Gillespie, 2 Aralık 1921 tarihli raporundan.

12 O. Duru, a.g.e., s.149.

General George Goethals atandı. Şirket temsilciliğini de Kennedy üstlendi.¹³

İlk iş olarak, Kennedy ile Amiralin oğlu Arthur Chester'in Ankara'yı ziyaret etmesi ve projeyi Türk yetkilileriyle görüşmesi kararlaştırıldı. Arthur Chester, İstanbul'da bir "şilepçilik" firmasının temsilcisi olarak bulunuyordu. Şirketteki son gelişmelerin ve Ankara'ya acele gitme isteğinin ana nedeni büyük bir olasılıkla, Julien E. Gillespie'nin Ankara'ya yapmış olduğu ziyaretin olumlu izlenimleriydi.

Petrol'le İlgili Çakışan Hak İddiaları

Chester Projesi'nin başarısı için en önemli ve belirgin gelir kaynağı Musul petroleri idi. Musul yalnız şirketin değil, aynı zamanda ABD'nin de ilgisinin ana nedeniydi. Aslında savaştan önce bütünüyle bir demiryolu yatırımı olarak gösterilen proje, savaş sonrasında açıklık kazanarak, petrol imtiyazı şekline dönüşmüştü. Ne var ki, Musul yöresinde hak iddia etmekte olan iki grup vardı.¹⁴

İlk grup, 1912 yılında kurulmuş olan Turkish Petroleum Company (T.P.C.)'dir. Başlangıçta bu şirket, İngiliz, Fransız ve Hollandalılar tarafından kurulmuştu. Haziran 1914'te, Alman ve İngiliz baskıları sonucu Musul ve Bağdat'ta petrol arama ayrıcalığının bu şirkete verilmesi kararlaştırılmıştı. Ayrıcalığın verileceği yolunda söz alınmasına karşın, araya giren savaş nedeniyle anlaşma imzalanmamıştı. Savaş sonrasında ise Musul ve çevresi (Irak) İngiltere tarafından işgal edilmişti. 24 Nisan 1920'de yapılan San Remo Anlaşması'yla TPC'deki Alman hissesi Fransızlara devrediliyordu. Böylece TPC artık Fransız, İngiliz ve Hollanda sermayesinin kontrolüne girmiş oluyordu. TPC, petrol arama ayrıcalığının kendilerine ait olduğunu, Musul'un geleceğinin kesin belli olmaması nedeniyle, hızla tüm devletlere kabul ettirme çabası içindeydi.

13 Türkiye'den imtiyaz alınsa bile, orijinal projenin Suriye ve Mezopotamya'da kalan kısımlarının ne olacağı pek belli değildir. Ama anlaşıldığı kadar şirketin bu konuda "iyimser" bir beklentisi vardı.

14 J. Carter, "Bitter Conflict Over Turkish Oilfields", *Current History*, cilt 23, 1926, s.492-497 ve G. Hertl, "The Competition for Concessions in Turkey", *Economic Review*, cilt 9, 1923, s.307-309.

Bu durum ise “açık kapı” siyasetiyle, bu bölüşülmüş olanlara girme isteğinde olan ABD'nin sert tepkisine neden oluyordu.¹⁵ İkinci grup ise Abdülhamid'in varislerinden oluşan Ottoman Imperial Estates adlı şirketti. Bu şirketin iddialarına göre, “Musul ve Bağdat” petrollerinin işletme hakkı kendilerinde. İddialarını kuvvetlendirmek için Şeyhülislâm'dan fetva almışlar ve dönemin en ünlü İslâm hukukçularına araştırma yaptırmışlardı. TPC'nin Musul üzerindeki hak iddialarından endişe duyan bazı ABD petrol şirketleri de, Ottoman Imperial Estates ile temastaydı.¹⁶

Chester Projesi'nin Türk hükümetince kabulü halinde, Musul petrolleri üzerindeki hak iddiaları -özellikle ABD ile İngiliz sermaye grupları arasında- daha da çakışır hale gelecekti. Ama şirket, dışişlerinin desteğiyle, bu çalışmanın doğuracağı çatışmayı¹⁷ göze alır görünüyordu.

ÖN ANLAŞMANIN İMZALANMASI VE TÜRKİYE AÇISINDAN ÖNEMİ

Ön Anlaşmanın Ana Hükümleri

Eylül 1922 ortasında Arthur Chester ile Kennedy, Ankara'ya gelerek projeyi hükümet yetkilileriyle görüşmeye başladılar ve yirmi gün gibi kısa bir süre içinde esaslar üzerinde ön anlaşmalara varıldı. Hükümet, 88.000 dolardan 30.000 dolara indirdiği teminatın yatırılması halinde, projenin hemen Meclis'e sevk edilmesini kabul etti.¹⁸

Varılan anlaşmaya göre: Anadolu ve Musul, Kerkük ve Süleymaniye yöresinde 4.000 km.'yi aşan bir demiryolu şebekesiyle üç li-

15 C.A. Moore, “Chester Concession under Fire”, *Asia*, Haziran 1923, s.521-524 ve 538 ve H. Woodhouse, “American Oil Claims in Turkey”, *Current History*, cilt 5, 1922, s.953-959.

16 İslâm toprak ve miras hukukuyla ilgili son derece ilginç tartışmaların ve hattâ araştırmaların yapılmış olduğu dava ile ilgili belgeler Amerikan Milli Arşivi'ndedir. Ayrıca bkz. H. Woodhouse, “The Chester Concession As an Aid to New Turkey”, *Current History*, cilt 18, Haziran 1923, s.398-399. Konu çok uzun süre kamuoyunu oyalamıştır. Bkz. “Abdülhamit Veresiyesi”, *Cumhuriyet*, 13 Kasım 1929.

17 A. Bullard, “Turkey's Bird For American Aid”, *Our World*, cilt 3, 1923, s.6-18.

18 Denovo, a.g.e., s.220.

man yapımı öngörülüyordu. Tüm proje, şirketin yol güzergâhı ile liman çevresindeki 40 kilometrelik alan içinde, bilinen ve 20 yıl içinde bulunacak petrol dahil tüm madenlerin işletme imtiyazı ile finanse edilecekti. 99 yıl süreli bu imtiyazı OADC adına Türklerin ortak olabileceği bir şirket yönetecekti. Ayrıca şirkete, maden araştırmalarına iki yıl süreyle devam edebilme, projeyi uygulamaya geçme ya da geçmeme kararını daha sonra verme esnekliği de tanınmıştı.¹⁹

Anlaşma, 1908 Anlaşması'na göre çok önemli değişiklikler getiriyordu. Demiryolları güzergâhı Ankara'ya kadar uzatılmış, yan hatlarla takviye edilmişti. İkincisi de, her türlü anlaşmazlığın çözümü Türk mahkemelerinin yetkisine bırakılmıştı. Birinci değişiklik "milli ekonomi" kurma isteğinin açık belirtisidir. İkinci değişiklik ise bu proje çerçevesinde de olsa kazai kapitülasyonların kaldırılmasını amaçlamaktadır.

Anlaşma'nın Türkiye Yönünden Önemi

Anlaşmayı doğru değerlendirebilmek için Türkiye'nin bu dönemde karşı karşıya bulunduğu iç ve dış sorunlara, kısa da olsa, göz atmakta fayda vardır.

Chester Projesi temsilcilerinin Ankara'ya geldiği tarihlerde Anadolu'daki askeri hareket büyük ölçüde tamamlanmıştı. Başkomutanlık savaşı zaferle sonuçlanmış, Türk askerleri İzmir'e varmışlardı.

Türk liderlerinin tüm hazırlık ve dikkatleri, toplanacak Barış Konferansı'na yönelmişti. Bu konferansta, Chester Projesi'yle ilgili anlaşmanın Türkiye'ye şu yararları sağlayacağı düşünülmüş olmalıydı:

Her şeyden önce, bu proje dolayısıyla sağlanacak ABD desteğini diğer tarafa karşı, özellikle İngiltere ve Fransa'ya karşı kullanarak, Barış Konferansı'nda "yalnızlık"tan kısmen olsun kurtulmak.²⁰

19 Anlaşma metninin dikkatli bir incelemesi için bkz. Yahya S. Tezel, *a.g.e.*, s.294-303.

20 Türkiye yöneticileri, bu politikaya açıkça ifadeden tabiidir ki kaçınmışlardır. Örneğin, Lozan Konferansı'nın başlangıcından kısa bir süre sonra Sovyet Elçisi Aralov, Başvekil Rauf Bey'le yaptığı bir görüşmede, ona, Türkiye'nin Amerika ile arasının düzeldiği yolunda aldığı haberlere dayanarak "Türkiye, konferansta Amerika'dan bir destek görebilir mi?" diye bir soru sormuştur. Rauf Bey ise kaçamak cevap vermiştir. Amerika'nın olağanüstü durumlardan yararla-

İngiliz işgali altında bulunan ve petrol rezerv ve işletmeleri üzerinde, TPC ile Abdülhamid varislerinin hak iddia ettikleri, Musul'un tekrar sınırlar içine alınmasında ve hak iddialarının reddinde Amerikan desteğine sahip olabilmek.

Türk kanunlarına tabi olmak, politik baskı aracı olmamak koşullarıyla yabancı sermayeye açık olduğunu göstererek, kapitülasyonların kaldırılmasına yardımcı olmak.

Anlaşmanın hızla imzalanmasının bir özel nedeni daha vardır. Amerika'nın en büyük petrol şirketlerinden biri olan Standard Oil'in TPC ile ortaklık görüşmelerine başladığının öğrenilmesidir. Bunun gerçekleşmesi halinde Amerikan desteğini tarafımızda tutabilmeye dayanan strateji darbe yemiş olacaktı. İşte hızla yapılan anlaşmayla bu önlenmeye çalışıldı.²¹

İç gelişmelerde büyük belirsizlikler ortaya çıkmıştır. Savaşın, toplayıcı etkisinin sona ermesinden sonra, muhalefet Mustafa Kemal'in "şahsını" hedef alabilecek kadar büyümüştü. Ne var ki bu muhalefet, saltanatın ilgasına kadar varan radikal kararların alınmasını önleyemedi.²² Proje üzerindeki anlaşma, yöneticilere "Ülkenin imarı", "madenlerin işletilmesi" gibi konularda konuşma fırsatı vererek mevcut tartışmayı başka bir alana kaydırma olanağı verdi.

Her olanağı değerlendirme çabası içinde bulunan yöneticilerin projeye dört elle sarılmalarını -daha doğrusu sarılır görünmelerini- iç ve dış konjonktür haklı çıkarır niteliktedir.

narak herkesi (İtalya'yı, Fransa'yı, İngiltere'yi ve Türkiye'yi) aldatmakla vakit geçirdiğini ve ona güvenilemeyeceğini söylemiştir. Aralov ise "... Türk hükümetinin Amerika'nın büyük kapitalistlerinden Chester'le yaptığı konuşmaları görüp, Türkiye ile ilgilenen Amerika'nın böyle bir desteklemede bulunabileceğine..." dikkati çekmiştir. Fakat, Chester'le yapılan görüşmelere değinilmesi Rauf Bey'i iyice sınırlandırmıştır. Ve Aralov'a "... özel işlerle devlet işlerini hiçbir zaman birbirine karıştırmadığını, biriyle ötekisi arasında hiçbir ilişki olmadığını..." söylemiştir. Bu konuda başka bir şey söylememek istediğini anladığı için, Aralov da kendisine bu konuda başka soru sormaktan kaçınmıştır...

Bkz. S.İ. Aralov, *Bir Sovyet Diplomatının Türkiye Hatıraları*, 1967, s.208-209.

21 Çağlar Keyder, a.g.e., s.61.

22 Döneme ilgili olarak bkz. Mahmut Goloğlu, *Cumhuriyet'e Doğru: 1921-1922*, Ankara, 1977.

Şirkette Yeni Anlaşmazlıklar ve Ankara'da Yeni Girişimler

Şirkette yetki ve temsil ile ilgili sorunlar dolayısıyla büyük anlaşmazlıkların çıkması, teminatın yatırılmasını geciktirdi.²³ Böylece, projenin TBMM'de görüşülüp kabul edilmesi, Lozan Barış Konferansı öncesinde mümkün olmadı.

Aşağıdaki bölümde değinileceği gibi, Lozan, ilk beklentilerin aksine, ABD-İngiltere yakınlaşması ve azınlıklarla ilgili dilekler, Türk temsilcilerin büyük tepkisini doğurarak, projelerle ilgili görüşmenin kesilmesini talep etmelerine neden oldu. Bu sırada Ankara'ya dönmeye çalışan Kennedy'nin, Anadolu sınırında "İngiliz ajanı" olabileceği gerekçesiyle, bir süre tutuklanması herhalde, bu taleple ilgiliydi.²⁴ Kennedy ve A. Chester'in Ankara'ya dönebilmeleri ancak Aralık 1922 ortasında, ABD'nin, Türklere yaklaşılmaya başlamasından sonra mümkün olabildi.

Kennedy ve A. Chester Ankara'ya döndükten sonra, çok geniş ölçekli iki yeni girişimin daha peşine düşmüşlerdi.

Birincisi, Ankara'da yirmi km²'lik bir arazinin şirkete verilmesi halinde, bu alan içinde Meclis binası ve devlet daireleri, taksitle yapılacaktı. Arazinin geri kalan bölümünde, yollar, parklar, kanalizasyon, elektrik vb. gibi Amerika'nın en yeni şehirlerinde bulunan tüm alt tesisler tamamlanarak ve parsellenerek arsa halinde veya üzerinde evler yapılarak halka satılacaktı.²⁵

İkincisi, kredili tarım araçları ithalatıyla, bunların tamirini üstlenecek tamirhaneler açılmasını öngören bir öneriydi.

İki yeni öneriden, Ankara ile ilgili olanı büyük ilgi görmedi. Buna karşılık, tarım aletleriyle ilgili alanı geniş yankı doğurdu. 12 Mart 1339 (1923)'da Kennedy ile İktisat Vekaleti arasında bir anlaşma yapıldı. Anlaşmaya göre şirket, üç ay içinde 2.600.000 liralık tarım araç ve gerecini vekaletin göstereceği limana getirecekti. Bunlar çiftçilere

²³ Denovo, *a.g.e.*, s.220-222.

²⁴ Kanada uyruklu Kennedy'nin tutuklanmasıyla ilgili bkz. De Novo, *a.g.e.*, s.222.

²⁵ *Vatan* gazetesi muhabiri Ahmet Şükrü (Esmer)'nin böyle bir girişimde satılacak arsa fiyatlarının ne olacağı şeklindeki sorusunu, A. Chester kesin bir şey söylemenin olanaksız olduğunu, "... çünkü bunun tamamen arz ve talebe tabi olacağını" ifade etmiştir. Bkz. "... Yeni Ankara Hakkında Chester'in Tasavvuru...", *Vatan*, 9 Nisan 1339, s.2.

taksitle satılacak, ikisi “seyyar”, on iki tamirhane kurulacaktı. Bunlar zamanla tarım araç ve gereçleri üreten fabrikalara dönüşecek, çalışan işçiler tamamen Türk olacak, usta ve teknisyen olmak üzere eğitilmeleri sağlanacaktı. Kurulacak şirket sermayenin yüzde 40'ının Türkiye tarafından sağlanması durumunda yerli sayılacak, sağlanamazsa Türk kanunlarına bağlı yabancı şirket olacaktı. Türk hükümetinin tek yükümlülüğü, Ziraat Bankası'nın yılda en az 400.000 liralık araç ve gereci alma zorunluluğu idi. Üç yıl içinde toplam satışlar 3.000.000 TL'sini geçerse Türkiye bu yükümlülüğünden de kurtulacaktı.²⁶

Son girişimin, şirkete demiryolu yapımından daha kolay bir kazanç sağlayacağı açıktı. Üstelik son aylarda sarsılmış olan prestijlerini bu yaygın, kapsamlı projeye biraz olsun yükselteceklerdi.²⁷

I. LOZAN BARIŞ GÖRÜŞMELERİ VE DIŞ DESTEĞİ ARTIRMA ÇABALARI

I. Lozan Barış Görüşmeleri (20.11.1922-4.2.1923)

Konferans öncesinde, Türk delegesindekiler ABD delegasyonundan, belli konularda, sınırlı da olsa destek bulacaklarını umuyorlardı.

Ama gelişme beklenilenin aksi yönünde oldu. İngiliz Baş Delege-si Lord Curzon'un Türkiye ile ABD'nin birlikte hareketini önlemeyi amaçlayan stratejisi başarı kazandı. İngilizler konferansın hemen başında “açık kapı” ilkesine saygılı olacaklarını bildirdiler. Bu ABD'nin uzun zamandır savunduğu bir ilkeydi. Ardından gündeme, azınlıklar sorununu getirdiler. Böylelikle, ABD'nin, özellikle Ermenilerle ilgili dileklerini açıklamalarını sağladılar.²⁸ Türk delegelerin sert tepkisi, Türk ve ABD

²⁶ “Alat-ı Zürraiye”, *Vatan*, 9 Nisan 1339.

²⁷ Ziraat Bankası'nın almaya yükümlü tutulduğu araç ve gereçler ile alındığı söylenen komisyonlar, TBMM'ye kadar ulaşan dedikodulara sebep olmuştur. Bkz. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 24 Mart 1339, cilt 28, s.147-155.

²⁸ Barış görüşmelerinde ABD yalnızca gözlemci bulunduruyordu. Bkz. Ali Naci Karacan, *Lozan Konferansı ve İsmet Paşa*, İstanbul, 1943, s.99-107 ve 169-179; Josep C. Grew, *Türbülent Ara: A Diplomatic Record of Forty Years*, Boston, 1952, s.492-551; T.C. Dışişleri Bakanlığı, *Lozan (1922-1923)*, Ankara, 1973; Altınur Kılıç, “Lozan Konferansı'nda Amerika”, *Milliyet*, 25-31 Temmuz 1969.

basınına yansıdı,²⁹ beklenmedik gelişmeden şaşırان Türk delegelerinin, aldıkları ilk önlemlerden biri de Ankara'dan Chester Projesi'yle ilgili görüşmelerin kesilmesini istemek oldu.³⁰ Fakat konferansın ileri aşamalarında İngiltere'nin Musul ile ilgili beyanları, ABD-İngiliz yakınlaşmasını bozdu. Böylece konferansın geri kalan süresinde, Türk ve Amerikan delegeleri arasında belli bir yakınlaşma yeniden sağlanmış oldu.

İki ayı aşkın bir süre devam eden görüşmelerden, ufak istisnalar dışında bir sonuç alınamamıştı. Mustafa Kemal'in de dediği gibi;

... Müttefikler Türkiye'nin, halkımızın mevcudiyet ve inkişafı için suret-i katiyede zaruri olan şartları henüz kabul ve tastik edecek zihniyete...

gelmemişlerdi. Ve özünde “mesail-i iktisadiyeden” dolayı, konferans ertelenmiş oluyordu. Anlaşmazlık, Musul ve yabancı sermaye ile ilgili konularda da devam ediyordu.³¹

İngiltere'nin Musul'da TPC ayrıcalıklarını pekleştirir nitelikteki konuşması Türkiye'nin sert tepkisine ve uzun bir bildiri yayınlamasına neden oldu.³²

Kapitülasyonların, yabancı sermaye ile ilgili bölümü, yerine konacak rejim hakkında garanti verilmesi şartıyla kaldırılacaktı. Ne var ki Türk heyeti, bizzat böyle bir garantiyi kapitüler nitelikte bularak reddetmekteydi.

İktisat Kongresi'nde Türkiye'nin Yabancı Sermayeye

Açık Olduğunun İlânı: 17 Şubat - 4 Mart 1923

1923 yılı başlarında artan muhalefet, “geriye dönüş kuşkusu” doğurdu.³³ Mustafa Kemal, Batı Anadolu'da bir ay süren bir geziye çıkarak

29 Bu dönemdeki Amerikan basınıyla ilgili bkz. Osman Ulugay, *Amerikan Basınında Türk Kurtuluş Savaşı*, Mart 1974, s.233-319.

30 İleri, 12 Kânun-u sani, 1339 (no. 17752).

31 Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, *Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri*, cilt 3, Ankara, 1961, s.60-61.

32 Seha L. Meray, *Lozan Barış Konferansı*, takım 1, cilt 1, kitap 1, Ankara, 1969, s.342-377; Mahmut Goloğlu, *Türkiye Cumhuriyeti: 1923*, Ankara, 1971, s.16, 58-61.

33 Mahmut Goloğlu, *a.g.e.*, s.49.

halkın politik eğilimlerini yerinde saptama gereğini duydu. Bu gezi sırasında, Türkiye İktisat Kongresi'ni açtı. Buradaki konuşmanın büyük bir bölümü, Lozan Sulh görüşmelerini çıkmaza sokmuş olan konulara cevap niteliğindeydi. İmtiyazların, kapitülasyonların tarihi gelişmeye olan olumsuz etkileri vurgulandıktan sonra şöyle denmektedir:

... İktisat sahasında düşünür ve konuşurken zannolunmasın ki ecnebi sermayesine hasımız; hayır bizim memleketimiz vasidir. Çok sây ve sermayeye ihtiyacımız var. Kanunlarımıza riayet şartıyla ecnebi sermayesine lâzım gelen teminatı vermeye hazırız.

... Mazide, ... Devlet ve hükümet ecnebi sermayesinin jandarmalığından başka bir şey yapmamıştır. Her yeni millet gibi, Türkiye buna muvafakat edemez...³⁴

Kongrede aralarında iktisat vekili olmak üzere pek çok kişi Chester Anlaşması'nı Türkiye'ye kanunlara tabi olarak gelecek yabancı sermayeye açıklığı bir delili olarak göstermişlerdir.³⁵

Amerikan Millette Beyanname

ABD kamuoyunun daha geniş desteğini sağlama ve aleyhte propagandayı azaltmak arzusunun belki de en iyi göstermesi, Mustafa Kemal'in 26 Şubat 1923 tarihinde "Büyük Amerikan Milleti"ne yolladığı bu denli yürekli bildirisi şöyle bitmektedir:³⁶

"... Hürriyet ve istiklâl uğrunda harp eden ve tıpkı sizler gibi dünyada terakki ve adalet amili olmak için samimi bir suretle mücadelede bulunan Türk halkına kalbinizi açık tutunuz..."

³⁴ A. Gündüz Ökçün, *Türkiye İktisat Kongresi: 1923-İzmir*, Ankara, 1968, s.252-253.

³⁵ İktisat Vekili Esat Mahmut (Bozkurt), "Chester Projesi'ni Türkiye'nin ecnebi sermayesine ne kadar müsaade göstermiş" olduğunun bir delili olarak yorumlayan konuşması için bkz. *a.g.e.*, s.16-17; bu konferansta "amele sınıfı" temsilcilerinin demiryollarında yabancı sermaye yatırımları için, getirmeyi önerdikleri sınırlamalar için bkz. G. Ökçün, *a.g.e.*, s.174-175.

³⁶ *Hakimiyet-i Milliye*, 22 Mart 1339 (1923). Bu bildiri, saptayamadığımız nedenlerden, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü'nün hazırladığı, *Atatürk Tamim, Telgraf ve Beyannameleri*, Ankara, 1964 adlı taramaya alınmamıştır.

PROJEYLE İLGİLİ BAZI TARTIŞMA VE ARAŞTIRMALAR

Bazı Gazetelerin Konuya Açıklık Getirme Çabaları

Dönemin basını projeye büyük bir ilgi göstermiştir. Dönemin tüm güç haber alma koşullarına rağmen şirket içinde gelişmeler bile, büyük bir hızla kamuoyuna aktarılmıştır. Basın, projenin niteliğinin daha iyi anlaşılmasına yardımcı olacak, araştırmalar, görüşmeler yapmış, kamuoyunun görüşlerini geniş bir şekilde yansıtabilmek amacıyla, “anket”ler açılmıştır. Bu araştırmacı türden gazeteciliğin iyi örneklerinden örneğin, *Tan* (Ankara) ile *Vatan* (İstanbul) gazetelerinin bazı sayılarını gözden geçirmek faydalı olacaktır. Chester Projesi’nin gelişimini yakından takip eden gazetelerden biri *Tan*’dır. Proje taslağının, geniş kapsamlı bir özetini vermekle yetinmemiş,³⁷ TBMM komisyonlarındaki değişiklik önerilerini de, dikkatli bir şekilde gözlemiştir. Bu arada proje ile ilgili bir haritanın da verildiği bir makalede “... İktisadiyat, askerlik siyaset mütehassıslarının nazarı dikkatine...”³⁸ ait başlığı altında konu ile ilgili uzmanların fikirlerini almak, sonra da kamuoyunu bu konuda aydınlatıp onları “faaliyete geçirmek...” amacı ile gazete bir “anket” açmıştır. Bu anketin açılış nedenini, *Tan* şöyle belirtmektedir:

... Memleketimizin hayat ve istikbali ile bu kadar alâkadar bulunan bir meselenin yalnız resmi makamlardan geçmek sureti neticelenmesi muafık olamayacağından bütün erbabı ihtisası bu babda beyan-ı mutalâaya davet ediyoruz. Pek büyük menafii ihtiva eden bu büyük işin büyük mahsurları da hamil olması mümkündür.³⁹

diyen *Tan* doğrudan doğruya ülkenin geleceğini tehdit etmesi ve gelecek nesilleri ağır yükler altına sokması ihtimali mevcutsa, projenin eskiden olduğu gibi, yeniden bırakılmasının doğru olacağına işaretle, her şeyden önce konunun tartışılmasını istemektedir.

37 “Şarki Anadolu’da Yapılacak Şimendifer Hududu...”, *Tan*, 4 Şubat 1339.

38 “Chester Projesi Etrafında...”, *Tan*, 20 Şubat 1339.

39 “Chester Projesi...”, *Tan*, 12 Şubat 1339.

Bu anketle yetinmeyen *Tan* gazetesi, projenin daha iyi değerlendirilebilmesine olanak vermek için, Doğu Anadolu'nun iktisadi durumuyla ilgili İngiliz belgelerinden derlenmiş, ayrıntılı bir rapor yayınlamıştır.⁴⁰ Bu verilerin ışığı altında, projenin incelenmesinde özellikle, şu noktalarda *Tan* sakıncalar görmüştür.⁴¹

Nâfia Vekaleti'nin, Chester'e geniş hat yaptırtması, hele bunu başarı diye ilânı büyük hatadır. Geniş hat pahalıya mal olacağından, "... ücret tarifeleri de o derecede" yüksek olacaktır. Ücretin yüksek olması, bundan önceki deneylerde görüldüğü gibi, Konyalı buğday üreticisinin, İstanbul pazarında Amerikan üreticiyle, örneğin rekabet etmesine imkân vermeyecektir.

İkinci önemli nokta, imtiyaz süresidir. 99 yıllık bir ayrıcalık artık "modası geçmiş" bir uygulamadır. Hele

99 sene müddet-i imtiyaziye ile verdiğimiz madenin kıymet-i haki-kiye ve iktisadiyesi hakkında

kabaca da olsa bir araştırma yapılmamış olması, büyük değerlendirme hatalarına neden olmuştur. Başta, Ergani ve Musul yöresinde olmak üzere yapılacak araştırmalar muhtemelen, memlekete lüzumlu hatları baştanbaşa inşaaya yetecek gelirin, bu kaynaklardan sağlanabileceğini gösterecektir. Bu yola gidilmeyip, projede öngörülen yol tutulursa, 99. senede,

... geriye hiçbir şey kalmaz ve henüz ismi mevcut olmayan, keşfedilmemiş maden vesaire de bu arada çıkarılıp,

bitirilmiş olur.

Maden çıkarma için tanınan 40. km.'lik şeritte çok geniştir. Böylece zengin madenler Chester'in kontrolünde bulunacaktır. Türklerin elinde kalan madenler ise, demiryolu hattının çok gerisinde kal-

⁴⁰ "Chester Projesi Münasebetiyle", *Tan*, 21-23 Şubat 1339.

⁴¹ "Chester Projesi Etrafında", *Tan*, 25 Şubat 1339.

miş olacaktır. Bunlar bile taşıma masraflarının yüksekliğinden, “el ni-haye, Chester’in eline düşeceklerdir”.

Proje’de mümkün olduğu kadar çok, her seviyeden Türk ele-manlarının kullanılması sağlanır.

İnşaat işi bizim için bir mektep olmalıdır... Türklerin hadematı şi-mendifer inşaatının sadece hamallık kısmına hasr...

Alınmış olan teminatın, projenin büyüklüğü gözönünde tutu-lursa, ne denli küçük kaldığı iyice anlaşılır. Bu nedenle Chester’in bu projenin gerektireceği paranın hiç olmazsa, yüzde 25’ini sağlamış ol-duğunun araştırılması gerekir.

Ahmet Emin (Yalman) *Vatan* gazetesinde yazdığı bir başmaka-lede projenin tartışılmasının sade basın için değil, fakat her vatandaş için görev olduğuna değinmekte, bu konuda gösterilecek kayıtsızlığın “memleket iktisadi istiklaline lâkayd” kalmak olacağına dikkati çek-mektedir.⁴²

Yalman, ulaştırma hizmetlerinin geliştirilmesini, ülkenin çeşitli bölgeleri arasında, “müşterek ve milli bir hayat” için şart görmektedir. Aksi halde “hakiki ve iktisadi tesanüt teessüs edemez. Her cihetin aynı seviye ve derecede inkişafı ve her tarafta aynı kanunların aynı suretle tatbiki temin olunamaz...” Bunun için, ülkenin çeşitli kesimlerinin de-miryolları ile birbirlerine bağlanması lazımdır. Ne var ki batıda yapıldığı gibi, kilometre garantisi verilerek, doğuda demiryolu yaptırmaya imkân yoktur. İktisaden çok geri olan bu yörede yapılacak bir demir-yolu için, kilometre teminatı olarak, devlet bütçesini versek yetmeye-cektir. Bu nedenle, öyle bir sermaye bulmalıyız ki, birkaç senelik bir za-rara katlanarak, “... güzergâhta inkişaf husulü için vasi bir planla uğ-raşsın...” Böylebir sermaye ise ancak, Amerikan sermayesidir. Yalman, bu arada ABD’deki benzer girişimlerin ne ölçüde büyük başarı sağladığını, kanıtlayan örnekler vermektedir. Bu şekil çatışmalar sadece, Ame-

42 Ahmet Emin, “Chester İşî”, *Vatan*, 7 Nisan 1339.

rikalılara özgüdür. Böyle bir yönetim Avrupa sermayesinin “... harita-ı tasavvurunda...” bile mevcut değildir. Avrupalılar iş yapmaya alışmış olan Türklerin, bu projenin gerçekleşmesini zor olarak görmesi, işte bu nedenle, doğaldır. Halbuki, Amerikalı müteşebbisler böyle bir şeyi tasavvur etmekle kalmazlar, “kuvveden fiile çıkarırlar...”

Yalman, Amerikan sermayesini böyle bir girişimi gerçekleştirecek tek iktisadi güç olarak görmekle kalmamakta, böyle bir güce dayanmanın, politik bazı önemli faydalarını da görmektedir.

... siyasi tahakküme en az istinadeden sermaye, Amerikan sermayesidir. Memleketimize fazlaca mikyasta Amerikan sermayesi girmesi, Avrupa devletlerinin siyasi ve iktisadi tahakkümüne karşı muhkem bir set teşkil edecektir. Amerikan sermayesinin Avrupa sermayesi ile rekabeti memleketimizdeki iktisadi işlerin siyasi mahiyetten külliyyen kurtarılmasını ve sırf memleketimizde ecnebi sermayedarları arasında mukabil menfaat esası üzerine tanzim edilmesini mücip olacaktır...

Ahmet Emin (Yalman), bu Amerikan grubunun “... sağlam ve şayanı itimat” olup olmadığını, şehirdeki Amerikalı çevrelerde soruşturmuştur. Onlar ise, bu proje grubunun güven verici olduğunu söylemişlerdir. Bunlar dışında Yalman’a en ziyade itimat hissi veren Goethals’ın proje müdürü olmasıdır. Büyük ölçekli düşünen ve gerçekleştiren bir idealist olarak gördüğü, Goethals’ın işin başında bulunmasını “teşebbüsün ciddi olduğunun mühim bir delili” olarak almaktadır.

Fakat, Yalman projenin daha ayrıntılı şekilde tartışılarak, imtiyazın, ülke için “azami derecede faydalı şerait...” olmasını istemektedir. İmtiyaz verildikten sonra da, şu noktaların dikkatle gözlenmesini önermektedir.

... Amerikan sermayesi bazı itibarlarla Avrupa sermayesine müreccah bile olsa yine sermayedir. Meydanı ne kadar boş bulursa oraya kadar gider. Bizim hakkımızda ve menfaatımıza riayet etmek vazifesini hiçbir zaman bir ecnebi sermayedarının vicdanına bırakmayız. Bunu düşünmek ve işin her safhasını murakabe etmek bizim vazifemizdir...

Uygulamanın her aşamasında gerekli kontroller yapıp, menfaatlerimizi tam olarak koruyabilirsek “bu şimendifer işi memleketimize pek çok hayırlı sermaye, pek çok mesai imkânı, pek çok umran ve bereket girmesine mucip olacaktır...”

Ahmet Emin (Yalman) özellikle projenin finansmanı ile ilgili endişelerini gidermek amacıyla, Kennedy’yle uzun bir görüşme yapmıştır.⁴³

İktisadi gelişmesi düşük bir düzeyde olan doğu illerinden geçecek bir demiryolunun yörenin iktisadi kalkınması sağlanıncaya kadar, yatırılacak sermayeye kârlı bir gelir getirmesi söz konusu değil. O halde adı geçen şirket hükümetten “sarih veya zımni ne gibi teminat talep...” edecektir? Görünürde şirketin tek istediği, maden imtiyazıdır. Bağdat Demiryolu Anlaşması’nda da buna benzer bir maden imtiyazı olduğu gibi, ayrıca devlet tarafından karşılanmakta olan sermayenin faizi ile kilometre garantisi mevcuttur. Bu projede ise sadece madenlerden sağlanacak gelire bağlanmaktadır. Fakat madenler nihayet altın tarlası değildir. Bunları işletmek yine sermayeye muhtaçtır... Acaba bu maadin ne gibi temettuy verecekti, hem kendi sermayesini temniye edecek ve hem de fazlasıyla şimendiferlerin açıklarını kapatacaktır...”

Yazar, “gözlerinde Amerikan ırkına mahsus kudreti teşebbüsiye okunan bir zat...” olarak tarif ettiği Kennedy’ye, yukarıdaki endişelerini aksettirir nitelikte sorular sormuş fakat aldığı cevapları -pek muhtemelen endişelerini tam olarak giderici bulmadığı için - hiçbir ek fikir ileri sürmeden, yazmakla yetinmiştir.⁴⁴

Kennedy, demiryolları ülkenin iktisadi gelişmesini sağlayıncaya kadar geçecek süre içinde “... sermayeyi korumayacağı ve zararla kapanaacağı...”nı kesinlikle bilmekte olduğunu söylemektedir. Ne var ki, bu zararı demiryolu çevresindeki henüz bulunmamış ama bulmayı ümit ettikleri madenlerle, devlete ait olup kendilerine devredilecek madenlerden sağlamayı ummaktadırlar. “... Türkiye işlenmemiş bir memleket. İşlendikten sonra buranın varidatı, yirmi, yirmi beş misli artacaktır. Biz dökeceğimiz bu sermayenin mukabilini, memleketin bu in-

⁴³ “Mister Kenedi...”, *Vatan*, 26 Mart 1339.

⁴⁴ A. (Ahmet) E. (Emin), “Şarkî Anadolu Şömendiferleri Projesi..”, *Vatan*, 28 Mart 1339.

kişafı tabiisinden bekliyoruz...” demektedir. Kennedy, Kanada ve ABD'deki demiryolu yapımının, geçtiği bölgeleri “mamure” ettiği gibi, masrafını da kat kat çıkardığını gösteren örneklerden bahsetmektedir. Bugün artık, yalnız Avrupa'da mevcut olan (kilometre) teminat sistemini ise tamamen... “köhnemiş ve çürümüş bir usul...” olarak görmektedir. ABD'de, teminat esasıyla yapılmış tek bir kilometre yol yoktur. Demiryolunun verimliliğini tayin eden en önemli unsur, hattın “... etrafındaki maadin ve kuvaai tabiye...” dir.

Kennedy ayrıca, pek açık bir ifadeyle olmasa da, imtiyaz konusunda son sözün söylenmemiş olduğunu, şöyle açıklamaktadır. Anlaşmanın öngördüğü süre içinde “ümidlerimizi tahakku(ka) istikşafatta bulunacağız. Bu hususta yüzbinlerce lira sarfedeceğiz. Keşfiyat ve planlarını yapacağız. Ümidimiz tahakkuk ettiği takdirde bu hakkımızı istimal edeceğiz...” Aksi halde, yapmış olduğu araştırma neticelerini ve planları hükümete vererek, teminat akçesini geri alacaklarını, tekrarlamıştır. Ne var ki, madenlerle ilgili araştırma neticelerinden, büyük ümitleri olduğunu, yoksa “bu kadar mühim parayı” boşuna harcamak istemeyeceklerini eklemiştir.⁴⁵

Yine *Vatan* gazetesi muhabirlerinden Mukdim Osman (Mukdim Osmay), Sovyet Elçisi Aralov'un projeye ilgili görüşlerini almak istemiştir. Elçi, konunun, aslında Türkiye'nin bir iç sorunu olması dolayısıyla bir yorum yapamayacağını ileri sürmüştü de şunları da ilave etmekten geri kalmamıştır:

... Chester Projesi Türkiye'nin dahilinde iktisadi inkişafını temin ederse memnun olacağız. Biz (de) bazı imtiyazları Avrupa ve Amerika sermayelerine verdik. Bu işlerde kendimiz için azami, imtiyazı olan kumpanya için asgari menafi temin etmesi prensibini gözetiyoruz. Eğer bir yerdeki servete imtiyaz verilirse biz, bir şahsa değil, ayrı ayrı kumpanyalara vermeye tercih ederiz. Biz şimendifer hattı için imtiyaz vermeyiz. Şimendifer imtiyazı versek bile etrafındaki maadini (bu) kumpanyaya vermeyiz. İki kumpanya oldukça aralarındaki iktisadi mücadeleden biz istifade ederiz.⁴⁶

45 Kennedy, ayrıca projeye ilgili basında çıkmış olan tenkitleri cevaplandırmıştır.

46 Mukdim Osman (Mukdim Osmay), “Rus Elçisi Aralov Yoldaş”, *Vatan*, 13 Nisan 1336.

Aralov, ayrıca, Türkiye'nin iktisadi gelişmesinde önemli bir rol oynayacak demiryolları yapımını "alkışlayacaklarını" fakat, proje Türkiye'nin işine gelmezse, buna da karışmayacaklarını eklemiştir.

Tan gibi ufak ve hükümet yanlısı ve *Vatan* gibi genelde Amerikan sempatisini diye bilinen,⁴⁷ iki gazetenin bu tutumları ilginçtir. Bu- nu Kurtuluş Savaşı heyecanı taşıyan, her konuyu veya olanağı doğru değerlendirme çabası gösteren "objektif" gazeteci anlayışına bağla- mak, pek yanıltıcı olmasa gerektir. Aynı tutumu tüm basın, özellikle bazı İstanbul basını için söylemek ise o derece güçtür. Bunlar bu giri- şimin arkasında, misyoner veya Ermeni desteği olduğunu ileri sürmüş- ler veya bu projeyi bahane ederek hükümete sert biçimde hücum et- mişlerdir.⁴⁸

Bir bütün olarak alınca, Chester Projesi o dönem basının hem de yalnız Ankara ve İstanbul'daki değil, başta (Konya) *Halk* ve (Zon- guldak) *Memleket*⁴⁹ olmak üzere tüm Anadolu'daki basının ana tema- larından biri olmuştur.

Projeye İlgili Araştırmalar

Projenin yarattığı geniş ilgi yalnız gazete sütunlarıyla sınırlı kalmamış- tır. Projeyi, çok daha geniş bir şekilde teknik ve politik özellikleriyle değerlendiren üç ayrı çalışma daha vardır.

Birinci çalışma, Şark Cephesi Komutan Vekili ve Erkân-ı Harp Mirlivası Korgeneral Ali Sait (Akbaytugan)'ındır.⁵⁰ Ali Sait Akbaytu- gan, Balkan Savaşı öncesinde ve savaş sırasında iki buçuk sene kadar, "Anadolu ve Bağdat Hatları Askeri Komiserliği"nde bulunmuştur.

47 Bkz. Orhan Duru, a.g.e., s.209-210.

48 Bu tür muhalefet daha ayrıntılı olarak incelenecektir.

49 Özellikle bkz. "Chester Projesi", *Memleket Gazetesi*, 19 Nisan 1339.

50 Ali Sait (Akbaytugan), Birinci Dünya Savaşı sırasında gösterdiği yararlıklar nedeniyle generali- ğe yükseltiştir. Savaş sonunda İngilizlere esir düşmüştür, dönüşünde ise İstanbul Muhafızlı- ğı'na getirilmiştir. Bu görevde, şehrin İngilizler tarafından işgaline kadar kalmıştır. Bu tarihte tu- tuklanarak Malta'ya sürgüne yollanmıştır. Milli Mücadele sonunda Korgeneral (1922) ve son- ra Birinci Ordu Müfettiği (1924), Orgeneral (1927) olarak orduda 1937 yılına kadar hizmet et- miştir. 1937-1943 yılları arasında da iki dönem milletvekilliği yapmıştır. Bkz. *Meydan Larous- se*, cilt 1, s.209.

Daha sonraları da “Çatalca Ordusu Menzil Müfettişliği” yapmıştır. Bu görevler sırasında, demiryolları ile ilgili olarak ayrıntılı inceleme ve gözlemleri olmuştur. Chester Projesi'nin kendisinin komutasında bulunan bir bölgeye kadar uzanacağı dikkate alarak, bu projenin askeri ve ekonomik ihtiyaçlarımıza ne derecede uygun olabileceği sorununu incelemeyi gerekli görmüştür.

Akbaytugan'ın bu dikkatli çalışması belli başlı üç bölümden oluşmaktadır.⁵¹

Birinci bölümde, daha çok bu ayrıcalığın ana ilkeleri ve teknik yönü üzerinde durulmuştur. Her şeyden önce Akbaytugan, bir nâfia, bir demiryolu programı hazırlanarak, bu ve buna benzer ayrıcalıkların böyle bir program çerçevesinde değerlendirilmesini istemektedir.

... Memleketimizde evvel ve ahır inşası zarurî hududunun harita tesbiti ile, şimendifer siyasetimiz hakkında esaslı ve sabit bir program ihzarından sonra Chester Projesi ancak onun bir cüz'ünü teşkil etmelidir... Ve muhtelif imtiyazların yekdiğerini zarardide etmiyecek ve yalnız rekabetlerini tevlit edecek... ...vehicle derin tettebbüatla programı iyice taktırir elzemdir. Gelişi güzel taliplerini mevzii faydalar düşünerék imtiyazlar verirsek umumi şimendifer siyasetimizin ahengini ihlal edebilir...

Böyle geniş bir değerlendirme ve çerçevenden yoksun olan Chester Projesi'nde bazı önemli hatalar vardır. Bir kere tüm hataların geniş tutulması, projenin maliyetini lüzumundan fazla artırarak, geleceğini tehlikeye sokmaktadır. Sonra güzergahta hatalar vardır. Ayrıca, “... şark Cephesi” gibi nazik bir mıntıkada demiryolu “havalî ahalisinin iştirakiyle mutlaka hükümetimizce” inşa ettirilmelidir. Bütün bunlar dışında demiryolu inşaatının maden imtiyazlarına bağlanması büyük sakıncalar ve belirsizlikler yaratacaktır. Özellikle ara hatlarla, doğu'ya yapılacak demiryolları, şirketin bulacağı madenleri kârlı bir şekilde işletmesi sonrasına bırakılmış olmaktadır. Üstelik, bu şirket maden taşı-

51 Ali Sait (Akbaytugan), *Chester Projesi Hakkında Bazı Tenkitat ve Mutâlaât*, Sarıkamış, Nisan 1339.

macılığına önem vermek zorunda olacağında, “... pek az zamanda köylümüzün, zürrarımızın, tüccarlarımızın şikâyeti ayyuka...” çıkacaktır. Maden imtiyazlarını, 99 sene süre ile bir yabancı şirkete vermekle aynı zamanda

... bu madeniyatı memleketimizin ihtiyacına göre dahilde fabrikalar tesisiyle imal ve gümrüklerimizle fabrikaları himaye ve fazlasını mamul veya ham olarak ihraç etmek esasını ihmâl

etmiş olmaktadır. Bu, özellikle gelecek için önemli bir tehlikedir. Bu nedenle,

... her sene neşv-ü nemâ bulmıyacak ve mesai-i beşerle meydana getirilmesi mümkün olmayacak madenlerimize hibe etmek katiyen akıl ve mantika ve millet ve memleketimizin menafî-i hakikiyesine muvafık

değildir. Bu sistem yerine, her yerde ve bizde de mevcut olduğu gibi, belli bir kilometre garantisiyle inşa ettirilmelidir. Bu kilometre garantisini vermekten çekinilmemelidir... “memleketin inkişafı bunu çabuk telafi eder.” Sermayeyi ise mutlaka dışarıdan getirmeliyiz.

... Zaten az olan yerli sermayeyi nisbeten ve bizzat kârlı olmıyan şimendifer inşaatına hasrettirmemeliyiz.

... Bu yabancı sermaye,

kilometre garantili bir yatırım olabileceği gibi, az taksitli ve az faizli bir dış kredi de olabilir. Bu son halde ise yerli ve/veya yabancı veya karma şirketlere ihale edilmelidir. Fakat, işletmesi mümkünse, “milli taahhütlere” ayrılmalıdır.

İkinci bölümde, Akbaytugan, “ülkeye getirilecek yabancı sermayenin Amerika’dan mı yoksa Avrupa’dan mı” olmasının daha faydalı sonuçlar vereceğini tartışmaktadır. Genellikle yabancı sermayenin ülkemize gelmesi,

... bazı amâl-ı siyasiye peşinde dolaşmamak ve fazla tamahkârlığa da teslimi nefis etmemek ve Avrupa ve Amerika'daki faizlere nisbeten pek fahiş olmiyacak derecede bir kârla iş görmek

gibi şartlara uyulmak koşuluyla, hem kendileri hem de bizim için büyük yararlar sağlayacaktır. Bu şartlara en yaklaşanı Amerikan sermayesidir. Chester imtiyazının kabulü ile bu genel faydalar yanısıra, düşmanlarımıza özellikle Fransız ve İngilizlere “büyük bir darbe indirmiş olacağız.”

... Fransa haksız yere yerleştiği İskenderun limanından Adana, Erğani, Diyarbakır havalisinden umduğu menafi-i iktisadiyenin edebiyen zevâlini görmekle müteallim ve İngiltere dahi gasbetmek istediği Musul petrollerinin işletme ve nakyatını Amerika gibi hiçbir vecihle boşa çıkamayacağı bir rakibin kontrolu altında geçtiğini görmekle pek müstaripl olacaktır... İkinci Lozan konferansının neticesi ne olacağı malum olmamakla beraber Londra müzakerelerinde yine bizi esaret-i iktisadiyye ve maliyeleri altına almağa ısrar edecekleri anlaşılan garp devletlerine bundan büyük acı intikam tasavvur edilemez...

Üstelik son harp ABD'yi “altın babası” haline getirmiştir. Tüm diğer ölkeler ona borçludur. Bu nedenle doğrudan ABD ile yapılacak bir anlaşmadan, şartlarına dikkat edilirse, diğer ölkelerden sağlanacak kredilerden daha iyi koşullar sağlanması mümkündür.

Üçüncü bölümde, Akbaytugan, Chester Projesi'ndeki bazı hükümleri iyileştirir öneriler getirmiştir. ABD şirketleri, ölkelerinde yüzde altı kârlı işler bulmak için güçlük çekerken,

... hariçten memleketimize gelecek sermayenin faizi senevisi velev madenlerimizden istihsal suretiyle olsun yüzde onu geçerse herhalde pek ağır olur... ...Amerikan sermayesi memleketimizde yüzde otuz kazanç ararsa (yukarıda değinilmiş olan)... fevaid-i siyasiyesine rağmen pek büyük haksızlık etmiş

Akbaytugan mukaveledeki şartlarla “böyle bir haksızlık” hissederek, anlaşmanın 16 maddesiyle ilgili geniş değişiklik önerileri geliştirmiştir.

Ayrıntılı incelemelerden bir diğeri, Hüseyin Yusuf’undur. TBMM üyelerine açık mektup altbaşlığını taşıyan bu çalışmayı⁵² iki ana bölümde incelemek mümkündür.

Birinci bölümde, Hüseyin Yusuf, şu soruya cevap aramaktadır.

Sulhun in’ikadı veya hal-i harbin evdeti arifesinde, Anadolu’yu baştan başa ihata eden en mühim ve muazzam bir imtiyazı def’at-en Amerikalılara vermek menafi-i hakikiyye-i milliyemizle kabil’i telif midir?

Ne var ki bu soruya cevabı pek kendisi değil, projeye muhalif gazete haber ve yorumlarını dikkatli bir kurguyla biraraya getirerek, onlara yaptırmaktadır. Bu kurguda, Amerikan sermayesinin girdiği yere Amerikan Donanması’nın da girmesinin istendiği, hem sermayedarların hem de misyonerleri korumada önemli bir araç olan kapitülasyonların kaldırılmasında güçlükler çıkaran Amerikalıların “petrol amacıyla şimdi bizi” demir çembere almak istediği, Chester Projesi’nin arkasında Ermeni sermayesinin olduğu ve Amerikan sermayesinin İngiliz sermayesiyle anlaşma içinde olduğu vb. savlar işlenmiştir. Bu gibi nedenlerden dolayı, projenin aceleye getirilerek

biz henüz sulhu akdetmeden, bilumum devlet ve milletlerin mali, iktisadi, siyasi birtakım maksat ve emellerle üzerine nazar-i gayz ve muhasedelerini diktikleri ve dikecekleri bu gibi imtiyazatı hem de tamamen lehimize olmıyan bir suret ve şeraitle

yasallaşması büyük sakıncalar doğuracaktır.

İkinci bölümü, Hüseyin Yusuf, hükümetin projeyi yukarıda değinilen sakıncalara rağmen yasallaştırmak istemesi halinde, yapılması

52 Hüseyin Yusuf’un kimliğini tam olarak saptayamadık. Yalnız madencilikle ilgili biri olduğu izlenimini vermektedir. Bkz. *Şark Anadolu Demiryolları Cephesinde Amerikalılar... (Türkiye Büyük Millet Meclisi Azâ-yı Muhteremesine Açık Mektup)*, İstanbul, 1339.

gerekli görülen değişiklik önerilerine ayırmıştır. Burada özellikle vurguladığı, imtiyazın tüm ülke için verilmesi yerine,

Anadolu'nun vaziyet-i umumiye ve hususiyesine, vaziyet-i asgeriye ve iktisadiyesine göre müteaddid aksama, tefrik ve taksimiyle müteaddit şirketlerin rağbetlerini celp ve şeriat-ı mevcûdenin hükümet ve millet lehine...

değiştirilmesidir. Projede yapılması istenen değişiklikler için, özellikle mevcut proje, eski proje ile değişen iç ve dış koşulları da dikkate alarak ayrıntılı ve dikkatli bir şekilde incelenmiştir.

Fakat bu proje'ye demiryolları projesinden ziyade maden projesi demek daha muvafıktır... zira hep göze çarpan... demiryollarından evvel, fakat ondan pek çok fazla, madenlere ve maden ocaklarına atf-ı ehemmiyet edilmiş olmasıdır...

Buna rağmen madencilikle ilgili genel hükümlerle yetinilmiş,

fennî, idarî, iktisadî, hukukî, askerî ve hattâ siyasi birtakım

kayıt ve esaslara bağlanmayarak, ülke çıkarları için uzun devrede sakıncalı olabilecek bir durum yaratılmıştır. Hüseyin Yusuf, işte bu sakıncalı noktalarda başta Mustafa Kemal olmak üzere tüm TBMM üyelerinin dikkatini çekmeyi amaçlamıştır.

Üçüncü inceleme Mahmut Muin'indir. Kendisi ünlü Alman demiryolu mühendisi Wilhelm von Pressel'in,⁵³ Türkiye'deki girişimlerinde "yardımcılığını" yapmış bir kişidir. Pressel'in Türkiye demiryolları ile ilgili tasarısı konusunda, sürekli yayın⁵⁴ yapmıştır. Mustafa Kemal'e sunulmak üzere 5 Nisan 1339 (1923) tarihinde TBMM'ye veril-

53 Bkz. Wilhelm von Pressel, *Les Chemins de fer en Turquie d'Asie*, Zurich, 1902. Ayrıca bkz. M. Earle, *Turkey, The Great Powers and the Baghdad Railway*, 2. edition, New York, 1966, s.18-30.

54 Örneğin bkz. Mahmut Muin, *Mühendis Eşbar Prest'in Lâyihasları ve Mümtaz Umur-u Nâfu Cemiyeti*, İstanbul, 1336 (1920).

miş olan bu çalışma, Chester Projesi çerçevesinde, Von Pressel'in bazı önerilerini gerçekleştirme amacına yöneliktir.⁵⁵

Mahmut Muin'in çeşitli demiryolu girişimlerinin tarihiyle dolu bu çalışmasını iki bölümde incelemek mümkündür.

Birinci bölümde Mahmut Muin, Türkiye'de demiryolu yapımı ile ilgili Pressel'in geliştirdiği ilkeleri tartışmaktadır. Bu ilkeler içinde, Türkiye'deki demiryollarının imkân ölçüsünde, kendi olanaklarımızla yapılması büyük ağırlık taşımaktadır:

Ecanibin birtakım meşuk amâle ma'tuf lâyhalarıyla (Chester Projesi kastedilmektedir) ayaklanmaktan ise elde bulunan vesait ile mümkün kalabalık sahaların da dar ve geniş ticareti mahalliye ve bilhassa nafî mühime...

sağlanacaktır.

Ancak bu gerçekleşmezse, o zaman "imtiyazlı hükümet" yolları yapımına gidilmelidir. Türkiye için doğuracağı büyük sakıncalardan, "adi imtiyazlı" demiryollarından ise kesinlikle kaçınılmalıdır. Diğer bir nokta da, tüm demiryolu güzergâhında "genişhat" yapımından kaçınılmasıdır. Yapılacak hatların yapım masraflarının faiz ve amortismanı ile işletme masraflarını karşılaması gereklidir. Başka bir nokta da, demiryollarının mümkün olan her kısmının ülke içinde yapılmasıdır. Ayrıca, büyük şehirler en kısa yoldan ve zaman geçirmeden denize bağlanmalıdır vb.

İkinci bölümde, Mahmut Muin, önemlerine göre çeşitli güzergâhları sınıflandırarak, bütçeden - veya başka kaynaklardan sağlanacak paraların miktarlarına göre bunların kaçar yılda tamamlanmasının mümkün olduğunu -çok kaba hatlarla da olsa- hesaplamaya çalışmıştır. Ayrıca, çeşitli güzergâh değişiklikleri önermiştir. Güzergâhların saptanması, finansmanı, işletilmesi gibi konularda yardımcı olmak üzere "demiryolları vilayet kongreleri" oluşturulmasını önermiştir.

55 Mahmut Muin, *Gazi Paşa Hazretleri Demiryolu Muhıppı ve Türk İlinde Demiryolları*, İstanbul, 1343 (H. 1925 M).

Özellikle, Ankara'nın gelişimi yönünden, merkez ilçe ile çevre ilçeleri arasında demiryolunun nasıl olması gerektiği gibi konular işlenmiştir.

Mahmut Muin'in Chester projelerinden şikâyetleri, çok dolaylı ve dolayısıyla da açık olmaktan uzaktır.

Yukarıdaki araştırmalar, niteliklerindeki büyük farklılıklara rağmen, Chester Projesi'nin ülke içinde ne denli ilgi uyandırmış olduğunun bir delili olsa gerekir. Projenin, TBMM'de görüşülmesi sırasında, bu çalışmaların üyelerin dikkatini çekmiş olduğu izlenmektedir.⁵⁶

PROJE'NİN TBMM'DE GÖRÜŞÜLEREK KABULÜ

Proje 8 Nisan 1923 tarihinde TBMM'de görüşülmüştür. Görüşmelerde dikkati çeken en önemli nokta, projenin ne uluslararası ne de ulusal yönleriyle ilgili kapsamlı bir tartışmanın yapılmamış olmasıdır. Bunun ana nedenini, İngiliz ve Fransızların yaygın muhalefetine aramak gerekir. Bu ülkelerle aynı paralele düşmek endişesi, tartışmalara sınırlamalar getirmiştir.⁵⁷

İcra vekilleri Heyeti Reisi Rauf (Orbay) demiryollarının önemi ve neden imtiyazlı bir şirkete verildiğini şöyle anlatmaktadır.

Her şeyden evvel memleketin iktisadiyatını, islah tezyit etmeye mecburuz. Bunun (elifbaşı) şimendiferdir... şimendiferlerimizi... biz yapabilecek bir hal ve vaziyette isek her türlü fedakârlığı yapalım." Yapalım, fakat kanaati şahsiyem, bugün için bizim kabiliyetimiz yoktur. Malumat noktai nazarından kifayetimiz yoktur.⁵⁸

İktisat Vekili Mahmut Esad (Bozkurt) da demiryollarının gerekliliğini vurgulamış ve madenlerin ancak demiryolları yapılmasıyla gelişebileceğine işaret etmiştir.⁵⁹ Orbay ise maden varlığının, imtiyazlı bir

56 Özellikle kapağının renginden dolayı "yeşil kitap" diye anılan, TBMM üyelerine açık mektup şeklinde dağıtılmış olan Hüseyin Yusuf'un, yukarıda değinilen çalışması en fazla ilgiyi toplamıştır. Bkz. TBMM *a.g.e.*, Nisan 1339, s.494 ve 511.

57 Bu görüşmelerin başka bir açıdan sistematik incelenmesi için bkz. Yahya S. Tezel, *a.g.e.*, s.304-313.

58 TBMM, *a.g.e.*, s.490.

59 *A.g.e.*, s.510.

yabancı şirket tarafından da olsa, mutlaka işletilmesinin şart olduğunu savaş süresindeki şu çelişkiyle göstermiştir: Gazın tenekesi 40 liraya çıktığı sıralarda

gaz yerlerini muhafaza etmek için, o toprakları müdafaa için kaç yüzbin şehit verdik? Yani vardır ama, bilmiyoruz ama, çıkarabiliyor muyuz, kullanabiliyor muyuz? Hayır, vardır, kimseye vermiyeceğiz, biz de kullanamayacağız dersek bu ne dereceye kadar şayanı muhakeme bir ifade olur...⁶⁰

Orbay ve Bozkurt'un gerekliliğini bu ve buna benzer nedenlere dayandırdıkları Chester Projesi'ne yöneltmiş olan tenkitleri şöyle özetlemek mümkündür.

İmtiyaz süresi çok uzundur. 99 yıl yerine en çok 44 yıl olmalıdır;⁶¹ teminat çok düşüktür. Proje maliyetinin seksen binde biri oranındaki bu teminat artırılmalıdır;⁶² güzergâh veya terminaller yanlıştır. Kendi illerinden (?) geçirilerek veya limanlarında bitirilerek düzeltilmelidir.⁶³ Geniş hat çok pahalıdır. Hem yapımı hem de işletilmesi daha ucuz olan dar hatlar tercih edilmelidir.⁶⁴ Demiryolları için kömür ithali, hele ilk on yıl için gümrüksüz ithali hatalıdır. Yerli kömür kullanmaya zorlanmalıdır.⁶⁵ Tarifeler çok yüksek olabilir. Yeni bir tarife sistemi getirilmelidir, vb. İktisat vekiline göre⁶⁶ bu istekleri yerine getirmek şirketle varılmış olan "menfaat dengesini" bozacaktır:

... meseleyi... böyle teferruatla birer birer tetkik ederek halledemeyiz. (Anlaşmanın) Heyet-i umumiyesini birden nazarı itibare alacağız... iki nef'i düşünceğiz... (mevcut) Proje heyet-i umumiyesi itibariyle şirkete temin ettiği menfaattan ziyade, memleketin menafîi aliyesini, menafîi iktisadiyesini temin etmemektedir..⁶⁷

60 A.g.e., s.510-511.

61 A.g.e., s.487-501.

62 A.g.e., s.487-488.

63 A.g.e., s.485.

64 A.g.e., s.503.

65 A.g.e., s.498.

66 A.g.e., s.500.

67 A.g.e., s.510-511.

Görüşmeler sırasında dikkati çeken bir nokta da, üyelerin, askeri ihtiyaçlara gösterdikleri dikkattir. Demiryolu yokluğunun savaşlarda nelere mal olduğu, unutulmayacak kadar yenidir.

Yukarıda özetlenen tenkit ve dileklerin tümünün Anlaşma çerçevesinde kaldıkları söylenebilir. Yalnız Kars milletvekili Ali Rıza görüşülen projeyi Chester Şirketi'nden çok "bütün bir Amerikan hükümetiyle" yapılmakta olan bir anlaşma olarak tanımlamıştır. Zamanla iktisadi aksama ve tehlikelerle karşılaşılması içinde projenin kapsamlı şekilde yeniden incelenmesini istemiştir.⁶⁸

Daha önemli bir gelişme de, İzmit milletvekili Sırrı (Belioglu)nun maden imtiyazını 99 sene bir şirkete verilmesinin anlamını sorarken, "devletleştirmeden" söz etmesiyle ortaya çıkmıştır.⁶⁹

Önce, İktisat Vekili sonra da İcra Vekilleri Heyeti Reisi, bu konudaki görüşlerini açıklamışlardır. Bozkurt'un "komünizmden bir adım geride" bir usul olarak tanımladığı devletleştirmenin bir ülkede, teoride öngörülen faydalarını verebilmesi için, ülkenin ona göre örgütlenmesi gerekir. Türkiye'de böyle bir örgütlenme yoktur.

Binaenaleyh, böyle bir memlekette devletleştirme usulü bittabi olmaz... ..memleketimizin bugünkü teşkilâtıyla, Teşkilât-ı Esasiyesi'yle, mümkün değildir. Devlet işletecek, Devlet satacak... mümkün değildir.⁷⁰

Orbay, devletleştirilmiş bir kurumda (seyrisefain şirketinde) bir süre çalışmış biri olarak, şöyle bir değerlendirme yapmıştır.

Devletleştirme tatlı bir ifadedir. Fakat tatbikatta binnetice darülacezeye inkılabediyor...⁷¹

68 A.g.e., s.496.

69 A.g.e., s.510.

70 A.g.e., s.511.

71 A.g.e., s.512.

Dış basında olumsuz bir propagandanın devam ettiği ve⁷² biraz aşağıda değinileceği gibi, Türkiye'nin imtiyazlı şirketleri kendisiyle görüşmeye zorladığı bir sırada, "devletleştirme..." deyiminin yaratacağı yankılar, dikkati çekmiş olsa gerektir.

Bu konuda yapılan oylamada önce çoğunluk sağlanamamış, bir gün sonra tekrar yapılan oylamada ise, proje 10 çekimser ve 11 aleyhte oya karşı, 185 lehte oyla kabul edilmiştir.⁷³

Ziya Gökalp, projenin kabul ediliş nedenini, başka bir yoruma gerek bırakmayacak şekilde, şöyle yapmaktadır.

TBMM her türlü protestolara rağmen Chester Projesi'ni kabul etmesi de gösteriyor ki, Türkler istiklallerine başka milletlerin tastikiyle malik olacaklarını hiç hatırlarına getirmiyorlar. Türk milleti, her hususta tam bir istiklâl malik olduğunu, yalnız kendi tastikini kafi görüyor. Biz istiklâlimize, tamamiyle hürmet edilmek şartıyla bütün ecnebi sermayesiyle, iktisadi mukavelelere hazırız. Fakat, iktisadi mukaveleleri bize siyasi icbarlar şeklinde kabul ettirmek isteyen devletlerle hiçbir suretle anlaşmamıza imkân yoktur.⁷⁴

TBMM'deki görüşmelerden dört gün sonra, Türk hükümeti "iktisadi meselelerle alakalı" tüm imtiyazlı şirketlerin -23 Nisan 1923-II. Barış Konferansı'nın başlangıç tarihine kadar - müracaat etmesi gerektiğini ilân etti. Eski imtiyaz anlaşmalarıyla ilgili "readaptasyon" görüşmeleri yapılacaktı. Türk hükümeti, imtiyazlı şirketler sorununu, barış müzakerelerinden çıkarak, yalnız kendi yetki alanlarına ait bir sorun haline dönüştürüyordu.⁷⁵ Türk kanunlarına tabi olmaları şartıyla, imtiyazlı şirketler Türkiye'de çalışabileceklerdi, Chester Anlaşması'nın kabulüyle, bu gösterilmiş oluyordu.

72 Örneğin bkz. "Turkey's Economic Activities: Traces of Soviet Principles..." *The Morning Post*, 8 Ocak 1923, s.9.

73 TBMM, a.g.e. cilt 29, 9 Nisan 1339, s.23.

74 Ziya Gökalp, *Doğru Yol: Hakimiyet-i Milliye umdelerinin Tasnif, Tahlil ve Tefsiri...* Ankara 1923. Adı geçen bu çalışma yeni harflerle basımı için bkz. *Fırka Nedir* (derleyen Enver Behran Şapolyo), Zonguldak, 1947, s.45.

75 Ali Fuat Cebesoy, *Siyasi Hatıralar*, I. Kısım, İstanbul, 1957, s.215 ve 325 ve "İmtiyazlar Hakkında...", *Vatan*, 14 Nisan 1339.

ANLAşMANIN İPTALİNE NEDEN OLAN GELİşMELER

İngiltere ve Fransa'nın Sert Tepkileri

Anlaşmanın TBMM'de onaylanması, İngiltere ve Fransa'nın büyük tepkisine neden oldu. İngiltere, Musul petrolleriyle Samsun liman inşaatı, Fransa Sivas-Samsun demiryollarıyla ilgili imtiyazlarının,⁷⁶ bu anlaşma ile ihlal edildiğini ileri sürüyordu. Anlaşma İngiliz Avam Kamarası'nın ve Fransız kabinesinin bu konuya ayrılmış, özel gündemli toplantılarında görüşüldü. Türkiye ve ABD sert bir dille kınandı. İngiliz ve Fransız basını, Türkiye'ye savaş açılmasını isteyen görüşlere bile sayfalar açmaktan çekinmediler.⁷⁷

23 Nisan 1923 tarihinde tekrar toplanan Lozan Barış Konferansı'nın ilk günlerinde sert bir hava hakim oldu. Amerikan baş delegesi Joseph G. Grew'un Türk tezine yakın, Chester Anlaşması'na bağlayan yakın konuşması, İngiltere ve Fransa tepkilerini daha da arttırdı.⁷⁸

İsmet İnönü, ilk tahminleri aşan bu gergin havada iş yapmanın güçlüğünü dikkate alarak, tansiyonu düşürücü girişimlerde bulundu. Bu arada, aşağıda değinileceğı gibi, şirketin mali gücünü daha da belirsiz kılan, ayrılmalar olmuştu. Üstelik şirket İngiltere ve Fransa'da sermaye aramaya başlamıştı. Türk delegeleri, kendilerini güç duruma düşürebilecek böyle bir gelişmeyi, endişeyle takip ettiler.⁷⁹ Ne var ki, Türk delegeleri özellikle imtiyazlı şirketler konusunda sağılanmış olan ABD desteğini, dikkatli bir şekilde İngiliz ve Fransız önerilerine karşı, direnmekte kullandılar.⁸⁰

76 Sivas-Samsun Demiryolu İmtiyazı, 1914 yılında Cavit Bey'in Fransa'dan sağıladığı kredinin şartlarından biriydi. Kesin bir anlaşma yapılmamış olmasına rağımen, bir Fransız grubu bu iş için ayrılan avansı alabilmek için, hemen çalışmaya koyulmuştu. Çok kısa bir süre sonra çıkan savaşın üzerine de, işi bırakıp gitmişlerdi.

77 Bu tepkiler için bkz. *Vatan*, 13-29 Nisan ve 4-5 Mayıs 1339 ve *Hakimiyet-i Milliye*, 16, 19, 25, 26, 29, 30 Nisan ve 1 Mayıs 1339; ayrıca bkz. "La Concession Chester et l'accord Franco-Turc de 1914", *L'Europe Nouvelle*, cilt VI, no.19, s.595-604 ve "Le Project Chester...", *Revue Politique et Parlimanter*, 10 Mayıs 1923, s.217-232.

78 Ali Naci Karacan, a.g.e., s.236-241.

79 "Lozan", *Vatan*, 9 Haziran 1339.

80 Konya'da yayınlanan bir taşra gazetesi olan *Halk*'ın Lozan'daki gelişmeleri ne denli iyi takip ettiğı için bkz. "Türkiye-Amerika Münasebeti...", 12 Temmuz 1339. "Amerikalılar da Ağır Basmışlar...", 19 Temmuz 1339.

Şirketin Parçalanması ve Anlaşmanın Feshedilmesi

Chester Anlaşması'nın imzalanmasından hemen sonra şirkette anlaşmazlıklar çıktı. Chester'in başını çektiği Amerikan ortaklarla, Kennedy'nin başını çektiği Kanadalı ortakların şirketin kontrolü için yaptığı mücadeleyi ikinci grup kazandı. Chester Projesi, Chester'siz yapılacaktı.⁸¹

Amerikalı ortakların en güçlülerinin şirketten ayrılmasıyla, bu yatırım finanse edecek yeni kişi ve kuruluşlar bulunması zorunlu hale geldi. Kennedy'nin aralarında Standart Oil dahil olmak üzere bir kısım ABD mali kuruluşlarına yaptığı müracaat ilgi görmedi. Kennedy, İsviçre, Fransa ve İngiltere'de yeni olanaklar aramaya koyuldu. Bütün bunlar, projenin öngörülen sürede başlamasını geciktiriyordu.

24 Temmuz 1923 tarihinde Lozan Barış görüşmeleri anlaşmayla sonuçlandı. Chester Projesi'nin gerçekleşmesi için hayati önemi olan Musul sorunu, ilerideki görüşmelere bırakılıyordu. Güçlü Amerikan petrol konsorsiyumu "Standart Oil" in T.P.C. ile 1922 sonbaharında başlattığı temas ve görüşmelerde büyük ilerleme kaydedilmişti. Böyle bir ortam içinde, Kennedy'in proje için aradığı mali desteği bulması olanaksızdı. Yaptığı tüm girişimler hiçbir sonuç vermedi...⁸²

Gecikmeleri nedeniyle Ankara'nın anlaşmayı feshetmesini önlemek için Kennedy çeşitli oyalamalara girişti...⁸³ Bunlar içinde göze çarpanı, Samsun-Sivas yolunun yapımına başlanması idi. ... Bu faaliyetin de 3-4 mühendis, 100 kadar işçinin, eski güzergâh üzerinde vakit geçirmesi olduğu gözlemlendi.⁸⁴

18 Aralık 1923'te hükümet anlaşmayı feshetti ve böylece 1908'de başlayan bu girişim sona ermiş oluyordu.

⁸¹ "Chester İmtiyazı Chestersiz mi Oluyor...", *Vatan*, 6 Mayıs 1339; "Chester Kennedy İtilâfı...", *Vatan*, 28 Haziran 1339 (Amerika Şirketi Hakkında...), *Halk*, 11 Temmuz 1339 ve De Novo, a.g.e., s.226.

⁸² "Chester Projesi", *Vatan*, 1 Mayıs 1339 ve "Chester İmtiyazı", *Vatan*, 13 Haziran 1339.

⁸³ "Kennedy'nin Telgrafı", *Vatan*, 23 Kasım 1339, "Chester Projesi", *Vatan*, 1 Kasım 1339, "Kennedy Fransızlarla Anlaşıyor", *Vatan*, 26 Ekim 1339.

⁸⁴ Bu girişimler için *Vatan* gazetesinin şu tarihli sayılarına bakınız. 19 Temmuz, 9 Ağustos, 1 Eylül, 6, 9, 11, 14, 15 Ekim, 14, 15, 20, 27 Kasım 1339.

BAZI GÖZLEMLER

A. 1922-1923 yıllarında son derece güç koşullar içinde bulunan Türkiye, Chester Projesi'ne iki nedenle büyük önem vermiştir.

a) Proje dolayısıyla sağlanacak ABD desteğini, başta İngiltere ve Fransa olmak üzere diğer Batılı devletlere karşı kullanmak,

b) Türk kanunlarına saygılı olmaları şartıyla yabancı sermayeye ve bunun özel bir şekli olan imtiyazlı şirketlere açık olduğunu göstererek, barış görüşmelerinde, kapitilasyonların kaldırılmasını sağlamak,

Chester Projesi, Türkiye tarafından bir dış politika aracı olarak görülmüş ve bu amaçla kullanılmıştır. Sözkonusu politikanın, başarısını, (ileride) çok daha geniş kapsamlı araştırmalar yaparak, değerlendirmek mümkündür.

B. Türkiye'nin daha çok bir dış politika unsuru olarak gördüğü bu anlaşmayı, imzalandığı dönemin koşullarından soyutlayarak, rejimin niteliğini saptamak için kullanmak, yanıltıcıdır.⁸⁵

1923 Türkiye'sinin ekonomik niteliğinin doğru saptanabilmesi için hiç olmazsa aynı yıl içinde yapılmış iki önemli girişiminde dikkate alınması gerekir. Bunlardan birincisi, başkentini yüzyılların İstanbul'undan Ankara'ya taşınmasıdır. İkincisi uygulanacak ulaştırma politikasının ilk esaslarını koyan Umuru Nâfia Programı'nın⁸⁶ yayınlanmasıdır. İki girişim birarada incelendiğinde "ulusal" ekonomi yaratma çabaları daha iyi belirecektir. Önceki dönemin dış pazarlara dönük demiryolu hatlarının, yeni eklerle Ankara'ya ve birbirine bağlanması öngörülmüş-tür. Topolojisi değişecek demiryolu şebekesi ve buna bağlı karayolları sistemi ile iç pazarı bütünleşmiş bir ulusal ekonomi yaratarak, Cumhuriyet'i temellendirme girişimleri, hep o yılların önemli atılımlarıdır.

C. 1920-1939 dönemindeki iktisadi yapıyı daha iyi anlayabilmemiz için gerekli ticari, mali ve sanayi kuruluş verileri yok denecek

⁸⁵ Bu inşaatla ilgili *Vatan* gazetesindeki şu yazılara bakınız. "Samsun-Sivas Hattı'nın İnşası", 6 Kasım 1339, "Samsun-Sivas", 13 Kasım 1339 ve Samsun'daki Mumayış", 14 Kasım 1339.

⁸⁶ Türkiye Devleti Nâfia Vekaleti, *Umur-u Nâfia Programı*, Dersaadet, 1339 (1850-1950 Yıllarının Nâfia Programlarının İncelenmesi, yazarın İlhan Tekeli ile birlikte yayınladıkları *Türkiye Belgesel İktisat Tarihi* serisinin IV. cildinin konusu olacaktır).

kadar azdır, incelenememişlerdir. Bu önemli eksikliğin giderilmesi iktisat tarihimizin ana çerçevesini çizen yorumlara da kapsam ve derinlik kazandıracaktır.

KAYNAKÇA

- “Abdülhamit Veresi”, *Cumhuriyet*, 13 Kasım 1929.
- Abisel, M. A., *Bir Karış Fazla Şimendifer*, Ankara, 1948, s.22-29.
- Akbaytutan, A. S., *Chester Projesi Hakkında Bazı Tenkitat ve Mutâlaât*, Sarıkamış, Nisan 1339.
- “Alat-ı Zürraiye”, *Vatan*, 9 Nisan 1339.
- Aralov, S.I., *Bir Sovyet Diplomatının Türkiye Hatıraları*, 1967, s.208-209.
- Bozkurt, E., Mahmut, *Türkiye İktisat Kongresi: 1923-İzmir*, Ankara, 1968, s.16-17.
- Bullard, A., “Turkey’s Bird For American Aid”, *Our World*, cilt 3, 1923, s.6-18.
- Carter, J., “Bitter Conflict Over turkish Oilfields”, *Current History*, cilt 23, 1926, s.492-497.
- Cebesoy, A. F., *Siyasi Hatıralar*, I. Kısım, İstanbul, 1957, s.215 ve 325 ve “İmtiyazlar Hakkında...”, *Vatan*, 14 Nisan 1339.
- “Chester İmtiyazı Chestersiz mi Oluyor...”, *Vatan*, 6 Mayıs 1339.
- “Chester Kennedy İtilâfı...”, *Vatan*, 28 Haziran 1339 (Amerika Şirketi Hakkında...”, *Halk*, 11 Temmuz 1339.
- “Chester Projesi Etrafında...”, *Tan*, 20 Şubat 1339.
- , *Tan*, 25 Şubat 1339.
- , “Chester Projesi Kimin Zamanında Yapıldı?”, *Vakit*, 3 Eylül 1930 .
- , “Chester Projesi Münasebetiyle”, *Tan*, 21-23 Şubat 1339.
- , *Tan*, 12 Şubat 1339.
- , *Memleket Gazetesi*, 19 Nisan 1339.
- , *Vatan*, 1 Kasım 1339.
- , 1 Mayıs 1339
- , “Chester İmtiyazı”, 13 Haziran 1339.
- Denovo, J. A., *American Interests and Politics in the Middle East 1900-1913*, Minneapolis, 1963, s. 58-87,210-228,220,220-222, 222,226.
- Duru, O., *Amerikan Gizli Belgeleriyle Türkiye’nin Kurtuluş Yılları*, İstanbul, 1978, s.141-159,143,149,158, 209-210.
- Earle, M., *Turkey, The Great Powers and the Baghdad Railway*, 2. edition, New York, 1966, s.18-30.
- Erol, M., *Birinci Dünya Savaşı Arifesinde Amerika’nın Türkiye’ye Karşı Tutumu*, Ankara, 1976.

- Evans, L., *U.S. Policy and the Partition of Turkey 1914-1924*, Baltimore, 1965, s.333-337.
- Evans, L., *U.S. Policy and the Partition of Turkey*, Baltimore, 1965.
- , *Fırka Nedir?* (derleyen Enver Behnan şapolyo), Zonguldak, 1947, s.45.
- Goloğlu, M., *Cumhuriyet'e Doğru: 1921-1922*, Ankara, 1977.
- Goloğlu, M., *Türkiye Cumhuriyeti: 1923*, Ankara, 1971, s.16,49, 58-61,174-175.
- Gordon, L. J., *American Relations with Turkey: 1830-1930*, Philadelphia, 1932.
- Gökalp, Z., *Doğru Yol: Hakimiyet-i Milliye umdelerinin Tasnif, Tablil ve Tefsiri...* Ankara 1923.
- Grew, J. C., *Türbölent Ara: A Diplomatic Record of Forty Years*, Boston, 1952, s.492-551.
- Hakimiyet-i Milliye*, 16, 19, 25, 26, 29, 30 Nisan ,1 Mayıs 1339.
- , 22 Mart 1339 (1923).
- Hertl, G., "The Competition for Concessions in Turkey", *Economic Review*, cilt 9, 1923, s.307-309.
- İleri, 12 Kânun-u sani, 1339 (no. 17752).
- (N.A.) J. E. Gillespie, 2 Aralık 1921 tarihli rapor.
- Kandemir, F., *Hatıraları ve Söyleyemedikleri ile Rauf Orbay*, İstanbul, 1965, s.58.
- Karacan, A. N., *Lozan Konferansı ve İsmet Paşa*, İstanbul, 1943, s.99-107,169-179,236-241.
- "Kennedy Fransızlarla Anlaşıyor", *Vatan*, 26 Ekim 1339.
- "Kennedy'nin Telgrafı", *Vatan*, 23 Kasım 1339.
- Keyder, Ç., "Chester Projesi" (henüz yayınlanmamış bir araştırma) ,s.61.
- Kılıç, A., "Lozan Konferansı'nda Amerika", *Milliyet*, 25-31 Temmuz 1969.
- "La Concession Chester et l'accord Franco-Turc de 1914", *L'Europe Nouvelle*, cilt VI, no.19, s.595-604.
- "Le Project Chester...", *Revue Politique et Parlimanter*, 10 Mayıs 1923, s.217-232.
- "Lozan", *Vatan*, 9 Haziran 1339.
- Meray, S. L. ,*Lozan Barış Konferansı*, takım 1, cilt 1, kitap 1, Ankara, 1969, s.342-377.
- Meydan Larousse*, cilt 1, s.209.
- Mister Kenedi...", *Vatan*, 26 Mart 1339.
- Moore, C., A., "Chester Concession under Fire", *Asia*, Haziran 1923, s.521-524, 538.
- Muin, M., *Gazi Paşa Hazretleri Demiryolu Muhıppi ve Türk İlinde Demiryolları*, İstanbul, 1343 H. 1925 M.
- , *Mühendis Eşbar Prest'in Layihaları ve Mümtaz Umur-u Nafia Cemiyeti*, İstanbul, 1336 (1920).
- Mukdim Osman (Mukdim Osmay), "Rus Elçisi Aralov Yoldaş", *Vatan*, 13 Nisan 1336.

- Ökçün, A.G., *Türkiye İktisat Kongresi: 1923-İzmir*, Ankara, 1968, s.252-253.
- Pressel, W., *Les Chemins de fer en Turquie d'Asia*, Zürih, 1902
- SBF Dergisi, cilt XXV, no.4, Aralık 1970, s.287-318.
- Soysal, İ., "Kehanet", *Akşam*, 7 Aralık 1968.
- Şark Anadolu Demiryolları Cephesinde Amerikalılar... (Türkiye Büyük Millet Meclisi Azâ-yı Muhteremesine Açık Mektup)*, İstanbul, 1339.
- "Şarki Anadolu'da Yapılacak Şimendifer Hududu...", *Tan*, 4 Şubat 1339.
- TBMM Zabıt Ceridesi, 24 Mart 1339, cilt 28, s.147-155; cilt 29, 9 Nisan 1339, s.23,490,485,487-488,487-501,494,496,498,500,503,510 ,511,512.
- T.C. Dışişleri Bakanlığı, Lozan (1922-1923), Ankara, 1973.
- Tezel, Y. S., "Birinci B. Millet Meclisi Anti-Emperyalist miydi? Chester Ayrıcılığı", *SBF Dergisi*, cilt XXV, no.4, Aralık 1970, s.287-318.
- Ulagay, O., *Amerikan Basınında Türk Kurtuluş Savaşı*, Mart 1974, s.233-319.
- "Turkey's Economic Activities: Traces of Soviet Principles..." *The Morning Post*, 8 Ocak 1923.s.9.
- Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, *Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri*, cilt 3, Ankara, 1961, s.60-61.
- Türkiye Devleti Nafia Vekaleti, *Umur-u Nafia Programı*, Dersaadet, 1339.
- "Türkiye-Amerika Münasebeti...", *Halk Gazetesi*, 12 Temmuz 1339.
- "Amerikalılar da Ağır Basmışlar...", *Halk Gazetesi*, 19 Temmuz 1339.
- Vatan*, 19 Temmuz, 9 Ağustos, 1 Eylül, 6, 9, 11, 14, 15 Ekim, 14, 15, 20, 27 Kasım, 13-29 Nisan ve 4-5 Mayıs 1339.
- , "Samsun-Sivas Hattı'nın İnşası", 6 Kasım 1339, "Samsun-Sivas", 13 Kasım 1339 ve Samsun'daki Mumayış", 14 Kasım 1339.
- Wascott, A., "Colby M. Chester", *Dictionary of American Biography*, cilt XXI, 1950, s.170-171.
- Woodhouse, H., "American Oil Claims in Turkey", *Current History*, cilt 5, 1922, s.953-959.
- , "The Chester Concession As an Aid to New Turkey", *Current History*, cilt 18, Haziran 1923,s.398-399.
- Yalman, A. E., *Yakın Tarihte Gördüklerim ve Geçirdiklerim*, cilt 2, İstanbul, 1970, s.246-249.
- , "Şarki Anadolu Şömendiferleri Projesi..", *Vatan*, 28 Mart 1339.
- , "Chester İş'i", *Vatan*, 7 Nisan 1339.
- "Yeni Ankara Hakkında Chester'in Tasavvuru...", *Vatan*, 9 Nisan 1339, s.2.
- Zekeriya, M., "Serserilerle Yapılan Mukavelenin Zararı", *Son Posta*, 9 Eylül 1930.

8

Cumhuriyet'in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması

İLHAN TEKELİ - SELİM İLKİN

GİRİŞ

Osmanlı İmparatorluğu'nun topraklarının bir parçası olan Anadolu mekânının bir ulus-devletin mekânına dönüştürülmesinde en önemli etkenlerden biri Cumhuriyet'in ilk yıllarında uyguladığı "ülkeyi demir ağlarla örmeyi"¹ amaçlayan demiryolu politikası olmuştur.

Bu politikadan çok sık söz edilmiş olmasına, hattâ ünlü Onuncu Yıl Marşı'nda da yer almış olmasına karşın üzerinde yeterli çalışma yapıldığı söylenemez. Cumhuriyet'in demiryolu politikasına referans verilmek istendiğinde genellikle demiryolunun 1930 yılında Sivas'a ulaşması, dolayısıyla İsmet Paşa'nın yaptığı konuşmaya başvurulmuştur. İsmet Paşa'nın bu konuşması Cumhuriyet'in demiryolu politikasının 1930'da ulaştığı noktayı göstermektedir. Gerçekte bu politika Cumhuriyet hükümetlerinin önemli tartışmalara konu olmadan üzerinde kolayca uzlaşılan daha çok teknik niteliği ağır basan bir politika

1 Bu deyişin Süleyman Sırrı'nın olduğu söylenmektedir. Bu dönemdeki az sayıdaki demiryolu mühendislerinden biri olan Süleyman Sırrı Bey, İsmet Paşa Kabinesi'nde Nâfıa Vekiliyken, Samsun ve Erzurum demiryollarını incelemek için yaptığı seyahat sonrası 14.12.1925'te zatürreciden ölmüştür.

olmamıştır. Zaman içinde değişik bunalımlardan geçerek oluşturdukları bir politikadır. Gerek dünyadaki ekonomik konjonktürden, gerek Cumhuriyet Halk Fırkası içindeki tartışmalardan eklenerek şekillenmiştir. Şimdiye kadar Cumhuriyet Halk Fırkası Meclis Grubu Zabıtları incelemeye açılmadığı için bu oluşum açıkça ortaya konulamamıştır.

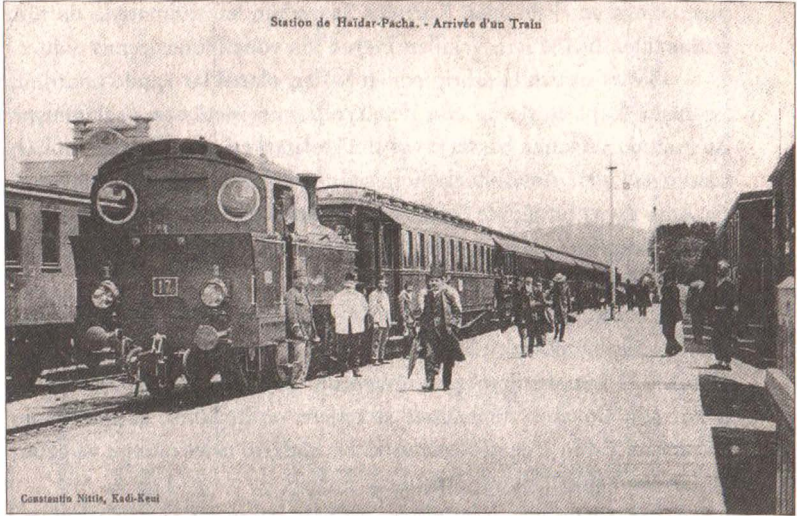
Bu politikanın oluşumunda en etkili tartışmalar, Anadolu Hattı'nın yabancı sermayeye işletilmesi konusunda, hükümetle ilgili şirket arasında hazırlanan anlaşma protokolünün onaylanmasına ilişkin yasanın, CHF grubunda tartışılması sırasında, grubun bu protokolü benimsemeyerek hattın satın alınması konusunda ağırlığını koyması dolayısıyla, yaşanan kriz arasında yapılmıştır. 1 Ocak 1924 ile 28 Ocak 1924 tarihleri arasında yapılan beş toplantı Cumhuriyet'in demiryolu politikalarının biçimlenmesindeki en önemli dönüm noktalarından biri olmuştur.

Bu yazıda önce Cumhuriyet hükümetlerinin Kurtuluş Savaşı sonrasında ne tür bir ulaştırma ve demiryolu sorunuyla karşı karşıya olduğuna ilişkin bir durum saptaması yapılacaktır. Daha sonra Anadolu Demiryolu Hattı'nın işletilme biçimi konusunda doğan kriz, elimizde bulunan CHF Grubu zabıtlarından yararlanılarak² anlatılacak ve kriz süresinde oluşan politika özetlenecektir. Bunu oluşan bu politikanın hangi aşamalardan geçerek nasıl uygulandığı konusundaki saptamalar izleyecektir. Son bölümde de bu politikanın uygulanmasının sonuçlarının genel bir değerlendirilmesi yapılacaktır.

KURTULUŞ SAVAŞI SONRASINDA ELDE KALAN DEMİRYOLUNUN DURUMU VE ULAŞTIRMA SORUNU

Kurtuluş Savaşı'nın örgütlenmesi ve yürütülmesi için demiryollarının denetim altında tutulması ve işletilebilmesi çok kritik bir öneme sahipti. Heyet-i Temsiliye İstanbul'un işgalinden hemen sonra daha Büyük Millet Meclisi açılmadan demiryollarının denetim altına alınması politikasını izlemeye başlamıştı. 20. Kolordu Komutanlığı'nın Şimendüfer

2 Demiryoluna ilişkin bu zabıtlar Sayın Vehbi Sandal'ın bize verdiği evraklar arasında bulunmaktadır.



Eski Haydarpaşa Garı'nı gösteren bir kartpostal

Hututu Askeri Müfettişliği'ne 23.3.1920 tarihli emrinde Anadolu Hattı'nın Haydarpaşa-Arifiye bölümü dışındaki kesimleriyle, Bağlar Hattı'nın askeri makamların gözetimi altında işletileceği bildiriliyordu.³ Bu denetimle yetinilmeyerek 19 Temmuz 1920 tarihli Büyük Millet Meclisi İcra Heyeti kararıyla bu hatlar fiilen işletilmeye başlanılmıştı. Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdür-i Umumiliği Anadolu, Bağdat ve İzmir-Kasaba Hattı'nın işgal altında olmayan kısımlarını işletecekti. Aydın Demiryolu'nun işgal altında olmayan Köşk-Eğridir kısmının işletilmesi ise Nazilli Heyet-i Merkeziyesi emrinde oluşturulan Aydın Hattı Köşk-Eğridir İşletme Müdürlüğü'nce yönetildi.⁴ Daha sonra Büyük Millet Meclisi Nâfia Vekaleti'ne bağlı olarak çalıştırıldı. Savaş sırasında işgalin gelişmesine bağlı olarak işletilen demiryollarının uzunlukları değiş-

3 Ziya Gürel, a.g.e., s.5.

4 Murat Ergün, *Bir Demiryolcunun Kurtuluş Savaşı Hatıraları*, İstanbul Ahenk Matbaası, İstanbul, 1966, s.15.

miş, artmış ve eksilmiştir. Kurtuluş Savaşı'nın kazanılmasıyla da tüm hatlar fiilen BMM İcra Vekilleri Heyeti'nin yönetimine geçmiş oldu.

Savaş sırasında tahrip edilen hatlar, olanaklar içinde onarılmış ve düşük kapasiteyle de olsa demiryollarının işletilmesi sağlanmıştır. Bu konuda sağlanan başarı savaş sırasında askeri gereksinmelerin karşılanması kadar Anadolu ekonomisinin ayakta kalmasını da sağlamıştır. Ama savaş bittiğinde çok harap hatlardan, geçici olarak onarılmış köprülerden ve çok az sayıda çeken ve çekilen araçlardan oluşan bir demiryolları sistemi bulunuyordu.

Lozan Anlaşması'ndan sonra belirlenen Türkiye'nin sınırları içinde geniş hat olarak 124 km., normal hat olarak 3.733 km., dar hat olarak 273 km. demiryolu bulunuyordu. Bu hatların nitelikleri ve bu hatlar için Osmanlı döneminde şirketlere verilmiş km. garantilerinin miktarları Tablo 1'de gösterilmiştir. Bu hatların neler olduğu ve uzunlukları ise Tablo 2'de verilmiştir.

Savaş sonunda Anadolu şirketinden geçen lokomotiflerin sayısı, Dünya Savaşı'nda Almanya'dan getirilen kullanılmış makinelerle birlikte 47'ydi. Cumhuriyet'in ilânına kadar sürede bir yandan hurdaların tamiri, diğer taraftan Haydarpaşa İstasyonu'nun ve oradaki lokomotiflerin de milli idareye geçmesiyle bu sayı 118'e yükselmişti. Bundan başka Osmanlı askeri demiryollarından geçen Almanya'dan getirtilerek bu idarenin malı olarak kullanılmış olan lokomotiflerin sayısı 53'ü buluyordu. Toplamı 171'i aşmayan bu lokomotifler 17 tipteydi ve çoğunun yaşları 20-25'in üstündeydi. Cumhuriyet parkını geliştirmek için yeni lokomotif alımına ancak 1924 yılında girebildi. İlk yıl Almanya'ya ancak 10 lokomotif ısmarlanabilecekti.⁵

Mudanya Mütarekesi'nden hemen sonra BMM İcra Vekilleri Heyeti'nce yabancı şirketlerin demiryolları hatları şirketlere birer birer devredilmeye başlamıştır. Aydın Hattı şirket yöneticilerinin talebi üzerine 1.11.1922'de İngiliz şirketine devredildi.⁶ Bunu belli bir süre son-

5 Cer Müdürü Tefvik, "Cumhuriyet İdaresinde Demiryolculuğumuz", *Demiryolları Mecmuası*, cilt 9, sayı 104-105, 29 Ekim 1933, s.444.

6 Murat Ergun, *a.g.e.*, s.41.

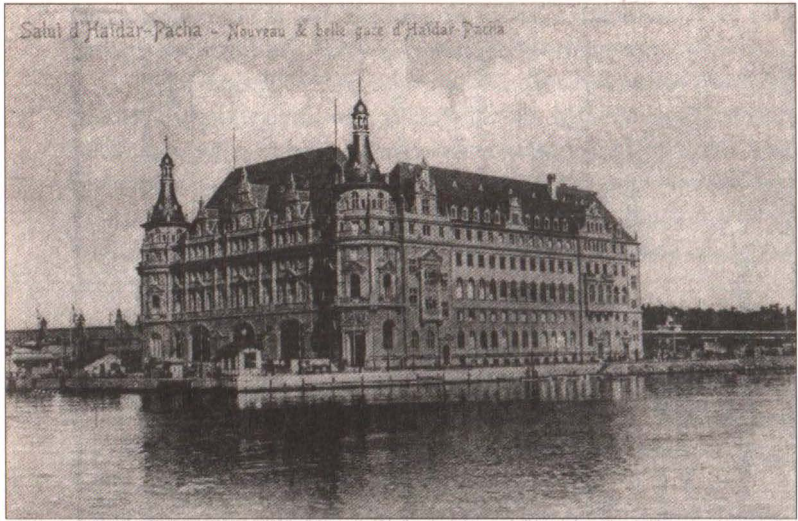
TABLO 1
Türkiye Cumhuriyeti'nin Kuruluşunda Devralınan Hatların Nitelikleri

Hatlar	Hat genişliği (metre)	Rampada max. eğim. mm/m	İstasyon arası max. uzaklık	Yan bekleme hattı uzunluğu	Trende max. vagon sayısı	Min. kurb. yarı çapı	Kilometre garantisi
Anadolu Bağdat							
Haydarpaşa-İzmit	1.435	25	25	350	36	250	10.300 frank
İzmit-Ankara	1.435	15	27	350	36	300	15.000 frank
Eskişehir-Konya	1.435	15	27	350	36	300	13.727 frank ya da 604 lira
Konya-Yenice	1.435	12	31	350	36	300	15.500 frank*
İzmir-Aydın	1.435	25	29	600	36	400	Yok
İzmir-Kasaba ve Uz.**	1.435	30	24	350	36	250	Gelirinin yarısı için 2.310.000 frank
Bursa-Mudanya	1.050	25	17	200	20-30	300	Yok
Gömrü-Kars-Sarıkamış (124 km.)	1.534	25	17	200	20-30	300	Yok
Sarıkamış-Erzurum	0.750	25	17	200	20-30	300	Yok
Mersin-Adana	1.435	25	21	600	60	400	Yok
İstanbul-Edirne ve Kırklareli	1.405	15	16	300	32	300	Yok
Fevzipaşa-Nusaybin	1.435	25	31	600	60	400	Yok

Kaynak: Zubeyir Aket, *Le du Sous-Sol, L'Industrie et les Transport dans L'Economie Nationale de La Turquie*, Librairie Universitaire D'Alsace, Strasbourg, 1936, s.217 ve Alexis Rey, *Statistique des Principaux Résultats de L'Exploitation des Chemins de Fer de L'Empire Ottoman*, Constantinople, 1911.

(*) 15.500 franklık garantinin 11.000 frankı inşaat karşılığı, 4500 frankı işletine harcamaları karşılığıdır.

(**) Bu hattın Alaşehir-Afyonkarahisar kesimi için kilometre garantisi 18.800 frank ya da 830.78 lira.



Eski bir kartpostalda Almanların inşa ettiği “yeni” ve “güzel” Haydarpaşa Garı.

ra İzmir-Kasaba Hattı’nın Fransız şirketine devredilmesi izledi. Lozan’daki müzakerelerde Türk heyeti başkanı demiryollarının eski şirketlerine devredilmesi ilkesinin benimsendiğini ilgili ülkelere yazılan bir mektupla bildirmişti. Bu devirlerle yazılan mektubun gereği yerine getiriliyordu.

Savaşlar sonrasında BMM hükümetinin gündeminin en önemli maddelerinden biri ülkenin imarı ya da geliştirilmesi olmuştur. Hükümetin bu sorunu başlangıçtan belli bir program ve plan içinde yaklaşılmaya çalıştığı görülmektedir. 1923 yılında daha Cumhuriyet ve Ankara başkent olması ilân edilmeden önce hükümet bir “Umur-u Nâfia Programı” hazırlamıştır. Bu çalışma Nâfia Vekaleti’nin Osmanlı döneminden gelen Umur-u Nâfia Programı geleneğinin⁷ bir uzantısı olarak

7 Osmanlı İmparatorluğu’nun son döneminde 1880 yılında Hasan Fehmi Paşa’nın Nâfia Nazırlığı döneminde birinci, 1909 yılında Gabriel Noradunkyan’ın Nâfia Nazırlığı döneminde ikinci bir Umur-u Nâfia Planı hazırlanmıştır. Bu programlar için bkz. Celal Dinçer, “Osmanlı Vezirle-

görülebilir. Bu program da daha öncekiler gibi demiryolu, karayolu, limanlar ve su yapıları gibi temel altyapıları içeren bir kapsama sahiptir.

Bu programda ulaşım olanaklarının geliştirilmesinin “milli itti-hadî” sağlamak için gerekli olduğu ve “maarif-i umumiyenin” yayılmasını gerçekleştireceği üzerinde durulduktan sonra bunun sağlanmasında demiryollarına öncelik veriliyordu. Önerilen programda demiryollarının temelde imtiyaz mukaveleleriyle şirketlere yaptırılması ve işletilmesi esasının benimsendiği görülmektedir. Varolan demiryolu hatlarının halkın yararını da gözönünde tutan anlaşmalarla şirketlere devri ilkesi benimsenmiştir.⁸ İmtiyazı verilmiş, henüz inşa edilmemiş hatların inşasının imtiyaz verilen şirketlerce gerçekleştirilmesi beklenmektedir. Bunlardan en önemlisi Chester imtiyazı olarak bilinen 4.100 km. uzunluğundaki Şarki Anadolu Demiryolları’dır.⁹ Doğu Anadolu’yu limanlara bağlayarak dünya ekonomisine uçmayı öngörmektedir. İkinci Anadolu Hattı’nı işleten şirketçe gerçekleştirilecek Adapazarı-Bolu ve uzantısından oluşan 200 km.’lik hat imtiyazıydı. Üçüncüsü, İzmit-Çanak-kale arasındaki 250 km.’lik, dördüncüsü Edremit-Palamutçuk arasındaki 29 km.’lik dar hattâ ilişkin imtiyazlardı. Üçüncü grupta da tamamiyle yeniden inşa edilerek 13 hattın önerisi yer almaktaydı. Bu hatlar için de “masarifât-ı azîmeye vabeste” bulunduğundan “tanzim edilecek imtiyaz mukavelenâmeleriyle inşa ve işletilmesi” ilkesi benimsenmişti.

Bu programdaki demiryolu hatlarının güzergâhlarının günümüzdeki demiryolu şebekesiyle karşılaştırılması çok ilginçtir. Bu program hazırlandığında Ankara henüz başkent olarak ilân edilmemişti.

rinden Hasan Fehmi Paşa’nın Anadolu’nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Lâyiha”, *Belgeler*, cilt V-VIII, 1968-1971, sayı 9-12, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1971, s.153-233. “Ticaret ve Nâfia Nezareti’nden 1 Kanun-u evvel sene 324 Tarihinde Makam-ı Sami-i Sadaret Penabi’ye Yazılan Tezkerenin Sureti”. Bu belgenin Fransızca kopyası, “Ministre du Commerce et des Travaux Public: Rapport de S.E. le Ministre du Commerce et des Travaux Publics a S.A. le Grand Vezir”, 1 Aralık 1908’te yayınlanmıştır.

8 Bu konuda bkz. İlhan Tekeli-Selim İlkin, “1923 Tarihli Umur-u Nâfia Programı”, *IX. Türk Tarih Kongresi*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1989, s.1649-1660.

9 Bu konuda ayrıntılı bir çalışma için bkz. Selim İlkin, “1922-1923 Yılları Türkiye’sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi”, *Türkiye İş Bankası Uluslararası Atatürk Sempozyumu*, 17-22 Mayıs 1981, İstanbul.

ile Haydarpaşa Liman Dok ve Antrepoları imtiyazına yeniden işlerlik kazandırmak için müzakereye girişmiş ve bir protokol hazırlanmasını sağlamıştır. Bu protokol hükümetçe de uygun görülerek bununla ilgili yasa tasarısı TBMM'ye gönderildikten sonra Anadolu'daki demiryolu sisteminin belkemiği niteliğindeki bu hattın satın alınması (millileştirilmesi) yönünde bir karşı görüş gelişmiş ve bu konuda Muhtar Bey'in istifasına yol açan ve hükümeti de zor durumda bırakan bir bunalım doğmuştur. Bir yandan bu bunalım, öte yandan Ankara'nın başkent olarak ilânı Umur-u Nâfia Programı'ndaki demiryolu politikasının gözden geçirilmesi sonucunu doğurmuştur. Bu nedenle 1924 yılı başında doğan bu bunalımın ve bu bunalım sırasında doğan yeni politika'nın nasıl geliştiğinin yakından tanınması gerekmektedir.

ANADOLU DEMİRYOLU'NUN ŞİRKETE DEVRİ KONUSUNUN YARATTIĞI BUNALIM

Demiryollarının şirketlere iadesinde en sona kalan hat Anadolu Demiryolu olmuştur. 1921 yılında Fransızlarla yapılan Ankara Anlaşması'yla Fransızlara Pozantı-Nusaybin Demiryolu'nu işletme imtiyazının verilmesi İngiltere'yi rahatsız etmişti. İngiltere'ye göre bu anlaşma stratejik önemi çok yüksek olan Bağdat demiryollarının bir kesiminin kimseye sorulmadan Fransa'nın denetimi altına sokulması sonucunu doğurmuştu. Bu nedenle İngilizler hiç olmazsa Bağdat Hattı'nın başlangıcını oluşturan Anadolu Demiryolu'nun başkalarına kaptırılmasını, kendi denetimlerindeki bir şirket elinde kalmasını istiyordu.

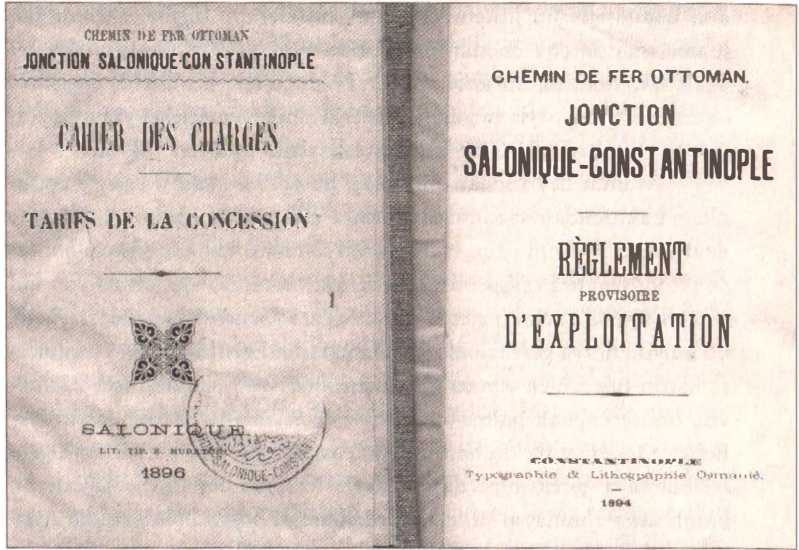
Versay Antlaşması'nda Almanların yurtları dışındaki yatırımlarının tamirat komisyonunun emrine verilmesi esası getirilmişti. Ama müttefikler bunu Türkiye'deki yatırımlar için uygulayamıyordu. Çünkü savaş sırasında Alman şirketleri hisselerini bir İsviçre bankalarına devretmişti. Anadolu Demiryolu'nun Deutchebank'a ilişkin hisselerini Zürih'teki Şark Demiryolları Bankası elinde tutuyordu.¹⁰ İngilizler 15

10 Bu banka Anadolu Demiryolları'nın, Haydarpaşa Limanı'nın, Konya Ovası İrva ve İska Şirketi'nin ve Mersin-Tarsus-Adana demiryollarının kontrolünü elinde tutuyordu. M. Arslan Abisel, *a.g.e.*, s.45.

Mayıs 1923'te bu bankadan bir kısım hisseyi satın aldılar. Daha sonra içinde Schroeder Bankası, Rochild Bankası ve diğer bazı kuruluşların bulunduğu bir İngiliz Sermaye Grubu Şark Demiryolları Bankası'na bir anlaşma önermiştir. Zürih'teki bankanın elinde hisse senetleri vardır ama bu hisselerin değer kaybı dolayısıyla 1922 yılında sermayesinin yarısını kaybetmiştir. Anadolu Demiryolları'nı işletmek bu yolla hisselerinin yeniden değer kazanmasını sağlamak için gerekli yeni sermayeyi bulamamaktadır. Bu İngiliz grubu gerekli olan yeni sermayeyi koyacaktır. İki grubun olanakları yeni kurulacak bir şirkette bir araya getirilecektir. Bu amaçla merkezi İstanbul'da olacak olan Türkiye Milli Demiryollar Şirketi'ni (National Railways of Turkey) kurdular. Bu şirket 21 Eylül 1923'te yedisi İngiliz olmak üzere 14 üyeden oluşan bir idare meclisi seçmiştir. Bu meclisin üyelerinden olan eskiden de Anadolu Demiryolları'nın yöneticiliğini yapmış bulunan Hügnen görüşmelerde bulunmak üzere Ankara'ya gönderilmiştir. 10 Aralık 1923'te Nâfia Vekili Muhtar Bey'le bir anlaşma metni üzerinde anlaşılmıştır. Bu anlaşma hükümet tarafından uygun bulunmuş, gerekli yasanın çıkarılması için TBMM'ye gönderilmiştir. Yasalaşma süreci içinde bu anlaşma tasarısı Nâfia Encümeni'nde uygun görülmesine karşın, Muvazene-i Maliye Encümeni'nde bu tasarıya kuvvetle karşı çıkılmış ve stratejik önemi yüksek olan bu hattın satın alınması gerektiği sonucuna varılmıştır. Kurtuluş Savaşı sonrasında genel havası içinde böyle bir hattın İngiliz sermayesi eline geçmesi olasılığı kızgınlık yaratmıştır.¹¹ Bu görüşün basından da destek bulması üzerine bu yasa tasarısının CHF'nin Meclis Grubu'ndaki müzakereleri bir hükümet bunalımına dönüşme eğilimi göstermiştir.

1 Ocak 1924'te Meclis Grubu'ndaki ilk müzakerede Nâfia Vekili Muhtar Bey, diğer hatların şirketlere devredildiğini ve onlar tarafından işletilmekte olduğunu ama Anadolu Hattı'nın uzun süre elde kaldığını ve savaş sırasında çok tahrip edilmiş olduğu için diğer hatlardan daha kapsamlı bir anlaşma yapılması gerektirdiğini, şirkete hatla-

11 M. Aslan Abisel, *a.g.e.*, s.43-44.



1896 tarihli Selânik-İstanbul tren tarifi ve taşıma kuralları.

rın teslim edilmesi karşılığında yapacağı tamirat ve işletme hakkında bazı yükümlülükler yüklendiğini, dolayısıyla bu kapsamlı anlaşmanın TBMM'den geçirilmesi gerektiğini söylemiştir.

Muhtar Bey Muvazene-i Maliye Encümeni'yle kendi yaptığı anlaşma arasındaki görüş ayrılığının bu hattâ şirkete mi devredelim yoksa satın mı alalım sorusundan kaynaklandığı belirttikten sonra, 5500-6000 km. normal hat bunun bir buçuk misli de dar hat yapmak gerektiğini, bunun için de bir milyar altın lira gerektiği üzerinde durmuştur. Muhtar Bey'e göre bu kadar büyük yatırımı kendi paramızla gerçekleştirmek olanağı yoktur. Yabancı sermaye bulmamız gerekmektedir. Bu ise kolay değildir. Chester imtiyazı gerekli parayı bulamamıştır. Yeni sermaye bulmak gerekmektedir. Böyle bir durumda varolan bir şirketi satın almanın yararı yoktur. Eğer para sağlayabiliyorsak bunu yeni hatlar yapmak için kullanmamız genel yarar açısından daha doğru-

dur. Bugün için bu şirketin çoğunluk hisselerinin İngilizler elinde bulunmasının da çok önemli bir sakıncası yoktur. Söz konusu olan bir Türk şirkettir. Bu bir anonim şirket olduğu için hisseleri el değiştirebilecektir. Dolayısıyla bugün İngilizlerin elinde olan şirket yarın başkalarının eline geçebilecektir. Zaten sermayenin milliyeti yoktur.

Muhtar Bey yapılan anlaşmayı bu şekilde genel demiryolu politikası bakımından savunması yanı sıra anlaşmayı ayrıntıları üzerinde de durarak savunmuştur. Hattın satın alınması halinde şirkete her sene iki milyon lira taksit ödenecektir. Hattın tamiri için on milyon lira gerekmektedir. Gerekli alet ve hareketli araçların satın alınması için de on milyon liraya gereksinme duyulmaktadır. Eğer hat şirkete verilmezse hattın öngörülen standarda ulaştırılması ve işletilmesi için 22 milyon liralık kaynak bulmak gerekecektir. Ayrıca bu durumda Arifiye-Bolu ve temdine ilişkin hattın yapılması için de yeni bir sermaye grubu bulmaya gereksinme duyulacaktır. Muhtar Bey bu nedenlerle bu hattın satın alınmayıp şirkete devredilmesini doğru bulmaktadır. Ayrıca Anadolu Hattı'nın uyguladığı yolcu ve yük taşıma tarifesinin Aydın ile İzmir ve Kasaba hatlarının tarifelerine göre çok daha elven olduğuna dikkati çekmektedir.¹²

Muhtar Bey'in görüşüne karşı olan Muvazene-i Maliye Encümeni'nin görüşü şöyle özetlenebilir. Encümen, demiryolu sisteminin belkemiğini teşkil eden bu hattın, İngilizlerle Musul meselesinin henüz çözülmediği bir dönemde, İngiliz sermayesinin denetimine bırakılamayacağı saptamasından yola çıkmaktadır. Encümene göre böyle bir siyasal neden dolayısıyla bu an hat mutlaka satın alınmalıdır. O zaman soru bu hattın ne zaman alınmasının uygun olacağı sorusuna dönüşmektedir. Bu halde de eğer hat şimdi alınmayıp şirkete devredildikten sonra alınırsa satın alınması çok pahalı olacaktır. Her zaman Türkiye'nin hattı satın alma hakkı bulunmaktadır. Ama satın alma fiyatı hattın son beş yıllık ortalama gayrisafi gelirinin yarısı olarak belirlenecektir. Özellikle Ankara'nın başkent olarak ilânından sonra bu hattın

geliri ve gelecekteki satın alma maliyeti hızla yükselecek ve hat satın alınamaz hale gelecektir.¹³ Hat hemen satın alınırsa yılda 1 milyon liralık taksitle alınabilecektir. Oysa on yıl içinde hattın km. gelirinin 6000 TL'ye çıkması beklenmektedir. O halde yılda 3 milyon liralık taksitler ödemek gerekecektir. Bu taksitler yüzde 8 faiz haddiyle kapitalize edilerek hemen satın alınırsa hattın değeri 12.5 milyon TL bulunmaktadır. Hat gelirinin 6000 liraya yükseldiğinde satın alınma değeri 37.5 milyon TL'ye yükselecektir.

Encümende hattın satın alınmasının ve daha sonra hattın tamir edilerek işletilmesinin devlet bütçesine yük olmadan gerçekleştirilebileceği yönünde hesaplamalar yapılmıştır. Muhtar Bey'in kabul ettiği anlaşmada olduğu üzere geçen süreye ilişkin olarak şirketle devletin karşılıklı alacakları birbirine mahsup edilecektir. Hat senede altı milyon lira getirebilecektir. Etkili bir işletmeyle bu yılda iki milyonu aşkın bir safi gelir demektir. Hattın satın alınması için ne tür hesap yapılırsa yapılsın ödenecek yıllık taksit miktarı bir milyon lirayı aşmayacaktır. Bu hesaba göre hattın tamirâtı 3.5 milyona gerçekleştirilebilecektir. Bu gelirle 3 yıl zarfında tamirâtı finanse etmek olanaklı görülmektedir. Bu durumda sadece demiryolundaki hareketli makine ve gerekli aletlerin satın alınması için 6 milyon liranın nereden bulunacağı sorusu ortada kalmaktadır. Bazı yorumlar altında bunun 3 milyon lirasının Düyun-u Umumiye'den ödenebileceği kabul edilmektedir. Bu halde satın almanın bütçeye yükü 3 milyon liraya düşmektedir. Böyle bir noktaya gelince Saraçoğlu Şükrü Bey, "Üç milyon lira için mi bu hattı kumpanyaya teslim edeceğiz? Eğer üç milyon lira için hattı kumpanyaya teslim edecek olursak, bu, büyük harikalar yaratan genç Türk devleti için ayıp değilse bile bir küçüklük olmaz mı?" diye sormaktadır.¹⁴ Başka bazı hesaplarda bu üç milyon rakamı daha da küçük gösterilmiştir.

CHF Meclis Grubu'nda bu iki görüş üzerindeki tartışmalar çok hararetli geçmiştir. Bu görüşmeler sonucunda hazırlanan anlaşmanın kabul edilmemesi ve Anadolu Hattı'nın satın alınması eğilimi ağır basmış-

13 Halk Fırkası Zabıt Ceridesi, 8 Kânun-ı Sani 1340 Salı.

14 Halk Fırkası Zabıt Ceridesi, 10 Kânun-ı Sani 1340 Perşembe.



Fethi Bey (Okyar)

tır. Bunun üzerine yalnız Nâfia Vekili değil, aynı zamanda hükümet de zor durumda kalmıştır. Bu bunalım hükümetin istifasına gitmeden Nâfia Vekili'nin istifasıyla atlatılmaya çalışılmıştır. 15 Ocak 1924'te bu konuda yapılan dördüncü fırka meclis grubu toplantısında Rauf Bey doğrudan İsmet Paşa'yı muhatap alan konuşmalarıyla sorumluluğu kabineye de yaymak istemişse de bir sonuç alamamıştır.¹⁵ Bu konu hakkında yapılan dört grup toplantısı Anadolu Hattı'nın satın alınmasını bir hükümet meselesi olmaktan çıkararak fırka meselesi haline sokmuştur. 15 Ocak 1924'teki görüşmelerde Anadolu Hattı konu-

sunda şirketle görüşmeleri başlatmış olan hükümetin başı olan Ali Fethi Bey de hattın satın alınması lehinde konuşmuştur. Fethi Bey'e göre

“... mesele basittir. Beşler komisyonunun erkânı hakikatten uzak, Muhtar Bey'in erkânı fevkalâde mübalağalı, Nâfia Encümeni'nin erkânı mutavassıttır diyorlar. Herhalde efendiler, gayet basit ve akıllı selim ile hallolunacak bir mesele vardır, o da hattı mübayaa için elimize gayet müsait bir fırsat geçmiştir. Bugün bu hattı mübayaa etmek için hiçbir encümen bu hususta ihtilafta değildir, mübayaa etmek zamanı bugündür diyorlar... Behemal efendiler, biz hattı onlardan daha iyi ve daha muktesidare işleteceğiz. Veleve ki zarar edelim. Bugün İstanbul'da Amerikan unu için yirmi milyon liramız gidiyor.. Fedakârlık edelim, zarar edelim. İstanbul piyasasından Amerikan ununu kovalım... Hat böyle ecnebi elinde kaldıkça ve bu hattın tarifesi, ziraatimiz, ticaretimiz için bu kadar muzır oldukça... servet-i umumiyeğimiz tenakusa uğrayacaktır.”¹⁶

15 Ocak 1924 toplantısında, meclis grubunun bu konuda karar verebilmesi için, değişik komisyonların ve Nâfia Vekaleti'nin hesapla-

15 *Halk Fırkası Zabıt Ceridesi*, 15 Kânun-ı Sani 1340 Salı.

16 *Halk Fırkası Zabıt Ceridesi*, 15 Kânun-ı Sani 1340 Salı.

rının birarada değerlendirilmesiyle, daha gerçekçi bir hesabın gruba getirilmesini kararlaştırmıştır. Bu toplantı sonrasında Süleyman Sırrı Bey, Nâfia Vekilliği'ne getirilmiştir. Bir heyet-i tetkikiye kurularak ayrıntılı hesaplara girerek bütçeye konulabilecek en az bir milyon, en çok iki milyonluk bir tahsisatla Anadolu Hattı'nın satın alınabileceği sonucuna varmıştır.

28 Ocak 1924'te CHF Meclis Grubu Toplantısı açıldığında Başvekil İsmet Paşa hattın satın alınması için gerçekçi hesabın sınırları hakkında bilgi vermiştir. Bütçeye Ankara Demiryolu'nun inşası için konulan on milyon liralık tahsisatın 13 milyon lırya yükseltilmesi halinde Anadolu Hattı'nın satın alımına girilebileceğini ve bunun sağlanması için bütçenin diğer fasıllarında ne tür değişiklikler yapılması gerektiğini anlatmış ve 1924 yılı bütçesinin müzakeresine geçilmesini istemiştir. Böylece Anadolu Hattı konusunda doğan bunalım bu konuda ayrı bir oylamaya gitmeden aşılmıştır.

İsmet Paşa bütçenin müzakeresi sırasında bu bunalım dolayısıyla demiryolu politikasının nasıl bir yeniden tanımlanmadan geçtiğini şöyle anlatıyordu:

"Efendiler, bizim şimendüfer siyasetimiz vardır. Her türlü nazariyat ve hayalattan azade olarak ameli bir surette vardır. Bunu iki kelime ile ifade edeyim. Bir an evvel memlekette bir karış fazla demiryolu yapmak ne vasıta ile, kimin tarafından olursa olsun... şirketler mi yapacak, ben mi yapacağım, o mu işletecek velhasıl kim yapacaksa yapsın...

Türkiye bütün hudutlarından istilaya uğramıştır. Şimendüferlerimizin başı ve nihyeti kalmamıştır. Memleketimizin dörtte üçü vasıtasız ve şimendüfersiz kaldı. Efendiler, dahili mücadelatta, harici muhaberatta iki başı, nihyeti belli olmayan güdük şimendüfer bizim dahili ve harici istiklalimizi temin etmeğe vasıta-i asliye olmuştur. Felâketli... günlerin hatıratından ati ihtarâtı için ders almak lazımdır. Ve o dersi almışızdır. O kanaatte vardığım nokta şudur ki... Bir karış fazla şimendüferimizin yapılmasında bir gün tereddüt etmemeliyiz. Şirketler gelsinler, onlara her türlü teslihatı gösterelim, istedikleri kadar hatları yapsınlar. Ya gelmezlerse? Ya onlarla müzakeratımız ile nihaye bir neticeye varmazsa, bekleyecek miyim? Hayır, bekle-

meyeceğim. Kendi vesaitim ne kadar olursa -karınca kararınca-... yapacağım. Bu keramet kabilinden nimet gelecek diye kapının önünde oturup hariçten imdat uman adamın bir sahib-i merhame-te tesadüf edip etmeyeceği meşkuktur. Onun için mütemadiyen yürümekte devam ile mutlaka hedefe varacaktır..

Ankara-Sivas Hattı gibi bütün ihtiyacat içinden alınmış bir hat üzerinde münakaşa etmeği zaid görürüm. Fakat müsaraaten sizi temin ederim ki Sivas Hattı'nu yapmakta ne şarkta ne garpte herhangi bir siyaset-i harbiyeyi bir maksad-ı askeri ve siyasiyi istihdaf etmedim. Böyle bir maksadımız yok. Biz kuvvetlerimizi dahili inkişafımız için sarf edeceğiz. Sırf memleketin şarkını garbına, bütün ihtiyacatı yekdiğerine rapt etmek için her şeye hayatta müessir, amil olduğu için Sivas Hattı'nu intihap ettik. Asla bir maksad-ı askeri ve siyasi mülahazasını derpiş etmedik, hatiplerin bu esas üzerine söyledikleri sözlerin, askeri ve siyasi mülahazata binaen söyledikleri sözlerin hiçbirine iştirak etmiyorum.

Muhterem arkadaşlar, Anadolu Hattı'nın mübayaa meselesinde subuletle muvafakat edemediğimin sebebi de benim şimendüfer siyasetimdendir. Düşündüm ki Anadolu Hattı'nın mübayaası meselesi memlekette yeniden şimendüfer yapmak, fazla şimendüferlere malik olmak esasıyla tearuz edecek midir? Bunun için çok düşündüm, bütün bu hutut-ı esasiye içinde bilcümle fevaid-i munzamadan şu meselede, bu meselede her faideden hissemend olmayı elbette isterim. Bir de bu hattı ihtiyar etmem, bizi mali nokta-i nazardan, şimendüfer inşası noktai nazarından takip ettiğim prensipten büsbütün uzaklaştırmayacak ve her iki prensibi telif etmek imkânı bulunduğu kanaatine vardığımdandır. Yoksa, bir taraftan bütün hatları millileştirmek istiyorsunuz, binaenaleyh bütün hatları siz mi yapacaksınız? Bundan bu neticeyi çıkarmak doğru değildir... bizim için esas olan şey, şirket gelsin, devlet yapsın, behemahal mütemadiyen şimendüfer yapılsın."¹⁷

CUMHURİYET'İN İLK YILLARINDA OLUŞAN DEMİRYOLU POLİTİKASININ NASIL UYGULANDIĞI ÜZERİNE

Cumhuriyet'in kuruluşundan çok kısa bir süre sonra Anadolu Demiryolu'nun satın alınması konusunda çıkan bunalım Cumhuriyet'in demiryolu politikasının İsmet Paşa'nın sözleriyle bir açıklık kazanmasını

sağlamıştır. Ama içinde yaşanan dünyanın değişen koşulları uygulamanın bu politika doğrultusunda gelişmesine olanak vermemiştir. Uygulama içinde koşulların zorlamasıyla pratik bu politikanın sürekli olarak yeniden tanımlanmasını gerektirmiştir. Bu yeniden tanımlanmayı daha iyi kavrayabilmek için Cumhuriyet'in demiryolu programına ilişkin uygulamaların nasıl geliştiğini görelim. Cumhuriyet'in demiryolu uygulamalarının gelişimini; a) Yeni demiryolu hatlarının yapımı, b) Şirket hatlarının satın alınması, c) İşletmenin örgütlenmesi başlıkları altında inceleyelim.

Yeni Demiryolu Hatlarının Yapımı

Cumhuriyet'in yeni hatlarının işletmeye açılış yıllarına göre gelişimi Tablo 2'de verilmiştir. Bu tabloda demiryolu hatlarının 1924-1948 yılları arasındaki gelişimi verilmektedir. Tabloda verilen zaman serisinin 1948 yılında kesilmesinin nedeni bu yılda karayolları teşkilâtının kurularak artık karayolu ağırlıklı bir ulaşım politikasının uygulanmaya başlaması dolayısıyladır.¹⁸

Demiryolu yapımında üç farklı dönem gözlenmektedir. Birinci dönem 1922-1927 yılları arasını kapsamaktadır. Sınırlı yerel olanaklar ile demiryolu yapımı dönemi olarak görülebilir. İkinci dönem demiryollarının yapımının finansman sağlamayı da içeren bir biçimde yabancı müteahhitlere ihale edildiği 1927-1933 yılları arasındaki dönemdir. Üçüncü dönem ise demiryolu yapımı için iç borçlanmaya gildiğinden finansman sağlama koşulunu içermeyen ve tamamen yerli müteahhitlerin kazandığı ihaleler dönemidir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin demiryolu programının uygulanması yalnız ulaşım sistemini geliştirmemiş, Türkiye'de büyük yerli müteahhidin doğuşunu da sağlamıştır.¹⁹ Taşeron düzeyinde ilk Türk müteahhidi Birinci Dünya Savaşı öncesinde Samsun-Sivas Hattı'nın yapımın-

18 *Bayındırlık Dergisi*, 1946, s.17.

19 İlhan Tekeli, Selim İlkin, "Türkiye'de Büyük İnşaat Müteahhitlerinin Doğuşunda Cumhuriyet'in Bayındırlık ve Demiryolu Programlarının Bitkisi", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, cilt 20, sayı 1-2, 1993, s.207-228.

TABLO 2
Türkiye Cumhuriyeti'nin Satın Aldığı ve Yaptırdığı Hatların Gelişimi

Hattın Adı	Hat uzunluğu Km.	Devletin yaptığı hatlar: İşletmeye başlama tarihi	Devletçe satın alınan hatlar işletme tarihi	Açıklamalar
Anadolu Hattı	1.032		23.3.1920'de 20. Kolordu emriyle el kondu	31 Aralık 1928 tarih 1375 sayılı yasayla devletçe satın alındı. 1872-1873'te inşa edildi. 1890-1892'de inşa edildi. 1892-1896'da inşa edildi. 1899'da inşa edildi. 1894
Haydarpaşa-İzmit	91			
İzmit-Ankara	487			
Eskişehir-Konya	425			
Arifiye-Adapazarı	9			
Alayunt-Kütahya	10			
Bağdat Hattı	346		23.3.1920 devletçe el kondu	1904-1912'de inşa edildi.
Adana-Fevzipaşa	140		27.4.1933	1904'te inşa edildi.
Ankara-Yahşihan	86	17.4.1925		1914 yılında Osmanlı Harbiye Nezareti'nce inşasına başlandı. Müteahhit Şevki Niyazi Dağdelençe tamamlandı.
Yahşihan-Yerköy	115	20.11.1925		
Samsun-Kavak	48	23.4.1926		Bu hattın inşasına 1913 yılında Régie Generale Şirketi'nce başlanmış, savaş nedeniyle durmuştur.**** Müteahhit Nuri Demirağ. Müt. Emin Sazak (Cumhuriyet İnşaat A.Ş.) Ruslarca inşa edilerek 1913'te işletmeye açıldı.
Yerköy-Kayseri	100	29.4.1927		
Sarıkamış-Arpaçayı	124		1.6.1927 DDY Umum Md. kurulması dolayısıyla	
Erzurum-Sarıkamış	232		1.6.1927	1916'da Ruslarca inşa edildi.
Kavak-Havza***	38	9.9.1927		Nuri Demirağ'ca inşa edildi.

TABLO 2 (devam)

Hatın Adı	Hat uzunluğu Km.	Devletin yaptığı hatlar: İşletmeye başlama tarihi	Devletçe satın alınan hatlar işletme tarihi	Açıklamalar
Havza-Amasya***	47	21.11.1927		Nuri Demirağ'ca inşa edildi.
Amasya-Zile***	83	23.8.1928		Nuri Demirağ'ca inşa edildi.
Kütahya-Tavşanlı	51	2.9.1928		Julius Berger Konsorsiyumu'nca inşa edildi.
Mersin-Adana	68		31.12.1928	1882'de inşa edildi. 1375 no.lu yasayla 31.12.1928'de satın alındı.
Samsun-Gümrük	3	1929		
Fevzipaşa-Gölbaşı	143	9.9.1929		İsveç-Danimarka Grubu inşa etti.++
Kayseri-Şarkışla***	130	1.2.1930		Müteahhit Emin Sazak
Tavşanlı-Değirmisaz	40	11.3.1930		Julius Berger Kons.'ca inşa edildi.
Filyos-Balıksık	71	1.7.1930		İsveç-Danimarka Grubu inşaa etti.++
Şarkışla-Sivas***	91	30.8.1930		Müteahhit Emin Sazak
Zile-Kunduz	61	11.9.1930		Nuri Demirağ'ca inşa edildi.
Değirmisaz-Balıkesir	162	21.2.1931		Julius Berger Kons.'ca inşa edildi.
Gölbaşı-Malatya	110	15.3.1931		İsveç-Danimarka Grubu inşa etti.++
Mudanya-Bursa	41		1.6.1931	1892'de inşa edildi.
İrmak-Çankırı	104	23.9.1931		İsveç-Danimarka Grubu inşa etti.++
Malatya-Fırat	30	1.2.1932		İsveç-Danimarka Grubu inşa etti.++
Kunduz Yıldız	96	31.8.1932		Nuri Demirağ'ca inşa edildi.
Ulukışla-Niğde	60	30.11.1932		Julius Berger Kons.'ca inşa edildi.+
Samsun-Çarşamba	36		15.4.1933	1926 yılında inşaatı bitirilmiş* ve Samsun Sahil Demiryolları TAŞ'ca işletilmeye başlamıştır.
Niğde-Boğazköprü	110	2.5.1933		Julius Berger Kons.'ca inşa edildi.+
Fırat-Yolcatı	63	1.4.1934		İsveç-Danimarka Grubu inşa etti.++

TABLO 2 (devam)

Hatın Adı	Hat uzunluğu Km.	Devletin yaptığı hatlar: İşletmeye başlama tarihi	Devletçe satın alınan hatlar işletme tarihi	Açıklamalar
İzmir-Kasaba Temdidi	703		20.5.1934	1864-1917 inşa edildi.
Balıkesir-Eskipazar	65	1.6.1934		İsveç-Danimarka Grubu inşa etti.++
Yolçatı-Elazığ	24	11.8.1934		İsveç-Danimarka Grubu inşa etti.++
Aydın Hattı	613		1.6.1935	1860-1912'de inşa edildi.
Yolçatı-Erganımaden	75	30.8.1935		İsveç-Danimarka Grubu inşa etti.++
Çankırı-Çerkeş	104	1.10.1935		İsveç-Danimarka Grubu inşa etti.++
Ergani-Diyarbakır	84	23.11.1935		İsveç-Danimarka Grubu inşa etti.++
Sivas-Tecer	43	19.12.1935		4.9.1933'te Sivas-Erzurum Hattı inşaatı başladı. Simeryol Türk İnşaat Şirketi'nce inşa edildi.
Afyon-Karakuyu	113	26.3.1936		Nuri Demirağ'ca inşa edildi.
Bozanönü-Isparta	13	26.3.1936		Nuri Demirağ'ca inşa edildi.
Malatya-Yazihan	33	15.6.1936		Simeryol Türk İnşaat Şirketi'nce inşa edildi.
Baladız-Burdur	24	1.10.1936		Nuri Demirağ'ca inşa edildi.
Yazihan Hekimhan	38	1.11.1936		Simeryol Türk İnşaat Şirketi'nce inşa edildi.
Tecer-Çetinkaya	69	1.11.1936		Simeryol Türk İnşaat Şirketi'nce inşa edildi.
Çatalağzı-Filyos	15	19.11.1936		Simeryol Türk İnşaat Şirketi'nce inşa edildi.
Avrupa Hattı (Şark Demiryolları)	337		1.1.1937	1871-1917'de inşa edildi. 20 yılda ödenecek 6 milyon TL'ye satın alma mukavelesi 25.12.1936.
Toprakkale-Payas	40		1.7.1937	1913'te inşa edildi. 27.12.1932 tarihli Fransa ile yapılan protokol uyarınca devredildi.
Fevzipaşa- Meydanıekber	35		1.9.1937	1913'te inşa edildi. 27.12.1932 tarihli Fransa ile protokol uyarınca devredildi.

TABLO 2 (devam)

Hatın Adı	Hat uzunluğu Km.	Devletin yaptığı hatlar: İşletmeye başlama tarihi	Devletçe satın alınan hatlar işletme tarihi	Açıklamalar
Çetinkaya-Hekimhan	70	16.8.1937		Sivas-Malatya İltisak Hattı. Simeryol Türk İnşaat Şirketi'nce inşa edildi.
Çatalağzı-Zonguldak	10	2.10.1937		Ata, Emin, Avni, Abdurrahman Naci.
Çetinkaya-Divrik	65	20.11.1937		Simeryol Türk İnşaat Şirketi'nce inşa edildi.
Divrik-İlaç	54	17.8.1938		Simeryol Türk İnşaat Şirketi'nce inşa edildi.
İliç-Kemah	54	1.10.1938		Simeryol Türk İnşaat Şirketi'nce inşa edildi.
Çatalağzı-Zonguldak	10	1938		Ata, Emin, Avni, Abdurrahman Naci.
Kemah-Erzincan	48	23.12.1938		Simeryol Türk İnşaat Şirketi'nce inşa edildi.
Payas-İskenderun	19		12.8.1939	1913'te inşa edildi. Hatay'ın ilhakıyla devr oldu.
Erzincan-Aşkale	159	22.9.1939		Simeryol Türk İnşaat Şirketi'nce inşa edildi.
Aşkale-Erzurum	56	20.10.1939		Simeryol Türk İnşaat Şirketi'nce inşa edildi.
Selçuk-Çamlık Varyantı	2.6	20.6.1940		Aral İnş Şirketi. Ağır lokomotiflerin işlemesi ve max. eğimi azaltmak için.
Diyarbakır-Bismil	47	1.9.1940		
Hadımköy-Akpınar	5	23.9.1940		
Akpınar-Kurukavak	6	21.8.1941		
İlaç-Palamutluk	28		20.10.1941	1.9.1924 işlemeye açıldı. Balya kurşun madenleri için.
Bismil-Sinan	28	1.1.1942		
Zonguldak-Kozlu	5	2.5.1943		30.7.1940'ta Emlâk Bank Yapı İşletme Şirketi'ne ihale edildi.
Sinan-Batman	15	1.7.1943		
Batman-Beşiri	33	15.5.1944		

TABLO 2 (devam)

Hattın Adı	Hat uzunluğu Km.	Devletin yaptığı hatlar: İşletmeye başlama tarihi	Devletçe satın alınan hatlar işletme tarihi	Açıklamalar
Tunçbilek-Şb. Hattı	15	1.6.1944		
Beşiri-Garzan	23	14.8.1944		
Malatya Şehir Şb. Hat.	2	29.10.1944		
Garzan-Kurtulan	13	29.10.1944		
Elazığ-Palu	70	1.7.1946		4.11.1940 Haymil Şirketi'ne ihale
Palu-Genç	62	16.12.1947		**
Cenup Demiryolları			1.1.1948	1912-1922'de inşa edildi.
Fevzipaşa-Nusaybin ile	381		İmtiyaz süresi bitti.	
Derbesiye-Mardin	24			
Köprübaşı-Maraş	28	7.11.1948		

(*) 75 cm. genişliğindeki bu hattın imtiyazı 6 Kasım 1925 tarihinde Nemlizade ve mahdumlarının kuracakları bir şirkete verilmiştir. 150 km.'lik imtiyazın sadece 36 km. kısmı inşa edilmiştir.

(**) 4 Kısım inşaatı 9.8.1941'de Yol Yapı Ltd. + Arif Dinar + Arif ve Haydar Koll. Şirketi'ne, 5 Kısım inşaatı 14.8.1941 Hasan Arif Dağlar'a (bir kayda göre H. Fehmi), 6 Kısım inşaatı 14.9.1941'de Fomsim'e ihale edildi. Palu sonrasındaki 7 Kısım Cim Cema'e ihale edildi.18

(***) Bu hattın yapımı başlangıçta bir Belçika Konsorsiyumu olan SIT'e verilmişse de bu grubun yeterli sermayesi olmadığı için mukavele feshedilmiştir.

(****) Bu hattın yapımı için 1924 yılında yapımına karar verilen yolun ilk 7 km.'sinin ihalesini Nuri Demirağ almıştır.

(+) Ulukışla-Boğazköprü Hattı'nın Julius Berger'e ihale edilen kesimi dışındaki kesimleri Amerikan Fox Şirketi'ne verilmiştir.

(++) İsveç-Danimarka Grubu İnşaatı parçalara ayırarak Türk müteahhitlere yaptırmıştır. Bunların önemli bir bölümü Nuri Demirağ'ca yapılmıştır.

da ortaya çıkmıştır. Bu cesareti ilk gösteren muallim mühendis Ali Haydar ile ortağı Doktor Haydar Bey olmuştur. Savaş koşullarında bu hattın Régie Generale Şirketi'nce inşası durdurulunca daha ileri bir gelişme ortaya çıkmamıştır.

Ama Dünya Savaşı sırasında Ankara-Erzurum Demiryolu'nun yapımı için 14 inşaat taburu teşkil edilerek askeri bir örgütlenme içinde inşaata başlamıştır. Bu çalışma tamamlanmış olmasa da savaş sonunda Kırıkkale'ye kadar yayılmıştır. Daha 1920'de B.M. Meclisi'nin ilk hükümeti bu hattın Ankara-Yahşihan arasında tamamlanacağını söylüyordu. Bu iki yarım kalmış hattın tamamlanması 1924 yılında 449 sayılı yasanın çıkmasından sonra oldu. Bu yasa Samsun-Sivas ve Ankara-Musaköy Demiryolları'nın inşası için hükümete 65 milyon TL sarf yetkisi veriyordu. Bu yasa uyarınca Samsun-Kavak arasındaki hattın ilk kısım ihalesini Nuri Demirağ kazandı. Ankara-Yahşihan Hattı'nın tamamlanmasında ise Mühendis Tevfik ve Süreyya Sami beyler ile aynı güzergâh üstündeki bir dekovil hattı yapımında Şevki Niyazi beyler ilk çalışan müteahhitler olmuştur.²⁰ 17 Nisan 1925'te tren Yahşihan'a işlemeye başlamıştır. Böylece Türk müteahhitler demiryolu inşasında etkili olma yoluna girdiler.

Gerek 1923 tarihli Umur-u Nâfia programlarında, gerek 1924 yılı başında Anadolu Hattı bunalımı dolayısıyla netleşen demiryolu politikasında öngörülen hatlarının şirketlere yaptırılması ilkesinin ilk uygulamalarından biri Samsun-Çarşamba Hattı'nın bir yerli sermayeye imtiyaz olarak verilmesi olmuştur. 21.9.1924'te Çarşamba Dar Hattı'nın inşaatına başlanması dolayısıyla yaptığı konuşmada Mustafa Kemal, "Vatandaşlarımızın milli sermaye ile bir demiryolu inşa etmek imtiyazını almaları izaha muhtaç nedenler dolayısıyla fevkalâde mühimdir. Böyle milli teşebbüslerin hükümeti cumhuriyetimiz ve Riyaset tarafından ne kadar büyük memnuniyet ve nefaretle karşılandığı suhuletle tahmin edilir,"²¹ diyordu. 75 cm. genişliğindeki bu hattın imtiyazı

20 İ. Çavlı, "Sivas-Erzurum Demiryolu İnşaatı", *Bayındırlık İşleri Dergisi*, yıl 5, sayı 6, Kasım 1938, s.56-57.

21 M. Aslan Abisel, *a.g.e.*, s.72.

Nemlizade ve mahdumlarının kuracakları bir şirkete verilmiştir. 150 km.'lik imtiyazın sadece 36 km. kısmı inşa edilebilmiştir.

1923 Umur-u Nâfia Programı'nda daha önce imtiyazı bir şirkete verilmiş bulunan hatlar arasında bulunan Balya kurşun madenlerinin taşınmasını sağlayacak dar bir hat şirketçe yapılarak 1 Eylül 1924'te işletmeye açıldı.

Demiryolu yapım programının uygulanması istenilen hızla gitmiyordu. Türk sermayesi Samsun-Çarşamba örneği dışında imtiyaz olarak demiryolu yapımını finanse edecek düzeyde gelişmemişti. Devletin bütçesinden ayrılabilirdiği sınırlı kaynakla istenilen miktarda demiryolu yapımı gerçekleştirilemiyordu. Türkiye'nin demiryolu politikasını uygulamaya geçirebilmesi için yeni kaynaklar bulması gerekiyordu. Bunun için ilk adımda başvurulacak yol yeni demiryolu hatlarının yabancı şirketlere finansman bulma koşulunu da içeren bir şekilde ihale edilmesi oldu.

Bu yola 1927 yılından itibaren başvurulmuştur. 18 Aralık 1926'da bir Belçika şirketi olan S.I.T.'e, Samsun-Sivas ve Ankara-Sivas hatlarının tamamlanması işi ihale edilmiştir. O zamana kadar yapımı bütçeye konulan yıllık tahsilatlarla yürütülen bu hattın yapımı için kaynağı S.I.T. sağlayacağı için, inşaatın hızlanması bekleniyordu. İşin bedelinin yüzde 50'sinin peşin, geri kalan kısmının değişik vadeli yüzde 7 faizli bonolarla ödenmesi planlanmıştı. Bu şirket başlangıçta her iki hattâ da işe başlar göründüyse de kaynak sağlayamadığı anlaşıldığından mukavelesi feshedilmiştir. Bundan sonra bu hatlar kısım kısım aynı finansman koşullarıyla Türk müteahhitlere yaptırılmıştır.²²

7 Şubat 1927'de bir İsveç-Danimarka²³ grubuna toplamı 805 km. olan Irmak-Filyos ve Fevzipaşa-Diyarbakır hatları ihale edilmiştir. Bu iki hat 55 milyon dolara ihale edilmiştir. Yapılan anlaşmada bu miktarın şirketçe kredi olarak sağlanacağı, bu kredinin 16 milyonluk kısmı sekiz senede ve geri kalan 39 milyonluk kısmı on senede ödene-

22 T.C. Nâfia Vekaleti, *On Sene de Türkiye Nâfiyası*, İstanbul, 1933, s.27.

23 Bu grup içinde Nydqvist & Holm. A.B., J. Saabye & O. Lerche, Kapman, Kireulff & Saxild A/S yer almıştır. Hattın hareketli malzemeleri Nohap Şirketi'nce karşılanmıştır.



1928'de açılan Samsun-Sivas Demiryolu hattı için Fransızca hazırlanan bir albümün kapağı.

cek yüzde 7 faizli bonolara bağlanmıştı. Şirket taahhüdünü Tablo 2'de gösterilen taşeron yerli firmaları kullanarak gerçekleştirdi. 16 Ağustos 1928'de ise anlaşma değiştirilerek ödemenin peşin olarak yapılmasına geçilmiştir.²⁴

15 Haziran 1927'de Eskişehir-Konya Hattı'yla, İzmir-Kasaba Hattı'nı bağlayacak Kütahya-Balıkesir Hattı ve Ulukışla-Boğazköy Hattı Julius Berger Şirketi'ne 65 milyon Reichmarka ihale edilmiştir. Şirket bir bankalar konsorsiyumundan bu miktarda kredi sağlamıştır. Bu kredi 1 Ağustos 1935'e kadar taksitlerle ödenecektir.

Yabancı şirketlere ihalelerin beklendiği kadar başarılı olmayışı onların da taahhütlerini yerli taşeronlarla gerçekleştirmesi yeni arayışlara neden olmuştur. 1929 yılında Recep Peker'in Nâfia Vekili olduğu

24 T.C. Nâfia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nâfiası*, İstanbul, 1933.

dönemde yeni bir Umur-u Nâfia Programı hazırlanmıştır.²⁵ Bu program Cumhuriyet'in altyapı politikalarında karayollarının önemini artıran bir dönüşümü öngörüyordu. 27 Kasım 1928'de Ford Motor Kumpanyası'yla İstanbul Limanı'nda Tophane'de kurulan serbest bölge içinde otomobil montajı yapılmak üzere bir anlaşma yapılmış bulunuyordu. 1930 yılında bu otomobillerin üretimi başlamıştı.²⁶ Böyle bir ortamda yeni Umur-u Nâfia Programı'nın karayolu programına ağırlık vermesi beklenen bir şeydi. Ama bu yıllarda yaşanan bunalım yeni politikanın uygulanmasına olanak bırakmamış, otomobil fabrikası kapanmış, karayolu yapımına verilen önemin artması İkinci Dünya Savaşı sonrasına kalmıştır.

1927 ihaleleriyle başlayan demiryolu hatlarının inşası tamamlanmaya yaklaştığında, 1929 yılında çıkartılan 1482 sayılı yasayla demiryollar ve limanlar ile su işleri için hükümet 240 milyon liralık harcama yetkisi verilmiştir. Bunun 95 milyonu, Sivas-Erzurum, Adapazarı-Bolu-Bayındır ve Filyos-Ereğli hatlarına ayrılmıştır. Cumhuriyet'in 10. yılına gelindiğinde Cumhuriyet'in başlangıcından itibaren 2301 km. demiryolunun yapımına başlanmış, bunun 2011 km.'si tamamlanmıştır. Tablo 3'te verilen demiryoluna ilişkin yasalar listesinden görüleceği üzere hükümet çok sayıda hattın yapılması için yetki verilmiş olmasına karşın bunların yapımına başlamamıştı. 1933 yılı yeni hatların ihale edildiği yıl olmuştur.

Bu yılda Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı'nın tamamlanarak Ergani'ye ulaştıran hat, Sivas-Erzurum, Malatya-Divriği ve Filyos-Ereğli hatları ihale edildi. Bu hatların ihalesinde 1927 yılı ihalelerine göre yeni bir model izlenmeye başlamıştır. 1932 yılında 2094 sayılı yasayla Ergani Hattı için tahvil çıkarılarak 12 milyon TL iç borçlanmaya gidilmiştir. Bunu 1934 yılında çıkarılan 2463 sayılı yasayla Sivas-Erzu-

25 1929 yılında hazırlanan bu umur-u nâfia programı hakkında gazete haberleri ve bazı yazılar bulunmasına karşın bu programa Ankara'da tüm kütüphanelerde yaptığımız araştırmalara rağmen ulaşamadık.

26 İlhan Tekeli-Selim İlkin, *Dünya'da ve Türkiye'de Şirket Üretim Bölgelerinin Doğuş ve Dönüşümü*, Yurt Yayınları, Ankara, 1987, s.92-93.

rum Hattı 30 milyon liralık iç borçlanma yapan ikinci bir demiryolu tahvili çıkarılması izlemiştir. İç borçlanma ile kaynak yaratılması yolu bulununca ihaleye giren firmalardan kaynak bulması istenmemiştir. Yerli müteahhitlerin yarışmaya katılması ihalelerin ucuzlamasını sağlamıştır. Zaten yabancı şirketlerin taşeronluğunu yapmakta olan yerli firmalar birden avantajlı duruma geçmiştir. İhaleleri Türk firmaları büyük farklarla kazanmaya başlamışlardır. Sivas-Erzurum Hattı'nın ihalesi bu bakımdan bir dönüm noktası olmuştur. Bu ihaleye Amerikan Foks Şirketi'yle, iki Türk müteahhidi Abdurrahman Naci ve Türk müteahhitlerinin oluşturduğu Simeryol Grubu katılmıştır. İhaleyi kazanan Simeryol'un fiyatı Foks Şirketi'nin yarısı mertebesindeydi. Tablo 2'de görüleceği üzere bundan sonra yapılan ihaleleri hep Türk müteahhitler kazanmışlardır.²⁷

Uygulamadan alınan dersler ve Türk müteahhitlerinin sağladığı başarılar, demiryolu politikasını “bir karış daha fazla demiryolu” ibaresiyle ifade edilir olmaktan çıkarak, “Türk sermayesi, Türk bilgisi, Türk müteahhidi ile demiryolu” ibaresiyle anlatılır hale getirmiştir.²⁸

Şirket Hatlarının Satın Alınması

Önceki bölümlerde ayrıntılı olarak gördüğümüz üzere “bir karış daha fazla demiryolu” politikası yabancı sermaye şirketlerinin imtiyazı altında bulunan hatların millileştirilmesini öngörmüyordu. Nitekim Kurtuluş Savaşı sonrasında şirket hatları genel olarak bir anlaşma ile eski şirketlerine devredilmişti. Bu şirketlerin bir kısmı devir öncesinde Türk anonim şirketi adını alacak şekilde belli bir düzenleme yaptıktan sonra eski hatlarını işletmeye²⁹ başlamışlardı.

27 “Mühim Bir İhale Sivas-Erzurum Hattı Yapılıyor”, *Cumhuriyet*, 23 Mayıs 1933, “Sivas-Erzurum Hattı Bir Milli Gruba İhale Edildi”, *Cumhuriyet*, 13 Haziran 1933.

28 *Aynı Tarihi*, sayı 9, Eylül 1934, s.34-39.

29 Şark Demiryolları'nda hat devlete aittir. 1931 yılında yeniden teşkil edilen 8 milyon lira sermayeli bir TAŞ tarafından yönetilmekteydi. İzmir-Kasaba ve temdidi hatlarındaki anlaşmazlıklar çözümlenerek 1929 yılında yapılan bir anlaşmayla bir TAŞ tarafından işletilmeye başlanmıştır. Aydın Hattı üzerinde savaş sonrasındaki anlaşmazlıklar giderilerek 1927 yılında bir anlaşma yapılmış, 1.294.400 sterling sermayeli bir şirketçe işletiliyordu. Cenup Demiryolu ise Fransa'yla

Bu politikada ilk ciddi değişiklik Anadolu Demiryolu'nun devir işlemleri sırasında daha önce üzerinde durduğumuz bunalım dolayısıyla ortaya çıkmıştı. TBMM'deki müzakerelerde bu demiryolunun tüm sistemin belkemiğini oluşturduğu ve bu önemdeki bir demiryolunun İngiliz sermayesine bırakılmasının doğru olmayacağı konusunda kaygıların belirtilmesine karşın Anadolu Demiryolu'nun satın alınması kararının çıkmasının temel nedenini bu satın almanın içinde bulunan özel konjonktürde çok ekonomik olacağına ilişkin açıklamalar oluşturduğunu görmüştük.

CHF Meclis Grubu'nda Anadolu Demiryolu'nun satın alınmasına karar verildikten sonra, TBMM'de 22 Nisan 1924'te 506 sayılı yasa çıkarılarak Tablo 3'te görüldüğü üzere hükümete satın alma yetkisi verildi. Bunun üzerine bu hattın işletilmesi için oluşturulduğunu gördüğümüz Türkiye Demiryolları Şirketi'yle müzakereler başlatıldı. Bu müzakerelerin çok çetin geçtiği ve hükümetin CHF Meclis Grubu'ndaki görüşmelerde öngörülenden daha yüksek miktarda ödemeler yapmayı kabul etmek durumunda kaldığı anlaşılmaktadır.³⁰ 31 Ocak 1928'de kabul edilen 1375 sayılı yasayla Anadolu Demiryolu ve Haydarpaşa Limanı'nın ve Adana-Tarsus-Mersin hatlarının satın alınmasına karar verildi. Hükümete verilen satın alma yetkisi sadece Anadolu Demiryolu için olmasına karşın Adana-Mersin Hattı'nın da satın alınması her iki hattın da aynı sermaye grubunun elinde bulunması dolayısıyla olmuştur.

Bu hatların alınmasından sonra ekonomik durumun değişmesi yaşanan dünya bunalımı hükümeti diğer hatları da satın almak zorunda bıraktı ve zaman içinde tüm hatlar devletçe işletilir hale geldi. Dev-

yapılan anlaşmaya uygun olarak kurulan 85.000 TL sermayeli bir şirketçe yönetiliyordu. Ilıca Palamutçuk Hattı merkezi Edremit'te olan 200.000 TL sermayeli, Samsun-Çarşamba Hattı ise Nemlizade ve mahdumlarının kurduğu şirketçe işletiliyordu.

30 Yapılan anlaşmaya göre şirkete 1929 yılında 5.539.822, 1930-1932 arasında her yıl 6.304.291, 1933-1957 arasında her yıl 8.677.301, 1958-1984 arasında her yıl 6.304.291, 1984-1992 arasında her yıl 2.553.106, 1992-2002 arasında her yıl 1.369.660 İsviçre frangı ödenecekti. Adana-Mersin Hattı için 1929-1932 arasında her yıl 1.129.378, 1933-1952 arasında her yıl 65.592 İsviçre frangı ödemesi kabul edilmişti. *Bayındırlık İşleri Dergisi*, yıl 5, sayı 5, 29 Ekim 1938, s.100-101.

TABLO 3
Demiryoluna İlişkin Yasaların Gelişimi

Kanun no	Kabul tarihi	Kanunun konusu
	19.9.1923	İzmir-Kasaba ve Temdidi ile Aydın ve Bursa-Mudanya Demiryolu ve İzmir Limanı İmtiyazlarının Eski Şirketlere Verilmesi Hakkında Kanun
448	22.3.1924	Adana-Diyarbakir-Ergani Demiryolu'nun (75 cm.'lik) İnşasına Dair Kanun
449	23.3.1924	Samsun-Sivas ve Ankara-Musaköy Demiryollarının İnşaatı Hakkında Kanun
476	10.4.1924	Trabzon-Erzurum Demiryollarıyla Trabzon Limanı Keşfiyat ve İhracatının 1340 Senesi Zarfında İcrasına Dair Kanun
506	22.4.1924	Anadolu Demiryollarının Mübayaasına ve Anadolu ve Bağdat Demiryolları ve Haydarpaşa Liman ve Rıhtım Müdüriyeti Umumisinin Teşkilât ve Vazifelerine Dair Kanun
507	22.4.1924	Anadolu Demiryollarıyla Mebani ve Müessasatın Esaslı Surette Tamir ve İslahı İçin Muktazi Tahsisatın İtasına Dair Kanun
548	26.1.1925	Ereğli-Karadere Şimendiferleri İnşaat ve İşletmesi Hakkında Kanun
600	5.4.1925	Demiryolları İnşaat ve İşletme Müdüriyeti Umumi Kurulması Hakkında Kanun
625	16.4.1925	Kütahya-Tavşanlı ve Temdidi Demiryolu'nun İnşası Hakkında Kanun
787	17.3.1926	Kayseri-Ulukışla Demiryolu'nun İnşası Hakkında Kanun
794		Arada-Diyarbakır-Ergani Arasında Demiryolu İnşasına Dair Kanun'un İlgaı Hakkında Kanun
929		Devlet Demiryolları İstimlak Kanunu
1042	23.5.1927	Devlet Demir Yolları ve Limanları Umum Müdürlüğü Teşkiline Dair Kanun
1085		Aydın Hattı İtilafnamesinin İmza ve Teatisi Mezuniyetine Dair Kanun
1158	25.6.1927	Ankara-Ereğli Demiryolu'nun Geniş Olarak İnşası Mezuniyetine Dair Kanun
1375	10.12.1928	Anadolu ve Mersin-Tarsus-Adana Hatlarıyla Haydarpaşa Limanı ve Zürih'te Şark Demiryolları Bankası Arasında Mün'akit Dört Kır'a İtilafname ve Merbutatının Tasdikine Ait Kanun

TABLO 3 (devam)

Kanun no	Kabul tarihi	Kanunun konusu
1482	1.6.1929	Demiryollar ve Limanlar ile Su İşleri İçin İki Yüz Kırk Milyon Liralık Tahsisat Verilmesi Hakkında Kanun
1483	1.6.1929	Devlet Demiryolları ve Limanları Umumi İdaresi'nin Teşkilât ve Vazifelerine Dair 23 Mayıs 1927 Tarih ve 1042 Numaralı Kanun'un Tadili Hakkında Kanun
1524	10.6.1929	Samsun Sahil Demiryolları Hisse Senedatının Mübayaası-na Dair Kanun
1673	1930	Bern'de Akdolanun Beynelmilel Demiryolları Anlaşma-sı'nın Onanmasına Dair Kanun
1815	30.5.1931	Bursa-Mudanya Hattı'nın Satın Alınmasına Dair Kanun
1818	30.6.1931	Demiryolları ve Limanlar İnşaat Dairesi'nin Nâfia Vekalc-tine Bağlanmasına Dair Kanun
2094	14.1.1933	İkramiyeli Dahili İstikraz Hakkında Kanun (12 Milyon TL)
2134	1.4.1933	Afyonkarahisar-Antalya Demiryolu'nun İnşasına Dair Ka-nun
2135	2.4.1933	Elazığ Şube Hattı'nın İnşasına Dair Kanun
2200	20.5.1933	Sivas-Erzurum: Hattıyla Malatya'dan Başlayarak Divrik Civarında Bu Hatla Birleşecek İltisak Hattı'nın İnşalarına Dair Kanun
2214	23.5.1933	Filyos-Ereğli Hattı'yla Ereğli Limanı'nın İnşasına Dair Ka-nun
2215	23.5.1933	Samsun-Çarşamba Hattı'nın DDY ve Limanları Umumi İdaresi'nce İşletilmesine Dair Kanun
2285	8.6.1933	Cenup Demiryolları'nın İşletilmesine Ait İtilafnamenin İm-zasına Selahiyet Verilmesine Dair Kanun
2401	7.4.1934	Türkiye-Suriye Hududu Üzerindeki Demiryollarının İşletil-mesi Tarzına Dair Türkiye-Fransa Hükümetleri Arasında-ki 27.10.1932 Tarihli Protokolün Tasdikine Dair Kanun
2405	12.4.1934	Fevzipaşa-Diyarbakir Hattı İnşaatının İkmali Hakkındaki Kanun
2443	26.5.1934	Nâfia Vekaletinin Teşkilât ve Vazifelerine Dair Kanun
2454	28.5.1934	DDY ve Limanları İşletme Umumi İdaresi Memurları Te-kaüt Sandığı Kanunu
2463	28.5.1934	Sivas-Erzurum Hattı'nı İnşa İçin Dahili İstikraz Akdine Dair Kanun (30 Milyon TL)
2487	31.5.1934	İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu'nun Satınalınma Mu-kavelesinin Tasdikine Dair Kanun

TABLO 3 (devam)

Kanun no	Kabul tarihi	Kanunun konusu
2488	31.5.1934	Satın Alınan İzmir-Kasaba ve Temdidi Hattı'nın Tesellümü ve Tasfiyesi ve İşlemesi Muamalatına Dair Kanun
2487	31.5.1934	İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryollarının Satın Alınmasına Dair Olan Mukavelename'nin Tasdiki Hakkındaki Kanun
2520	18.6.1934	2134 ve 2214 Numaralı Kanunlar Mucibince İnşası Mukarrer Afyon Antalya ve Filyos-Ereğli Hatları İçin 1934 Mali Senesi Zarfında Vaki Olacak Masarifi Karşılığı Hakkında 1934 Senesi Muvazene-i umumiye Kanunu'nun 18. Maddesine Bir Fıkra Eklenmesine Dair Kanun
2611	13.12.1934	Afyon Karahisar-Antalya Demiryolu'nun İnşasına Dair 2134 Numaralı Kanun'a Ek Kanun
2614	15.12.1934	2463 Sayılı Kanun'un Birinci Maddesine Bir Fıkra İlavesi Hakkında Kanun
2641	22.12.1934	Demiryollar ile Beynelmilel Eşya ve Yolcu Nakliyatına Dair Olan C.I.M., C.I.V. Mukavelelerinin 23 Teşrinisani 1933'te Roma'da Kabul Olunan Yeni Metinlerin Tasdiki Hakkındaki Kanun
2745	30.5.1935	Aydın Demiryollarının Satın Alınmasına Dair Mukavelelerin Tasdiki Hakkındaki Kanun
2784		Satın Alınan Aydın ve Şuabatı Demiryollarının Tesellüm ve Tasfiyesine ve İşletme Muamalatına Dair Kanun
2847		Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü Memur ve Müstahdemlerin Ücretlerine Dair Kanun
2904	27.1.1936	DDY ve Limanları İşletme İdaresi Umumi İdaresi Memurları Tekaüd Sandığı Hakkındaki 2454 Sayılı Kanun'a Ek Kanun
3136		Anadolu Demiryolu ve Haydarpaşa Limanı Şirketleri Esham, Tahvil ve Mümasil Senedlerinin Sivas-Erzurum ve Ergani Tahvilleriyle Mübadelesine ve Amortisman Sandığı Hakkındaki 2794 Numaralı Kanun'a Bazı Hükümler İlavesine Dair Kanun
3156	26.4.1937	Şark Demiryolları TAŞ'ın Satın Alınmasına Dair Kanun
3159	28.4.1937	Satın Alınan Şark Demiryolları İmtiyazı ile Şirkete Ait Malların Tesellüm ve İşletme Muamelelerine Dair Kanun
3247		Devlet Demiryolları'nın İhtiyacı Olan Muharrir ve Mutehharrik Edevatın Siparişi İçin 16 Milyon Liraya Kadar Teahhüd Yapılmasına Dair Kanun

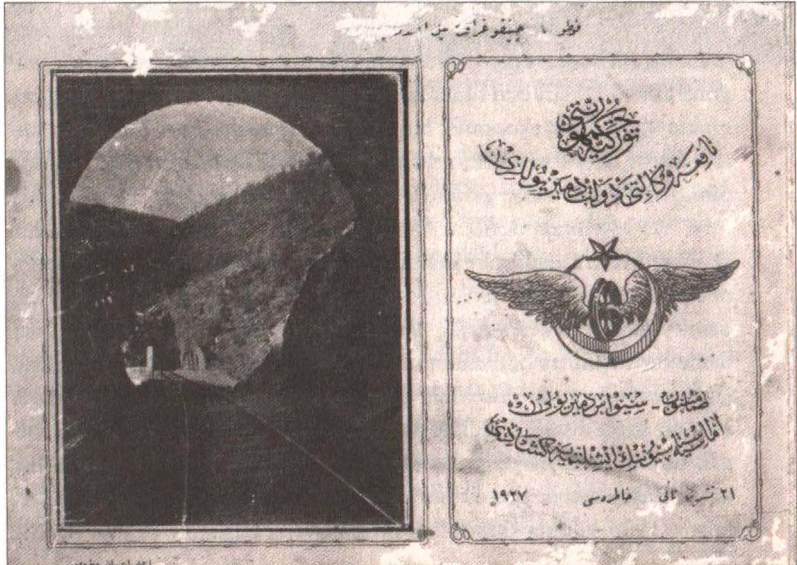
TABLO 3 (devam)

Kanun no	Kabul tarihi	Kanunun konusu
3311	14.1.1938	Bakımı İşletmeye Devredilen Hatların Noksanlarının İkmalî İçin Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne Verilecek Mebaliğ Hakkında Kanun
3347		Demiryolları ile Eşya Nakliyatına Ait Beynelmilel Mukavelenin Tatbikatı İçin İttihaz Olunacak Kararların Sureti Meriyeti Hakkındaki Kanun
3398	25.5.1938	DDY Bir Kısım İşletme İşlerinin Sureti İdaresi'ne ve Demiryolları İnşaat Mukavelelerinden Münbais Gümrük Resmile Diğer Vergilerin Mahsubuna Dair Kanun
3474	22.6.1938	DDY ve Limanları İdare-i Umumiyesinin Teşkilât ve Vazifesine Dair Olan 1042 Sayılı Kanunu'nun 32. Maddesinin Tadili Hakkındaki Kanun
4057	2.6.1941	Diyarbakır ve Elazığ İstasyonlarından İran ve Irak Hudutlarına Kadar Yapılacak Demiryolları İstikraz Yapılmasına Dair Kanun (35 Milyon TL'lik Yetki)
4127	26.9.1941	Ilıca-Palamutçuk Demiryolu'nun Satın Alınmasına Dair Kanun
4625	18.7.1944	Diyarbakır-Elazığ İstasyonlarından Irak ve İran Hudutlarına Kadar Yapılacak Demiryollarının İnşası İçin İstikraz Akdine Dair Olan 4057 Sayılı Kanun'a Ek Kanun (Yetki 85 Milyon TL'ye yükseltiştir)
4643	2.8.1944	Demiryollar ve Limanlar İnşaatı İçin Gelecek Yıllara Geçici Taahhütlere Girişilmesi Hakkında Kanun

letin hatları satın almayı hızlandırması temelde iki nedene dayanıyordu. Bunlardan en önemli olanı şirketlerin demiryollarında uyguladığı yük ve yolcu tarifelerinin yüksek olmasıydı. Dünya ekonomik buhranının yaşanmaya başlamasıyla birlikte tarım ürünlerinin fiyatlarında yaşanan büyük düşüş demiryolu tarifelerinin yüksekliğini ülke ekonomisi bakımından tam bir yıkım haline getirmişti. Bu fiyatlarla ihracat yapma artık olanaksız hale geliyordu Hem ülke ekonomisi, hem köylülerin yaşamı büyük bir bunalım içine girmişti. Devletin istediği tarifiyi uygulayabilmesi için ise bu satın almaları gerçekleştirmesi gerekiyordu. İkinci neden ise yaşanan ekonomik bunalım dolayısıyla yaban-

cı sermayenin dış ülkelerdeki yatırımlarını tasfiye etmek istemesiydi. Böylece hatların ucuza satın alınabilmesi olanağı doğmuş oluyordu.

30 Mayıs 1931 tarih ve 1815 sayılı yasayla Mudanya-Bursa Hattı bir defada 50.000 TL ödenerek satın alındı. Bunu bir ekonomik politikanın uygulanmasından çok zarar etmekte olan bir hattın satın alınması olarak yorumlamak gerekir. Ayrıca 1933 yılında Osmanlı borçlarının tasfiyesine ilişkin 2234 sayılı yasa kabul edildiğinde Bağdat Hattı'nın Konya'nın doğusunda kalan kesiminin sorunları da çözülmüş oldu. Osmanlı döneminde bu hat yapılırken hattın beher km.'si için 11.000 Fransız frangı hesabıyla yıllık taksit ödeme kabul edilmişti. Bu taksitler için de imtiyaz süresince itfa edilmek üzere yüzde 4 faizli tahvil çıkarılmıştı. Bu tahvillerden Türkiye'nin payına düşenlerin 2234 sayılı yasayla Düyun-u Umumiye borçları içinde öden-



TCDD'nin 1927'deki bir broşürü.

mesi kabul edilince, Türkiye bu hattın maliki olmuştur. 1933 yılında 2215 sayılı yasayla da Samsun-Çarşamba Hattı satın alınmıştır.

Satın alınmayla tarife düzenlemeleri arasındaki ilişkiler bakımından en önemlilerinin Ege'deki hatların satın alınması olduğu söylenebilir. Bunlardan İzmir-Kasaba ve temdidi demiryolu 1934 yılında 2487 sayılı yasayla satın alınmıştır. Bu şirket hem üreticileri güç durumda bırakan yüksek tarife uyguluyor hem de zarar ediyordu. 1933 yılında devlet kilometre garantisi karşılığı 500.000 TL ödemek zorunda kalmıştı. Şirketin Paris'teki idare merkezinin yıllık giderleri 400.000 TL'ye yükselmişti.³¹ Ayrıca hem eskiyen çeken, çekilen araçları yenilemiyor hem de hattın gerekli bakımını yapmıyordu. Bu nedenlerle hattın satın alınması kararlaştırıldı. Şükrü Saraçoğlu'nun yürüttüğü müzakereler sonrasında Türkiye 162 milyon Fransız frangı karşılığı yüzde 7 faizli eli yılda itfa edilecek Türk tahvillerini şirkete vermeyi kabul etti. Bu tahvillerin dünya borsalarındaki fiyatının nominal değerinin yüzde 60 olacağını söyleyen Şükrü Saraçoğlu ödenecek toplam paranın 1934 yılı değerinin yedi buçuk milyon lira olduğunu hesaplıyordu. Yedi buçuk milyona alınan bu şirketin sadece ihtiyat sandığında 4.596.704 TL bulunmaktaydı. Bu çok ekonomik bir devletleştirme olmuştu. Tarifeleri indiren devlet ilk yılda hattın gelirini 740.000 TL artırmıştı. Ayrıca yılda 500.000 TL kilometre garantisi ödemekten kurtulmuştu.

1934 yılında devletin Afyon-Antalya Hattı'nı yapması gündeme gelince, Aydın Demiryolu Şirketi bu hattın yapımından zarar göreceğini belirterek tazminat istemişti. Türkiye Cumhuriyeti yönetimi de bu demiryolunun şirketçe değil, devletçe yapılmakta olduğunu ve bu nedenle bir tazminat ödenmesinin söz konusu olmayacağını bildirmişti. Devlet bu durumda şirket temsilcilerine Aydın Demiryolu'nun Denizli kısmını satın almak istediğini bildirmiştir. Şirket temsilcileri de yaşanan buhran dolayısıyla şirketin gelirinin buhran öncesinin üçte birine kadar düşmesini de göz önüne alarak devletin tüm hattı almasını önermiştir. 1935 yılında satın alma müzakereleri başlamış ve kısa sürede

31 Mehmet Asım, "İzmir-Kasaba Temdidi Hattı Devlet İdaresine Giriyor", *Aynı Tarihi*, 10 Haziran 1934, s.115.



Afyon-Sandıklı hatının ve İstasyonun açılış merasimi.

sonuçlanmıştır. Hattın değeri 25 milyon TL tahmin ediliyordu. Şirket hisse senetleri değeri hariç 3.800.000 İngiliz lirası obligasyonların yolda 215.000 İngiliz lirası taksitle 40 yılda ödenmesini talep ediyordu. Türk hükümeti ise taksitlerin hattın son beş yıllık gelir ortalaması olan 115.000 İngiliz lirası olmasını önerdi. Yapılan müzakerede 144.500 İngiliz lirası taksitle 40 yılda ödenmesi üzerinde anlaşıldı. Bunun kapital değeri yüzde 7.5 faiz üzerinden 1.825.840 İngiliz lirasıydı. Hükümet bu hattı satın almak için şirkete nominal değeri bu miktar olan yüzde 7.5 faizli 1935 Türk Borcu Tahvilleri verecekti. Bu borç en çok 40 yılda itfa edilecekti. Aydın Demiryolu ve Alsancak İskelesi'nin satın alınması için şirketle yapılan anlaşma 1935 yılında 2745 sayılı yasayla onaylandı. Böylece hat çok ucuza alınmış oldu.³²

32 "Aydın Demiryolu Satın Alma Mukavelesi Hakkında Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya'nın Kamutaydaki Söylevleri", *Bayındırlık İşleri Dergisi*, yıl 2, sayı 1, Haziran 1935, s.15-17.

Şark Demiryolları'nın satın alınması için şirketle yapılan 1937 yılında 3166 sayılı yasayla onaylandı. Hükümet satın alma karşılığı olarak şirkete nominal değeri 20.760.000 İsviçre francı olan yüzde 5 faizli 1937 Türk Borcu Tahvillerini verecekti. Bu tahviller 20 yılda itfa edilecekti.³³

Cenup demiryollarına gelince 1934 yılında kabul edilen 2401 sayılı yasaya göre Toprakkale-Payas ve Fevzipaşa-Meydanekbez hatları'nın 1 Temmuz 1937'de Devlet Demiryolları'na devredileceği kabul edilmişti.³⁴ Bu hatların devredilmesinden sonra şirket Fevzipaşa-Nusaybin ve Derbesiye-Mardin kısmını işletmeye devam etti ve imtiyaz süresi bitince 1 Ocak 1948'de bu hatlar da Devlet Demiryolları idaresine geçti. Böylece şirketlerce işletilen hiçbir demiryolu hattı kalmamış oldu.

Devlet Demiryolları'nın İşletilmesindeki Gelişmeler

Savaşlar sırasında değişik örgütlenmeler altında Türkler demiryollarını işletmişlerdi. Ama savaş sonrasında eğer tüm hatlar şirketlere devredilseydi devletin bir demiryolu işletmesi kurması için gerek kalmayacaktı. Ama Anadolu Hattı'nın devredilmeyip satın alınmasına karar verilince bir işletme örgütünün kurulmasını gerektiriyordu. Hükümete Anadolu Hattı'nın satın alınması yetkisinin verildiği 22 Nisan 1924 günü çıkarılan 506 sayılı yasa Nâfia Vekaleti'ne bağlı Anadolu ve Bağdat Demiryolları ve Haydarpaşa Liman ve Rıhtım Müdüriyeti Umumiyesi'nin kurulmasını sağlıyordu.

Bu umum müdürlük hem hattın ıslahını sağlayacak hem de Şimendifer Mektebi'nde yetiştirdiği demiryolcularla yeni bir demiryolcular kadrosu oluşturacak ve hattaki yolcu servislerinin kalitesini geliştirecek ve işletmenin kârlı çalışmasını sağlayacaktı. Bu durumda umum müdürlük çok yönlü bir program uygulamasına girişmek durumunda kalmıştır.

Türk demiryolcu yetiştirilmesi için bir Şimendifer Mektebi kurulmuş, ayrıca ülke içinde demiryolculuğa ilişkin teknik bilginin artırıl-

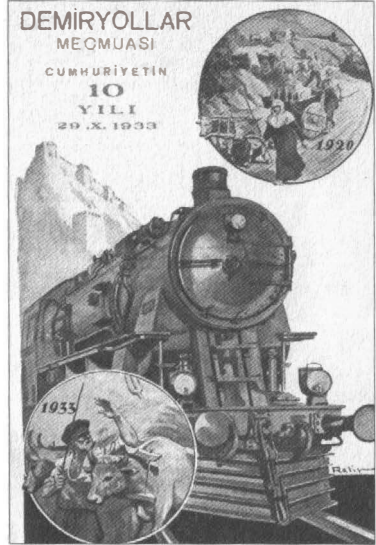
33 *Bayındırlık İşleri Dergisi*, yıl 5, sayı 5, 23 Ekim 1938, s.105-107.

34 *Bayındırlık İşleri Dergisi*, yıl 5, sayı 5, 23 Ekim 1938, s.112.

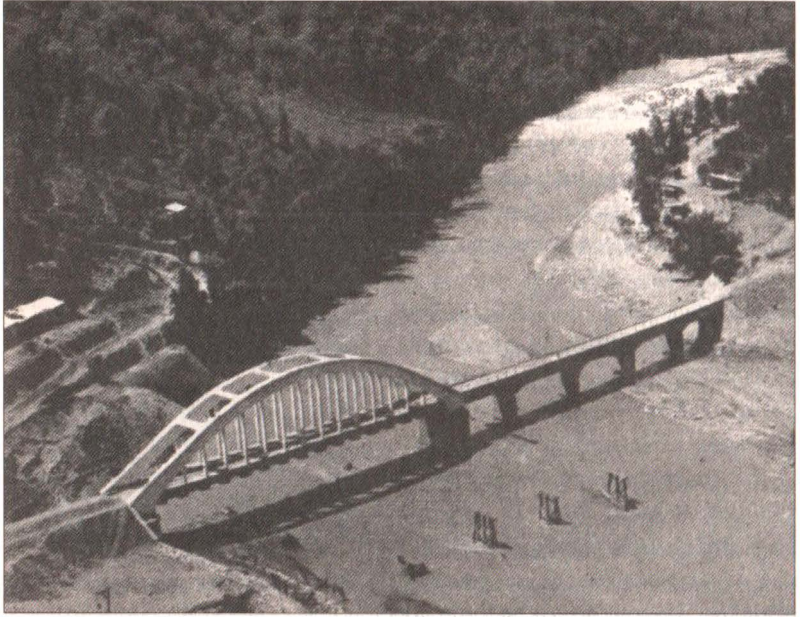
masına çalışılmıştır. 17 Nisan 1925 Yahşihan Hattı'nın işletmeye açılışında İsmet Paşa, "Fen erbabı bunu hiçbir zaman hatırdan çıkarmamalıdır; bir milletin işini o millet efradı görür, bir ailenin işini o aile tanzim eder, biz işimizi göremiyoruz, yapamıyoruz demeye, hiçbir kimse böyle düşünmeye mezun değildir,"³⁵ diyordu. Süleyman Sırrı Bey'in Nâfia Vekili olduğu dönemde, 25 Temmuz-2 Ağustos 1925 arasında Ankara'da ilk Demiryolu Kongresi'ni topladı. Teknik kalitesi yüksek bir *Demiryolu Mecmuası* yayınlanmaya başladı.

Kuşkusuz bu yönetiminin ilk yapması gereken, yönetimi altındaki hattı tamir ederek standardını yükseltmek ve üzerinde güvenli bir yolculuğu olanaklı kılmaktı. Bunun ötesinde yolculuğun konforunu da geliştirmesi gerekiyordu. İlk yapılan işlerden biri savaş koşulları içinde ısıtma sistemleri işletilmeyen vagonları ısıtılır hale getirmek olmuştur. 1926'da Beynelmilel Yataklı Şirketi'yle akdedilen bir mukaveleyle de bu hatlarda yataklı ve yemekli vagonları hizmete sokulmuştur.

Anadolu ve Bağdat demiryolları ve Haydarpaşa Liman ve Rıhtım Müdüriyeti Umumisi'nin kurulmasından sonra 1927'ye kadar geçen sürede Tablo 2'den görüleceği üzere yeni hatlar yapılmış ve işletmeye sokulmaya başlamıştı. Bu ise yönetimin bu kapsama uygun biçimde yeniden düzenlenmesini gerektiriyordu. Bu yılda çıkartılan 1042 sayılı yasayla varolan umum müdürlük Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü'ne dönüştürüldü. 1 Haziran 1927'de



TCDD'nin çıkardığı *Demiryollar Mecmuası*'nın 10. yıl sayısının kapağı.



1940'lı yıllarda Güney Anadolu'da inşa edilmiş bir demiryolu köprüsü.

İdare kurulduğunda yönetimi altındaki hatların uzunluğu 1.378 km. Anadolu-Bağdat, 381 km. Anadolu-Kayseri, 48 km. Samsun-Kavak Hattı olmak üzere toplam 1807 km.'ydi. 30 Haziran bir adım daha atılarak Demiryollar İnşaat Dairesi DDY ve Limanları Umumi İdare-si'nden ayrılarak Nâfia Vekaleti'ne bağlı bir Reislik haline getirilmiştir. Böylece işletme ve yatırım işlevleri ayrılmıştır.

Süleyman Sırrı Bey, I. Demiryolu Kongresi'nin açılışında Türkiye'de demiryolu işletmeciliğinin sorunlarını sayarken, bir yandan ülkede nüfus yoğunluğunun azlığını, öte yandan yüksek kalorili kömür yataklarının Zonguldak sahilinde dar bir kesime sıkışmış olmasını saymıştı. Nüfus yoğunluğunun azlığı konusunda işletmenin doğrudan yapacağı bir şey yoktu ama kömür konusunda yapılabilecekler bulun-

yordu. Bunun için demiryolları idaresi bir yandan yüksek kalorili Çeltek kömürlerinin işletmeye girişi,³⁶ öte yandan taşkömürü madenini demiryolunu ulaştırmak için daha önce üzerinde durduğumuz Irmak-Filyos, Filyos-Çatalağzı-Kozlu hatlarının yapımına öncelik verdi.

Böyle sürekli genişleyen bir işletmenin başarılı ve etkin işletilebilmesi için bir bakım ve tamir sisteminin kurulması gerekiyordu. Anadolu-Bağdat Hattı'nda çalışan lokomotif ve vagonların tamiri için 1894 yılında bir Alman şirketi tarafından Eskişehir'de inşa edilmiş bir atelye bulunuyordu. Bu kuruluş 1925 yılında geliştirmeye başlamış, montaj, kazanhane, tekerlek tornahanesi ve muhtelif marangozhane kısımlarının eklenmesiyle 1928 yılında bir fabrika halini almıştır. Bunu 1939 yılında işletmeye açılan Sivas Cer Atelyeleri eklenmiştir. 1945 yılında Ankara Motor Fabrikası kurularak dizel lokomotifleri, mototrenler tamir edilir hale getirilmiştir.³⁷ Böylece bir bakım atelyesinden başlayarak zaman içinde bir demiryolu sanayii geliştirilmiştir.

Bu dönemde demiryolu gelişmeleri yanısıra bir ölçüde karayollarında yaşanan gelişmeler özellikle yolcu taşımacılığında 1930'lu yıllardan sonra otobüslerin payını artırmaya başlamıştır. Bu nedenle yolcu taşımacılığını hızlandırmak ve demiryolunun bu açıdan yarışabilirliğini geliştirmek için ray otobüsleri işletilmeye başlanmıştır. İlk ray otobüsleri (36 kişilik 60 km. hızı olan) Ankara-Çankırı, Kayseri-Sivas ve Kayseri-Ulukışla için alınmış, 1934 yılında işletmeye sokulmuştur.³⁸ 1936 yılında Aydın Hattı satın alındıktan sonra bu hatta da ray otobüsleri işletmeye sokularak yolcu ulaşımı esnekleştirilmiş ve hızlandırılmıştır.³⁹

Devlet Demiryolları bu dönemde genel olarak işletmecilikte başarılı olmuştur. Hatlarda çekilen ve çeken araçlarda sağlanan iyileştirmeler, personelin eğitilmesi hatların işletilmesinde teknik ve ekonomik etkinliği artırmıştır. Teknik etkinliğin artışına bir örnek vermek gerekirse, 1923 yılında lokomotiflerin çektikleri yükün ton km.'si başına har-

36 *Demiryollar Mecmuası*, cilt 9, sayı 104-105, I ve II. Teşrin 1933, s.515, 554-82.

37 TCDD, *Türk Demiryolları*, Ankara, 1959, s.27-28.

38 *Bayındırlık İşleri Dergisi*, yıl 1, sayı 2, Temmuz 1934, s.85.

39 *Bayındırlık İşleri Dergisi*, yıl 2, sayı 9, Şubat 1936, s.61.

canan kömürün 88.08 gramdan 1932 yılında 56.9 grama düştüğü yani yüzde 36 tasarruf sağlandığı⁴⁰ söylenebilir. Daha sonraki bölümde daha ayrıntılı olarak görüleceği üzere sürekli yeni hatlar açılmasına ve ekonomik bunalım yaşanmasına rağmen, Tablo 6'da görüldüğü üzere işletme emsalini yüzde 60-70 arasında tutan kârlı bir işletme sağlanabilmiştir. Bu kârlılık dolayısıyla demiryolu programının bir ölçüde de olsa yeni yatırımların finansmanını sağladığı söylenebilir. Aynı dönemde Balkan ülkelerindeki ve Avrupa'daki şirketlerle karşılaştırıldığında bu işletme emsalinin ne kadar önemli bir başarı olduğu görülecektir.

Demiryollarında Uygulanan Tarifeler

Demiryolu işletmeciliğinde sağlanan başarı sadece işletmenin kendisinin değerlendirilmesiyle kavranamaz. Demiryolunda uygulanan tarife politikalarının ülke ekonomisinin gelişmesine katkıları açısından da değerlendirilmesi gerekir. Bu nedenle DDY'nin tarife politikalarını ayrıca ele alalım.

Anadolu Demiryolu'nun satın alınmasına ilişkin CHF Grubu müzakerelerini incelerken, Fethi Bey'in bu hattın satın alınmasını savunurken, Anadolu'da üretilen buğday ve unun İstanbul piyasasında Amerikan unlarıyla yarışmamasının esas nedeninin tariflerin yüksekliği olduğunu söylediğini görmüştük. Kaldı ki bu müzakerelerde Nâfia Vekili Muhtar Bey, Anadolu Hattı'nın tarifelerinin Ege'deki hatların tarifelerine göre çok daha ehven olduğunu söylüyordu. Buna rağmen demiryolu şirketinin uyguladığı tarifeler temel tarım ürünlerinde bile üreticinin ülke içi pazarlardan yararlanmasına olanak bırakmıyordu.

Ayrıca karayolunda otobüs ve kamyonlar sundukları taşıma hizmetlerinin esnekliğinin de yardımıyla demiryolu ile önemli ölçüde yarışır hale gelmişti. Bunda şirketlerin tarifelerinin yüksek olması da etkili olmuştu. Samsun'un demiryoluyla bağlı olduğu yerlerde 1929 yılında yapılan bir araştırmada yolcu nakliyatında karayolunun payı yüzde 57, demiryolu payı yüzde 43, eşya nakliyatında demiryolu payı

yüzde 85, karayolu payı yüzde 15 bulunmuştur.⁴¹ Ege Bölgesi'nde karayolu araçlarının payları daha yüksek oranlardaydı.

Bütün bunlara 1929 Ekonomik Buhranı sonrasında dış piyasalarda Türkiye'nin tarımsal ihraç ürünlerinin fiyatlarında çok büyük düşüşler yaşanınca tarife yüksekliliği dolayısıyla özellikle Ege'nin ürünleri ihraç edilemez hale gelmişti. Çiftçi perişan hale düşmüştü. Dünya Buhranı'ndan sonra DDY bir Amerikalı uzman çağırarak demiryolu tarifelerini inceledi. Yeni bir tarife politikası geliştirildi. Satın alınan hatlarda da yeni politikaya uygun olarak tarifeler büyük miktarlarda düşürüldü.

Buna bir örnek olarak Aydın Hattı satın alındıktan sonra yapılan tarife düzenlemesi verilebilir. Devletçe satın alınmadan önce 1 ton-km. incir taşınması 11 kuruş iken, 5 kuruşa, pamuk taşınması 12 kuruş iken 5.25 kuruşa, zeytinyağı taşınması 7.25 kuruş iken 5.25 kuruşa, meyankökü taşınması 8.50 kuruş iken 4 kuruşa, taze meyve sebze taşınması 11 kuruş iken 2 kuruşa, tütün 15 kuruş iken 5.25 kuruşa, maden kömürü 3 kuruş iken 1 kuruşa, manifatura taşınması 8.25 kuruş iken 5.25 kuruşa, gaz ve benzin taşınması 9 kuruş iken 5.25 kuruşa indirilmiştir.⁴² Ekonomik buhran koşullarında yapılan bu düzenleme malı İzmir Limanı'ndan ihraç edilmek durumunda olan köylünün eline daha yüksek para geçmesi ve üzerindeki bunalımın etkilerinin azalması demektir. Ayrıca limana daha uzak yörelerdeki köylünün malı ihraç edilebilir hale geliyordu. Bu da Türkiye'nin ihracat gelirlerindeki düşüşü frenleyen bir etki yaratacaktı.

DDY bu dönemde uzaklık arttıkça ücretin görece olarak azaldığı tarifeler kullanmıştır. Her çeşit kömür naklinde ton-km. taşıma ücreti 100 km. mesafede 2.20 kuruş iken, 500 km. mesafede 1.81 km. kuruşa düşüyordu. Vagon yüklerinde her mesafede ton-km. taşıma ücreti 1 kuruşa, perakende taşımada 2 kuruşa indirildi. Böyle bir tarife bir yandan Anadolu'nun kıyıya uzak kesimlerinin tarım ürünlerinin

41 Hüseyin Yakup, "Samsun-Sivas Hattı Kamyon Rekabeti ve Yapılan Tetkikat", *Demiryollar Mecmuası*, cilt 6, sayı 61, Mart 1930, s.18-21.

42 "Aydın Demiryolları", *Bayındırlık İşleri Dergisi*, yıl 3, sayı 7, Aralık 1936, s.47.

dış dünyaya açılmasını kolaylaştıran ve yurdun iç kesimlerinde kurulan sanayii koruyucu bir tarife geliştirilmiş oldu.⁴³

Tarife düzenlemeleri sadece taşınan yükü arttırmaya değil, taşınan yolcu sayısını da arttırmaya dönük olmuştur. Bunun için öğretmen, işçi ve ailelerin yolculuklarına tenzilatlı tarifeler uygulamışlardır. On beş günlük, aylık, iki aylık, halk ya da ticaret biletleri ihdas etmiştir. Bu tarifelerle yolcu sayılarını önemli ölçüde artırmıştır.⁴⁴

İzlenen tarife politikaları hem yük ve yolcu miktarının hızlı bir gelişme göstermesini gerçekleştirmiş, sürekli yeni hatlar açılmasının işletme emsalini düşürücü etkisine karşın, DDY işletmesinin düşük işletme emsalini koruyarak çalışmasını sağlamıştır.

CUMHURİYET'İN DEMİRYOLU UYGULAMALARININ SONUÇLARININ GENEL DEĞERLENDİRMESİ

İçinde dünyanın en önemli ekonomik krizlerinden birinin ve İkinci Dünya Savaşı'nın bulunduğu Cumhuriyet'in ilk 25 yılında 513 milyon TL kaynak ayrılarak varolan demiryolu hatlarına 3540 km. yeni demiryolu eklenmiştir. Ayrıca 4163 km.'lik varolan demiryolu da devletin mülkiyetine alınarak devlet işletmeciliği kapsamına alınmak zorunda kalmıştır. Bu gelişmenin zaman içindeki dağılımı Tablo 4'te izlenebilir. 1925'ten 1940'a kadar uzanan 15 yılda her yıl ortalama 200 km. yeni demiryolu yapımı gerçekleştirilmiştir. İkinci Dünya Savaşı içinde ve sonrasında yapım hızı yılda 50 km. altına düşmüştür. Özellikle Dünya Ekonomik Bunalımı'nın çok etkili olduğu yıllar içinde böyle bir performansın gerçekleştirilmiş olması önemli bir başarıdır. Türk müteahhitleri de bu dönem içinde demiryolu yapımında önemli deneyimler kazanmıştır. Örneğin Sivas-Erzurum Hattı'nda günde 800 metre demir döşeyebilme hızına erişilmişti.⁴⁵

İçinde yaşanan durum gözönüne alındığında demiryolu yapımı performansının başarılı olduğu söylenilebilir. Ama Cumhuriyet'in

43 *Bayındırlık İşleri Dergisi*, yıl 2, sayı 5, Ekim 1935, s.140-141.

44 Muhlis Ete. *Münakalat*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1938, s.106-107.

45 *Bayındırlık İşleri Dergisi*, yıl 5, sayı 2, Temmuz 1938, s.142.

TABLO 4
Demiryolları Yatırımlarının ve Satın Almalarının Gelişimi

Yıllar	Demiryolları kümülatif yatırımı (000) TL	İnşa edilerek işletmeye açılan hat km.'si	Satın alınan ya da el konulan hat km.'si	Devlet hat km.'si	Şirket hatları km.'si	Toplam hat
1924	8.700		1.734	1.734	2.429	4.163
1925	29.000	201		1.935	2.429	4.364
1926	43.900	48		1.983	2.465	4.448
1927	72.300	265		2.248	2.465	4.713
1928	121.500	134	68	2.450	2.397	4.847
1929	161.400	146		2.596	2.397	4.993
1930	203.400	393		2.989	2.397	5.386
1931	225.600	376	41	3.406	2.356	5.762
1932	232.600	186		3.592	2.356	5.948
1933	245.700	110	176	3.878	2.180	6.058
1934	260.800	152	703	4.733	1.477	6.210
1934	260.800	152	703	4.733	1.477	6.210
1935	282.300	355	613	5.701	864	6.565
1936	301.300	305		6.006	864	6.870
1937	320.400	145	412	6.563	452	7.015
1938	341.600	166		6.729	452	7.181
1939	363.000	215	19	6.963	433	7.396
1940	383.900	55		7.018	433	7.451
1941	398.500	6	28	7.052	405	7.457
1942	410.700	28		7.080	405	7.485
1943	438.000	20		7.100	405	7.505
1944	454.700	86		7.128	405	7.533
1945	463.500	-		7.128	405	7.533
1946	479.600	70		7.198	405	7.603
1947	496.800	62		7.260	405	7.665
1948	513.000	28	405	7.703		7.703

Açıklama: Bu hesaplamada Sivas-Erzurum Hattı'nın inşasından sonra sökülen 0.75 cm.'lik 58 km. uzunluğundaki Erzurum-Maden (Yeniköy) Hattı'nın uzunluğu 1944 yılından itibaren hesaplardan düşülmüştür.

Kaynak: DİE Yıllıkları ve Bayındırlık İşleri dergileri.

ilk yıllarında “bir karış daha fazla demiryolu” politikasının formüle edildiği yıllarda öngörülenin gerçekleşmediğini söylemek gerekir. Gerçekleştirilen demiryolu ve yatırım miktarı Chester Programı’nda öngörülenin biraz altındadır. CHF Meclis Grubu’ndaki konuşmalarda öngörülen normal hat miktarı 5.000-6.000 km. mertebesindedir. Bir bu kadar da dar hat inşası ve bir milyar TL’lik bir yatırım yapılması öngörülüyordu. Değişik bakış açılarından gerçekleştirilenin öngörülenin yarısı mertebesinde kaldığı söylenebilir.

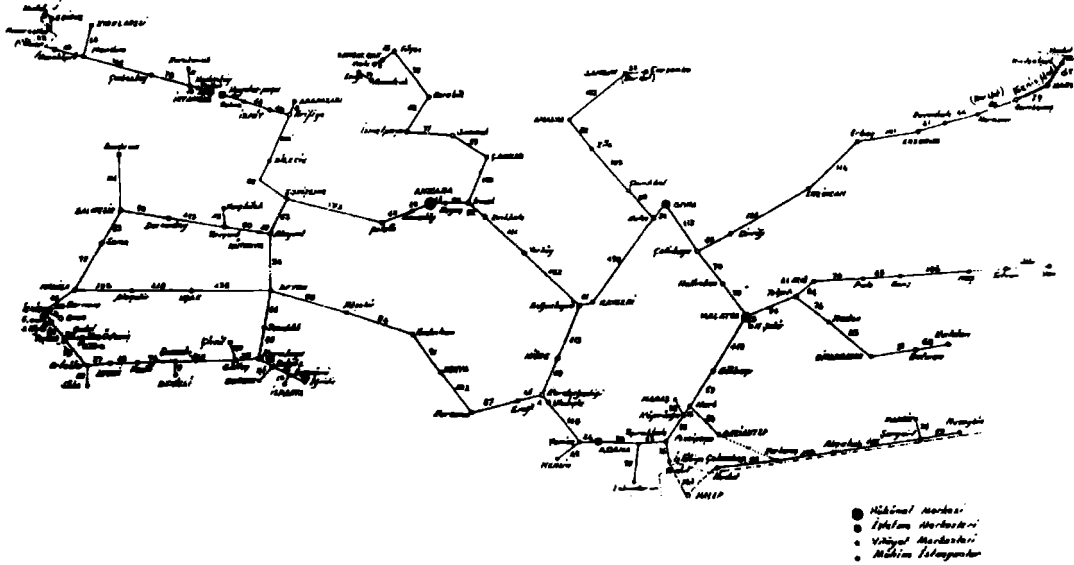
Cumhuriyet’in demiryolları programının uygulamasını sadece yapılan hatların uzunluğu açısından değerlendirmek yeterli olmaz. Demiryolu hatlarının ne tür bir ağ oluşturduğu üzerinde de durmak gerekir. Cumhuriyet’in yurdu demir ağlarla ördüğü söylenirken de, işaret edilen sadece hatların uzunluğu değil, bir ağ sistemi oluşturmalarının önemine de değiniliyordu.

Cumhuriyet öncesindeki demiryollarının biçimi ağaç dalları şeklindeki açık sistemlerdi. Örneğin İzmir’in kuzeyindeki Kasaba, güneyindeki Aydın Demiryolları Ege hinterlandını İzmir’e, oradan da dış pazarlara bağlıyordu. İstanbul’dan başlayan Anadolu ve Bağdat Demiryolu ise hem ülkenin başkentini Anadolu’ya bağlıyor hem de Anadolu’yu dış dünyaya açıyordu. Bu da temelde bir ağaç şeması halindeydi. Birinci Dünya Savaşı öncesinde hükümet bu hattı Kasaba Hattı’yla Afyon’da bağlamak istğinde şirketlerin tepkisine neden olmuştu. Her ağaç dalları biçimindeki demiryolu belli bir gücün kendi çıkar alanını denetlemenin bir aracı olarak geliştirilmiştir. Bu şema yarı sömürgeleşmiş bir ekonominin göstergesi olarak da yorumlanabilir. Böyle bir şema ülke içi pazarın bütünleşmesinden çok parçalanmasına neden oluyordu.

Bu nedenle başkentini İç Anadolu’nun ortasına yeni Ankara’ya almış ve bir ulus-devlet oluşturmak isteyen Türkiye Cumhuriyeti’nin demiryolu hatlarının biçimini de ağaç dalları biçiminden ağ (network) biçimine dönüştürmesi gerekiyordu.

Nitekim Harita 1’de verilen Türkiye’nin bu dönemde geliştirdiği demiryolu sistemine bu gözle bakıldığında, yapısının dört kapalı devre ve ona bağlanan açık hatlardan oluştuğu görülmektedir. Osman-

HARİTA 1 TCDD Şematik Haritası



lı döneminden alınan demiryolu sisteminin böyle bir daha gelişmiş bir ağa dönüştürülmesinde atılan adımlar şöyle şemalaştırılabilir. Açık olarak görülmektedir ki ilk adımda Türkiye'nin sınırlarının yeniden belirlenmesi ve Sovyet Devrimi sonrasında doğal pazarlarını kaybetmiş olan Doğu Anadolu'ya bir açılma olanağı sağlamak için öncelikle doğu-batı bağlantısını sağlayacak biri kuzeyde, diğeri güneyde iki hat oluşturulmuştur. Bunlardan birincisi Ankara-Sivas-Erzurum Hattı, ikincisi ise Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır Hattı'dır. İlk adımda yapılan bu yollar demiryollarının ağaç dalları halindeki biçimini dönüştürememiştir. İkinci adımda o dönemde kullanılan terminolojiyle iltisak hatları yapılmıştır. İltisak hatları ağaç dalları şemasını ağ şemasına dönüştürmeyi sağlamıştır. Batı Anadolu'da Kütahya-Balıkesir ve Afyon-Karakuyu İltisak Hattı'nın inşası Batı Anadolu'da iki kapalı devre yaratmıştır. Ulukışla-Boğazköy İltisak Hattı İç Anadolu'da, Malatya-Çetinkaya İltisak Hattı ise İç Anadolu'dan Doğu Anadolu'ya geçiş bölgesinde iki kapalı devre daha yaratmıştır. Böylece demiryolları ağ haline dönüşmüştür. Bu dört kapalı devrenin oluşturduğu ülke içindeki ağ değişik tarihlerde yapılmış olan çizgisel hatlarla limanlara ve uluslararası demiryolları sistemlerine bağlanmıştır. Bunlardan yeni yapılanlarının üçüncü adımı oluşturduğu söylenebilir. İçteki demiryolu sistemini Şark Demiryolları Avrupa'ya bağlıyordu. Batı'daki sistem Cumhuriyet öncesinde Bandırma ve İzmir limanlarına bağlanmıştı. Samsun-Kalın ve Irmak-Zonguldak hatları bu dönemde Karadeniz limanlarını içteki demiryolu sistemine bağladı. İçteki sistemdeki bir düğüm noktası olan Yolçatı'dan inşasına başlayan Elazığ-Van Hattı İran'a uzanan bir bağlantı oluşturacaktı. Güneyde de iç sistem Mersin ve İskenderun liman bağlantılarına sahipti.

Aslında Cumhuriyet'in başlangıçta gerçekleştirmek istediği demiryolu ağı gerçekleşenden daha karmaşık ve gelişmiş bir ağı öngörüyordu. Bunu kavrayabilmek için Cumhuriyet'in başlangıcından beri gerçekleştirmek istediği ama gerçekleştiremediği hatlar üzerinde de durmak gerekir. Anadolu demiryollarının satın alınmasında da üzerinde durulan Arifiye-Bolu Hattı'nın uzatılarak Kavak'ta Samsun-Sivas Hattı'na sap-

lanması söz konusuydu. Eğer bu gerçekleşseydi, Anadolu içindeki demiryolu ağı dört değil, altı kapalı devreye sahip olacaktı. İçte oluşturulan bu sistemin daha çok sayıda liman bağlantısı bulunması öngörülmüştü. Güney'de Karakuyu-Burdur-Antalya, Batı'da Balıkesir-Çanakale, Kuzey'de Ildırım-Kastamonu-İnebolu ve nihayet Erzurum-Gümüşhane-Trabzon hatlarının inşası düşünülmüyordu. Bu bağlantıların gerçekleşmesinde yeterli kaynak bulunmadığı için programın küçültülmek zorunda kalınması kadar, söz konusu hatların çok zor topografik koşullara sahip olması ve bu hatların çok pahalı olması etkili olmuştur.

Kolars ve Malin Türkiye'nin geliştirdiği bu demiryolu sisteminin nüfus dağılımına göre rasyonelliğini test edebilmek ilginç bir yöntem geliştirmişlerdir. Ülke yüzeyinde her noktanın çevresindeki 25 km.'lik bir daire içindeki nüfus miktarları hesap ederek ve bu değerlerin oluşturduğu bir yüzey elde etmişlerdir. Bu yüzeyin tepe noktalarını birleştiren hatların ülke içindeki talebi karşılayan en rasyonel demiryolu ağının biçiminin ne olacağını göstereceğini kabul etmişler ve Türkiye'nin varolan demiryolu şebekesinin rasyonellik derecesini sınılamakta kullanılmışlardır. Sonuçta Türkiye'nin varolan demiryolu sistemi ile rasyonel olduğu saptanan sistem arasında önemli benzerlikler saptamışlardır.⁴⁶

Bir demiryolu sisteminin geliştirilmesinin temel nedeni ulaşımı kolaylaştırarak yani ucuzlatarak, süresini azaltarak ve riskini düşürerek, toplumdaki işbölümünü değiştirmesi ve geliştirmesi ve bu yolla üretimi artırmasıdır. Türkiye'de gelişen demiryolu sisteminin bu bakımdan etkilerini ölçebilmek için Tablo 5 hazırlanmıştır. Bu tablo ülkedeki tüm demiryollarının değil, DDY sisteminin gelişmesini göstermektedir. 1948 yılında şirket demiryolları tamamen DDY yönetimine geçtiği için tablonun son yılına ilişkin bilgiler tüm sistemi kapsar hale gelmiştir.

1928 yılında DDY tarafından işletilen hatlarda yolda km. başına 122.229 yolcu, 115.368 ton yük taşınırken, yirmi yıl sonra 1948'de km. başına 333.421 yolcu, 356.469 ton yük taşınır hale gelmişti. Bu

⁴⁶ John Kolars ve Henry J. Malin, "Population and Accessibility: An Analysis of Turkish Railroads", *Geographical Review*, cilt 60, Nisan 1970, s.229-246.

TABLO 5
DDY İşletmeciliğinin Gelişimi

Yıllar	DDY'ye göre işletilen hat. Km.	Tren-km. (000)	Yolcu-km. (000.000)	Ton-km. (000.000)	Km. başına kâr TL	İşletme emsali yüzde
1924	1.378	2.501		158	1.049	77
1925	1.464	2.938		191	2.446	64
1926	1.630	3.135		250	3.290	63
1927	2.251	4.042	-	239	748	83
1928	2.453	4.067	300	283	700	86,32
1929	2.766	4.824	349	357	1.349	73,33
1930	3.261	5.196	323	384	690	84,84
1931	3.436	4.912	278	457	1.094	73,06
1932	3.878	4.270	269	362	539	82,09
1933	3.941	5.483	320	431	900	73
1934	4.733	7.820	493	638	1.510	65,92
1935	5.842	9.698	630	653	936	76,40
1936	6.340	11.979	808	968	1.592	65,20
1937	6.565	14.012	1.004	1.125	1.722	67,18
1938	6.714	15.598	1.186	1.297	1.211	78,25
1939	6.890	17.797	1.430	1.564	1.862	70,20
1940	6.947	20.699	2.113	2.006	3.367	60,61
1941	7.009	21.100	2.653	2.041	3.701	62,66
1942	7.009	20.280	2.902	2.215	3.326	72,78
1943	7.056	21.076	2.667	2.546	4.458	74,56
1944	7.110	21.089	2.470	2.647	1.009	94,28
1945*	7.110	11.941	1.545	1.356	819	92,03
1946	7.180	20.768	2.667	2.473	2.128	87,74
1947	7.242	22.466	2.680	2.842	3.301	87,70
1948	7.636	21.842	2.546	2.722	1.881	90,19

Kaynak: *DİE Yıllıkları ve Bayındırlık İşleri dergileri*.

(*) 1945 yılındaki sayıların düşüklüğü bu yılın yedi aylık bir bütçe yılı olması dolayısıyladır.

sayılar km. başına yolcu taşımada 2.73, yük taşımada 3.09 misli bir artışı göstermektedir. Demiryolu hatlarının bir kısmının yeni açıldığı ve bu hatlarda ilk yıllarda yolcu ve yük taşıma talebinin düşük olaca-

ğı düşünülürse yıllık yüzde 5 yolcu, yüzde 6 yük artışının önemli olduğu söylenebilir. Bunu hem ülkede hareketliliğin artışının bir göstergesi hem de demiryollarının daha etkin kullanılmasının bir kanıtı olarak yorumlamak olanaklıdır.

Cumhuriyet'in demiryolu uygulamalarının genel bir değerlendirilmesini yaparken, son olarak DDY'nin demiryolu işletmeciliği konusunda ne kadar başarılı olduğu üzerinde duralım. Böyle bir değerlendirme yapabilmek için Tablo 6 hazırlanmıştır. Bu tabloda km. başına düşen kârların ve işletme emsallerinin (kârlılık oranları) zaman içinde değişimi verilmiştir.

1924 yılında işletmeye başladıktan sonra büyük ölçüde Anadolu ve Bağdat hatlarıyla sınırlı olan demiryollarının yönetiminde ilk üç yılda km. başına gelir ve kârlılık oranlarının artırılması başarılmıştır. 1927 yılından itibaren km. başına gelirin düşmesinde sisteme Doğu Anadolu'daki üzerindeki ulaşım talebi düşük olan hatların katılmasının ve 1927 yılında büyük kriz öncesinde yaşanan küçük ekonomik krizin etkilerini görmek olanaklıdır.

Büyük ekonomik bunalımın etkilerini Tablo 6'da 1930 yılından itibaren görmekteyiz. Bunu hem km. başına gelirden hem de harcamalardaki azalmalarda görmekteyiz. Tablo 5'te görüleceği üzere bu yıllarda buhranın etkisiyle taşınan yolcu ve yük miktarında da düşme olmuştur. Buna karşılık sistem kâr oranında bir azalma olsa da kârlılığını sürdürmüştür.

Bu bakımdan 1934 yılının bir dönüm noktası olduğu görülmektedir. Bu yıldan itibaren Ege'deki hatların satın alınması kârlılık oranını artırmıştır. Bu hatlar yabancı şirketler elinde ziyan etmekte iken, devlet elinde DDY'nin kârlılığını artırmış olmasının iki önemli nedeni vardır. Bunlardan biri daha önce üzerinde durduğumuz ucuz tarife politikasının izlenmesidir. Diğeri ise Ege Bölgesi'nin uzun yıllardır demiryoluna sahip bulunması ve tarife politikalarına duyarlı bir ekonomik yapıya sahip olmasıdır.

1930'lu yılların ikinci yarısında ulaşılan kârlılık İkinci Dünya Savaşı'nın ilk yıllarında da sürmüştür. 1944 yılından itibaren kârlılık

TABLO 6
DDY İşletmesinin Kârlılığındaki Gelişmeler

	Km. başına gelir TL	Km. başına harcama TL	Km. başına kâr TL	İşletme emsali yüzde
1924	4.723	3.673	1.049	77
1925	6.303	3.857	2.446	64
1926	7.780	4.489	3.290	63
1927	5.234	4.486	748	83
1928	5.118	4.418	700	86,32
1929	5.470	4.121	1.349	75,33
1930	4.554	3.864	690	84,84
1931	4.304	3.210	1.094	73,06
1932	3.361	2.822	539	82,09
1933	3.713	2.813	900	73
1934	4.431	2.921	1.510	65,92
1935	3.930	2.994	936	76,40
1936	4.994	3.402	1.592	65,20
1937	5.271	3.549	1.722	67,18
1938	5.568	4.358	1.211	78,25
1939	6.247	4.386	1.862	70,20
1940	8.524	5.167	3.357	60,61
1941	9.912	6.211	3.701	62,66
1942	12.221	8.895	3.326	72,78
1943	17.952	13.071	4.458	74,56
1944	17.655	16.655	1.009	94,28
1945*	10.280	9.461	819	92,03
1946	17.362	15.233	2.128	87,74
1947	21.184	17.883	3.301	87,70
1948	19.189	17.308	1.881	90,19

Kaynak: *DİE Yıllıkları ve Bayındırlık İşleri* dergileri.

(*) 1945 yılındaki bazı sayıların düşüklüğü bu yılın yedi aylık bir bütçe yılı olması dolayısıyladır.

oranı düşmüştür. Bu yıllarda taşınan yolcu ve yük miktarında bir düşme olmamıştır. Kârlılıktaki düşme taşıma fiyatlarının yaşanan enflasyona uyumunun gecikmesine bağlanabilir. Kârlılık oranlarında zaman zaman düşme olsa da tüm dönem boyunca DDY hiçbir yılda ziyan etmemiş olması dikkat çekicidir.

SON VERİRKEN

Cumhuriyet'in demiryolu politikaları ve uygulamaları üzerindeki bulgularımızı özetlemek gerekirse sadece uygulamalara bakarsak, Türkiye'nin Cumhuriyet'in ilk yıllarında demiryollarına öncelik veren, bir yandan devletin yaptığı yatırımlarla yeni hatlar yaparken, öte yandan şirketlerin elindeki hatları satın alarak millileştiren ve tüm hatları devlet eliyle işletmeye dayanan bir politika izlendiği söylenebilir. Ama sadece uygulananlara bakarak yapılan bu çıkarsama yanıltıcıdır. Bu yolda açıkça ortaya konulduğu üzere devletin başlangıçta uygulamak istediği ortaya çıkan sonuçtan çok farklıdır. Uygulanan politikanın belli bir kanala dökülmesini hem dünya hem Türkiye ekonomisinin içinde bulunduğu koşullar adeta zorunlu kılmıştır.

Cumhuriyet hükümetleri koşulların zorunlu kıldığı bu uygulamayı başarılı biçimde gerçekleştirmiştir. Şimendifer işletmeciliğinde, yeni kadrolar yetiştirmiş, ulusal ekonominin gereklerine uygun tarifeler uygulamış ve buna rağmen kârlılığını koruyarak, yeni hatların yapımının finansmanına katkıda bulunmuştur. Devlet işletmeciliğinin başarılı olabileceği konusunda olumlu bir örnek yaratmıştır.

Türkiye başlangıçta öngörülenden farklı bir stratejiyi yeni koşullara uygun olarak kendi karar süreçleri içinde yeniden üretmeyi başarmış ve bu yeni stratejiyi başarıyla uygulamıştır. Ama bu yeni strateji içinde gerçekleştirilebilen demiryolu ağı başlangıçta öngörülene göre daha küçük kalmıştır.

KAYNAKÇA

- Abisel, M. A., *Dünya Ticaret Yolları Etrafında Cereyan Eden İktisadi ve Siyasi Mücadeleler*, İstanbul, 1943 s.43-44, 45, 72, 84.
- Asım, Mehmet, "İzmir-Kasaba Temdidi Hattı Devlet İdaresine Giriyor", *Ayın Tarihi*, 10 Haziran 1934, s.115.
- "Aydın Demiryolu Satın Alma Mukavelesi Hakkında Bayındırlık Bakanı Ali Çetin-kaya'nın Kamutaydaki Söylevleri", *Bayındırlık İşleri Dergisi*, yıl 2, sayı 1, Haziran 1935, s.15-17.
- Ayın Tarihi*, sayı 9, Eylül 1934, s.34-39.

- “Aydın Demiryolları”, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, yıl 3, sayı 7, Aralık 1936, s.47.
- Bayındırlık İşleri Dergisi*, yıl 2, sayı 5, Ekim 1935, s.140-141.
- , yıl 5, sayı 5, 29 Ekim 1938, s.100-101.
- , yıl 5, sayı 5, 23 Ekim 1938, s.105-107.
- , yıl 5, sayı 5, 23 Ekim 1938, s.112.
- , 1946, s.17.
- , yıl 1, sayı 2, Temmuz 1934, s.85.
- , yıl 2, sayı 9, Şubat 1936, s.61.
- , yıl 5, sayı 2, Temmuz 1938, s.142.
- Cer Müdürü Tevfik, “Cumhuriyet İdaresinde Demiryolculuğumuz”, *Demiryolları Mecmuası*, cilt 9, sayı 104-105, 29 Ekim 1933, s.444,453.
- Çavlı, İ., “Sivas-Erzurum Demiryolu İnşaatı”, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, yıl 5, sayı 6, Kasım 1938, s.56-57.
- Demiryollar Mecmuası*, cilt 9, sayı 104-105, I ve II. Teşrin 1933, s.515, 554-82.
- Dinçer, C., “Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa’nın Anadolu’nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha”, *Belgeler*, cilt V-VIII, 1968-1971, sayı 9-12, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1971, s.153-233.
- Ergun, M., *Bir Demiryolunun Kurtuluş Savaşı Hatıraları*, İstanbul Ahenk Matbaası, İstanbul, 1966, s.15,41,44.
- “Erzurum Hattı Bir Milli Gruba İhale Edildi”, *Cumhuriyet*, 13 Haziran 1933.
- Ete, M., *Münakalat*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1938, s.106-107.
- Halk Fırkası Zabıt Ceridesi*, 1 Kânun-ı Sani 1340 Salı.
- , 8 Kânun-ı Sani 1340 Salı.
- , 10 Kânun-ı Sani 1340 Perşembe.
- , 15 Kânun-ı Sani 1340 Salı.
- , 15 Kânun-ı Sani 1340 Salı.
- , 28 Kânun-ı Sani 1340 Pazar.
- İlkin, S., “1922-1923 Yılları Türkiye’inde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi”, *Türkiye İş Bankası Uluslararası Atatürk Sempozyumu*, 17-22 Mayıs 1981, İstanbul.
- Kolars, J. - Malin, Henry J., “Population and Accessibility: An Analysis of Turkish Railroads”, *Geographical Review*, cilt 60, Nisan 1970, s.229-246.
- “Ministre du Commerce et des Travaux Public: Rapport de S.E. le Ministre du Commerce et des Travaux Publics a S.A. le Grand Vezir”, 1 Aralık 1908.
- “Mühim Bir İhale Sivas-Erzurum Hattı Yapılıyor”, *Cumhuriyet*, 23 Mayıs 1933.
- “Sivas-Erzurum Hattı Bir Milli Gruba İhale Edildi”, *Cumhuriyet*, 13 Haziran 1933.
- T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası*, İstanbul, 1933, s.27.
- TCDD, *Türk Demiryolları*, Ankara, 1959, s.27-28.

- Tekeli, İ., - İlkin, S., "1923 Tarihli Umur-u Nafia Programı", *IX. Türk Tarih Kongresi*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1989, s.1649-1660.
- Tekeli, İ., - İlkin, S., *Dünya'da ve Türkiye'de Şirket Üretim Bölgelerinin Doğuş ve Dönüşümü*, Yurt Yayınları, Ankara, 1987, s.92-93.
- Tekeli, İ., - İlkin, S., "Türkiye'de Büyük İnşaat Müteahhitlerinin Doğuşunda Cumhuriyet'in Bayındırlık ve Demiryolu Programlarının Bitkisi", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, cilt 20, sayı 1-2, 1993, s.207-228.
- "Ticaret ve Nafia Nezareti'nden 1 Kanun-u evvel sene 324 Tarihinde Makam-ı Sami-i Sadaret Penabı'ye Yazılan Tezkerenin Sureti".
- Yakup, H., "Samsun-Sivas Hattı Kamyon Rekabeti ve Yapılan Tetkikat", *Demiryollar Mecmuası*, cilt 6, sayı 61, Mart 1930, s.18-21.

9

Karayollarının Gelişmesi Üzerine Uluslararası Bir Karşılaştırma Çerçevesi

İLHAN TEKELİ - SELİM İLKIN

GİRİŞ

Türkiye’de özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrasındaki toplumsal değişimler incelenirken, karayolu politikasının etkilerinden çok sık söz edilir. Ama bu etkiler analizlere katılırken karayolu politikası kendisi inceleme konusu olmayan bir dış değişken olarak alınmıştır. Karayolu politikasının böyle bir dış veri olarak alınmasının arkasında temel bir kabul vardır denilebilir. O da, bu politikanın evrensel olarak belirlendiği ve ülkeler arasında önemli farklılıklar göstermediğidir.

Bu yazıda böyle bir gözlemden yola çıkarak karayolu politikalarının kendisinin de inceleme konusu olmasının yanısıra bir içsel değişken hale gelmesini sağlayabilmek için uluslararası bir karşılaştırma çerçevesi oluşturulmaya çalışılacaktır. Eğer gelecekteki araştırmalarla Türkiye karayolu politikası böyle bir karşılaştırma çerçevesi içine oturtulabilirse, bu politikanın Türkiye’ye özgü özellikleri daha iyi anlaşılacak ve toplumsal etkileri daha iyi açıklanabilecektir.

Bir ülkedeki karayolu politikasının incelenmesinde salt bir betimsel anlatımın ötesine geçebilmek için üç ayrı çerçeve içine oturtulmasına gerek vardır. Bunlardan birincisi karayolu gelişmesinin içinde yer

aldığı toplumsal yapıdır -siyasal, ekonomik ve toplumsal yönleriyle-. İkincisi karayollarının gelişimini önemli düzeyde belirleyen karayolu araçlarına ilişkin dünya teknolojisindeki evrim çizgisidir. Üçüncüsü ise, değişik ülkelerin karayollarına ilişkin kurumsal yapılarındaki gelişmelerin karşılaştırmalarıyla ortaya çıkarılmaya çalışılacak olan ülkeler için seçilebilecek olan alternatif karayolları geliştirme stratejileridir. Böyle bir karşılaştırma bize karayollarını geliştirme stratejilerinin temel boyutlarının neler olabileceği konusunda da açıklık getirecektir.

Birinci çerçeve Türkiye'deki karayolları gelişmesi ardındaki toplumsal nedenleri anlamak için gerekli iken, ikinci çerçeve Türkiye'deki gelişmelerin dünyadaki genel gelişme içindeki yerini kavramak, dünyadaki bu konuya ilişkin teknolojik gelişmelerin Türkiye'ye yansımadaki gecikmeleri saptamak, toplumsal yapının özellikleri ile daha çok ithal edilen teknolojinin karşılıklı etkileşmelerini ortaya koymak için gereklidir. Üçüncü çerçeve ise, Türkiye'nin karayollarını geliştirmekte izlediği stratejilerin hangi alternatiflere göre değerlendirilmesi gerektiğini ortaya çıkaracaktır. Türkiye'nin izlediği yolun seçilebilecek alternatiflere göre ortaya konulması, seçilen yolun nedenlerini ve bunun arkasındaki toplumsal güçleri kavramamızı daha kolaylaştıracaktır.

KARAYOLLARININ TOPLUMSAL OLARAK BELİRLENMESİ

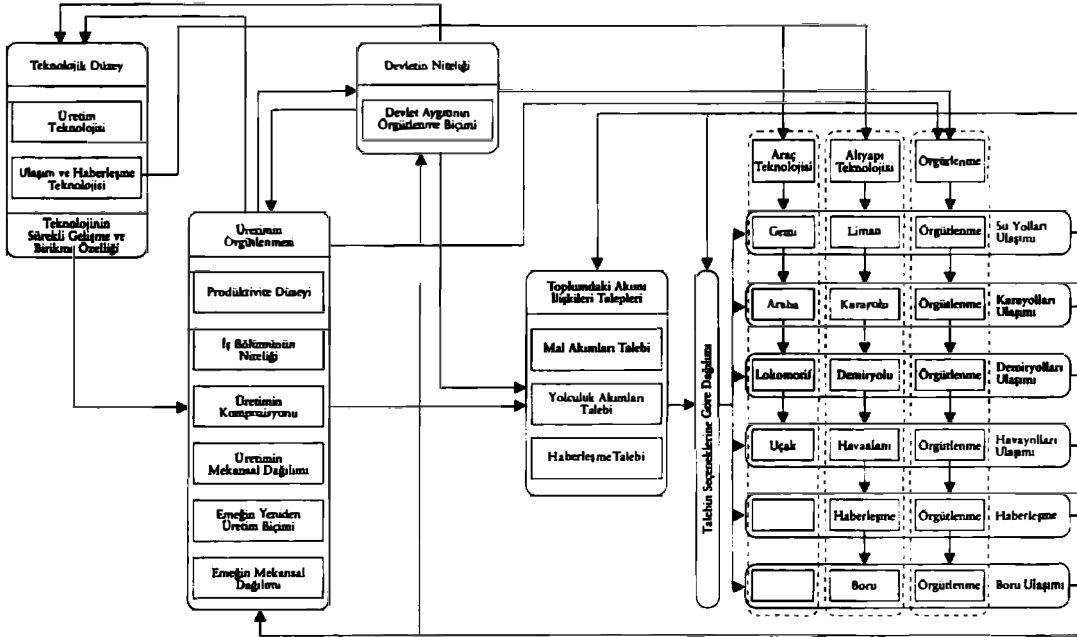
Karayollarının toplumsal olarak nasıl belirlendiğini tartışabilmek için karayolları terimini kullandığımızda neyi anlatmak istediğimize bir açıklık kazandırmak gerekir. Günlük dilimizde karayollarının gelişiminden söz ettiğimizde, bu terimi biri dar, öteki geniş olan iki anlamda kullanıyoruz. Dar anlamda kullandığımız zaman salt altyapı olarak karayolunu anlatmak istiyoruz. Geniş anlamda kullanıp, karayollarının gelişmesinden söz ettiğimizde içinde birçok ögeyi bulunduran bir ulaştırma alt sistemini kastediyoruz. Karayolları alt sistemi, en azından karayolu taşıtlarını, altyapı olarak karayolları ve karayolu taşımacılığının örgütlenme biçimini içerir, tabii bu alt sistem öğelerini daha da artırmak olanağı vardır. Karayolu taşıtlarının üretimi, bakım ve

servislerinin örgütlenmesi, karayolu yapım örgütü vb. Bu yazıda karayolları teriminin kullanılmasında ortaya çıkabilecek belirsizliklerden kaçınmak için, dar anlamı anlatılmak istendiğinde “karayolları”, geniş anlamı kastedildiğinde “karayolları ulaştırması” ya da “karayolları ulaştırma alt sistemi” deyimleri kullanılacaktır.

Karayolları ulaştırmasının toplumsal belirlenmesinden söz etmeden önce bir alt sistemin kendi içindeki belirlenme ilişkilerinden söz etmek gerekir. Bu belirleyicilikleri incelemek için önce karayolu taşıma aracının niteliklerinden başlamakta yarar var. Karayolu taşıma aracının deve, hayvan gücüyle çekilen araba ya da motorlu taşıt olması, karayolunun altyapı olarak sahip olması gereken niteliklerini büyük ölçüde değiştirecektir. Bu teknoloji yol üstünde geliştirilmesine gerek duyulan servislerin neler olmasını da belirleyecektir. Aracın niteliğine göre yol üstünde yer alacak servis kuruluşları, kervansaraylar, han, benzin istasyonu, tamir atölyesi ya da motel olabilecektir. Taşıma aracı ile altyapının niteliği arasında oldukça kuvvetli bir karşılıklı belirleyicilik ilişkisi vardır. Karayolları ulaştırma sisteminin örgütlenmesi ile taşıma aracının teknolojisi arasında da ilişkiler kurulabilir. Ama örgütlenme biçiminin tek belirleyicisi teknoloji değildir; bunun belirlenmesinde toplumsal yapı özellikleri daha önemli etkilere sahip olabilir. Kuşkusuz, bir kervan örgütlenmesi ile bir posta arabası örgütlenmesi ve otobüs taşımacılığı örgütlenmeleri arasındaki farkların teknolojik nedenleri vardır, ama otobüs işletmeciliğinin devlet elinde, tekelci firmalar ya da küçük girişimciler elinde örgütlenmesinin nedenleri toplumsal yapıya ilişkin değişkenler arasında bulunacaktır. Yalnız taşıma işletmeciliğinin değil, karayollarının yapımının örgütlenme biçimi de teknolojiden etkilendiği kadar toplumsal yapının özelliklerinden de etkilenecektir.

Karayolu ulaşımının toplumsal olarak belirlenme ilişkilerini daha açık anlatabilmek için Şekil 1 hazırlanmıştır. Şekil 1’de karayolu ulaşımı alt sistemi üç ögeli olarak gösterilmiştir: Karayolu araçları, altyapı olarak karayolu ve örgütlenme. Örgütlenme ile hem karayolu taşımacılığının hem karayolu yapımının hem de karayolu üstündeki servislerin örgütlenmesi anlatılmaktadır. Bu alt sistemin ögeleri arasında

ŞEKLİ 1



daha önce de anlatıldığı gibi karşılıklı belirleyicilik ilişkileri vardır. Bu sistem içi ilişkiler Şekil 1'de gösterilmemiş, sadece bu öğelerin sistem dışından belirlenme ilişkileri gösterilmiştir. Bu şekilde araç ve altyapı yapım teknolojisinin ülkenin ve dünyanın teknolojik düzeyiyle belirlendiği, örgütlenmenin ise, devletin niteliğine önemli ölçüde bağlı olduğu görülmektedir.

Karayolu ulaşımı Şekil 1'de de gösterildiği gibi toplumda doğan mal ve insan akımları taleplerinin karşılanmasında varolan değişik seçeneklerden sadece biridir. Toplumda doğacak talep su yolları ulaşımı, demiryolları ulaşımı vb. seçeneklerce birlikte karşılanacaktır. Bu seçenekler arasında zaman zaman yarışma olabileceği gibi, zaman zaman da karşılıklı tamamlayıcılıklar bulunacaktır. Şekil 1'de bu seçenekler arasında katılmış olan haberleşme sisteminin özel konumuna dikkati çekmekte yarar vardır. Haberleşme alt sistemi bu seçenekler arasına iki nedenle sokulmuştur. Birinci neden haberleşmenin mal ve yolculuk akımlarını ikâme edebilmesidir. İkinci neden karayollarının haberleşme akımlarının örgütlenmesindeki -günümüzde giderek azalma olsa da- önemidir.

Bir toplumda doğan mal ve insan akımları değişik seçeneklerce birlikte karşılandığına göre, karayolları ulaşım sisteminin gelişimini kendi başına incelemek yanıltıcı olabilir. Bu talebin karşılanmasında karayoluna düşen rolün belirtilmesi gerekir. Hangi tür taşıma taleplerini karayolları karşılamaktadır? Değişik ulaşım sistemleri arasındaki yarışmanın ya da tamamlayıcılığın nitelikleri nelerdir? Bunların bilinmesi gerekir. Talebin değişik ulaşım alt sistemleri arasında nasıl dağıtılacağını, Şekil 1'de gösterildiği gibi bu sistemlerin gelişmişlik derecelerinin ve performanslarının farklılıkları ile açıklamak olanağı bulunabilir. Böyle bir ele alışıta, bu dağılım ulaşım hizmetleri arzına bağlı olmaktadır. Olaya belli bir zaman kesiti içinde bakıldığında, bu açıklama yeterli görülebilirse de tarihsel açıdan ele alındığında yetersiz kalacaktır. Karayollarının gelişmeye başladığı dönemde daha önce gelişmiş bir ulaşım sisteminin varlığı ya da yokluğu, gelişmenin niteliği üzerinde önemli etkiler yapacaktır. Bu nedenle bir ülkenin ulaşım altyapısının

da önemli gelişmeler olduğu dönemde, dünyadaki hakim ulaşım teknolojisinin ne olduğu önem kazanmaktadır. Aynı düşünce bize bir ülkede değişik ulaşım sistemlerinin gelişmelerindeki zaman sırasının önemini de hatırlatmış olmaktadır.

Ulaşım ve haberleşme sistemlerinin toplumsal yapısıyla ilişkisi, toplumda mal, yolcu ve haberleşme akımlarına olan talebin nasıl olduğu araştırılarak kurulabilir. Şekil 1’de talebin belirlenmesinde iki temel açıklayıcı kullanılmıştır. Bunlardan biri üretim örgütlenme biçimidir, ikincisi ise devletin örgütlenme biçimidir. Önce üretimin örgütlenme biçimi üzerinde duralım. Üretim dolayısıyla ortaya çıkacak olan mal, yolcu ve haberleşme taleplerinin miktarını, niteliklerini, zamanda sıklığını ve mekândaki dağılımını, üretim miktarı, kompozisyonu ve mekânsal dağılımı, emeğin yeniden üretim biçiminin doğurduğu tüketim kalıpları ve emeğin mekânsal dağılımı belirleyecektir.

Toplumdaki tüm mal, insan ve haberleşme akımları talepleri üretim sistemi tarafından yaratılmaktadır. Devletin, savunmadan yönetime, yönetimden üretime değin uzanan çok değişik işlevlerinin yerine getirilmesinde karşılanması gereken akım, talepleri yaratmaktadır. Tabii her toplumsal kuruluşun devlet aygıtı ayrı nitelikte ulaşım talepleri yaratmaktadır. Bir imparatorluğun talepleri ile bir feodal beyliğin talepleri arasında önemli farklar vardır. Bir imparatorluğun devlet aygıtı için, gelişmiş bir ulaşım ve haberleşme sisteminin kurulması, varlığını sürdürmesinin önkoşulu haline gelirken, bir feodal beylik için bu önemde bir talep söz konusu değildir. Bu nedenlerle bu iki devlet türünün yol yapımı, bakımı ve işletilmesi için sarfedeceği örgütlenme gayretleri çok farklı olacaktır.

Şekil 1’i açıklarken, bugüne değin üzerinde durmadığımız teknolojik düzeyi ele alalım. Teknolojik düzey değişkeninin ilginç bir özelliği, sürekli gelişme ve birikme niteliğine sahip olmasıdır. Bu özelliği yüzünden tüm sisteme sürekli olarak bir değişme potansiyeli sağlamaktadır. Teknolojik düzey bu analizde iki ögesi ile yer almaktadır. Bunlar üretim teknolojisi, ulaşım ve haberleşme teknolojisi. Üretim teknolojisi, üretim örgütlenmesini, ulaşım ve haberleşme teknolojisi ise

ulaşım sistemindeki araçların ve altyapının yapılma biçimini etkilemektedir. Kuşkusuz teknolojik değişme de kendi başına bir bağımsız değişken değildir, üretimin örgütlenme biçimi ve devletin niteliğince belirlenmektedir.

Şekil 1’de toplumun ulaşım sistemini belirleme ilişkisini incelemek için geliştirilmiş basit modeli içinde, hem toplumdaki mal, yolcu ve haber akımlarını hem de ulaşım sisteminin niteliklerini belirleyen teknolojik düzey, devlet niteliği, üretimin örgütlenme biçimi değişkenlerinin birbirini karşılıklı olarak belirleyici özellikleri vardır. Kendi başına ayrı bir inceleme konusu olan bu belirleyicilikler üzerinde burada durulmayacak, sadece bu konuya değinmekle yetinilecektir.

Toplumsal yapı ile ulaşım sistemi arasındaki ilişkileri incelerken, bugüne değin tek yönlü olarak, toplumsal yapının ulaştırma sistemini nasıl belirlediği üzerinde duruldu. Oysa ulaştırma sisteminin de hem üretimin hem de devletin örgütlenme biçimi üzerinde etkileri vardır. Başka bir deyişle, belirleme ilişkisinin üzerinde durulması gereken ikinci bir yönü bulunmaktadır. Bu ikinci yönün varlığı, toplumsal yapının değiştirilmesinden ulaşım sistemlerinin geliştirilmesine bir bağımsız değişken ya da politika aracı olarak bakılmasına neden olmaktadır.

Ulaşım sistemlerinin gelişmesinin hem üretimin hem de devletin örgütlenmesine olan etkilerini bazı örneklerle açıklamakta yarar var. Örneğin bir karayolunun yapılmasıyla, daha önce geçimlik bir tarımsal üretim içinde bulunan bir yöre, ulusal ya da uluslararası pazara bağlanarak, pazar için ihtisaslaşmış tarımsal üretime geçebilecektir. Öte yandan karayollarında otomobil gibi bir aracın kullanılmaya başlaması, gelişmiş ülkelerde otomobil üretimini ekonominin “çekip götürücü” sektörü haline getirilebilecektir. Devlet aygıtının örgütlenmesine gelince, gelişmiş bir ulaşım sisteminin, devlet aygıtının merkezileşmesi için olanaklar sağladığı, oysa ulaşım sistemi gelişmemiş bir ülkede devletin merkezileşmesinin gerçekleşmeyeceği, ulaşım sisteminin kapasitesinin merkezileşme sürecine sınırlar getirdiği gözlenmektedir.

Karayolları ulaşımının toplumsal bağlamının nasıl ortaya konulabileceğini gördükten sonra, araştırmamızın ikinci önemli çerçevesini

oluşturacak olan karayolu araçlarına ilişkin teknolojinin dünyada nasıl bir evrim geçirdiğini incelemeye geçebiliriz.

KARAYOLU ULAŞTIRMA TEKNOLOJİSİNİN EVRİMİ

Şekil 1’de karayolu ulaştırmasına ilişkin teknolojinin gelişimi 6 bin yıllık bir tarihsel süreç içinde verilmiştir. Karayolu teknolojisindeki gelişimin böyle çok uzun bir tarihsel süreç içinde verilmesinden beklenen a) Ulaşım teknolojisindeki değişmelerin ana evrelerini saptamak, b) Her teknolojik evre içinde ulaşım sisteminin araç, yol, örgütlenmeye ilişkin değişmelerinin birbirlerini belirleyiciliklerini sınamak, c) Teknolojik değişmelerin birbirine seçenek olan ulaşım sistemlerinin, birbirlerine olan konumları nasıl değiştirdiğini ortaya koymak, d) Belli dönemlerde karayolu alt sistemindeki gelişmelerin ya da gerilemelerin toplumsal nedenlerini açıklamaktır.

Sümerlilerin tarımsal amaçla ilk arabayı kullandıkları İ.Ö. 3500’lerden günümüze değin geçen 5.500 yıllık zaman derinliği içinde arabaların ve karayolunun gelişimini gösteren çizelge incelendiğinde, karayolu ulaşım sisteminin özellikleri bakımından oldukça homojen olan yedi ayrı evre olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu evreler şunlardır:

Birinci Evre: İ.Ö. 3500’de Roma İmparatorluğu’nun büyük yol programının uygulanmaya başlayışına değin uzanan dönemi kapsamaktadır. Bu dönem kısaca “Roma öncesi” ya da “ilk gelişme dönemi” olarak adlandırılabilir.

İkinci Evre: İ.Ö. 300’den İ.S. 476’da Roma İmparatorluğu’nun çöküşüne değin uzanan, ünlü Roma yollarının yapıldığı dönem oluşturmaktadır. Bu dönemi kısaca adlandırmak gerekirse en uygun terim “Roma dönemi” olacaktır.

Üçüncü Evre: İ.S. 476’da başlayıp İ.S. 1050’ye değin uzanan dönemdir. Avrupa’da feodalitenin egemen olduğu bu dönemde Roma yolları büyük ölçüde yok olmuştur. Bir anlamda ulaşım sisteminde bir gerileme ve çöküş söz konusudur. Bu dönemi de “feodal evre” olarak adlandırmak uygun olur.

Dördüncü Evre’yi İ.Ö. 1050’den 1600’lere değin uzanan dö-

nem oluşturmaktadır. Bu dönemde karayollarında bir yeniden canlanma başlamıştır. Araba teknolojisinde hızlı da olmasa yeni gelişmeler ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle dördüncü evre “yeniden canlanma dönemi” olarak adlandırılabilir.

Beşinci Evre: 1600’lerde arabanın gelişmesindeki hızlanmadan başlayıp 1829’da ilk lokomotifin Manchester-Liverpool arasında işleyişine değin süren dönemi kapsamaktadır. Bu dönemde karayollarında hakim olan arabadır. Bu nedenle “araba dönemi” olarak adlandırılabilir.

Altıncı Evre: 1830’lardan sonra demiryollarının hızlı gelişim döneminden başlayıp 1920’lerde otomobil sahipliğinin orta sınıflarda yaygınlaştığı yıllara değin uzanmaktadır. Bu yıllarda egemen olan demiryoludur. Karayolu gelişmesini belirleyen de demiryolu olmuştur. Bu nedenle altıncı evreyi “demiryolu dönemi” olarak adlandırmak uygun olacaktır.

Yedinci Evre olarak 1920’den inceleme dönemimizin sonu olan 1957’ye değin uzanan süre alınacaktır. Bu dönemde motorlu araçlar hızla gelişmiş ve egemenliği ele almıştır. Kuşkusuz bu dönem 1957 sonrasında da süre gelmektedir. 1957 yılı ile yapılan sınırlama sadece bizim ilgilendiğimiz sürenin bu yılda sona ermesinden kaynaklanmaktadır. Bu evreyi de kısaca “otomobil çağı” olarak adlandırabiliriz.

Karayolu ulaşım teknolojisinin gelişmesine ilişkin evreler görüldükten sonra, her evre içinde ulaşım alt sisteminin değişik öğelerindeki teknolojik gelişmelerin birbirlerini belirleyicilikleri üzerinde durulabilir.

Birinci Evre bu bakımdan ilginçtir. Önce araba teknolojisi tekerlekten başlayarak adım adım gelişmekte, bu gelişme daha sonra altyapıya yansımaktadır. Böylece karayolu ortaya çıkmaktadır. Teknolojinin gelişimini gösteren çizelgelerin bu bakımdan ilginç bir başka özelliği, altyapının bulunmayışının araç teknolojisini etkilemesine ilişkin bir örneği de içermesidir. Savaş arabalarının sökölüp takılır biçimde yapılması bu yöndeki bir etkinin kanıtı olmaktadır.

Birinci evredeki teknolojik gelişmeyi incelerken bu çizelgelerde görülecek bir başka ilginç karşılıklı belirlenme ilişkisi, Çin’de yollar üstünde 20-25 km.’de bir yolcular için konaklama tesislerinin yapıl-

masıyla ortaya çıkmaktadır. Altyapı olarak yol ve bunun üstündeki aracın teknolojisinden kaynaklanan ulaşım hızı, yol üzerindeki örgütlenmeyi belirlemektedir.

Birinci evredeki teknolojik gelişmelerin karşılıklı belirleyiciliğine ilişkin gözlemler Şekil 1'in açıklanması sırasında üzerinde durulan ulaştırma aracı, altyapısı ve örgütlenmesinin birbirini belirlediği savını destekler yöndedir. Ulaştırma alt sistemleri böyle bir teknolojik iç bütünlüğe sahip olmaktadır.

İkinci Evre'yi oluşturan Roma dönemine ilişkin olarak teknoloji çizelgelerinde yapılan gözlemler, birinci evrede ulaştırma alt sisteminin karşılıklı olarak birbirini belirlemesine ilişkin savı desteklemekle birlikte, bunun ötesine geçen belirleyicilikler üzerinde durmaya da olanak vermektedir. Bu dönemde araba teknolojisindeki gelişmeden daha önemli olan yol altyapısındaki gelişmedir. Üstü büyük taş bloklarla kaplı sağlam bir taban üstüne oturan, büyük taşköprülerle, çok dolaşmadan vadileri aşabilen yollar, bir önceki dönemin toprak yollarına göre çok büyük bir teknolojik aşamayı göstermektedir. Bu gelişmeyi bu dönemde araba teknolojisinde meydana gelen sınırlı ilerleme ile açıklamak olanağı yoktur. Bunu açıklamak için Şekil 1'de gösterilmiş olan toplumsal belirleyiciliklerden yararlanmak gerekecektir.

Yol altyapısında olan bu ilerleme, Roma imparatorluk düzeninin bir sonucu olarak görülebilir. Bir yandan Roma İmparatorluğu'nun bir devlet olarak bütünlüğünü koruyabilmesi ve artı ürünü merkeze transfer edebilmesi için iyi bir haberleşme ve ulaşım sistemi gereksinimi vardır. Öte yandan serfliğe dayanan üretim düzeni böyle bir ulaşım sisteminin geliştirilmesi için gerekli emeği sağlayabilmektedir. Bu iki temel biraraya gelince yol altyapısındaki büyük teknik atılım başarılabilmıştır.

Bu gözlem ilginçtir; Şekil 1'de görülen devletin niteliğinden doğan talepler ve üretim biçiminin olanakları, karayolları yapımıyla ilgili yeni bir örgütlenme biçimi ortaya çıkarmıştır. Bu da, altyapı teknolojisinin değişmesini getirmiş ve dolayısıyla yeni altyapıda kullanılan arabaların performanslarını geliştirmiştir.

Roma döneminin incelenmesi, gene bize karayolu ulaşım sisteminin öğelerinin karşılıklı olarak birbirini belirlediğini göstermekle birlikte, bu öğelerden örgütlenmenin de değişmeyi başlatıcı bir nitelik kazanabileceğini göstermesi bakımından ilginçtir. Bu yolla birinci evrede yapılan genelleme daha da geliştirilmiş olmaktadır.

Üçüncü Evre olan “feodalite dönemi” ele aldığımız yedi evre içinde karayolu ulaşımı bakımından açık bir gerileme göstermesi yüzünden ilginç bir özelliğe sahiptir. Bir yandan imparatorluk yapısının çöküşü, öte yandan üretim biçiminde artı ürünü artırıcı bir ilerleme olmayışı, bir önceki dönemin ulaşım sisteminin çöküşüne neden olmuştur. Yol sistemi çökünce araba da yerini hayvan sırtında taşımaya bırakmıştır. Bu gözlemler, ikinci evreyi incelerken üzerinde durulan ulaşım sisteminin toplumsal belirleyicilikleri konusundaki savları yeniden desteklemiş olmaktadır.

Yeniden canlanma olarak adlandırdığımız “dördüncü evre”, ulaşım sistemiyle toplumsal yapı arasındaki ilişkilere ikinci ve üçüncü evredekinden çok daha farklı açılardan ışık tutmaktadır. Bu dönemde feodalitenin çözülerek onun yerini krallıkların almaya başlamasının merkezileşmeyi ve devletin niteliğinden doğan ulaşım ve haberleşme taleplerini artırması bakımından, ikinci evrede söz edilen nedenlerle ulaşım sistemini canlandırması söz konusudur. Ama dördüncü evredeki bu yeniden canlanma ikinci evreden iki özelliğiyle ayrılmaktadır. Bu iki özellik de üretim biçiminin niteliği dolayısıyla ortaya çıkmaktadır. Artık Roma dönemindeki serfliğe dayanan bir üretim biçimi olmadığından gelişen altyapı için büyük miktarlarda emek harekete geçirilememektedir. Her ne kadar bu dönem sonunda “yol mükellefiyeti” konularak yollar için emek gücü sağlanmaya çalışılıyorsa da, bu da yetersiz kalmaktadır. Üretim biçiminin sınırlamaları dolayısıyla gelişen altyapı Roma dönemine göre zayıftır. Öte yandan yeni gelişen üretim biçiminin karayolu ulaşım sisteminin öteki öğeleri üstünde daha olumlu etkileri görülmektedir.

Doğu kavimlerinin Avrupa’ya atı tanıtmasının ve hayvan kullanmada getirdiği yeniliklerin uzun dönemde çok önemli etkileri olmuştur.

Bir yandan atın tarımda kullanılmaya başlamasıyla tarımsal artı ürünün çoğalması ve bunun paralelinde ticaretin ve ulaşım talebinin artışı, öte yandan göğüslük kayışlarıyla atın arabaya koşulmaya başlamasının, hayvan gücünün verimliliğini artırarak, arabaların yük taşıma kapasitesini artırması, yollar üzerinde arabaların yeniden götürülmesine neden olmuştur. Ayrıca yeni üretim biçimi ve araba teknolojisindeki yeni gelişmeleri de kolaylaştırmıştır. Böylece ikinci evreye göre daha geri bir yol altyapısı üstünde, ama daha ileri bir araba teknolojisi ile karayolu ulaşımında bir “yeniden canlanma dönemi” açılmıştır.

Bu dönem ulaştırma sisteminin toplumsal yapı tarafından belirlenmesi konusunda Şekil 1’de gösterilen ilişkilerin daha çok “üretim biçimine” bağlı olanlarının geçerliliğini göstermiş olmaktadır.

“Araba dönemi” olarak adlandırdığımız “beşinci evre”nin başlangıcı kapitalizmin ortaya çıkışı ile aynıdır. Artık servetin sermayeye dönüştürülerek çoğaltılma yöntemi hakim üretim biçimi haline gelmiştir. Feodal kısıtlamalardan kendini kurtararak kapitalist gelişme yoluna giren üretim biçiminin kâr güdüsü teknolojik gelişmeyi kışkırtıyordu. 17. yüzyıl başlangıcında üretim hâlâ evlerde yapılıyor ve el yapımına dayanıyordu, ama tüccarlar ve kapitalist üreticiler gittikçe artan bir hızla pazarların denetimini ellerine alıyorlardı, bunun paralelinde gelişen üretim teknolojisi de üretim için hünersiz emeğin kullanılmasını kolaylaştırmaya başlıyordu. Bu gelişme ile köylüler ve sanatkârlar ücretli emekçi durumuna itiliyorlardı. Bu kapitalist gelişme zaman içinde birikerek nitelik değiştirecek ve 1760-1830 arasında Sanayi Devrimi’ne dönüşecektir. Bu aşama teknik ve bilimsel alanlarda olduğu kadar içine Fransız Devrimi’ni de alarak siyasal alanda da görülecek, devletin niteliğinde önemli bir değişme ortaya çıkarılacaktır. Bu çalışmada, beşinci evre olarak ele alınan dönem içinde kapitalizmin gelişmesi bakımından iki aşama bulunmaktadır. Ama karayolları ulaşım sisteminin gelişmesini inceleme bakımından “arabanın” egemen olduğu bu dönemi tek evre olarak ele almak daha doğru olacaktır.

Bu dönemde sanayileşmeye paralel olarak üretim sisteminin artan ulaşım ve haberleşme taleplerini karşılamada iki ulaşım alt siste-



1940'lı yıllarda bir yol sıkıştırma çalışması.

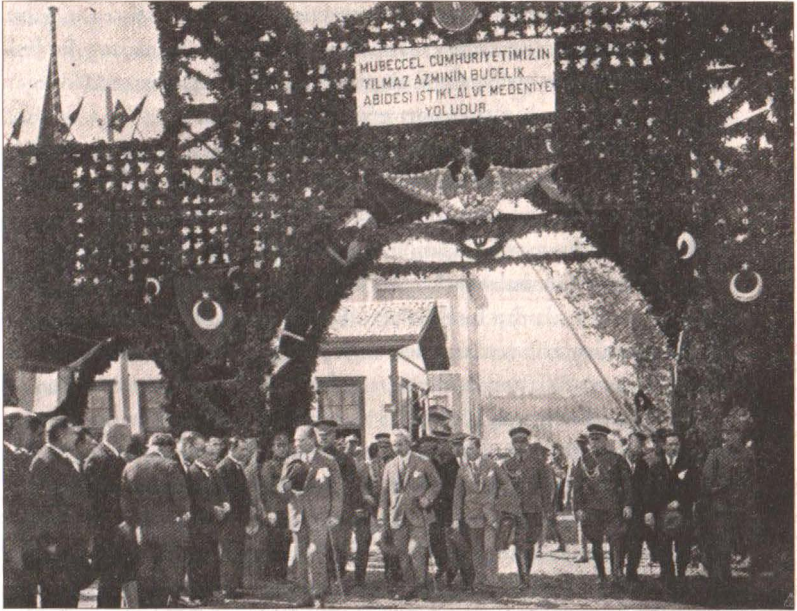
mi yarışmışlardır. Bir yandan araba ve karayolu ulaşımı gelişirken, öte yandan su yolları ve kanal ulaşımı gelişmiştir. Teknoloji gelişimini gösteren çizelgelerde araba teknolojisinde birbirini izleyen teknolojik buluşlarla hızlı bir gelişmenin gerçekleştirilmesine karşın, özellikle taşıma maliyeti bakımından karayolu ulaşımının, su yolu ulaşımı ile yarışmasına olanak yoktur. Ama su yolu ve kanal trafiğinin ancak belli güzergâhları izleyebilecek olması, karayolu ulaşımının üstünlüğünü oluşturmuştur. Her iki sistem birbirini tamamlayıcı özellikleri olan ağlar olarak gelişmiştir.

Bu dönemde ulaşım sistemindeki teknolojik yeniliklerin başlatıcıları su yollarında ve karayollarında ayrı ayrı ögeler olmuştur. Su yollarındaki teknolojik ilerleme altyapıdan gelmiştir. İki kapılı eklüzlerin bulunması su yollarındaki gelişmeyi sağlamıştır. Su yollarında kullanılan araçlar da bu yeni altyapı ügesine uyum sağlamışlardır. Oysa ka-

rayolunda gelişme önce arabalarda olacak, makadam yol yapım teknolojisinin gelişmesi onu izleyecektir. Karayolu ulaşım sisteminin örgütlenmesini belirleyen ise yeni üretim biçimi ve dolayısıyla devletin niteliği olacaktır. Hem karayolu üstündeki araçların işletmesi hem de yol yapımı, hiç olmazsa kapitalizmin geliştiği ülkelerde bir piyasa malı olarak üretilecektir. Böylece yol ve kanal yapımını belirleyen devlet aygıtının gereksinimlerinden çok, piyasa mekanizmasının talepleri ve hattâ onun ötesine geçen spekülatif beklentiler olacaktır.

Üretim biçiminin, karayolu ulaşım sisteminin örgütlenmesinde ortaya çıkardığı bir başka etkiyi, arabaların içinde ortaya çıkan sınıfsal farklılaşmada gözleyebiliyoruz. Kapitalist üretim biçimi bir yandan toplumsal tabakalaşmayı yeniden biçimlendirirken, öte yandan bu tabakaların her birinin hareketliliğinin artırılmasını gerektiriyordu. Oysa “araba” özellikle 17. yüzyıl öncesinde toplumun üst kesimlerinin yararlanabildiği bir araçtı. Arabanın toplumun öteki katmanlarına açılması kademe kademe gelişti. Önce kira arabaları ortaya çıktı, onu belirli güzergâhlarda düzenlenen araba servislerinin yolculuk yapmak isteyen herkese açılması izledi, daha sonra da “araba”lar içinde farklı tabakalardan gelen kişilerin ödeme güçlerine uygun olarak sınıfsal farklılaşma doğdu. Böylece toplumun sınıfsal farklılaşması karayolu ulaşım sisteminde kolayca izlenir hale geldi.

Bu evrede örgütlenme bakımından ilginç bir başka gelişme, yol yapım hünerlerinin yeniden üretilmesindeki gelişmeler oldu. Toplumda kapitalistleşme sürecine paralel olarak gelişen işbölümü hem arabaların üretilmesine hem de yol yapımına yansıyor. Toplumun artan hareketlilik talebini ve araba gereksinmesini karşılamak üzere araba üretiminin örgütlenmesi de artizanal üretimden imalathane türü üretime dönüşüyordu. Öte yandan siyasal gelişmeler ve üretimde uzmanlaşma sonucu yol yapımının, yol mükellefiyeti ile sağlanan emekle gerçekleştirilmesi zorlaşıyordu. Sonuçta bu sistem kalkma eğilimi gösterdi. Böyle bir gelişme yol yapımının yeniden örgütlenmesi gerektiğini ortaya çıkardı. Bu arada yol yapım hünerlerinin yeniden üretilmesinde de uzmanlaşmış bir kurum olarak “mühendislik mektepleri” kuruldu.



Mustafa Kemal bir yurt gezisinde Sansun İstasyonu'nda kurulu taktan geçerken...

Beşinci evredeki gelişmeleri açıklarken üzerinde durulması gereken bir başka nitelik, özellikle Sanayi Devrimi döneminde arabayı geliştirmek için yapılan iki buluşun altıncı evreyi hazırlamasıdır. Bunlardan birincisi arabanın çekimi kolaylaştırmak için önce tahta olarak başlayan, daha sonra döküm ve demire dönüşen rayın geliştirilmesidir. İkincisi ise arabaya buhar makinesinin takılmasıdır. Her biri tek başına araba üstünde büyük başarı gösteremeyen bu iki buluş, biraraya gelince bir nitelik değişikliği ortaya çıkaracak altıncı evreyi açacaktır.

Demiryolu dönemi olarak adlandırdığımız altıncı evrede artık kapitalizm, gelişmesinin ileri aşamalarına varmıştır. Kapitalizm önemli bir sermaye birikimini sağlamış, emperyalizm aşamasına varmıştır. Demiryolu gibi karayolunun da, hem altyapısının yapılması, hem de

işletilmesi gibi önemli yatırımları gerektiren bir ulaşım sisteminin bu evrede hızla gelişmesi sadece teknolojik buluşlara bağlanamaz. Bu buluş eğer kapitalist gelişmenin ulaştığı bu gelişme aşamasında ortaya çıkmasaydı, böyle bir yayılmayı gerçekleştiremezdi.

Bu incelemede demiryolu sisteminin gelişmesi konu alınmadığı için demiryolları ulaşımının gelişmesinin ayrıntısı üzerinde durmaya gerek yoktur. Altıncı evredeki demiryolu gelişmesinin bu araştırmayı ilgilendiren yönü karayolu ulaşımı üzerindeki etkileridir. Demiryolları çok pahalı altyapı yatırımlarına karşın kısa zamanda gelişerek “araba” işletmelerini yarışma dışı bırakılabileceklerdir. Ama demiryollarının hem geometrik standartlarından gelen bağlayıcılıklar, hem de çok pahalı bir yatırım olması dolayısıyla küçük taleplerde ekonomik olmaması dolayısıyla karayollarına da işlevsel bir alan kalmıştır. Bu alanın ne olacağının belirlenmesinde karayolunun bir sözü yoktur, bunu belirleyen demiryoludur. Karayolları bu durumda demiryollarıyla şehirlerarası ulaşımında yarışmamakta, demiryolu istasyonları çerçevesinde, istasyonu yakın çevresine bağlayan bir işlev yükümlenmektedir. Böylece karayolu demiryolu ile yarışan değil onu tamamlayan bir nitelik kazanmıştır.

Altıncı evrede karayolu ulaşımının işlevinin ikincil bir konuma inmesi bu konudaki teknolojik gelişmelerin de önemli ölçüde yavaşlamasına neden olmuştur. Bu dönemde araba teknolojisindeki en önemli gelişme, araba tekerleklerinin lastik hale gelmesi, yol yapım teknolojisindeki ilerlemede yol sathını sıkıştırmakta buharlı silindirlerin kullanılmaya başlaması olmuştur.

Altıncı dönem de, yedinci evreyi hazırlayan teknolojik ilerlemeyi içinde geliştirmiştir. Bu benzin motorlarının gelişmesi ve araba teknolojisi ile bütünleşerek otomobili yaratmasıdır. Otomobilin yanısıra bisiklet ve motosikletin gelişmesi karayolu altyapısına yeni gereksinimler yaratacaktır. Bu araçlar için daha düz satırlı yolların istenmeye başlamasıyla yol satırlarının geliştirilmesinde zift ve bitümün kullanılması gelişmeye başlayacaktır.

Yedinci evre, otomobilin Ford’un T modeliyle orta sınıflara inmesi gerçekleşikten ve Birinci Dünya Savaşı koşulları içinde motorlu

araçların kullanılmasının gelişmesiyle karayoluna olan gereksinimin çok yaygın olarak hissedildiği bir dönem sonrasında başlamıştır.

Döneme adını veren araç otomobildir. Öteki motorlu taşıtlarla birlikte sayıları hızla artmaktadır. Her ne kadar beşinci evrede gelişmiş yol altyapısı üstünde bu aracı kullanmak olanağı varsa da bu altyapı yeni gelişmeler karşısında yetersiz kalmaktadır. Şehirlerarası ulaşım da motorlu taşıtlar, özellikle esnekliklerinin yardımıyla demiryolu ile yarışacak hale gelmişlerdir. Bu yarışabilirliği güçlendirmek için karayolu altyapısında da değişmelere gerek duyulmaktadır. Bu değişme “otostrada” ya da “otobahn”lar biçiminde ortaya çıkacaktır. Ama karayolu yapımında önemli bir devrim olması için iki teknolojik gelişmeyi daha beklemek gerekecektir. Bunlardan birincisi yol tabanının kırma taşla oluşturulmasından zemin mekaniğindeki gelişmelerle uygun nem koşullarında stabilize malzemenin sıkıştırılmasıyla elde edilmesine geçiş, ikincisi bu tekniği çok fazla emek kullanmadan uygulamaya olanak veren yol makinelerinin İkinci Dünya Savaşı koşulları içinde gelişmesidir. Yol yapımındaki bu iki teknolojik ilerleme, yol yapımında gerekli olan işgücünde çok yüksek tasarruflar sağlayacak, karayolu yapımı örgütlenmelerinin niteliğini tamamen değiştirecektir. Artık makadam tekniğinde olduğu gibi yol yapımı için büyük emekçi kitlelerini harekete geçirecek örgütlenmelere gitmek zorunluluğu ortadan kalkacaktır.

Böylece karayolu ulaşım teknolojisinin gelişmesinin evrelerini, ulaşım sisteminin değişik öğelerine ilişkin teknolojilerin karşılıklı belirleyiciliklerini gördükten ve Şekil 1’de özetlenen toplumsal yapıdan, bir ulaşım sistemine gelen belirleyiciliklerin bir kesimini tarihsel gelişim içinde sınadıktan sonra, değişik ülkelerin karayollarının gelişiminde uyguladıkları stratejilerin karşılaştırılmasına geçebiliriz.

KARAYOLU GELİŞTİRME STRATEJİLERİ ÜZERİNDE ULUSLARARASI BİR KARŞILAŞTIRMA

Türkiye’de uygulanan karayolu ulaşımı strateji ve politikalarının anlamını kavrayabilmek için, değişik seçeneklerden hangisinin seçildiğini bilmek gerekir. Bu seçeneklerin neler olabileceği ise tek bir ülkenin de-

neyiminin gelişimi incelenerek ortaya konulamaz. Seçenekler yelpazesinin türetilmesi için iki yol vardır. Birincisi tündengelimci morfolojik bir yöntemle seçenekler yelpazesini türetmektir. İkincisi ise uluslararası bir inceleme yaparak görgül bir biçimde seçenekler yelpazesini oluşturmaktır. Bu çalışmada seçilen ikinci yol olmuştur.

Uluslararası bir inceleme ile ortaya çıkartılacak strateji seçenekleri konusunda seçici olmak gerekir, yoksa inceleme pek çok ayrıntı arasında dağılabilir. Bunun için strateji ve politika seçeneklerinin karşılaştırmalı biçimde inceleneceği alanları önceden belirlemek gerekir. Bu araştırmada aşağıda sıralanan altı seçenek üzerinde durulacaktır.

1. Ulaşım sistemiyle gerçekleştirilmek istenilen amaçlar.
2. Karayolu altyapısının, yapımının örgütlenmesi ve finansmanının sağlanma biçimi.
3. Karayolu araçlarının üretim ve bakımının örgütlenme biçimi.
4. Karayolu üstündeki taşıma hizmetinin nasıl örgütlendiği.
5. Değişik ulaşım türleri arasında karayolu ulaşımı payının nasıl ayarlandığı.
6. Karayolu ağının coğrafik dağılımına ilişkin seçmeler.

Bu konuları yukarıda verilen sıra içinde incelemeye geçmeden önce karayolu ulaşım hizmetlerinin ve karayolu altyapısının nitelikleri üstünde açıklayıcı bir tartışmaya girişmekte yarar vardır.

Karayolu altyapısı, bir toplumda taşıma hizmetlerinin üretilmesi için gerekli potansiyeli sağlar. Bu potansiyel doğmadan taşıma hizmetleri üretilemez. Bu nedenle varlığı ve gerekliliği taşıma hizmetlerinin gerekliliğine bağlıdır. Böyle olunca öncelikle taşıma hizmetlerinin üretilmesinin toplumsal işlevlerini berraklaştırmak gerekir. Taşıma hizmetlerinin toplumda üretilen öteki mal ve hizmetlerden farklı bir özelliği vardır. Bu hizmetlerin tüketilmesinin doğrudan doğruya toplumun refahını artırıcı bir yanı yoktur. Ulaşım hizmetlerinin tüketilmesi bir pahayı, bir yorulmayı içerir. Bu nedenle bir toplumda kendi başına ulaşım hizmetlerinin üretiminin ve tüketiminin artırılması bir amaç olamaz. Ulaşım hizmetlerinin üretilmesi ve tüketilmesi ancak dolaylı bir biçimde başka amaçların gerçekleştirilmesindeki etkinliği artırdığı

için istenilir. Bir başka deyişle, ulaşım hizmetlerinin faydası ve maliyeti genellikle ulaşım sektörünün dışında oluşur.¹ Bu nedenle her sosyal sistemin amaçladığı faydaları en az taşıma hizmeti kullanarak gerçekleştirmeye çalışması beklenir.

Ulaşım hizmetlerinin, üretimdeki işlevi kapitalin işlevine birçok bakımdan benzerdir. Her ikisi de son analizde emek tarafından üretilir. Kapital, üretimin zaman içindeki yayılımını artırırken, taşıma hizmetleri üretimin mekândaki yayılımını artırır.² Bu işlevine karşı kapitalin getirisi faiz olurken, taşıma hizmetinin getirisi taşıma ücreti olacaktır. Faiz oranı üretimi zaman içinde iskonto ederken, taşıma ücreti üretimi mekân içinde iskonto edecektir. Başka bir deyişle üretimin zaman içinde sürekliliğini sağlamakta kapitalin gördüğü işlevleri taşıma hizmetleri de üretimin mekânda sürekliliğini sağlamakta görmektedir. Üretimin zaman ve mekândaki sürekliliği konusunda söylenenler, tüketim konusunda da yinelenebilir. Öyle ise üretim ve tüketicinin mekân ve zamanın sürekliliği içinde her noktada eşitlenmesinde kapital ve ulaşım hizmetleri zamana ve mekâna göre simetrik işlevlere sahiptir. Böyle bir işlev tanımlaması içinde ulaşım hizmetleri sağladığı akımlarla, mekânda birbirinden ayrı olan üretim öğeleri olan kaynak ve emeğin yer değiştirmesini sağlayarak potansiyellerini en yüksek derecede gerçekleştirmelerine olanak verir.

Ulaştırma hizmetlerinin üretilmesinin yararlarının bu sektör içinde değil de, sektör dışında gerçekleşmekte olması, karayolu geliştirme stratejilerinin incelenmesinde ilk konu olarak ele alınacak olan amaçlar bakımından özellikle önemli olmaktadır. Amaçlarının da ulaşım sektörünün dışında ifadelendirilmesi gerekmektedir. Şimdi bu amaçları görelim.

Karayolu ulaşımına başka değerleri gerçekleştirici bir hizmet olarak bakınca, karayolu ulaşımı araçsal bir nitelik kazanmaktadır. O

1 William Alonso, "Markets and Planning Regions for Transportation", Editor: Joseph S. De Salvo, *Perspectives on Regional Transportation Planning*, Massachusetts, Lexington Books, 1973, s.181.

2 Walter Isard, *Location and Space Economy*, Massachusetts, The M.I.T. Press, 1956, s.81-82.

zaman da bu aracın esas amaçların gerçekleştirilmesinde bir bağımsız değişken olarak mı yoksa bir bağımlı değişken olarak mı yorumlanacağı çok önem kazanmaktadır.

Değişik ülkelerin karayolu ulaşım stratejileri incelendiğinde, benimsenen amaçların karayolunun bağımlı ya da bağımsız bir değişken olarak yorumlanabilmesine göre iki gruba ayrılabilceği ortaya çıkmaktadır.

Karayolu ulaşımını bağımsız bir değişken olarak ele alan stratejilerin değişik ülke örnekleri gözden geçirildiğinde dört farklı amaç formüle ettikleri görülmektedir, ulusal bütünleşmeyi sağlama, ekonomik gelişmeyi hızlandırma, zengin kaynaklı yeni bölgeleri yerleşmeye açmak ve bölgesel eşitsizlikleri azaltmak.

Bu amaçlardan hangisinin önplana çıkacağı, bir ülkenin hangi gelişme aşamasında bulunmasına bağlı olarak belirleniyor. Karayollarına ulusal ya da siyasal bütünleşmenin bir aracı olarak bakılmasına hem geçmişteki, hem günümüzdeki örneklerde rastlıyoruz. Feodal dönem sonrası Avrupa'sında feodal düzen çözülüp krallıklar halinde yeni siyasal birlikler ve uluslar oluşurken yol, bu birliğin sağlanmasında İngiltere³ ve Fransa⁴ örneklerinde olduğu gibi bir araç olarak ortaya çıkıyor. Aynı strateji seçmesini çok daha sonraki bir dönemde İkinci Dünya Savaşı sonrasında bağımsızlıklarını sağlamış olan Afrika ülkelerinde, örneğin Nijerya⁵ ve Gana'da⁶ görüyoruz. Bu örneklerin sayıları kolayca artırılabilir.

Ulusal bütünleşmesini sağlamış ya da bu konudaki sorunları önplanda olmayan ülkeler ise yol programlarına bir ekonomik gelişme aracı olarak bakıyorlar. Büyük pazarlarla bütünleşmemiş geçimlik ekonomilerini, yapılacak yollarla piyasa ekonomisine açmayı ve bu

3 Christopher I. Savage, *An Economic History of Transport*, London, Hutchinson University Library, 1966, s.1-3.

4 M. Arslan Abisel, *Garp Memleketlerinde ve Hususiyle Fransa'da Münakalat Siyaseti*, İstanbul, 1943, s.77-78.

5 E.K. Hawkins, *Road Transport in Nigeria*, London, Oxford University Press, 1958.

6 Edward J. Taaffe, Richard L. Morrill ve Peter R. Gould, "Transport Expansion in Underdeveloped Countries A Comparative Analysis", *Geographical Review*, cilt 53, 1963, s.504-528.

yolla ekonomik gelişmelerini hızlandırmayı amaçlıyorlar. Kolombiya,⁷ Malaya⁸ örneklerinde olduğu gibi ya da Latin Amerika örneğinde görüleceği gibi bir birleşik pazar oluşturmaya çalışıyorlar.⁹

Gerçekte ulusal birliği sağlamak için yapılan yol yatırımlarının ekonomik gelişmeye, ekonomik gelişme için yapılacak yol yatırımlarının ulusal birliği sağlamaya da yardımcı olacağı açıktır. Başka bir deyişle bu iki amaç çakışmaktadır. Ama gene de bu iki amacı farklılaştırmakta hem bu iki stratejinin ulusların evriminde farklı zamanlarda ortaya çıkması hem de bu stratejileri gerçekleştirmek için tasarlanabilecek yol ağlarının birbirinden oldukça farklı olması bakımından yarar vardır.

Üçüncü tür amaç, var olan zengin kaynak bölgelerini yeni yerleşmeye açması olanağı olan ülkelerin belli bir gelişme aşamasında ortaya çıkmaktadır. 19. yüzyılda ABD,¹⁰ 20. yüzyılda Brezilya¹¹ örneklerinde olduğu gibi.

Geri kalmış bölgelerin kalkındırılmasında yol yapımı bir araç olarak görmek, belirli düzeyde bir ekonomik gelişmeyi sağlamış, ama eşitsiz büyüme yasası sonucunda ortaya çıkan bölgelerarası gelişmişlik farklarının siyasal gündemde önemli yer tuttuğu ülkelerde benimsenmektedir.¹² İtalya'da Mezzogiorno,¹³ ABD'de Appalacia vb. örneklerde görüldüğü gibi.

7 Richard Weiskoff, "The Columbian Experience 1950-1962", Editor: Haefele, *Transport and National Goals*, Washington D.C., The Brookings Institution, 1969.

8 William Hughes, "Social Benefits Through Improved Transport in Malaya", Editor: E.T. Haefele, *Transport and National Goals*, Washington D.C., The Brookings Institution, 1969.

9 Robert T. Brown, *Transport and Economic Integration of South America*, Washington D.C., The Brookings Institution Transport Research Program, 1966.

10 Herman Mertins, *National Transportation Policy in Transition*, Massachusetts, Heath Lexington Books, s.1-12.

11 David G. Epstein, *Brasilia Plan and Reality*, Berkeley University of California Press, 1973, s.26-28.

12 Gerald Kraft, John R. Meyer, Jean Paul Valette, *The Role of Transportation in Regional Economic Development*, Massachusetts, Heath Lexington Books, 1971 ve Wilfred Owen, *Strategy For Mobility*, Washington D.C., The Brookings Institute, 1965, s.82-84.

13 Nigel S. Dempicht, *Policies for Transport in the Common Market*, Lambard Press, 1964, s.109-112.

Tüm bu dört amaç türünde de ortak bir yan vardır. Toplumda yol altyapısının yokluğu nedeniyle gerçekleşmemiş bir potansiyelin varlığına inanılmaktadır. Yol yokluğu bu potansiyelin gerçekleşmesini engellemektedir. Var olan toplumsal yapı içinde o döneme değin sağlanamamış olan yol, bağımsız bir kararla yapılırsa gerçekleşmeyen potansiyelin az bir gayretle ya da kendiliğinden gerçekleşeceği beklenmektedir.¹⁴

İkinci tür amaçlarda ise, karayolu altyapısından böyle bir öncü ya da başlatıcı bir işlev beklenmemektedir. Amaçlardaki ağırlık toplumun ulaşmayı istediği esas amaçlar üstünde toplanmıştır. Yol altyapısının yapımının bu amaçların gerçekleşmesini engellemeyecek ölçüde ve gerekli en az düzeyde tutulması amaçlanmaktadır. Yol stratejilerine bu tür yaklaşan ülkelerin örnekleri Sovyetler Birliği¹⁵ ve Hindistan'dır.¹⁶ Her iki ülkenin de böyle bir karayolu politikasını, daha önce gerçekleştirilmiş demiryollarının kullanım etkinliğini artırarak sağladıklarına da dikkat çekmek gerekir. Başka bir deyişle bu tür bir stratejinin seçilebilmesi için belli bir altyapı eşiğinin aşılmış olması gerektiği söylenebilir.

Beşinci tür bir karayolu politikasını seçmiş olan ülkeler altyapı bolluğu içinde bir kalkınma stratejisini seçtikleri için, yaratılan altyapı kapasitelerinin kullanma verimliliği düşük olmaktadır. Değişik ülkelerin deneyleri yol yatırımlarında yatırım çıktı oranlarının 6 dolaylarında olduğunu, ikinci tür altyapı kıtlığı ile kalkınma yolunu seçen ülkelerde ise yatırım çıktı oranlarının 3, hattâ 2 dolaylarına inebildiğini göstermiştir.¹⁷ Bu yolla ulaşılması amaçlanan üretim hedeflerini gerçekleştirmek için kullanılabilecek kaynakların oranı artırılabilmiştir. Bu ikinci yolu seçen ülkelerde tüm yatırım içinde altyapı yatırımlarının oranı önemli ölçüde düşmüştür.

14 Thomas C. Campbell, "Transport and its Impact in Developing Countries", *Transportation Journal*, cilt 12, no.1, 1972.

15 Holland Hunter, *Soviet Transport Experience*, Washington D.C., The Brookings Institute, 1968.

16 N. Das, *Road Transport in India*, Calcuta, Department of Economic and Market Research, 1968.

17 Edward S. Mason, "Transport and Energy in India's Development", Editor, Edwin T. Haefele, *Transport and National Goals*, Washington D.C., The Brookings Institute, 1969.

Bu iki yaklaşımdan hangisinin seçileceği büyük ölçüde toplumda karayolu yatırım kararlarının ve öteki üretim kararlarının kimler ya da kurumlar tarafından verildiğine bağlıdır. Eğer hem altyapı hem de üretim kararları aynı elden yani devlet tarafından veriliyorsa, birinci tür bir stratejinin uygulanmasının hiçbir akılcı yanı bulunamaz. Oysa üretim kararları özel kişiler ya da kuruluşlar tarafından verilirken, karayolu yatırım kararları devlet tarafından veriliyorsa, girişimcilerin yatırım kararlarını yönlendirmek isteyen ve bunun için politika araçları arayan bir devlet için karayolu bir bağımsız değişken olarak görülebilir. Bu örneklerde her iki halde de, karayolları bir kamu yatırımı olarak görülmüştür. Bu nedenle de tartışma konusu olan amaçlar toplumsal amaçlar olmuştur.

Günümüzde artık bir tarihsel kategori olarak görülse bile üçüncü bir seçeneğin varlığını da tartışmaya getirmekte bu çalışma açısından yarar var. Üçüncü seçenek hem karayolunun üretilmesi kararının hem de toplumdaki öteki üretim kararlarının özel girişimcilerce verilmesidir. 17-18. yüzyıl İngiltere'sinin "Turnpike" paralı yollarında olduğu gibi.¹⁸ Eğer tam bir rekabet piyasası varsayımları içinde bu kararlar verilebilseydi, girişimcilerin kendi kâr güdülerıyla vereceği kararlar, aynı zamanda toplumsal yararı gerçekleştirmeyi sağlayacaktı. Böylece toplum için ayrı bir yol stratejisine gereksinme duyulmayacak, girişiminin güdülerı yeterli olacaktı.

Karayolu yatırımları için toplumsal düzeydeki stratejilerin, girişimcilerin stratejilerine indirgenip indirgenemeyeceğini tartışabilmek için, karayolu yatırımlarının bazı özelliklerine daha yakından eğilmekte yarar var. Karayolu yatırımının en önemli özelliklerinden biri bölünmezliktir. Bir güzergâhta küçük yolculuk talepleri varken, inşaa edildiğinde geriye değerlendirilemeyen bir kapasite kalır. Bu kullanılmayan kapasiteye ulaşıncaya değin her yeni yolcunun bu yoldan yararlanmasının marjinal maliyeti sıfır olacaktır. Öte yandan bir yol yatırımının doğuracağı etkiler sadece bu yol kullanıcılar ile sınırlı değildir. Önem-

18 Christopher I. Savage, *a.g.e.*, s.24.

li dışsallıklara sahiptir. Yol yapımı ile bir yöreye ulaşılabilmenin sağlanması, o yörenin taşınmaz değerlerinde önemli artışlar meydana getirir, rantlar sağlar. Bu rantların seviyesi o düzeye varabilir ki, bir girişimci yolu üzerinde doğacak yolculuğun getirisi için değil, sağlayacağı spekülâtif değer artışları için yapmaya başlar. Tüm bu özellikler pek çok altyapıda olduğu gibi, yola da kamu malı olma niteliğini kazandırmaktadır.¹⁹ Ancak İngiltere’de kapitalizmin ilk gelişme döneminde özel girişimci bir piyasa malı olarak üretilmiştir. Bu tarihsel örnek üzerinde karayolunun piyasa malı olarak üretilmesinin tüm sorunlarını gözlemek olanağı vardır.

Yapılan “turnpike” paralı yollar ülkenin gelişmiş bölgelerinde toplanma eğilimi göstermiş, talebin yüksek olmadığı yerlere yolun ulaştırılması sorun olmuştur. Ayrıca gelişmiş yerlerde yapılan yolların çoğu birbirini tamamlayan bir yol ağı oluşturmak yerine, birbiriyle yarışan paralel yollar oluşturmuş, bu yollar kendi üstlerindeki trafiği korumak için çoğu kez öteki yol ağları ile ilişkileri engellemişlerdir. Belirli noktalar arasındaki yol ağının düzenliliğini sağlamak problem haline gelmiştir. Örneğin 1815’te posta idaresinin Londra ile Holyhead (İrlanda) arasındaki yolun güvensizliğinden yakınması üzerine İngiliz hükümeti 194 millik bu yolu düzenlemesi için Thomas Telford’a yetki verdiğinde bu yolun altı İrlanda ve yirmi yedi İngiliz firmasınınca yönetildiği ortaya çıkmıştır. Böyle bir yol sahipliğinin sorunları yalnız bu düzeyde kalmamış, yol bakımlarının firmalarca yeterince sağlanamaması üzerine yolların bakımlarından yöre halkları sorumlu kılınmışlardır. Yolun hem bakımını yapam hem de bunu kullanmak için para ödeyen halkın rahatsızlığı, Güney Galler’de 1842-43’teki Rebecca Ayaklanması’nda olduğu gibi, yer yer isyanlara dönüşmüştür.²⁰ Bu tepkiler ve yolun piyasa malı olarak üretilmesinin sorunları “turnpike” paralı yolların tasviyesini gerektirmiş, son paralı yol İngiltere’de 1895’te kalkmıştır.

19 Robert L. Bish, Robert J. Kirk, *Economic Principles and Problems*, New Jersey, Prentice Hall Inc., 1974; Kenan Bulutoğlu, *Kamu Ekonomisine Giriş*, İstanbul, s.28-45.

20 Christopher I. Savage, *a.g.e.*, s.26-27, 85.

Bu tarihsel örnek, bir yandan yolun üretilmesinin girişimcilerin güdülerine bırakılamayacağını, karayolu stratejisindeki hedeflerin ulusal düzeyde belirlenmesi gereğini açıkça ortaya çıkarırken, öte yandan da bizi karayolu stratejilerinin ikinci sorunu olan, karayollarının nasıl bir örgütlenme ve ne tür finansmanla yapılacağı sorusunu tartışmaya getirmektedir.

Tarihsel olarak değişik ülkelerin yol yapım ve bakımını nasıl örgütlediğine baktığımızda bu örgütlenmenin yol üstünde doğan yolculuk talebinin niteliğine, yol yapım teknolojisindeki değişmelere, ülkenin yönetim yapısının özelliklerine göre değiştiğini görüyoruz. Örgütlenmenin değişiminde hemen hemen her ülkede değişik dönemlerde gerçekleşmiş olsa da iki ortak değişme yönü görülüyor. Bir yandan yol yapımı adım adım yerel yönetimlerin görevleri arasından çıkarak, merkezi hükümetin görevi haline geliyor, öte yandan bunun finansmanı önce zorunlu emek ve geçit resimlerine dayanıyor iken, zamanla doğrudan ya da dolaylı vergilerle sağlanmaya başlanıyor.

İngiltere’de yol yapımının örgütlenmesi değişik evrelerin hepsini birden göstermesi bakımından belki de en ilginçidir. İngiltere’de yol yapımı için sistemli bir örgütlenme 1555’te başlıyor.²¹ Yola ilişkin sorumluluk en küçük yerel yönetim ünitesi olan “parish” mahalle ya da köye veriliyor. Burada oturanlar, yolların çevresindeki arazi sakinleri, yörenin yargıcı ve atanan karayolu teknisyeni tüm ve birey olarak yolun yapımı ve bakımından sorumlu olacaklardır. Bu yörede oturanlar, her yıl bir yol teknisyeni atayacaklar, gerekli araç ve gereci sağlayacaklar ve kendileri de altı gün yolda çalışacaklardır. Bu çalışma yükümlülüğü zamanla yavaş yavaş para ile ödenebilir hale gelecektir.

Bu sistemle üretilen yol sistemi özellikle 17. yüzyıl içinde artmaya başlayan araba ulaşımının gereksinimlerini karşılayamıyor, çabuk yıpranıyor. Mahalle ve köy halkının yol bakımı konusundaki yükünü artırıyor. Gelişen kapitalist üretim biçimi içinde çıkan çözüm, paralı yollar “turnpike” oluyor. İlki 1663’te yapılan bu paralı yolların sayısı

21 Christopher I. Savage, *a.g.e.*, s.1-183.

hızla artacaktır. 19. yüzyılda 1.110 tröst 23.000 millik bir yol sistemini yönetir hale gelecektir.

Bu tröstler, yolların geçeceği yörelerde istimlâk yapılması, yol güzergâhlarının saptanması ve değiştirilmesinde önemli yetkilere sahiptiler ve yolları yaparken aldıkları borçlara karşılık da yol gelirini ipotek ettikleri için, topladıkları geçiş gelirlerini yolların bakımında kullanmıyorlar ve yollar çabuk yıpranıyordu.

Daha önceki bölümlerde de belirttiğimiz gibi tröstler tüm ülkenin gereksinmesini karşılayacak bir yol ağı geliştirmede için daha önce varolan yol yapım örgütlenmesi de varlığını koruyordu. Daha başka bir deyişle, iki sistem yan yana bulunuyordu. “Turnpike” paralı yollar, bir yandan halkın oluşan tepkileri, öte yandan gelişen demiryolunun etkisiyle ortadan kalkarken, 1835’te çıkan “Genel Karayolu Kanunu” ile en küçük yerel yönetim birimi olan “parish”ler düzeyindeki örgütlenme güçlendiriliyordu. Vergi ödeyenler tarafından seçilen bir yönetim kurulu, bir yol teknisyeni yolların bakımı için gerekli vergi düzeyini saptama yetkisine sahip olacaktı. Bu yasanın getirdiği bir başka yenilik yapımı için gerekli işgücünün yöre halkının mükellefiyeti ile sağlanmasına son vermesiydi. Yol yapımı için sağlanan emek bundan böyle ücretli olacaktı. Bu yeni örgütlenme bir yandan ilerlemiş bulunan yol yapım tekniğinin gereksinmelerini karşılıyor, öte yandan gelişen demiryolları çevresinde sadece demiryollarını besleyici bir işlevle yetinmek zorunda kalan karayollarının yöreselleşmesi ile tutarlı oluyordu.

1870’lerden sonra “turnpike” paralı yolların yok olması yerel birimler üstünde mali yükün artmasına neden olunca, 1876’dan sonra hibe biçiminde bazı yardımlar başlayacaktır. 1890’lardan sonra bir yandan yaygınlaşan bisikletler, öte yandan gelişmeye başlayan otomobiller karayolları üzerindeki ilgiyi artırıyor. Bunun yansıması 1895’te çıkan yerel yönetim kanununda görüldü. Bu yasa ile bir yandan merkezi hükümetin yolların yapımına önemli ölçüde yardım etmesi esası getirilirken, öte yandan yollarla ilgili örgütlenmede “parish” mahalle ya da köy düzeyindeki yerel örgütlenme terk edilerek, bunun

yerine “kırsal sağlık otoriteleri” geçirildi. Böylece merkezi hükümetin yol konusundaki ilgisi ilk kez kurulmuş oluyordu.

Merkezi yönetimin yol yapımındaki ilgisi, oto sahiplerinin ve bisikletlilerin baskısı ile gittikçe yoğunlaştı. Artan trafiğin gerektirdiği yeni yol yapım ve bakım giderleri yerel yönetimlerin yakınmalarına neden oluyordu. 1909’da çıkartılan Kalkınma ve Yol Geliştirme Fonu Yasası ile merkezde bir “yollar bürosu” kuruluyor, otomobillerin kullandığı benzin üstüne bir resim konuluyordu. Bu resimler yasanın öngördüğü fonda toplanıyor ve yollar bürosunun politikaları doğrultusunda yol yüzeylerinin ıslahında kullanılıyordu. Merkezi hükümetin karayolları konusundaki sorumluluğu 1919’da çıkartılan Ulaştırma Bakanlığı Yasası ile daha da çoğaldı. Yollar bürosunun yetkileri bu bakanlığa devredildi. 1920’de çıkartılan yol kanunu ile kurulmuş olan fonun kaynakları geliştirildi. Merkezi bir örgütün bilinçli bir yapımı politikası izlemesi ve fonlarını buna göre dağıtması isteği yolların sınıflandırılmasına gerek doğurdu. Yollar önem derecelerine göre üç sınıfa ayrılarak fonlar yerel yönetimlere bu ilkelere göre dağıtıldı. Ama 1895’te kabul edilen yerel yönetim birimleri, yolların yapımının örgütlenmesinde yetersiz kalıyordu. 1929’da kabul edilen “yerel yönetim yasası” ile yol yapım ve bakım sorumluluğu bir üst düzeydeki yerel yönetim birimi olan “county”lere veriliyordu.

Adım adım yol yapımından sorumlu yerel yönetim kademesinin yükselmesine karşın 1929 yasasında yol yapımından sorumlu olan gene de bir yerel yönetimdir. Merkezi hükümetin yol yapımından doğrudan doğruya sorumlu hale gelmesi için 1936’da çıkacak “Ana Yollar Kanunu”nu beklemek gerekecektir. Bu kanunla 4.500 mil yolun yapım ve finansman sorumluluğu Ulaştırma Bakanlığı’na geçiyordu. Merkezi yönetimin yol konusundaki sorumluluğundaki artış İkinci Dünya Savaşı sonrasında hızlanarak sürdü. 1946’da çıkan yeni bir “Ana Yollar Kanunu” ile Ulaştırma Bakanlığı’nın sorumluluğundaki yollara 3.685 mile daha yol eklendi. 1949’da çıkartılan özel Yollar Kanunu ile Ulaştırma Bakanlığı’nın yol yapımı yetkileri daha da genişletildi. 1955’ten sonra yol fonu daha da geliştirilerek merkezi yönetimin etkinliği artırıldı.

İngiltere’de yol yapımı örgütlenmesinin incelenmesi bize yerel yönetimlere çok önem veren ülkelerde bile yol yapımının nasıl adım adım merkezi hükümetin işlevleri arasına girdiğini göstermesi yönünden çok öğreticidir. Bu eğilimi Anglo-Sakson yönetim geleneğinin etkisi altındaki ülkelerde örneğin ABD’de²² ve Hindistan’da da açıkça gözlüyoruz.²³ Burada tüm detayına girmeden ABD örneğinin birkaç ayırıcı özelliğine değinmekte yarar var. ABD’de Federal Hükümet’in yol yapımına girmesi İngiltere’ye göre erken tarihlerde oluyor. Bu da ilk federal yol olan Cumberland yolunda görüldüğü üzere, yeni alanları yerleşmeye açmak amacıyla oluyor. Bu amaç dışında Federal Hükümet’in yol yapımına girmesi için 20. yüzyılı beklemek gerekiyor. 1921’de Ulusal Federal Karayolu Kanunu ile Federal Hükümet yol yapımı sorumluluğunu alıyor. Bu tarih bile İngiltere örneğine göre oldukça erken. Bunu sağlayan, gelişen ve güçlenen otomobil sanayi sermayesinin, çok yaygınlaşan otomobil kullanıcılarının ve nihayet kamyonlarla pazara kolay ulaşmak isteyen çiftlik sahiplerinin baskıları oluyor.

Fransa örneğinde olduğu gibi yönetim geleneği daha merkeziyetçi olan bir ülkede merkezi hükümlerin yol yapımı konusunda merkezi örgütlere sahip olması 16. yüzyıl başına değin geriye gidiyor.²⁴ Bu merkezi örgütün varlığı önemli olmakla birlikte, geliştiği zamanın teknolojisinden gelen sınırlamalar yüzünden yol yapımını gene de oldukça desantralize bir örgütlenme içinde gerçekleştirmek zorunda kalacağını unutmamak gerekir.

Bu durumda farklı iki yönetim sistemini benimseyen Fransa ve İngiltere’nin yol yapım örgütlenmesinin gelişmesinde gene de bazı benzerlikler bulunabilir.

XII. Louis döneminde 1508’de Fransa yol, köprü, liman gibi temel ulaşım altyapısının yapımındaki sorumluluğu “Tresoriers de France” Fransa maliyesine bırakıyordu. Yol yapımı için kaynak bu yollar-

²² Herman Merriam, *a.g.e.*, s.1-30.

²³ N. Das, *a.g.e.*, s.1-20.

²⁴ M. Ali Abisel, *a.g.e.*, s.77-95; Nazım Berkan, *Yol Davamız*, Ankara, Akın Matbaası, 1951, s.64-65, 376-377.

dan geçenlerden alınan “peage” geçit resmi ile sağlanacaktı. Bu kaynağın çoğu kez yol yapımı ve bakımı dışındaki amaçlarla kullanıldığını I. Fransuva’nın “geçit resimleri”nin sadece yol yapımına sarf edilmesi yolundaki emirnamelerinden öğreniyoruz. Merkezi hükümetin ilgisinin IV. Henri döneminde yaygınlaştığını görüyoruz; “Office de Grand-Voyage de France” adıyla 1599’da Yollar İdaresi’ni kuruyor. 1663’te XIV. Louis döneminin, yolun ve ticari ilişkilerin gelişmesine çok önem veren ünlü yöneticisi “Colbert” yeni bir sistem getirdi. Bir yandan yol geçit resimlerinin sayısını azaltarak ticari akımları özendirirken, öte yandan yol mükellefiyeti usulünü getiriyordu. Böylece yol yapımı İngiltere’de olduğu gibi Fransa’da da angarya emeğe dayandırılıyordu. Bu zorunlu emeğin yol yapımında kullanılabilmesi yerel örgütlenmeleri de gerektiriyordu. Yol yapım etkinliğinin gelişmesine paralel olarak, daha önce de değinildiği biçimde 1716’da “Le Corps des Ponts et Chaussee” yol ve köprüler grubu adlı bayındırlık teşkilâtı ve “L’Assemblee des Ponts et Chaussee” yol ve köprüler meclisi kuruluyor. İngiltere’nin tersine merkezde gelişen bu mühendislik örgütlerinin, dünyanın ilk mühendislik okulunu doğurması kolay oluyor. Merkezi örgütlenme beraberinde yol yapım hünerlerinin yeniden üretiminin de merkezde örgütlenmesini getiriyordu. 1747’de “Ecole des Ponts et Chaussee” kuruluyor. Oysa bu dönemde yol yapımını çok desantralize bir biçimde örgütlemiş olan İngiltere’de yol yapımı hünerlerinin öğretilmesi ve yeniden üretilmesi de desantralize bir biçimde, işbaşında oluyordu.

18. yüzyılın ilk yarısında gelişmiş bir yapıya kavuşan zorunlu örneğe, geçit resimlerine dayanan ve merkezden yönlendirilen Fransız yol örgütlenmesi, 18. yüzyıl sonunda Fransız Devrimi’nden sonra önemli değişikliklerle karşılaşacaktır. Artık zorunlu emeğe ve geçit resimlerine dayanmak siyasal olarak olanaklı değildir. Daha 1786’da yol mükellefiyeti kaldırılıyordu. 1793’te de köprüler dışında tüm yol ve geçit vergilerini kaldıran bir kanun yayımlandı. Bu durumda yol sisteminin finansmanının da yeni koşullara uydurulması gerekiyordu. 1811’de I. Napoleon döneminde yollar İmparatorluk yolları ve “de-

partment" il yolları olarak ikiye ayrıldı. İmparatorluk yollarının masrafları devlet bütçesinden, il yollarının masrafları ile bütçesinden karşılanacaktı. İngiliz sisteminde takriben bir yüzyıl sonra ortaya çıkacak bir anlayış Fransa'da daha bu dönemde oluşmuştu.

Bu yapı 1824 ve 1836'da çıkarılan köy yolları kanunları ile bir kademe daha kazanmıştır. Köy yolları genellikle komünlerin (nahiye) sorumluluğuna bırakılmıştır.

1830'lardan sonra demiryolu gelişmesi karayolu sorununu günden demden uzun süre kaldırmış, yeni örgütlenme kıpırdanmaları motorlu araçların gelişmesi ile yeniden 19. yüzyıl sonunda ve 20. yüzyıl başında kendini göstermeye başlamıştır. 1880-89 arasında köprülerdeki geçit resimleri de kaldırıldı. 1901'den sonra otomobiller vergilendirilmeye başlandı. Böylece yollar için yeni kaynaklar bulunmuştur. Ama Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra yol gereksinmelerine göre bu kaynaklar yetersiz kalınca, iç borçlanmalar ya da krediler yoluyla yolların finansmanı sağlanmaya çalışılmıştır. 1930'da çıkartılan bir finans kanunu ile milli bütçeden finansmanı sağlanan yol ağı 40.000 km.'den 80.000 km.'ye çıkartılmış ve bu iller üstündeki baskı kısmen hafifletilmiştir. 1934'te çıkartılan ve Marquet Planı olarak bilinen kanunla 1940'a değin devlete yol için borçlanmaya gitmek olanağı sağlanmıştır.

Türkiye örneği için de büyük ölçüde bir esin kaynağı oluşturmuş olan Fransız örneği, İngiliz örneğinden farklı olarak merkezi bir denetim altında gelişmiş olsa bile gene de İngiliz örneğinde de gördüğümüz gibi zaman içinde merkezi denetimin artması eğilimini göstermiştir.

İkinci Dünya Savaşı'ndan önce yol yapım tekniklerinin yeterince makineleşmemiş olması, yol yapımlarının merkezileşmesine bir ölçüde de olsa sınır getirmiştir. Bu merkezileşme eğilimi İkinci Dünya Savaşı içinde yol yapım makinelerinin gelişmesinden sonra daha da hızlanacaktır.

İkinci Dünya Savaşı'na değin yol yapımının emek yoğun bir iş olma niteliği sürmüştür denilebilir. Bu da yol yapımında emek sağlanma biçimini, yol yapım örgütlenmesinin üzerinde durulan önemli bir

sorun yapmıştır. Önceleri yol mükellefiyeti ile çözümlendiğini gördüğümüz bu sorun ücretli emekle çözümlenmeye başladıktan sonra, ülkelerin istihdam politikaları içinde önemli bir yer tutmaya başlamıştır. Özellikle ekonomik bunalım dönemlerinde bir yandan istihdam yaratmanın bir yolu olmuş, öte yandan ekonomik bunalım, yol yapımında ucuz emek sağlamanın bir fırsatı olarak değerlendirilmiştir. Bu bakımdan da en çok sözü edilen deney Hitler Almanya'sının "autobahn"larının yapımı olmuştur.²⁵

1930'lara değin Alman karayolu yapım mekanizması da büyük ölçüde desantralizedi. 1933'te Alman Demiryolları Şirketi'nin bir şubesi olan "Reichautobahnen"e "autobahn"ların yapılması ve finansmanı sorumluluğu verildi. 1934'ten sonra da tüm önemli yollar devlet idaresine geçti. Girişilen geniş yol programı kısa sürede işsizlik sorununa bir çözüm olduysa da daha sonra yol yapımına işçi sağlamak için yarı askeri bir biçimde "yol taburlarının" kurulmasına gereksinme duyulmuştur.

Yol altyapısının yapımının örgütlenmesine ilişkin değişik seçenekleri gördükten sonra, yol araçlarının yapılmasındaki ya da edinilmesindeki seçeneklere geçebiliriz. Bu konudaki politika seçeneklerinin sanayileşme politikasının mı, yoksa ulaşım politikasının bir parçası olarak düşünülmesi gerektiği tartışma konusu olabilir. Bu nedenle bu konuda, bizi ilgilendiren sadece birkaç özellik üzerinde kısaca durulacaktır. Karayolu ulaşım araçlarının yapımının örgütlenme biçimi daha çok bu konudaki sermaye çevrelerinin karayolu politikalarını etkileyecek bir siyasal güç kazanıp kazanmadıkları bakımından bizi ilgilendirmektedir.

Karayolu ulaşım araçlarının yapımını çok kabaca araba ve motorlu araçlar dönemi olarak ikiye ayırarak incelersek; araba döneminde, üretimin daha çok artizanal nitelikte kaldığını söyleyebiliriz.

25 Nazım Berksan, *a.g.e.*, s.68-70; Franz Noumann, *Behemoth the Structure and Practice of National Socialism 1933-1944*, New York, Harper and Row Publishers, 1966.

26 *Chambers Encyclopaedia*, 1959, cilt 3, s.667; Merrill Denison, *The Power to Go.*, New York, Doubleday and Company Inc., 1956, s.137-167.

riz.²⁶ Örneğin 19. yüzyılın başında gelişmiş bir araba sanayiine sahip olan Viyana'da üretim 48 usta araba yapımcısının yanında çalıştırdıkları artizanlar ve çıraklarla gerçekleştiriliyordu. Macaristan'a, Balkanlar'a ve Almanya'ya araba gönderen Viyana'da bile üretimin örgütlenmesi kapitalist bir fabrika üretim aşamasına ulaşmamıştı. Bu durumda üreticiler yol politikasını etkileyecek bir güç haline gelemiyordu.

Otomobil ve motorlu araçlar döneminin başlangıcında da üretimin örgütlenmesi farklı nitelikte değildir. Fabrika türü üretimden çok imalathane türü üretimden söz edilebilir. Bu konuda dönüşümü 1908'de Ford'un ünlü T modelinin çıkışı başlatacaktır.²⁷ H. Ford'un bu modelin üretimini bir montaj hattı çevresinde örgütlemesi, bir yandan araba üretimini hızlandırıp fabrika üretimi haline getirirken, öte yandan maliyetini ucuzlatarak orta sınıflara indiriyor, pazarı genişletiyordu. Otomobilin böyle kârlı bir fabrika üretimi alanı haline gelmesi bu konuda tekelleşmeyi sağladı. Küçük üreticiler piyasadan elendi. Oligopolist bir yapı içinde araba üretimi gerçekleşmeye başladı. Küçük firmalar ise birleşerek varlıklarını korumaya çalıştılar. Otomobil sanayii bu gelişmelerden sonra bir ülkedeki herhangi bir oligopolist sanayi sektörü olmaktan çıkmıştı. Yüksek talep ve yan sanayilerle bağlantıları, bu sektörü, sanayinin çekip götürücü sektörü yapmıştı. Böylece bu sanayideki gerilemelere gelişmiş ülke ekonomileri hassas hale gelmişti. Bu durum hem ABD'de olduğu gibi otomobil üreticilerin karayolu politikalarının oluşumundaki etkinliğini artırdı, hem de Fransa'da olduğu gibi devletin bu sektörde koruyucu önlemler almasını, özel kesim elinde etkin üretim yapamayan fabrika ünitelerinin devlet kuruluşları olarak örgütlenmesini gerektirdi.

Güçlenen General Motors, Ford vb. otomobil firmaları çok geçmeden uluslararası firmalar olarak etkinlik göstermeye başladılar ve karayolu politikalarının oluşmasındaki etkinlikleri sadece ulusal düzeyde kalmadı, uluslararası düzeye çıktı.

27 E.K. Hawkins, *a.g.e.*, s.52-72.

Karayolu üstündeki araçları bir ülkenin edinmesinin tek yolu onları üretmek değil; dış alım yoluyla da bunu sağlaması olanaklı. Bu yola başvuran iki tür ülke var. Bunlardan birincisini, otomotiv sanayisinin gerektirdiği ölçekte iç pazara sahip olmayan küçük ülkeler oluşturuyor. Danimarka örneğinde olduğu gibi. İkincisini ise, böyle bir yatırım gerçekleştirme düzeyine ulaşamayan geri kalmış ülkeler. 1960 öncesindeki Nijerya, Kolombiya ve Türkiye örneklerinde olduğu gibi.

İkinci türdeki ülkelerin araçlarını ithal yoluyla karşılamasının karayolu stratejileri açısından önemli sonuçları var. Bu ülkelerdeki araç sayısının artışı ülkenin ödemeler dengesinde yarattığı baskılar nedeniyle önemli ölçüde sınırlanmaktadır. Öte yandan ülkeler, Nijerya, Türkiye vb. örneklerde olduğu gibi bu araçların yedek parçalarının ve bakımının sağlanmasında güçlük çekmektedir. Bu konuda yaratılan darboğazlar, ulaşım sektörü çevresinde çok yaygın bir küçük üretici, tamiratçı grubunun oluşmasına neden olmaktadır. Bu küçük girişimciler kendi aralarında kaportacı, motorcu vb. uzmanlaşmaya giderek, yalnız tamirat ve bakım işlevlerini değil, bazı yedek parçaların üretilmesi işlevlerini de görmektedirler. Örneğin bu ülkelere kamyonlar yalnızca şasileri ile ithal edilmekte, buna amaca göre genel taşıma hizmetlerine uygun bir kasa ya da otobüs olarak kullanılacaksa karoseri takılmaktadır. Başka bir deyişle ithal edilen araçlar, ithal edildiği ülkede, ikincil bir düzeyde bir küçük üreticilik etkinliği yaratmaktadır.²⁸

Karayolu araçlarının üretim ve bakımlarındaki örgütlenme seçeneklerini gördükten sonra, karayolu üzerinde taşıma hizmetlerinin örgütlenmesindeki seçenekleri inceleyelim. Karayolu üzerindeki iki ayrı taşıma işlevinin örgütlenmesi gerekmektedir. Bunlardan biri yük taşıma, öteki yolcu taşıma işlevleridir. Bu iki işlevin her ülkedeki örgütlenmesi o ülkenin özelliklerine göre birbirinden önemli ölçüde farklılaşmaktadır. Bu nedenle ayrı olarak incelemek gerekir. Ayrıca ülkelerin politikaları bu taşıma işlevinin uzun ya da kısa mesafeler için görülmesine göre de önemli değişiklikler göstermektedir.

Taşıma işlevinin ne tür bir kurumsal yapı içinde yerine getirileceği konusunda her ülkenin önünde temelde üç seçenek olduğu görülmüyor.

Birinci seçenek, küçük girişimcilik modeli. Bu halde, araç sahiplerinin araç sayısı bir ya da ikiyi pek geçmiyor. En yaygın biçimi de sürücünün araç sahibi olması. Bu halde taşıma talebi ile arzının biraraya gelebilmesi için başka küçük girişimcilerin de belli yan hizmetleri örgütlemesi gerekiyor. Örneğin yük taşıma söz konusu ise, malların teslim alındığı ve teslim edildiği, komisyonculuk ya da ardiye hizmetleri, yolculuk söz konusu ise bilet satışının ve yolcu beklemesinin örgütlendiği acenteler, yol üstünde belli konaklama hizmetleri, santral, garajlar vb. Modelin özelliği küçük girişimcilerden meydana gelen bir bütün olması.

İkinci seçenek, taşıma hizmetlerinin çok sayıda araç sahibi ve güzergâhlar boyunca yan hizmetlerini de kendi örgütleyen tekelleri nite likte büyük firmalar eliyle örgütlemektir.

Üçüncü seçenek, ikinci seçenekte anlatılan büyük ölçekli örgütlenmenin kamu iktisadi girişimleri ya da devlet kuruluşlarınca gerçekleştirilmesidir.

Bazı ülkelerde bu seçeneklerden biri gelişirken, öteki ülkelerde iki ya da üç türü birarada yer alabilmektedir. Ama piyasa ekonomisi içinde özel bir müdahale olmadan taşıma hizmetlerinin örgütlenmesine olanak verilirse, hızla gelişen ve yaygınlaşan seçeneğin birincisi olduğu görülmektedir. Hemen hemen tüm ülkelerde başlangıçta görülen budur. 1930'lara değin İngiltere'de,²⁹ 1935'e değin ABD'de,³⁰ 1961'e değin Fransa'da³¹ bu tür tam rekabet piyasası içinde bir gelişme söz konusu olmuştur. Birinci Dünya Savaşı sonrasında, ucuza satılan askeri araçların ve gelişen sürücülük hünarlarının bu gelişmede payı olduğu biliniyor. Ama belirleyici değil. Daha sonra sürecin hızlanarak devam etmesi, bunun sektörün yapısından gelen bir özellik olduğunu gösteriyor.

29 Herman Mertins, *a.g.e.*, s.15.

30 Nigel S. Despicht, *a.g.e.*, s.77.

31 E.K. Hawkins, *a.g.e.*, s.79.

Aynı sürece İkinci Dünya Savaşı sonrasında giren Nijerya,³² Türkiye vb. az gelişmiş ülke örneklerinde de durum aynı biçimde gelişmiştir.

Tam rekabet piyasası içinde gelişmenin, gelişmiş ve geri kalmış ülkelerde ulaştığı sonuçların birbirinden oldukça farklı olduğu görülmektedir. Gelişmiş ülkelerde tam rekabet piyasası içinde sayısı hızla artan küçük girişimciler kendi kendilerini tahrip eden bir nitelik kazanınca, bu ülkelerde taşıma sertifikaları ya da lisansları vererek sektördeki gelişmeleri sınırlama eğilimi doğmuştur. Bu lisanslar ya da sertifikaların verilisinde iki farklı yol kendisini göstermiştir. Bazı ülkeler İngiltere örneğinde olduğu gibi sertifikayı firmaya vermiş, öteki bir kesim ülke de sertifikayı araca vermiştir. Her iki halde önce belli kesimlerde çalışmak için kotalar konulmuş ve yeni girişler engellenmiştir. Böylece yarışma sınırlanmıştır. Çoğu kez yeni bir sertifika verilebilmesi için gereksinimin varlığının gösterilmesi istenmektedir. Sertifikaların belli resimler karşılığı verilmesi bir yandan bu girişimcilerin yol masraflarına katılmasını sağlamış, öte yandan özellikle araca verilen sertifikalardan alınan resimler araçların yaşına, kullandığı yakıtı göre farklılaştırılarak taşıma sektöründeki araç parkının kompozisyonunu düzenleyici bir politika aracı oluşturmıştır.³³

İlk sertifika uygulaması 1930'da Yol Trafik Kanunu'nun çıkarılmasıyla yolcu taşımada oldu. İngiltere'de otobüsle yolcu taşımacılığı kamyonla yük taşımacılığına göre daha önce ve görece olarak daha büyük şirketler elinde gelişmişti. Bu başlangıçta özellikle kent içinde atla çekilen yolcu taşıma araçlarını işleten şirketlerin doğrudan otobüse geçmesiyle oluşmuştu. Ama 1930'da yarışmanın sektör içinde ortaya çıkardığı kararsızlığı ortadan kaldırmak için yol servis lisansları verilmeye başlayınca, otobüs serisi sunan girişimcilerin sayısında bir azalma oldu, tekelleşme hızlandı. Böylece İngiltere'de hakim olan biçim ikinci seçenek, yani tekeli firmalar kanalıyla örgütlenme oldu.³⁴

32 A.R. Prest, *Transport Economics in Developing Countries Pricing and Financing Aspects*, London, Weidenfeld and Nicolson, 1969.

33 Christopher I. Savage, *a.g.e.*, s.160.

34 Herman Mertins, *a.g.e.*, s.13-15.

Yolcu taşımacılığındaki lisans uygulamasını, 1933'te çıkartılan kanunla yük taşımacılığına getirilen lisans uygulaması izledi. İngiltere'de kamyon taşımacılığında ilk gelişmeler daha çok üretici firmaların ve tüccarların kendi mallarını taşıması biçiminde olmuştu. Zamanla uzun mesafe taşıyıcılığı ticarileşmişti. Bu nedenle üç tür lisans getirildi. "A" tipi lisans sahipleri ticari taşımacılık yapabilecekti. "B" tipi lisans sahipleri hem kendisinin malını hem de başkalarının mallarını, "C" tipi lisans sahibi olanlar sadece kendi malını taşıyabilecekti. Bu lisans uygulaması da taşımacılıkta yoğunlaşmayı artırdı. İngiliz uygulamasını 1935'te ABD,³⁵ 1939'da Hindistan³⁶ vb. izledi.

Nijerya ve Türkiye gibi az gelişmiş ve küçük girişimciliğe dayanan bir karayolu taşıma sistemine sahip olan ülkelerde gelişme başka yönde oldu. Sektörü girişte sertifikalarla sınırlama yerine, bu küçük girişimcilerin kendi aralarında dernekler ve kooperatifler biçiminde örgütlenmesi ile yarışmayı sınırlamak, bir çeşit örgütlenme rantları oluşturmak yoluna gidildi.

Buraya kadar olan incelememizde daha çok ilk iki seçenek üzerinde durulmuş oldu. Küçük girişimcilikle başlayan sektör yapısının, bazı hallerde devlet düzenlemeleriyle tekelci yapıya kavuştuğunu, bazı hallerde de küçük girişimcilik düzeyinde kaldığını gördük. Şimdi üçüncü seçeneğin, devlet eliyle örgütlenmenin nasıl geliştiğini görelim. Karayolu taşımacılığının devlet elinde gelişmesinin değişik örnekleri var. Bunlardan birisi Sovyetler Birliği. Taşımacılık stratejisi içinde karayolu ile uzun mesafe taşımacılığına önem vermiyor. Rejim seçiminin doğal bir sonucu olarak hem kısa mesafe hem uzun mesafede karayolu taşımacılığı devlet tarafından örgütleniyor. İkinci Dünya Savaşı öncesinde devlet taşımacılığına ilişkin öteki örneklerin yolcu taşımacılığında toplandığı görülmektedir. Mussolini İtalya'sında düzenli yolcu taşıma devlet tekelinde idi.³⁷ Demiryolları gibi bir kamu servisi olarak görülüyordu. Hindistan'da da savaş sonrasında yük taşımacılığı özel

35 N. Das, *a.g.e.*, s.9.

36 Nigel S. Despicht, *a.g.e.*, s.121.

37 N. Das, *a.g.e.*, s.27.

girişimcilere bırakılırken, karayolunda yolcu taşımacılığının devletleştirilmesi politikası izleniyordu.³⁸

Devlet elinde karayolu taşımacılığının örgütlenmesi konusunda en ilginç deneylerden birini 1947-53 arasında İngiltere yaşadı. 1947'de iktidara gelen işçi hükümetinin programında uzun mesafe karayolu taşımacılığının ve demiryolu taşımacılığının ulusallaştırılması yer alıyordu. 1947'de çıkarılan bir kanunla otobüs işletmelerinin ulusallaştırılmasına gidilmedi, ama belli bir yörede planlamaya gidilirse, devletin bu konuda önemli yetkileri olabilecekti. Yük taşımacılığına gelince, 25 mil uzaklığa kadar taşımalar özel kesime bırakılarak bundan daha uzak mesafedeki taşımalarda tüm A ve B grubu lisanslı taşımalar ulusallaştırıldı. 1953'te Muhafazakâr Parti iktidara gelince uzun mesafe taşımacılığındaki ulusallaştırmayı kaldırdı, ama devletin elinde gene de kamu iktisadi girişiminde toplanmış 16.000 kamyonluk bir filo kalacaktı. 1947-53 döneminde ulusallaştırmadan kaçınmanın yolu "C" türü lisans almak olmuştur. "C" lisanslı taşıyıcıları sayısında hızlı bir artma görülmüştü.³⁹

Bir ülkede karayolunda taşıma hizmetlerinin örgütlenmesinde sorun sadece, sektörün kendi içindeki bir düzenleme sorunu değildir. Bunun ötesinde öteki ulaştırma sistemleri ile işbölümünün sağlıklı bir biçimde gerçekleştirilmesi sorunu vardır. Karayollarının gelişmesinde, demiryolları ile işbölümünün nasıl sağlanacağı, istenilen işbölümü biçimine ulaşmak için ne tür önlemler alınacağı, ulaştırma politikalarının en önemli sorunlarından biri olmuştur. Şimdi bu soruna yaklaşmakta değişik ülkelerin ne tür politika araçları kullandıklarını görelim.

Demiryolları 19. yüzyılın ikinci yarısında hızla gelişerek arabaya dayanan karayolu ulaşımını marjinal alanlara itmişti. Karayollarının sadece demiryolları taşımacılığını tamamlayıcı bir işlevi vardı. Oysa motorlu araçların gelişmesiyle birlikte karayolu taşımacılığı demir-

³⁸ Christopher I. Savage, *a.g.e.*, s.183-198.

³⁹ Holland I Hunter, "Transport in Soviet and Chinese Development", *Economic Development and Cultural Change*, vol.XIV, no.1, Ekim 1965, s.83.

yolları ile yarışabilir özellikler elde etmişti. Küçük girişimcilerce üretilen karayolu ulaşım servisleri çok esnekti, kullanıcının isteklerine kolayca uyum yapabiliyordu. Demiryolu fiyatları altyapı giderlerini maliyete yansıtmak zorunda iken, karayolunda girişimci bu giderlerin çok azını fiyata yansıtıyordu. Bu nedenlerle özellikle Birinci Dünya Savaşı sonrasında demiryolları aleyhine hızla gelişme eğilimi gösterdi. Bu dönemde demiryolları genellikle değer esasına dayanan bir fiyatlandırma politikası izliyorlardı. Kıymetli malların daha çok taşıma ücreti kaldırılabilceği kabulüne göre, bu mallarda yüksek taşıma ticareti uygulanıyor, öte yandan ağır ama düşük değerli mallarda daha düşük taşıma ücreti uygulanıyordu. Bu durumda demiryolları önce yüksek ücret aldığı malları, başka bir deyişle taşımının kremasını karayolu taşımacılığına kaptırdı. Ama demiryolları ya büyük güçlü firmalar ya da devlet elinde gelişmişti, bu nedenle kendisini koruyucu önlemlerin alınmasını zorlayacak taşıma alanını kolayca bırakmayacaktı. Öte yandan devletler bu kadar büyük yatırımların terkedilmesinin toplumsal pahasını da gözönünde tutmak zorunda kalıyorlardı. Her ülkenin güçler dengesinin ayarlanmasında beş ayrı yolun izlendiği görülmektedir. Bunları demiryoluna öncelik verenlerden başlayarak inceleyelim.

Seçeneklerden biri Sovyetler Birliği'nin ve Çin'in izlediği yoldur.⁴⁰ Bu iki halde de demiryollarında hem de karayollarında taşıma hizmetleri devlet tarafından yürütülmektedir. Hangi yönde bir seçme yapılacağı bir planlama kararıdır. Bu seçme demiryollarının olabildiğince etkin kullanılması biçiminde olmuştur.

Hindistan'ın İkinci Dünya Savaşı sonrasında, İngiltere'nin 1947-53 arasında izlediği politika da bir bakıma benzer niteliktedir. Demiryolu karayolu ulaşımının dengesi, her ikisi de devlet yönetimine alınarak çözümlenmek istenmiştir.

İkinci bir düzenleme seçeneğinin Nazi Almanyası'nda geliştiği görülmektedir. Nazi Almanyası tüm karayolu taşımacılarını, Ulusal Karayolu Taşımacıları Derneği'ne girmeye zorlamıştır.⁴¹ Bu dernek

⁴⁰ Nigel S. Despicht, *a.g.e.*, s.86.

⁴¹ M. Ali Abisel, *a.g.e.*, s.89-94.

kanalıyla demiryolunun kabul ettiği tarifelere karayolları taşımacılarının da uyması zorunluluğu getirilmiştir. Demiryollarına fiyat belirleyici bir rol verilerek korunmuştur. Savaş sonrası Almanya'sında da 1952'de getirilen düzenleme benzer nitelikte olmuş, demiryolunun fiyat saptamada önder olması ilkesi benimsenmiştir. Ulusal Karayolu Taşımacıları Derneği'ne zorunlu azalıkla denetlenen taşımacıların sayısının denetlenmesi için bu kez lisans sistemi getirilmiş ve taşıyıcı sayılarına bazı kotalar konulmuştur. Uzun mesafe taşıması demiryolu fiyatlarına bağlı bırakılmış, kısa mesafe taşımacılığı fiyatlarında esneklik tanınmıştır.

Demiryolu ve karayolu taşımacılığındaki işbölümünü ayarlamakta başvurulmuş üçüncü yol, fiyat politikası saptamadan sadece lisans vermek ve kotalar saptamak olmuştur. İngiltere örneği ve yük taşımacılığında Hindistan örneğinde olduğu gibi, Hindistan'da 300 mil-den uzak mesafe taşıma lisanslarının alınması demiryollarının iznine tabi tutulmuştur.

Dördüncü yol, İkinci Dünya Savaşı öncesi Fransa'sının uyguladığı değişik çıkar gruplarını bir nakliyat konseyinde biraraya getirerek iki taşıma türü arasındaki bölüşümü uzlaşma yoluyla bulmaya çalışmaktır.⁴² Fransa'daki karayolu taşıma sektörünün yaygın ölçüde küçük girişimciliğe dayanan yapısı bu tür uzlaşmaların uygulamaya geçmesini engellemiştir.

Beşinci seçenek ise, demiryollarını koruyucu hiçbir önlem almadan, karayolu taşımacılığının gelişmesini tamamen serbest bırakmıştır. Nijerya, Türkiye, Kolombiya vb. ülkelerde olduğu gibi. Bu örneklerde genellikle demiryolu ağı çok gelişmemiştir. Ülke çok daha küçük bir yatırımla gelişebilecek karayolu ulaştırması üzerinde açık bir seçim yapmıştır.

Karayolu geliştirme stratejilerini incelerken üzerinde duracağımız son konu, bu gelişmelerin geometrik biçimleri ve yerleri üzerindeki seçimler olacaktır.

⁴² Holland Hunter, "Transportation in Soviet Development", Editor, Gary Fromm, *Transport Investment and Economic Development*, Washington D.C., The Brookings Institute, 1965, s.126.

Böyle bir politika sorunu üzerinde durmadan, kişilerin ve üretim etkinliklerini yer seçimi kararları ile ulaşım gereksinmelerinin doğuşu arasındaki karşılıklı ilişkiyi açıklamakta yarar vardır. Yerleşim kararları ile ulaştırma kararlarının tek elden verilmesi halinde, taşıma taleplerinin azaltılması olanağı doğmaktadır. İki karar arasında ikâme ilişkileri vardır.

Bu durumda ulaşım ve yer seçimi kararlarının bir elden planlamayla verilen ülkelerle, ulaşım altyapısı güzergâhları kararlarının genellikle devlet tarafından, yer seçimi kararlarının ise kişi ya da girişimcilerce verilen ülkelerin stratejileri çok farklı olacaktır. Yer seçimi kararları ile ulaşım kararlarının ayrı ayrı verildiği kapitalist ülkelerde ulaşım talebi, ulusal gelir artışının 2,5 katı düzeyinde olurken, ulaşım ve yer seçimi kararlarının birlikte verildiği ülkelerde bu artış oranı daha düşük tutulabilmektedir. Bu halde yer seçimi kararlarıyla birlikte formüle edilmiş bir ulaşım stratejisi ve güzergâhları söz konusu olacaktır. Sovyetler Birliği deneyi böyle bir yaklaşımın örneği olmaktadır.⁴³

Ekonomik etkinliklerin, yer seçimi kararlarının, yol kararlarından bağımsız olarak verildiği ülkelerde yola, ekonomik etkinliklerin yer seçimini yönlendirecek bir bağımsız değişken olarak bırakılmıştır. Yolların güzergâhlarının seçimi bu halde bağımlı ve bağımsız ülkelerde önemli farklılıklar göstermiştir. Sömürge ya da bağımlı olan ülkelerin yollarının güzergâh seçimi bu ülkeyi, bağlı olduğu ülkenin pazarı haline getirecek biçimde gelişmiştir. Genellikle liman kentlerinden içeri uzanan ağaç biçiminde bir yol ağı oluşmuştur. Buna bağımsızlık öncesi pek çok Afrika ülkesi örnek gösterilebilir: Gana, Nijerya vb. Oysa bağımsız olan ülkelerin yol ağı, ülke içindeki pazar bütünleşmesini sağlamak amacıyla gelişmiştir. Bir ağaç biçiminde olmaktan çok, konnektivitesi yüksek bir örümcek ağı biçimindedir. Bunlara tüm gelişmiş ülkeler örnek verilebilir. İngiltere, Fransa, Almanya vb.

Bağımsızlıklarını yeni kazanan ülkeler, kendilerini dışa bağlamakta bir araç olan ağ biçimindeki yol ağlarına, liman kentlerinin ge-

43 Edward J. Taaffe, vd, *a.g.e.*, s.504.

leşmesine ve iç yörelerinin geri kalmış olmasına neden olan eşitsiz gelişmeye tepki olan politikalar izlemektedirler. Yol ağlarının ülkeyi dışa değil kentlerini birbirine bağlayan örümcek biçimine dönüşmesinden hem ülke iç pazarının bütünlüğünün saptanması hem de bölgelerarası eşitsizliğin giderilmesinde bir araç umulmaktadır. Gana, Tanzanya vb. örneklerde olduğu gibi.

Karayolu ulaşımı ve altyapısına ilişkin stratejilerin bir ülkenin yerleşme sisteminin geliştirilmesine ilişkin stratejilerin bir parçası olduğunu görerek, karayolu ulaşımına ilişkin strateji ve politika seçeneklerinin neler olabileceği tartışmasını tamamlamış bulunuyoruz. Bu tartışma bize izlenebilecek yolların farklılığını açıkça gösteriyor. İşte burada karşımıza bir yeni soru çıkmaktadır. O da, bir ülkenin neden bu seçenekler arasından birini izlemiş olduğudur. Bu yazı içinde bu soru açıkça yanıtlanmadı. Değişik ülkelerin deneylerine bakarak strateji ve politika seçenekleri geliştirilirken, bu seçeneklerin her ülkenin toplumsal yapısınca nasıl belirlendiği üzerinde yeterince durulmadı. Bu seçme bir yandan bu yazıyı gereğinden fazla uzatmamak için yapılırken, öte yandan birinci bölümde Şekil 1'de karayolları ulaşımının toplumsal olarak nasıl belirlendiğini gösteren ilişkiler ağının, bu açıklamaları yapmakta kolayca kullanılabileceği kanısından doğdu. Gerçekten Şekil 1'de verilen ilişkiler kolayca bir ülkenin strateji ve politika seçeneklerinden hangisini, neden seçtiğini açıklamakta kullanılabilir.

Türkiye deneyini değerlendirmekte ve açıklamakta kullanılabilecek üç karşılaştırma çerçevesini oluşturduktan sonra, Türkiye deneyi incelemeye geçilebilir. Bu da bir başka çalışmamızın konusu olacaktır.

KAYNAKÇA

- Abisel, M. A., *Garp Memleketlerinde ve Hususiyle Fransa'da Münakalat Siyaseti*, İstanbul, 1943, s.77-95.
- Alonso, W., "Markets and Planning Regions for Transportation", Editor: Joseph S. De Salvo, *Perspectives on Regional Transportation Planning*, Massachusetts, Lexington Books, 1973, s.181.

- Berksan, N., *Yol Davamız*, Ankara, Akın Matbaası, 1951, s.64-70, 376-377.
- Bish, R. L. - Kirk, R. J., *Economic Principles and Problems*, New Jersey, Prentice Hall Inc., 1974.
- Brown, R. T., *Transport and Economic Integration of South America*, Washington D.C., The Brookings Institution Transport Research Program, 1966.
- Bulutoglu, K., *Kamu Ekonomisine Giriş*, İstanbul, s.28-45.
- Campbell, T. C., "Transport and its Impact in Developing Countries", *Transportation Journal*, cilt 12, no.1, 1972.
- Chambers Encyclopaedia*, 1959, cilt 3, s.667.
- Das, N., *Road Transport in India*, Calcuta, Department of Economic and Market Research, 1968, s.1-20,9,27.
- Denison, M., *The Power to Go*, New York, Doubleday and Company Inc., 1956, s.137-167.
- Despicht, N. S., *Policies for Transport in the Common Market*, Lambarde Press, 1964, s.77,86,109-112,121.
- Epstein, D. G., *Brasilia Plan and Reality*, Berkeley University of California Press, 1973, s.26-28.
- Hawkins, E. K., *Road Transport in Nigeria*, London, Oxford University Press, 1958.s.52-72,79.
- Hughes, W., "Social Benefits Through Improved Transport in Malaya", Editor: E.T. Haefele, *Transport and National Goals*, Washington D.C., The Bookings Institution, 1969.
- Hunter, H., *Soviet Transport Experience*, Washington D.C., The Brookings Institute, 1968.
- , "Transport in Soviet and Chinese Development", *Economic Development and Cultural Change*, vol.XIV, no.1, Ekim 1965, s.83.
- , "Transportation in Soviet Development", Editor, Gary Fromm, *Transport Investment and Economic Development*, Washington D.C., The Brookings Institute, 1965, s.126.
- Isard, W., *Location and Space Economy*, Massachusetts, The M.I.T. Press, 1956, s.81-82.
- Kraft, G. - Meyer, J. R., -Valette, J. P., *The Role of Transportation in Regional Economic Development*, Massachusetts, Heath Lexington Books, 1971.
- Mason, E. S., "Transport and Energy in India's Development", Editor, Edwin T. Haefele, *Transport and National Goals*, Washington D.C., The Brookings Institute, 1969, s.504.
- Mertins, H., *National Transportation Policy in Transition*, Massachusetts, Heath Lexington Books, s.1-12,13-15.
- Noumann, F., *Behemoth the Structure and Practice of National Socialism 1933-1944*, New York, Harper and Row Publishers, 1966.

- Owen, W., *Strategy For Mobility*, Washington D.C., The Brookings Institute, 1965, s.82-84.
- Prest, A. R., *Transport Economics in Developing Countries Pricing and Financing Aspects*, London, Weidenfeld and Nicolson, 1969.
- Savage, C. I., *An Economic History of Transport*, London, Hutchinson University Library, 1966, s. 1-198.
- Taaffe, E. J.- Morrill, R. L., - Gould, P. R., "Transport Expansion in Underdeveloped Countries A Comparative Analysis", *Geographical Review*, cilt 53, 1963, s.504-528.
- Weiskoff, R., "The Columbian Experience 1950-1962", Editor: Haefele, *Transport and National Goals*, Washington D.C., The Brookings Institution, 1969.

10

Türkiye’de Demiryolu Öncelikli Ulaşım Politikasından Karayolları Öncelikli Ulaşım Politikasına Geçiş (1923-1957)

İLHAN TEKELİ - SELİM İLKİN

GİRİŞ

Bu yazıda, Türkiye Cumhuriyeti’nin ulaşım politikasında demiryollarına verilen önceliğin, 1940 ile 1950 yılları arasında, yerini karayollarına bırakmasına ilişkin süreç tarihsel bağlamı içinde ortaya konulmaya çalışılacaktır.

Bir toplumdaki ulaştırma politikasındaki değişimler ülkedeki ulaştırma ve üretim teknolojisinde, ülkenin dış ilişkiler biçiminde ve ülkenin toplumsal katmansallaşmasındaki değişimler ile paralel gider. Bir ülkedeki ulaştırma politikasındaki değişimler de bu değişkenlerin biri veya birkaçının karşılıklı etkileşmesi ile açıklanabilir.

Bu yazıda karayolları politikasını etkileyen ulaştırma teknolojisindeki değişimler, üç alt ögesi a) ulaştırma araçları teknolojisi, b) altyapı inşaa tekniği, c) işletme organizasyonundaki gelişmeler üzerinde durularak ele alınacaktır. Bu üç öge birbirini karşılıklı olarak etkiler, bunlardan bağımsız olanı yani değişmeyi başlatanı, genellikle ulaştırma araçları teknolojisidir. Ulaştırma araçları teknolojisinde olan değişim farklı bir altyapı inşaa ve işletme organizasyonunu gerektirir.

Böyle bir ele alış biçiminde ulaştırma politikalarındaki değişim-

nin toplumun makro değişkenlerine bağlanması, karayolları politikalarında bir değişme varsa, aynı dönemde toplumun diğer politika seçimlerinde de bir değişmeyi beklenir hale getirir . Nitekim, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Türkiye'nin ulaştırma politikalarında yaşanan bu dönüşüm, ülkenin kalkınma politikalarında yaşanan köklü bir dönüşümün parçasıdır.

Türkiye, devlet sektörü, iç finansman ve sanayileşme yoluyla kalkınmadan, özel sektör, dış finansman ve tarımda modernleşme ile kalkınma politikasına geçmiştir. Demiryollarından, karayollarına öncelik verilmesine geçiş de kalkınma stratejisindeki bu dönüşüm ile tutarlıdır, onunla bir bütün oluşturur.

1940-1950 arasında yaşanan bu politika dönüşümünü tarihi bağlamına oturtabilmek için, böyle bir bakış açısı içinde, kısaca, 19. yüzyıldan itibaren Türkiye'de karayolu politikası ve organizasyonunun nasıl değiştiğini araştırılmalıdır. Karayolu politikasını incelerken yer, yer de demiryollarındaki gelişmelere de değinmek gerekecektir.

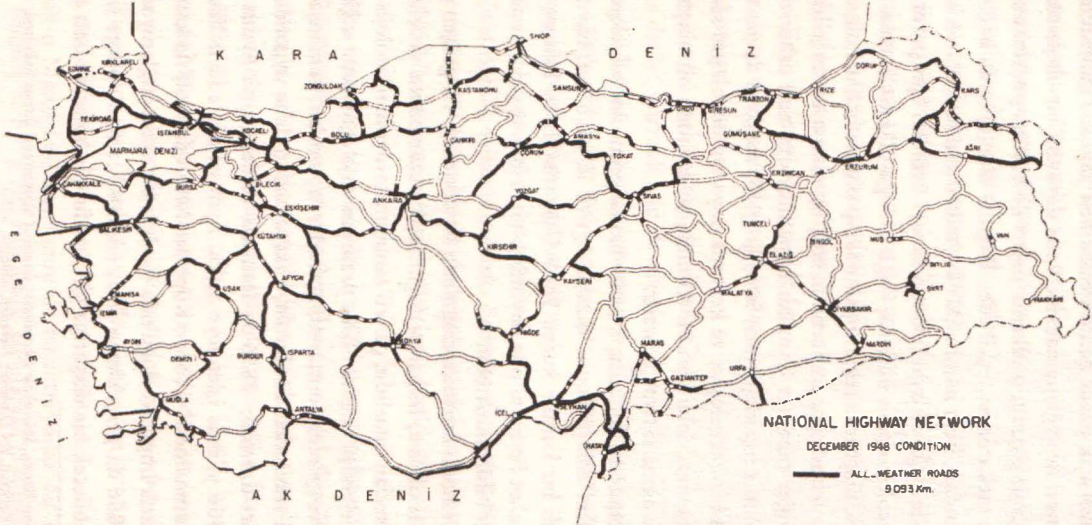
OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN 19. YÜZYILDAKİ KARAYOLU POLİTİKASI

Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. yüzyılda meydana gelen değişimlerde temel etken imparatorluğun dış ilişkilerinde yaşanan dönüşümdür. Avrupa'da modernitenin ve kapitalizmin gelişmesi ve Osmanlı İmparatorluğu'nun açık pazar haline gelmeye zorlanması, Batı'nın üstünlüğünü açık hale getiren bu tür bir dış ilişkiler biçimi içinde, merkezi bir devlet kurmak için yapılan Osmanlı reformları, büyük ölçüde dönemin karayolu politikasını da belirlemiştir.

19. yüzyılda yeni gelişen demiryolları, hem kısa hem uzun mesafe yük ve yolcu nakliyatında taşıma kapasitesi, hızı ve maliyeti bakımından, daha motorlu araçlar gelişmediği için karayollarına göre açık bir üstünlüğe sahiptir. Başlangıçta karayollarında ulaşım organik enerjiye ve arabaya dayandığı için sanayileşmiş ülkeler için ikinci derecede bir öneme sahiptir.

Osmanlı İmparatorluğu gibi feodal dönemin teknolojisine sahip

HARİTA 1



bir ülkenin açık pazar haline gelebilmesi yalnızca gümrük resimlerinin kaldırılması ile sağlanamaz. Kervana dayanan bir ulaştırma teknolojisi ve organizasyonu, o ülkenin dışarı ile bütünleşmesini azaltan koruyucu bir mekanizma teşkil eder. Bağımlı olan ülkenin bağlı olduğu ülke tarafından, hem hammadde kaynaklarının tam olarak sömürülmesi, hem de bağlı olduğu ülkenin sanayi ürünleri için pazar haline gelmesi, ancak bağımlı ülkenin, bağlı olduğu ülkenin üretim teknolojisi-ne uygun, ulaştırma teknolojisine sahip olması halinde olanaklıdır. Geri ulaşım teknolojisi sömürünün en çoğa çıkmasını engeller.

Diğer taraftan Osmanlı İmparatorluğu'nun askeri ve idari reformlarının gerçekleştirmek istediği güçlü merkezi devlet de ulaklara dayanan bir haberleşme ve kervana dayanan bir ulaşım sistemi içinde gerçekleşemez, daha ileri bir teknolojiye dayanan bir ulaştırma ve haberleşme ağına ihtiyaç gösterir.

İmparatorluğun açık pazar haline gelmesini belgeleyen 1838 İngiliz ticaret anlaşmasının imzalandığı yıl II. Mahmut, bayındırlık işle-riyle ilgili bir komite kurar. 1839 Gülhane Hatt-ı Hümayunu'nda ve 1856 Islahat Fermanı'nda bayındırlık işlerinin ve yol inşa davasının ele alınacağı bildirilmektedir.¹

Osmanlı İmparatorluğu'nda bu dönemde ilk gelişen yolların demiryolları olması, İmparatorluğun açık pazar haline getirilmesi rasyo-neli bakımdan tutarlıdır, çünkü zamanın karayolu teknolojisi bu bakımdan çok elverişli değildir. Ülke pazarının dışa açılmasını sağlamak bakımından ve gelecek sermayenin çıkarları açısından, hem inşaatı, hem de işletmesi yönünden demiryolu, karayolundan daha uygundur. Anadolu toprakları üzerinde 1856'da imtiyazı verilen İzmir-Aydın Demiryolu Hattı 1866 yılında işletmeye açıldı. Aynı yıl neşredilen "Turuk-u Ma-abir Nizamnamesi" (Yol ve Köprüler Nizamnamesi) ile karayolu yapımı Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk defa bir esasa bağlanıyordu.²

1866'da gerçekleşen İzmir-Aydın Hattı, sömürge tipine örnek gösterilebilecek bir ulaştırma girişimidir, bir liman ve onu ağaç şeklin-

1 Süleyman Barda, *Münakale Ekonomisi*, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi, 1964, s.292.

2 Nâzım Berksan, *Yol Davamız Nerede?*, Ankara, 1950.

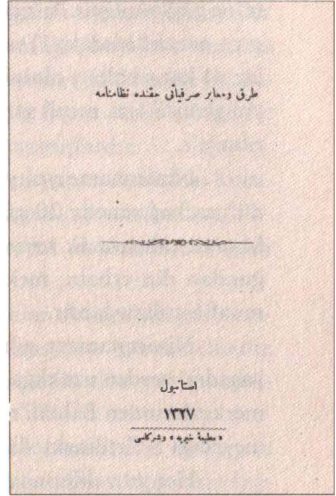
de bir hatla interlanda bağlayan demiryolundan oluşmaktadır. Osmanlılarda bu dönemde gelişen diğer demiryolları da Avrupalı büyük güçlerin İmparatorluktaki etki alanlarını dışa bağlamaya hizmet edecek biçimde gelişmiştir. Her kuvvet kendi etki alanındaki durumunu korumak için demiryollarının birleştirilerek İmparatorlukta bir ağ (network) oluşturmaktan dikkatle kaçınmışlardır. Tabii ki, böyle bir gelişme İmparatorlukta iç pazarın bütünleşmesi önünde bir engel oluşturmuştur.

Gelişen ağaç şeklindeki demiryolu merkezi bir devlet kurmak için de elverişsiz bir şemadır. Bunun için ülke içinde aralarında bir ağ oluşturan bir yol şemasının kurulmasını gerektirir. Demiryolları bu işlevi yerine getirmeyince, görev karayoluna kalmıştır. Özellikle ilk yıllarda yabancı firmalar için çok çekici olmayan yol yapımını yerel olanaklarla gerçekleştirmek için geliştirilen Turuk-u Maabir Nizamnamesi ulusal çıkarlara dönük bir nizamname olmuştur.

Geri bir teknolojiyi temsil eden karayolu alanını düzenleyen Turuk-u Maabir Nizamnamesi ve uygulamalarının ulusal olma özelliğine sahip iken, ileri bir teknolojiyi temsil edilen demiryolu uygulamasının yabancı sermayenin çıkarlarına yönelmiş olması ilginç bir karşıtlığı sergilemektedir.

Turuk-u Maabir Nizamnamesi aynı zamanda Osmanlı İmparatorluğu’nda ulaştırma teknolojisinde kervandan araba ulaşımına geçiş belgeleri. Bu nizamname Cumhuriyet döneminin şose ve köprüler konusunu da etkilediğinden konumuz için önemlidir.

Turuk-u Maabir Nizamnamesi ile birlikte yollar bir devlet işi olarak ele alınmış ve bir genel müdürlük kurularak “Ticaret Nezare-



Turuk-u Maabir Nizamnamesi.

ti”ne bağlanmıştır. Turuk-u Maabir Nizamnamesi’nde³ yollar idari yapıya paralel olarak; 1) tarik-i sultani, 2) vilayet yolları, 3) sancak yolları, 4) kaza yolları olarak dört kademeye ayrılmıştır. Her kademe için yol genişlikleri, meyil şartları, yapım tekniği ve kaplama özellikleri verilmiştir.

Nizamname yol yapımı için 16 yaşından 60 yaşına kadar her nüfusa beş senede 20 gün bedenen çalışma veya bedel vermek veya hayvan çalıştırmak zorunluluğunu yüklemiştir. Bu çalışma zorunluluğundan din erbabı, mektep hocaları, askerler ve zaptiye mensupları muaf tutulmuşlardır.

Nizamnameye göre çalışma mükellefiyeti günü çalıştığı yerin, yaşadığı yerden uzaklığı ile azalmakta ve 12 saatten uzaktaki yerleşme merkezlerinden Bâbîlî’nin emri olmadan “ameleyi mükellefe” istenilmeyeceği belirtilmektedir.

Her yıl valilerin yıllık yol yapım programı yaparak merkeze tasdik ettirmeleri istenilmektedir.

Tarik-i Sultani ve vilayet yolları “turuk-u umumi” adı altında devlet yolu şeklinde, sancak ve kaza yollarının ise “turuk-u hususi” halinde vilayet yolları olarak geliştirileceği belirtilmiştir. Turuk-u umumiye ait yol programı ancak yeni bir kanun ile değiştirilebilmektedir.

Yolların bakımı da nizamnamede önemli yer tutmaktadır. Bakım ve onarım için yolun her 2-8 kilometre mesafesi için bir bekçi tayini ve bekçiye bir kulübe yapılarak, onun çevresinde tarımsal faaliyette bulunmasına imkan verilmektedir. Her 30 kilometredeki bekçiler bir başbekçiye bağlı bulunmaktadır.

Ayrıca yol inşaatını gerçekleştirecek teknik elemanları yetiştirmek üzere Fransa’daki “Ecole des Ponts et Chaussée”nin benzeri bir “Köprü ve Yol Mektebinin” kurulması öngörülmüştü.

1870 yılında yayınlanan nizamname ile Turuk-u Maabir İdare-i Ticaret Nezareti’nden ayrılarak yeni kurulan Nâfia Nezareti’ne bağlanmıştır.

3 Turuk-u Maabir Nizamnamesinin memi, Nâzım Berkân’ın *Yol Davamız Nerede?*, Ankara, 1950 adlı kitabında verilmiştir.

Turuk-u Maabir Nizamnamesi'nde angarya tipi mükellefiyetler feodal bir müessesedir. Yol bekçiliği de derbentliğin böyle bir uzantısı olarak yorumlanabilir. Feodal toplum ilişkilerinin çözülmediği bu dönemde Midhat Paşa, Halil Rıfat Paşa gibi yola önem veren valiler, bu hükümleri kullanarak başarılı uygulamalar yapmışlardır.

Bu nizamnamenin o dönemdeki toplum yapısı ile ilişkisi kurulabilirse de, çalışma angaryası, yol kademelenmesi ve standartları, tekniği, merkezi kontrol özelliklerinin Fransız yol nizamnamelerinden esinlendiği açıktır.⁴

Bu nizamnamede teknolojik sınırlamalar dolayısıyla yol yapımının çok desantralize bir şekilde organizasyonu gerekmektedir. Merkezi kontrol ancak programlamanın kontrolü düzeyinde olabilmektedir.

Turuk-u Maabir Nizamnamesi'nin yol standartları ve yapım tekniğinin incelenmesi, bu nizamnamenin araba ulaşımı için hazırlandığını gösterir. Araba, 1834'te İstanbul – İzmit arasında ilk posta yolu yapılıncaya posta arabası ve şehirlerarası ulaştırma aracı olarak kullanılmaya başlanmıştır.⁵

Turuk-u Maabir Nizamnamesi böylece karayolu ulaştırmasında kervandan arabaya geçişi belgeler. Tabii ki bu geçişe rağmen kervanlar varlıklarını çok uzun süre devam ettirmişlerdir.

Demiryollarının yabancı şirketler eli ile yapılıp işletildiği bu dönemde karayolları yapımını ulusal olarak organize eden Turuk-u Maabir Nizamnamesi'ne karşı bu sahayı da yabancı sermayeye terketmeye yönelik girişimler çok gecikmemiştir.

1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi yenilgisinden sonra 1882'de Nâfia Nazırı Hasan Fehmi Paşa, karayolları, demiryolları, limanlar, göl ve nehirlerin düzenlenmesi, sulama ve bataklıkların kurutulması için çok yönlü bir Umur-u Nâfia Programını (Bayındırlık Planı) Sulta-

4 Daniel Boutet, *Yol Tekniğinin Bugünkü Durumu*, İstanbul Teknik Üniversitesi, 1949, s.14-30. Bu tür yol vergisi anlayışı Fransızların 21 Mayıs 1836 tarihli "Chemin Vicinaux" dedikleri yasa-
dan alınmıştır.

5 *Türk Ansiklopedisi*, Araba Maddesi, cilt III, s.196.

na sunmuştur.⁶ Bu planda bütün bayındırlık işlerinin devlet eliyle, halka mükellefiyet koyarak ve yabancılara imtiyaz verilerek yabancı sermaye yoluyla gerçekleştirilmesi, alternatifleri karşılaştırılarak karayolları da dahil olmak üzere bu yatırımların yabancı sermaye tarafından gerçekleştirilmesi önerilmektedir. Yabancı sermayeye işletme imtiyazını vermenin gerçekleştirmeye yeteceği savunulmakta "...Bu sayılan şosse ve demiryollarının taşınacak mallarla yolculardan alınacak geçiş vergisi ve taşıma ücretlerinin inşa masraflarıyla bakım ve işletmelerine yeteceği muhakkak gibidir..."⁷ denilmektedir.

Bu planda Anadolu'da 2.535 km. karayolu yapılması önerilmiştir. Bu plan, yolların güzergâhlarının incelenmesi, bunların hepsinin de demiryollarında olduğu gibi bir hinterlandı bir limana bağlayan ağaç şeklindeki yollar olduğu, ülkenin iç pazar bütünlüğünü sağlayacak ağ meydana getiren yollar olmadığı göstermektedir.

Bu planı incelemek için toplanan komisyon "karayolları inşası için özel bir nizam vardır. Geçirilen tecrübelerle göre yine bu nizam da iresinde işbölümü usulü uygulanarak amaca süratle ulaşılacağı, zaten halkın da bundan memnun kaldığı anlaşıldığından, ... karayolu ve köprülerin inşasını ilerletmek için başkaca usûl veya tedbir aranmasına lüzum" olmadığı sonucuna varmıştır.

Ancak bazı yerlerde karayolu işlerinin pek ağır ve birçok sınıai tesislere ihtiyaç göstermesi ve nizama göre de yalnız çalışmakla yükümlü olan ahali nüfusunun istenilen işleri yapmaya yeterli olmaması gibi hallerle karşılaşılır. Öte yandan bu yolun gerek ticaret, gerekse ziraatin gelişmesi bakımından lüzum ve ehemmiyeti dolayısıyla inşası zorunlu görünürse, o gibi yolların her medeni ülkede uygulandığı gibi münasip bir geçiş ücreti almak ve araba işletmek üzere muayyen bir imtiyaz müddeti ile Osmanlı şirketlerine ihale edilip o suretle yaptırırlarak ziraat ve ticaret işlerinin yüzüstü kalmaktan korunması kamu çıkarları icabından olmakla ayrıca hatırlatılır..."⁸ kararını vermiştir.

6 Hayri Mutlucağ, "Yakın Tarihimizde İlk Sosyal İktisadi ve Teknik Kalkınma Planı", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, sayı 19-24.

7 Hayri Mutlucağ, *a.g.m.*, sayı .23, s.32.

8 Hayri Mutlucağ, *a.g.m.*, sayı.24, s.16.

Bu program uygulanmamışsa da karayolu konusunda yabancı sermaye yerli sermaye çatışmasını göstermesi ve karayolunun işletilmesi sorununu ortaya çıkarması açısından ilgi çekicidir. Yabancı sermayenin karayolu yapımına, yabancı ülkelerden alınan borçlanmanın paralelinde girişi daha sonraki bir dönemde gerçekleşmiştir.

Osmanlılar ikinci Umur-u Nâfia Programı'nı 1908 de Nora-dunkyan'ın Nâfia Nazırlığı döneminde hazırlamışlardı. Bu programın bir uygulama adımı olarak 1909'da Fransa ile iki milyon altın franklık bir yol borçlanması anlaşması imzalanmış, Türkiye'nin bütün karayolları şebekesinin tamir ve inşası için Régie Generale şirketine imtiyaz verilmiştir.⁹ Yine 1908 tarihli programın uygulaması olarak, 1910 tarihli kanunla senelik yol tahsisatı artırılarak, vilayetler hissesi olarak emlak ve temettü vergilerine zamlar yapılmıştır. Hazırlanan yol programında Turuk-u Umumiye'den Rumeli'nde 435, Anadolu'da 7.635 km.lik bir şebeke inşası kararlaştırılmıştır. Trakya'daki ve Anadolu'nun doğusundaki yolların ilk iskeletleri bu devirde teşekkül etmişti. Hazırlanan programda demiryolları bakımından gelişmemiş Doğu Anadolu'ya öncelik verildiği görülmektedir. Bir ağ şeklinde kurulan şebeke ulusal olma özelliği taşımaktadır. Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması üzerine programın tam olarak uygulanması gerçekleşmemiştir.

Sonuç olarak Osmanlı İmparatorluğu döneminde daha geri bir ulaştırma teknolojisini temsil eden karayolu politikası son yıllardaki yapımdaki bazı yabancı etkilere rağmen demiryoluna göre çok daha yerel kalmıştır.

CUMHURİYET DÖNEMİNDE İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NA KADAR KARAYOLU POLİTİKASI

Kurtuluş Savaşı sonrasında iktidar nitelik değiştirdi. İktidar dış etkilere açık Osmanlı hükümetinden küçük burjuva kökeni olan asker-sivil aydın ve Anadolu eşrafına dayanan Ankara hükümetine geçti.¹⁰

9 Faruk Umay, *Yol İnşaatı Dersleri*, İstanbul Teknik Üniversitesi, Teknik Okulu, 1958, s.4.

10 İaner Timur, *Türk Devrimi ve Sonrası 1919-1946*, Doğan Yayınları, Ankara, 1971, s.75-123.

Kurtuluş Savaşı sonunda imzalanan Lozan Barış Antlaşması ve 1929 yılında Dünya’da yaşanan büyük ekonomik kriz ve iktidarın niteliğindeki değişim Türkiye’nin bağımsız davranması olanaklarını artırdı ve buna uygun bir dış ilişkiler biçimi geliştirdi.

Bu iki değişiklik Cumhuriyet döneminin ulaştırma politikasının özelliklerini de belirledi. Osmanlı döneminin ulaştırma politikasını incelerken gördüğümüz gibi temelde yabancı ülkelerin çıkarlarına uygun olarak gelişmiş olan demiryolu politikası bu dönüşümden etkilenerek nitelik değiştirdi. Ülke iç pazarının bütünlüğünü sağlayacak biçimde demiryolu şebekesi ağaç şemasında ağ şemasına dönüşürken, uzunluğunu sürekli artırdı. Ve yabancı sermaye tarafından işletilen demiryolculuğundan, devlet işletmeciliğine geçildi. Osmanlılar döneminde de ulusal olma özelliklerine sahip olduğunu gördüğümüz karayolu politikası büyük değişiklikler geçirmeden İkinci Dünya Savaşı’na kadar devam etti.

Dünya savaşları büyük acıların yaşandığı dönemler olduğu kadar, aynı zamanda önemli teknolojik gelişmeler olduğu dönemlerdir. Batı ülkelerinde 1914-1918 harbi otomobilin zaferini ilân etti. Bu yeni araç sayesinde yollar geçen yüzyılın sonlarında demiryollarının önünde geri plana itilmesinin öcünü almak eğilimini gösterdi. Harp esnasında amele ve balast kuvvetiyle, büsbütün harap olmasından çekilen şoselerin yetersizliğine rağmen otomobil, düşman tarafından her tehdit edilen noktaya insan ve malzeme taşıyarak zaferi temin eden araçlardan biri oldu.¹¹ Savaş sonrasında karayollarına verilen önem arttı. Birinci Dünya Savaşı sonrasında olan bu dönüşüm henüz Türkiye’yi etkilemeye başlamamıştı. Birinci Dünya Savaşı’na katılan, yeni iktidarda önemli yer tutan asker aydınların sıkıntısını çektiği husus demiryollarının ülkenin her yerine ulaşamamasıydı.

Bu nedenle cumhuriyetin ilk yıllarında ulaştırma politikasının temel konusu demiryolları olmuştur. Cumhuriyet döneminde dış ilişkilerin biçiminin değişmesi ulusal bir demiryolu politikası izlenmesine

11 Daniel Bouter, *a.g.e.*; s.30.

imkân vermiş, yabancı sermaye ile finansman, yabancı şirketler ve yabancı teknik güç yoluyla yapım ve işletmeden, devlet sermayesi ile finansman, Türk müteahhitleriyle yapım ve devlet eliyle işletmeye geçilmiştir. Bunun için bir yandan yabancı şirketler elindeki hatlar devletleştirilirken, diğer yandan demiryolları inşaatına geçilmiştir.

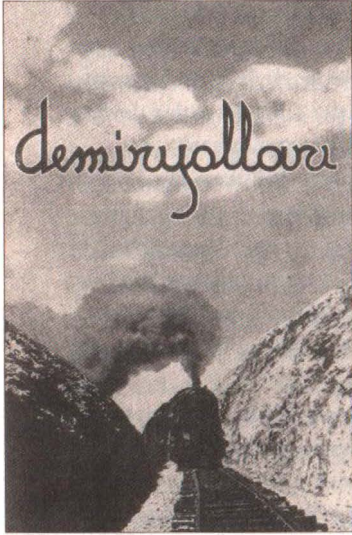
İsmet İnönü’nün ifadesi ile “...şimendifer politikası her şeyden evvel bir inşaat politikasıdır. Bana şimendiferde esas politikanın ne olacağını sordukları zaman, bir karış fazla şimendifer demiştim...”¹² “Milli Devlet için şimendifer ihtiyacı, milli vahdet, milli müdafaa ve milli siyaset meselesi, asırların muhassalası olan milli istiklalin muhafazası meselesidir.” “Şimendifer zaferi, Türk işçisinin, Türk mühendisinin, Türk sermayesinin zaferidir.”¹³

Batı’da askeri bakımdan karayollarının Birinci Dünya Savaşı’ndan sonra belirli bir ölçüde önem kazanmasına rağmen demiryolları askeri bakımdan hâlâ önemlerini korumaktaydı ve karayollarının kazanmaya başladığı bu önem henüz Türkiye’nin yöneticilerince açık olarak hissedilmemişti. Ayrıca iktidar koalisyonunun küçük burjuva kökenli sivil-aydın kesimi ulusal bütünlüğü sağlamak istiyordu. Bu nedenler demiryollarının inşasının hızlandırılması ile birlikte demiryolu ağının şeklinin değişmesini gerektirdi. Birbirleriyle bağlantısı kurulmadan yarı koloniyel ilişkilere göre gelişen ağaç tipi yol şemasından, hatların birbirine bağlandığı ağ şeklinde bir yol şemasına geçildi. Bu ağ ülkenin önemli bölgesel merkezlerini birbirine ve limanlara bağlayacak şekilde geliştirilmeye çalışılıyordu. Böyle yalnız demiryoluna dayanan ve oldukça seyrek bir ulaşım ağı ülkenin her noktasını büyük pazarlara açmak ve ülke içinde bütünleşmeyi sağlamak için yetersizdir. Demiryolları yapısı sonucu belli noktaları bağlayan bir sistemdir ve bütünleşme de bu sınırlı noktalar arasında gerçekleşmektedir.

Bu düzeydeki bir bütünleşmenin Cumhuriyet’in özellikle devletçilik yoluyla sanayileşmeye önem verdiği dönem için yeterli olduğu dü-

12 İsmet İnönü’nün 29 Ağustos 1930’da Sivas’ta yaptığı konuşma.

13 H. Yakup Kalgay, “Milli Demiryollarınızın Rakamlarla İfadesi”, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Aralık 1939, yıl 6, sayı 7.



1937'de Bayındırlık Bakanlığı'nın çıkardığı özel sayı "Cumhuriyetin Yıldönümünde Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi"nde demiryollarına ayrılan bölümün kapağı.

şünülebilir. Bu sistem devlet eliyle sanayileşmeyi, kurulan fabrikaların Anadolu içinde dağıtılmasını ve Ankara'nın başkent olarak fonksiyonlarını görmesini sağlamakta yeterli oluyordu.

Cumhuriyet'in iktidar koalisyonunun bir kesimini teşkil eden küçük burjuva kökenli asker-sivil aydınlar için demiryolu programının rasyonelini gördük. Demiryolu programına iktidar koalisyonunun diğer kesimi olan Anadolu eşrafı, tüccar ve büyük toprak sahipleri açısından bakalım. Demiryolunun gelişmesi ülke iç pazarının büyümesini, demiryollarına yakın sahalarla sınırlı da olsa, pazar için üretim yapar hale getirmiştir. "Türkiye'de demiryolları gelişmeden evvel bilhassa İstanbul'a yapılan meyve ve sebze sevkıyatı Marmara Denizi sahillerindeki belirli mıntıkalarından yapılmaktaydı. Fakat demiryollarının genişlemesi ile İç

Anadolu'da ve daha çok Güney Anadolu'da da yeni meyve ve sebze sevkıyatı yapabilecek mıntikalar meydana geldi.¹⁴

1932-1933 yıllarında Haydarpaşa İstasyonu buğday nakliyatının en büyük merkezidi. Demiryollarının sevkettiği toplam 186.000 ton buğdayın 124.000 tonu Haydarpaşa'ya gelmişti.

1935-1936 yılları arasında vaziyet değişti ve 210.000 ton sevkıyatın 48.000 tonu Haydarpaşa İstasyonu'na geldi.

Bu bünyevi değişiklik güneydoğu mıntikasının büyük buğday ticaret akımına dahil olmasından doğmaktadır. Fevzipaşa, Malatya, Elazığ, Diyarbakır demiryolları Türk buğday iktisadiyatında semerelelerini vermeye başlamışlardır. Buna bağlı olarak Mersin - Payas ihracat

14 T.C. Ziraat Vekaleti Yayını, *Türkiye Ziraat Mahsullerinin Satışı*, Ankara, 1938, s.44.

limanı olma işlevi kazanmıştır.¹⁵ Demiryollarının bu tür etkileri olmakla beraber bu Anadolu’nun büyük toprak sahiplerinin I. İktisat Kongresi’nde istedikleri tip bir yol ağının etkisinden çok uzaktır. I. İktisat Kongresi’nde büyük toprak sahipleri, yollar konusunda “Tarik-i Umumiye’den şoselerle şimendüferlerin ve limanlarla kanalların ve seyri sefaine kabil nehirlerin tarzı inşa ve idaresi hususunun tayinini hükümetimizle nâfia ve iktisat mütehasıslarına terk ediyoruz. Ve yalnız millet ve memleket hakkında tatbiki daha nâfi olan tarzın biran evvel tayiniyle derhal fiiliyat ve tatbikata girişmesini ve mümkün mertebe kısa bir müddet zarfında memleketin her tarafını örümcek ağı gibi asri vesait-i nakliye ile techizi” isteğiyle köyler ile kasabalar ve istasyonları ve kaza merkezleri ile vilayet merkezlerini bağliyacık Turuk-u Hususi yollarının yapılmasını istemişlerdir.¹⁶

Cumhuriyet’in bu döneminde esas olarak demiryollarına önem veren karayollarını onun tamamlayıcısı olarak gören politikası içinde “çiftçi grubunun” isteklerini karşılayacak bir yol ağı gelişememiş, bu tip bir gelişme için İkinci Dünya Savaşı’nın sonunu beklemek gerekmiştir.

Karayollarını, demiryollarının etkililiğini artırmakta, bir araç veya tamamlayıcı olarak ele alan politika, Bayar hükümeti programında¹⁷ M. Kemal’in ağzından açıkça belirtilmektedir. “Şef, demiryolu hatlarımızı iç sahalara bağliyacık ve bu hatların, bir an evvel milli ekonomik kalkınmaya azami hizmetini temin edecek olan karayolu inşaatını önümüzdeki devrelerde teksif ve bir plan dahilinde tevsi edilmek lazımdır.”

“Her bölgenin ihtiyacına göre istasyonlarda tamamlayıcı tesisat da yapılmak ve muhtelif malların lazımı gibi sevkini temin edecek teknik şartları haiz vagon mevcudunu artırmak zaruridir...” direktiflerini vermiştir.

15 *Türkiye Ziraat Mahsullerinin Satışı*, s.109.

16 A.Gündüz Ökçün, *Türkiye İktisat Kongresi 1923-İzmir*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, Ankara, 1968, s.396-397.

17 İsmail Arac, “Celal Bayar Hükümeti Programı 8 Kasım 1937”, *Hükümet Programları 1920-1965*, Burçak Yayınevi, 1968.

Bu politika ile taşımada kırılma noktaları teşkil eden demiryolu istasyonları çevresinde bir toplama ve dağıtma ağı teşkil edilerek, bu yerleşmelere bölgesel fonksiyonlar yüklenmek istenmekte ve demiryolları ile karayolları arasında uzun mesafe ve kısa mesafe taşımacılığında bir işbölümü öngörülmektedir.

Biraz düşünüldüğünde hemen görüleceği üzere, tek hatlı bir demiryolu çevresinde böyle bir ülkesel mekan organizasyonunun düşünülebilmesi ancak ülkede çok düşük bir mal ve insan akımı olması halinde anlamlıdır.

1923'te Osmanlı İmparatorluğu'ndan Türkiye Cumhuriyeti'ne devredilen demiryolu şebekesi 4.018 km.dir. Demiryolu yapımının hızla geliştiği on yedi senelik dönemde 1940 yılı sonuna kadar 294.100.000.- TL harcanarak 3.277 km. demiryolu inşa edilmiştir. Yılda ortalama 200 km. demiryolu yapılmıştır.¹⁸

Cumhuriyet dönemine Osmanlı döneminden 18.335 km. yol devir olmuştur. 1940 yılında yolların uzunluğu 41.582 km.dir. Standartları düşük olmakla beraber yılda 1.300 km. yol yapılmıştır. Harcanan para ve emek miktarı 137.405.000 TL değerindedir.¹⁹

Cumhuriyet'in karayoluna ayırdığı kaynakların mertebesi düşük standartlı da olsa elde edilen karayolu miktarı küçümsenemez.

Böyle bir karayolu politikası içinde Cumhuriyet döneminde karayolu mevzuatı ve buna paralel olarak yapımı Osmanlı İmparatorluğu dönemi uygulamasının bir uzantısı olarak gelişti.

Ankara hükümetinin karayolu ile ilgili ilk mevzuatı 21 Şubat 1921 tarihli "Tarik Bedeli Nakdisi Kanunu"dur (yol vergisi). Bu kanuna göre Turuk-u Umumi (devlet yolları), Turuk-i Hususi (il yolları) ayrımı kabul edilmiştir. Bu kanuna göre 18-60 yaşları arasındaki her Türk tarafından "mahallin amele rayicine göre dört amele yevmiyesi" olarak yol vergisi ödenecekti. Ödeme gücü olmayanlar bölgede dört işgünü çalışarak vergi mükellefiyetini yerine getirecekti. Her şahıs mü-

18 Nâfia Vekaleti, "Cumhuriyetimizin 20. Yılı Kutlanırken Demiryolları Politikanızın Gür Verimlerine Genel Bir Bakış", *Bayındırlık İşleri Dergisi*, yıl 10, sayı 5-6, Ekim 1943, s.22-23.

19 *Yol Davamız 9 Yılda 23000 Km*, Ankara, Ekim 1948.

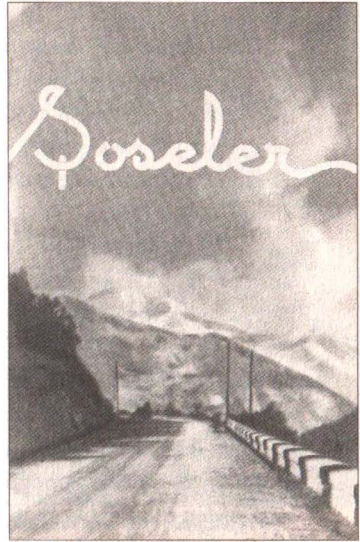
kellefiyeti nakdiyesinden ayrı olarak kasabalarından 3 saat mesafede turuk-u adiyeye ve hususiyede azami 8 gün çalışacak ya da yerine amele gönderecektir.²⁰

Toplanan verginin karayoluna sarf edilmemesi I. İktisat Kongresi'nde büyük toprak sahipleri tarafından eleştirilmiş 19 Ocak 1925 tarih ve 542 sayılı "Tarik Bedeli Nakdisi Kanunu" I. İktisat Kongresi'ndeki isteklere uygun olarak bedeni mükellefiyet esasını kabul etmiş ve Turuk-u Maabir Nizamnamesi'nin varidat tahsisi prensibine dönmüştür.

Zaman içinde yol mükellefiyetini bedenen ödeyenlerin oranı düşmüş nakden ödeyenlerin sayısı artmıştır. 1934 yılında mükellefiyetini bedenen ödeyenlerin oranı yüzde 33 iken 1941 yılında yüzde 7 ye düşmüştür.²¹

Devlet merkezi bir organizasyon içinde demiryolu programına ağırlık verirken karayolu yapımını illere bırakarak desantralize edilmiş bir faaliyet olarak yürütmüştür. 10 Ağustos 1927 tarih ve 629 sayılı kanunla Turuk-u Umumiye ve Turuk-u Hususiye ayrımı kaldırılarak, yolların inşaa ve bakım sorumluluğu tamamen illere devredilmiştir. Bu dönüşüm karayollarına iller arası ulaştırma fonksiyonları yüklemeyen demiryollarının tamamlayıcısı olarak gören politika ile tutarlı olduğu, ama yol programlarında eşrafın hakim olması eğilimini ortaya çıkardığı söylenebilir.

Türkiye'nin politikası demir yollarına önem vermek ve karayollarını ikinci planda tutmak olmasına karşın, yaşam pratiğinde kara-



Aynı Bayındırlık Dergisi'nde şoselere ayrılan bölümün kapağı.

20 TBMM Zabıt Ceridesi, cilt 8, I: 152, 17.2.1337 (1921), c.1.

21 Bu oranlar 4427 sayı ve 25.1.1943 tarihli yasanın TBMM'de görüşülmesi sırasında verilen bilgilere dayanarak hesaplanmıştır.

yollarının demiryollarıyla yarışabildiği görülmektedir. Ahmet Hamdi Başar'ın ifadesiyle “ Samsun'dan şimendifer geçen yerlere develer, arabalar ve kamyonlarla nakliyat şimendiferden daha ucuza mal oluyor. Aynı rekabeti şimendifer güzergahında olan birçok yerlerde de görüldük. Eğer yol varsa kamyon araba, deve şimendiferden ucuza geliyor. Onun için şimendifere muvazi olan yollarda kamyon, otobüs işletmesinin yasak edilmesi” düşünülmüştür.²²

Motorlu araçların sayısının artmasında önemli bir adım , 637 sayılı ve 19.7.1927 tarihli yasayla İstanbul şehremaneti sınırları içinde serbest bölge kurulmasına olanak verilmesi üzerine yaşandı. Bu yasaya göre 1928 yılında Ford Motor Kumpanyası'yla İstanbul Limanı'nın Tophane'deki kısmında bir serbest bölge kurarak montaj olarak otomobil üretmesi konusunda anlaşma yapılmıştır. 1930 yılı içinde faaliyete geçen fabrika günde 50 araba montajı yapabiliyordu. Ama yaşanmaya başlayan büyük ekonomik kriz kısa süre sonra fabrikanın kapanmasına neden oldu.²³ Otomobil sayısında beklenen artış gerçekleşmedi.

Cumhuriyet döneminin teknik anlamda ilk önemli yol kanunu 2 Haziran 1929 tarih ve 1525 sayılı Şose ve Köprüler Kanunu'dur.²⁴ Bu yasanın çıkması tesadüf değildir. 1929 yılında Recep Peker'in Nâfia Vekili olduğu dönemde hazırlanan bir Umur-u Nâfia Programı'nın²⁵ uygulanmasını sağlamak için çıkarılmıştır. Bu kanunda yollar, milli şoseler ve il yolları ayrımına tabi tutularak, milli şoselerin programlaması ve inşası merkezi idareye verilirken, illerin üçer yıllık yol programları hazırlayarak Bayındırlık Bakanlığı'na onaylatması şart koşulmuştur.

Bu kanuna göre 18-60 yaşları arasında her erkek nüfus senede on günlük iş veya 8 lira yol vergisi ödemek zorundadır. Yol vergisinin yüzde 50'si milli şoseler veya devlet yolu için Bayındırlık Bakanlığı'na

22 Ahmet Hamdi Başar, *Atatürk'le Üç Ay*, s.43.

23 Yunus Nadi, “Memlekette Senevi 5-6 Milyon Bırakan Müessesesi: Ford Fabrikası”, *Cumhuriyet*, 3 Temmuz 1930.

24 Nâzım Berkşan, *a.g.e.*, s.79.

25 Bu programın hazırlandığı ve yürürlüğe konulduğu gazete haberlerinden izlenebilmektedir. Ama şimdiye kadar tüm gayretlerimize rağmen bu programa henüz ulaşamadık.



1935'li yıllarda Lüleburgaz'da açılan şose için yapılan merasim ve tak.

yüzde 30'u programlarına göre yapılacak il yollarına tahsis edilecektir. yüzde 20'si vergi toplama harcaması olarak il özel idarelerine bırakılmıştır. İl Genel Meclisleri bu mükellefiyetleri yüzde 20 kadar artırabilme yetkisine sahiptir.

Bedeni çalışmaya söz veren kişi kendisi çalışmak zorundadır, yerine başkasını gönderemez ve oturma yerinden ancak on iki saat uzaklıktaki iş yerlerinde çalıştırılabilir.²⁶

Bu kanun el işçiliğiyle bir motorlu araç yolundan çok araba yolu yapımını öngörmesi, "tahsisi varidat" ve bedeni-mükellefiyet esaslarına dayanması bakımından, "Turuk-u Maabir Nizamnamesi"nin bir devamıdır. Bir önemli özelliği devlet yollarına gelir ayrımı dolayısıyla çok önem vermesi ve il yollarının kontrolünün da merkezi hale sokularak yol sisteminin programlanmasında koordinasyonun artırılmasıdır.

26 TBMM Zabıt Ceridesi, cilt 12/2, 1:75, 2.6.1929, c.1.

Şose ve Köprüler Kanunu'nu çıkıttıktan bir süre sonra 8 Haziran 1930'da çıkarılan 1888 sayılı Yapılacak Köprüler ve Şoseler için Nâfıa Vekaleti'nce Teahhüdat İcrasına dair 1518 sayı ve 12.6.1930 tarihli Kanunla Nâfıa Vekaletine 1930 yılı başından 1942 yılı sonuna kadar altmış milyon liraya kadar harcama yetkisi verilmiştir.²⁷

Bu kanundan sonra yapılan ilk milli şose 645 km. uzunluğunda Trabzon-İran transit yolu olmuştur.²⁸ İleride de göreceğimiz gibi bu yolda devlet tarafından otobüs ve kamyon işletilmiştir. Bu yolun seçimi milli şoselerin demiryollarıyla yarışan değil, onun ulaşmadığı yerlerde bir ikame olarak düşünüldüğünü göstermektedir. Bayındırlık Bakanlığı'nca planlanan milli şoseler 3.600 km.dir.²⁹

Bu yol hamlesi devam edememiş, dünya iktisadi buhranın önemle hissedildiği yıllarda 15 Ağustos 1931 tarih ve 1882 sayılı kanunla yol vergisi 4 liraya, devlet yollarına harcanan Bayındırlık Bakanlığı hissesi yüzde 15'e indirilmiştir. Vilayetler de kendilerine bırakılan bu gelirleri farklı gayelerle kullanmışlardır. 1882 sayılı kanun milli yolların gerçekleşmesini geciktirmiştir.

Cumhuriyet'in 1930'lu yılların başında karayolları konusunda atmak istediği adımların yaşanan ekonomik buhran dolayısıyla gerçekleştirilememesine rağmen, karayolunu savunanlar da seslerini duymak imkanının bulmuşlardır.³⁰

Bu dönemin sonuna doğru karayollarının önemi hissedilmeye başlanmış ve 1938'den itibaren yeni kanunlarla karayolu yapımı organizasyonuna değişiklik getirilmek istenilmiştir. İstanbul-Lüleburgaz yolunun açılışında Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya'nın 27 Eylül 1937'de yaptığı konuşmada "...şunu da söylemek icap eder ki, şoselerin memleketin umumi nakliyat meselesindeki rolü yalnız demiryollarını beslemek ve tamamlamaktan ibaret değildir. Otomobil sanayiinin

27 Cumhuriyet, 5 Haziran 1930.

28 Bayındırlık Bakanlığı, "Milli Şoseler", Bayındırlık İşleri Dergisi, Ekin, 1945.

29 Süleyman Barda, a.g.e., s.296.

30 Ekonomik Karşılaştırmalar için bkz. Ali İlhami: "Otomobil mi, Şimendifer mi?", *Ülkü*, cilt 4, sayı 21, Kasım 1934, s.196-202. Yazarı belirtilmemiş, *Yol Meselesi*, Alınat İhsan Mat., İstanbul, 1930.

tekemmülü neticesi olarak karayolları başlı başına icabında her nevi eşya ve insan nakliyatının süratle ifasına elverişli karayolu ile de bağlanmıştır. Birbirine yakın meskûn mahallerin ticaret ve sanayi muhitlerinin demiryolu vasıtasıyla bağlanması mevcut olsa da ayrıca her mevsimde geçişe elverişli karayolu ile de bağlanması zaruret hükümdedir.



Mâha Vekilî Ali Çetinkaya “Yol şhayasetimizi izah buyuruyorlar” (*Bayındırlık Dergisi’nden*).

Yol inşaatı öteden beri zan ve telakki edildiği gibi basit bir iş değildir. Bu telakkiye göre yapılan yollar asrımızın ağır motorlu nakliye vasıtalarına dayanıksız olup kısa zamanda harap olarak sarfedilen emek ve masraflar heder oluyor. Bugün iyi ve mükemmel yollar inşası yalnız kol kuvvetine değil, birçok alât ve malzemeye ve bu nisbette de paraya ihtiyaç gösterir...” denilmektedir.³¹ Bu konuşmada açıkça demiryolunu tamamlayan değil onunla yarışan bir karayolu sistemi, el ile yapım değil makine ile yapım, araba için değil ağır motorlu karayolu araçları için yol yapılması şeklindeki 1948’den sonra uygulamaya konulan karayolu politikasının esasları açıkça görülmektedir. Böyle bir karayolu politikası değişikliğini zorlayan çeşitli nedenler vardır. Bunlar arasında bir taraftan Almanya’da yapılmaya başlanan beton “auto strasse”lerin özendirici etkisi, diğer taraftan ülkede artmaya başlayan motorlu araçlar sayılabilir.

Bu etkilerle 22 Haziran 1938 tarihinde 3437 sayılı, İzmir ilinde turistik yolların inşası için, bir kanun çıkarılmıştır.³² 1939’da çıkarılan

³¹ Bayındırlık Bakanlığı, “10+4 Cumhuriyet’in Yıl Dönümünde Türkiye Bayındırlığı”, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, yıl 4, sayı 5, Ekim 1937.

³² *TBMM Zabıt Ceridesi*, I: 76, 15.6.1938, c.1, s.147-152 ve I: 79, 22.6.1938, c.1, s.239-240.

3611 sayılı kanunla yol işleri için mıntika müdürlüklerinin kurulmasına imkan verilmiştir. İran transit yolu ve İzmir çevresi turistik yolları için mıntika müdürlükleri kurulmuştur. İkinci Dünya Savaşı sırasında İstanbul ve Cenup Yolları Mıntika Müdürlükleri, bu kanuna göre kurulmuştur. Bu mıntika müdürlükleri illerden bağımsız bölge teşkilatlarının kurulmasında ilk adımı teşkil etmesi bakımından önemlidir. Yol işlerinde ihtisaslaşmış ve mahalli etkilere karşı korunmuş teşkilatlardır.

10 Nisan 1939 tarihinde okunan II. Refik Saydam hükümeti programında eskiden yolların yapım ve işletme işlerinin birarada toplandığı Bayındırlık Bakanlığı'ndan işletme fonksiyonları alınarak, işletme fonksiyonlarında ihtisaslaşan Ulaştırma Bakanlığı'nın kurulacağını bildirilmiştir.

Bu değişikliklerin Çetinkaya'nın konuşmasında öngörülen karayolu politikası dönüşümünü sağlayamayacağı açıktır. Böyle bir dönüşümün gerçekleşmemesi büyük ölçüde Cumhuriyet'in büyük fedakârlıkla meydana getirdiği demiryolları ile karayollarının yarışmasının demiryollarına zarar vereceğinden çekinilmesi dolayısıyladır.

Türkiye'nin kalkınması için mutlaka karayollarına önem verilmesini sağlık veren bir kitapta bu problemi çözmek için "...kuracağımız yol şebekesi üzerindeki otobüs ve kamyon nakliyatını da devlet eline veya kontrolü altına alabilir. Böylelikle otomobil nakliyatının demiryollarına rekabet etmesi ve bunlara zarar getirmesi imkânı da ortadan kalkmış olur..." denilmektedir.³³

Türkiye'de devletçilik akımının daha gücünü koruduğu dönemde ilk milli şose üzerinde karayolunda nakliye işletmeciliği devlet girişimi halinde organize edilmiştir. 5 Mayıs 1937 tarih ve 3163 sayılı kanunla Trabzon-Erzurum-İran yolu üzerinde bir otobüs ve kamyon servisi tesisi kabul edilerek işletme işi Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi'ne verilmiştir.³⁴ Karayollarının esas olarak geliştiği İkinci Dünya Savaşı sonrası, aynı zamanda da devletçilik politikasından tavizler verilmeye başlandığı bir dönemdir. Özel sektöre önem verilen bu dö-

33 Orhan Conkeç, *Büyük Türkiye*, Ankara, 1939, s. 138.

34 *Bayındırlık İşleri Dergisi*, yıl 4, sayı 5, Ekim 1937, s. 15.



1930'lu yıllarda Elazığ-P010mür yolunda yol blokajı.

nemde giriş koşulları bakımından özel sektöre çok uygun olan karayolu ulaşırtımacılığı özel sektörün ilk olarak geliştiğı sahalardan biri olmuştur.

Bu dönemin karayolu politikasını toplumsal etkileri bakımından değerlendirirsek genellikle köylülerden çok Anadolu eşrafının çıkarına olduğu söylenebilir. “Türkiye’de köylülerin büyük bir kısmının para ekonomisi dışında bulundukları gözönünde bulundurulursa, yol vergisinin de pratikte ne şekil alabileceğı kolayca anlaşılır. Köylüler vergiyi ya angarya şeklinde ya da tefeciye borçlanarak ödüyorlardı. Bu sonuncu halde vergi nispeti de artıyordu. Köylüler için bir başka seçenek köylülerin kendi hesaplarına işçilik yaparak para kazanmaları ve bunun bir kısmı ile de vergi borçlarını ödemeleriydi.”³⁵ İ.H. Tonguç köylünün taşıdığı yükün ağırlığını göstermek somut bir örnek vermektedir. Onun saptamalarına göre “Bir köylü ailesinde altı

lira yol vergisi vermek zorunda olan üç kişi varsa, vergilerinin tutarı olan on sekiz lirayı verebilmek için iki dana veya bir inek satmaları lazımdır.”³⁶

Ayrıca toplanan bu vergiler il özel idareleri kanalıyla bu köylünün faydalanabileceği yollardan başka işlerde kullanılmaktadır. “Son senelerde toplanan yol vergisi vasatı 9 milyon lira tutmaktadır ve yol işlerine nakit olarak tahsis edilen para bu miktarın ancak yüzde 44’ünü teşkil etmektedir.”³⁷ Ne Turuk-u Maabir Nizamnamesi’nde ne de Cumhuriyet döneminde çıkarılan şose ve köprülere ait kanunlarda köy yollarına yer verilmemiştir. Köy yollarına sadece Köy Kanunu kapsamında yer verilmiştir.

Diğer taraftan yollar genellikle mahalli küçük müteahhitlere ihale edilerek gerçekleştirilmiştir. Çalışma mükellefiyetinin varlığına rağmen bu usulün kullanıldığı düşünülürse, yol vergisinin yalnız nakdi olarak ödenen kısımdan değil çalışma mükellefiyeti ile ilgili kısımdan da Anadolu eşrafının çıkar sağladığı söylenebilir. Yol programının yukarıda verilen sınıfsal etkilerinin iktidarın sınıfsal yapısı ile tutarlı olduğu söylenebilir.

İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI VE SONRASINDA KARAYOLU POLİTİKASI (1940-1946 DÖNEMİ)

İkinci Dünya Savaşı’nın hemen öncesinden itibaren 1946 karayolu planı hazırlanıncaya kadar uzanan bu altı yıllık dönemde birbiri arkasına birçok yol planı ve programının hazırlandığını görüyoruz. Planlama ve programlama seçmelerindeki bu değişimler çevre şartlarının kararlı olmadığını sık sık değiştirdiğini göstermektedir. Bu dönem içinde değişen dış politika ilişkileri, değişen askeri stratejiler ve kalkınma tercihleri yol programlarının çok kısa sürede önemli değişikliklere uğramasının nedeni olmuştur. Diğer bir yazıda gösterileceği gibi³⁸ bu değişme-

36 İ. H. Tonguç, “Köy Eğitim Meselesi”, *Ülkü*, no.65, Zikreden Taner Timur; a.g.e., s.99-100.

37 Muhlis Ete, *Münakalat*, İstanbul, 1939, s.149.

38 İlhan Tekeli: İkinci Dünya Savaşı Sırasında Hazırlanan “Savaş Sonrası Kalkınma Plan ve Programları”, *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 1979-1980 Özel Sayısı, ss.289-328.

ler yalnız karayolu programlarına özgü değildir, aynı zamanda hazırlanan çeşitli kalkınma planları da dış konjonktürdeki gelişmeler dolaşısıyla benzer değişimleri geçirmiştir.

Savaş öncesi dönemde veya savaşın başlangıcında hazırlanan bir yol programına zamanın Bayındırlık Bakanı Ali Fuat Cebesoy'un bir konuşmasında rastlamaktayız.³⁹ "Yol inşaatına daha çok geniş mikyasta devam olunmak üzere bir program hazırlanmıştır, ihtiyacımız 44.000 km.lik bir yol şebekesidir. Bunun islah ve inşaa masrafı 370.000.000 liralık bir yekuna varmaktadır.

Aynı zamanda, mevcut yollar üzerinde seyrüseferin inkıtaa uğramaması ve mevcutların harap olmaması için ayrıca senevi 2.500.000 lira mütemadi tamirat masrafı ihtiyar edilmesi zaruri bulunmuştur.

Birinci sınıf yollar ki, 16.500 km. kadardır. Yol inşaat programına nazaran bunlar on sene içinde tamamlanacaktır.

İkinci sınıf yollara gelince; bunların üzerinde aynı müddet esnasında en mübrem mevzii tamirler yapılacak ve yol şebekemizin umumi heyeti içinde mütemadi tamir esasları gözönünde bulundurulacaktır.

Birinci sınıf yol inşaatından başka, senede vasatı olarak yirmi tane büyük köprü yapılacak ve trafiği ziyade şoselerimizin asfaltlı ve katranlı kaplamalar ile teçhizine devam edilecektir.

Fakat mezkur programın tatbiki senede 17 milyon lira masrafa bağlı bulunmaktadır. Yol inşaa programının tamamiyle mevkii fiile vaz'ına ve tahsisatının teminine müteallik çare ve imkanlar derpiş edilmiş ve bu hususta bir kanun lâyhası hazırlanmıştır."

Türkiye'nin harbe girişi yol programından çok askeri istekleri ön plana almıştır. Türkiye'nin savunmasını Trakya'da kurduğu Çakmak Hattı ile yapmak istemesi İngiltere'den alınan yardımın Türkiye'ye yayılabilmesi için güneydeki yol ağını geliştirmek istemesi üzerine İstanbul ve Çukurova'daki yol şebekeleri öncelik kazanmış, 1940 yılında İstanbul ve Mersin'de mıntika müdürlükleri kurulmuştur.

39 Bayındırlık Bakanlığı, "Nâha Vekili General Ali Fuat Cebesoy Anlatıyor", *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Mart.1940, sayı 10.

Yolların askeri bir önem kazanması ve askere alınanların sayısının artması dolayısıyla doğan işçi sıkıntısını önlemek için 3780 sayılı Milli Korunma Kanunu'nun 9. maddesine dayanarak 10 Haziran 1940 tarihli kararname ile bayındırlık işlerinde "ücretli iş mükellefiyeti" konmuştur. Bu kararnameye göre ücretli iş mükellefiyeti esas işi ziraat olmayan, yol, köprü, meydan ve iskele vesair inşaatlarda çalışmakta olanlara, İstanbul belediye hudutları içinde oturanlar hariç tutulmak üzere inşaat işlerinde çalışabilecek işsizlere, zirai işleri ayrılma-larına engel olmayan ziraatle uğraşan kimselere konulmuştur. İş mükellefiyeti bir yılda beş aydır, bu işçilere Bayındırlık Bakanlığı'nca tespit edilen ücretler ödenmektedir. İşçiler çalıştıkları idare veya müteahhitlerin diğer iş yerlerine geçmek suretiyle olsa dahi ilgililerden izin almadan iş yerini terkedemeyeceklerdi.⁴⁰

İş mükellefiyeti yüklenen işçilerin müteahhitlerce piyasa şartlarında oluşacak fiyatların altında kullanılmasına imkan veren bu kararname, savaş şartlarındaki fedakârlığın hangi toplumsal gruplardan beklendiğini göstermesi bakımından önemlidir.

Aynı yıl 11 Ekim 1940 tarihli kararname ile Bayındırlık Bakanlığı'nın yol, köprü, meydan ve iskele inşaatına kafi miktarda araç temini için 3780 sayılı Milli Korunma Kanunu'nun 36. maddesine dayanarak, canlı veya cansız hareket ettirici kuvvetlerle işleyen ve inşaat için gerekli malzeme ve eşya nakline yarayabilecek bütün araçlara ücretli çalışma zorunluluğu konmuştur.⁴¹

Makinalı yol yapımına geçilmediği için yol programlarına verilen önceliğin artırılması çalışacak işgücünün artırılması demektir. Bu dönemde yolda çalışan işgücünün artırılması için her çareye başvurulmuştur. Bunlardan en önemlilerinden biri Alman örneklerinden⁴² esinlenilmiş olan, askeri nâfia birliklerinin kurulması olmuştur. Nâfia birlikleri 1 Haziran 1941 tarihinde kurulmuştur. Diğer taraftan "Nâfia işleri yeni cezaevleri" kurularak mahkumlardan da yollarda çalışan iş-

40 Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Ağustos 1940, yıl 7, sayı 3.

41 Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Kasım 1940, yıl 7, sayı 6.

42 Orhan Conker, *a.g.e.*, s.137.

gücünü artırma imkanları aranmıştır.⁴³ Nâfia birlikleri kendi araç ve gereçlerini de imal edecek şekilde organize olmuştur.⁴⁴

Bu birlikler zamanın *Bayındırlık İşleri* mecmualarında çok övülmüştür. “Amele birlikleri ile iki liraya yapılan işi bütün masrafları dahil bir liraya mal etmişlerdir. Aldıkları randıman iki mislidir.

Disipline tabi ve istihlaslı rekabetsiz mesaiye ve sevke takatlı bu birlikler bütün bu anarşik dalgalanma içinde nâzım bir vasıfta bir bünye vazifesini görebilecek bir durum arzedeceğini 1941–1944 senelerinde bu birliklerden zaman zaman istenilen hizmetler göstermiştir.”⁴⁵

Savaş sonrasının liberalleşme çabasını doğuran ortam içinde ve makinalı yol inşaatına geçilmesi ile bu birlikler kalkmıştır. 1942 yılında hazırlanan yol programında değişiklik yapılarak mevcut şose ve köprüler kanununu değiştiren bir kanun projesi Bayındırlık Bakanlığı’nca hazırlanmıştır.⁴⁶ Temelde bu proje 1940’ta hazırlanan yol programının geliştirilmiş bir şekli olarak düşünülebilir.

Bu programda yollar a) milli şoseler, b) birinci sınıf vilayet yolları, c) ikinci sınıf vilayet yolları, d) köy yolları olarak dört kademeye ayrılmakta ve ilk üç kademenin inşaa ve tamiri ile bakımları doğrudan doğruya Bayındırlık Bakanlığı’na bırakılmaktadır.

Uzunluğu 8.000 km. tutan ve yurdu doğudan batıya ve kuzeyden güneye bağlayan milli şoselerle, il merkezlerini birbirine bağlayan 12.000 km. uzunluğundaki birinci sınıf yolların on yılda, ikinci sınıf il yollarının otuz yılda bitirilmesi öngörülmektedir. Vecdi Diker bu 20.000 km.lik güzergahın 1942 yılında Hüsnü Okatan ve kendi çalışmasıyla belirlendiğini söylemiştir.⁴⁷

Bu programda yol inşaatında lüzumlu işçi sıkıntısı gözönünde tutularak, Amerika ve gelişmiş Avrupa ülkelerinde olduğu gibi makina kuvvetinden faydalanarak zaman ve masraftan tasarruf düşünül-

43 Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Ekim 1941, yıl 8, sayı 5.

44 Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Haziran-Temmuz.1942.

45 Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Ekim1944, yıl.11, sayı 2.

46 Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 1942, yıl.9, sayı.5-6.

47 Vecdi Diker’le yazarların birlikte yaptıkları mülâkattan.

mektedir. Yol şebekesinin il yolları da dahil olmak üzere merkezden, Bayındırlık Bakanlığı'nca planlanması öngörülmektedir.

Yol vergisinin her vatandaşın refahına göre alınması şeklinde farklı bir vergilendirme prensibi getirilmektedir.

Hazırlanan projede gelişen nakil vasıtalarının ve askeri vasıtaların ağırlığının o zamana kadar uygulanan yolların geometrik standartlarında ve kaplama tiplerinde değişiklik yapılması gerektiği bildirilerek yeni standartlar önerilmektedir.

Bu makineli yapıma, ağır vasıta ve uzun mesafe karayolu ulaşımına geçmeyi temsil eden bu proje kanunlaşmamıştır. 1942 yılında kanunlaşan husus harp içinde paranın değerinde olan düşmeler dolayısıyla bedeni mükellefiyet ile nakdi mükellefiyet arasında bozulan dengeyen yenilenmesi olmuştur. Herkesin bedenlen çalışmayıp para ödemesi karşısında nakdi mükellefiyet iki misline çıkarılmıştır. Daha önce Bayındırlık Bakanlığı'na yol yapımı için on yıllık harcama yetkisi 1942 yılında on yıl için daha uzatılmıştır.

1942 yılının haziran ayında Türk - İngiliz işbirliğiyle Mersin-Ulukışla ve Tarsus-İskenderun yolları ve İskenderun Limanı'nın inşasına başlanmıştır.⁴⁸ Böylece askeri yardıma paralel olarak karayollarına ilk teknik dış yardım başlamıştır. Adana ovasında taş yoktur. İlk kez makadam yol yerine Tarsus-Adana arasında 5 cm.lik stabilize yol yapılır. Halk bu yola at geçmez diye ad takmıştır.⁴⁹ Güneyde başlayan bu yollar tamamlanmasına karşın İngilizlerle Trakya'da yapılmaya başlayan Gelibolu, Edirne yolunun yapımı ilerlememiştir.

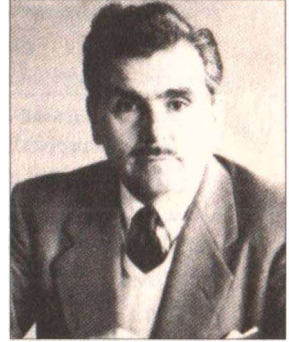
Artık Cumhuriyet'in yol politikası savaş şartları dolayısıyla uygulamaya geçememesine rağmen tamamen değişmiştir. İsmet İnönü'nün 1944 yılında kurultayı açma söylevinde "Yol inşaatı şimdiye kadar olandan daha başka bir görüşle ele alınmak lazımdır. Motorlu vasıtalara karşı dayanıklı olan demiryolları gibi memleketin her köşesine uzanan ve daimi bakım ve tamir teşkilatı üzerine oturan yol ağı

⁴⁸ Bayındırlık Bakanlığı, "7.1.1945 Cenup Yolları ve İskenderun İskelesinin Açılma Töreni", *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Şubat 1945, yıl 11, sayı.3.

⁴⁹ Vecdi Diker'le yapılan mülâkattan.

memleketin başlıca meselelerindendir,”⁵⁰ şeklin-
de bu değişme ifade edilmiştir.

1943 yılında Şoseler ve Köprüler Reisli-
ği’nde kurulmuş olan “Bakım Masası”,⁵¹
1945’te yol sorunlarını konuşmak üzere topla-
nan nâfia müdürlükleri kongresinden sonra,
yol bakım bürosuna çevrilerek devlet yollarının
bakımı organize edilmeğe çalışılmıştır.⁵² Savaş
bittiğinde karayolu politikasında bir dönüşü-
mün zorunluluğu hissedilmişti Bunun için 1945
yılında Vehbi Ekesan ve Vecdi Diker ABD’ye
inceleme yapmaya gönderildi. Vecdi Diker Mis-
souri’de karayolu mühendisliği eğitimi görmüş
olduğundan ABD’ye yabancı değildi. On bir eyalette özellikle de ko-
şulları Türkiye’ye benzeyen Missouri; Kansas ve Kolorado’da incele-
me yaptılar. Dönünce de bu geziden edindikleri izlenimler konusun-
da ayrıntılı bir rapor hazırladılar. Bundan sonra Vecdi Diker Türki-
ye’deki karayolu gelişmelerinin en aktif yönlendiricisi haline geldi.
Bu seyahatte Hiltz’le tanışmasında daha sonra kendisine çok yardım-
cı oldu.⁵³



Vecdi Diker

1866 Turuk-u Maabir Nizamnamesi’nden beri ikinci derecede
önem verilmesine rağmen, seksen yıllık çalışma sonunda yapılmış olan
43.000 km. yol “Türkiye’nin siyasi sınırları içinde her biri diğer kısım-
lardan iktisaden ayrılmış ve yapabilecekleri üretimin ancak onda bir
veya onda üç oranında küçük bir kısmını yapan yüzlerce ‘küçük Tür-
kiye’ mevcut olmasını”⁵⁴ önleyemiyordu. Yeterli yol olmadığı gibi ye-
terli ulaşım aracı da yoktu (Tablo 1).

Bu 43.000 km.lik yolun en az 1/4’nü yaz kış üzerinden geçilebi-

50 Bayındırlık Bakanlığı, “Milli Şoseler”, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Ekim 1945.

51 Süleyman Barda, a.g.e.; s.294.

52 Nâzım Berksan, *Yol Davamız Nerede?*, Ankara, 1950, s.100.

53 Vecdi Diker’le yapılan mülâkat.

54 Max W. Thornburg, *Türkiye Nasıl Yükselir*, Nebioğlu Yayınevi (yayın tarihi belirtilmemiş), s.76.

TABLO 1
1946 Yılında Kullanılan Tekerlekli Araçlar

Yolcu nakil vasıtaları		
Otomobil	3.649	
Otobüs	1.213	
Toplam		4.862
Fayton – 1 atlı		
Fayton – 1 atlı	582	
Fayton – 2 atlı		
Fayton – 2 atlı	1.837	
Binek arabası–1 atlı		
Binek arabası–1 atlı	2.826	
Binek arabası–2 atlı		
Binek arabası–2 atlı	2.868	
Toplam		8.113
Yük nakil vasıtaları		
Kamyon	5.417	
Toplam		5.417
Kapalı yük arabası - 1 atlı		
Kapalı yük arabası - 1 atlı	16.869	
Kapalı yük arabası - 2 atlı		
Kapalı yük arabası - 2 atlı	2.786	
Yük arabası - 1 atlı		
Yük arabası - 1 atlı	18.050	
Yük arabası - 2 atlı		
Yük arabası - 2 atlı	77.400	
Toplam		115.115
Kağrı		
Kağrı	79.573	
4 tekerlekli öküz arabası		
4 tekerlekli öküz arabası	237.503	
Ağır öküz arabası		
Ağır öküz arabası	376.184	
Hayvanla çekilen kızak		
Hayvanla çekilen kızak	35.532	
Toplam		728.792
Yük hayvanları		
At	782.853	782.853
Deve	39.389	39.389
Merkep		
Merkep	1.206.399	
Katır		
Katır	81.578	
Manda-Öküz		
Manda-Öküz	656.864	
Toplam		1.944.841
Muhtelif		
Motorsiklet	767	
Bisiklet	16.248	

lir hale getirmek gerekir. "Gerekli olan şey iş hayatımızın senesini beş aydan on iki aya çıkarmaktır."⁵⁵

Ülkenin hem zamanda, hem de mekânda bütünleşmesi sağlanamamıştır.

Kullanılan yol tekniği makadamdır. Makadam yol bakımı yönünden en pahalı yol tekniği olduğu gibi, üzerinde karayolu nakliyatı da en pahalı olan yoldur. Yaz kış geçit veren yollar genellikle bu özellikteki yollardır. Bakım teşkilatı yetersizdir. Bu yollar kırma taş ile yapıldığı için yakında taş bulunmayan yerlerde yapılması çok pahalı oluyordu. Bu nedenle Ankara-Konya yolu 1946 yılına kadar ele alınamamıştır. Bu nedenle Çukurova'da yol yapımı için stabilize yol yapım tekniğinin girmesi gerekmektedir.

1946 Yol Programı

Türkiye savaş sona ererken Savaş sonrası için kapsamlı bir planlama faaliyetine girmişti. Bu planda merkezi konumda İvedili Sanayi Planı bulunuyor. Bunu tamamlayan Tarım Planı, Sağlık Planı ve altyapı planları vardı. Bu dönemde Cumhuriyet hükümeti karayollarına önem vermekle beraber demiryolu yapmaktan vazgeçmemiştir. 1946'da on beş yıllık hem demiryolu, hem de karayolu programı birlikte hazırlanmıştır.

"1946'da yol meselesi hakkında ümit verici bir faaliyete geçilmiştir. O yıl bir program hazırlamak üzere bakanlıkta bir yol konferansı toplanmış; mevcut yolları millî savunma, ekonomik ve kültürel ihtiyaçlar bakımından gözden geçirmiş ve son iki konu etrafında aşağıdaki soruların yanıtlarını araştırmıştır:

- 1) Komşu ülkelerle hangi yol bağlantıları tesis edilmelidir?
- 2) Birbirlerine bağlanmaları gereken kalabalık ve tarımsal merkezler hangileridir?
- 3) Demiryollarını takviye etmek için hangi yollara ihtiyaç vardır?
- 4) Maden kaynaklarının işletilmesi için hangi yollara lüzum görülecektir?
- 5) İstihsal için ne gibi yollara ihtiyaç hasıl olacaktır?"⁵⁶

55 Halid Arnoğul, "Her İşin Başı Yol ve Toprak", *Bayındırlık İşleri Dergisi*, yıl.11, sayı.1, Ağustos 1944.

56 Max W. Thornburg, *a.g.e.*, s.82.

Bu planlama çalışmasında askeri düşüncelerin yerini ekonomik düşüncelere bıraktığı görülüyor. Vecdi Diker'in anlatıklarına göre başlangıçta askeri kesim sınırlara yol yapılmasına karşı çıkmasına rağmen daha sonra ikna edilmişlerdir.⁵⁷

Bu planlama çalışmasıyla üç karayolu programı geliştirilmiştir.⁵⁸

1) *Her mevsim geçit veren yolların geliştirilmesi ve bakımı programı*: 1946–1949 yılları arasında 15.000 km. her mevsim geçit veren yollar bakıma alınacaktır. Bu programın hedefi, daha çok mevcut yolların geliştirilerek bakıma alınmasıdır. 1946'da 5.000 km., 1947'de 5.151 km., 1948'de 2.497 km., 1949'da 2.757 km. yol bu kategoriye katılacaktır. Bu yollar üçüncü program tamamlanıncaya kadar devamlı bir sistem teşkil edemeyecektir. Kar mücadelesi için gerekli teçhizat ithal edilmedikçe bu sistemin belirli noktaları kar tarafından kapanacaktır.

2) *Devlet karayolları programı*: On beş yılda 20.000 km. her mevsim geçit veren devlet yolu önermektedir. Bu program 8.000 km. yeni yol inşasını, 12.000 km. eski yolun esaslı bir yenilemeye tabi tutulmasını öngörüyordu. Tahmini maliyeti 600 milyon TL'dir. Vecdi Diker'in anlattıklarına göre bu programın esas 1942 yılında Hüsnü Okatan ile yaptıkları çalışmada saptanan şebekedir.

3) *İl yolları sistemi*: On beş yılda 23.000 km. il yolu yapılması programlanmıştır.

Hazırlanan on beş yıllık demiryolu programında ise 2.310 km. yeni yol yapımına 800 milyon TL ve beş yeni limana da 200 milyon TL harcanması öngörülmüştü.

Bu program 14 Ağustos 1946'da kurulan Recep Peker hükümetinin programında yer aldı. Hazırlanan 1946 yol planı 1525 sayılı Şosse ve Köprüler Kanunu'na göre Bakanlar Kurulu'nun onayına sunuldu. Ama 7 Eylül Kararlarını alan Peker hükümetinin düşürülmesi üzerine bu plan onaylanamadı. Zaten bu program hazırlanırken buna paralel olarak hazırlanan İvedili Sanayileşme Programı'nda olduğu gibi

57 Vecdi Diker bize askerlere Türkiye'yi Sevr'e mahkûm ediyorsunuz diye karşı çıktığını anlatmıştır.

58 E. G. Lingeman, *Overseas Economic Surveys Turkey*, His Majesty's Stationary Office, Eylül 1947.

Türkiye’nin çok yakında Amerika’nın etkisi altında kalacağı ve Amerikan askeri yardımının başlayacağı öngörülemediği için, Amerikan yardımının başlamasıyla ortaya çıkan koşullarla uyumlu yeni bir planın hazırlanması gerekliliği gündeme geldi. Ama yeni koşullara uymak için yapılan planlama çalışmalarında da 1946 yılında yapılan çalışmanın temel teşkil ettiği söylenebilir.

1940’tan 1946 sonuna kadar 170 km. demiryolu yapılmış, 96 milyon TL sarf edilmiştir. Aynı dönemde karayollarında 2.900 km. yol uzunluğunda artış olmuştur. Karayollarına bu dönemde harcanan 116.017.000.TL’dir (bkz. Tablo 2). Bu dönemde karayolu harcamaları demiryolu harcamalarını geçmiştir.

Görüldüğü gibi Türkiye’de demiryolları parti programlarında hâlâ yerini muhafaza etmekle beraber, İkinci Dünya Savaşı döneminde savaş koşullarının yarattığı taleplerin de baskısıyla, gerçekte, yerini karayollarına daha bu dönemde terketmeye başlamıştır.

AMERİKAN YARDIMINDAN KARAYOLLARI

GENEL MÜDÜRLÜĞÜ’NÜN KURULUŞUNA (1947-1950)

Genel olarak İkinci Dünya Savaşı sonrasında Türkiye’de karayollarının gelişimi dünyaya başarılı bir dış yardım örneği olarak sunulmuştur. Bu başarıyı doğru olarak değerlendirebilmek için bu uygulamanın Türkiye’de hangi çevre koşulları içinde geliştiğini incelemek gerekir.

Bundan önceki dönemleri incelerken tarihi gelişimini gördüğümüz karayolu politikasının bir dönüm noktasına geldiğini saptamıştık. Türkiye zorunluluğunu hissettiği bu yeni politikasını uygulamak için imkanlar aramaktadır.

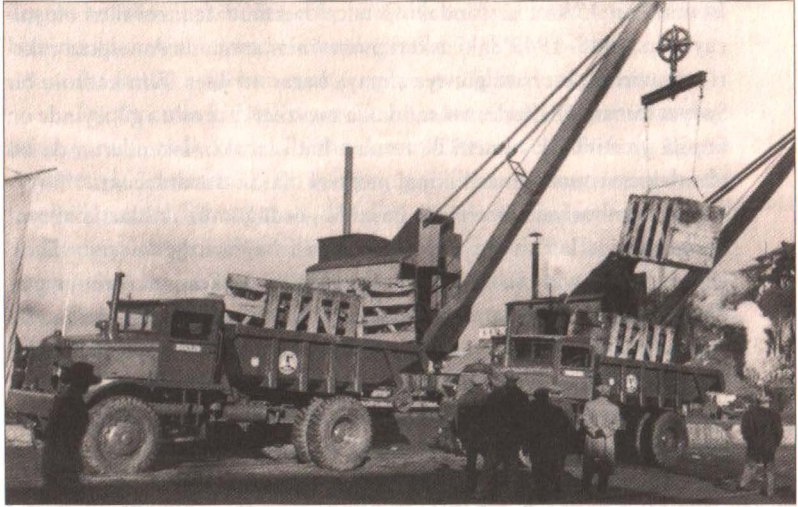
İkinci Dünya Savaşı sırasında yol yapım tekniği ve özellikle de yol ve toprak makinelerinde büyük gelişmeler olmuştu. Bu teknolojik gelişmeler savaş sonu ortamında yol inşaatı organizasyonlarında da büyük değişimler yaratmaya başlamıştı.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında Büyük Britanya’nın artık yürütemediği Batı’nın büyük devleti olma fonksiyonlarını ABD devralmaya başlamıştır. Savaş sonrasında uluslararası siyasal koşulları Türki-

TABLO 2
1922-1947 Döneminde Bayındırlık Bakanlığı ve İlçelerce Yapılan
Yol ve Köprü Harcamaları

	Bakanlıkça harcanan	İllerce harcanan	İllerce harcanan çalışma
1922	279.926	—	—
1923	863.224	—	—
1924	3.101.1052	—	—
1925	4.336.017	2.661.166	—
1926	5.576.360	4.815.154	—
1927	3.408.390	5.408.675	—
1928	1.611.523	6.226.123	—
1929	4.724.834	2.456.423	643.560
1930	3.520.448	3.565.826	965.340
1931	3.072.488	2.436.896	1.244.216
1932	3.147.586	2.843.948	1.394.380
1933	2.534.119	3.757.569	1.544.544
1934	2.942.003	3.939.724	1.437.284
1935	3.127.527	3.698.342	1.780.516
1936	1.836.179	3.260.478	1.716.160
1937	2.075.930	3.500.000	2.810.000
1938	3.687.992	2.100.000	1.330.024
1939	5.458.698	2.082.869	1.415.832
1940	5.573.818	1.464.685	6.028.012
1941	6.621.634	648.751	11.219.396
1942	5.725.809	180.493	7.658.364
1943	14.505.923	186.840	9.204.272
1944	10.929.527	376.308	9.204.272
1945	6.441.799	130.179	7.802.250
1946	9.897.753	420.972	14.799.700
1947	10.957.063	222.456	14.920.614

Kaynak: *Yol Davamız* 9. Yılda 23.000 Km, Ekim 1948.



Marshall yardımı ile gelen yardım malzemesinin Ereğli Limanı'nda kamyonlara yüklenmesi.

ye'yi dış ilişkilerinde tarafsızlık politikasından koparmış ve ABD yanında yer almaya itmiş bulunuyordu. 4 Mart 1947'de ilân edilen Truman Doktrini'nden sonra 22 Mayıs 1947'de Yunanistan ve Türkiye'ye yardım programı ABD Kongre'sinde kabul edildi. 20 Nisan 1948'de de Bayındırlık Bakanlığı'yla Amerikan Yardım Teşkilatı Yollar İdaresi Grubu arasında bir anlaşma imzalandı.⁵⁹ Bu anlaşmayla 100 milyon dolarlık Amerikan askeri yardımının beş milyon doları yol programına ayrılıyordu. Ayrıca Marshall Yardımı'ndan da beş milyon dolarlık kredi sağlanıyordu. Dış ilişkilerde yaşanan bu değişme artık, Türkiye'nin savunma stratejisinde Amerika'nın da etkili olması demekti. "Amerikalılar, Erzurum'a kadar uzanan stratejik önemdeki yolların hazırlığını yapmaya başladılar. Türkiye'nin ananevi müdafaa hattını,

59 R.S. Lehman, "Building Roads and Highway Administration in Turkey", Howard M. Teaf, PG.Frank (editors) *Hand Across Frontiers Case Studies in Technical Cooperation*. Cornell University Press, Ithaca, 1955.

İstanbul'un 45 km. batısındaki Çatalca'dan müdafaa mevzileri oluştuyordu. 1948-1949'daki askeri manevralar sonunda Amerikan askeri müşavirleri, bu hattı güneye almaya karar verdiler. Tam kadrolu bir Sovyet hücumu halinde, asıl müdafaa mevzileri Toros'un güneyinde on beş ilâ yirmi Türk tümeni ile tutulan hat olacaktı. İskenderun da bu alandaki savunmanın asıl ikmal merkezi olarak donatılacaktı."⁶⁰

Cumhuriyet döneminin başında gördüğümüz iktidar koalisyonu içindeki asker-sivil aydın kesim görece bağımsızlığını kaybediyor, güçlenen burjuvazi ve büyük toprak sahipleri dış konjonktürün uygun olmasından da yararlanarak iktidara el koymaya hazırlanıyordu. Bu dönüşüm İkinci Dünya Savaşı sonunda Türkiye'deki bütün politika seçmelerinde kendini göstermiştir. Yeni siyasal iktidar grubunun isteğine uygun yol politikası, bu grubu temsilcisi olarak iktidara gelen Demokrat Parti'nin kurduğu ilk Adnan Menderes hükümetinin programında (29 Mayıs 1950) ifadesini şöyle bulmaktadır.

"Devlet imalatçılığı gibi, devlet nakliyeciliği de bu memlekette çok pahalıya mal olmaktadır. Devlet Demiryolları'nın, akaryakıt fiyatlarının maksat tahtında çok yüksek tutulmasına ve yolsuzluğa rağmen şimdiden motorlu nakil vasıtalarıyla rekabet edemez hale gelmiş olmasının manası budur.

Ziraat ve milli ekonomi ile çok yakından alâkalı mevzular olarak kıymet vermekteyiz. Sonra da ulaştırma ve bayındırlık sahalarındaki faaliyetleri memlekette iktisadi ve manevi bütünlüğü temin edecek mevzular olarak görmekteyiz. Ulaştırmada motörün süratli kolay ve ucuz nakliyatı temin ettiği bu devirde bilhassa karayollarına ehemmiyet vereceğiz, köy yollarının yapılması hususunda imkanların müsadese nispetinde umumi bütçeden yardım temini sağlayacağız."⁶¹

Türkiye'de İkinci Dünya Savaşı sonrasında karayolu programının ve idaresinin gerçekleştirilmiş olması başarısını (diğer başka kriterlere göre başarılı olup olmadığı ileride tartışılacaktır) belki de kişiler-

60 Mehmet Barlas: *Türkiye Üzerine Pazarlıklar*, Giray Yayınları, İstanbul, 1970, s.106.

61 İsmail Araz, "Birinci Adnan Menderes Hükümetinin Programı", *Hükümet Programları 1920-1965*, Burçak Yayınevi, 1968.

den ve kurulan ilişkilerden çok yukarıda sıralanan dış ve iç şartların birbirleriyle uygunluğunda aramak gerekir.

Bu şartlar aynı zamanda programın şeklini de tayin etmiştir.

Bu dönemin karayolu politikasının temel özelliği yalnızca ulaştırma sorunlarında karayollarına demiryollarından daha fazla ağırlık verilmesiyle özetlenemez. Bu dönemin politikasında ulaştırma yatırımları kalkınmada bir bağımsız değişken olarak kullanılmak istenilmiştir. Bu ulaştırma politikasına eklenen yeni bir unsurdur. Dönemin ulaştırma politikasının bu özelliği de dönemin dış ve iç koşullarıyla tutarlıdır. Türkiye'nin içine girdiği dış ilişkiler, Türkiye'yi sanayileşerek kalkınmadan tarımda ihtisaslaşarak kalkınmaya itmektedir. Marshall Planı içinde Avrupa ekonomisinin yeniden canlandırılmasında Türkiye'ye verilen rol tarımsal ürünlerini geliştirerek Avrupa'nın gıda açığını kapamak olmuştur.⁶² Türkiye'nin dış pazarlar için yapılan tarımsal üretimini artırarak kendisinden beklenen işlevleri yerine getirilmesi için karayollarının geliştirilmesi gerekmektedir. Genel olarak devlet eliyle sanayi kesimini geliştirerek kalkınmadan, özel sektör eliyle ve tarım ağırlıklı bir gelişme stratejisine geçiş karayollarına da kalkınmada bağımsız bir değişken haline getirmektedir.

W. Owen bir ülkenin kaynaklarını ulaştırma sektörüne yığarak ulaştırma sektöründe "büyük itme" (big push) yapan iki ülkenin olduğunu söylemektedir, bunlardan biri Kolombiya diğeri Türkiye'dir.⁶³

Türkiye'de 1948 ile 1957 arasında merkezi hükümetin yatırımlarının yarısı haberleşme ve ulaştırmaya yüzde 28'i tarıma, yüzde 13'ü ulaştırma dışındaki bayındırlık işlerine, yüzde 7'si endüstri, enerji ve maden sektörüne ayrılmıştır. Bu yatırımlar sonucunda yol standartlarında gelişmeler ve nakledilen malların miktarında artışlar olmasına rağmen, Türk ekonomisi ile ilgili veriler, genel olarak ülkedeki yaşam standardını artırmakta etkisinin sınırlı kaldığını göstermektedir.⁶⁴

62 Economic Cooperation Administration, *European Recovery Program Turkey*, Washington DC, Şubat 1949, s.3.

63 Wilfred Owen, *Strategy for Mobility*, The Brookings Institution, 1964, s.39.

64 Wilfred Owen, *a.g.e.*, s.41-43.

Böyle ulaştırma sektöründe yaratılan “büyük itme”nin beklenen sonuçları yaratamayışının temel nedeni inşası ve bakımı çok pahalı olan ulaştırma projelerinin üretici sektörlerdeki yatırımları azaltması ve beklenen gelişme hızını yaratamayışı olmuştur.

Bu dönemin karayolu faaliyetleri niteliğini ve kapsamını anlayabilmek için üç temel belgeye bakmak gerekir. Bunlardan birincisi Hilts Raporu olarak anılan, ABD Devlet Yolları İdaresi heyetinin Başkanı H.E. Hilts tarafından Türkiye Bayındırlık Bakanına sunulan rapordur.⁶⁵

ABD’nin 1947’den sonra başlayan Türkiye’ye askeri yardım faaliyetleri içinde yeralan yol faaliyetleri daha sonra bu konuda uzman kuruluş olan Amerikan Federal Yollar İdaresi’ne devredildi. Bu idarenin umum müdür muavini Hilts’in başkanlığındaki heyet Türkiye’de dört ay çalışarak bu raporu hazırladı. Bu rapordan sonra Bayındırlık Bakanlığı ile Amerikan Yardımı Heyetinin yollar grubu arasında 20 Nisan 1948’de bir anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşmaya göre uzun vadeli bir yol programı hazırlanacak ve Amerika yeni bir karayolları idaresinin tesisi hususunda Türkiye’ye yardım edecektir.⁶⁶ Programın uygulanması için de Türk personelin yetiştirilmesine çalışılacaktır.

İkinci temel belge Dokuz Yıllık Karayolu Programı’dır. Hilts Raporu’na ve zamanın değişen şartlarına göre 1946 yol planının yeniden gözden geçirilerek üç tane üç yıllık programdan meydana gelen dokuz yıllık yeni bir yol programı hazırlanmıştır.⁶⁷ Bu programı daha önceki programlardan ayıran en önemli özelliği uygulanmış olmasıdır.

Üçüncü belge Hilts Raporu’nda öngörülen teşkilâtın kurulması ve finansman şartlarının yerine getirilmesini sağlayan 11 Şubat 1950’de kabul edilen 5539 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun’dur.⁶⁸

65 *Türkiye’nin Yol Durumu*, Türkiye’ye Yardım Programı ile ilgili Amerikan Yol Heyeti tarafından hazırlanmıştır, Şubat 1948.

66 R. N. Kerwin, “Türkiye’de Karayollarının İnkişafı”, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, Ekim 1948, Temmuz 1949.

67 *Yol Davamız 9 Yılda 23.000 Km.*, Ekim 1948.

68 Kanunun müzakeresi için bkz. *TBMM Zabıt Cridesi*, B: 37, 1.2.1950, O: 1, s.15-43 ve B: 38, 3.2.1950, O: 1, s.62-87.

Dokuz Yıllık Programın Hazırlanışı

Programın hazırlanmasında çeşitli görüş ayrılıkları söz konusu olmuştur. Amerikan yardım heyeti ile Bakanlık arasındaki ilk görüş ayrılığı uzun vadeli planın hazırlanması konusundadır.

“Amerikan ve Türk metotları arasında bir fark da yol programının hazırlanma safhasında göze çarpmaktadır. Türkler diğer projelerde olduğu gibi gayet mufassal ve geniş bir yol programı yapmışlardır. Bu program mutad olduğu gibi beş yıllık değil üçer yıllık üç programdan oluşan dokuz yıllık bir program olarak hazırlanmıştır. (1946 yol planındaki gibi beş yıllık dönemlere değil, üç yıllık dönemlere ayrılması Amerikalıların askeri yardıma ilişkin karar süreçlerine uyum sağlamak içindir.) Amerikalılar genellikle dokuz yıllık planı kabul etmekle beraber, ayrıntılı bir programın ancak personel, malzeme, teçhizat ve her şeyden evvel para fonlarının temini gibi kat'i olarak bilinen şartların mevcudiyeti halinde hazırlanabileceğinde ısrar etmektedir.

Amerikalılar bir yıllık kat'i planlar yapmakta, müteakip yıl içinde muvakkat programlar hazırlamaktadırlar.”⁶⁹

Amerika o dönemde uzun vadeli planlamaya ideoloji düzeyinde karşıdır. Uzun vadeli planlamadan hem üretim, hem de ulaşım sektöründe vazgeçilmesi yolunda Max Thornburg'un raporunda da tavsiyeler bulunmaktadır.

Nihai çözüm olarak Karayolları Genel Müdürlüğü kuruluş kanununun 23. maddesinde Karayolları Genel Müdürlüğü'nün devlet yollarına giren yollara ait olmak üzere her yıl sonunda üç yıllık Devlet Yolları Yapım ve Bakım Programı hazırlaması öngörülmüştür. Yani katlanan program (rolling program) tekniği üzerinde uzlaşılmıştır.

Yol programının kapsamı ve yol ağının şekli üzerinde de görüş ayrılıkları vardır. Yol ağının şekli ve programın kapsamı üzerinde Türk Genel Kurmayı ile Amerikan askeri yardım teşkilatının görüşleri arasında farklılıklar bulunmaktadır. Amerikan askeri yardım teşkilatının

görüşü bundan önceki bölümlerde gördüğümüz savunma stratejisi paralelinde İskenderun ile Rus sınırı arasında ve Trakya'da Bulgar sınırına ulaşan sınırlı sayıda askeri yolun yapılmasıydı.

Türk Genel Kurmayı'nın görüşü ise herhangi bir askeri seferberlik halinde Türkiye'nin bütün kaynaklarını seferber edecek bir yol ağının geliştirilmesini öngörüyordu. Örneğin Orta Anadolu'nun bug-dayı ordu birlikleri Türkiye'nin neresinde olursa olsun oraya ulaştırılmalıydı.⁷⁰

Türk Genel Kurmayı'nın bu görüşü tarımsal kalkınmayı yol yapımı ile teşvik etmek isteyen yardım teşkilâtının ekonomistleri ile de paralel düşüyordu.

Hazırlanan dokuz yıllık program bu görüş ayrılığı içinde hazırlanmıştır. Programın sunuş yazısında Nihat Erim, "...Türkiye'nin ana kan damarları sayılacak şoseser ağının uzunluğu 23.054 km. olarak tespit edilmiştir. Bu şebekeyi kendi bütçe imkanlarımızla dokuz yılda meydana getirecek tarzda planlar hazırdır. Başka kolaylıklar sağlandığı takdirde bu müddet kısalabilecektir..."⁷¹ demektedir. Bu ifadeden de programın üzerinde tam anlaşma olmadığı anlaşılmaktadır.

23.054 km.lik devlet yolunu ihtiva eden 3x3=9 yıllık yol programı 8 Ağustos 1948 tarihinde alınan Bakanlar Kurulu kararıyla yürürlüğe konulmuştur. Programın hazırlanmasında "...yurdun savunması ekonomik zaruretlar, sosyal icaplar, iç ve dış turizmin gözönünde tutulduğu" bildirilerek, "...bu unsurların mümkün olduğu kadar bir-biri ile ahenkli kılınmasına çalışıldığı, Genel Kurmay ile ilgili bakanlıkların ve Amerika yol mütehasşislerinin mütalâaları dikkate alınarak neticeye" varıldığı, bildirilmiştir.

Dokuz yıllık programın özeti Tablo 3, Tablo 4, Tablo 5 ve Tablo 6'da verilmiştir. Programda 22.548 km.lik devlet yolunun yapımı ve 18.000 km.lik yolun asfaltlanması ve dokuz yıl sonunda da bütün devlet yollarının bakıma alınması öngörülmektedir. Toplam harcama miktarı 1.5 milyar TL'dir.

70 R. S. Lehman, *a.g.m.*

71 Nihat Erim, "Önsöz", *Yol Davamız 9 Yılda 23.000 Km.*, Ekim 1948.

TABLO 3
Bayındırlık Bakanlığı Dokuz Yıllık Yol Programı Özeti

İstikşaf Programı : 23.054 x 300 TL/km = 6.916.200

İnşaat Programı : Cetvel aşağıda gösterilmiştir.

Yolun cinsi	Km. Tutarı	Birinci 3 Yıl		İkinci 3 Yıl		Üçüncü 3 Yıl		Yekûn	
		Km	Tutarı	Km.	Tutarı	Km.	Tutarı	Km.	Tutarı
Parke	25.000	15+000	375.000	44+000	1.100.000	29+000	725.000	88+000	2.200.000
Asfalt	20.000	165+000	3.300.000	90+000	1.800.000	366+000	7.320.000	621+000	12.420.000
İyi Şose	15.000	2732+000	40.980.000	2556+000	38.340.000	2515+000	37.725.000	7803+000	117.045.000
Bozuk Şose	26.000	1856+000	48.265.000	1551+000	40.326.000	2318+000	60.268.000	5725+000	148.850.000
Köprülü Tesviye	30.000	622+000	18.660.000	710+000	21.900.000	962+000	28.860.000	2294+000	68.820.000
Köprüsüz Tesviye	40.000	722+000	28.880.000	717+000	28.860.000	607+000	24.280.000	2046+000	81.840.000
Ham Yol	55.000	1072+000	58.960.000	1343+000	73.865.000	1556+000	85.580.000	3971+000	218.405.000
Toplam		7184+000	199.411.000	7011+000	205.411.000	8.353+000	244.758.000	22548+000	649.580.000
Asfaltlama		6000+000	720.000.000	6000+000	72.000.000	6000+000	72.000.000	18000+000	216.000.000

TABLO 4
Bakım Programı

Sene	Km. bakım mal. TL	Bakım altında km.	Bakım gideri TL
1949	800,00	12.750	10.200.000
1950	800,00	13.000	10.400.000
1951	800,00	13.500	10.800.000
1952	800,00	14.000	11.200.000
1953	800,00	14.195	11.356.000
1954	800,00	14.195	11.356.000
1955	800,00	17.000	13.600.000
1956	800,00	19.500	15.600.000
1957	800,00	22.548	18.038.400
Toplam			112.550.400

TABLO 5
Köprüler Programı

Devlet yollarında yeni yapılacak köprüler	26120 x 8000 = 208.000.000
Devlet yollarında onarımı yapılacak köprüler	9610 x 2000=19.220.000
İl yollarında yeni yapılacak köprüler	10000 x 5000=50.000.000
Ahşap köprüler tamiri	15.000.000
İl yollarında onarımı yapılacak köprüler	1.000.000
Toplam	293.220.000
Dokuz senelik tamir ve bakım	16.780.000
Genel Toplam	310.000.000

TABLO 6
Toplam Harcama Özeti

1. Etüd	6.764.400
2. İnşaat	649.580.000
3. Asfaltlama	216.000.000
4. Köprüler	310.000.000
5. Tesisler	50.000.000
6. Yeni makine alınması	83.000.000
7. Atölye ve yedek aksamı	40.105.200
8. Beklenmeyen giderler	32.000.000
İnşaat toplamı	1.387.449.600
Bakım (9 yıllık)	11.550.400
Program toplamı	1.500.000.000

Dokuz yıllık programda il ve köy yollarına değinilmemiştir. Ancak bu dönemde devlet yolları, il yolları ve köy yolları ile birlikte 200.000 km. yol yapılması sık sık ifade edilen hedef olmuştur. Bu şebekenin yaklaşık olarak 24.000 kilometresi devlet yoludur. 26.000 km.si il yolu, 150.000 kilometresi köy yolu olarak düşünülmüştür.⁷²

Bu ağ 1946 çalışmasının sonuçlarına göre önerilmiştir. Bu çalışma belirli mal akımı analizlerine dayanmamaktadır. Bu ağın şeklinin ve uzunluğunun en uygun olup olmadığına ilişkin bir analiz yoktur. Hiltz Raporu’nda Amerika’da Kolorado ve Denver’le yaptığı karşılaştırmaya göre devlet ve il yollarının uzunluğunun artırılmasını ve 35.000 km. uzunluğunda devlet yolu, 55.000 km. uzunluğunda il yolu yapılmasını önermektedir.⁷³

Hiltz raporunun Türkiye’nin karayolu uygulamasının başarısının en önemli katkısı “kademeli inşaat” ilkesini getirmiş olmasıdır. Bu ilkeye göre bir yol evvela geçidi sağlayacak şekilde trafiğe açılmakta, eğer varolan bir yol ise bakıma alınarak varolan durum sürdürülmekte, bu yol üstünde trafik belli bir düzeye ulaştıktan sonra standardı geliştirilmektedir. Bu kuşkusuz ekonomik ve akılcı bir ilkedir. Bu ilkenin bir uzantısı olarak, yollar az şeritli ve düşük standartlı yapılmasına karşın istimlâk genişliği 55 m tutuluyordu. Böyle bir tutum ileriki yıllarda TCK’nın işlerini kolaylaştırmıştır.

Böyle büyük bir yol sisteminin geliştirilmesinde ortaya çıkan önemli sorunlardan biri en uygun yol standardının ve yapım şeklinin seçilmesidir. Çok yüksek standartlı yolların yapılması ve bakımı çok pahalıdır. Eğer ülkede mal – insan akımlarının seviyesi düşük ise, yüksek standartların kullanılması yatırım olarak kaynak israfına sebep olduğu gibi bakım giderlerini de artıracığı için ya kaynak israfını devamlı ve yapısal hale getirecek ya da yolların bakımsızlıktan kısa zamanda elden çıkmasına sebep olacaktır.

Toplam bakım ve yapım masraflarını en aza indiren yol standardının seçilmesi gerekir.

72 Süleyman Barda, *a.g.m.*, s.300-301.

73 *Türkiye’nin Yol Durumu*; s.28.

Hilts Raporu'nda bu maksatla kademeli bir inşaat sistemi önerilmiş, her mevsimde geçit sağlayan ve her iki istikamette gidiş ve geliş elverişli, lüzumlu köprüleri ihtiva eden, kabil olduğu kadar fazla uzunlukta yolların inşası prensibinin kabulü önerilmektedir.

Stabilize toprak, çakıl veya makadam kaplamaların trafik yüküne göre seçilmesi, ihtiyaç hasıl olunca bütünlü sathi kaplamaya geçilmesi tavsiye edilmektedir.

Her mevsim geçit veren yollarda minimum kaplama genişliğinin 6 m, platform genişliğinin 9 m olması, yol istimlâk genişliğinin devlet yollarında 35 m olması, yol geometrik standartlarının düz arazide 75 km/saat süratle göre dağlık arazide 45 km/saat süratle göre hesaplanması istenmektedir. Bu standartlar günlük trafiği 100–1.000 vasıta olan Amerikan yol standartlarına tekabül etmektedir.⁷⁴

Bu yol inşaa stratejisinin çeşitli avantajları vardır. Türkiye'nin değişen seyahat taleplerine kolayca uydurulabilir, mekanik vasıtalarla bakımı kolaydır ve en az maliyetli çözümlere imkân vermiştir.

Yolların üç kademe arasında dağılımının dengesi üzerine yapılan bir kıyaslamada Amerika'da bir şebekede birinci sınıf yollara teka-bül eden devlet yollarının toplam sistemin en çok yüzde 7'si olduğu, 200.000 km.lik yol programında ise yüzde on iki devlet yolu önerildiği belirtilerek, hiç olmazsa devlet yollarının yüzde 10'a, yani 20.000 km.ye indirilmesi tavsiye edilmektedir.⁷⁵

Bu planın nasıl uygulandığını bundan sonraki bölümde inceleyeceğiz.

Hilts Raporu'nda planlamayı devamlı hale getirecek ve planlama için malumat toplayacak yollar genel müdürlüğüne bağlı planlama şubesinin kurulması önerilmektedir.⁷⁶ Bu öneri Karayolları Genel Müdürlüğü kuruluş kanunuyla gerçekleştirilmiştir.

Çeşitli görüşler arasında farklılıklar bulunmasına rağmen son

⁷⁴ *Türkiye'nin Yol Durumu*, s.48-50.

⁷⁵ P. A. Carmichael, "Devlet Yolları Sistemi İçin En Elverişli Uzunluk Nedir?", *Karayolları Bülteni*, Mayıs 1952, yıl 2, sayı 19.

⁷⁶ *Türkiye'nin Yol Durumu*, s.35-38.

değerlendirmede hazırlanan yol programının ulusal isteklere dönük olarak hazırlandığı söylenebilir.

Hazırlanan yol programındaki öncelikleri değiştiren bir etken de Doğu Planı'nın varlığıdır. Vecdi Diker'in anlattıklarına göre 15 Temmuz'da bile Hakkari'ye gidilemiyordu. Bu nedenle karayolların altı ay açık kalmasının sağlanması önemli bir gelişme olarak görülüyordu. Bunun için de altı metre genişliğinde altı ay geçit verecek yollardan oluşan bir Geçit Yolları Programı uygulanmak isteniyordu. Yani hazırlanan Doğu Planı'nda büyük yol programındaki sıra gelmeden doğudaki bazı yolların öncelikle ele alınması istenmektedir. Bu doğunun ekonomik gelişmesine katkı yapmak olduğu kadar askeri isteklerle de tutarlıydı.

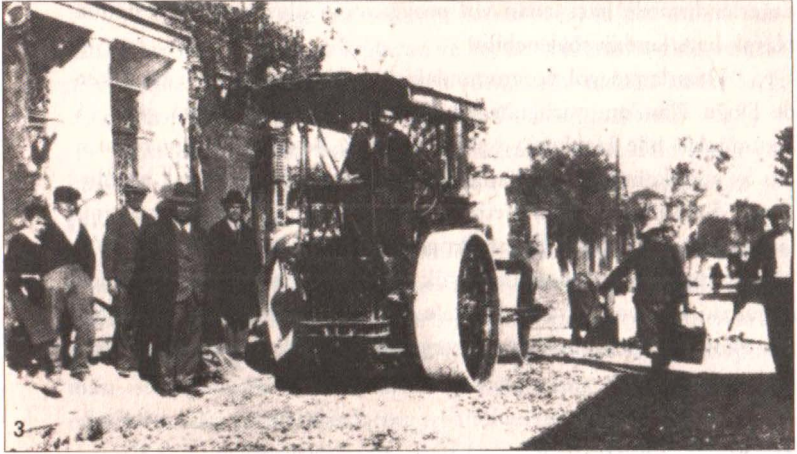
Yol Yapım Organizasyonu

Çıkar ayrılıklarının veya çelişkilerinin açık hale getirilmesi bakımından yol programının yol ağına ilişkin önerileri nasıl bir gösterge işlevi görüyorsa yol inşaatının nasıl gerçekleştirileceği de bir başka önemli gösterge işlevi görmektedir. Bu nedenle yolların yabancı firmalara ihale edilerek mi, Türk müteahhitlik sektörü geliştirilerek mi, yoksa devlet eliyle mi yapılacağı konusunda verilen karar üzerinde durmak gerekir.

Bundan önceki bölümlerde gördüğümüz gibi Türkiye'de yol yapımı geleneksel uygulaması içinde mahalli eşrafı temsil eden oldukça küçük yerli müteahhitlere bırakılmıştı ve harp şartlarına rağmen bu yöntem korunmakta idi.

İkinci Dünya Savaşı ile birlikte değişen yol yapım teknolojisi yol yapımını makineleştirilmiş emek yoğun halden kapital yoğun hale dönüştürmüştü. Türkiye de yol yapımında yeni olanaklardan yararlanılması konusunda siyasal tercihinin yapmıştı. Ayrıca, Türk müteahhitlik kesiminin bu tip bir yol yapım tekniğini uygulayacak bir birikime henüz sahip olmadığı herkes tarafından açıkça kabul ediliyordu.

Sorun, söz konusu programı uygulamakta, bu yeni yapım teknolojisinden, hangi tür organizasyon içinde yararlanılacaktıydı.



1950'li yıllarda İzmir'de bir asfalt kaplama çalışması.

Bu konuda Türkiye'deki Amerikan grupları arasında görüş ayrılığı bulunuyordu. Ekonomik İşbirliği İdaresi'nin (ECA) görüşü ile Amerikan Yollar İdaresi'nin görüşü arasında önemli ayrılıklar vardı.

Bayındırlık Bakanlığı ile Amerikan Yollar İdaresi arasında imzalanan anlaşma tek, tek projelerde Amerikan müteahhit firmalarının kullanılmasına imkan veriyordu. Yardım teşkilatı "Ekonomik İşbirliği İdaresi" 1949'un sonlarına kadar Amerikan yardım fonlarından alınan araçların Amerikan müteahhitlerine verilerek⁷⁷ programın uygulanmasını istiyordu. Bunun gerekçesi olarak Amerikan Yollar İdaresi kadrosunun, Türk personeli eğitecek kalitede olmadığı idi. Bu yorum Amerikan Yollar İdaresi mensuplarını incitiyor, iki Amerikalı grup arasında bir iç çelişki yaratıyordu. Bu çelişki Amerikan müteahhitleri eliyle yol yapımı alternatifinin devre dışı kalmasını kolaylaştırdı.

Ekonomik İşbirliği İdaresi'nin (ECA) 1950'deki görüşünde ise Bayındırlık Bakanlığı elindeki yol makinelerinin Türk müteahhitlerine

⁷⁷ Vecdi Diker'le yapılan mülâkattan Amerikan Askeri Yardım Teşkilâtı'nın bir ara yol yapımı için Amerikan ordusunun istihkâm birliklerinden yararlanmayı düşündükleri anlaşılmaktadır.

satılarak, yol yapımının Türk özel sektörüne bırakılması öneriliyordu.⁷⁸ Genel olarak uzun vadede karayolu yapımının özel sektöre devredilmesine Amerikan Yollar İdaresi de katılmakla beraber kısa sürede yol makineleri operatörlerinin yetiştirilmesi, özel sektörün bu çaptaki makinelerin bakım tecrübesine sahip olmadığı ve özel sektörün her bölgede çalışmayacağı gerekçesi ile devlet eliyle yapılmasını istiyordu.

Bu görüşler ve çıkar çatışmaları içinde karayolları teşkilatı emanet usulüyle yol inşaatını kendi yapacak şekilde organize oldu. Karayolları Genel Müdürlüğü kanununda yer alan 26. madde ile 2490 sayılı kanuna tabi olmadan emanet usulüyle yol yapımına girişme imkanı sağlanıyordu. Böylece, Türkiye genel politik çizgisiyle devletçilikten uzaklaşırken, teknolojik nedenler ve Amerikan yardım gruplarının iç çelişkilerinin de etkisiyle karayolu yapımında özel sektör eliyle yapımdan devlet eliyle yapıma geçilmiş oluyordu.

1953 yılında Amerikan yol grubu başkanı halledilmesi gereken davaların başında Karayolları Genel Müdürlüğü ile beraber gelecekte büyük yol işlerini üzerlerine alacak müteahhitlerin modern şartlara göre teşkilatlandırılması işinin tamamlanması gerekir” diyordu.⁷⁹

Karayolları Örgütü

Hilts Raporu’nun önemli bir özelliği yollar ile ilgili planlamadan çok örgüt ve finansman sorunları üzerinde durmasıdır. Finansman ve örgüt sorununun çözülmesi diğer sorunların zaman içinde çözülmesine imkân verecektir.

Hilts Raporu’nda “Doğrudan doğruya Bayındırlık Bakanına karşı mesul bir Yollar Genel Müdürünün idaresinde tüzel kişiliğe sahip bağımsız bir yollar genel müdürlüğü ve bu genel müdürlüğe bağlı olarak en çok 10 adet bölge müdürlüğü kurulmasını” öneriyordu.⁸⁰

Bu yapı zamanın hiyerarşik ve çok sıkı bir mali kontrol düzenine sahip devlet mekanizması içinde çok önemli bir değişiklik önerisi-

78 R. S. Lehman, a.g.m.

79 A. V. Williamson, *Karayolları Bülteni*, Temmuz 1953.

80 *Türkiye’nin Yol Durumu*; s.14-17.

dir. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün tüzel kişiliğe sahip olarak, katma bütçeli bir teşkilat biçiminde kurulması karayollarının inşaat programlarının gerçekleştirilmesini sağlayan en önemli nedenlerden biri olmuştur. Bu başarılı örnek daha sonraki yıllarda DSİ gibi kuruluşlarda tekrarlanmıştır.

Bölge teşkilâtlarının kurulması önerisinin benimsenmesi daha önceki dönemdeki karayolları mntıkaları uygulamasının bir uzantısı olarak görülebilir. Bölge kuruluşları, yol uygulamasını mahalli ölçekte de Cumhuriyet'in geleneksel bürokratik yapısının dışına çıkarmıştır. Böylece Kara Yolları Genel Müdürlüğü hem mahalli ölçekte, hem merkezi ölçekte belli bir ölçüde otonom bir bürokratik yapı olarak gelişmiştir.

Bu otonom yapının Cumhuriyet döneminin yerleşik bürokratik yapısı içinde nasıl doğabildiğini açıklamak gerekir. Bu yapının doğabilmesi yalnızca bir tavsiyenin yerine getirilmesi olarak görülemez, daha temel nedenlerle açıklanması gerekir.

Türkiye'nin gelişme süreci içinde özel sektör tarafından yerine getirilemeyecek yol yapımı gibi yeni fonksiyonların ülkenin gelişmesi için devlet tarafından yerine getirilmesi gerekmektedir. Bu fonksiyonlar geleneksel bürokratik yapı yerine getirilememekte, yeni yapıların kurulması gerekmektedir. Varolan bürokratik yapının dönüşümü ise zordur, bunun yerine ikili yapı veya ayrıcalıklı statüler yaratılarak bürokratik yapı içinde başarılıların bu fonksiyonları yerine getirecek şekilde filtre edilmesine imkân yaratılmaktadır. Böylece ülkenin gelişmesi için gerekli işlevler, en az fedakârlıkla yerine getirilmiş olmaktadır.

Ekonominin gelişme düzeyi tüm bürokratik yapının yeni ve daha ileri düzeydeki bir kapitalist toplumun fonksiyonlarına uygun hale dönüştürülmesine imkân vermemekte, ancak kritik belirli sektörlerde gerçekleştirilmesini olabilir kılmaktadır. Bu yapıya dış çıkarlar açısından da benzer şekilde bakılabilir.

Finansman

Karayollarının finansmanında, artık değişen yol yapım teknolojisiyle uyum içinde yeni yaklaşımlar getirilmelidir. Şose ve Köprüler Kanu-

nu'nun çalışma mükellefiyeti esasının makineli yol yapım tekniğinin uygulanması halinde artık anlamı kalmamaktadır. Ödemelerin çalışma esasından, nakit ödeme esasına dönmesi kaçınılmazdır. Ayrıca geniş bir programın gerçekleştirilmesi için fonların mutlaka artırılması gerekmektedir.

Maliye Bakanlığı'nca dokuz yıllık program için 30 Temmuz 1948'de hazırlanan finansman kanunu eski kanundaki kişi başına mükellefiyeti paraya çeviren ve o zaman tartışmaları devam etmekte olan Gelir Vergisi Kanunu'nun getirdiği müterakki vergi prensibinin bir uygulaması olarak kazanç, bina ve arazi vergisi ödeyen mükelleflerden değişen bir yol vergisi alınmasını öngörüyordu.⁸¹ Bu kanun teklifi kabul edilmedi. Bu prensip yerine yoldan doğrudan doğruya veya dolaylı olarak faydalananlardan vergi alınmasını öngören 5336 sayılı benzin ve benzerlerinden alınan yol vergisi kabul edildi. Yol vergisi uygulamasının dolaylı vergi haline getirilmesi, o dönemin politik ortamıyla yakından ilgilidir. Çok partili siyasal yaşama geçen Türkiye'de muhalefet yol vergisinin çalışma mükellefiyetinin angarya özellikleri üzerinde duruyor, bunu siyasal desteğini artırmakta başarıyla kullanıyordu.⁸² Böyle bir ortamda ancak dolaylı bir vergi konulabiliyordu.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün gelirleri kuruluş kanununun 19. maddesinde şu şekilde kabul edildi:

- “1. 1525 sayılı Şose ve Köprüler Kanunu'nun ek ve değişikliklerine göre Bayındırlık Bakanlığı'na ayrılan hisse,
2. Dahili İstihlak Vergisi hakkındaki 1718 sayılı kanun ile ek ve değişiklikleri ve 3828 sayılı kanun gereğince akaryakıtlardan alınan istihlak vergisi,
3. 5336 sayılı kanunla benzin ve benzerlerinden alınan yol vergisi,
4. Akaryakıtların gümrük resimleri.”

Bunlara ek olarak her yıl milli bütçeden ayrılan ödenekler ve dış yardımları saymak gerekir.

⁸¹ “Kazanç ve Yol Vergilerinde Değişiklik”, *Ulus*, 3.10.1948.

⁸² R. S. Lehman, *a.g.m.*

Tablo 7’de görüldüğü gibi yol yatırımları için ayrılan kaynaklar hızla artmıştır.

TABLO 7
Karayolları Bakım ve Yapım Harcamaları

Yıllar	Amerikan yardım fonu		Karayolu bütçesinden		Toplam
	Dolar	TL	İl ve köy yol	Devlet yolları	
1948	5.000.000	14.100.000	-	28.860.790	42.960.790
1949	5.000.000	14.100.000	-	63.169.015	77.269.015
1950	9.000.000	25.380.000	15.434.409	61.927.878	102.742.287
1951	4.500.000	12.690.000	22.481.055	84.113.881	119.284.936
1952	3.369.000	9.500.000	59.417.104	133.917.912	202.835.596
1953	5.287.000	14.909.340	70.434.028	148.509.349	233.852.717
1954	5.700.000	16.074.000	57.994.514	139.840.725	213.909.239
1955	2.500.000	7.050.000	81.911.650	241.569.209	330.530.859
1956	214.900	606.018	90.749.013	284.482.921	375.837.952
1957	1.563.250	4.408.365	134.722.640	377.524.456	516.764.758
Program dönemi toplamı					
1949-1957		105.167.723	533.144.409	1.535.055.346	2.168.427.359

Kaynak: Geoffrey Ireland, *Türkiye’de Karayolları Nakliyat İdaresi* (1960).

1948 yılında dış yardım programının yüzde 33 gibi büyük bir kısmını yola ayrılırken, bu oran hızla azalarak program son yılı olan 1957’de yüzde 8’e düşmüştür. Bu dış yardım ilk yıllarda önemli bir başlatıcı rolünü oynamıştır. Dış yardımdan gelen kaynaklar daha çok makine alımında kullanılmıştır. 1952 ortalarında alınan teçhizatın yalnız yüzde 1’i Avrupa’dan, diğer kısmı Amerika’dan alınmıştır. Böyle bir uygulama uzun sürede yol makineleri ve parçaları bakımından Türk karayolları gelişmesini Amerikan ekonomisine bağlıyordu.

Dış yardım oranı düşerken, karayollarına bütçeden ayrılan pay sürekli artmıştır. 1950 yılında toplam bütçe içinde karayollarının payı 1950 yılında yüzde 3.6 iken 1957 yılında yüzde 10,75’e yükselmiştir. Karayolu yatırımlarının GSMH’daki payı yüzde 0,86 iken 1956’da

yüzde 1.70'e yükselmiştir. O yıllarda bir ülkenin karayollarına ayıracığı yatırımın GSMH'nın yüzde 2 düzeyinde olması bir norm değeri olarak görülüyordu.⁸³

DOKUZ YILLIK YOL PLANININ UYGULAMASI VE TOPLUMSAL ETKİLERİ

Programın uygulaması ile 1957 yılındaki yol durumu karşılaştırılınca devlet yollarındaki uzunluk olarak programlanandan yüzde 8 daha fazla uzunlukta yol yapıldığı, gerçekleşen şebekenin tip olarak standartlarının planlananlardan yüksek olduğu görülmektedir (bkz. Tablo 8 ve Tablo 9).

Devlet yollarının tümü değil yüzde 92'si bakıma alınmıştır. Uzunluk olarak planda öngörülen devlet yolu uzunluğunda bir kesim bakıma alınmıştır. Fark fazla yapılan yollar kadardır.

TABLO 8
Yüzey Cinslerine Göre Devlet Yollarının Uzunlukları

Yıllar	Üst yapıli yollar				Toprak tesviye yollar	Ham yollar	Toplam yol km.
	Beton asfalt	Parke kırma taş	Stabilize	Toplam			
1948	816	13.715	430	14.961	3939	3926	22.826
1949	1186	11.802	2630	15.618	2987	4221	22.826
1950	1196	12.136	4126	17.458	3070	3778	24.306
1951	1299	10.818	5673	17.790	2998	3518	24.306
1952	1593	9129	8206	18.928	2342	3036	24.306
1953	1815	6735	10.648	19.198	2670	2563	24.431
1954	1785	6515	11.195	19.495	2434	2502	24.431
1955	2409	3721	13.679	19.809	2493	2251	24.553
1956	3230	2620	14.842	20.792	1961	1706	24.459
1957	4123	1445	15.698	21.266	1757	1601	24.624

Kaynak: *Cumhuriyet'in 50 Yılında Karayollarımız*, s.83.

⁸³ Orhan Mersinli, *Karayolları Faaliyetimiz*, "1958 Bütçe Müzakereleri Münasebetiyle Karayolları Umum Müdürü Orhan Mersinli'nin Bütçe Encümeninde 17-20 Ocak 1958 Tarihlerinde Karayolları Programları, Çalışma Usulleri ve Faaliyet Neticeleri Hakkında Verdiği İzahat", Doğu Matbaası, Ankara, 1958, s.8, 27.

TABLO 9
Yüzey Cinslerine Göre İl Yollarının Uzunlukları

Yıllar	Üst yapılı yollar				Toprak tesviye yollar	Ham yollar	Toplam yol km.
	Beton asfalt	Parke kırma taş	Stabilize	Toplam			
1948	222	6170	-	6392	7402	7565	21.360
1949	219	6342	200	6761	7611	7705	22.077
1950	255	6006	499	6756	7241	8777	22.774
1951	288	5448	1161	7347	8625	8970	24.942
1952	196	5245	2112	7553	8235	9707	25.495
1953	218	5896	2524	8638	5451	11.744	25.833
1954	218	5939	3060	9217	5634	11.842	26.693
1955	306	5517	6247	12.070	6463	11.922	30.455
1956	338	5454	8172	13.964	6895	11.468	32.327
1957	417	5210	10.824	16.451	6740	9683	32.874

Kaynak: Cumhuriyet'in 50 Yılında Karayollarımız, s.86

Planda öngörülen asfaltlama hedeflerinin ise büyük ölçüde gerisinde kalınmıştır. Bu geri kalma yüzde 30 düzeyinde olmuştur. Bu geri kalmanın temel nedeni bitüm temininde yaşanan darboğaz olmuştur. Bu darboğaz bir teknolojik buluş ile aşılmıştır. Batman rafinerisinde MC4 tipi yolda kullanılmaya elverişli asfalt yapılmasının başarılmasıyla bu dar boğaz aşılmıştır.⁸⁴

Devlet yollarının yapım ve bakımı için dokuz yıllık program 1.500.000.000 TL harcanmasını öngörürken, bu dönemde karayollarına ayrılan toplam fonlar 2.168.427.359 TL olmuştur. Ayrılan fonların 533.144.409 TL'si il yollarına ayrıldığına göre, asfaltlama programı gerçekleşmemesine rağmen, sabit fiyatlarla düşünüldüğünde programın öngörülen yatırım mertebesi içinde gerçekleştiği söylenebilir.

Dokuz yıllık programlar uzun süreli programlardır. Böyle uzun bir programın uygulamasında, programın gözden geçirilmesi ile deği-

⁸⁴ Karayolları Bülteni, yıl 2, sayı 20, Haziran 1952.

şikliklerin yapılması normaldir. Dokuz yıllık uygulama sırasında program içindeki öncelik sıralarında değişimler olmakla beraber, genellikle öngörülen ağır gerçekleştirildiği söylenebilir.

Uygulama sırasında meydana gelen önemli değişiklik, Karayolları Genel Müdürlüğü'ne il yollarını yapmakta düşen sorumluluğun artırılması şeklinde olmuştur. 1950'den sonra hükümet o zamana kadar tamamen illere bırakılmış olan il yolları konusunda, il yollarına yardım programını başlatarak daha aktif bir vaziyet almıştır.

Bu politika dönüşümü önceki bölümlerde gördüğümüz gibi yeni iktidarın dayandığı toplumsal kesimlerin niteliğindeki değişiklik ile de tutarlıdır.

Dokuz yıllık programın bir parçası olmamakla beraber, ayrı olarak ifade edilmiş olan 26.000 kilometrelik il yolu hedefinin gerçekleşme oranı yüzde 126 olmuştur. Bu yolların yarısı yaz kış geçide elverişlidir. Özellikle il yollarının onarımında TCK önemli roller almıştır.

Aynı şekilde ifade edilmiş 150.000 kilometrelik köy yolları şebekesinin 1/3'ü gerçekleşmiş durumdadır. Bu hedefin hangi süreç içinde gerçekleştirileceği belirtilmediği için başarı derecesi konusunda bir değerlendirme yapmak doğru olmaz.

Programın değerlendirmesiyle 1951 yılında devlet yolu şebekesi 24.306 km.ye yükseltilmiştir. Ağın devlet yolu özelliğindeki kesimin uzunluğunun artırılması daha sonraki yıllarda da değişmeyen bir eğilim olarak süregelmiştir. 1951'de yapılan değerlendirmede devlet yolu sisteminin 10.400 kilometresine öncelik verilerek 1951-1954 arasındaki inşaat programları bu öncelikli programdan seçilmişti. 1954'te yapılan bir başka ekonomik değerlendirmede 12.000 km.lik bir öncelikli yol programına ulaşıldığı görülmektedir.⁸⁵

Program uygulaması sırasında Türkiye'nin artan dış ilişkileri devlet yolu, il yolu, köy yolu şeklindeki yol kademelenmesine milletlerarası yollar şeklinde yeni bir üst kademenin teşkilini gerektirmiştir. Türkiye 1950'de Başlıca Milletlerarası Trafik Yolları inşasıyla ilgili

⁸⁵ United Nations, *Lectures Given at the United Nation. Highway Training Center of Ankara, 1954-1955.*

Cenevre deklarasyonuna katılmıştır. 21 Haziran 1951'de Avrupa'da kabul edilen 54.000 km.lik milletlerarası şebekenin 4.835 km.si Türkiye'de bulunuyordu.⁸⁶ 13 Ekim 1956'da Karacî'de ise Bağdat Paktı bölgesinde bir milletlerarası yol ağı ilân edildi. Bu yeni milletlerarası yol sisteminin Avrupa milletlerarası yol sistemini de içeren Türkiye bölümü 5.201 km. idi.⁸⁷

Başlangıçta her yıl gözden geçirmeye dayanan 3'er yıllık "rolling program" tekniği kabul edilmiş olmasına rağmen, uygulamada karayolu programları 1951 ve 1954'te yani üç yılda bir değerlendirilmiştir. 1957 yılında ise 1962'ye kadar uygulanacak beş yıllık yeni bir plan hazırlanmıştır.

Dokuz yıllık programın uygulaması Amerikalı uzmanların tavsiyelerinin aksi yönde emanet yoluyla yapımın gelişmesi şeklinde olmuştur. İlk yıllarda yapım çalışmalarının yüzde 20-35 arasındaki kısmı özel sektör eliyle gerçekleştirilirken, son yıllarında ihale yoluyla yapılan yol miktarı yüzde 5'e düşmüştür.

TABLO 10
TCK Tarafından Üzerinde Yapım Çalışması Yapılan Yolların
Yaptırma Yöntemine Göre Uzunlukları

Yıllar	İhale yönetimi km.	Emanet yoluyla km.	Toplam km.
1949			
1950	218	1.055	1.273
1951	554	1.163	1.717
1952	420	1.543	1.963
1953	797	1.916	2.713
1954	859	2.354	3.213
1955	650	3.154	3.804
1956	553	4.223	4.776
1957	227	5.086	5.313

⁸⁶ United Nations, *a.g.e.*, Vecdi Diker, *Highway Development in Turkey*, Road International, Winter, 1951, s.56-61.

⁸⁷ Turkish General Directorate of Highways, *Highway Transportation in Turkey*, Ankara, 1957.

Karayolu Gelişmesinin Etkileri

Bir ülkede karayolunun sosyal ve ekonomik organizasyona etkileri oldukça karmaşıktır. Yol gelişmesi ile sosyal değişmelerin nedensellik ilişkilerinin kurulmasının birçok metodolojik, kavramsal zorlukları vardır. Böyle bir etki arama yerine daha sınırlı ölçekte ülke mekân organizasyonuna olan etkileri ile ulaştırma sektörüne olan etkileri üzerinde durmak yerinde olacaktır. Bu etkileri dokuz yıllık programın hedefleri açısından değerlendirmeye çalışalım.

Ülke Bütünlüğünü Sağlama

Türkiye'de karayolu programlarının geliştirilmesinde ülke bütünlüğünü sağlama, izole ekonomileri pazara açma ülke içinde bölgeler arası ihtisaslaşmayı teşvik etmek sık, sık ifade edilen bir hedef olmuştur. Karayollarının böyle bir hedefin gerçekleşmesini sağladığını göstermekte ortalama ulaşım mesafelerinin artışı bir gösterge olarak kullanılabilir.

Ekli Tablo 11'de görüldüğü gibi karayollarında ortalama taşıma mesafeleri hem yükte hem de yolculukta önemli ölçüde artmıştır. Tablo 12'de demiryollarındaki yolcu ve mal akımlarındaki ortalama taşıma mesafeleri verilmektedir. Taşınan yüklerin ortalama mesafesinde artış olmamıştır. Buna karşın program döneminde ortalama yolculuk uzaklığında belli bir artış olmuştur.

Bu mesafelerin artması her bölgesel merkezin etki alanının art-

TABLO 11
Karayollarında Ortalama Taşıma Mesafesi (Km.)

Yıllar	1949	1950	1951	1952	1953	1956
1. Ton yük ort. taşıma mesafesi	30.4	45.7				98
1. Kişinin ort. yol mesafesi	60.4	124	218			

Kaynak: *Karayolları Çalışmaları ve Alınan Neticeler*, Nisan 1953, Mümeograf.

TABLO 12
Demiryollarında Ortalama Taşıma Mesafesi (Km.)

Yıllar	1948	1950	1951	1956	1957	1958
1. Ton yük. ort. taşıma mesafesi	337			336	330	329
1. kişinin ana hatlarda ort. yol. mesafesi	119			154	155	147

ması demektir. Böyle olunca bu mesafenin artması yalnız başına ülke entegrasyonunun arttığını göstermez. Fakat aynı zamanda da nakledilen mal ve insan sayısının artması gerekir. Program döneminde mal ve insan akımlarının da Tablo 13'te görülmektedir. Bu iki gösterge bir arada, hem bölgesel dengelenme alanlarının büyüdüğünü, hem de ülkede entegrasyonun arttığını göstermektedir. Bunun bir başka göstergesi de Tablo 14'te görüldüğü üzere nüfus ve arazi birimi başına yol yoğunluğunun artmasıdır.

TABLO 13
Yol ve Yük Taşımasındaki Gelişmeler

Yıllar	Karayollarında		Demiryollarında	
	Yolcu-km	Yük-ton km. 1000 km.	Yolcu-km	Yük-ton km. 1000 km
1948	1.211.000	370.000		
1949				
1950	2.597.311	957.059	2.515.511	3.078.266
1951	4.670.084	1.167.101	2.668.021	3.146.784
1952	6.369.588	1.318.862	3.144.670	3.645.914
1953	6.724.935	1.761.541	3.441.483	3.954.286
1954	9.082.458	2.209.256	3.892.846	4.165.640
1955	10.830.853	2.405.244	3.917.322	4.366.112
1956	12.910.940	2.661.679	4.480.208	4.812.405
1957	8.905.543	2.234.117	5.040.604	5.371.065

Kaynak: Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı, 1961.

TABLO 14
Yol Yoğunluğundaki Değişmeler

Yıllar	1 km. yola düşen nüfus	1 motorlu taşıta düşen nüfus	100 km.ye düşen yol km.si
1938	420	1804	5.28
1948	451	909	5.76
1950	442	643	6.13
1951	433	547	6.41
1952	440	409	6.48
1953	449	372	6.54
1954	453	357	6.64
1955	438	338	7.15
1956	430	324	7.36
1957	439	311	7.46

Karayolu sisteminin gelişmesi sonucunda ülke çapında dağıtım organizasyonu örgütlenmeleri başlamıştır. Program döneminde 1955 yılında çalışmaya başlayan *Hürriyet* gazetesinin dağıtım servisi böyle bir başlangıcı oluşturmuştur ve ülke çapında bütünleşme açısından anlamlı bir gösterge oluşturmaktadır.

Ekonominin Zamanda Yaygınlığının Artırılması

Bu konuda her mevsim geçit veren yolların uzunluğunun az olduğu dönemlerde, ekonominin tam bütünleşebildiği dönem on iki aydan beş aya inmiş olmaktaydı. Oysa bir ülkenin tam olarak bütünleşmesinden söz edebilmek için ekonominin bütünleştiği sürenin on iki

TABLO 15
Her Mevsim Geçit Veren Devlet ve İl Yolları

Yıllar	1948	1950	1952	1954	1956	1957
Gelişme endeksi	100	147	187	199	221	228

Kaynak: C.O.Tütengil, *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları*, s. 22.

aya çıkarılması gerekir. Her mevsim geçit veren yollar 1950 yılında 17.465 km. iken 1957 yılında 35.952 km.ye yükselerek iki misli artmıştır ve 1948 yılından itibaren bütün devlet yollarında kar makinalarıyla mücadele yapılmaya başlamıştır.

Mekânda Sürtünmenin Azaltılması

Sosyal ilişkilerin, karşılıklı eylemde bulunmanın artırılması, mekânda sürtünmenin azaltılması ile kabildir. Mekânda sürtünme iki boyutta taşıma maliyeti ve ulaştırma zamanı olarak ölçülebilir. Ekli Tablo 16'da görüldüğü üzere zaman harcamaların 1/2-1/3'e kadar, Tablo 17'de sabit fiyatlarla yapılan karşılaştırmalarda yolcu* km. masraflarının 1/2'ye kadar düştüğü görülmektedir. Yalnız bu faktörler pazar fiyatları sabit kaldığında taşıma mesafelerinin iki misline yakın artmasını gerektirir. Tablo 11'de gördüğümüz gibi ortalama taşıma mesafeleri iki mislinden fazla artmıştır. Bu veriler karayolları programının uygulanmaya başlamasından sonra ülkede daha karmaşık etkilere sahip bir entegrasyonun başladığının bir göstergesi olmaktadır. 1954 yılından itibaren masrafların artması o dönemdeki ithal zorlukları dolayısıyla geçici artışlardır. Daha sonraki yıllarda azalmaya devam etmiştir.

TABLO 16
Karayollarında Başlıca Şehirler Arasında Zaman Uzaklıklarının Değişmesi

Yollar	Saat olarak yolculuk süresi	
	1948	1957
Ankara-İstanbul	15	7.30
Ankara-İskenderun	21	10.00
Ankara-Mersin	16	7.30
Ankara-Bursa	8	6.15
Bursa-İzmir	7	6.00
Ulukışla-Konya	7	2.45
İskenderun-Maraş	8.30	3.00
İskenderun-Elazığ	25	8.00

Kaynak: Geoffrey Ireland, *Türkiye'de Karayolu Nakliyat İdaresi*, 1960 ve TCK Karayolları Seyahat Süreleri Haritası, 1957.

TABLO 17
Karayollarında Eşya ve Yolcu Taşımada Ton/Km. Ücretleri

Yıllar	Cari fiyatlarla		Sabit fiyatlarla (1950)	
	Ton/km. (krş.)	Yolcu/km. (krş.)	Ton/km. (krş.)	Yolcu/km. (krş.)
1948	25	2		
1949	-	-	-	-
1950	18	1.9	18.0	1.9
1951	16	1.8	15.0	1.7
1952	15	1.7	14.0	1.6
1953	14.5	1.7	13.2	1.5
1954	17.1	2.5	14.1	2.1
1955	25	2.9	19.1	2.2
1956	24	3.2	15.7	2.1
1957	33	3.4	18.2	1.9

Kaynak: Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı, 1961.

Kalkınmada Bağımsız Değişken Olarak Karayolu

İkinci Dünya Savaşı sonrasında Türkiye'de yaşanan dönüşümünde karayollarına bir bağımsız değişken olma fonksiyonunun yükümlendiğini görmüştük.

Ülkenin herhangi bir yerleşmesinin demiryolu bağlantısına veya karayolu bağlantısına kavuşmasının o yerleşmede sebep olduğu ekonomik ve sosyal değişimleri gösteren çeşitli monografik çalışmalar vardır⁸⁸ ve bu çalışmalar artırılabilir. Mahalli ölçekte yoldan böyle bir bağımsız değişken olarak söz etmek kabil olmakla beraber, ülkesel ölçekte ülkenin kalkınmasını ulaştırma yatırımlarına dayandırılması halinde aynı tip bir bağımsız değişken olmadan söz etmek güçleşir. Türkiye ekonomisinin milli gelir artışı vb genel göstergeleri böyle bir hızlanmayı göstermemektedir

⁸⁸ Cavit Orhan Tütengil, *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları*, İstanbul, 1961.

Karayolu Yapımının Ulaşım Sektörü İçindeki Etkileri

1947 yılında Türkiye'ye uygun yol tipinin bulunması için yüz doksan yol durağında yapılan sayım sonuçlarına göre, yollardaki taşıtların yüzde 70,7'si hayvanla çekilen taşıt, yüzde 18,4'ünün kamyon, yüzde 10,9'unun diğer motorlu taşıtlar olduğu görülmüştür.⁸⁹ 1946'da toplanan motorlu taşıt sayısı 10.000 civarında idi. Türkiye'de ulaştırma araçları teknolojisinin hâlâ geleneksel olduğu görülmektedir. Yol programına paralel olarak taşıt sayısı on yılda sekiz misli olmuştur. 1946'da taşımada kullanılmakta olan deve sayısı yarıya inmiştir.⁹⁰ Tarımda kullanılan traktör sayısı 1948'de 1.756'dan, 1957'de 44.144'e yükselmiştir. Traktörler sürme mevsimleri dışında Anadolu'da taşıma aracı olarak kullanılmıştır. Türkiye'de hayvan ve arabayla taşımadan motorlu taşıt araçlarına geçişin bu dönemde gerçekleştiği söylenebilir.

Bu dönemde Tablo 13'te görüldüğü üzere devlet ve il yolları üzerinde taşınan yolcuların ve yük x kilometrelerde dokuz ile on misli artış olmuştur. Bu dönemdeki karayolu politikasının uzun mesafe nakliyata yöneldiğini ve demiryoluyla yarışan bir özelliğe sahip olduğunu görmüştük.

Tablolardan görüleceği gibi bu dönemde demiryolları taşımacılığında da önemli artışlar olmuştur. Bunda yol miktarının artışının karayollarının ilk gelişme yıllarında demiryollarına ulaşmayı da artırdığı ve dolayısıyla karayolu gelişmelerinin aynı zamanda demiryolu taşımalarını da artırdığı söylenebilir. Daha sonraki yıllara ait istatistiklerde ise 1958 yılından itibaren demiryollarıyla taşınan yolcu ve mal miktarında hem gerçek değer, hem göreceli değer olarak bir düşüş vardır. Bu yıldan itibaren karayollarının yarışmasının kuvvetlendiği görülmektedir. Karayollarının artışının demiryollarına talebi artırma etkisi sona ermiştir. Bu etkinin 1957 yılına kadar uzamasında 1954-1958 yılları arasında Tablo 17'de gördüğümüz gibi karayolu taşıma fiyatlarında dış ödeme sıkıntıları dolayısıyla artışın etkisi de olmuştur.

⁸⁹ Cavit Orhan Tütengil, *a.g.e.*, s.3.

⁹⁰ Cavit Orhan Tütengil, *a.g.e.*, s.73.

Karayolunda nakliyat servislerinin organize edilmesi genellikle küçük girişimcilerin elinde ve inşaa programlarının çok gerisinde kalmıştır.

Büyük sermayeye dayanan nakliyat organizasyonları yerine, daha çok tek veya az sayıda taşıta sahip olan küçük girişimciler yer aldı. Bunların örgütlenmesi aracı rolü gören nakliyat acentaları ve birlikler yoluyla oldu. Gönderen ile gönderilen arasında bir aracı rolü gören nakliyat acentaları karayolları nakliyatının geliştirilmesini önleyen alışkanlıkların teşekkülüne neden oldu.

1950 yılında karayolları üzerinde nakliye hizmetlerinin iş hacmi 376.500.000 TL. iken 1956 yılında bu miktar 1.395.000.0000 TL. ye yükselmiştir.⁹¹

TABLO 18
Araç Sahipliğinin Yıllara Göre Değişimi

Yıllar	Otomobil	Otobüs	Kamyon	Toplam
1934	4.257	315	2.561	7.133
1938	4.573	1.044	3.882	9.499
1942	3.905	1.110	3.432	8.447
1948	8.001	2.622	11.470	22.037
1949	10.071	3.185	13.201	26.457
1950	13.405	3.755	15.404	32.564
1961	16.427	4.569	18.356	39.352
1952	23.938	5.510	24.722	54.170
1953	27.692	5.933	27.549	61.174
1954	28.599	6.671	30.250	65.520
1955	29.970	6.848	34.429	71.247
1956	33.377	7.914	35.070	76.361
1957	36.755	8.291	36.919	81.965

Karayolları ulaşımı, bir taşıt satın alınmasının büyük yatırımlara ihtiyaç göstermemesi, zayıf bir işletme tekniği istemesi, başka bir deyişle giriş şartlarının kolaylığı dolayısıyla yıkıcı rekabet tesirlerine

91 Orhan Mersinli, *a.g.e.*, s.10.

açıktır. Bu dokuz yıllık dönemde böyle bir rekabetin meydana gelmesini kontrol eden bir faktör, Türkiye'nin yaşadığı cari işlem açıkları dolayısıyla koymak zorunda kaldığı ithalat tahditleri olmuştur.⁹²

SON VERİRKEN

Türkiye'nin karayolları programını uygulamasındaki başarısı uluslararası camiada da dikkatleri çekti. İkinci Dünya Savaşı sonrasında bir yandan eski sömürge ülkeler bağımsızlıklarını elde ediyorlar, öte yandan bu ülkelerin gelişmesi için karayolları programları uygulanmaya çalışılıyordu. Bu süreçte etkin bir rol oynamak isteyen Birleşmiş Milletler Örgütü Türkiye'nin başarılı deneyimini değerlendirmek istedi. 1954 yılında Türkiye'ye başvurarak bir karayolları eğitim merkezi açmasını ve bu merkezde gelişmekte olan ülkelerin mühendislerine Türkiye'nin deneyimini aktarmasını istedi. Karayollarının girişimci kadroları bu işlevi yüklenmekten kaçınmadı. Bu merkezde değişik ülkelerden gelen mühendisler altı haftalık programlar düzenleniyor ve bir yol programının temel öğeleri anlatılıyor, Türkiye'deki karayolları örgütü ve uygulamaları tanıtılıyordu.⁹³ TCK'da yol mühendisliği konusunda o zaman üniversitelerde bulunandan daha yoğun bir bilgi birikimi olmuştur. 1958 yılında Birleşmiş Milletler'in Beşinci Programı uygulamaya girdiğinde 12 ülkeden 70 mühendis eğitilmiş oluyordu. Aynı yıl Güney Doğu Avrupa Memleketleri 3. Beynelmilel Yolları Konferansı da İstanbul'da toplanıyordu.⁹⁴ Türkiye Dokuz Yıllık Karayolu Programı'nın uygulamasını bitirdiğinde yalnız yollar yapmamış aynı zamanda da dünyada saygınlığı kabul edilen bir karayolu mühendisliği potansiyeli yaratmış bulunuyordu.

1957 yılı sona erdiğinde dokuz yıllık program başarıyla uygulanmış ve bu başarı bir uluslararası toplantıyla adeta tescil edilmiş ve dış yardım yazınında bir başarı öyküsü olarak yerini almıştı. 1958 yı-

⁹² Geoffrey Ireland, *Türkiye'de Karayolları Nakliyat İdaresi*, Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, Yayın No:102, Ankara, 1961.

⁹³ *Karayolları Bülteni*, yıl 7, sayı 83, Eylül 1957.

⁹⁴ *Karayolları Bülteni*, yıl 8, sayı 92, Haziran 1958.

linda T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü beş yıllık yeni bir programın uygulanmasına girişiyordu. Bu programda karayolu trafiğinin yüzde 90'nını kapsayan 16.067 km.lik kısmının standardının yükseltilmesi kararlaştırılmıştır. 24.000 km.lik devlet yolları şebekesinin tümü motorlu araçların ulaşımına elverişli hale getirilecektir. İl yollarından 12.000 km.sinin bakımı beş yılda TCK tarafından devralınacaktır. Yi-ne beş yılda 12.000 km. yol asfaltlanacaktır. Ayrıca TCK karayolları makinaları, özellikle de yedek parçalarının, yurt içinde özel kesimce üretilmesi için özendirici olmayı benimseme politikasını izlemiştir.⁹⁵

KAYNAKÇA

- Arar, İ., "Birinci Adnan Menderes Hükümetinin Programı", *Hükümet Programları 1920-1965*, Burçak Yayınevi, 1968.
- Arıoğlu, H., "Her İşin Başı Yol ve Topraktır", *Bayındırlık İşleri Dergisi*, yıl. 11, sayı.1, Ağustos 1944.
- Barda, S., *Münakale Ekonomisi*, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi, 1964, s.292, 294, 296, 300- 301.
- Barlas, M., *Türkiye Üzerine Pazarlıklar*, Giray Yayınları, İstanbul, 1970, s.106.
- Başar, A. H., *Atatürk'le Üç Ay*, s.43.
- Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, yıl 4, sayı 5, Ekim 1937, s.15.
- , "Milli Şoseler", Ekim,1945.
- , 1942, yıl.9, sayı.5-6.
- , Ağustos 1940, yıl 7, sayı 3.
- , Ekim 1941, yıl 8, sayı 5.
- , Ekim 1944, yıl.11, sayı 2.
- , Haziran-Temmuz.1942.
- , Kasım 1940, yıl 7, sayı 6.
- , "Nafia Vekili General Ali Fuat Cebesoy Anlatıyor", Mart.1940, sayı 10.
- , "7.1.1945 Cennet Yolları ve İskenderun İskelesinin Açılma Töreni", Şubat 1945, yıl 11, sayı.3.
- , "10+4 Cumhuriyet'in Yıl Dönümünde Türkiye Bayındırlığı", yıl 4, sayı 5, Ekim 1937.
- Berksan, N., *Yol Davamız Nerede?*, Ankara,1950, s.79,100.
- Boutet, D., *Yol Tekniğinin Bugünkü Durumu*, İstanbul Teknik Üniversitesi,1949, s.14-30.

- Carmichael, P. A., "Devlet Yolları Sistemi İçin En Elverişli Uzunluk Nedir?", *Karayolları Bülteni*, Mayıs 1952, yıl 2, sayı 19.
- Conker, Orhan, *Büyük Türkiye*, Ankara, 1939, s.137, 138.
- Cumhuriyet*, 5 Haziran 1930.
- Economic Cooperation Administration, *European Recovery Program Turkey*, Washington DC., Şubat 1949, s.3.
- Erim, N., "Önsöz", *Yol Davamız 9 Yılda 23.000 Km.*, Ekim 1948.
- Ete, M., *Münakalat*, İstanbul, 1939, s.149.
- Ireland, G., *Türkiye'de Karayolları Nakliyat İdaresi*, Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, Yayın No:102, Ankara, 1961.
- İlhami, A., "Otomobil mi, Şimendifer mi?", *Ülkü*, cilt 4, sayı 21, Kasım 1934, s.196-202.
- İnönü, İ., 29 Ağustos 1930, Sivas (konuşma).
- Kalgay, H. Y., "Milli Demiryollarımızın Rakamlarla İfadesi", *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Aralık 1939, yıl 6, sayı 7.
- Karayolları Bülteni*, yıl 2, sayı 20, Haziran 1952.
- , yıl 7, sayı 83, Eylül 1957.
- , yıl 8, sayı 92, Haziran 1958.
- "Kazanç ve Yol Vergilerinde Değişiklik", *Ulus*, 3.10.1948.
- Kerwin, R., N., "Türkiye'de Karayollarının İnkişafı", *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, Ekim 1948, Temmuz 1949.
- Lehman, R., S., "Building Roads and Highway Administration in Turkey", Howard M. Teaf, PG.Frank (editors) *Hand Across Frontiers Case Studies in Technical Cooperation*, Cornell University Press, Ithaca, 1955.
- Lingeman, E., G., *Overseas Economic Surveys Turkey*, His Majesty's Stationary Office, Eylül 1947.
- Mersinli, O., *Karayolları Faaliyetimiz*, "1958 Bütçe Müzakereleri Münasebetiyle Karayolları Umum Müdürü Orhan Mersinli'nin Bütçe Encümeninde 17-20 Ocak 1958 Tarihlerinde Karayolları Programları, (Çalışma Usulleri ve Faaliyet Netice-leri Hakkında Verdiği İzahat), Doğu Matbaası, Ankara, 1958, s.8,10-17, 27.
- Mutlucağ, H., "Yakın Tarihimizde İlk Sosyal İktisadi ve Teknik Kalkınma Planı", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, sayı 19-24; sayı 23, s.32; sayı 24, s.16.
- Nadi, Y., "Memlekette Senevi 5-6 Milyon Bırakan Müessese: Ford Fabrikası", *Cumhuriyet*, 3 Temmuz 1930.
- Nafia Vekaleti, "Cumhuriyetimizin 20. Yılı Kutlanırken Demiryolları Politikamızın Gür Verimlerine Genel Bir Bakış", *Bayındırlık İşleri Dergisi*, yıl 10, sayı 5-6, Ekim 1943, s.22-23.
- Owen, W., *Strategy for Mobility*, The Brookings Institution, 1964, s.39,41-43.
- Ökçün, A.G., *Türkiye İktisat Kongresi 1923-İzmir*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, Ankara, 1968, s.396-397, s.44,109.

- TBMM Zabıt Ceridesi*, B: 37, 1.2.1950, O: 1, s.15-43 ve B: 38, 3.2.1950, O: 1, s.62-87.
- , cilt 12/2, İ:75, 2.6.1929, c.l.
- , cilt 8, İ: 152, 17.2.1337 (1921), el.
- , İ: 76, 15.6.1938, c.l, 1.147-152 ve İ: 79, 22.6.1938, el, s.239-240.
- T.C. Ziraat Vekaleti Yayını, *Türkiye Ziraat Mahsullerinin Satışı*, Ankara, 1938.
- Tekeli, İ., İkinci Dünya Savaşı Sırasında Hazırlanan “Savaş Sonrası Kalkınma Plan ve Programları”, *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 1979-1980 Özel Sayısı, ss.289-328.
- Thornburg, Max W., *Türkiye Nasıl Yükselir*, Nebioğlu Yayınevi (yayın tarihi belirtilmemiş), s.76,182.
- Timur, T., *Türk Devrimi ve Sonrası 1919-1946*, Doğan Yayınları, Ankara, 1971, s.75-123,99-100.
- Tonguç, İ., H., “Köy Eğitim Meselesi”, *Ülkü*, no.65.
- Turkish General Directorate of Highways, *Highway Transportation in Turkey*, Ankara, 1957.
- Türk Ansiklopedisi*, Araba Maddesi, cilt III, s.196.
- Türkiye'nin Yol Durumu*, Türkiye'ye Yardım Programı ile ilgili Amerikan Yol Heyeti tarafından hazırlanmıştır, Şubat 1948, s.14-17,28,35-38,48-50.
- Tütengil, C. O., *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları*, İstanbul, 1961,s.3,73.
- Umar, F., *Yol İnşaatı Dersleri*, İstanbul Teknik Üniversitesi, Teknik Okulu, 1958, s.4.
- United Nations, *Lectures Given at the United Nation*, Highway Training Center of Ankara, 1954-1955.
- , Vecdi Diker, *Highway Development in Turkey*, Road International, Winter, 1951, s.56-61.
- Yol Davamız 9 Yılda 23000 Km*, Ankara, Ekim 1948.
- Williamson, A. V., *Karayolları Bülteni*, Temmuz. 1953.

11

Türkiye’de Ulaştırmanın Gelişimi

ILHAN TEKELİ - SELİM İLKIN

Türkiye’de ulaştırmanın gelişimi anlatılırken, ülkede ekonominin gelişimi ya da üretim tarzının dönüşümü ve nüfus artışına paralel olarak çoğalan mal ve yolcu taşıması taleplerinin, nasıl bir ulaşım hizmetleri örgütlenmesi içinde karşılanmaya çalışıldığı ve bu örgütlenmede ne tür dönüşümler ortaya çıktığı gösterilmeye çalışılacaktır. Yalnız, böyle bir anlatımda, ulaştırma hizmetlerinin ayırıcı bir özelliğini unutmamak gerekir. Ulaşım hizmetleri yalnızca doğan taşıma taleplerini karşılamak için geliştirilemez, ulaştırma hizmetlerinin geliştirilmesi, ekonomik gelişmeyi sağlamakta bir araç olarak da kullanılabilir. Özellikle Türkiye gibi geç kapitalistleşen ülkelerde bu yaklaşıma sık sık başvurulmuştur. Bu nedenle ulaşım hizmetlerinin kalkınmada araç olarak kullanılıp kullanılmadığını da irdelemek gerekecektir.

Ulaşım hizmetlerini yerine getiren ulaşım araçlarının türleri, teknolojik ve örgütsel buluşlarla her gün artıyor, türler arasındaki ayırmaları azaltan yeni bütünleşme yolları bulunuyor. Karayolu ve denizyolu ulaşımına demiryolu ve havayolu eklendi, son yıllarda boru hatlarıyla taşımacılığın önemi gün geçtikçe artıyor. Denizyolu ile kara ulaşımı arasındaki “ulaşım türü değiştirme”nin sorununu ortadan kaldı-

ran, bunları adeta bütünleştiren, roro taşımacılığı geliyor. Eğer ulaşım hizmetlerinin bir ikâmesi niteliğini taşıyan haberleşmedeki değişimleri de anlatmak istersek, sektörün kapsamı çok genişleyecektir. Bu nedenle, bu yazıda haberleşme kapsam dışı bırakılacak, ulaşım hizmetlerinin gelişimi de alt sektörlerine göre incelenmek yerine, tarihi dönemlere göre bir bütünlük içinde ele alınacaktır.

Ulaşım hizmetlerinin gelişimini her dönem için belli bir sistematik içinde ele almak, her ulaşım türünün örgütlenmesindeki iç belirleyicilikleri kavramak için yararlı olacaktır. Her dönemde her araç türü için önce teknolojik gelişme verilecek, sonra araç teknolojisindeki bu değişimin altyapı yapımında ne tür değişmeyi zorladığı ortaya konulacak, daha sonra da araçta ve altyapıdaki bu teknolojik değişimlerin, araçların işletmeciliğinde ve altyapıların yapım ve örgütlenmesinde ne değişiklikler getirdiği anlatılmaya çalışılacaktır.

19. YÜZYILDA ULAŞIMDA GELİŞMELER

İngiliz Ticaret Anlaşması (1838) ve Tanzimat Fermanı (1839) sonrasında Türkiye dışa açılınca ve piyasa mekanizmasının kuralları işleme-ye başlayınca, özellikle Türkiye'nin hammaddelerinin dış pazarlara akıtılabilmesinde geleneksel kervan sistemi yetersiz olmaya başlamıştır. Yeni taşıma taleplerinin karşılanması için önceleri daha çok Rume-
li'de bulunan araba, Anadolu'da da yaygınlaşmaya başlayacaktır. Arabanın girişi beraberinde araba için gerekli araba yollarının yapımını gerektirmiştir. İlk şose Bursa-Gemlik arasında 1850 yılında yapılacaktır. Kırım Savaşı'nın hızlandığı Batı'ya açılma süreci sonucunda artan ulaşım talebinin 1860'lı yıllarda karayolu, demiryolu ve denizyollarının örgütlenmesinde önemli dönüşümleri başlattığı görülmektedir. 1856 yılında kurulan Nâfia Nezareti'nden sonra araba yolları ve şoselerin yapımının hızlandığı görülmektedir. 1860'lı yıllarda Trabzon-İran, Samsun-Sivas gibi Karadeniz limanlarını İç Anadolu'ya bağlayan yollar yapılmakta, 1866'da da kabul edilen Turuk-u Maabir Nizamnamesi'yle yol yapım tekniği standartlaştırılmakta, başka bir deyişle Mac Adam (Makadam) türü yol yapımı Türkiye'ye girmektedir. Os-

manlıların Anadolu'daki ilk demiryolu olan İzmir-Aydın Hattı 1866'da İngiliz şirketine yaptırılmaktadır. Denizyollarında ise 1843 yılında ilk buharlı Osmanlı gemisi Seyri Bahri sefere konulduktan sonra kurulan Fevaidi Osmaniye ve şirket-i Hayriye'nin gemi işletmeciliği ve yabancı gemilerin artan trafiği 1860'ta Osmanlıları deniz trafiğinin emniyetini sağlama yolunda tedbirler almaya zorlamakta, fenerler imtiyazı Mösyö Michel ve Mösyö Kolas'a verilmektedir.

1860'lı yıllarda ortaya çıkan, Osmanlı İmparatorluğu'nun ulaşım altyapısının geliştirme eğilimleri, özellikle 1881'de Düyun-u Umumiye İdaresi'nin kurulması sonrasında, büyük ölçüde 1880'de Nâfia Nazırı Hasan Fehmi Paşa'nın planında öngörölen şekilde yabancı sermayenin öncölüğünde devam etmektedir. Ortaya çıkan ulaşım şeması tipik bir yarı-sömürge ulaşım şemasıdır.

Yarı-Sömürge Ulaşım şeması

Bu ulaşım şemasına göre, amaçlanan, ülkenin iç pazar bütönlüğünü sağlayacak bir ulaşım sisteminin kurulmasından çok, ülkenin etkisi altında olduğu dış gücün ekonomisiyle bütönlüşmesini sağlayan bir ulaşım sisteminin kurulması olmuştur. İmparatorluğun bölgesel merkez niteliğindeki kentlerinin limanları yabancı şirketlere verilen imtiyazlarla yaptırılmıştır. Örneğin İzmir Limanı 1875'te Gifret şirketi'ne, İstanbul Limanı imtiyazı Fransız M. Marius Michel'e verilmiştir. Bu büyük limanlar denetlediği hinterlanda ağaç şeklinde bir demiryoluyla bağlanmıştır. İzmir örneğinde olduğu gibi bu hinterland iki yarışan sermaye grubu tarafından bölüşülebilmektedir: İzmir-Aydın Hattı ve uzantılarının İngiliz sermayesince, İzmir-Kasaba Hattı ve uzantılarının Fransız sermayesi tarafından yapılması ve işletilmesi örneğinde olduğu gibi. Bu demiryollarının uçları ve önemli istasyonları çevresine kervanlarla ya da karayolları ve arabalarla bağlanmaktadır. Böyle demiryollarının geliştiği bölgelerde araba yolları ya da şoseler uzun mesafe taşıma hizmetlerini görerek, demiryolu ile yarışmaktan çok kısa mesafele taşıma ve onu tamamlamaya çalışmaktadır.

Bölgesel önemde olmayan limanlar ya da iskeleler ile halen de-



1910'lu yıllara ait bir kartpostalda İzmir Limanı.

miryolu yapılmamış kesimlerde limanlar yine ağaç dalları şeklindeki karayollarıyla hinterlanda bağlanmaktadır.

Genellikle her liman ve arkasındaki hinterlandı kendi başına bir ekonomik bütün oluşturmaktadır. Bu bölgeler arasında ülkenin iç pazarının bütünlüğünü sağlayacak şekilde altyapılar birbirine bağlanmamıştır. Her bölgeyi denetim altında tutan dış güçler bu bağlantıların kurulmamasında hassastır.

19. yüzyılın sonlarında ortaya çıkan bu ulaşım sistemi içinde yabancı sermaye ile yerli sermaye arasında bir işbölümü vardır. Deniz taşımacılığı, liman yapımı ve işletilmesi, demiryolu yapımı ve işletilmesi yabancı sermaye tarafından yapılmaktadır. Karayolu yapımı devletçe halkın katılımıyla gerçekleştirilmekte, karayolu araçlarının yapımı ve işletilmesi yerli sermayeye örgütlenmektedir. Sermayeler arasındaki bu işbölümüyle üretilen ulaşım hizmetleri İmparatorluk yönetiminin

Bağdat Demiryolu örneğinde olduğu gibi her zaman uygun düşmektedir. O zaman II. Abdülhamid’in Hicaz Demiryolu’nu yaptırmasında olduğu gibi devlet girişimciliğiyle sağlanmaktadır.

İTTİHAT VE TERAKKİ’NİN ULAŞIM POLİTİKASI

II. Meşrutiyet döneminde 1908 yılında G. Narodukyan’ın Ticaret ve Nâfia Nezareti döneminde hazırlanan; nâfia programının niteliği daha önceki sistemden çok farklı değildir. Bu programda yeni olan belki karayollarına daha önceki döneme göre daha çok önem verilmesi ve özellikle Doğu Anadolu’da askeri amaçlı bir yol ağı önerilmesidir. İttihat ve Terakki döneminin ulaşım politikasındaki ilginç gelişmeler daha çok 1912 sonrasında Balkan Harbi yenilgisinden sonra ortaya çıkmıştır. Bu gelişmelerin ilginç bir yanı İttihatçıların altyapı ve özellikle de demiryolu gelişmesine ekonomik kalkınmanın bir aracı olarak bakması ve aktif bir tutumla Alman, Fransız, İngiliz, İtalyan sermaye gruplarının çıkarlarını uzlaştırarak yabancı sermaye eliyle yapılan ulaşıma ilişkin yatırımlarını hızlandırmaya çalışması ve bu yolla her sermaye grubunun hatları arasında ilişki kurularak, demiryollarının ağaç şeklindeki şemalardan ağ şeklindeki şemalara dönüştürölmesi çabalarındır. İttihat ve Terakki’de 1912’den sonra gelişen ikinci eğilim, benimseyen Türkçölük ideolojisinin paralelinde demiryolu şetmeciliğinde kullanılan Türk personelin sayısını artırmak için bu konuda eğitim kurumları oluşturulmasıdır.

Demiryollarının Türklerce şetilebileceği kanısı Birinci Dünya Savaşı’nda Askeri Demiryolları ve Limanlar İdaresi’nin çalışmalarıyla ve Kurtuluş Savaşı’nda Anadolu’nun denetiminde kalan hatların “İşletme Umum Müdürlüğü”nce şetilmesiindeki başarıyla pekişmiştir.

1923-1945 DÖNEMİ

Kurtuluş Savaşı sonrasında İkinci Dünya Savaşı sonuna kadar geçen dönem ulaşım politikası bakımından oldukça homojen bir nitelik göstermektedir. Bu dönemin ulaşım politikasının, büyük ölçüde demiryoluna dayanması, ulaşım sisteminin ülkenin dışla bütünleşmesini sağla-

maktan çok, iç pazar bütünlüğünü sağlamaya dönük olması, yabancılar elindeki altyapı şirketlerinin satın alınması, devlet işletmeciliğine ağırlık verilmesi nitelikleriyle önceki dönemden ayrılıyor.

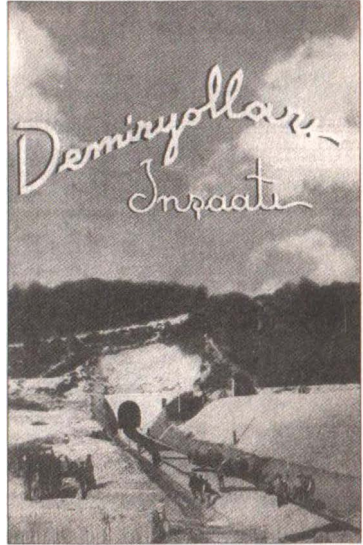
Demiryollarında Devletçilik

Cumhuriyet yöneticilerinin başlangıçtan beri ülkenin demiryolu ağının geliştirilmesini, esas olarak askeri gerekçelerle, bunun yanında da ülkenin ekonomik kalkınmasını sağlamak için istedikleri görülmektedir. Yalnız bu istek 1924 yılına kadar İttihat ve Terakki dönemindeki yaklaşımdan farklı bir içerik taşımıyordu. Lozan Konferansı müzakereleri sürerken, doğuda büyük bir demiryolu ağı kurmak için bir ABD sermayesine Chester İmtiyazı verilecektir. 1923 yılında hazırlanan Umur-u Nâfia Programı'nda demiryollarının yabancı imtiyazlarla yaptırılması yaptırılması öngörülmüyordu. Bu politikada dönüşüm ilk olarak 24 Mayıs 1924'te Haydarpaşa Limanı ve Anadolu Demiryolları Şirketi'nin satın alınması için hükümete yetki verilmesiyle başlamıştır. Anadolu Hattı'nın satın alınması ancak 1928 yılında gerçekleştirilmiştir. Bunu 1931 yılında Mersin-Adana, Bursa-Mudanya, Samsun-Çarşamba, 1934'te, İzmir-Kasaba Hattı ve uzantılarının, 1935'te Aydın Demiryolu'nun, 1937'de Şark demiryollarının, 1937'de Feyzi Paşa-Meydan-ı Ekber, 1948'de Çobanbey-Nusaybin, Şenyurt-Mardin hatlarının satın alınması izleyecektir. Böylece yabancı şirketlere ait 4.060 km. demiryolunun devlete geçişi tamamlanmıştır.

Cumhuriyet bu devletleştirilmelerin yanısıra hızlı bir demiryolu yatırıma girmiştir. 1924-1945 yılları arasında 3.383 km. yeni demiryolu yapmıştır. Böylece demiryolu uzunluğu 7.521 km.'ye ulaşmıştır. Bu demiryollarının ilk yıllarda yapılanları yabancı şirketlere ihale edilmiş, daha sonra yapılanları Türk müteahhitler ve kısmen de emanet olarak yapılmıştır. Yeni hatların yapılmasında üç ilkenin egemen olduğu görülmektedir. Birincisi ülkenin demiryolu bulunmayan doğu kesimini "anahatlar" ile Orta Anadolu'ya ve batıya bağlamak için yapılan Ankara-Kayseri-Sivas-Erzurum, Çetıkaya-Malatya-Diyarbakır-Kurtalan, Malatya-Yolçatı-Elazığ-Genç yollarıdır. İkincisi ise varolan birbi-

rinden ayrı şirketlerin yaptığı hatları ağ haline dönüştüren "İltisak hatları"dır. Afyon-Karakuyu, Fevzi Paşa-Malatya, Boğazköprü-Kardeş gediği, Alayurt-Balıkesir vb. gibi Üçüncüsü ise Orta Anadolu'da gelişen demiryolu ağını limanlara bağlayan hatlardır. Samsun-Kalın, Irmak-Zonguldak hatlarında olduğu gibi.

Bu dönemde demiryolları 23 Mayıs 1927 tarihinde kurulan Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi'nce işletilmiştir. Yeni demiryollarının yapıldığı ve ekonomik bunalım yüzünden dünyada genellikle demiryollarının ziyan ettiği bir dönemde tarife indirimlerine rağmen, bu idare kârlılığını koruyabilmiştir. Bu da dönemin devletçilik politikasının savunulmasında önemli bir katkı yapmıştır.



Bayındırık Dergisi'nde demiryollarına ayrılan bölümün kapağı.

Karayolu Ulaşımındaki Gelişmeler

Bu dönemde, ilk kez Birinci Dünya Savaşı öncesinde ülkeye giren motorlu araçlar önemli ölçüde yaygınlaşma eğilimi gösterecektir, hattâ 1929 yılında İstanbul'da oluşturulan serbest bir bölgede Ford bir montaj fabrikası kuracak ve imalata geçecektir. Ekonomik bunalım fabrikanın kapanmasına neden olacağı gibi, motorlu araçların yaygınlaşmasını da engellemiştir. Bu durumda kara ulaşımında atlı araba önemi korumuştur. 1946 yılında tüm Türkiye'deki otomobil sayısı 3.649, otobüs sayısı 1.213, kamyon sayısı 5.417 gibi çok düşük rakamlarda kalmıştır.

Karayolu araçlarının gelişimi sınırlı kalınca yol yapımındaki gelişmeler de sınırlı kalmıştır. Yol yapımının finansmanı büyük ölçüde halkın bedel ya da çalışarak ödeyeceği yol mükellefiyetine bağlı kalmış, yol yapımı merkezi yönetimin işlevi olmaktan çok il özel idarele-



1930'lu yıllarda Trabzon-Tebritz arasında çalışan bir otobüs.

rinin işlevi olarak görülmüştür. 1929 yılında hazırlanan yol programında 3.600 km.'lik "milli şose"ler ağı kurulmak istenmişse de bu program ekonomik bunalım döneminde uygulanamamıştır. Bu durumda Cumhuriyet hükümetinin Osmanlılardan devraldığı 18.335 km. karayolu 1945 yılında 43.463 km.'ye çıkarılmışsa da bunun sadece 11.000'si iyi makadam yoldur. 23.300 kilometresi ham ya da tesviye edilmiş yoldur. Karayolu yapımında genellikle karayollarının demiryollarıyla yarışmaması, ancak onu tamamlaması ilkesine önem verilmiştir.

Bu dönemde karayolundaki araçların işletmesi genellikle küçük girişimcilerin elindedir. Ama Trabzon-İran transit yolu üstündeki en önemli otobüs ve kamyon işletmeciliği Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Müdürlüğü'nce yapılmaktadır.

İkinci Dünya Savaşı içinde yol yapımında bir atılım vardır. Bir yandan Alman deneyinden esinlenerek yol yapmak için askeri amele birlikleri oluşturulmuştur. Öte yandan İstanbul ve Cenevre Yolları Min-

tıka Müdürlükleri oluşturularak merkezi yönetim karayolu yapımına girmiştir. Yol teknolojisinde de makadam yollardan stabilize yol yapımına geçiş için ilk adımlar atılmış, Çukurova'da stabilize yol yapımına başlanmıştır.

Deniz Ulaşımındaki Gelişmeler

Cumhuriyet deniz ulaşımında korumacılığa çok erken girmiştir. Yabancı şirketlere geçici olarak tanınan iki yıllık işletme imtiyazı kaldırılmış, kabotaj işletmeciliği tam olarak ulusallaştırılmıştır. Bu koruyuculuk ilk yıllarda özel ve kamu kesim gemileri tonajının hızla yükselmesine sebep olmuştur. Cumhuriyet Türkiye'si 1923 yılında 35.000 tonluk filo devralmıştı. Yaklaşık on yılda filonun tonajı hemen hemen üç kat artarak 99.500 tona çıktı. 1932 yıllarına ulaşıldığında ortaya çıkan filo çok yaşlı gemilerden meydana gelmiştir ve yabancı ölkelerin limanlarına girişte önemli sorunlarla karşı karşıyadır. Bir yandan buharan nedeniyle talebin düşmesi, öte yandan sektör içindeki yarışma gemiciliği tam bir bunalıma itmiş, 1933 yılında Devlet Denizyolları'nın kurularak deniz ulaşımındaki filonun modernleştirilmesinde devlet sorumluluk almaya başlamıştır. 1936 tarihinde hazırlanan II. Sanayi Planı içinde yeni gemi alımına önemli yer verilmiştir. 1926-1938 yılları arasında devletin denizyolu taşımacılığında yük ve yolcu taşımacılığı karma olarak yapılmış, ilk kez 1938 yılında 3 şilep satın alınarak yolcu ve yük taşımacılığında uzmanlaşmaya gidilmiştir. İkinci Dünya Savaşı öncesinde Alman tezgâhlarına 10 gemi ışmarlanmış, bunlardan Etrüsk, Kadeş, Tan, Tırhan, Marakaz, Sus ve Trak gelmiş, öbürleri savaş nedeniyle alınmamıştır. Bu dönemde hizmete giren yeni gemilerde deniz ticaret filosu 1939 yılında 260.170 tona, 1945 yılında ise 318.907 tona ulaşmıştır.

Bu dönemde, yabancı şirketler elindeki liman işletmeleri (İstanbul 1925'te, İzmir Limanı 1925'te, Haydarpaşa 1927'de) kurulan Türk Liman İnhisarları'na ya da Demiryolları İdaresi'ne geçmiştir. Cumhuriyet'in ilk 15 yılında daha çok demiryolu inşaatlarının malzeme taşımaları için Samsun, Mersin, Filyos, Bandırma I ve Derince'de

küçük iskeleler yapılmış, 1939 yılından sonra askeri gerekçelerle Maltepe (İstanbul), Zeytinburnu, Mudanya, Gemlik, Tekirdağ, Bandırma II, Marmara Ereğlisi, Silivri, Şarköy, Lapseki, Erdek, Çanakkale, Mersin II, İskenderun iskeleleri yapılmıştır. Bu dönemde liman ve iskelelerin idaresinin bir kısmı Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi'ne (başka bir kesimi önce Liman İşletmesi İnhisarı AŞ'lerine, daha sonra Devlet Limanları Umum Müdürlüğü'nce, bir kesimi de yerel yönetimlerce işletilmişlerdir.

Deniz ulaşımının emniyetini sağlamak için yabancı şirketlere verilen imtiyazla kurdurulan Fenerler İdaresi, Gemi Kurtarma İşletmeleri 1930'lu yıllardan sonra devletleştirilmiştir.

Sivil Havacılıkta İlk Adımlar

Sivil havacılık konusunda da ilk adımlar bu dönemde atılmıştır. 1925 yılında Alman Junkers Marke ve Lufthansa firmasına Ankara-İstanbul arasında ilk uçuş izni, 1926 yılında İtalyan Havacılık Şirketi'ne İstanbul Brindizi arasında yolcu ve posta taşıma izni verilmiştir. Ama ilk önemli gelişme 1933 yılında 2186 sayılı kanunla Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi'nin kurulması ve aldığı De Havilland tipi altı kişilik uçaklarla İstanbul-Ankara seferlerini başlatması oldu. Daha sonra seferler İstanbul-İzmir, Ankara-Adana'ya uzatıldı.

1945-1981 DÖNEMİ

İkinci Dünya Savaşı sonrasında kurulan yeni uluslararası düzende, Türkiye yerini seçerken dış ilişkiler biçimini, siyasal rejimini ve ekonomik gelişme politikalarını önemli değişikliklere tabi tutuyordu. Kalınma seçmeleri arasında önemli değişiklikler geçiren politikalardan biri de ulaşım politikasıydı. Savaş öncesinin demiryolu geliştirme politikası yerini karayoluna bırakıyordu.

Karayolları Yapımında Sıçrama

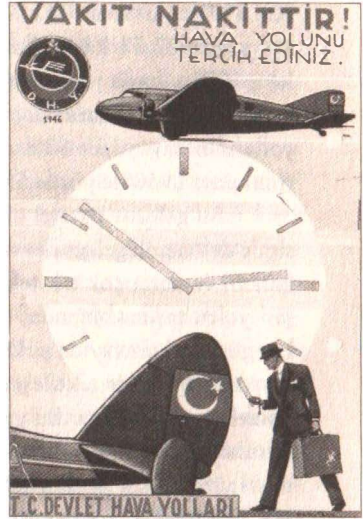
Yeni karayolu politikasının esasları 1947 yılında Amerikan Federal Yollar İdaresi'nin Umum Müdür Yardımcısı Hitt'in hazırladığı bir ra-

porla saptandı. Bu rapor üzerine Türkiye 23.000 km.'lik bir devlet karayolu ağı kabul ederek 9 yıllık bir program hazırladı. Tüm yol ağı, devlet yollarına ek 26.000 km.'lik il yolu ve 15.000 km.'lik köy yoluyla 200.000 km. olacaktı. Türkiye'nin genellikle devletçilikten uzaklaştığı bir dönemde, bu yol programının yapımı 11 Şubat 1950'de 5539 sayılı kanunla kurulan Karayolları Genel Müdürlüğü'ne bırakılıyordu. Bu kuruluş yapım işlerinde başarılı olmasını sağlayacak birçok kolaylıkla donatılıyordu. Karayollarının finansmanında da artık geleceksel "yol vergisi" sistemi bırakılıyor, akaryakıttan dolayı vergi alınması ve bütçeden doğrudan tahsis yapılması yoluna gidiliyordu.

Yeni örgütlenme içinde yol yapım teknolojisi tamamen değişti. Büyük ölçüde yol makineleri kullanımına dayanan bir yol yapım tekniği kabul edildi. Makadam yolların yerini önce stabilize olarak yapılan, daha sonra trafik arttıkça asfaltlanan yollar aldı. Karayolları Genel Müdürlüğü 9 yıllık programı başarıyla zamanında tamamlayarak, devlet yollarını sürekli bakım altına aldı.

İl ve köy yollarının yapımı ilk aşamada illere bırakıldıysa da karayollarının başarısı üzerine il yollarının yapımı 1955-1966 arasında TCK'ya, köy yollarının yapımı da 1965 yılında kurulan YSE Genel Müdürlüğü'ne bırakılarak merkezileştirildi. Dördüncü Beş Yıllık Plan dönemi sonunda tüm köy yollarının yapılmasının tamamlanması planlandı.

Karayolu yapımındaki bu hızlı gelişme üzerine 1950 yılında 13.405 olan otomobil sayısı, 1970'te 147.014'e, 1981'de 746.506'ya, 1950'de 3.755 olan otobüs ve minibüs sayısı 1970'te 37.581'e, 1981'de 99.680'e, 1950'de 15.404 olan kamyon ve kamyonet sayısı 1970'te



T.C. Devlet Hava Yolları'nın
hava yolunu özendirilmeye yönelik
bir afişi.

126.817'ye, 1981'de 341.713'e yükseldi. 1950 yılında yük taşımacılığının yüzde 32.5'i karayollarında, yüzde 63'ü demiryollarında yapılırken, 1970 yılında yük taşımacılığının yüzde 73.9'u karayollarında, yüzde 25.8'i demiryollarında yapılmaya başladı. 1981'e gelindiğinde karayollarının payı yüzde 83'e ulaşmıştı. Yolcu taşımacılığında ise karayollarının payı 1950'de yüzde 59 iken, 1978'de yüzde 91.4'e yükseldi.

Bu gelişme paralel olarak karayolu taşımacılığının örgütlenmesinde de önemli gelişmeler oldu. Önceleri kentlerin belli noktalarından kalkan ve daha çok tek tek otobüs sahipleri olan girişimcilerden oluşan yolcu taşımacılığında, otobüs filolarına sahip şirketler oluştu. Ve her güzergâh az sayıda şirket tarafından bölüşülür hale geldi. Tüm ülkeyi kapsayan bir tekelleşme oluşmadıysa da, hatlar düzeyinde tekelleşmeler ortaya çıktı. Bu gelişme paralelinde ilki 1938'lerde İzmir'de kurulan santral garajlar tüm kentlere yaygınlaştı. Yük taşımacılığı uzun süre küçük girişimcilik düzeyinde kalmış, belli yörelerde bu küçük girişimciler kooperatifler halinde örgütlenerek çıkarlarını korumuşlardır. OPEC ülkelerinin petrol fiyatlarını artırmamasından sonra Ortadoğu ülkelerine olan mal akımı artışının getirdiği TIR trafiğinden sonra 1970'li yılların ikinci yarısında TIR taşımacılığı gelişince yük taşımacılığında büyük şirketlerin gelişimi de hızlanmıştır.

Demiryolu Yapımında Duraklama

OPEC'in petrol fiyatlarını artırması ve Türkiye'nin ekonomik bunalıma girmesi üzerine karayoluna dayanan taşımacılık politikası sorgulanmaya başlamış ve tekrar demiryollarının geliştirilmesi önerileri ortaya çıkmışsa da, bu konuda yapılanlar sınırlı kalmıştır. İkinci Dünya Savaşı sonrasında yeni hat yapımı yavaşlamıştır. Sadece ana hatlardan Yolçatı-Genç hatta Tatvan-Van-Kotur'a uzatılarak bir CENTO projesi çerçevesinde İran'a bağlanmıştır. Büyük şehirler çevresinde de kent içi ulaşım yardımcı olmak üzere 1955'te Sirkeci-Halkalı, 1963'te Haydarpaşa-Pendik, 1969'da Pendik-Gebze, 1972'de Ankara-Sincan, Ankara-Kayaş banliyö hatları çift elektrikli hat haline getirilmiştir. 1979 yılında tüm demiryollarının uzunluğu 8.132 km.'den ibarettir.

Bu rakam 1950'lerden günümüze demiryolu şebekesine yalnızca 611 km.'lik yeni yol eklendiğini göstermektedir. 1968 yılından sonra Ankara-Haydarpaşa Hattı'ndan başlayarak elektrikli sinyalizasyona geçilmeye başlanmıştır. 1972-1982 dönemi için İtalconsula firmasına on yıllık bir master planı hazırlatılmıştır. Bu dönem içinde ele alınmaya çalışılan en önemli proje İstanbul-Ankara Hattı'nın kısaltılıp ve yüksek kaliteli çift hat haline getirilmesi, İstanbul-Ankara yolunun 4.5 saate indirilmesi çalışmaları olmuştur. Bu projenin gerçekleştirilmesi için başlanmış olan yatırımlar, ekonomik bunalım dolayısıyla devlet harcamalarında 1981 yılında yapılan kısıntılar dolayısıyla, ilk doldurulanlardan biri olmuştur. Birinci Beş Yıllık Plan'ın uygulanması olarak 1963 yılından sonra, demiryolu çekim araçlarında modernleşmeye gidilmiş, buharlı lokomotiflerin yerine önce dizel elektrik anahat lokomotifleri girmiştir. DDY bünyesindeki Eskişehir fabrikası bu tür lokomotifleri yapacak hale dönüştürülmüştür. Tüm bu gelişmeler Türkiye'nin demiryollarının modernleşme ihtiyacı karşısında yetersiz kalmış, demiryolu taşımacılığının tüm taşımacılık içinde payı gerilemiştir.

Deniz Ulaşımındaki Gelişmeler

İkinci Dünya Savaşı sonrasında taşımacılıkta yeterli gelişme gösteremeyen sektörlerden biri de denizyolu taşımacılığı olmuştur. Savaş sonrasında Türkiye'nin liman yapımında bir atılıma girdiği görülmektedir. 1948'de Ereğli I, 1949'da Trabzon Limanı Türk müteahhitlerine ihale edilmiş, aynı yıllarda İnebolu ve Amasra barınaklarının inşasına başlanmıştır. 1948-49'dan itibaren büyük ticaret limanlarının yapılması planlanmıştır. Türk limanları hakkında biri Hollanda firmasına master plan hazırlatılmıştır. Bu planda Alsancak, Samsun, Mersin, İskenderun, Giresun, Haydarpaşa, Salıpazarı-Tophane limanlarının yapılması öngörülmüştür. Bu limanların inşaatlarının birinci kısmı 1952-1954 arasında yabancı firmalarca gerçekleştirilmiştir. Öbür aşamalar 1959-1969 yılları arasında adım adım tamamlanmıştır. Bu dönemde Bartın ve İskenderun limanlarının yapımı, İnebolu ve Amasra'nın limana dönüştürülmesi gerçekleştirilmiştir. 1963 sonrasında Hopa, An-

talya, Bandırma limanları, Samsun ve Derince'ye rıhtım eklenmesi ve Marmara Adası mermer ihraç limanı ele alınmıştır. Bu dönemde büyük sanayi kuruluşları için özel sanayi limanları geliştirilmiştir. Ereğli Demir-Çelik, İskenderun Demir-Çelik, Aliağa Rafinerisi, Samsun Azot Sanayisi limanlarında olduğu gibi 1965-1966 yıllarında on bir adet büyük balıkçı barınağı yapılmaya girilmiş, bu yıllardan sonra Kuşadası Yat Limanı'nda, Bodrum barınağı içinde yapılan yanaşma yerinde olduğu gibi yat limanları yapılmaya başlamıştır. Bu liman gelişmeleri bir süre için Türkiye'nin ihtiyacını karşıladıysa da, Ortadoğu ülkelerinin artan mal talebi ve özellikle İran-Irak Savaşı'ndan sonra yükleme-boşaltma taleplerini karşılamakta yetersiz kalmıştır. 1980'li yıllarda bu kapasitelerin geliştirilmesi için baskı doğmuştur.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında 1952 yılında Denizyolları'nın 196.148 tonluk bir filosu vardır. Bu filo yaşıldır ve yük taşımacılığında uzmanlaşmamıştır. 1953'te filo gençleştirilerek kırk yedi gemiye indirilmiştir. Filo 1950 ve 1952'de İtalya ve Hollanda'ya ismarlanan Samsun, İskenderun, Ayvalık, Gemlik gibi yolcu gemileriyle modernleştirilmeye çalışılmıştır, ama yolcu taşımacılığında gelişme olmamıştır. Deniz taşımacılığı daha çok yük taşımacılığına dönecektir. 1955 yılında Denizyolları İşletmeciliği'nde yolcu ve yük filolarının ayrılmasına gidilerek DB Deniz Nakliyatı TAŞ Genel Müdürlüğü kurulacaktır. Bu yıldan sonra gelişme daha çok bu yönde olacaktır. Bir yandan Türkiye'nin ekonomik gelişmesine paralel olarak artan ithalat ve ihracat miktarı, yük gemilerine olan talebi artıracak, öte yandan ülke içinde artan akaryakıt tüketimi ve kurulan yeni rafineriler tanker taşımacılığına olan talebi yükseltecektir.

Bu talebin artışına paralel olarak özel ve kamu kesiminde 300 grostondan büyük gemilerin kapasitesi 1978 yılında yük gemisi olarak 1.168.000 grostona, tankerlerin kapasitesi 618.000 grostona yükselecektir. Özel kesim gemileri içinde kosterciliğin özellikle geliştiğini eklemek gerekir. 1960'lardan sonra Türkiye'de özel sektör tersaneleri koster yapımında uzmanlaşmış, bu da kosterciliğin gelişmesine yol açmıştır. Bütün bu gelişmelere rağmen Türk ticaret filosu 1980'li yıllar-

da, tüm yük talebinin ancak yüzde 25'ler mertebesinde bir kesimini taşıyabilmektedir. Ödenen navlun değeri Türkiye'nin dış ödemelerinde üçüncü sırayı tutmaktadır.

Yük taşımacılığının bu gelişiminin yanısıra yolcu taşımacılığı büyük bir gelişme gösterememiştir. 1967 yılında alınan Truva, 1973 yılında yapılan İstanbul feribotuna rağmen yolcu taşıma filosu gerilemiştir. 1978 yılında şehiriçi yolcu ve araba vapurları dışındaki Denizcilik Bankası yolcu taşıma filosunun kapasitesi ancak 27.261 grostondur.

Hava Ulaşımındaki Gelişmeler

İkinci Dünya Savaşı sonrasında karayolu taşımacılığından sonra en hızlı gelişme gösteren ulaştırma kesimi havayolu taşımacılığı olmuştur. İkinci Dünya Savaşı sonrasında Türkiye'nin hem hava meydanlarını hem de uçak filosunu geliştirmek için atılımlar yapılmıştır.

Türkiye, daha İkinci Dünya Savaşı sürerken, 1944 yılında Uluslararası Sivil Havacılık teşkilâtı'na (ICAO) kurucu üye olarak katılmıştı. 1949 yılında Bayındırlık Bakanlığı içinde Havameydanları Bürosu'nun kurulmasıyla modern hava alanlarının yapımına başlandı. 1949-1957 yılları arasında Yeşilköy, Esenboğā, Adana, Trabzon, Van meydanları işletmeye açıldı. 1957-1965 yılları arasında Türkiye'de yapılan on sekiz NATO havaalanının önemli bir kısmından sivil havacılık amacıyla da yararlanılmaktadır. 1965'ten sonra Gaziantep ve turistik amaçlı Dalaman havaalanları inşa edilmiştir. Daha önce yapılan havaalanlarının yetersiz kalması üzerine zaman zaman genişletilmeye gidilmiştir. Esenboğā, Samsun, Van, Trabzon havaalanlarının pistleri uzatılmış ya da uzatılmaktadır. Türkiye'nin en yüklü havalimanı olan Yeşilköy'ün yetersiz kalması üzerine ikinci bir pist inşa edilmiş, 1971 yılında Yeşilköy için halen uygulanmasına devam edilen bir master plan yapılmıştır.

Hava meydanlarının işletilmesi ve uçuş emniyetinin sağlanması için 28 Şubat 1956'da 6686 sayılı kanunla Devlet Hava Meydanları İşletmesi kurulmuştur. Bu işletme uçuş emniyetini sağlamak için iki havalimanı -Yeşilköy ve Esenboğā- işletmektedir. Bunların yönettiğı iki uçuş haber merkezi FIR vardır. Uçakların inişi için beş terminal kont-

rol sahası ve 12 havaalanı kontrol kulesi işletilmektedir. Ulusal ve uluslararası uçuşları emniyete almak için 7233, 14 km²'lik bir hava yolu şebekesi oluşturulmuştur.

İkinci Dünya Savaşı'nın hemen sonrasında Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü DC-3 ve C-47 uçakları getirerek içte on dokuz havaalanına sefer yaptı. 1947 yılında bu uçaklarla önce Atina, daha sonra Beyrut ve Kahire hatları açıldı. 1954 yılında filoya on dörder kişilik yedi Heron uçağı katıldı. 1955 yılında Devlet Havayolları 6623 sayılı yasa ile Türk Hava Yolları AO'ya dönüştürüldü. Artan havayollarıyla yolculuk talebini karşılamak için 1958'de kırk sekiz kişilik beş adet Viscount uçağı, 1960'ta da onar tane kırkar kişilik F-27 uçağı sefere konuldu. Viscount uçakları Avrupa'ya uzanan uzun mesafe dış hatların açılmasına imkân sağladı. 1963 yılından sonra Türkiye'den Avrupa'ya büyük sayılarla dış göçün başlaması, dış yolculuk taleplerini hızla artırdı. 1968'den sonra Türk Hava Yolları büyük modern jet-



Dört motorlu uçakların sefer yaptığı dönemlerde "yolcular tıyareye biniyorlar".

ler olarak filosunu dış yolculuklara uygun hale getirdi. 1968 yılında 2 DC-9 uçağının alınmasıyla başlayan atılım daha sonra DC-10, Boeing 707, Boeing 727’lerin alınması ve kiralalanmasıyla sürdü.

1970’li yılların ikinci yarısında Bursa Havayolları gibi özel şirketler yoluyla da havayolu şletmeciliğ i yapılmaya çalışıldıysa da, bunlar önemli ölçüde zarara uğradılar. 1980’li yılların başına gelindiğ inde, Türk Hava Yolları’nın, özellikle kargo taşımacılığ ında ve charter servisleri sağlamakta yetersiz kalması üzerine bu alanlarda yeni karma şirketlerin kurulması yolunda girişimler ortaya çıkmıştır.

Türkiye’nin ulaşım sistemindeki 19. yüzyılın ikinci yarısından 1980’lere kadar süren gelişme genel olarak değerlendirilirse, Türkiye’de ulaşım sistemindeki gelişmelerin 1960’lı yıllara kadar kalkınmanın başlıca araçlarından biri olarak görüldüğü, başka bir deyişle altyapı bolluğuyla bir kalkınma stratejisinin izlendiğ i söylenebilir. Oysa 1960’lı yıllardan 80’lere doğru uzanıldıkça Türkiye’deki ulaşım altyapısının büyüme hızına göre geri kaldığı, altyapı kıtlılığıyla bir kalkınma stratejisinin izlendiğ i söylenebilir.

1981 SONRASINDAKİ GELİşMELER

Bir yandan 1980 kararlarıyla ekonomisini dışa açmak isteyen Türkiye için ulaşımdaki darboğazlar önemini artırırken, öte yandan İran-İrak Savaşı’nın sürmesi Türkiye’ye önemli transit taşımacılığ ı işlevleri yüklemiştir. Bu durumda Türkiye’nin ulaşım altyapısını geliştirme sorunu gündeme gelmiştir. 1981 yılında DPT’nin koordinasyonunda tüm ilgili sektörlerin katıldığı Ulaştırma Ana Planı çalışmaları başlatılmıştır. 1983-1993 dönemini kapsayan bir Ulaştırma Ana Planı pazırlanmış ve uygulamaya konulmuş, 1984’te ise yürürlükten kaldırılmıştır.

1981’den itibaren izlenmeye başlanan yeni ulaşım politikaları içinde en hızlı gelişme deniz ulaştırmasında görülmüştür. Deniz ticaret filosu 1980 yılında 1.7 milyon groston’dan, 1984 yılında 4.9 milyon grostona yükselmiştir. Bu hızlı gelişme sonucu ortaya çıkan filonun bir bölümü iş bulmakta zorluk çeker hale gelmiştir. O dönemde ayrıca sağlanan Dünya Bankası kredisiyle Limanları İyileştirme Projesi uygu-

lamaya konulmuş; limanlardaki araç ve gereçler geliştirilerek yükleme ve boşaltma kapasiteleri geliştirilmeye çalışılmıştır.

Bu yıllar içinde demiryolu taşımacılığında TCDD şebekesinde yeni hatlar eklenmesinden çok, varolan hatların yenilenmesine, darboğaz olan yerlerde yeni paralel hatlar kurulmasına, elektrifikasyon ve sinyalizasyona önem verilmiştir. Buharlı lokomotifler yerine dizelli ve elektrikli lokomotifler konularak taşıma kapasiteleri artırılmaya çalışılmaktadır. 1984 yılında hat yenilemelerinde 240 km. yenileme ile son yılların en yüksek değerine ulaşılmış, yük taşımada da yüzde 29'luk bir artış gerçekleşmiştir.

Karayolu taşımacılığında esas gelişme transit taşımacılığında olmuş; Türkiye'nin TIR filosu Avrupa'daki en büyük filolardan biri haline gelmiştir. Yurtiçi karayolu ulaşımında ise akaryakıt fiyatlarındaki artışa paralel olarak özel taşıt kullanımından toplu taşıt kullanımına bir geçiş olmuş, gerek yolcu gerek yük taşımacılığında şirketler daha rasyonel araçlar ve işletmeye yönelme eğilimi göstermişlerdir. Yük taşımacılığında karayolunun payında bir gerileme görülmüştür.

Havayollarında ise 1982 yılında filoya dört adet B-727 alınmış ve 1983 yılında kısa iniş ve kalkış mesafeli uçaklar kiralanarak hizmet alanında bir gelişme olmuştur. 1983 yılında ülke içinde on beş ile, Avrupa'da on sekiz, Asya ve Afrika'da dokuz merkeze düzenli uçuşlar yapar hale gelmiştir. Bu dönemde havaalanlarında gelişmeler sağlamıştır. Dalaman havaalanı tamamlanmış, gece ve gündüz uçuşlarına açılmış; Antalya Havaalanı gece uçuşlarına açılmış; Adana Havaalanı'nın büyük onarımı yapılmış; Cumaovası Havaalanı'nın geliştirilmesine başlanmış; Yeşilköy Dış Hatlar Terminali'nin yapılması tamamlanmıştır. Türkiye hava sahasını radarla kaplama projesi ihale safhasına gelmiştir.

Bu dönemin üzerinde durulması gereken bir başka gelişmesi, boru hattı taşımacılığındaki gelişmedir. 1977 yılında Irak-Türkiye Boru Hattı'nın işletmeye açılmasıyla önem kazanan boru hattıyla taşımacılıkta yeni gelişmeler aynı hattın tevsiinin tamamlanmış olması ve Orta Anadolu Rafinerisi Boru Hattı'nın çalışmalarının programlandığı şekilde yürütülmesidir.

12

Türkiye’de Büyük İnşaat Müteahhitlerinin Doğuşunda Cumhuriyet’in Bayındırlık ve Demiryolu Programlarının Etkisi*

İLHAN TEKELİ - SELİM İLKİN

Girişimciliğin gelişme tarihinde inşaat müteahhitliği en az ticaret ve sanayi girişimciliği kadar önem taşır. Bu yazıda Cumhuriyet’in 1930’lu yıllarından İkinci Dünya Savaşı sonrasına kadar uzanan ve “Devletçilik Dönemi” adıyla bilinen yıllarda inşaat müteahhitliğinin gelişimi incelenecektir. Böyle bir inceleme için mevcut bilgi ve belgeler yetersizdir; elimizde çoğu anı kitaplarından gelen dağınık bilgiler bulunmaktadır. Bunlardan hareketle izlenebilir bir anlatım oluşturabilmek için, bu yazıda önce inşaat müteahhitliğine ilişkin bazı temel sorular formüle edilecek, sonra da eldeki bilgi malzemesinin bu soruları yanıtlamakta nasıl kullanılabileceği araştırılacaktır.

GİRİŞ

Türkiye’de girişimciliğin nasıl doğduğu ve geliştiği üzerinde yapılan çalışmalar sayıca azdır. Bu az sayıdaki çalışma da genellikle ticaret ve sanayi girişimcisinin doğuşu üzerinde durmaktadır. Bir ülkede girişim-

(*) 3-4 Mayıs 1993 tarihinde İstanbul’da Fransız Anadolu Araştırmaları Merkezi’nce düzenlenen olan “Orta Doğu’da Sanayileşme ve Güç Dengeleri” konulu Yuvarlak Masa Toplantısı’nda sunulan bildiri metni.

ciliğin gelişme tarihi bakımından inşaat müteahhitliği en az bu alanlar kadar önemlidir. Kapitalistleşme ve kentleşme süreci içindeki bir ülkede yapılan sabit sermaye yatırımlarının yüzde yetmişlere varan bir oranını inşaat yatırımları oluşturmaktadır. Bu yüzden inşaat sektörü bir ülkede girişimciliğin doğuşu ve sermaye birikiminin sağlanması bakımından çok önemlidir. Oysa Türkiye’de bu alandaki girişimcilere ilişkin olarak yazılan birkaç anı kitabı dışında fazla bilgiye sahip değiliz.

Türkiye’de kapitalizmin gelişmesini anlamak bakımından çok önemli olan bu alan tamamen ihmal edilmiş bulunmaktadır. 1970’li yıllardan sonra Türk müteahhitleri Ortadoğu’ya açılarak uluslararası piyasaya girmişler, büyük ihaleler almışlardır. Günümüzde ise Rusya’da ve Türki Cumhuriyetler’de uluslararası yarışma içinde işler alabilmekte ve bu işlerini genellikle başarılı sayılan bir biçimde tamamlayabilmektedirler. Kuşkusuz bu gelişme bir anda ortaya çıkmış değildir, bir tarihsel birikimin sonucudur. Bu birikimin nasıl oluştuğu, bu oluşumda devletin izlediği politikaların rolünün ne olduğu araştırma konusu olmalıdır. Türkiye’de kapitalizmin gelişmesini daha iyi kavrayabilmek için bu konudaki araştırma açığının kapatılması gerekmektedir.

Bu yazıda Cumhuriyet’in ilk yıllarında büyük inşaat müteahhidinin nasıl doğduğu araştırılacaktır. Onun için büyük müteahhit deyişi ile neyin kastedildiğine açıklık kazandırmak gerekir. Burada üzerinde durulması gereken konu, büyük müteahhitliği küçük inşaat girişimciliğinden ayıran şeyin ne olduğudur. Küçük inşaat girişimcisini ya da taşeronu, büyük inşaat müteahhidinden ayıran temel özellik, yapılan işin parasal büyüklüğünden ve hacminden çok, iş ilişkilerinin kurulma biçimi olmaktadır. Küçük girişimci ya da taşeronda işin tanımı, fiyatının oluşumu, kalitesinin değerlendirilişi yüz yüze ilişkiler içinde olur. Oysa burada sözü edilen büyük inşaat müteahhitleri, iş ilişkilerini dayanacağını mühendislik bilgisinden alan anonim ilişkiler içinde kurarlar. Girişimci işini alırken ve işini tamamladığını kanıtlarken kendi dışındaki bir bürokrasi (teknokrasi) ile mühendislik diliyle ilişki kurar. Bu ilişkinin kurulabilmesi için müteahhitlik firması içinde benzer bir teknokrat grubun bu ilişkinin dayanaklarını oluşturacak projeler, şartna-

meler, hak edişler, kesin hesaplar vb. mühendislik belgelerini üretmesi gerekir. Büyük inşaat girişimcisi böyle bir ilişki içinde bulunan bir kim-sedir. Bu özellikleriyle bir sanayileşmiş toplum kategorisidir.

Kuşkusuz, çoğunlukla büyük yatırımlar için söz konusu olan bu tür ilişkiler, belli bir teknik kapasiteyi ve finansman gücünü harekete geçirebilen, büyük bir şantiye örgütlenmesini gerçekleştirebilen büyük müteahhidin işinin örgütlenmesinde taşeronlar kullanmasına engel değildir.

Büyük müteahhidi böyle bir kategori olarak tanımlayınca bunun ortaya çıkışının nasıl gerçekleşebileceğinin koşullarını kestirmek olanağı da doğar. Bunları devlet açısından; (i) Bu tür inşaat yatırımları için bir talebin bulunması, (ii) Bu talebin iş ve mühendislik dünyasının dili içinde ifadesini sağlayacak teknik bir birikime ya da kadrolara sahip olması, (iii) Bu işlerin görülmesi için gerekli finansmanın sağlanma yolu konusunda bir karar vermiş bulunması diye sayabiliriz. Devletin bu ön-kosulları yerine getirmiş olması sadece bir başlangıçtır, yerli büyük müteahhidin ortaya çıkmasını zorunlu olarak gerektirmez; devletin bu talebi yabancı inşaat firmalarınca karşılanır. Yerli büyük inşaat müteahhidinin doğabilmesi için; (i) Belli bir sermaye birikimine sahip girişimcilerin bulunması, (ii) Belli bir mühendislik bilgisinin desteğini harekete geçirebilmesi, (iii) Büyük ölçekli bir şantiye organizasyonunu gerçekleştirmek becerisine sahip olabilmesi, (iv) Tüm bunları büyük inşaat düzeninin gerektirdiği kayıtlar sistemine uygun olarak yürütebileceğine güveninin bulunması gerekir. Devletle bu tür ilişkiler içinde bulunan müteahhidin kaderi, tüccardan ve sanayiciden daha çok, devlet bürokrasisinin kendisine karşı olan tutumuna bağlıdır. Müteahhidin bu tür bir işe girebilmesi için devletin iş yapma ahlâkına güvenmesi ya da ilişkileri kendi lehine etkileyebileceğine inancı bulunması gerekir.

Türkiye'de bu koşulların 1930'lu yıllarda bir ölçüde gerçekleştiği ve yerli büyük inşaat müteahhidinin bu dönemde ortaya çıktığı söylenebilir. Bu alan hem büyük kâr fırsatları hem de büyük riskler taşımıştır. Bu nedenle de 1930'lu yıllardaki büyük müteahhitlik girişimleri kurumsallaşarak günümüze kadar süremişlerdir. Vehbi Koç'un

anılarında belirttiği gibi inşaat müteahhitleri için bu dönemdeki akılcı yol, bu yüksek kârlı, aynı zamanda da çok zahmetli alanda belli bir birikim sağladıktan sonra daha güvenli alanlarda yatırım yapmaktır.

Bu yazıda Cumhuriyet'in 1930 yıllarından İkinci Dünya Savaşı sonrasına kadar uzanan ve "Devletçilik" dönemi diye bilinen yıllarda inşaat müteahhitliğinin gelişimi araştırılacaktır. Böyle bir araştırma için yeterli bilgi ve belge yoktur. Ancak elimizde çoğu anılardan gelen dağınık bilgiler bulunmaktadır. Bu bilgilerle izlenebilir bir metin kurabilmek için inşaat müteahhitliğine ilişkin temel bazı sorular sorulacak, eldeki malzemenin bu soruları yanıtlamakta nasıl kullanılabileceği araştırılacaktır.

DEVLETÇİLİK DÖNEMİNDE İNŞAAT MÜTEAHHİTLİĞİNİN ÖZELLİKLERİ

Müteahhitliğin bu dönemdeki durumunu ortaya koyabilmek için şu dört soruya yanıt aranabilir: (i) Devlet yerli müteahhidin doğuşu için gerekli koşulları sağlamış mıdır? (ii) Müteahhitler hangi toplum kesimlerinden ve meslek çevrelerinden gelmişlerdir? (iii) Türk müteahhitler büyük müteahhitliğin gerektirdiği bir örgütlenme ve kurumsallaşma becerisi gösterebilmişler midir? (iv) Devlet ve bürokrasi ile büyük inşaat müteahhitlerinin ilişkisi nasıl gelişmiştir? Bu soruları sırasıyla ele alalım.

İnşaat Müteahhitliğinin Doğuşu İçin Gerekli Koşullar

Devlet Tarafından Sağlanıyor muydu?

Yerli inşaat müteahhidinin doğuşu için gerekli koşullar Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. yüzyılın sonuna doğru oluşmuş bulunuyordu denilebilir. 19. yüzyılın ikinci yarısında dünya ekonomisiyle eklemlenmesini yoğunlaştıran Osmanlı İmparatorluğu altyapısını geliştirmek durumundaydı. Osmanlı İmparatorluğu üç kez Umur-u Nâfıa Programı hazırlamıştır. Bu programlar yol, demiryolu ve liman ile sulama ve kurutma gibi mühendislik projelerinden oluşmaktadır. Böyle programların varlığı büyük inşaat müteahhidinin doğuşu için gerekli önkoşullardan

birincisi olan talebin varlığının bir göstergesi olarak alınabilir. Bu programlardan ilki imar meclislerince hazırlanmıştır. 1845'te her eyalette kurulan imar meclislerinin geliştirdiği öneriler Meclis-i Vâlâ'da görüşülerek ilk Umur-u Nâfia Programı hazırlanmıştır. Programda yol, köprü ve su yolu isteklerine öncelik verilmiştir (Çadırcı, 1990: 210). İkinci Umur-u Nâfia Programı olarak Hasan Fehmi Paşa'nın 1882'de Başvekalete bir tezkere ile sunduğu "Anadolu'da İmalat-ı Umumiyye Dair Lâyıha" bilinir (Dinçer, 1971: 153-233). Bu program birincisine göre çok daha gelişmiş bir mühendislik bilgisine dayanıyor ve çok daha çeşitli altyapı alanlarını kapsıyordu. Üçüncü program II. Meşrutiyet'in ilânından bir süre sonra 1 Aralık 1908'de Ticaret ve Nâfia Nazırı Gabriel Noradunkyan imzasıyla Sadarete bir tezkereyle gönderilmişti.¹ Cumhuriyet döneminde de iki Umur-u Nâfia Programı hazırlanmıştır. Bunlardan birincisi 1923 yılında Feyzi Bey'in Nâfia Vekilliği sırasında daha Cumhuriyet ilân edilmeden düzenlenmiştir (*Nâfia Vekaleti*, 1923; Tekeli ve İlkin, 1981). İkinci Nâfia Programı 1929 yılında Recep Peker'in Nâfia Vekilliği döneminde yapılmıştır.²

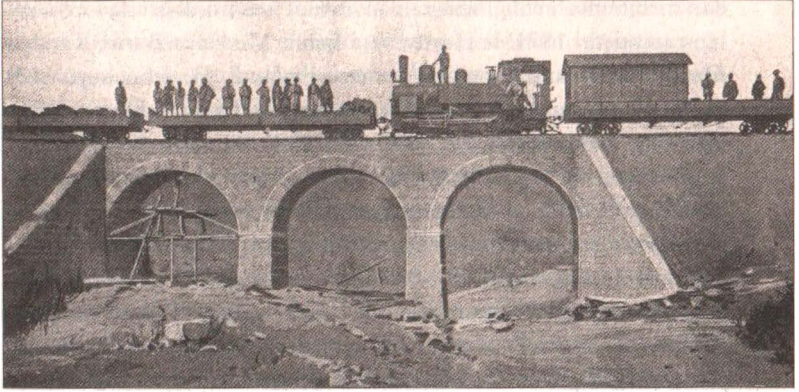
Bu programların uygulanabilmesi için mühendislik çalışmalarının yapılması, ihale dokümanlarının hazırlanması, inşaatın denetlenmesi, vb. işlerin yürütülebilmesini sağlayacak kurumsal ve hukuksal yapıların kurulması gerekmektedir. Nitekim birinci Umur-u Nâfia Programı'nın hazırlandığı yıllarda, 1848'de Nâfia Nezareti kurulmuştur. II. Mahmut zamanında kurulmuş olan Umur-u Nâfia Encümeni'nin bu tarihte Nezaret haline gelmesinden sonra Nezaret'in adına Ticaret kelimesi birkaç kez eklenmiş ve çıkarılmıştır. Türkiye Büyük Millet Meclisi hükümeti kurulunca, 20 Mayıs 1920'de kabul edilen 3 sayılı kanunla Ankara'da Nâfia Vekaleti kuruldu (*Meydan Larousse*,

1 Bu program hem Türkçe olarak Ticaret ve Nâfia Nezareti'nden 1 Kanun-u Evvel Sene 1324 Tarihinde Makam-ı Sami-i Sadaret-Penahi'ye Yazılan Tezkerenin Sureti adıyla hem de Fransızca olarak (Ministère du Commerce et des Travaux Publics: Rapport de S.E. le Ministre du Commerce et des Travaux Publics a S.A. le Grand Vezir, 1 Décembre 1908) yayınlanmıştır.

2 Recep Peker döneminde hazırlanan bu program hakkında Bayındırlık İşleri dergilerinde bazı bilgiler bulunmakla birlikte, programın tümünün nerede bulunduğu konusunda hiçbir bilgi edilememiştir.

1972: cilt 9, 196). Bu kurumun işlerliği için gerekli işgücünün ülke içinde yetiştirilmesinin örgütlenmesi gerekmektedir. Birinci Umur-u Nâfia Programı'nın geliştiği yıllarda, 1847'de Mühendishane-i Berri-i Hümayun Programı'na yol ve köprü dersleri konulmuştur. İkinci programın hazırlanmasından sonra Hendese-i Mülkiye'nin kurulmasıyla sivil mühendis yetiştirilmeye başlanmıştır. Ama okulun yönetimi hâlâ askeri makamların elindeydi. Üçüncü programdan sonra, 1909 yılında Hendese-i Mülkiye'nin yönetimi askeri makamlardan ayrılarak, Nâfia Nezareti'ne bağlı Mühendislik Mekteb-i Âlisi'ne dönüştürüldü. Okulun yeni müdürü Refik Bey, o tarihe kadar sadece Nâfia Nezareti'nde memur olmak için yetiştirilen öğrencilere “şahsi teşebbüs”te çalışmak fikrini de aşlamaya başlamıştı. 1928 yılında Behiç Erkin'in Nâfia Vekillliği sırasında da adı “Yüksek Mühendis Mektebi”ne çevrilirken, tüzel kişilikli, katma bütçeli bir kurum haline getirildi (Tekeli, 1980: 85).

Nâfia Nezareti'nin kurulması ve sivil mühendislik eğitiminin geliştirilmesi yanısıra, inşaata ilişkin bir seri nizamnamenin ve ihale usullerinin yasal sisteminin kurulması da gerekmektedir. Bunlar içinde belki de en önemlisi ihale mevzuatının gelişmesidir. Osmanlı İmparatorluğu döneminde bu konuda önemli bir düzenleme yapılmamış olması dikkati çekmektedir. 1293 (1877) ve 1296 (1880) tarihlerinde çıkartılan Emlâk-i Mülkiye ve Vakfiye'nin Tamir ve İnşası Nizamnamesi'nde yapılacak alım ve satımların usulü için bazı düzenlemeler yer almıştır. Bunun ötesinde genel bir ihale ya da artırma ve eksiltme yasası çıkartılmamış olması ilginçtir. Bu eksiklik herhalde devletin altyapı inşaatlarını imtiyazlarla gerçekleştirme yolunu benimsemiş olmasıyla yakından ilişkilidir. Oysa Cumhuriyet yönetiminin daha ilk yıllarından itibaren bu alanı düzenleme çabası gösterdiği görülmektedir. 1924 yılı Bütçe Kanunu'na bu konuda iki madde konulmuştur. 1925 yılında çıkartılan 661 sayılı Müzayede ve Münakasa ve İhale Kanunu ile bu alanda ilk kez kapsamlı bir düzenleme getirilmiştir. Yirmi altı maddelik bu yasanın gerekçesinde “büyük işlere yüksek kapitallerden başka ufak sermayeli ciddi teşebbüs erbabının da iştirak edebilmesini temin



Hicaz Demiryolu'nun Hayfa Math'nin İnşası.

etmek ve devlet alış ve satışlarıyla taahhütlerini memleket çocuklarına yaptıрма ve binnetice paramızı memleket içinde alıkoymak” niyeti açıkça ifade edilmiştir (TBMM, 1934).

Bu sayılan kurumsal gelişmelerin gerçekleşmiş olması, yerli müteahhidin doğuşu için tek başına yeterli değildir. Nâfia programlarının gerçekleştirilmesi için genelde üç seçenek olduğu söylenebilir. Bunlardan birincisi işlerin yabancı şirketlere yaptırılmasıdır. İkincisi devletin inşaatları emanet yoluyla ya da başka örgütlenmelerle gerçekleştirilmesidir. Üçüncü yol ise programların yerli müteahhitler eliyle uygulanmasıdır.

İlk programların uygulanması için hemen hemen tek seçenek vardır. Yabancı teknik güce, yabancı şirketlere dayanmak zorunludur. Yabancı şirket eliyle uygulama daha çok demiryolları ve liman inşaatlarında görülmüştür. Karayollarında ise yabancı şirket eliyle uygulama, istenilmesine rağmen gerçekleşmemiştir. Bu usulle gerçekleşen tek örnek, araba işletme imtiyazı karşılığında yaptırılan Beyrut-Şam yoludur. Bu nedenle yol yapımının başlangıçtan beri devlet üstlenmiş, bu amaçla angarya emek kullanımına dayanan nizamnameler çıkarılmıştır. Demiryollarında da devlet yabancı şirketlerin uygulamalarını-

dan memnun olmadığı için zaman zaman kendisi doğrudan inşa yolunu seçmiştir. 1871'de Haydarpaşa-İzmit, Mudanya-Bursa, Kasaba-Alaşehir hatlarının yapımına devletçe başlandı. Devletin büyük bayındırlık projelerinin yapımındaki en önemli girişimi, kuşkusuz Hicaz Hattı'nın yapımı olmuştur. Hicaz Hattı, II. Abdülhamid'in İslâmcı politikasının bir aracı olduğu için dış finansman bulmakta zorlanınca, Osmanlılar bu hattın finansmanını İslâmcı bir kampanyayla içten karşılamak yoluna gitmişlerdir. Bu da demiryolunun yapılmasında yerli malzemeye ve yerli işgücüne dayanılması politikasını beraberinde getirmiştir. İşin başına Anadolu Demiryolu'nun yapımında çalışmış olan Maissner, Paşa ünvanı verilerek, getirilmiştir. Ama kadro büyük ölçüde Türk mühendislerinden oluşmuştur. Hendese-i Mülkiye'yi bitirenlerin her yıl yarısı bu hatta atanmıştır. Hattın telgraf donatımı ordu telgrafçılarınca, makine mühendisliği işlevleri donanma mensuplarınca karşılanmıştır. İnşaat sırasında İtalyan taşçı ustalarından yararlanılmıştır. Hattın geçtiği çölden bedevi işçi sağlanması zor olduğu için, amele taburları kurularak inşaatta askerler çalıştırılmıştır. 1900-1909 arasında 1500 km.'lik bir demiryolu hattı gerçekleştirilmiş ve Türkler elinde işletmeye açılmıştır. Hattın km.'si şirketler eliyle yaptırılan demiryollarına göre yarı fiyatına mal olmuştur. Bu maliyet düşüklüğünde hattın dar hat olmasının da etkisi olmakla beraber, yine de yapımda bir ucuzluk sağlanmıştır denilebilir. Bu hattın yapımı Türk mühendislerinin uygulamadaki deneyimin artmasını sağlamakta önemli bir okul işlevi görmüştür (Ochsenwald, 1980; Tekeli ve İlkin, 1992).

Osmanlı İmparatorluğu'nun özellikle son yıllarındaki uygulamalarla Türkiye'deki ortamın büyük inşaat müteahhidinin doğmasına büyük ölçüde hazır hale geldiği söylenebilir. Ama Cumhuriyet'in kuruluşundan 1930 yılına kadar geçen dönemde Türk büyük müteahhidinin doğamayışı, büyük ölçüde Cumhuriyet'in bayındırlık yatırımlarının finansmanını iç kaynaklara dayanarak sağlama yolunu henüz geliştirememiş olması yüzündendir.

1930'larda yerli müteahhidin doğabilmesinde belki de en önem-

li önkoşul, devletin inşaatın finansmanını müteahhide bırakmadan kendisinin ayrıca çözümlemiş olmasıdır. Devlet finansman sorununun çözümlenmesini bir ölçüde de olsa müteahhit firmadan beklerse, sermaye birikimi sınırlı ve henüz dünya finansman piyasalarına girme olanağına sahip olmayan yerli müteahhit firmaların ihalelere girme olanağı kalmaz; ihaleler yabancı firmalarca kazanılır. Bunun açık bir örneği Cumhuriyet'in demiryolu programının uygulanmasında ortaya çıkmaktadır. 1924 yılında Nâfia Vekaleti, çıkartılan yasalarla Samsun-Sivas ve Ankara-Kayseri-Sivas ve diğer bazı hatların yapılması ve bunlar için belli miktarda harcama yapma yetkisi ile donatılmıştı. 1925 yılında da bütçeye demiryolunda harcamalar yapmak üzere 11.5 milyon lira tahsisat konulmuştur. Bu dönemde yapılan ihalelerde Samsun başlangıcındaki 7 km.'de Nuri Demirağ'ın, Kayseri Hattı'nda ise Emin Sazak'ın şirketi iş almıştır. Muhtemelen bizim adını bulamadığımız diğer bazı Türk müteahhitleri de iş almışlardır (*Bayındırlık İşleri Dergisi*, 1938: 51).

Hükümetin bütçeye koyduğu olanaklarla yapılmakta olan demiryolu inşaatlarının hızından tatmin olmayan Cumhuriyet yöneticileri, inşaat hızını artırmak için 1926 yılı sonundan itibaren demiryolu inşaatlarını yabancı firmalara ihale etmişlerdir. 18 Aralık 1926'da Ankara-Sivas ve Samsun-Sivas hatlarının o zamana kadar yapılmayan kısımlarının tamamlanması ihalesi bir Belçika şirketi olan SIT'e verilmiştir. Bu anlaşmaya göre yapılacak işin yüzde 50'si peşin, yüzde 50'si de yüzde 7 faizli, değişik vadeli bonolarla ödenecektir. Şirket iki hatta da inşaata başladıktan bir süre sonra, yeterli finansman bulamayınca işi bırakmıştır. İnşaata bu koşullarda Türk müteahhitler devam etmiş, maliyetleri düşük olduğu için bu finansman koşullarına uyum sağlamak zorluk çekmemişlerdir (Nâfia Vekaleti, 1923: 27).

Bu grubun başarısızlığının nedenlerini belki de Nuri Demirağ'ın şu betimlemesinde bulmak olanaklıdır: "SIT Şirketi adındaki Belçika firmasının önüne eski Şehremeni Operatör Emin geçmiş, Tabo ve Korne isminde iki mümessiliyle buraya gelmişti. Nasılsa İtibar-ı Milli Bankası'ndan 90 bin liralık bir teminat mektubu elde etmişlerdir. Bana müraccat ettiler. Bunların yegâne sermayelerinin ecnebi olmak olduğu,

ne sermaye ve ne de teknik kabiliyeti haiz olmadıkları görülmüş ve hiçbir dürüst evsaf kendilerinde müşahade edilmemişti. Yüzde 11.5 gibi bir kârla inşaatı bize devretmek istiyorlardı. İncelemeler neticesinde bunların avantürist ve tufeyli birer adam oldukları anlaşıldığından tahhütlerini yapamadan memleketten uzaklaştırılması sağlanmıştı” (Deliorman, 1957: 60).

1927 yılı Şubat ayında da bir İsveç-Danimarka ortaklığı olan NOHAP Şirketi’ne Irmak-Filyos ve Feyzipaşa-Diyarbakır hatları ile Ereğli Limanı’nın yapılması ihale edilmiştir. İnşaat bedeli 55 milyon dolar’dır ve şirket 55 milyon dolar’lık kredi sağlayacaktır. Bu kredinin 16 milyonu mukavele tarihinden itibaren sekiz yılda ve geriye kalan 39 milyonu da on yılda itfa edilmek üzere yüzde 7 faizli bonolara bağlanacaktı. Şirketin mali gücünün yeterli olmadığına anlaşılmaması üzerine, 16 Ağustos 1928’de anlaşma yenilenmiştir. İşin teknik idaresi ve kontrolü bu şirkete bırakılmış, iş parça parça Türk müteahhitlere ihale edilerek sürdürülmüştür (*Bayındırlık İşleri Dergisi*, 1938: 51; Nâfia Vekaleti, 1933: 27, NOHAP, 1937).

Kütahya-Balıkesir ve Ulukışla-Boğazköprü Hattı inşaatı, 15 Haziran 1927’de bir Alman konsorsiyumu olan Julius Berger’e verildi. Şirket 65 milyon Alman markı kredi sağlamıştır. Bu şirket yüklendiği işleri mukavelesine uygun biçimde tamamlamıştır. (*Bayındırlık İşleri Dergisi*, 1938: 52).

Bir başka anlaşma bir Amerikan şirketi olan Foks ile yapıldı. Daha önce Kayseri istasyon, işletme ve atelye binalarının inşaatı Para Şirketi’ne verilmiş bulunuyordu. Bu ihale Foks Şirketi’ne devredildi. Ödemeler diğer ihalelerde olduğu gibi taksitle yapılacaktı. Şirket 1927 yılında inşaatı başlamış bulunuyordu. Atelye binasının Sivas’ta yapılmasına karar verilmesi üzerine, şirketin işinin azalmasını telafi etmek üzere Ankara İstasyonu’nun tevsiatı ve Ulukışla-Boğazköprü Hattı’nın Julius Berger’e ihale edilen kısmı dışında kalan bölümü bu şirkete verildi (*Bayındırlık İşleri Dergisi*, 1938: 52).

Cumhuriyet’in onuncu yılına ulaşıldığında, 2301 km. tutan Cumhuriyet’in başladığı demiryolu inşaatlarının 2011 km.’si tamam-

lanmış ve işletmeye açılmıştı; diğer kesimlerde de inşaat oldukça ilerlemiş durumdaydı. Bu nedenle 1933 yılında Cumhuriyet, demiryolu atılımının ikinci aşamasına girmiştir. Yeni yapılacak olanlar Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı'nın Ergani'ye uzatılması, Sivas-Erzurum, Malatya-Divriği ve Filyos-Ereğli hatlarıydı. Bu hatlardan ilk ihale edileni Sivas-Erzurum Hattı oldu. Bu ihaleye Amerikan Foks Şirketi'yle, iki Türk müteahhidi Abdurrahman Naci ve SİMERYOL Konsorsiyumu girdi. İhaleyi kazanan SİMERYOL, Foks Şirketi'nin teklifinin yüzde 50'si düzeyinde bir teklif vermişti. Sivas-Erzurum Hattı ihalesi bir dönüm noktası olmuş, bu ihaleden sonrakilerini hep Türk müteahhitleri kazanmışlardır. Bu ihaleye kadar Cumhuriyet yöneticileri "bir karış daha fazla demiryolu" sloganını kullanırken, bundan sonra "Türk sermayesi, Türk bilgisi, Türk müteahhidi ve Türk işçisi ile demiryolu" sloganını tercih etmeye başladılar. Bu dönüşümün nedeni, geçen dönem içinde Türk müteahhitlerinin biriken becerisinden çok, devletin demiryollarının finansmanında yeni yollara başvurusu oldu.³

Cumhuriyet döneminin ilk iç borçlanması 14 Kasım 1933 tarihinde 2094 sayılı kanunla yaptığı 12 milyon liralık Ergani Hattı istikrazıdır. Bunu 28 Mayıs 1934 tarih ve 2463 sayılı kanunla yapılan 30 milyon liralık Sivas-Erzurum Hattı istikrazı izlemiştir. Finansmanının iç borçlanmayla sağlanması yabancı firmaların üstünlüğünü kaldırmıştır. Böylece Türk büyük müteahhidinin doğması için önkoşullar tamamlanmıştır (Arsan, 1961: 19-20).

Cumhuriyet'in müteahhitliğin gelişmesini kolaylaştırmakta bu yıllarda attığı bir başka adım, 1934 yılında 2490 sayılı Artırma ve Eksiltme Kanunu'nu çıkarması oldu. Yasa özellikle küçük ihaleleri yabancılara kapama tercihinin yansıtıyordu. Buna karşılık yerli girişimciyi devlete karşı koruma kaygısını taşıyordu. Yasanın gerekçesinde bu husus "(b)ilhassa karşılıklı bir akit olan devlet alım ve satımlarında

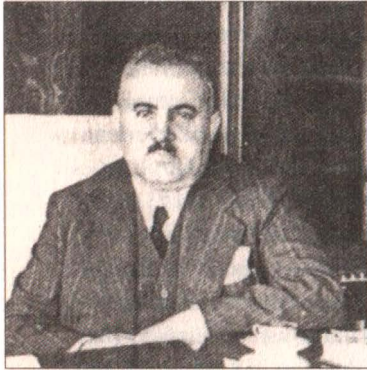
3 "Filyos-Ereğli Hattı ile Ereğli Limanı Yapılıyor", *Cumhuriyet*, 4 Mayıs 1933, "Mühim Bir İhale: Sivas-Erzurum Hattı Yapılıyor", *Cumhuriyet*, 23 Mayıs 1933, "Sivas-Erzurum Hattı Bir Milli Gruba İhale Edildi", *Cumhuriyet*, 13 Haziran 1933; "Nâfia Vekilinin Beyanâtı", *Cumhuriyet*, 14 Temmuz 1933; *Ayın Tarihi* (1934: 34-39).

ferdin haklarını, devlet hakları kadar mahfuz tutmak ve akte riayetsizliklerde mesuliyetleri her iki tarafa karşılıklı ve mütevazin olarak tahmil etmek” olarak belirtilmiştir (TBMM, 1934).

Müteahhitler Hangi Toplum Kesimlerinden ve Meslek Çevrelerinden Gelmişlerdir?

İnşaat müteahhitliği iş ilişkilerinin mühendislik bilgisi üzerine kurulmuş olmasının bu alana herhangi bir sermaye sahibinin girişi için bir engel oluşturacağı, daha çok mühendislik mesleğinden gelen kişilerin bu işlevi yükleneyeceği düşünülebilir. Bunun 1930’lu yılların gerçeğiyle

ne kadar uyduğuna görebilmek için dönemin tanınmış Türk müteahhitlerini gözden geçirelim.



Nuri Demirağ

Dönemin en ünlü müteahhidi Nuri Demirağ’dır. Samsun-Sivas, Fevzi-paşa-Diyarbakır, Afyon-Antalya, Sivas-Erzurum, Irmak-Filyos hatlarında 1012.50 km.’lik demiryolunun yanı sıra, Bursa’da Merinos, Karabük’te demir ve çelik, İzmit’te sellüloz, Sivas’ta çimento fabrikalarıyla, Eceabat-Havra şosesinin ve İstanbul Hali inşaatlarının müteahhitliğini yapmıştır. Demiryolu müteahhitliği nedeniyle Demirağ soya-

dını almıştır. Nuri Demirağ, Divriği müstantiki (sorgu yargıci) Ömer Bey’in oğludur. 1886’da doğmuş, çok küçük yaşta öksüz kalmıştır. Divriği Rüşdiyesi’ni bitirdikten sonra, 1906 yılında Ziraat Bankası’nın açtığı seçme sınavını kazanarak, bankanın Kangal Şubesi’nde memur olmuştur. Bankadaki çalışması ona hem Osmanlı bürokrasisine göre daha düzenli çalışan bir bürokrasiyle hem de bankacılıkla tanışma olanağı sağlamıştır. Meşrutiyet’in ilânından sonra Maliye Bakanlığı’nda reform yapılırken Ziraat Bankası memurları tercih ediliyordu. 1911 yılında Nuri Bey İstanbul’a gelir ve Maliye Nezareti’nde memur olur.

Burada terfi ederken Maliye Mekteb-i Âlisi'ne devam eder; Darülfünun Edebiyat Fakültesi'nde Fransızca öğrenir. Mütareke döneminde memurluktan ayrılarak Tahtakale'de kâğıt ve sigara kâğıdı ticaretine atılır. Kurtuluş Savaşı bittiğinde 84.000 TL'lik bir birikimi vardır. 1924 yılında çıkartılan 449 sayılı yasa ile Samsun-Sivas Demiryolu'nu yap-tırma yetkisinin Nâfia Vekaleti'ne verilmesinden sonra yapılan eksilt-medede Nuri Bey hattın ilk 7 km.'lik kesimini 210.000 TL'lik teklifle ka-zanmıştır (Şakir, 1947: 5-48; *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 1938: 48). Bu noktaya kadar Nuri Demirağ'ın mühendislikle doğrudan bir ilişkisi görülmemektedir. Böyle bir alana girmek için güvendiği kişi ise, tapu dairesinde mü-hendis olarak çalışan küçük kardeşi Abdur-rahman Naci Bey'dir. Onu işinden istifa et-tirerek ortak alır.

Vehbi Koç'un anılarına göre Kurtu-luş Savaşı sonrasında Ankara'nın en önem-li müteahhidi Hacı Ahmet Zade Nafiz (Ko-tan) Bey'di. Nafiz Bey, 1887'de Erzurum'da doğmuştu. Kardeşi Necip Bey'le birlikte İs-tanbul'a yerleşmişler ve Birinci Dünya Sa-vaşı sırasında askeri taahhüt işlerinde bu-lunmuşlardı. Kurtuluş Savaşı'yla birlikte işinin ağırlığını İnebolu'ya kaydırmış, savaş sırasında Ankara'nın İnebolu yoluyla yaptı-ğı ticareti önemli ölçüde kontrol etmişti. Bu dönemde 120.000 liraya bir uçak alarak orduya hediye ettiği bilinmektedir. Savaş sonrasında da Ankara'nın et-kili kişilerinden biri haline gelmiştir. Ticaret faaliyetini sürdürmesi ya-nısına "İnşaat-ı Fenniye" şirketini kurarak taahhüt işleri yapmıştır. An-kara'da önemli bayındırlık işleri alan bu şirket, Atatürk'ün emriyle Turhal ve Eskişehir şeker fabrikalarının inşaatını almıştır (Koç, 1973: 48-50; Zeki, 1930-32: 523). Nafiz Bey'in bu alana nasıl bir mühendislik ilişkisiyle girdiği hakkında bir bilgimiz yok.



Vehbi Koç

Dönemin bir başka önemli müteahhitlik kuruluşu ise SAFERHA'dır. Bu Sadık (Diri), Ferruh (Atay), Halit (Köprücü) İnşaat Kollektif Şirketi'nin kısaltılmış adıydı. 1923 yılında Mühendis Mektebi'nden mezun olan üç arkadaş tarafından kurulmuştur (Uluçay ve Kartekin, 1958: 673). Merkezi İstanbul'da olan bu şirketin özelliğini Feyzi Akkaya anılarında "Firmanın ana işi, köprüler ve iskeleler inşa etmek... Türkiye'de ilk defa bir Menck şahmerdan getirip betonarme kazık çakma işine de başlamış bulunuyorlar. Kazık çakma işlerinde rakipsiz, köprülerde ise fazla bir rekabet görmeyen bir firma. Patronlarımız, bizlere teknik icaplardan ayrılmamayı, yapabileceklerimizin en iyisini yapmayı öğretmişlerdir. En uzak yerlerdeki işlere bile, belli safhalarda bizleri yollayıp, son kontrolümüzü yapmamızı, o iş bitinceye kadar da başından ayrılmamamızı istemişlerdir" diye anlatmaktadır (Akkaya, 1989: 64).

1933 yılında birçok mühendis ve müteahhidin birleşerek kurduğu SİMERYOL'un belki de Türk müteahhitlerinin örgütlenmesinde bir aşama olarak görülmesi gerekir. SİMERYOL, bir tür Türk müteahhitler konsorsiyumudur. Demiryolları yapımı ihalelerine, biraz sonra üzerinde duracağımız biçimde, yabancı firmaların yanısıra yerli firmaların da teklif vermesi olanağının sağlanması üzerine, Abdurrahman Naci ile yarışabilmek için oluşmuştur. İdare Meclisi başkanlığına 1905 yılında mezun olan mühendislerden Tatar İzzet Bey'in getirildiği bu konsorsiyum Sivas-Malatya-Erzincan bağlantı hatları ihalesini kazanmıştır (Akkaya, 1989: 64; Uluçay ve Kartekin, 1958: 664).

Vehbi Koç da 1932 yılında kaba inşaatı bitirilen Ankara Numune Hastanesi'nin ince inşaatının ihalesine Burlalarla elektrik tesisatını ve asansörleri yapmaları konusunda bir ön anlaşma yaparak girmiştir. Sağık



Halit Köprücü

Bakanlığı'nın işi vermek için bir yabancı firmanın ortaklığını şart koşması üzerine, Koç bir Alman firmasının desteğini almıştır. Alman firmasının gönderdiği mühendisin yanısıra, bir yabancı tesisat mühendisi daha kullanarak işi tamamlamış ve açılışı Cumhuriyet'in onuncu yıldönümü kutlamalarına yetiştirmiştir. Vehbi Koç'un inşaat alanına girmesi aşamalı olarak gerçekleşmiştir. Önce inşaat malzemesi ticaretine başlamış, bu kanalla müteahhitler çevresiyle yakın ilişki içinde olmuştur. İkinci aşamada alana müteahhit olarak girmiştir. Bu aşamada da işi bilenlerle ortaklık yaparak riskini azaltmaya çalışmıştır. Örneğin Elazığ-Palu Demiryolu hattının ihalesini Ankara'nın deneyimli müteahhitleri Haydar Emre ile Ziya ve Cemil Arıdur'u'nun Haymil Şirketi'yle birlikte almıştır. Koç ortaklarıyla 6 milyon liralık olan bu işte kâr edilirse en çok 350.000 lira alacağını, zarar ederse zarara en çok 350.000 lira ile katılacağını belirten bir anlaşma yapmıştır. Bu ortaklardan özellikle Haydar Bey tanınmış bir müteahhitti; Ankara'da Gazi Terbiye Enstitüsü, Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi, Ziraat Enstitüsü, Ordu Evi, Genel Kurmay Riyaseti binalarını yapmıştır (Koç, 1973: 52).

Eskişehir Mebusu Emin Sazak da müteahhitlik yapmıştır. Büyük çiftlik sahibi Hacı Abdullah Ağa'nın oğludur. 1925 yılında bazı mühendislere de hisse vererek 500.000 TL sermayeli Cumhuriyet İnşaat Türk Anonim Şirketi'ni kurmuştur. Bu şirket Ankara-Kayseri Hattı'nda 240 km.'den fazla demiryolu ve Ankara'da çok sayıda bina inşa etmiştir. Daha sonra Bafra ve Beylikahır'da kereste fabrikaları kurmuş, Eskişehir Bankası'nın kurucusu ve İdare Meclisi Reisi olmuştur (Koç, 1973: 54; Zeki, 1930-32: 159; Ökçün, 1971: 97).

Bu bilgileri biraraya getirdikten sonra, diyebiliriz ki inşaat müteahhitliğine girmek için mühendislik hünerlerine sahip olmamak bir engel oluşturmamış, ama mühendislik hünerlerine sahip olmayanlar bu alana girdiklerinde güvenilir bir mühendis ortak bulma çabasında olmuşlardır. Bu



Emin Sazak

dönemde mühendislik bilgisi, belli bir sermaye birikimi olmadan da girişimci olabilmenin yolunu açan bir kapasite olmuştur.

Türk Müteahhitler Büyük Müteahhitliğin Gerektirdiği Bir Örgütlenme ve Kurumsallaşma Becerisi Gösterebilmişler midir?

İlk müteahhitlik firmalarının ciddi bir iç örgütlenmeyi başaramadıkları, bunun için de sürekli olmadıkları anlaşılmaktadır. Feyzi Akkaya çalıştığı SAFERHA firmasını şöyle anlatmaktadır:

“Merkezde patronlarla benden başka bir muhasebeci, bir mübayaacı, bir de ihtiyar emektar desinatör Artin bulunuyordu. Ne bir muhasebe sistemi vardı ne de evrak ve iş projelerinde bir tasnif ve dosyalama... Öyle günler olmuştur ki, resmi bir yazıyı bulabilmek için dolaplardan yerlere boşaltığımız karma karışık evrak arasında, patronlar dahil bütün personel, tavuklar gibi saatlerce eşinmiştir. Para sıkıntısı çekilmemiş hiçbir gün hatırlamıyorum. Bir zamanlar memleketin 14 ayı yerine dağılmış bulunan şantiyelere gelince: Bunlara hiçbir zaman sorumluluk taşıyıp sahipleneni biri tayin edilmemiş. Hepsi sorumsuz olan kalfalar ve taşeronlar elinde geliş güzel idare edilmişler. Zamanla firmada biraz kıdem kazandıktan sonra, merkezdeki bu keşmekeşin önüne geçtim. Dört ay sarfederek, titiz bir ihtiyar olan Artin’le beraber bütün muhabe-re dosyalarını tertipleedik, projelere bir numara sistemi koyup numaraladık ve sicil defterleri açtık. Sezai de Sivas-Erzurum köprülerinden dönüşünde, muhasebeyi bir sisteme bağlayıp, şantiyelerin hesap işlerini düzene soktu. Ne çare ki ‘geliş güzel’ çalışmaya alışık olan patronlarımız bu intizamı bir türlü benimseyemediler! Genişlemek arzularına rağmen, teşkilâtlarını buna uydurma gereğini göremediler. Bizler ayrıldıktan sonra biraz daha dayandılar ve sonunda dağıldılar” (Akkaya, 1989: 64).

Kuşkusuz bu örnekten çıkararak tüm müteahhitlerin bu örgütlenme düzeyinde olduğu söylenemez. Vehbi Koç anılarında Haydar Bey’den söz ederken ciddi, hesabını bilen bir müteahhit tipi çizmektedir (Koç, 1973: 53). Ama genel olarak müteahhitlerin iç örgütlenmesinin gelişmiş olduğu söylenemez.

Müteahhitlerin tek örgütlenme sorunu firma yönetiminin örgütlenmesi değil, onun kadar örgütlenmesi zor olan şantiyenin örgütlenmesidir. Demiryolu inşaatı, emek-yoğun bir inşaatır. Sayıları on binler mertebesinde işçinin çalışmasının örgütlenmesi gerekmektedir. Bu büyük sayıların beslenmesi, yaygın olan sıtma, vb. hastalıklara karşı korunması, işe sevk edilmesi, etkin bir biçimde örgütlenmesi, disiplinin kurulması gerekmektedir. Bu zor bir iştir. Böyle bir şantiyeden söz eden Orhan Pamuk, *Cevdet Bey ve Oğulları* romanında müteahhidin otoritesinin nasıl kurulduğunu şöyle anlatmaktadır: “Burada en büyük efendi hâlâ Kerim Naci Bey... Burada bütün demiryolu inşaatının en büyük patronu bir toprak ağası... Hem toprak ağası hem demiryolu müteahhidi hem de milletvekili. Nefret ediyorum ondan. İşçiler, ustalar, taşeronlar. Herkes ona aşık: Ata binişini, servetini, yürüyüşünü, yakışıklılığını övüyorlar. Hem kölelik ediyorlar hem de seviyorlar. O ne yapıyor? Hiç! Eskişehir’de bitmeyecek toprağı varmış! İyi insanmış, milletvekiliymiş, iyi nişancıymış... İyi nişancı, kölesinin başını okşayan iyi efendi! Hakkında efsaneler uyduruyorlar. Batsın efsaneler! Artık akıl çağında yaşıyoruz. İnsanlar, insanlar niye bu karanlık güçlere hâlâ hayran?” (Pamuk, 1982: 266-7). Bu alıntının gerçek kişilerden ve yaşanmış hayattan izler taşıdığı kuşkusuzdur.

Bu şantiye örgütlenmesinin çalışanların sağlık koşullarını korumak konusunda dikkatsiz olduğunu da Feyzi Akkaya anılarından öğreniyoruz. Silisli kayalarda tünel açılırken hiçbir önlem alınmayan Abdurrahman Naci şantiyesinde çalışan işçiler bir süre sonra tekrar işe çağırıldığında ancak yüzde 60’ının hayatta olduğu görülmüştür (Ankara, 1989: 118).

Bu dönemin müteahhitleri özellikle demiryolu inşaatlarından önemli ölçüde birikim sağlamışlardır. Ama bu birikimlerini inşaat müteahhitliği ya da başka bir alanda rasyonel olarak kullanarak birikimlerini kapitalist yolda değerlendirememişlerdir. Bunun nedenleri arasında (i) Taahhüt işlerinin doğası ve konjonktürel yatırım dalgalanmalarının yansması olarak ortaya çıkan ve bu sektördeki girişimlerin o tarihlerdeki beccerileriyle üstesinden gelemedikleri fon idaresi sorunla-



Siyasi tarihimize “Kuzu Partisi” olarak anılan MHP Kalkınma Partisi’nin kurucusu Nuri Demirağ’ın Divriği’de kurduğu “Gök Okulu”.

rı ve bunun yanında ülke finans sisteminin yetersizliği, (ii) Çok sektör-
lü, çok işletmeli anonim şirket modelinin dönemin özel girişimleri için
yeterince denenmemiş olması kaydedilebilir.⁴

Disiplinini efsaneleşerek kuran büyük müteahhit kendisini bir
kurtarıcı olarak görmekte, birikimini idealleri uğruna kullanmaya ça-
lışarak efsanesini sürdürmek istemektedir. Bunun en belirgin örneği
Nuri Demirağ’da gözlenmektedir. Doğum yeri olan Divriği’yi 120.000

⁴ Bu modelin ilk örneği olan T. İş Bankası ve iştiraklerinin devlet güdümünde geliştirildiği hatırlanmalıdır. Bugünün Türkiye’sinde bile pek çok büyük müteahhitlik firması sektör farklılaştırma stratejilerinde fazla başarılı sayılamazlar.

nüfuslu bir sanayi kenti olarak planlamakta, etrafı için ideal sanayi ve maden köyleri planları yaptırmaktadır. Uçak fabrikası kurmakta, uçuş okulları açmakta, uçak filosu geliştirmekte ve Yeşilköy'de uçuş alanı inşa etmekte, havacılığın geliştirilmesini bir misyon olarak görmektedir. Demirağ, daha sonra da Milli Kalkınma Partisi'ni kuracaktır (Şakir, 1947: 53-192). Bu dönemin müteahhidi ile Cumhuriyet yöneticileri arasında, kendilerinde bir misyon olduğu duygusunu taşımak bakımından önemli bir fark yoktur. Oluşumlarını Cumhuriyet'in ilk yıllarında gerçekleştiren bu müteahhit-mühendisler kuşağı, bir anlamda XIX. yüzyılın Saint-Simon'cu Fransız mühendislik geleneğini Türkiye'ye yansıtmışlardır. Hobsbawm (1975: 74) söz konusu geleneğin romantik, girişimci ve yaratıcı mühendis kuşağı için "insanlığın kederi, tarih ve kâr'ın bir ve aynı şey" olduğunu kaydetmektedir.

Devlet ve Bürokrasi İle Büyük İnşaat Müteahhitlerinin İlişkisi Nasıl Gelişmiştir?

Büyük müteahhidin doğuşunda tek işverenin devlet olması, müteahhitliğin gelişme gösterebilmesi için, bürokrasi ile müteahhidin ilişkisinin belli bir anlayış içinde olmasını gerektirmektedir. Devletin hem yapılan işin belli kalitede olmasını denetleyebilmesi hem de bu denetimini müteahhide karşı bir husumete dönüştürmemesi gerekmektedir. Bu hassas bir dengedir. Müteahhitliğin toplumda saygınlığını koruyarak gelişmesi, ancak bu halde olanaklıdır.

Kuruluş yıllarında TBMM'nin üzerinde hassasiyetle durduğu bir konu, devletle özel bir ilişki gerektiren müteahhitlik hizmetlerine milletvekillerinin girmesinin yaratacağı sakıncalar olmuştur. Birçok milletvekili önergeler vererek bu alana yasaklamalar getirilmesini istemişlerdir. Örneğin Ertuğrul (Bilecik) Mebusu Ahmet Hamdi Bey verdiği önergede "... Büyük Millet Meclisi azalarının ticaret (edebileceğini), (a)ncak bir takım resmi makamat ile taahhüde girişmeleri(nin)... Millet Meclisi azalığı ile mütenasip" olmayacağını vurgulamıştır.⁵ Bu

5 Bkz. *TBMM Zabıt Ceridesi*, cilt 8, 24.2.1337 (1921), s.424; ayrıca bkz. cilt 7, 8.1.1337 (1921), s.216.

gelişmeler üzerine Meclis, taahhüt işlerine daha önce başlamış milletvekillerinin hakları saklı kalmak üzere bir yasaklama kararı almıştır.⁶ Ancak bu kararın ne ölçüde etkili olduğu konusundaki bilgilerimiz yetersizdir. Bu dönemdeki müteahhitlik hizmetlerinin daha çok ufak çaplı inşaat ve özellikle bina inşaatıyla sınırlı kaldığı düşünülebilir.

İnceleme konumuz olan tek parti ve devletçilik dönemi için yaygın kanı, devletin özel girişimciye güvenmediği ve onun gelişmesini engellediği biçimindedir. Oysa Fevzi Akkaya 1950'li yıllara kadar devletle müteahhitler arasında bir güven ilişkisi olduğunu belirtmektedir: “He-

nüz o devrelerde (1939), devletle müteahhitler arasında sıkı bir işbirliği vardı. Devlet müteahhitleri “götürü bedelle çalışan kendi adamları” gibi tutardı. Sıkılan, başı dara giren müteahhitlere usulüne göre elini uzatır, onların düze çıkmalarına yardımcı olurdu. O zaman hiçbir müteahhidin bunu kötüye kullandığı görülmemiştir” (Akkaya, 1989: 78).

Akkaya, Sivas-Erzurum Hattı'nda müteahhitlerin bu yakınlığı mukabele olarak, adı geçen hattı kendi kendilerini kullanarak söz verilen tarihte tamamladıklarını bir örnek olarak vermektedir. İdareler büt-



Onüç müteahhitler; Sezai Türkeş ve Fevzi Akkaya.

çe dönemi içinde harcamadıkları parayı daha iş yapmadan verdikleri müteahhitlere verebilmektedirler. Vehbi Koç da Haymil Şirketi'yle birlikte Elazığ-Van Hattı inşaatını 6 milyon liraya yüklediklerini, inşaatın savaş içinde artan fiyatlar yüzünden 15-18 milyon liraya

bittiğini, ama hükümetin kendilerini kurtardığını anlatmaktadır: “Çok düşündüm, taşındım, soruşturdum. Bizim durumumuzda olan başka müteahhitler bulunduğunu öğrendim. O devrin Başbakanı Refik Saydam, Allah rahmet eylesin, dürüst, cesur bir insandı. Bizleri dinleyip zamanın Bayındırlık Bakanı ve diğer bakanlarla konuştuktan sonra, kanunda “dayanılmayacak bir zarar ve fevkalâde bir zaman olduğu görülecek olursa” maddesine dayanarak, Devlet Şurası’ndan karar aldırıp anlaşmayı günün fiyatlarına göre kabul ettirdi... Zarardan kurtulduk, biraz da kâr ettik” (Koç, 1973: 53).

Nuri Demirağ ise kendi yaptığı uçakların Türk Hava Kurumu tarafından kabul edilmeyişinden yakınmıştır. Ama bu inşaat müteahhitliği dışındaki bir alandır. Esas birikimini sağladığı demiryolu inşaatları konusunda bir yakınması yoktur.

Feyzi Akkaya’ya göre devletle müteahhitler arasındaki güvenin kopuşu müteahhit Hazık Ziyal’a Porsuk Barajı sırasında yapılan bir ödeme yüzünden olmuştur. Beton bir baraj olan Porsuk Barajı’nın gerektirdiği çimentoyu sağlamak için fabrikalar tüm inşaatın çimento parasının peşin ödenmesini istemişlerdir. İnşaat sırasında paraya sıkışan müteahhit idareye durumunu anlatmıştır: “Eski demiryolculardan olan müsteşar Ferdi Bey de -gelenek gereğince- derhal halletmiş, ilk hakediş raporunda, tüm çimento bedellerinin Hazık Bey’e ödenmesini emretmiş. Tabii ki bu mukavele şartlarına uymayan bir ödeme şekliydi, fakat hiçbir zaman kötüye kullanılmamış bir geleneğe uyulmuştu.

Hakediş raporuna son imzayı atması gereken ve şartnameleri aynen uygulamak suretiyle işi batıran birisi, telefonla aradığı müsteşar Ferdi Bey’in “Ben emrettim, sen imzala!” demesi üzerine imzalıyor, fakat imzasının üzerine “aldığım emir mucibince imzalandı!” cümlesini ekliyor. İşte bu kelimeler yüzünden Hazık Bey batmış, maliye ve müfettişler üşüşmüşler, kontrol mühendisi Faruk da hapse girmişti.. Bu hadiseyle de o güzel gelenek sona erdi” (Akkaya, 1989: 125). Akkaya, bu anısı ile 1940’ların ikinci yarısında ve 1950’lerde taahhüt işlerini çerçeveleyen anlayışın değişmekte olduğunu kaydetmektedir.

1930'LU YILLARDA GELİŞEN BÜYÜK İNŞAAT MÜTEAHHİTLİĞİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

1930'lu yıllarda gelişen yerli büyük müteahhit olgusunu dört bakımdan değerlendirebiliriz. Bunlar; (i) Devletçiliğin yorumlanması, (ii) İç pazarın ulusallaşması, (iii) Teknolojik gelişme, (iv) Müteahhitlik ve mühendislik mesleğinin kurumsallaşması diye sıralanabilir. Bunları sırasıyla ele alalım.

Türkiye'nin devletçiliği bir ilke olarak kabul ettiği 1930'lu yıllarda büyük inşaat müteahhidinin doğuşu devletçiliğin yorumu açısından üzerinde durulması gereken ilginç bir olaydır. Devletçiliğin sanayi alanında devlet girişimciliğini benimsemiş olmasına rağmen, tarım ürünlerinin ihracında devlet eliyle ihracat ofisleri kurulması alternatifini değil, tarım satış kooperatifleri alternatifini benimsediği bilinmektedir. Bu dönemde Cumhuriyet yöneticilerinin devletçiliği ideolojik olmaktan çok pragmatik bir ilke olarak gördükleri, bayındırlık programlarının uygulanmasında özel girişimciliğin benimsenmiş olmasıyla bir kez daha kanıtlanmış olmaktadır. Devletin bu alana neden girmedikleri sorulabilir. Bu sorunun iki yönlü yanıtı bulunabilir. Bunlardan birincisi yerli müteahhitlerin kendilerinden beklenen işlevleri belli bir başarıyla gerçekleştirebilmiş olmalarıdır. İkincisi ise her biri yaptığı mekâna özgü ve sabit sermayenin planlı kullanımı güç olan inşaat işlerinin devlet girişimlince yürütülmesinin istikrarlı bir iş organizasyonu na elverişli sanayi faaliyetlerine göre daha zor olmasıdır denilebilir.

Yerli müteahhitlerin doğuşu bu alanda iç pazarın ulusallaşmasını sağlamıştır. Sivas-Erzurum Demiryolu'nun yerli müteahhitler eliyle yapılmaya başlamasından sonra hiçbir yabancı firma demiryolu alanına girememiştir. Ama liman yapımında Hollandalı firmaların üstünlüğü 1960 başlarına kadar sürmüştür. Ereğli Demir-Çelik Limanı ihalesinin Sezai Türkeş-Feyzi Akkaya firması tarafından kazanılmasından sonra, bu alan da yerli müteahhitlerin eline geçmiştir. İç pazarı denetler hale gelen firmalar 1970'li yıllardan itibaren de uluslararası alanda yarışarak Ortadoğu piyasasında önemli bir yer tutmuşlardır.

Yerli müteahhitlerin gerek iç piyasayı denetler hale gelmesinde,

gerek dış piyasada yarışabilirliği başarılmasında yalnız ucuz emek kullanmayı örgütleyebilmesi değil, aynı zamanda da gerektiğinde kendi olanaklarına uygun alternatif projeler geliştirebilmesi ve inşaatı gerçekleştirmede yeni buluşlar yapabilmesi rol oynamıştır. Bu konuda geniş bir araştırma yapılmamıştır. Ama daha önce sözünü ettiğimiz SA-FERHA firması Bandırma İskelesi'nin yapımını 1930'lu yılların sonunda Halit Köprücü'nün bir buluşuyla kazanmıştır. Daha sonraki tarihlerde Sezai Türkeş-Feyzi Akkaya grubunun ihalelerini çoğu kez alternatif projelerle ve daha sonra bazılarının patentini aldıkları buluşlarla kazandığı bilinmektedir. Diğer firmaların bu konuda neler yaptıkları konusunda bir bilgimiz yoktur.

Yerli büyük müteahhitlerin belki de en az başarılı oldukları konunun kendi aralarında bir örgütlenmeyi gerçekleştirmek olduğu söylenebilir. Müteahhitler kendi aralarında örgütlenerek bu alanın etliğini oluşturamamış, müteahhidin yaptığı işlerin başarılı olmasını sağlayacak kuralların yürürlüğe konulmasını sağlayamamışlardır. Kendi uğraş alanlarının saygınlığını garanti edecek etkili bir güç haline gelememişlerdir. Bunun sonucunda müteahhitlik kesimi içinde yarı mafya, yarı arabesk ilişkilerin üretilmesi kolay olmaktadır. Bu ilişkilerin niteliği için Genç (1992)'e başvurabilir.

Ancak, inşaat ve özellikle büyük projelerin tasarım ve uygulamasının, işin doğası gereği, maceraperestlik ile iç içe girdiğini de gözden ırak tutmamak gerekir. Girişim ve macera arasındaki hassas sınır çizgisi, sadece ülkemizde değil, gelişmiş ülkelerin 19. yüzyıl mühendislik deneyimlerinde de sık sık aşılmıştır.⁷

7 Hobsbawm (1975: 73) Fisk, Gould, Vanderbilt ve Meiggs gibi XIX. yüzyılın tanınmış Amerikan demiryol yapıcıları veya mühendislerini "kelimenin tam anlamıyla, soyguncu baronlar" diye nitelermekte, mesleki kariyerlerinin ödünvermeyen uyarılar, rüşvetler ve gösterişçi harcamalarla yüklü olduğuna işaret etmektedir.

KAYNAKÇA

- Akkaya, F. (1989), *Ömrümüzün Kilometre Taşları: STFA'nın Hikâyesi*, İstanbul, Feyzi Akkaya Temel Eğitim Vakfı, Cep Kitapları A.ř.
- Arsan, H.Ü. (1961), *Türkiye'de Cumhuriyet Devrinde İç Devlet Borçları*, Ankara, Siyasal Bilgiler Fakültesi.
- Ayın Tarihi*, sayı 9 (Eylül 1934).
- Bayındırlık İşleri Dergisi*, yıl 5, sayı 5, Birinciteşin (Ekim) 1938.
- Cumhuriyet*, 4 Mayıs, 23 Mayıs, 13 Haziran, 14 Temmuz 1933.
- Çadırcı, M. (1990), "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Ülke Yönetimi", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, cilt I içinde, İstanbul, İletişim Yayınları.
- Deliorman, M.N. (1957), *Nuri Demirağ'ın Hayat ve Mücadeleleri*, İstanbul, Nu. D. Matbaası.
- Diñer, C. (1971), "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Lâyiha", *Belgeler*, cilt V-VIII, 1968-1971, 9-12, 153-233, Ankara, Türk Tarih Kurumu.
- "Filyos-Ereğli Hattı ile Ereğli Limanı Yapılıyor", *Cumhuriyet*, 4 Mayıs 1933.
- Genç, ř. (1992), "Mütait": Gönüllü Mahkûm Siyasetçinin, Bürokratın ve Müteahhidin El Kitabı, byy.: Memleket Yayınları.
- Hobsbawm, E.J. (1977), *The Age of Capital: 1848-1875*, London, Sphere Books.
- Koç, V. (1973), *Hayat Hikâyem*, İstanbul, Vehbi Koç Vakfı.
- Meydan Larousse* (1972), cilt 9, "Nâfia Nezareti" maddesi, s.196.
- "Mühim Bir İhale: Sivas-Erzurum Hattı Yapılıyor", *Cumhuriyet*, 23 Mayıs 1933.
- "Nafia Vekilinin Beyanatı", *Cumhuriyet*, 14 Temmuz 1933; *Ayın Tarihi* (1934: 34-39).
- Nohap (Saabye & Lerche, Kampsax) (1937), *Construction des Lignes de Chemins du Fer İrmak-Filyos, Fevzipaşa-Diyarbakır*, Goteborg et Copenhagen.
- Ochsenwald, W. (1980), *The Hidjaz Railroad*, Charlottesville, University Press of Virginia.
- "Orta Doğu'da Sanayileşme ve Güç Dengeleri" konulu Yuvarlak Masa Toplantısı, Fransız Anadolu Araştırmaları Merkezi, 3-4 Mayıs 1993 , İstanbul (bildiri metni).
- Ökçün, G. (1971), *1920-30 Yılları Arasında Kurulan Türk Anonim şirketlerinde Yabancı Sermaye*, Ankara, Siyasal Bilgiler Fakültesi.
- Pamuk, O. (1982), *Cevdet Bey ve Oğulları*, İstanbul, Karacan Yayınları.
- "Sivas-Erzurum Hattı Bir Milli Gruba İhale Edildi", *Cumhuriyet*, 13 Haziran 1933.
- şakir, Z. (1947), *Nuri Demirağ Kimdir?* İstanbul, Kenan Matbaası.
- TBMM Zabıt Ceridesi*, cilt 7, 8.1.1337 (1921), s.216.
- , cilt 8, 24.2.1337 (1921), s.424.
- , cilt 17, 23.2.1338 (1922), s.114-9.

- Tekeli, İ. (1980), *Toplumsal Dönüşüm ve Eğitim Tarihi Üzerine Konuşmalar*, TMMOB Mimarlar Odası, Ankara.
- Tekeli, İ. ve İlkin, S. (1981), “1923 Tarihli Umur-u Nâfia Programı”, *IX. Türk Tarih Kongresi*, cilt III, Ankara, 1-25 Eylül 1949-60.
- , (1992), “Osmanlı İmparatorluğu’nda 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Nâfia Programları ve Teknoloji Gelişimi Üzerine”, *Toplum ve Ekonomi*, 3, 27-56.
- Ticaret ve Nafia Nezareti’nden 1 Kanun-u Evvel Sene 1324 Tarihinde Makam-ı Sami-i Sadaret-Penahi’ye Yazılan Tezkerenin Sureti [Ministère du Commerce et des Travaux Publics: Rapport de S.E. le Ministre du Commerce et des Travaux Publics a S.A. le Grand Vezir, 1 Décembre 1908.(Fr.)]
- Türkiye Büyük Millet Meclisi (1934), *1/597 Numaralı Müzayede ve Münakasa Kanunu Lahiyası ve Maliye ve Bütçe Encümenleri Mazbataları*, sıra no.140.
- T.C. Nâfia Vekaleti (1933), *On Senede Türkiye Nâfiyası*, Ankara.
- Türkiye Devleti Nâfia Vekaleti (1923), *Umur-u Nâfia Programı*, Dersaadet (İstanbul).
- Uluçay, Ç. ve Kartekin, E. (1958), *Yüksek Mühendis Okulu*, İstanbul, İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Zeki, M. (1930-32), *Türkiye Teracim-i Ahval Ansiklopedisi*, İstanbul, Hamit Matbaası.

Üçüncü Kitapta Yeralan Yazıların Yayınlandıkları Kaynaklar

- 1 İlhan Tekeli, Selim İlkin, Mustafa Celâleddin Bey'in *Bir Eyaletin İslah ve İmarı Hakkında Mükâleme* Adlı Risalesi ve 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda İmar Kavramının Gelişimi Üzerine Düşünceler, *Toplum ve Bilim*, sayı 51/52, Güz 1990-Kış 1991, s. 161-178 (ayrıca XI. *Türk Tarih Kongresi*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1994, s.1469-1492).
- 2 İlhan Tekeli, Selim İlkin, 28 Aralık 1860 Tarihli Tahrir-i Nüfus ve Emlâke Dair Talimnamenin Osmanlı Modernite Projesi Açısından Okunması Üzerine, *XIII. Türk Tarih Kongresi*, 4-8 Ekim 1999, Ankara.
- 3 İlhan Tekeli, Selim İlkin, Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. Yüzyılda Araba Teknolojisi ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler, *Türk Bilim Tarihi Sempozyumu II*, 3-5 Nisan 1989, Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar (Yay. Haz.); *Çağmı Yakalayan Osmanlı!*, İRCICA, İstanbul, 1995, s.395-440.
- 4 İlhan Tekeli, Selim İlkin, Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Nafia Programları ve Teknoloji Gelişimi Üzerine, *Toplum ve Ekonomi*, sayı 3, Nisan 1992, s.27-56.
- 5 İlhan Tekeli, Selim İlkin, 1908 Tarihli "Umur-u Nâfia Programı"nın Anlamı Üzerine, İslâm Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA), "Osmanlı Dünyasında Bilim ve Eğilim Milletlerarası Kongresi", İstanbul, 12-15 Nisan 1999; İstanbul, 2001, s.521-554.
- 6 İlhan Tekeli, Selim İlkin, 1923 Tarihli "Umur-u Nâfia Programı", *Toplum ve Bilim*, sayı 40, Kış 1988, s.77-86 (ayrıca IX. Türk Tarih Kongresi Kongreye Sunulan Bildiriler", cilt III, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1989, s.1649-1660).
- 7 Selim İlkin, 1922-1923 Yılları Türkiye'sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi, Bildiriler ve tartışmalar, Türkiye İş Bankası Uluslararası Atatürk Sempozyumu (17-22 Mayıs 1981), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1983, s.739-783.

- 8 İlhan Tekeli, Selim İlkin, Cumhuriyet'in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması, *Kebikeç*, sayı 11, 2001, s.125-163 (ayrıca "Bilanço 1923-1998 Türkiye Cumhuriyeti'nin 75 Yılına Toplu Bakış uluslararası Kongresi", cilt II, *Ekonomi-Toplum-Çevre*, 10-12 Aralık 1998, ODTÜ Kültür ve Kongre Merkezi, Tarih Vakfı, İstanbul, 1999, s.359-378).
- 9 İlhan Tekeli, Selim İlkin, Karayollarının Gelişmesi Üzerine Uluslararası Bir Karşılaştırma Çerçevesi, Alpaslan Işıklı, Mesut Gülmez (editörler), *Cahit Talas'a Armağan*, Mülkiyeliler Birliği Yayınları, Ankara, 1990, s.481-510.
- 10 İlhan Tekeli, Selim İlkin, Türkiye'de Demiryolu Öncelikli Ulaşım Politikasından Karayolları Öncelikli Ulaşım Politikasına Geçiş (1923-1957), ilk kez bu kitapta yayınlanıyor.
- 11 İlhan Tekeli, Selim İlkin, Türkiye'de Ulaştırmanın Gelişimi, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, cilt 10, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, s.2758-2768.
- 12 İlhan Tekeli, Selim İlkin, Türkiye'de Büyük İnşaat Müteahhitlerinin Doğuşunda Cumhuriyet'in Bayındırlık ve Demiryolu Programlarının Etkisi, *ODTÜ Gelişme Dergisi*, cilt 20, sayı 1-2, 1993, s.207-228.

Konu Dizini

ABD 151, 233, 236, 237, 239-242,
244, 246, 247, 250, 253, 257,
266, 267, 345, 352, 356, 358,
360, 399, 401, 404, 416, 438
açık kapı 245
açık pazar 372
adalar 97
Adana 103, 104, 128, 129, 131, 133,
134, 145, 146, 148, 165, 179,
181, 194, 196, 202, 229, 257,
394, 447, 450, Numune Tarlası
132, Ovası 12, Sanayi Mektebi
132
Adana-Mersin 298
Adana-Tarsus-Mersin 298
Adapazarı 104, Araba Fabrikası 106
Adapazarı-Bolu 222, 223, 277
Adapazarı-Bolu-Bayındır 296
adet-i ağnam 34
AEG 149
Afyon 134, 165
Afyon-Antalya 304, 462
Afyon-Karakuyu 316, 439
Afyonkarahisar 133
ağnam rüsumu 35
ahır erkânı 84
Akbaba 89
Akbiyık 81
Akdeniz 104, 162, 234, 235
Akhisar 195
Akşehir 133
Alaçatı 154
Alaşehir 163
Alayurt-Balıkesir 439
Aliağa Rafinerisi 446
Alman Bağcılık Şirketi 129

Alınan Demiryolları Şirketi
355
Alman sermayesi 128
Alman-Levant Pamuklu Şirketi 146
Almanya xiv, 90, 132, 161, 166, 167,
170, 236, 274, 363, 364, 387
Alpullu-Kırklareli 211
Alsancak 305, 445
altyapı projeleri xxxv
altyapı teknolojisi 70
Amara-Kurma 197
Amasra 193, 225, 445
Amasya 131
amele taburları 168, 393, 458
amele-yi mükellefe 111, 374
Amerikan askeri yardımı 399, 401,
405
Amerikan asma çubuğu 132
Amerikan Federal Yollar İdaresi 404,
442
Amerikan İç Savaşı 127, 145
Amerikan pamuğu 127
Amerikan sermayesi 234, 239, 251,
257, 258
Amerikan Yollar İdaresi 412, 413
Amik 179
an cemaatin vergi 34, 37
an cemaatten tevzi 36
Anadolu 8, 78, 79, 82, 87, 101-156,
159-271, 314-389, 434
Anadolu Demiryolları 280
Anadolu Demiryolları Şirketi 167,
168, 194, 211, 222, 230, 278-280,
286, 298, 310, 438
Anadolu Hattı 272-277, 282-285,
293, 306

Anadolu ve Bağdat Demiryolları ve Haydarpaşa Liman ve Rıhtım Müdüriyeti Umumisi 306, 307
 Anadolu ve Bağdat Hatları Askeri Komiserliği 254
 Anadolu'da İmalat-ı Umumiye Dair Lâyiha 155, 212
 Anadolu-Bağdat Hattı 308, 309
 Anadolu-Kayseri 308
 Andce 195
 Aneze ve Şemmer aşiretleri 11
 angarya 157
 Ankara 80, 87, 130, 131, 164, 169, 220, 223, 224, 230, 237, 241, 242, 244, 261, 267, 276, 277, 278, 279, 282, 314, 377, 460, Demiryolu 285, Motor Fabrikası 309, Adana 442, Çankırı 309, Erzurum 293, Haydarpaşa 445, Kayaş 444, Kayseri 167, 465, Kayseri-Sivas 459, Kayseri-Sivas-Erzurum 438, Konya 397, Musaköy 293, Sincan 444, Sivas 294, 459, Sivas-Erzurum 204, 316, Yahşihan 293
Annuaire Oriental 45, 105
 Antakya 131, 225
 Antalya 193, 446, 450, Aziziye-Bahadır-Karakuyu-Afyon 223, Isparta 158
 Antep 195
 Appalacia 345
Araba Sevdası 93
 araba 69, 73-99, 102-107, 129, 156, 159, 184, 228, 337-340, 355, 373, 384, dönemi 72, 333, 336, pazarı 87, 93, şirketleri 99, 101, taşımacılığı 103, teknolojisi 63, 67, 68, 70, 71, 76, 79-81, 104, 160, 334, 336, 337

arabacıbaşı 84
 arabacılar 92
 Arabistan Yarımadası 163, 168
 arabistan devesi 155
 Arap nüfus 12
 Araplar 13
 Arazi Kanunnamesi 49
 Arazi-i Emiriye 12-14
 arazi-i haliye-i emriye 208
 Arifiye-Bolu 282, 316
 Arnavutluk 180
 Arsa Vergisi 37
 Artırma ve Eksiltme Kanunu 461
 arûs 34
 asfalt 418
 askere alma 31, 32
 Askeri Demiryolları Umum Müdürlüğü 170
 askeri 82
 Asya 169, 188, 190, 192, Osmanlı Demiryolları 164
 aşar 199
 at 71, 82, 100, 103, 335, 336
 Athiens 105
 Atık Decail Kanalı 199
 Atik Hay Kanalı 199
 Atina 448
 atlı araba 439
 atlı fayton 92
 Atranos Vadisi 223
 auto strasse 387
 autobahn 355
 Avlonya 179
 Avrupa 105, 126-128, 159, 161, 162, 169, 190, 416
 Avusturya 162, Demiryolları 162, Postanesi 150, Macaristan İmparatorluğu 162
 ayan ve eşraf 30, 123
 Ayasofya 138

- Aydın 129, 132-134, 144, 145, 147,
 161, 179, 210, 229, 278, 282,
 297, 305, 311, 314, 438,
 Demiryolu 103, 150, 165, 170,
 Demiryolu Şirketi 304, Hattı 274,
 Çine 223
 Ayvalık 146, 446, Kırkağaç 158
 Ayvansaray 105
 Azadlı Baruthanesi 137, 142
 azınlıklar 245
 Azmak 193

 B-727 450
 Babil 197
 başlar 34
 Bafra 229, 465, Terme 158
 bağcılık 131,132
 Bağdasar 136
 Bağdat 14, 103, 131, 139, 164, 170,
 183, 196, 198, 199, 240, 319,
 Demiryolu Anlaşması 252,
 Demiryolu Projesi 236, Demiryolu
 xcv, 128-130, 163-167, 1170,
 188, 192, 223, 224, 235, 279,
 314. 437, Hattı 211, 303, Paktı
 420, Yolu 163, Basra 197, Elhalif
 Hattı 170, 211, Hanikin 211,
 Museyrip 198
 Bağlar Hattı 273
 Bahçevanlık 131
 Bajak 132
 bakır çekme fabrikası 138
 Bakırköy 142
 Bakterioloji Hâne-i Baytarisi 132
 Balaban 134
 Balıkesir 129, 134, 139, Çanakkale 317
 Balkan Savaşı 213, 437
 Balkanlar 132
 Balya 294
 Bandırma I 441
 Bandırma II 442
 Bandırma İskeleyi 473
 Bandırma limanları 446
 Bandırma-Balıkesir 158
 Bandırma-Soma 204
 Bankı Osmanî-i Şahane 101
 Bartın 104, 445, Safranbolu 158
 barut 136
 Barutçubaşı 139
 baruthane 136-141
 basmahane 140, 144
 Basra 163, 164, 170, 183, 192, 198,
 Körfezi 160
 batakılık 198, 218, kurutma 220
 batöz 134
 Bayındır 145, 195, Bakanlığı 393,
 394, 412
 Bayındırlık İşleri 393
 bayındırlık 113
 Beç (Viyana) 91
 bedeli askeri 35
 bedeni-mükellefiyet 385
 Bedevi 168
 Belçika 161, 163
 belediye 46
 Belgrad 87, 151
 bennak 34
 benzin motorları 340
 Bergama 195
 Berlin arabası 159
 Bern Kongresi 151
 Beykoz 89, 137, 138, Askeri Teçhizat
 Fabrikası 137, 141, Fabrikası 139,
 Tabakhanesi 139
 Beylikahır 465
 Beynelmîl Yataklı Şirketi 307
 Beyoğlu 92, 105, 154
 Beyrut 101, 116, 131, 192, 195, 448,
 Şam 110, 157, 457, Şam-Havran
 102, Şam-Museyrip 166, 169

biçer-bağlar 134
 Bilecik 104
 binek arabaları 83
 Bingazi 193
 birey 176
 bireysel çıkar 8
 bireyselleşme 38
 Birinci Beş Yıllık Plan 445
 Birinci Dünya Savaşı 213
 Birinci Sanayi Planı xxx
 birinci sınıf vilayet yolları 393
 Birleşmiş Milletler Örgütü 428
 bisiklet 340, 350, 351
 Bitlis 206, 235
 bitüm 75
 Bodin 87
 Bodrum 446
 Boeing -707 440
 Boeing -727 449
 Boğazköprü-Kardeş gediği 439
 Boğdan 82
 Bolu 223
 Borçlar İdaresi 165
 Bosna 180
 Bosna-Cambridge 153
 Bosna-Hersek 162, 228
 Boyana 193
 Bozcaada 193
 Bozkurt 263
 Bozüyük 81
 Braban 132
 brek arabası 93
 Brezilya 345
 British Museum xvi
 Btater Köyü 143
 Buğ gemisi 136
 buhar makinesi 74, 135, 136, 142,
 143, 339
 buharlı gemiler 102, 142
 buharlı lokomotif 160, 445, 450

Bulgaristan 180
 Bulgurlu 89
 Burgaz 162
 Bursa 28, 33, 81, 131, 134, 143, 150,
 152, 229, 462, Havayolları 449,
 Gemlik 109, 110, 156, 434,
 Karaköt 223, Mudanya 109, 110,
 156, 438
 Bükreş 91
 bürokrasi 49, 452
 Büyük Britanya 399
 Büyük Buhran 211
 Büyük Güçler 165
 büyük itme 403, 404
 büyük müteahhit 452, 453, 472, 473

 C-47 448
 caliche 93
 Canik sabanı 133
 Cebel-i Lübnan 194
 Cenevre deklarasyonu 420
 CENTO 444
 Cenup Demiryolu 297
Cevdet Bey ve Oğulları 467
 Ceyhan 132
 Ceziretü'l Arap 8
 Chester Anlaşması 247, 264-266
 Chester Demiryolu Projesi 233
 Chester İmtiyazı 222, 225, 230, 277,
 281, 438
 Chester Programı 314
Chester Projesi 233, 236, 238, 240-
 242, 246, 248, 253-267
 Chester Şirketi 263
 CHF 272, 280, 283, 285, 298, 310,
 314
 CHP 234
 Cizye Vergisi 35
 cizye 34
 county 351

- Cumaibâlâ 204
 Cumaovası 450
 cumba 45
 Cumhuriyet 220, 222, 229, 271-276,
 286, 287, 296, 312-321, 378, 380,
 381, 397, 402, 438, 440, 441,
 452, 454, 458, 461
 Cumhuriyetçi Serbest Parti 234
 cürüm ve cinayet 34

 çakıl 410
 Çakmak Hattı 391
 çalışma mükellefiyeti 415
 Çaltı-Erzincan 118, 210
 Çaltı-Harput 118
 Çaltı-Sivas 118, 210
 Çamlıca 89
 Çanakkale 133, 223, 442
 Çarşamba 229
 Çatalca 402
 Çatalca Ordusu Menzil Müfettişliği
 255
 çavuşlar 41
 çayır biçme makinesi 134
 çek-çek 95
 çeki hayvanı 81
 Çerkez 129
 Çernova-Köstence 161
 Çetıkaya-Malatya-Diyarbakır-
 Kurtulan 438
 çırçır fabrikası 146
 çırçır makineleri 145
 çiftçilik 82
 Çifteler Harası 132
 Çiftlik ve Amele Ziraat Mektepleri
 131
 çiftlik kâhyası 131
 Çin 333, 362
 Çini Fabrikası 141
 çini ve cam 139

 Çobanbey-Nusaybin 438
 Çorlu 133
 Çorum 133
 çuha 139
 Çukurova 127, 145, 391, 441
 çulhacılık 137
 Çumra 132

 dağıtım organizasyonu 423
 Dalaman 447, 450
 Danimarka 357
 Dar'ül Tıb'at'ül Amire 30
 Darphane-i Hümayun 139
 Dârülfünûn-ı Cedid 113
 Darüşşafaka 152
 DB Deniz Nakliyatı TAŞ Genel
 Müdürlüğü 446
 DC-10 449
 DC-3 448
 DC-9 449
 DDY 310, 312, 317, 319, 320
 debbağhane 137
 Dedeâğaç 162, 193, 204
 Defterdar 138, Feshanesi 141
 Defterhane-i Hakani 30
 değirmen 136
 değirmencilik 137
 demir pulluğu 129
 demir ve çelik 140
 Demir-Çelik 446
 Demirci 147
 Demirciler 147
 Demirhisar 204
 Demiryollar İnşaat Dairesi 308
 demiryolları xxiv, 63, 69, 74, 76, 99,
 101-127, 160, 161, 165, 178, 184-
 294, 302-438, 441, 444, 457, 460,
 461, 467
 Demiryolu Kongresi 307
 Demiryolu Mecmuası 307

- demiryolu dönemi 333
Demokrat Parti 402
deniz ticaret filosu 441
deniz ulaşımı 441
Denizcilik Bankası 447
Denizli 304
denizyolları 118, 433, 446
denizyolu taşımacılığı 445
Denver 409
department 354
derbent 375, köyleri 108
Derbesiye-Mardin 306
Dericiler Şirketi 147
Derince 193, 441, 446
Derne 154
Dersaadet 192
Dersaadet Belediye Kanunu 38
Dersaadet İdâre-i Belediye
Nizamnamesi 38, 43
Dersim 203
Deutsche Bank 166, 211, 279
deve 64, 77-80, 103, 129, 155, 184,
384
deve taşımacılığı 103
deveciler 78, 103
Devlet Demiryolları 306, ve Limanları
İdaresi 388, 439, ve Limanları
Umum Müdürlüğü 307
Devlet Hava Meydanları İşletmesi 447
Devlet Hava Yolları Umum
Müdürlüğü 448
devlet yolları 409, 417, 419, 424
Devletçilik Dönemi 451
devletçilik 413, 439, 443, 454, 472
devletleştirme 263, 264
dış borç 164
Dicle 196-199
Dikimhâne-i Âmire 138
dilijans 102
Dinar 165, 170, 210
Dirin 193
Divaniye 197
Divanyolu 93
Divriği 462, 467
Diyale 196, 199
Diyarbakır 152, 164, 169, 257, 380
Diyarbakir 206, Van 206
dizel elektrik 445
dizelli ve elektrikli lokomotifler 450
Doğu 182, Anadolu Demiryolları 225,
Anadolu xxv, 117, 249, 316, 319,
377, 437, Planı 411
dokuma xxi
Dolmabahçe 138
Dökmeciler 147
dökümhane 138, 139
Dördüncü Beş Yıllık Plan 443
DPT 449
Draç 193
Drama 204
DSİ 414
dünya savaşları 378
Düyun-u Umumiye 283, 303, 435
düz araba 98
Düzce 223, Bolu 118, 210
Ebniye Dairesi 43, 45
Ebniye Kanunu 43, 45, 107
Ebniye Nizamnamesi 39, 44, 107
ebniye nizamı 41
Ebniye-i Hassa Müdürlüğü 42
ECA 412
Eceabat-Havra 462
Ecole de Conductor 118, 210
Ecole des Ponts et Chaussee 112, 115,
157, 158, 353
edevat-ı müteharrike 191
Edhan 196
Edirne 87, 91, 101, 108, 131, 132,
151, 162, 223. 394

- Edirne Telgrafhanesi 152
 Edremit 223
 Edremit-Palamutçuk 277
 Eflak 82, 90, Beyi 91
 Ege 98, 99, 104, 127, 129, 144, 146, 150, 169, 311, 314, 319, direnişi xv
 Eğridir 170, 210
 eklüz 72
 Elazığ 103, 380, Palu 465, Van 316, 470
 Elcezure 196, 201-204
 elektrifikasyon 450
 elektrikli sinyalizasyon 445
 Emlâk Vergisi 36-38
 emlâk sayımı 30
 emlâk ve temettü 36
 Emlâk-i Mülkiye ve Vakfiye'nin Tamir ve İnşası Nizamnamesi 456
 emperyalizm 74, 339
 Erbab-ı ziraat 13
 Erdek 442
 Ereğli 193, 202, 225, 460, Demir-Çelik Limanı 472
 Ereğli I 445
 Ergani 206, 235, 249, 257, 296, 461
 Ermeni Pazarcığı 81
 Ermeni sermayesi 258
 Ermeniler 245
 Erzincan-Harpüt 118, 210
 Erzurum 103, 131, 169, 401, Kalesi 110, Gümüşhane-Trabzon 317, Trabzon 205
 esafil-i nas 29
 esas defter 32
 Esenboğa 447
 Eser-i Hadid 140
 Eskişehir 129, 130, 164, 165, 309, 445, 463, Bankası 465, Konya 167, 295
 Etrüsk 441
 Exploration Company 237
 eyer 78
 Eyüp 138
 F-27 448
 faiz 343
 Fayton Kupa 94
 fayton 94-97, 100, 106, 159,
 fellahlar 11
 Felunca 198
 Fener 82
 Fenerler İdaresi 442
 feodal 68, 72, 332, 344
 feodalite 70, 71, 335
 Feshane 138, Fabrikası 132, 139
 Feth'ül Basra Kanalı 198
 Fevzipaşa 380, Diyarbakır 294, 294, 461, 462, Malatya 439, Malatya-Diyarbakır 316, Meydanı Ekber 306, 438, Nusaybin 306
 Feyaidi Osmaniye ve Şirket-i Hayriye 435
 Fezzipaşa-Diyarbakır 460
 fındık 146
 Fırat 165, 184, 197-199, Vadisi Demiryolu Şirketi 160
 filatür 143
 Filibe 151, 162
 filoksera 129, 132
 Filyos 441, Çatalağzı-Kozlu 309, Ereğli 296, 461
 FIR 447
 Foks Şirketi 297, 460
 Ford 75, 340, 356, 439, Motor Kumpanyası 296, 384
 Fransa 37, 116, 117, 131, 138, 139, 153, 157, 158, 159, 166, 167, 170, 209, 242, 257, 265-267, 279, 297, 344, 352, 354, 356, 358, 363, 364, 377

Fransız Devrimi 72, 336, 353

Fransız Postanesi 150

Fransız Sevr Fabrikası 141

gala arabası 88

Galata Liman Dairesi 153

Galata-Kilyos 153

Gana 344, 364, 365

Gaziantep 447

Geçit Yolları Programı 411

geçit resimleri 353

Gediz 229

Gelibolu 91, 137, 394

Gemi Kurtarma İşletmeleri 442

Gemlik 442, 446, Bursa 110

Genelkurmay 406

General Motors 356

genişhat 260

Gifret Şirketi 435

Giresun 146, 193, 445, Karahisar 157

Glaskow 205-207

göçmen arabaları 129

Grignon Tarım Okulu 131

groston 447, 449

Gülhane Fermanı 27, 40, 213

Gülhane Hatt-ı Hümayun 5, 372

Gümüşhane 131, Erzincan 157

Güney Galler 348

haberleşme 66, 100, 150, 329

Hakkari 411

Halep 131, 165, 170, 179, 195, 234, 235

halı 147

Halk 254

Halkalı Ziraat ve Baytar Mekteb-i

Âlisi 131

Hama 165

Hamidiye Sanayi Mektebi Âli 142

Hamzadeler 147

hanlar 108

Hardoça-Bolu 211

Harem 83

Hariciye Nezareti 5

Harir Darü'ttalimi 131

Harput 206, 235, Tatvan 118, 210

Hartum 196

Hattı İrakiye 196

Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi 442

Havameydanları Bürosu 447

havayolu 433, işletmeciliği 447, 449

Havuzlar 142

Haydarpaşa 192, 230, 279, 380, 441, 445, İstasyonu 274, Limanı 298, 438, Arifiye 273, İzmir 458, İzmit 163, 166, Pendik 444

Hayfa 212, Der 169

Haymil Şirketi 465, 470

hayvancılık 132

Hendese-i Mülkiye 115, 117, 158, 168, 169, 209, 456, 458

Hereke Fabrikası 139, 141

Hersek 180

Hırvatistan 82

Hibetullah Sultan Sarayı 138

Hicaz 165, 183, 188, Demiryolu 167, 437, Demiryolu İşletme Dairesi 169, Hattı 169, 458

Hilal Raporu 404, 409, 410, 413

Hindistan 160, 346, 352, 360, 362, 363, Telgraf Şirketi 152

Hindiye 11, 197, Kanalı 194

Hinto arabalar 89

Hitler Almanya'sı 355

Hollanda 445, 446

Holyhead (İrlanda) 348

Hopa 445

Howayt ve Şürekası 205, 207

hububat 194

- Hulye 197
 Humus 165
 Hututu Askeri Müfettişliği 273
 Hüdâvendigâr 181
 Hürriyet 423
- I. Demiryolu Kongresi 308
 I. İktisat Kongresi 381, 383
 ICAO 447
 İlica 223
 Irak xxii, 2, 8, 11, 12, 194, 240,
 Türkiye Boru Hattı 450
 İrmak-Filyos 294, 309, 460, 462
 İrmak-Zonguldak 316, 439
 İslahat Fermanı 35, 109, 110, 372
 İslahiye-Ayıntap-Akçakoyunlu 223
 İstabl-ı Amire 82, 106
- iane 129
 İlane-i Askeriye Vergisi 36
 İlane-i Cihadiye 34
 icmal defter 32
 İç Anadolu 99
Idicateur ottoman 45
 ihale mevzuatı 456
 ihtisab ağalığı 92
 İhtisap Rüsumu 34
- II. Meşrutiyet xiii, xiv, 9, 37, 10, 11,
 116, 153, 169, 213, 437, 455
 İkinci Dünya Savaşı 399, 402, 424,
 428, 437, 440, 444, 454
 ikinci sınıf vilayet yolları 393
 il yolları 409, 419, 443
 İldızım-Kastamonu-İnebolu 317
 İleri 269
 İltisak hatları 439
 iltizam 34, 35
- imar (kalkınma) xxii, 2, 3, 4, 6, 8, 9,
 15, 130, 154, 156, 213, 218, planı
 218, ve ıslah 11
 imaret 4
 imparatorluk yolları 353, 354
 imtiyaz 249, 253, 262
 incir 128
 İnebolu 193, 212, 223, 225, 445,
 463
 İngiliz Postanesi 150
 İngiliz Ticaret Anlaşması 140, 434
 İngiltere 116, 128, 136-139, 163-168,
 236, 240, 242, 246, 257, 265-267,
 279, 344, 347-349, 352, 358, 359-
 364
 İnşaat Projelerine Mimar ve Kalfalar
 Hakkında Yazılacak Şerhlere Dair
 Tezkire-i Emânet-Penâhi 47
 inşaat mühendisliği 7, 219, 221
 inşaat müteahhitliği 451, 452, 454,
 462, 465
 İnşaat-ı Fenniye 463
 ipekböcekçiliği 128, 143
 ipekli ve pamuklu dokuma 139
 iplik fabrikası 138
 iplik ithalatı 148
 İplikhane 138
 İran 316, 388, 444, Irak Savaşı 446,
 449
 iskeleler 442
 İskenderiye-Kahire 160
 İskenderun 193, 195, 211, 257, 316,
 394, 402, 406, 442, 445, 446
 İskenderun Demir-Çelik 446
 İslâm toprak ve miras hukuku 241
 İslâmcı 458
 İslimye 138, Çuha Fabrikası 139,
 Fabrikası 132
 İspanya 132
 İspemeçet Mumu Fabrikası 140

- İstanbul 81, 83, 85-89, 91, 92, 94, 98, 100, 101, 104, 105, 107-109, 123, 137, 138, 145, 150, 151, 154, 160, 166, 169, 181, 267, 314, 384, 391, 428, 441, 447, Caddesi 82, 108, 156, Hali 462, Limanı 435, Şehri Rüşûmu Kanunu 47, ve Cenup Yolları Mıntıka Müdürlükleri 441, Ankara 442, 445, Bağdat 163, Edirne 102, 151, İzmir 442, İzmit 166, 375, İznik 156, Lüleburgaz 386, Varna 152
- istikraz 199, 201
- İstimlâk Kararnamesi 40
- istimlâk 40
- İsveç-Danimarka 294, 460
- İsviçre 143, 266, 279
- İşkodra 193
- İtalya 345, 446
- İtalyan Havacılık Şirketi 442
- İtibar-ı Millî Bankası 459
- İttihad ve Terakki xiii, xiv, xv, xvii, xviii, xx, 170, 234, 437, 438
- İvedili Sanayileşme Programı xxi
- İzmir 98, 105, 127, 133, 138, 144, 145, 146, 147-150, 161, 170, 192, 223, 229, 242, 282, 314, 316, 387, 444, Limanı 278, 311, 435, 441, Aydın 161, 372, 435, Kasaba 161, 229, 273, 276, 278, 295, 304, 435, 438
- İzmit 139, 150, 163, 164, 462, Çuha Fabrikası 141, Tersanesi 142, Çanakkale 277
- İznik 81, 100, 109
- Julius Berger Şirketi 295
- kabotaj 441
- kadastro 37, 39, 40
- kademeli inşaat 409
- Kadeş 441
- Kadıköy 154
- kadın Keldani 196
- Kadro* xviii, xxii
- Kafkasya 205
- kâğıt fabrikası 137
- kağnı 80, 81, 104, 129
- Kahire 196, 448, Süveyş 160
- kaldırım 108
- kaldırımcılar 108
- kaleş 94
- kalfa 44-48
- kalkınma 2, 219, lâyhaları 1
- kamu alanı 40
- kamu malı 214
- Kamus-ı Türki* 96
- kamyon 227, 352, 359, 384, 386, 439, 440, 443
- kamyonet 443
- Kanada 253
- kanal 337, ulaştırması 72
- Kangırı 223
- Kansas 395
- kapitalist çiftçilik 127, 128
- kapitalistleşme 73
- kapitalizm 72, 119, 338, 370, 452
- kapitülasyonlar 242, 243, 246, 247, 267
- kara taşımacılığı 184
- Karabük 462
- Karacabey 229
- Karaçi 420
- Karadağ 180
- Karadeniz 104, 211, 235
- Karakoç 113, 157
- Karakuyu-Burdur-Antalya 317
- karasaban 133
- Karayolları Genel Müdürlüğü 410, 413, 414, 415, 419, 429, 443

Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş
ve Görevleri Hakkında Kanun 404
karayolları alt sistemi 326
karayolları ulaştırma alt sistemi 64,
327
karayolları ulaştırması 327
karayolları xiv, 63-68, 72-76, 101,
106, 113, 115, 118, 119, 155,
158, 159, 179, 218, 226, 277,
296, 325, 326, 327, 331, 337-357,
361-365, 372, 376, 377, 378,
379, 382, 383, 387, 388, 397,
399, 403, 413, 421, 428, 433,
439, 440, 442, 444
karayolu altyapısı 342
karayolu politikası 370
karayolu teknolojisi 332
karayolu ulaşımı 329
karayolu yatırımları 416
Kartal 100
karye 30
Kasaba 282, 314, Demiryolu 163,
Hattı 165, 170, 210, Alaşehir 163,
458
Kasımpaşa Tersanesi 138
Kastamonu 104, 223
katır 80, 103, kervanları 80
kâtip odası 89, 90, 93, 94, 95, 159
Kavak 316
Kavala 188, 193, 204
Kayseri 104, 164, 169, 459, Sivas 309,
Ulukışla 309
kaza defteri 35
kaza yolları 111, 374
kent içi taşıma 83
kent içi trafik 94
kent içi yük taşıma 97
kent mekânı 39
kepenek 82
Kerkük 206, 235, 241

Kertez 78
kervan 76, 99, 108, 155, 327 372
kervansaraylar 108
kethüda 41, 82, 89
Kırıkkale 293
Kırım Savaşı 141, 151, 161, 434
Kırkağaç 195
Kısıklı 89
Kızılırmak 194
Kilis 195
kira arabaları 338
Kiri 193
Koç 465
Koçhisar 223
Koçu 93-95, 159
koçu arabaları 85, 86, 87, 89
Kolombiya 345, 357, 363, 403
Kolorado 395, 409
komşuca alınan vergi 34
konak 84, 89, 94, 96
konaklama 69
Kondoktör (Fen Memuru) Mektebi
118, 210
Konya 130, 133, 134, 165, 167, 179,
223, Ovası 196
kooperatifler 444
Kosova 203
koster 446
koyun 132
Kozineri-Lui Fabrikası 148
köktenci bir modernite projesi xiii
köprü 155, 183, 373, ve yol 112
Köşk-Eğridir 273
Köy Çiftlik Mektebi 131
Köy Kanunu 390
köy yolları 354, 390, 393, 409, 419,
443
köylüler 389
Kudüs-ü Şerif 195
kumaş fabrikaları 138

- Kumaşçılar Şirketi 147
 kupa 159, arabaları 96, 105
 kurra 32
 Kurtuluş Savaşı xiv, xv, xvi, xvii, 227, 272, 274, 280, 297, 377, 437
 kurutma 229
 Kuşadası Yat Limanı 446
 Kuşaklı 144
 Kut-ül Amare 199
 Kuzey Arabistan 78
 küçük çiftçi 131
 küçük inşaat girişimcisi 452
 Kükürtü 78
 kültivatör 134
 Kütahya 104, 165, 223, Balıkesir 295, 316

 Lale Devri 89
 Landaular 94, 95, 97, 106, 159
 Lapseki 442
 Latin Amerika 345
 lâyiha 7
 Lazkiye 193
 Le Corps des Ponts et Chaussee 353
 Levant Pamuk Şirketi 128
 Levanten 135, 143
 liman 180, 191-193, 218, 225, 241, 242, 277, 316, 445, 457
 Limanları İyileştirme Projesi 449
 Liverpool 160
 liya 35
 lokomotif 134
 lokomotif 68, 274
 lonca 144
 London 95
 Londra 348, Sergisi 148
 Lozan 244, 247, 266, Anlaşması 274, 378, Barış Görüşmeleri 245, 265, 438, Konferansı ve İsmet Paşa 269
 Lufthansa 442

 Luncashire 127
 Lübnan 143, 158, 166
 Lüleburgaz 133
 Lyon 143

 Macaristan 82, 85, 88
 maden 249, 252, 255, 261, imtiyazları 256
 madencilik 259
 Maiyat-ı Mütehammure Mektepleri 131
 makadam 73, 76, 115, 116, 158, 227, 338, 341, 397, 410, 440, 441, 443
 Makedonya xiii, 148
 Makri 223
 Malatya 164, 380, Çetinkaya 316, Divriği 296, 461, Yolçatı-Elazığ-Genç 438
 Malaya 345
 Maliye Nezareti 5, 154
 Maltepe (İstanbul) 442
 Mamûret'ül Aziz 184
 Manastır 131, 181, 203
 Manchester 127, 160, Liverpool 68, 333
 Manisa 133145, 147, 150, 195
 Marakaz 441
 Maraş-Adana-Karataş 158
 Mardin 170
 Marmara Adası 446
 Marmara Ereğlisi 442
 Marmaris 225
 Marquet Planı 354
 Marshall Planı 403
 Marshall yardımı 401
 Mavromati Fabrikası 148
 MC4 418
 Meclis-i Mebusan 177
 Meclis-i Umûr-u Nâfia 5, 109, 156, 213

- Meclis-i Vâlâ 6, 154, 455
 Medine 169
 Mekteb-i Bahriye 142
 memalik-i Osmaniye 10
 Memâlik-i Mahrûse-i Şahânedâ Turuk-
 u Muabirin Suret-i İmal ve
 İdaresine Ait Talimat-ı Umumiye
 110, 157
Memleket 254
 menafi-i umumiye 8
 Menderes 194, 195, 229, Nehri 193
 Menemen 145
 menzil 100, 101, 150, 151
 menzilhane 100
 Mercimek Harası 132
 Merdivenli 89
 Meriç 184, 194, 204
 Merinos 462
 Mersin 145, 192, 194, 225, 230, 316,
 391, 441, 445, Adana 166, 438,
 Payas 380, Ulukışla 394
 Mersin II 442
 mesire 84
 Meyanbalı fabrikası 144, 145
 Mezopotamya 10, 160, 221, 240,
 Sulama Projesi 2
 Mısır 129, 140, 141, 168, ordusu 141,
 pamuğu 129
 Midilli 193
 Milli Kalkınma Partisi 469
 Milli Korunma Kanunu 392
 milli şosesler 393, 440
 millileştirmeler 222
 mimar 44, 46, 48
 mimarbaşı 41
 mimariye rûsumu 40
 Mimarlar ocağı 41, 42
 mimarlar 47
 Mimarlık ve Mühendislik Kanunu 48
 mimarlık xxiii, 28, 43, 45
 minibüs 443
 Missouri 395
 misvan 89
 modernite 176, 370, projesi 27, 43,
 48, projesinin aşınması xii
 modernleşme xxiv, 28, 32, 35
 mors 152
 motorlu araçlar 69, 355, 356, 439
 motorlu taşıt 64, 327, 426
 motosiklet 340
 Mudanya 193, 229, 442, Hattı 163,
 Bursa 163, 278, 303, 458
 Muğla-Marmaris 223
 muhabereci 152
 muhacir arabası 98, 159
 muhammin 29
 muharrir 29
 Muhassıl-ı Emval 35
 mukataa 12-14
 Muratlı-Tekirdağ 201
 Musakkafat Vergisi Kanunu
 37
 Musul 103, 164, 206, 235, 236, 241,
 243, 246, 249, 257, 265, 266,
 282, petroleri 240, ve Bağdat 241
 Muş 131
 mücerret 34
 Mühendis Mektebi 201, Âlisi 117,
 210, 456
 mühendis 12, 44, 46, 48, 203
 Mühendishane-i Berri-i Hümayun
 Programı 109, 156, 456
 Mühendishane-i Mülkiye 8
 mühendislik 8, 43, 176, 183, 194,
 219, 353, 453-455, 462, 466,
 mektepleri 74, 338
 mülk 4, 5, 8, 10, 14, 38, 40
 Mülkiye Baytar Mektebi 131
 Mülkiye Mühendisi Mektebi 112,
 157

müteahhit 287, 297, 312, 411, 412,
438, 452, 457, 459, 461, 465,
467, 469-473, mühendisler kuşağı
469

Müzayede ve Münakaşa ve İthalat
Kanunu 456

Nâfia işleri yeni cezaevleri 392
Nâfia Nezareti 7, 42, 112, 118, 434,
455

Nâfia ve Ticaret Nezareti 7

Nâfia Vekaleti 455, 459

nâfia 7, 10, 213, 219

nakliyat acentaları 426

NATO havaalanı 447

navlun 447

Nazi Almanya'sı 362

Nazilli 144, 147, 273

Necd 178

nef 5

Nehr-i İbrahim 194

New Jersey 207

Nijerya 344, 357, 359, 360, 363, 364

Niş 101, 142, 151, 162

NOHAP 460

Nutuk xvi

nüfus 3, artışı 124, sayımı 30, 31,
tezkeresi 31, 33, ve emlak sayımı
29

Nüfus-u Umumi İdaresi 32

nümerotaj 29

OADC 235, 242

Office de Grand-Voyage de France 353

Okçugöl 223

Okmeydanı 154

Ominiyum d'entriprise 223

Onuncu Yıl Marşı 271

OPEC 444

orak makineleri 134

Ordu 193

ordu 81, 90, 108

Ordu-Sivas 157

Orman Maadin ve Ziraat Nezareti 9,
130

Orta Anadolu 406

Orta Anadolu Rafinerisi Boru Hattı
450

Orta Asya devesi 155

Ortadoğu 80, 446

ortakçı 131

Osmaniye 154, İskenderun 170, 211

Osmanlı 3, 14, 15, 27, 28, 76, 80,
100-118, 123, 124, 126, 128, 137,
150, 155, 156, 159-161, 164, 169,
170, 175, 176, 181, 185, 193,
370, 372, 378, 382, 435, 454,
458, Anadolu Demiryolu Şirketi
166, 167, Anonim Şirketi 166,
Bankası 153, 166, kentleri 107,
modernitesi xcv, 213,
modernleşmesi xxii, xxiii,
Mühendis ve Mimar Cemiyeti 47,
ordusu 141, sanayileşmesi 139,
xii-xv, xxii, İngiliz Dış Ticaret
Anlaşması 109

Osmanlıca 152

Osmanlılar 136, 138, 159, 162, 168,
440

otobahn 76, 341

otobüs 309, 359, 361, 384, 386, 440,
443, filoları 444, taşımacılığı 327

otomobil 69, 75, 159, 179, 227, 296,
331, 341, 350, 352, 356, 378,
386, 439, 443

otomobil çağı 333

otomobiller 354

otostrada 76, 341

Ottoman American Development
Company 207

Ottoman Imperial Estates 241
 Ottoman-American Development
 Company 239
 Ottoman-Amerikan 237

Ödemiş 195
 öküz arabaları 85
 öşür 34
 özek 98
 özel alan 40
 özel mülkiyet 40
 özel sektör 403
 özel toprak mülkiyeti 40

Palamutçuk 223
 Pamuk Mensucat 148
 pamuk 129, 145, 194, çırçırılama
 sanayii 145, üretimi 127
 pamuklu dokuma 148
 Panama Kanalı 239
 para basma makineleri 139
 paralı yollar 348-350
 paraşol 159
 Paris 94, 162, Sergisi 141
 parish 349, 350
 paşa 458
 Paşabahçe 140
 payanda 45
 peage 353
 Pendik-Gebze 444
 Perrier Bankası 211
 Peşaver 196
 petrol 242, 243, 258, 444
 peyzaj mimarlığı 47
 Polatlı 223
 politikacılar 11, 12
 popülist modernite projesi xii
 Porsuk Barajı 471
 Posta Nezareti 101, 151
 Posta ve Tdgraf Nezareti 153

posta 150, arabaları 100, 101, 102,
 109, 156, 327, 375, beygirleri 91,
 işletmeleri 99, 100, servisi 151,
 taşımacılığı 101, 159, Tatarları 100

Pozağa 82
 Pozantı-Nusaybin 279
 pul 151
 pulluk 132-134

radikal modernite projesi xii
 Rafızi 11
 Rasim Dokur Fabrikası 148
 ray 168, 169, otobüsleri 309
 Rayak-Hamle 211
 Rayak-Homs-Hama-Halep 166
 Rayak-Mısır 188
 reaya 3, 34, 38
 Rebecca Ayaklanması 348
 Régie Generale Şirketi 117, 159, 209,
 293, 377
 Régie Générale des Chemins des Fer
 Şirketi 168
 resm-i agnam 34
 resm-i çift 34
 resm-i munzam 37
 resm-i mücessem 45
 Rize 193, Erzurum 157
 Rochild Bankası 280
 Rodos 154, 193
 rolling program 420
 Roma 70, 71, 77, 78, 83, 334, 335,
 dönemi 68, 69, 332, 334,
 İmparatorluğu 68, öncesi 332,
 yolları 68
 Romanya 203
 roro taşımacılığı 434
 ruhsat 41, 43-45, harcı 42
 Rumeli 79, 82, 87, 116, 117, 156,
 159, 180, 182, 185, 209, 377,
 434, Demiryolu projesi 162

Rusçuk 101, 106, 142
 Rusçuk-Tırnova 101
 Rusya 162, 167, 452, Postanesi 150
 ruz-ı huzur 35
 ruz-ı kasım 35
 Rüşum-u Mimariye 36

S.I.T. 294
 saatçilik 137
 sabana 129
 sadrazam 92
 Safavi 82
 SAFERHA 464, 466, 473
 Sakız 192
 Saklavi Kanalı 197
 Salıpazarı-Tophane 445
 Salyane 34
 Samolda Pamuk Çekirdeği Yağı
 Fabrikası 146
 Samsun 133, 192, 204, 212, 222, 225,
 235, 265, 310, 384, 441, 445-447,
 Azot Sanayii 446, Çarşamba 293,
 294, 304, 438, Kalın 316, 439,
 Kavak 308, Sivas 188, 205, 211,
 287, 293, 294, 316, 434, 459, 462,
 Sivas 266, Sivas Demiryolu 463
 Samuel F.b. Morse 151
 San Remo Anlaşması 240
 Sanayi Islah Komisyonu 147
 sanayi devrimi 135, 336 339
 sanayi teknolojisi 135
 Sanayi-i Nefise Mektebi 45
 sanayileşme xxi, 128
 sancak yolları 111, 374
 sandık arabalar 98, 104
 santral garajlar 444
 saraç 82
 Saraççılar Şirketi 147
 Saraçhane 87
 Saraçhanebaşı 105

saray 84, 89, 139, 152, koçusu 89
 Sarayköy 195
 sarraflık 137
 savaş arabaları 69, 78, 333
 Sazlıburun 223
 Schroeder Bankası 280
 sefir 85
 Selanik xiii, 131, 137, 162, 192, 204
 Selçuk-Kuşadası 223
 Selviburnu 139, Fabrikası 141
 Semaye 197
 sendika 196
 Sened-i İttifak 123
 Seranduz 193
 Serez 131
 Sergi-i Osmanî 136
 servet sahipleri 14
 Servet-i milliye 8
 Seydiköy 131
 Seyri Bahri 435
 seyyahlar 100
 sınıf farklılaşması 73
 Sıragöz 133
 Sırbistan 180
 sııklı araba 98, 159
 Sırmacılar Şirketi 147
 sıtma xix
 Siemens 154
 Silifke 134
 Silivri 133, 442, Çorlu 134
 SİMERYOL 461, 464
 Simeryol grubu 297
 Simyonoğlu Fabrikası 148
 Sinop 193, Yozgat-Kayseri 158
 sinyalizasyon 450
 Sirem 82
 Sirkeci-Halkalı 444
 Siroz 179
 Sis 194
 SİT 459

Sivas 113, 131, 157, 169, 181, 206,
235, 271, 460, 462, Cer Atelyeleri
309, Diyarbekir 206, Erzurum
296, 297, 312, 461, 462, 470,
472, Konya Ereğli 204, Malatya-
Erzincan 464, Samsun 170, 204,
265, Tihalta-Pekeriç 211

sivil havacılık 442

Société Générale 207

Sofya 142, 151, 162

Soğukçeşme 151-153

Soma 165, 195, 229, Bandırma 169,
170, 210

sosyalist xiv

Sovyet Devrimi 316

Sovyet hücumu 402

Sovyetler Birliği 346, 360, 362, 364

Söke 144

stabilize 441, toprak 410

Standard Oil 243, 266

su 10, 178, mühendisliği 220, yapıları
277, yolları 337

sulama 198, 218, 220, 229

Sultani Yollar 183

Sultaniye (Karapınar) 4

Suriye 8, 78, 129, 160, 166, 181,
240

Surmâme 85

Sus 441

Susurluk 193

suyolları 66, 72, 155

Süleymaniye 206, 235, 241

Sümer 68

Sümerliler 332

sürgün 4

sütçülük 131

süvari hat çavuşu 152

Süveyş Kanalı 168

Şam 101, 165

şantiye 467

Şark 438, Demiryolları 224, 306,

Demiryolları Bankası 279, 280,

Demiryolu Şirketi 211, Halı Sanayi
Ltd. 148

Şarki Anadolu Demiryolları 222, 277

Şarköy 442

Şatt-ül Arap 11, 196-199

şehirçi postaları 151

şehnişin 45

şenlendirmek 3, 4

Şenyurt-Mardin 438

şeyhülislâm 92

Şii 11

şilep 441

şimendifer 272, 285, 286, 379, 384,
Mektebi 306

Şose ve Köprüler Kanunu 384, 386,
414

şose 118, 156, 159, 178, 182, 226,
227, 373, 406, 434, kaldırımları
109

Şoseler ve Köprüler Reisliği 395

Şumnu 151

Şurâ-yı Devlet 40

T modeli 75, 340, 356

Tabakhâne-i Klevhâne-i Âmire 137

Tabo ve Korne 459

tahrir 31, 36, 37, defterleri 30

Tahrir-i Emlâk Nezareti 28, 35

Tahrir-i Nüfus ve Emlâke Dair

Talimname 27, 28, 33, 35, 40, 48

tahrirler (sayımlar) xxiii

tahsisi varidat 385

tahtirevan 83

Tak-ı Kısra 198

Talıka 93, 95, 159

Talimname 27, 38, 48, 49

Tan 248, 249, 254

Tan 441

- Tanzanya 365
 Tanzimat 5, 27, 28, 92, 93, 100, 101, 109, 139, 141, 154, 159, Fermanı 34, 434
 tarım xx, xxi, 178, 403, işçisi 131, satış kooperatifleri 472, teknolojisi 129, 131
 tarımsal üretim 126
 Tarik Bedeli Nakdisi Kanunu 229, 382, 383
 Tarik Emîni 111
 tarik mükellefiyeti 181
 tarik-i sultani 111, 374
 Tarsus 148, Adana 394, İskenderun 394
Tasvir-i Efkar 105
 taşeron 452, 453
 taşıma 358, ücreti 343
 taşımacılık 99, 103
 Tatar 100, 101, 129, arabası 98, 104
 Tatvan-Van-Kotur 444
 Tavus 78
 TBMM Zabıt Ceridesi 404
 TCDD 450
 Tedrisat-ı Ziraiye Nizamnamesi 131
 Tekalif-i Divâniyye 34
 Tekalif-i Örfiye 34
 Tekalifi Ter'îyye 34
 Teke 78
 tekerlek 68, 104
 Tekfurdağı 225
 Tekirdağ 106, 193, 442
 tekne arabalar 98
 teknoloji 124, 125, 131-133, 143, 154, 327, girişi 125, 128, 150, 160, 170, girişimi 126
 teknolojik değişme 331
 teknolojik gelişme xxiv
 telefon 151, 153, 154
 telgraf 151-153
 telsiz telgraf 154
 Temettü Vergisi 36, 37
 temettü (gelir) 28
 temettüat 35
 tente 95
 teodolit 156
 Terme 193
 tersane 136
 Tersane-i Âmire 136, 142
 testere değirmeni 138
 Tırhala 82
 Tırhan 441
 Tırpani Fabrikası 148
 Ticaret Nezareti 6
 Ticaret ve Umur-u Nâfia Nezareti 6, 130
 Ticaret ve Ziraat Nezareti 7
 ticaret 103
 Tihaltı-Elazığ 211
 Tımar Yollar (Demiryolları) 184
 TIR taşımacılığı 444, 450
 Tire 145, 195
 Tirebolu 192
 Tirebolu-Karahisar 157
 Tokat 89, 139
 top 81, arabaları 82, 90, güllesi dökümhanesi 139
 Tophane 82, 104, 136, 138, 141, 142, 384, Müşirliği 141
 toprak yol 118
 Toprakkale-Pavas 306
 TPC 240, 241, 243, 246, 266
 Trablusgarp 9, 178, 183, 193, 203, 213, Savaşı 236
 Trablusşam 193, 204
 Trabzon 131, 181, 192, 222, 225, 445, 447, Erzurum 109, 118, 156, 210, Erzurum-İran 388, İran 386, 434, 440
 traktör 134, 135
 Trakya 117, 132-134, 377, 391, 406

- tramvay 94
 transit taşımacılığı 449
 Tresoriers de France 352
 Truman Doktrini 401
 Truva 447
 Tuna 33, 106, 111, 157, 162
 Türhal 463
 Turkish Petroleum Company 240
 Turuk 107, ve Ebniye Nizamnamesi 45, ve Maabir 203, 209 210, ve Maabir Nizamnâmesi 181, 184
 Turuk-i Askeriye 182
 Turuk-i Sultani 181
 Turuk-i Umumiye 209
 Turuk-u Hususi 112157, 374, 381-383
 Turuk-u Maabir 117, 157, İdaresi 111, Mektebi 113, Nizamnamesi 111, 157, 372-375, 383, 385, 395, 434, Talimat-ı Umumiyesi 115, Talimat-ı Umumiyesi 158
 Turuk-u Umumi 112, 157, 159, 374, 377, 382, 383
 Turuk-u Umumiye Şirketi 228
 turuk-u milliye 228
 Tüfenghane-i Âmiri 136
 Tüfenkhane 136, 138
 Tülü deve 78
 Türk Demiryolları 322
 Türk Hava Kurumu 471
 Türk Hava Yolları AO 448, 449
 Türk-Amerikan İnkişaf Şirketi 222
 Türkçe 152
 Türkçülük 437
 Türki Cumhuriyetler 452
 Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası xx
 Türkiye Demiryolları Şirketi 298
 Türkiye Devleti Nâfia Vekaleti Umur-u Nâfia Programı 220
 Türkiye İktisat Kongresi 247
 Türkiye Milli Demiryollar Şirketi 280
 Türkiye xii, xiii, xxv, 118, 119, 217, 314, 354, 357, 359, 360, 363, 370, 382, 391, 401, 403, 428, 433
 ulak 150, 372, çavuş 100
 ulaşım 220, 433, 434, 435, sistemleri 66, 331, ve haberleşme 65, 330
 Ulaştırma Ana Planı 449
 ulaştırma 67, 69, 71, 103, 343, 369, araçları teknolojisi 369, politikaları 370, 378, teknolojisi 372
 Ulukışla-Boğazköprü 460
 Ulukışla-Boğazköy 295, 316
 umr 5, 213
 Umur-u Nâfia 126, 154, 294, 296, Programı 155, 157, 169, 175, 177, 212, 218, 224, 267, 276, 278, 279, 375, 377, 438, 454, 455
 Urfa 188, 223
 Uşak 133, 147, 150
 utangaç modernite projesi xii, xiii
 ücretli iş mükellefiyeti 392
 Ünye 193, Tokat 158
 üretim artışları 124
 üretim biçimi 71
 üretim sistemleri 65
 üretim teknolojisi 330
 Üsküdar 89, 138, Bağdat-Basra 152
 Üsküdar-İzmit 151
 Üsküp 131
 üzüm 128
 Vaka-i Hayriye 27, 31, 42
 vakıflar 40
 Van 169, 206, 235, 447
 Vardar 179, 193-195, 204
 Varna-Bükreş 152
 Varna-Rusçuk 161

Vatan 248, 250, 253, 254
 Vefa 105
 Verdova 145
 vergi 37, reformu 34, sağlama 31,
 sistemi 38, toplama 32
 vergilendirme 28
 Vergü-yi Mahsusa 34, 35
 Versay Antlaşması 279
 vezir 92
 Vilâyet Belediye Kanunu 38
 vilayet yolları 111, 183, 374
 Viyana 82, 93, 94, 162, 356
 Vize 82
 yabancı sermaye 127, 128, 158, 170,
 256, 376, 436
 Yafa 195, Kudüs 166
 Yahşihan Hattı 307
 Yakubabâd 196
 Yalıköşkü 142
 Yanya 28, 33
 yarı-sömürge ulaşım 435
 yarıcılık 127
 Yaş 91
 yat limanları 446
 yaylı 103
 yaylı araba 98, 159
 Yedikule İplik Fabrikası 148
 Yemen 9, 183, 188
 yeni asker 12
 yeni idareciler 12
 Yenicami 153
 Yenicami Postanesi 153
 Yenice 193, Gölü 195
 Yeniçeri 138, Ocağı 32, 42
 yerel arabacılar 101
 yerli sermaye 436
 Yeşilırmak 194, Kelkit 223
 Yeşilköy 136, 170, 447, 469, Dış
 Hatlar Terminali 450

yevmiye defteri 30
 yevmiye vukuat defteri 32
 Yıldız Sarayı 141
 yiğit başı 89
 Yol Trafik Kanunu 359
 yol 10, 115, 155, 159, 178, 209, 227,
 229, 346, 349, 350, 352, 355,
 391, 392, 409, 440, 457, bekçiliği
 375, inşaatı 112, 393, 394,
 mühendisliği 117, 209, 428,
 mükellefiyeti 335, 353, sistemi
 108, ve araba teknolojisi 151, ve
 köprü 109, 157, vergisi 183, 382,
 384, 390, 394, 443, yapımı 439
 yolcu taşımacılığı 357, 359
 Yolçatı 316
 yollar 111, bürosu 351 ve köprüler 180
 YSE Genel Müdürlüğü 443
 Yumurtalık 206, 222, 225
 Yunan Postanesi 150
 Yunanistan 180, 401
 yük arabaları 90, 98, 99
 yük taşımacılığı 103, 159, 357, 358,
 360, 361, 444, 447
 Yüksek Mühendis Mektebi 456
 zamane âdemi 13
 Zeytinburnu 442, Baruthanesi 140,
 Demir Fabrikası 140, Dokuma
 Fabrikası 141, Fabrikası 139, 142,
 148
 zift 75
 Ziraat Ameliyat Mektepleri 131
 Ziraat Bankası 245, 462
 Ziraat Mekteb-i Âlisi 131
 Ziraat Nezareti 6, 130, 132
 Ziraat ve Sanayi Meclisi 5
 ziraatçılar 11
 Zonguldak 104, 193, 225, 308
 Zor Sancağı 9

Kişi Dizini

- Abbot ailesi 144
Abdurrahman Naci Bey 463, 464, 467
Abdülaziz 161, 162
Abdülhamid xiii, 44, 95, 96, 106, 153,
166, 167, 168, 241, 243, 437, 458
Abdölmecid 92, 151
Abidin Paşa 134
Ahmed Besim Paşa 142
Ahmed Fethi Paşa 93, 139
Ahmed I. 84
Ahmed III. 85, 91
Ahmet Hamdi Bey 469
Akbatugan, Ali Sait 254, 255, 256,
258
Akkaya, Feyzi 464, 466, 467, 470,
471
Albay Gordon 110
Alfred von Kaulla 166
Ali Haydar 293
Ali İhsan Bey (Kör) xvii
Ali Rıza 263
Aralov 242, 243, 253, 254
Arıdurı, Cemil 465
Atatürk xiv-xvi, 238, 243, 246, 247,
259, 293, 381, 463
Atay, Ferruh 464

Balyan ailesi 44
Balyan, Sarkis 148
Bandırma 150, 193, 229, 316
Barkan, Ömer Lütfi 49
Baron de Tott 91
Baron Evain Vandœuvre 166
Baron Hirşh 162, 164
Başar, Ahmet Hamdi 384
Bayezid Efendi 148

Belioğlu, Sırrı 263
Berger, Julius 460
Bıçakçızade Ali 147
Blacque Bey 151
Bozkurt, Mahmut Esad 261
Brothers, Rice 149
Bursalı Bilezikçi kardeşler 143
Bursalı Tasciyan Efendi 143
Busbecq 81, 82

Calais 160
Callions 105
Carlo 105
Carotsieris 105
Carven, Elizabeth 89
Cavit Bey xix, 212, 236, 265
Cebesoy, Ali Fuat 391
Cemal Paşa xv
Chamberlein 151
Cheffer Bey 207
Chester Arthur xxv, 206, 207, 225,
234-240, 241, 243, 244, 249, 250,
261, 266
Clark, Colin 77
Clayton-Kennedy 239
Colbert 353
Colby 237
Colt, James V. 207
Conson 134
Craen, Elizabeth 86
Criticos 105
Cugnin 203
Cuinet, Vital 103, 116, 158
Cumberland 352

Çetinkaya, Ali 386, 388

- Dadyan, Arakel 137, 138
 Dadyan, Boğos 139, 140
 Dadyan, Ohannes 137-140
 Dalokay, Vedat xvii
 Davut Paşa 162
 De Havilland 442
 De La Rue 151
 de Leffe 110
 Demirağ, Nuri 293, 459, 462, 463, 467, 469, 471
 Derschwan, Hans 80, 81
 Deyrolle, Theophile 110
 Diamandis 105
 Diker, Vecdi 393, 395, 398, 411
 Diņer, Celal xxv
 Diri, Sadık 464
- Ekert 129
 Ekesan, Vehbi 395
 El-Cahız 78
 Emin Zihni Bey 132
 Enver Paşa xv, 106
 Erim, Nihat 406
 Erkin, Behiç 456
 Esendal, Memduh şevket xvii, xviii
 Esmer, Ahmet şükşü 244
 Evliya Çelebi 82
- Falkeisen 143
 Farnsworth, Amos 160
 Fatih Sultan Mehmed 83
 Fethi Bey 230, 284, 310
 Fevzi Bey xxv, 217, 230, 278
 Feyzi Bey 455
 Fisher, william 140
 Fokşan 91
 Fontmagne Duran De 95
 Forbeş 145
 Fransuva I. 353
 Fuad Paşa 93
- Galand, Antonie 87
 Genç Osman 84
 Gillespie, Julien E. 237-240
 Godard 196, 204
 Goden 169
 Goethals, George 240, 251
 Gout, J. B. 145
 Gökalp, Ziya xvii, 264
 Graham Bell 153
 Grew, Joseph G. 265
 Gronbilad 229
- Hacı Abdullah Ağa 465
 Hacı Ahmet Zade Nafiz (Kotan) Bey 462
 Hacı Ali Efendi 147
 Hacı Beyzade Kadri Bey 135
 Hadkinson 146
 Hagues, John 140
 Halil Rifat Paşa 375
 Hallacyan Efendi 207-211
 Handenyan 113, 157
 Hanomak 132
 Harun-el Reşit 197, 198
 Hasan Fehmi Paşa xxv, 7, 113, 155, 157, 165, 169, 181, 194, 212, 217, 276, 375, 435, 455
 Haydar Bey 293
 Haydar Emre 465
 Heron 448
 Hocstrasser 146
 Hugenen 230
 Hügnen 280
 Hüseyin Hilmi Paşa 201
- İbrahim Paşa 129
 İbrahim Rasih Efendi 134
 İlkin, Selim xi
 İlkorur, Sudi xi
 İloğlu, Asım Süreyya xv, xvi, xviii

- İlyas Bey 118, 210
 İnanc, E. xi
 İnönü, İsmet 230, 265, 394
 İsmail Paşa 110
 İsmet Paşa 271, 278, 284-286, 307
 İssigonis 149, 150
 İtalconsula 445
 İzzet Efendi 152
- Kadri Ağa 92
 Kalfa, Kirkor 44
 Kanuni Sultan Süleyman 83
 Kara Azmak 194, 195
 Kara Kemal Bey xvii, xviii, xix
 Kara Todori Paşa 166
 Karabekir, Kazım xx
 Karpat, Kemal 32, 33
 Katina 204
 Katurye 195
 Kaula 166
 Kennedy 241, 244, 252, 253, 266
 Kesebir, Şakir xx
 Keyder, Çağlar 233
 Koç, Vehbi 453, 463-466, 470
 Koçu, Reşat Ekrem 85, 94, 98
 Kolars ve Malin 317
 Köprücü, Halit 464, 473
 Kuruyazıcı, Hasan 45
- Langeviç 153
 Lord Curzon 245
 Louis XII. 352
 Louis XIV. 353
 Louis XV 88
 Luzzi, L. 92
 Lütfi Fikri Bey 208
 Lütfi Paşa 100
- Mac Adam (Makadam) 434
 Mac Andrew & Forbes 144
 Mac Cormick 134
 Mahmud II. 32, 34, 100, 109, 138, 372, 455
 Mahmut Şevket Paşa 237
 Maissner Paşa 168, 458
 Marke, Junkers 442
 Marsigli 90
 Massey-Harris 134
 Mc Farlane 140
 McAdam, John L. 73
 Mears 103
 Mehmed III. 84
 Mehmed IV. 84
 Mehmet Ali 140, 141
 Mehmet Nahid Bey 166
 Mellote 132
 Menderes, Adnan 402
 Mere Hüseyin Paşa 85
 Merzifonlu Kara Mustafa Paşa 84
 Mezzigiorno 345
 Mibzer 134
 Michel, Marius 435
 Midhat Paşa 101, 106, 111, 142, 157, 163, 375
 Mikail Efendi 152
 Mikes 90, 91
 Miss Pardoe 137
 Mojel Bey 163
 Moore, M.C.A. 206, 207
 Morgan, J. P. 237
 Mösyö Baltazar 110
 Mösyö Briot 113
 Mösyö Kolas 435
 Mösyö May 117
 Mösyö Michel 435
 Mr. Shrader 195
 Muhammed Hilâl Efendi 9
 Muhtar Bey 169, 230, 278-283, 310
 Muin, Mahmut 259-261
 Mukdim Osmay 253

Murad 11
 Museyrip 197
 Mussolini 360
 Mustafa Celâleddin Bey 1, 3, 11, 12
 Mustafa Efendi 152
 Mustafa Nuri Paşa 143
 Mustafa Reşit Paşa 5, 109
 Mümtaz, Semih 104

Naci, Abdurrahman 297, 461
 Nalbantoğlu, Gülsüm 44
 Napoleon I. 353
 Nawra 129
 Nemlizade 294
 Nevşehirli Damat İbrahim Paşa 89
 Noradunkyan xcv, 9, 116, 155, 159,
 201-207, 217, 276, 377, 437, 455
 Nuhoglu, Hidayet xxii

Okutan, Hüsni 393, 398
 Okyar, Fethi 230, 278
 Oliver 133
 Omnibus, Victoria 105
 Operatör Emin 459
 Orbay, Rauf 238, 261, 263
 Osman Nuri Bey 4
 Otry 112
 Owen 403

Öküz Mehmed Paşa 84
 Önay, A. Şerif xvii, xx
 Özege, Seyfettin xxii

Padeano 110, 156
 Palakopos 198
 Pamuk, Orhan 467
 Papazoglu 105
 Papps, G. J. 148
 Pastırmacıyan 205, 206
 Paşarol 94, 97

Pauvlaky 143
 Pavli 223
 Peker, Recep xcv, 217, 295, 398,
 455
 Phillips, Edward 140
 Picard 204
 Plano 134
 Portalis 143
 Pressel Wilhelm von 163, 259, 260
 Pretextat-Lecomte 88, 94
 Prokter 149

Rankin 149
 Rauf Bey 242, 243, 284
 Raymond, Alexandre M. 45, 47
 Rezaizade Ekrem Bey 93
 Reichautobahnen 355
 Reşit Paşa 131
 Rıza Paşa 93
 Ritter 110
 Rivano 105
 Roland, Charles 95
 Roubinis 105

Saint-Simon 469
 Sami, Süreyya 293
 Samoka 139
 Sandal, Vehbi 272
 Saraçoğlu, Şükrü 304
 Saydam, Refik 388, 471
 Sazak, Emin 459, 465
 Schweigger 83
 Selim II. 4
 Selim III. 136
 Sezai Türkeş-Fevzi Akkaya 472, 473
 Sfeelder-Hanson 163
 Sir Francis Chesney 160
 Smith, Lawrance J. 151
 Sultan Abdülmecid 139
 Sultan I. Mahmud 89

Sultan İbrahim 85
 Sultan Selim 137
 Süleyman Paşa 6
 Süleyman Sırrı Bey 271, 285, 307,
 308
 Sümenon 108
 Süreyya Şevket xxi

 Şehrikıyan 206
 Şehsuvaroğlu, Haluk 87
 Şemseddin Sami Bey 96

 T chihatchef 109
 Taft 235
 Tahtakılıç, Ahmet xvi
 Tahtakılıç, İbrahim xvi
 Talât Paşa xv, xviii
 Tassy 110
 Tatar İzzet Bey 464
 Tavernier 87
 Tekeli, İlhan xi, xvii
 Tekerlekçi Ethem Pehlivan 106
 Telford, Thomas 348
 Thornburg, Max 405
 Tırpani Kardeşler 145
 Tonguç, İ. H. 389
 Trak 441
 Tridzade Mehmet Paşa 147
 Triyör 134

Tunaya, Tarık Zafer xiii
 Turnpike 347-350

Ubicini 94
 Uzunçarşılı 82

Valide Kösem Sultan 84
 Van der Elst Kardeşler 162
 Vasıf Bey xvii
 Viscount 448
 Vrançık, Anton 83
 Vulitch Efendi 152

Walterwood 134
 Webb 154
 Whittall ailesi 146, 148
 Wilhelm von Pressel 166
 Willcocks, William 2, 10, 199, 202-
 204, 177, 196, 221
 Wratishaw, Von 83

Yalman, Ahmet Emin 250-252
 Yeğen 78
 Yılcıncıade Osman Efendi 147
 Yusuf, Hüseyin 258, 259
 Yuşa 89

Zihni Paşa 182
 Ziyal, Hazık 471