



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Ahmet KISA

OSMANLI DEVLETİ'NDE BAYINDIRLIK FAALİYETLERİ (1908-1918)
KAPİTÜLASYONLAR, İMTİYAZLAR, ANONİM ŞİRKETLER

Tarih Ana Bilim Dalı
Doktora Tezi

Antalya, 2019



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Ahmet KISA

OSMANLI DEVLETİ'NDE BAYINDIRLIK FAALİYETLERİ (1908-1918)
KAPİTÜLASYONLAR, İMTİYAZLAR, ANONİM ŞİRKETLER

Danışman

Dr. Öğr. Üyesi Hatice AKIN ZORBA

Tarih Ana Bilim Dalı

Doktora Tezi

Antalya, 2019

Akdeniz Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

Ahmet KISA'nın bu çalışması, jürimiz tarafından Tarih Ana Bilim Dalı Doktora tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan	:Doç. Dr. Mehmet TOPAL	(İmza)
Üye (Danışmanı)	:Dr. Öğr. Üyesi Hatice AKIN ZORBA	(İmza)
Üye	:Doç. Dr. Güven DİNÇ	(İmza)
Üye	:Dr. Öğr. Üyesi Cezmi KARASU	(İmza)
Üye	:Dr. Öğr. Üyesi Nimet Ayşe AKSOY	(İmza)

Tez Başlığı: Osmanlı Devleti'nde Bayındırlık Faaliyetleri (1908-1918)

Kapitülasyonlar, İmtiyazlar, Anonim Şirketler

Onay : Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Tez Savunma Tarihi : 05/07/2019

Mezuniyet Tarihi : 25/07/2019

(İmza)
Prof. Dr. İhsan BULUT
Müdür

AKADEMİK BEYAN

Doktora Tezi olarak sunduğum “Osmanlı Devleti’nde Bayındırlık Faaliyetleri (1908-1918), Kapitülasyonlar, İmtiyazlar, Anonim Şirketler” adlı bu çalışmanın, akademik kural ve etik değerlere uygun bir biçimde tarafımda yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını belirtir; bunu şerefimle doğrularım.

İmza

Ahmet KISA



T.C.
AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU
BEYAN BELGESİ



SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE

ÖĞRENCİ BİLGİLERİ	
Adı-Soyadı	Ahmet KISA
Öğrenci Numarası	20128603203
Enstitü Ana Bilim Dalı	Tarih
Programı	Doktora
Programın Türü	() Tezli Yüksek Lisans (X) Doktora () Tezsiz Yüksek Lisans
Danışmanın Unvanı, Adı-Soyadı	Dr. Öğr. Üyesi Hatice AKIN ZORBA
Tez Başlığı	Osmanlı Devleti'nde Bayındırlık Faaliyetleri (1908-1918) Kapitülasyonlar, İmtiyazlar, Anonim Şirketler
Turnitin Ödev Numarası	1150974044

Yukarıda başlığı belirtilen tez çalışmasının a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana Bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 360 sayfalık kısmına ilişkin olarak, 11/7/2019 tarihinde tarafımdan Turnitin adlı intihal tespit programından Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları'nda belirlenen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan ve ekte sunulan rapora göre, tezin/dönem projesinin benzerlik oranı;

alıntılar hariç % 4

alıntılar dahil % 6'dır.

Danışman tarafından uygun olan seçenek işaretlenmelidir:

(x) Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşmıyor ise;

Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporu'nun doğruluğunu onaylarım.

() Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşıyor, ancak tez/dönem projesi danışmanı intihal yapılmadığı kanısında ise;

Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporu'nun doğruluğunu onaylar ve Uygulama Esasları'nda öngörülen yüzdeleri sınırlarının aşılmasına karşın, aşağıda belirtilen gerekçe ile intihal yapılmadığı kanısında olduğumu beyan ederim.

Gerekçe:

Benzerlik taraması yukarıda verilen ölçütlerin ışığı altında tarafımda yapılmıştır. İlgili tezin orijinallik raporunun uygun olduğunu beyan ederim.

11/7/2019

(imzası)
Dr. Öğr. Üyesi Hatice AKIN ZORBA

İÇİNDEKİLER

ŞEKİL LİSTESİ	v
TABLOLAR LİSTESİ	vi
FOTOĞRAFLAR LİSTESİ	viii
HARİTALAR LİSTESİ	ix
KISALTMALAR LİSTESİ	x
ÖZET	xii
SUMMARY	xiv
ÖNSÖZ	xvi
GİRİŞ.....	2

BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLI DEVLETİNDE BAYINDIRLIK HİZMETLERİNİN KURUMSAL YAPISI: NAFİA NEZARETİ

1.1. II. Mahmut Dönemi'nde Osmanlı Merkez Teşkilatında Yapılan Düzenlemeler.....	8
1.2. Meclis-i Umur-ı Nafia	10
1.3. Nafia Nezareti'nin Kurulması.....	13
1.3.1. 1870 Tarihli Nafia Nizamnamesi	18
1.3.2. 1880 Tarihli Nafia Nizamnamesi	24
1.3.2.1. Nafia Nazırı.....	25
1.3.2.2. Nafia Nezareti'nde Görev Alan Diğer Memurlar ve Vazifeleri	27
1.3.2.3. Nafia Meclisi.....	29
1.3.3. 1908-1918 Yıllarında Nafia Nezareti	33
1.4. Nafia Hizmetlerinin Yürütülmesi Açısından Şûrâ-yı Devlet.....	38
1.4.1. Şûrâ-yı Devlet Nafia Dairesi	40

İKİNCİ BÖLÜM

BAYINDIRLIK HİZMETLERİNDE SERMAYE KULLANIMI

2.1. Osmanlı Devleti'nde Kapitülasyonlardan İmtiyazlara/Anonim Şirketlere Uzanan Süreç	43
2.2. Kapitülasyonlar	43
2.2.1. Kapitülasyonlar ve İmtiyazların Anlamı	43
2.2.2. Osmanlı Devleti'nde Kapitülasyonlar	49
2.2.2.1. Osmanlı Devleti'nde Kapitülasyonların Tarihi.....	50

2.2.2.2.	Osmanlı Devleti'nde Kapitülasyonların Uygulanışı.....	56
2.2.2.3.	Osmanlı Devleti'nde Yabancıların Kapitülasyonlarla Elde Ettikleri Haklar..	58
2.2.2.4.	Kapitülasyonların Kaldırılması.....	65
2.3.	Yabancı Sermayenin Osmanlı Devletine Girişi Bağlamında İmtiyazlar	70
2.3.1.	İmtiyazlar.....	70
2.3.2.	Osmanlı Devleti'nde İmtiyazların Verilme Gerekçeleri	71
2.3.3.	İmtiyaz Uygulamalarında Yöntem	77
2.3.4.	Osmanlı Devleti'nde İmtiyazların Verildiği Alanlar.....	87
2.3.4.1.	Bayındırlık Alanında Verilen İmtiyazlar	88
2.3.4.1.1.	Demiryolları.....	88
2.3.4.1.1.1.	İngiliz Sermayesi İle İnşa Edilen Demiryolları.....	90
2.3.4.1.1.2.	Alman Sermayesi İle İnşa Edilen Demiryolları	92
2.3.4.1.1.3.	Fransız Sermayesi İle İnşa Edilen Demiryolları.....	100
2.3.4.1.1.4.	İmtiyaz Usulü ile Yapılan Diğer Demiryolu Hatları.....	101
2.3.4.1.2.	Madenler	104
2.3.4.1.3.	Liman ve Rıhtımlar	110
2.3.4.2.	Beledi Hizmetler İçin Verilen İmtiyazlar	115
2.3.4.3.	Sanayi Alanında Verilen İmtiyazlar	121
2.4.	Osmanlı Devleti'nde Şirketleşme	127
2.4.1.	Osmanlı Devleti'nde Şirketleşme İle İlgili Yapılan Yasal Düzenlemeler.....	128
2.4.1.1.	Tanzimat Sonrası Yapılan Yasal Düzenlemeler	128
2.4.1.2.	II. Meşrutiyet Sonrası Yapılan Yasal Düzenlemeler	134
2.4.2.	Şirket-i Hayriyye: Bir Şirketleşme Tecrübesi	139
2.4.3.	Osmanlı Devleti'nde Yabancı Şirketler.....	142
2.4.4.	Yabancı Şirketlerde Türkçe Kullanımı.....	155
2.4.5.	I. Dünya Savaşı ve Düşman Devlet Vatandaşlarının Şirketlerden İhracı.....	161

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BAYINDIRLIK ŞİRKETLERİ VE FAALİYETLERİ (1908-1914)

3.1.	Dönemin Genel Siyasi Ortamı.....	165
3.2.	Hükümetler ve Bayındırlık Politikaları.....	178
3.2.1.	İttihat ve Terakki, Milli İktisat	180
3.3.	Umur-ı Nafiaya Dair Layiha (14 Mart 1908)	185
3.4.	Bayındırlık Şirketleri ve Faaliyetleri (1908-1918)	185

3.4.1.	Yollar ve Köprülerin İnşası	189
3.4.1.1.	II. Meşrutiyet Dönemine Kadar Osmanlı Devleti'nde Yolların Durumu	189
3.4.1.2.	1908 Nafia Programında Yollar ve Köprüler	202
3.4.1.3.	II. Meşrutiyet Dönemi'nde Karayolları	209
3.4.1.3.1.	Devlet Yolları ve Turuk-ı Umumiye Şirketi	209
3.4.1.3.2.	Vilayet Yolları	227
3.4.1.3.3.	İstanbul'da Yollar	231
3.4.1.3.4.	Osmanlı Asya'sında Yollar	237
3.4.1.3.4.1.	Ankara Vilayeti	237
3.4.1.3.4.2.	Adana Vilayeti	239
3.4.1.3.4.3.	Aydın Vilayeti	242
3.4.1.3.4.4.	Erzurum Vilayeti	246
3.4.1.3.4.5.	Beyrut Vilayeti	249
3.4.1.3.4.6.	Bitlis Vilayeti	252
3.4.1.3.4.7.	Halep Vilayeti	254
3.4.1.3.4.8.	Hüdavendigâr (Bursa) Vilayeti	256
3.4.1.3.4.9.	Diyarbakır Vilayeti	259
3.4.1.3.4.10.	Suriye Vilayeti	261
3.4.1.3.4.11.	Sivas Vilayeti	264
3.4.1.3.4.12.	Trabzon Vilayeti	267
3.4.1.3.4.13.	Konya Vilayeti	269
3.4.1.3.4.14.	Kastamonu Vilayeti	273
3.4.1.3.4.15.	Mamüretü'l Aziz (Elazığ) Vilayeti	276
3.4.1.3.4.16.	Musul Vilayeti	278
3.4.1.3.4.17.	Van Vilayeti	280
3.4.1.3.4.18.	Bolu Sancağı	282
3.4.1.3.4.19.	Zor (Deyr-i Zor) Sancağı	284
3.4.1.3.4.20.	İzmit Sancağı	286
3.4.1.3.5.	Rumeli'de Yollar	287
3.4.1.3.5.1.	Edirne Vilayeti	288
3.4.1.3.6.	1918 Yılında Yolların Genel Vaziyeti	291
3.4.2.	Demiryollarının İnşası ve Bu Amaçla Kurulan Şirketler	294
3.4.2.1.	Şark Demiryolu Şirketi, Babaeski-Kırkkilise (Kırklareli) Hattının İnşası	295
3.4.2.2.	İzmir-Kasaba ve Temdid-i Demiryolu Şirketi	298

3.4.2.2.1.Soma-Bandırma Demiryolu Hattının İnşası	301
3.4.2.3. Bağdat Demiryolu Şirketi	305
3.4.2.3.1.Bulgurlu-Nusaybin-Bağdat Demiryolunun İnşası	306
3.4.3. Liman ve Rıhtımların İnşası ve Bu Amaçla Kurulan Şirketler	314
3.4.3.1. 1908 Nafia Programında Limanlar	314
3.4.3.2. Ereğli Şirketi Osmaniyesi, Zonguldak Limanı'nın İnşası.....	317
3.4.3.3. İnebolu Limanı.....	319
3.4.3.4. Haydarpaşa Liman Şirketi, İskenderun Limanı'nın İnşa İmtiyazı.....	321
3.4.3.5. Bandırma Limanı	324
3.4.3.6. Diğer Liman ve Rıhtımlarda Yapılan Çalışmalar	326
3.4.4. İç Sularda Gemi Nakliyatı ve Tarımsal Üretimi Arttırmaya Yönelik Çalışmalar ..	328
3.4.4.1. 1908 Nafia Programında İç Sularda Gemi Nakliyatı, Bataklıkların Kurutulması	329
3.4.4.2. Anadolu Demiryolu Şirketi, Konya Ovası'nın Sulanması.....	331
3.4.4.3. Çukurova'nın Islahı, Bölgede Nehirlerin Ulaşımına Uygun Hale Getirilme Girişimleri.....	334
3.4.4.4. Yenice Gölü ile Vardar ve Karaazmak Nehirleri'nin Islahı Teşebbüsleri	337
3.4.4.5. Menderes Nehri ve Havzasının Islahı Çalışmaları.....	340
3.4.4.6. Mezopotamya'da (Elcezire) Tarımsal Üretimin Arttırılması Girişimleri ve Ulaşım	342
3.4.4.7. Tarımsal Sulama ve İç Sularda Gemi Nakliyatı ile İlgili Yapılan Diğer Çalışmalar	347
SONUÇ	352
KAYNAKÇA.....	357
EK 1- BAYINDIRLIK İŞLERİNİN ŞİRKETLER KURULARAK YAPILMASI	387
EK 2- ANONİM ŞİRKETLERİ NİZAMNAME-İ DAHİLİSİ.....	388
ÖZGEÇMİŞ	395

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 3.1 Yol Güzergâhlarında Yokuşların Nakliyat Üzerinde Oluşturduğu Güçlük ve Maliyet	292
---	-----

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1.1 Nafia Nezareti'nde Görevli Bazı Memurlar ve Maaşları	22
Tablo 1.2 1880 Yılı Nafia Nezareti Bütçesi	24
Tablo 1.3 1298 (1881) Yılı Turuk ve Meâbir İşlerini Gösteren Cetvel.....	31
Tablo 1.4 1297 (1881) Senesinden 30 Temmuz 1300 (11 Ağustos 1884) Tarihine Kadar Osmanlı Devleti'nde İnşa Olunan Yollar	32
Tablo 2.1 İzmir-Aydın Demiryolu Yıllık Hâsılat Tablosu	91
Tablo 2.2 İstanbul-Ankara Demiryolu Hattı	94
Tablo 2.3 Eskişehir-Konya Hattı Demiryolu.....	96
Tablo 2.4 Bağdat Demiryolu Hattı	97
Tablo 2.5 Türkiye'de Demiryolu İnşaatlarının Geçmişi (1860-1918)	103
Tablo 2.6 Bazı Kentlerde Altyapı Hizmetleri.....	120
Tablo 3.1 Vilayetlerin Amele-i Mükellefe İle Yükümlü Nüfus Miktarları.....	196
Tablo 3.2 Osmanlı Devleti'nde 1888-1906 Yılları Arasında Yol İnşasını Gösterir Tablo ...	201
Tablo 3.3 Osmanlı Devleti'nde Yol Şebekesi (14 Mart 1908).....	204
Tablo 3.4 Osmanlı Devleti'nde Halihazırda İnşa Edilen Askeri Yollar (14 Mart 1908)	205
Tablo 3.5 Turuk ve Meâbir Bütçesi'nin Vilayetlere Dağılımı	207
Tablo 3.6 Umur-ı Nafia İçin Akdolunacak İstikraz Kanununda Harcama Kalemleri (1909)	212
Tablo 3.7 1917 Yılı Başında Osmanlı Avrupa'sında Devlet Yolları	225
Tablo 3.8 1917 Yılı Başında Osmanlı Asya'sında Devlet Yolları	225
Tablo 3.9 1909-1916 Yıllarında Osmanlı Devleti'nde Yollar ve Köprüler Ameliyatı	230
Tablo 3.10 İstanbul Vilayetinde 1913 Yılı Sonuna Kadar İnşa Edilmiş Yollar	232
Tablo 3.11 1914 Yılından İtibaren İstanbul Vilayeti Dâhilinde Yapılması Planlanan Yollar	233
Tablo 3.12 Çatalca Sancağında Yollar (1914).....	235
Tablo 3.13 Ankara Vilayetinde İnşa Edilmiş Yollar İle 1914 Yılı Muvazenesine Dahil Tarik-i Vilayetin İsimlerini Mübeyyin Cetveldir	238
Tablo 3.14 Adana Vilayeti'nde Ulaşım Ağı (1914)	240
Tablo 3.15 Aydın Vilayetinde Yollar (1914)	243
Tablo 3.16 Aydın Vilayetinde Yapılmakta Olan Yollar (1914).....	244
Tablo 3.17 Erzurum Vilayetinde Yollar (1914)	247
Tablo 3.18 Beyrut Vilayetinde Yollar (1914)	250
Tablo 3.19 Bitlis Vilayetinde Yollar (1914).....	253
Tablo 3.20 Halep Vilayetinde Yollar (1914).....	255

Tablo 3.21 Hüdavendigâr (Bursa) Vilayetinde Yollar (1914).....	257
Tablo 3.22 Diyarbakır Vilayetinde Yollar (1914).....	260
Tablo 3.23 Suriye Vilayetinde Yollar (1914).....	262
Tablo 3.24 Sivas Vilayetinde Yollar (1914).....	265
Tablo 3.25 Konya Vilayetinde Yollar (1914).....	270
Tablo 3.26 Antalya Sancağı'nda 1916 ile 1920 Yılları Arasında Yapılması Planlanan Yollar	272
Tablo 3.27 Kastamonu Vilayetinde Yollar (1914).....	274
Tablo 3.28 Musul Vilayetinde Yollar (1914).....	279
Tablo 3.29 Van Vilayetinde Yollar (1914).....	281
Tablo 3.30 Bolu Sancağında Yollar (1914).....	283
Tablo 3.31 Edirne Vilayetinde İnşa Edilmiş Yollar (1914).....	289
Tablo 3.32 Edirne Vilayetinde İnşası Devam Eden Yollar (1914).....	290
Tablo 3.33 Yol ve Köprü İnşasında İstihdam Edilen Osmanlı Mühendisleri (1888-1916) ...	293

FOTOĞRAFLAR LİSTESİ

Fotoğraf 3.1 İnebolu İskelesi	321
Fotoğraf 3.2 Bandırma Limanı	325

HARİTALAR LİSTESİ

Harita 3.1 1917 Yılında Osmanlı Devleti'nde Devlet Yolları.....	227
Harita 3.2 İstanbul Vilayetinde Ulaşım Ağı (1914)	231
Harita 3.3 Çatalca Sancağı'nda Ulaşım Ağı (1914)	234
Harita 3.4 Ankara Vilayeti'nin Ulaşım Ağı (1914).....	238
Harita 3.5 Adana Vilayetinde Ulaşım Ağı (1914).....	240
Harita 3.6 Aydın Vilayetinde Ulaşım Ağı (1914)	243
Harita 3.7 Erzurum Vilayeti'nde Ulaşım Ağı (1914).....	247
Harita 3.8 Beyrut Vilayetinde Ulaşım Ağı (1914)	250
Harita 3.9 Bitlis Vilayetinde Ulaşım Ağı (1914).....	253
Harita 3.10 Halep Vilayetinde Ulaşım Ağı (1914).....	254
Harita 3.11 Bursa Vilayetinde Ulaşım Ağı (1914)	257
Harita 3.12 Diyarbakır Vilayetinde Ulaşım Ağı (1914).....	260
Harita 3.13 Suriye Vilayetinde Ulaşım Ağı (1914).....	262
Harita 3.14 Sivas Vilayetinde Ulaşım Ağı (1914).....	264
Harita 3.15 Trabzon Vilayetinde Ulaşım Ağı (1914)	268
Harita 3.16 Konya Vilayetinde Ulaşım Ağı (1914).....	269
Harita 3.17 Antalya Sancağı'nda Yollar (1918).....	273
Harita 3.18 Kastamonu Vilayeti'nde Yollar (1914)	274
Harita 3.19 Mamüretü'l Aziz Vilayeti'nde Ulaşım Ağı (1914)	276
Harita 3.20 Musul Vilayetinde Ulaşım Ağı (1914)	279
Harita 3.21 Van Vilayeti'nde Ulaşım Ağı (1914)	281
Harita 3.22 Bolu Sancağı'nda Ulaşım Ağı (1914)	282
Harita 3.23 Zor Sancağı'nda Yollar (1914).....	285
Harita 3.24 1916 Yılında İzmit Sancağı'nda Yollar.....	287
Harita 3.25 Edirne Vilayeti'nde Ulaşım Ağı (1914)	289
Harita 3.26 İstanbul-Edirne-Kırklareli Demiryolu Güzergâhı	296

KISALTMALAR LİSTESİ

A.DVN.	: Bab-1 Asaflı Divan-1 Hümayun Kalemı
A.DVN.MKL	: Sadaret Divan Mukavelenameler
A.MKT.NZD.	: Sadaret Mektubi Kalemı Nezaret ve Deva'ir Evrakı
A.MKT	: Sadaret Mektubi Kalemı Evrakı
A.MKT. MHM.	: Sadaret Mektubi Muhimme Kalemı Evrakı
B	: Receb
BEO	: Babıâli Evrak Odası Evrakı
bkz.	: Bakınız
C	: Cemaziyel-ahir
Ca	: Cemaziyel-evvel
C.DH.	: Cevdet Dâhiliye
C.NF.	: Cevdet Nafia
Çev.	: Çeviren
DH. EUM. 2.Şb	: Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye İkinci Şube
DH. EUM. 5.Şb	: Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Beşinci Şube
DH. İD	: Dâhiliye Nezareti İdare Evrakı
DH. İ.UM.EK	: Dâhiliye Nezareti İdare-i Umumiye Evrakı
DH. MKT.	: Dâhiliye Nezareti Mektubi Kalemı
DH. MTV.	: Dâhiliye Nezareti Mütenevvia Evrakı
DH. MUİ.	: Dâhiliye Muhaberat-ı Umumiye İdaresi Evrakı
DH. ŞFR.	: Dâhiliye Nezareti Şifre Evrakı
DH. TMIK.M.	: Dâhiliye Nezareti Tesrî-i Muamelat
DH. UMVM.	: Dâhiliye Nezareti Umur-ı Mahalliye ve Vilayat Müdürlüğü Evrakı
DİA.	: Diyanet İslam Ansiklopedisi
Ed.	: Editör
Haz.	: Hazırlayan
HR. HMS. İŞO.	: Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası
HR. SFR. 3.	: Hariciye Nezareti Belgrat Sefareti
HRT.h...	: Haritalar
İA.	: İslam Ansiklopedisi
İ. DH.	: İrade Dâhiliye
İ.DUİT	: İrade Dosya Usulü

İ.HR.	: İrade Hariciye
İ.MMS.	: İrade Meclis-i Mahsus
İ.ŞD	: İrade Şûrâ-yı Devlet
İ.MTZ.GR	: İrade Eyalet-i Mümtaze Girid
L	: Şevval
M	: Muharrem
MMZC	: Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi
MV	: Meclis-i Vükela Mazbataları
MVL	: Meclis-i Valâ Evrakı
N	: Ramazan
OTAM	: Osmanlı Tarihi Araştırmaları
PLK.p...	: Plan-Proje
R	: Rebiül-ahir
Ra	: Rebiül-evvel
S	: Safer
S.	: Sayı
Ş	: Şaban
ŞD	: Şûrâ-yı Devlet Belgeleri
TDV.	: Türkiye Diyanet Vakfı
t.y.	: Tarih Yok
Yay.	: Yayınları
Y.EE.	: Yıldız Esas Evrakı
Y.PRK.ML.	: Yıldız Perakende Evrakı Maliye Nezareti Maruzatı
Y.PRK.BŞK.	: Yıldız Perakende Evrakı Başkitabet Dairesi Maruzatı
Z	: Zilkâde
Za	: Zilhicce

ÖZET

Osmanlı Devleti'nde bayındırlık faaliyetlerinin yerine getirilmesi 19. yüzyıla kadar daha çok yerel yöneticilerin yetkisi dâhilindeydi. Merkezi hükümet doğrudan icra makamı olmayıp işleri denetleyen ve belli kurallar çerçevesinde bayındırlık hizmetlerinin yerine getirilmesinden sorumlu olan merci olarak hareket ediyordu. Bayındırlık hizmetlerinin bu niteliği II. Mahmut Dönemi'nde (1808-1839) her alanda görülen merkezileşme çabaları ile değişmeye başladı. II. Mahmut ile başlayan kurullar eliyle iş yapma ve devlet işlerini nezaretler aracılığı ile yürütme çabaları bayındırlık işleri için de söz konusu oldu ve Padişahın ölümünden kısa bir müddet sonra 1848 yılında Nafia Nezareti kuruldu. Fen hizmetlerinde görülen çeşitlenmenin de bir sonucu olarak ortaya çıkan bu durum merkezi idarenin bayındırlık işlerini bizzat kendisinin yapmasını gerekli kılmış, artık bu niteliğiyle mahalli unsurların bu tür hizmetleri yerine getirmeleri ve ihtiyaçları karşılamaları imkânsız hale gelmişti.

Bayındırlık faaliyetlerinin merkezi idare tarafından yürütülmesi hususunda Nafia Nezareti'nin kurulması ile önemli bir adım atılmıştı. Ancak Nezaret kurulduğu ilk yıllarda görev ve sorumluluk alanları madenler, ormanlar, ziraat, ticaret gibi çok geniş alanları kapsıyordu. Bu durum işlerin çokluğu dolayısıyla büyük güçlükler yarattığı için zamanla Nafia Nezareti'nin görevleri sınırlandırıldı ve II. Meşrutiyet yıllarında Nezaret genel olarak karayolları ve demiryollarının inşası, limanlar ve rıhtımların yapılması, iç sularda gemi nakliyatı ve bataklıklarının kurutulması ziraata açılması gibi konulardan sorumlu tutuldu.

Diğer taraftan Osmanlı Devleti'nde bayındırlık hizmetlerinin merkezi idare tarafından yürütülmeye başlanmasından sonra karşılaşılan en büyük problem sermaye eksikliği ve teknik imkânların yetersizliği olarak ortaya çıktı. Dolayısıyla Osmanlı Devleti bayındırlık hizmetlerinin yerine getirilmesi için imtiyaz yöntemine başvurmak zorunda kaldı. İmtiyaz usulü ile bayındırlık işlerinin yürütülmesi, yerel müteşebbislerin sermaye birikimlerinin olmaması dolayısıyla yabancıların tekelinde kaldı. Yabancı sermaye çevrelerinin ilgisi kâr oranlarının yüksek olduğu demiryolu ve limanların inşası için daha çok söz konusu iken kâr marjının düşük olduğu karayollarının inşası gibi diğer bayındırlık işleri için bu ilgi daha düşük seviyelerde kaldı. Osmanlı Devleti'nde bayındırlık faaliyetlerinde görülen genel durum bu niteliğini II. Meşrutiyet yıllarında da korudu.

Çalışmamızda Osmanlı Devleti'nde bayındırlık faaliyetleri önce kurumsallaşma açısından ele alınmış, Nafia Nezareti'nin bu kurumsallaşmada önemli bir yere sahip olması dolayısıyla Nezaretin genel yapısı hakkında bilgi verilmiştir. Daha sonra sermayenin Osmanlı

Devleti'ne girişi bağlamında kapitülasyonlar, imtiyazlar ve imtiyazların kullanılma aracı olarak anonim şirketlerden bahsedilmiştir. Son olarak ise II. Meşrutiyet Dönemi'nde (1908-1918) bayındırlık işleri; karayolları, demiryolları, liman ve rıhtımların inşası, iç sularda gemi nakliyatı ve bataklıkların kurutulması ziraata açılması konuları çerçevesinde ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Bayındırlık, Nafia, Kapitülasyonlar, İmtiyazlar, Anonim Şirketler.

SUMMARY
PUBLIC WORKS IN THE OTTOMAN EMPIRE (1908-1918)
CAPITULATIONS, CONCESSIONS, JOINT STOCK COMPANIES

In the Ottoman Empire, the fulfillment of public works was mostly under the authority of local administrators until the 19th century. The central government was not directly the executive authority but acted as the authority that supervised the work and was responsible for the implementation of public works within the framework of certain rules. This quality of public works started to change in the Sultan Mahmud II Period (1808-1839) with the centralization efforts seen in all areas. Efforts to conduct business through governmental bodies and oversee state affairs, which started with Sultan Mahmud II, were also the case in public works and the Ministry of Nafia (Public Works) was founded in 1848, shortly after the death of the Sultan. This situation, which emerged as a result of the diversification in science services, had made it necessary for the central administration to carry out the public works itself; now, it had become impossible for regional elements to fulfill such services and meet the needs as they are.

An important step was taken with the establishment of the Ministry of Nafia on the execution of public works by the central administration. However, when the Ministry was first established, its areas of duty and responsibility covered a wide range of fields such as mines, forests, agriculture and trade. Since this situation created great difficulties due to heavy workload, the tasks of the Ministry of Nafia were limited in the course of time and during the Second Constitutional Era, the Ministry, in general, was responsible for the construction of highways and railways, the construction of ports and docks, inland waterways transport and the opening of marshes to the agriculture by drying them out.

On the other hand, the biggest problem encountered in the Ottoman Empire after the introduction of public works being conducted by the central administration was the lack of capital and inadequate technical facilities. Therefore, the Ottoman Empire had to appeal the concession method for the fulfillment of public works. Due to the lack of capital of local entrepreneurs, the concession procedure and the conduct of public works remained in the monopoly of foreigners. Foreign capital circles were more interested in the construction of railways and ports with high rates of profit and showed lower interest in other public works, such as the construction of highways which promised lower profits. The general situation of the public works in the Ottoman Empire continued during the Second Constitutional Era.

In our study, public works in the Ottoman Empire were first discussed in terms of institutionalization, and information on general structure of the Ministry was given since the Ministry of Nafia had an important place in this institutionalization. Then, capitulations, concessions and joint stock companies as a means of using the concessions were mentioned in the context of entrance of the capital into the Ottoman Empire. Finally, public works in the Second Constitutional Era (1908-1918) were discussed in the context of construction of highways, railways, ports and docks, inland waterway transportation and the opening of marshes to agriculture by drying them out.

Keywords: Public Works, Nafia, Capitulations, Concessions, Joint Stock Companies.

ÖNSÖZ

Eyvâh ki bu bâziçede bizler yine yandık,
Zira ki ziyan ortada, bilmem ki ne kazandık.

Ziya Paşa'ya ait bu mısralar Osmanlı Devleti'nin son dönem bayındırlık politikalarında yaşanan olumsuzlukların bir ifadesi olarak Osmanlı Mebusan Meclisi'nde Dersim Mebusu Lütfi Fikri Bey tarafından 11 Mayıs 1911 tarihli Meclis oturumunda söylenmişti. II. Meşrutiyet yıllarında bayındırlık alanında yapılmak istenenlerin bir türlü hayata geçirilememiş olması böyle bir yakınmanın Meclis içerisinde söz konusu olmasına neden olmuştu.

Tanzimat ile birlikte kamu hizmetlerinde görülen merkezileşme, bunun sonucunda bayındırlık hizmetlerinin merkezi hükümet tarafından yapılmasının gerekliliği Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti'nin kurulması ile sonuçlanmıştı. Merkezi hükümetin Nafia Nezareti ile bayındırlık işlerini yürütme çabaları sermaye yokluğu ve yetişmiş eleman eksikliği nedeniyle yabancı sermaye ve iş gücünü zorunlu kıldı. Dolayısıyla çalışmamızda bayındırlık hizmetleri bir taraftan Nafia Nezareti'nin teşkilatlanma süreci bağlamında ele alınırken diğer taraftan sermayenin Osmanlı Devleti'ne girişi; yani kapitülasyonlar, imtiyazlar, anonim şirketler özelinde değerlendirildi. Çünkü, II. Meşrutiyet yıllarında Osmanlı Devleti'nin bayındırlık politikaları arka planda bu süreçleri içinde barındırıyordu.

1908-1918 yılları içerisinde bayındırlık faaliyetleri büyük sermaye gerektiren yolların inşası, demiryolları, liman ve rıhtımların inşası ile iç sularda gemi nakliyatı ve bataklıkların zirai üretime uygun hale getirilmesi konularından oluşuyordu. Dolayısıyla çalışmamız bu alanlarda II. Meşrutiyet yıllarında yapılan faaliyetleri kapsıyor.

Her çalışmanın olduğu gibi bu çalışmanın da teşekkür borçlu olduğu kişiler var şüphesiz. Zira, iyi nitelikli bilimsel çalışma, sadece yazarının değil, aynı zamanda farklı kişilerin farklı bakış açılarıyla ele alındığında ancak ortaya çıkabilir. Yoksa, “derme çatma biliş ve kendi kendine gidiş ile başkalarını değil, insanın kendisini bile kurtarması mümkün olamaz.” Dolayısıyla bu çalışmanın hazırlanmasına katkı sunanlar hocalarımızdan kütüphane çalışanlarına kadar büyük bir yekûne ulaştı. Başta çalışmanın her aşamasında yanımda bulunan ve bana rahat bir çalışma imkânı tanıyan danışman hocam Dr. Öğr. Üyesi Hatice Akın Zorba ile bütün tez izleme kurullarında yer alan Doç. Dr. Mehmet Topal ve Doç. Dr. Güven Dinç hocalarıma bilhassa teşekkür ediyorum. Yine çalışmanın her aşamasında fikir teatisinde bulunduğum, kitaplarından istifade ettiğim oda arkadaşlarım Öğr. Gör. Mustafa

Malhut ile tezimi okuma nezaketi gösteren ve düzeltmem gereken noktalar konusunda uyarılarda bulunan Öğr. Gör. Murat Önal hocama teşekkür ediyorum. Birlikte çalıştığımız Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi'nin değerli öğretim görevlisi arkadaşlarıma da çalışmam sırasında verdikleri destekten dolayı müteşekkirim.

Son olarak aileme, sabrından dolayı eşime ve son bir yıldır hayatımıza renk katan kızımız İnci'ye sonsuz teşekkürler. Bilimsel çalışmaların kaderi genelde ailenin ihmal edilmesidir. O ortak kaderi küçük ailemiz de ziyadesi ile yaşadı. Tahammülleri için kendilerine minnet borçluyum.

Ahmet KISA
Antalya, 2019

GİRİŞ

Bu çalışmada II. Meşrutiyet Dönemi'nde (1908-1918) Osmanlı Devleti'nde bayındırlık faaliyetleri, imtiyazlar ve anonim şirketler kapsamında ele alındı. 1908-1918 yılları içerisinde Osmanlı Devleti'nde nafia faaliyetlerinin inkişafına değinmeden, bu döneme değin nafia işlerinin hangi kurumlar ve görevliler tarafından yürütüldüğünün bilinmesi gerekmektedir. Dolayısıyla burada kısaca II. Meşrutiyet'e kadar Osmanlı Devleti'nde bayındırlık hizmetlerinin tarihsel gelişimine Tanzimat Fermanı (1839) ile başlayan farklılaşmayı dikkate alarak değineceğiz.

Osmanlı Devleti'nde bayındırlık hizmetleri çok yönlü bir inşa sistemi aracılığı ile icra edilmekte, bazı genel hizmetlerin yerine getirilmesinde merkezin yönlendirmeleri etkili olmaktaydı. Çoğu durumda bayındırlık hizmetlerinin yerine getirilmesi mahalli unsurların yoğun şekilde harekete geçirilmesi ve bu hizmetlerin merkezden gönderilen görevliler denetiminde, belli kurallar çerçevesinde yapılmasına bağlıydı. Bütün bu uygulamalar yapılırken yasalaşmış tüzük ve yönetmelikler değil, fermanlar ve adli hükümler gibi, kimi zaman yazılı olabilen ya da olmayan gelenekselleşmiş kurallar bütünü geçerli olmaktaydı¹.

19. yüzyılın ortalarına kadar Osmanlı Devlet yönetimi fen hizmetlerini (belediye hizmetleri, bayındırlık hizmetleri v.b.) ayrı bir görev olarak değil, mülki ve askeri hizmetlerle birlikte bir bütün olarak değerlendiriyordu². Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nde bayındırlık hizmetlerinin yerine getirilmesinde önemli görevlere sahip kişilerin başında kadı gelmekteydi. Kadı, Osmanlı idari teşkilatında sancakların kendi içerisinde küçük birimler haline ayrılması ile ortaya çıkan, adalet ve yönetim işleri dâhilinde kasabanın çevresinde yer alan nahiye ve köylerin merkezi konumundaki kazanın başında bulunuyordu³.

Kadı, doğrudan hükümdar tarafından atanan, dolayısıyla merkeze bağlı ve devletin taşradaki temsilcisi ve görünen yüzü olması bakımından oldukça önemli bir görevi ifa etmekteydi. Osmanlı şehrini yöneten, hukuki işlere bakan, güvenliği kontrol eden, vakıfları denetleyen, belediye hizmetlerini yerine getiren, bayındırlık işlerinin yapılmasını sağlayan kişi kadı idi⁴. İlber Ortaylı, kadı ile ilgili olarak; “Osmanlı kadısının mülki, beledi, mali, askeri ve adli sahaları kapsayan görevleri göz önüne alınırsa onun kadar geniş bir görev alanı bulunan bir başka memur olmadığı gibi memuriyet kompartımanı ve şahsiyeti onun kadar

¹Özgüven, 2011: 283.

²Anbarlı Bozatay ve Demir, 2014: 78.

³Akyılmaz, 1999: 139.

⁴Ortaylı, 2011: 124-125.

çeşitli olanı da yoktur denilebilir,” diyor⁵. Gerçekten de konumu ve görevleri bakımından kadı bu derece geniş yetkileri elinde bulunduran bir makamı temsil ediyordu.

Geleneksel Osmanlı taşra teşkilatlanması içerisinde devlet hizmetleri büyük ölçüde yerel unsurlar aracılığı ile gerçekleştiriliyor, kadı sorumluluk sahibi devlet görevlisi olarak bu işleri takip ediyor, bütün bunları yaparken başka görevlilerden ve kurumlardan da yardım alıyordu. Yardımcı görevliler (subaşı, böcekbaşı, çöplük subaşısı, mimarbaşı, şehirkethüdası v.b.) daha çok yeniçeri ocağına mensup olup, güvenlik başta olmak üzere kadının geniş sorumlulukları içerisinde işlerin denetlenmesi, görevini yerine getirmeyenlerin cezalandırılmaları gibi hususlarda kadıya yardımcı oluyorlardı. Kadının görevleri sadece şehir sınırları içerisinde kalmıyor, kendisinin gidemediği nahiye gibi yerlere ayak naibi ya da naib denen vekillerini gönderiyordu. Bu görevliler gittikleri yerlerde kadı adına onun yapması gereken görevleri yerine getiriyorlardı. Naibin ulaşamadığı daha küçük mahallerde (mahalleler) ise kadının görevini yerine getirmek ve temsilciliğini yapmak mahalle imamlarına aitti. Gayrimüslim mahallelerinde ise imamın görevini papaz ve kocabaşılar yerine getirirdi⁶.

Osmanlı Devleti'nde bayındırlık hizmetlerinin yerine getirilmesi kadının idari yetki alanları içerisinde bulunuyordu. Kadının idari görevleri; şehrin yönetimini ve asayişini sağlamak; esnaf loncalarını denetlemek; üretim ve pazar yerlerini kontrol etmek; cami, vakıf ve okul yönetimlerini denetlemek; şehrin imar düzenini sağlamak; devletin talebi olduğu zaman halktan asker yazmak; sefer sırasında askerin ihtiyaç duyduğu yiyecek, içecek ve hayvanı temin etmek; hammaddelerin dağıtılması sırasında gerekli kontrolleri bizzat yapmak; kütüphanelerin denetimini yapmak; yetiştirilmek üzere belirlenmiş ailelerin yanlarına verilen yeniçeri oğlan çocuklarının kontrollerini yapmak; hazineye ait olan gelir kaynaklarının ücret karşılığında satılması ve kiralanması işlemlerini yapmak; şehrin genel düzenini ve çevre temizliğini sağlamak; pazar yerlerinin düzenli olarak kurulmasını temin etmek; çarşı ve pazarlarda satılan ürünlerin fiyat kontrolünü yapmak; esnafın ticari amaçla kullandığı ölçü aletlerinin kontrolünü yapmak; bölgede gerekli olan imar ve düzenleme faaliyetlerini gerçekleştirmek; halkın sürekli ihtiyaç duyduğu temel maddelerin karaborsaya düşmesini engellemek gibi hizmetleri içeriyordu⁷. Görüldüğü gibi geniş idari görev alanı içerisinde kadı imar ve düzenleme faaliyetlerinden de sorumlu olan görevliydi. Bu hizmetleri görürken kendisine yardımcı olan görevlilerin başında mimarbaşılar geliyordu.

⁵Ortaylı, 2008: 261.

⁶Ortaylı, 2011: 125-126.

⁷Feyizoğlu, 2010: 15; Aköz ve Yörük, 2003: 124.

Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nde imar faaliyetlerinin gerçekleştirilme biçimi nafia işlerinin anlaşılması açısından önem arz ediyor. Bu noktada Hassa Mimarlık Teşkilatı karşımıza çıkmaktadır. Osmanlı Devleti'nde imar ve inşa hizmetleri ile bunlar dışında kalan sanatsal faaliyetleri yürütmek üzere Hassa Mimarlık Teşkilatı kurulmuştur. 15. yüzyılın sonlarına doğru özellikle Fatih Sultan Mehmet döneminde (1451-1481) saray içi bir teşkilat olarak ortaya çıktığı düşünülen Hassa Mimarlık Teşkilatı, Osmanlı Devleti'nde bütün imar ve inşa faaliyetlerini yürüten kurum haline dönüşümünü 16. yüzyılın başlarında Mimar Sinan'ın başmimarlığı döneminde gerçekleştirmiştir⁸. Bu teşkilatın başlıca görevleri şunlardır:

- Hanedanın ve devletin yaptıracığı inşaatların planlarını hazırlamak, keşif bedellerini hesaplamak, hazırlanan projeler kabul edildikten sonra bunlara göre inşaatı yürütmek,
- Devlete ait resmi inşaat ve tamirat dışında vakıfların tamir ve inşa işlerine bakmak,
- Kentlerdeki sivil yapılara yönelik yapılaşma kurallarını oluşturup bunları denetlemek. Kurallara aykırı yapılmış binaları yıktırmak,
- Ordunun geçeceği yolların açılması, konak yerlerinin düzenlenmesi, su kuyularının açılması, çeşmelerin inşası, gerektiğinde kuşatılan şehirlerin etrafında küçük hisarların yapılmasını sağlamak,
- İnşaatlarda çalışan kalfa, usta ve işçilerin ücretlerini belirlemek, belirlenen ücret dışında yüksek fiyatlara çalışanların önüne geçmek,
- Yapı malzemelerinin özelliklerinin belirlenmesi, inşaat malzemelerinin imal edildiği yerlerin denetlenmesini sağlamaktı⁹.

Görev ve sorumluluk alanlarından da anlaşıldığı gibi Hassa Mimarlar Teşkilatı Osmanlı Devleti'nde imar ve inşa faaliyetleri açısından hem bir düzenleme sağlıyor hem de merkezden taşraya kadar uzanan geniş bir örgütlenmeyi oluşturuyordu. Ülke sınırlarının genişlemesi ile birlikte Hassa Mimarlar Teşkilatı da gelişti. Merkeze bağlı olarak çalışan Sefer Mimarları, Su Mimarları, Tersane-i Amire Mimarları, Köprü Mimarları, Kale Mimarları oluşturulurken, Taşrada Eyalet (Vilayet) Mimarlıkları, Şehir Mimarlıkları kuruldu. Hassa Mimarlar Teşkilatı dışında Vakıf Mimarları, Serbest Mimarlar gibi bir kadrolaşma ortaya çıktı¹⁰.

Bu kadrolaşma sayesinde Osmanlı Devleti'nin sınırları içerisinde bir taraftan mimari ayınlık oluşturulurken bir taraftan da mimari sistemleşme gerçekleştirilmiş oldu. Nitekim bu durum özellikle Osmanlı Devleti'nin mimari yapısı konusunda araştırma yapan bilim insanları

⁸Dündar, 2000: 9.

⁹Turan, 1963: 159-202.

¹⁰Taş, 2003: 205.

tarafından da ortaya konuldu. Örneğin, Osmanlı kentleri ile ilgili önemli çalışmaları bulunan Machiel Kiel, çalışmalarında Osmanlı İmparatorluğu'nda merkezileşmenin en güçlü olduğu 15. ve 16. yüzyıllarda Balkanlardaki Osmanlı sanat eserlerinin, Bursa veya Edirne'deki benzerleri ile aynı olduğu sonucuna ulaştı¹¹. Bu durumun ortaya çıkmasında şehirlerin planı, projelendirilmesi ve günlük hayata dair düzenlenmesinin merkezden yapılması etkiliydi. Mimar ve ustabaşılar, merkezde eğitim gördükten sonra taşraya gönderilmekte ve yapacakları eserlere dair modeller de kendilerine verilmekteydi. Kiel'e göre bu durum Osmanlı merkezi yapısının güçlü olduğu dönemlerde Mora'dan Arnavutluk'a, Bosna'dan Trakya'ya kadar mimari eserlerdeki tek elden çıkmış izlenimi veren benzerliği de açıklıyordu. Bu, “her teşebbüsü İstanbul'dan neşet eden, tam manasıyla merkezleşmiş bürokratik bir imparatorluğu” gösteriyordu¹².

İşte bu mimari yapılanmanın işleyişinin denetlenmesi kadının görev ve sorumlulukları içerisine giriyor, kadı doğrudan merkezden atandığı için de mimari aynılık oluşuyordu. Kadı imar hizmetleri konusunda sivil idare ile birlikte şehirlerde halka zarar veren, şikayetlere sebep olan konuları “ehli vukuf” marifetiyle tetkik ettirirdi. Keşif sonunda şikayetlerin haklılığı ortaya çıkar ve devletin imar düzeni için koyduğu kurallara muhalif hareket edildiği görülürse sorun oluşturan yapılar yıkılırdı¹³.

Mimarbaşı ile benzer bir işlevi yürüten diğer bir görevli; Osmanlı saray teşkilatında saray hizmetinde bulunan şehreminidir. Şehremini 19. yüzyıla kadar daha çok kamuya ait binaların onarım ve inşa işlerini, bu işler için gerekli olan malzemeyi sağlar ve işçi ücretlerini öderken; 19. yüzyıl başlarından itibaren hassa mimarbaşının yetki alanına giren teknik konulara da müdahale ettiği görülmüştür¹⁴.

Osmanlı Devleti'nde bayındırlık hizmetlerinin yerine getirildiği kurumlardan biri de vakıflardır. Vakıfların denetimi de yine kadı tarafından yapılmaktadır. Dolayısıyla burada vakıfların bayındırlık hizmetleri açısından icra ettiği fonksiyon üzerinde de durmak gerekmektedir.

İletişimin ilkel, yaşam koşullarının zor ve merkezle taşra arasındaki ilintinin sınırlı olduğu çağlarda toplumsal yapı içerisinde imarın, halkın eğitiminin ve sağlık hizmetleri gibi birçok yaşam unsurlarının bir şekilde yerine getirilmesi gerekliliği, toplumların yapısında değişik örgütlenmelerin doğmasına neden olmuştur. Bunların kamu düzeni içerisinde üstlenmiş olduğu önemli görevler toplumsal yapı içerisinde değişikliğe uğramalarına, farklı

¹¹Sel Turhan, 2005: 591.

¹²Sel Turhan, 2005: 594.

¹³İskender, 2003: 205.

¹⁴Akyıldız, 2010: 459-460.

şekillere bürünerek uzun süre hayatta kalmalarına olanak sağlamış ve bu özellikleri ile esnek bir yapı meydana getirmişlerdir. Bu yapılardan biri de şüphesiz vakıflardır.

Vakıfların bahsettiğimiz genel özellikleri, onların ne oldukları konusunda bir tanımlama yapmayı da zorlaştırmaktadır. Çünkü öncesinde farklı, zamanla değişen, değişikçe farklı kolları bünyesine alan bir yapıdır vakıf sistemi. Bu nedenle vakıflar Bahaeddin Yediyıldız'ın da belirttiği gibi; asırların ve farklı milletlerin yeni unsurlar katarak geliştirdiği sosyal ve canlı yapılardır ve sadece doğuş sırasındaki hukuki ölçütler açısından değerlendirilemez. Bundan dolayı vakıflar ile ilgili genel değerlendirme, vakıfların değişik zaman ve mekânlardaki durumu, tarihi ve sosyal bütünlük içerisinde incelenerek yapılabilir¹⁵. Yine de bir tanım yapmak gerekirse vakıf lügat olarak “habsetmek”, “alıkoymak”, “durdurmak” anlamlarına gelir. Eski ifadeyle; “menafi insanlara ait olur vechile bir aynı Allahın mülkü hükmünde olmak üzere temlik ve temellükten habs ve men etmektir”¹⁶. Görüldüğü gibi vakıfta kamu yararı ön plana çıkarılmakta, mülk beşerin elinden alınarak Allahın mülkü konumuna getirilmekte ve korunmaktadır.

Klasik imparatorluklarda görülen ve tebaanın itaatini ve vergi vermesini önemseyen bir devlet anlayışına sahip olan Osmanlı yönetimi, adaleti sağlamak, halkın can ve mal güvenliğini temin etmek ve insanların diledikleri şekilde inançlarını yaşama ve bu yaşam şekillerini korumayı görev edinmişti. Bunların dışında kalan sosyal hizmetlerin yerine getirilmesi (eğitim, kültür, sağlık v.b.) sivil toplum kuruluşlarına bırakılmıştı. Sivil inisiyatifler tarafından gerçekleştirilen mektep, medrese, dergâh ve kütüphane gibi eğitim ve ilim müesseseleri, cami, mescit, namazgâh gibi dini müesseseler, hastane, misafirhane, imaret ve kabristan gibi sosyal ve beledi müesseseler; yol, su, köprü, kaldırım, çeşme ve sebil gibi bayındırlık ve kültür müesseseleri büyük ölçüde vakıflar tarafından kurulmuşlar ve yönetilmişlerdi¹⁷. Aynı zamanda vakıflar, bu hizmetlerin sürekli olması konusunda da çaba göstermiş ve inşa edilen müesseselerin devamlı olarak hizmet vermesi, bakım ve onarımlarının yapılması hususunda da düzenlemeler getirmiştir. Bu nedenle inşa edilen müesseselerin bakım ve onarımları için de ayrıca vakıflar oluşturulmuştu¹⁸.

Görüldüğü gibi bayındırlık hizmetlerinin yerine getirilmesinde vakıfların önemli bir rolü vardı. Vakıfların bayındırlık hizmetlerinin yerine getirilmesinde şu açılardan da etkili olduğu söylenebilir. Her bir vakıf yerleşik alanın en küçük birimini oluşturur, her yapı topluluğu bu katkıyı daha da arttırır. Doğal afetler ya da farklı sebeplerle yok olan sokak,

¹⁵Yediyıldız, 2003: 9.

¹⁶Berki, 1966: 54.

¹⁷ Öztürk, 2003: 28.

¹⁸ Başol, 2008: 182.

mahalle ve kent bölümleri, yeni yerleşim alanları, içinde ve çevresinde yaşanan kapalı ve açık alanlar, çevre ölçeğinde düzenlemeler; park, bahçe, yol, iskele, köprü, liman gibi topluma yönelik alanlar ve bunların bakım ve onarımı ile temizliği vakıfların yerine getirdiği hizmetlerdir. Toprağın işler hale getirilmesi, suyun düzenli şekilde kentlere ulaştırılması yine vakıfların bayındırlık hizmetleridir¹⁹. Şehirlere getirilen suların mahallelere dağıtılması, her mahalleye birer çeşme yapılması çoğunlukla vakıflar eliyle gerçekleştiriliyordu. Su yollarının bakımı, su kaynaklarının temizliği konusunda da hassasiyet gösteriliyor, bazı esnaf grupları buldukları mekânlara sebiller yaptırıyorlardı²⁰. Bu hizmetleri yerine getirirken her ne kadar vakıflar ekonomik ve idari açıdan özerk olsa da sonuç itibari ile kadınların müsadresiyle açılan, onun denetiminde faaliyet gösteren kurumlardı. Kadı, vakıf hizmetlerini yürüten görevlileri denetler, vakıf hesaplarını inceleyebilir, gelirlerin vakfiye şartlarına uygun bir şekilde harcanıp harcanmadığını kontrol ederdi²¹.

Osmanlı Devleti'nde nafia işlerinden biri de su ihtiyacının karşılanmasıdır. Nafia Nezareti'nin kurulmasına kadarki süreçte yerleşim yerlerinin su ihtiyaçlarının farklı saikler eliyle karşılandığı görülür. Yaşam için hayati bir ihtiyaç olan suyun tedariki Osmanlı Devleti'nin üzerinde önemle durduğu konulardan biridir. Özellikle Fatih Sultan Mehmet, İstanbul'da Bizans İmparatorluğu'ndan kalan su yollarını tamir ettirmiş, sur içi su tesisleri yapılmaya başlanmış, Halkalı suları, Kırkçeşme, Kâğıthane suyu ile şehrin su ihtiyacı karşılanmaya çalışılmıştır. Osmanlı Devleti, uzunluğu 40-50 kilometreyi bulan su yolları ile büyük merkezlerin su ihtiyacını karşılamaya özen göstermiştir. Diğer meslek dallarında olduğu gibi su işleriyle uğraşanlar da bir meslek oluşturmuşlar ve "Su Yolcu" olarak adlandırılmışlardır²².

16. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde imar işlerinde görülen artış, su ihtiyacının buna bağlı olarak büyümesi ve aynı zamanda su yolcu esnafının idaresinde güçlüklerin ortaya çıkmasına neden olmuştu. Su işlerinin düzenli şekilde yürütülmesi için 25 Mart 1566 tarihinde Su Yolu Nazırlığı (Su Nezareti) kuruldu²³. Su Nezareti, Su Nazırı başkanlığında çalışıyordu. Su Nazırı, başta cami, hamam ve çeşmeler olmak üzere şehir ve kasabalara düzenli ve devamlı su sağlayabilmek için emrinde çalışan su yolcuları, korucular, çavuşlar, bend muhafızları v.b. gibi çalışanların görevlerini aksatmadan yürütmeleri konusunda sorumluydu²⁴. Su Nazırının başlıca görevi; su yollarının bakım ve onarımını yapmak, su

¹⁹Tuncer, 2007: 26.

²⁰ Öztürk, 1995: 44.

²¹ Çiftçi, 2001: 65.

²²Kılıç, 2004: 176-177.

²³ Martal, 1988: 1621.

²⁴ İlhan, 2008: 43.

yollarını korumak, suların ziyan olmasını engellemek, suyun adaletli dağıtılması, su işleri için yapılan harcamaları hesaplamak, emri altında çalışan su yolcuların yasal haklarını savunmak, boşalan kadrolara atamalar yapmak, suların düzenli şekilde akışını sağlamaktı²⁵. II. Mahmut Dönemi'nde (1808-1839) bütün alanlarda olduğu gibi bayındırlık faaliyetlerinde de bir merkezileşmeye gidilmiş, 1836 yılında Su Nezareti Evkaf Nezareti'ne bağlanmıştır²⁶.

Diğer taraftan 1826 yılında Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılması ile kadının mülki görevinde değişiklik olmuş, şehirlerde İhtisap Nezareti'nin kurulması²⁷ ile kadının bayındırlık yetkileri bu kuruma verilmiş, mimarbaşılar ve şehreminiler bu nezaretin bünyesinde çalışmışlardır. Ancak mimarbaşılık ve şehreminiliğinin görevlerinin birbirine yakın olması ve görev karmaşası nedeniyle 1831 yılında iki memuriyet birleştirilerek Ebniye-i Hassa Müdürlüğü kurulmuş ve şehirlerdeki inşaat işleri bu kurum tarafından yürütülmüştür²⁸.

Görüldüğü üzere 19. yüzyılın ortalarına kadar nafia işleri daha çok şehir içi hizmetlerle sınırlıdır. Bu hizmetlerin yerine getirilmesinde merkezi yönetim doğrudan icra makamı değil daha çok denetleyici konumundadır. Bu durum Osmanlı Devleti'nde merkezileşmenin daha belirgin hale gelmeye başladığı II. Mahmut Dönemi ile birlikte, dünyada meydana gelen benzer gelişmelerin de bir sonucu olarak değişmeye başlamış, önce Nafia Nezareti ile bayındırlık işlerinin merkezi hükümet tarafından icrasına başlanmıştır. Ancak yeni yapı ile birlikte bayındırlık anlayışı da değişmiş, özellikle belediye idarelerinin kurulması ile birlikte kent içi bayındırlık işleri şehreminiler tarafından yapılırken, Nafia Nezareti; şehirlerarası ulaşımın sağlanması, liman ve rıhtımların inşası, demiryolları, bataklıkların kurutulması gibi daha büyük ölçekli nafia işlerinin yapılması görevini üstlenmiştir.

²⁵ Martal, 1988: 1628.

²⁶ Önge, 1984: 26.

²⁷ Ortaylı, 2011: 128-130.

²⁸ Turan, 1963: 178.

BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLI DEVLETİNDE BAYINDIRLIK HİZMETLERİNİN KURUMSAL YAPISI: NAFİA NEZARETİ

1.1. II. Mahmut Dönemi'nde Osmanlı Merkez Teşkilatında Yapılan Düzenlemeler

II. Mahmut ile birlikte Osmanlı Devleti'nde merkezileşme çabaları ortaya çıktı. Bir dizi reformlarla devlet yapısı tekrar düzenlendi.

Osmanlı Devleti'nde Divan-ı Hümayun, devlet işlerinin padişah adına yürütüldüğü, devletin iç ve dış bütün meselelerinin görüşülüp karara bağlandığı organdı. Divan-ı Hümayun, 15. yüzyıl ortalarından 17. yüzyıl ortalarına kadar bu fonksiyonlarını başarılı şekilde yürütmüş olsa da bu dönemden sonra yetkileri sadrazama geçmiş, Babîali güçlenmiştir²⁹. 18. yüzyıldan itibaren ise Divan toplantılarının önemini kaybetmesi üzerine Meşveret Meclisleri toplanmaya başlamış, özellikle III. Selim Dönemi'nde Meşveret Meclisleri daha düzenli çalışmıştır. II. Mahmut'ta Meşveret meclislerini kullanmış, devlet teşkilatında daha köklü düzenlemeler yapmak isteyen Padişah, yeni birtakım kurumların ve meclislerin açılmasını sağlamıştır³⁰.

II. Mahmut Dönemi'nde Divan-ı Hümayun'un yerine nezaretlerin oluşturulması modern hükümet şeklinin temellerini oluşturdu. Sadaret Kethüdalığı 1836 yılında önce Umur-ı Mülkiye Nezareti'ne ardından 1837 yılında Dâhiliye Nezareti'ne dönüştürüldü. Reisülküttap'lık 11 Mart 1836 tarihinde Hariciye Nezareti oldu. Nezaret-i Deâvi sonradan Nezaret-i Adliye'ye çevrildi (1836)³¹. Her geçen gün iş yoğunluğu artan Hazine-i Amire, Darphane-i Amire ile birleştirilerek 2 Şubat 1838 tarihinde Nezaret-i Umur-ı Maliye oluşturuldu. 24 Mayıs 1839 tarihinde tarım, bayındırlık ve ticaret işlerine bakmak üzere Ticaret Nezareti kuruldu³².

Nezaretlerin teşkili ile birlikte sadece kurumsal olarak değil hükümet etme yetkilerinde de yeni düzenlemeler yapıldı. 1838 yılında sadrazam, padişahın mutlak vekili olmak sıfatından çıkarılarak sadrazamlık unvanı başvekâlete (30 Mart 1838) dönüştürüldü. Sadrazamın yetki alameti olan mühür nazırlarda da bulunacaktı. Böylelikle sadrazamın yetkileri nazırlar arasında paylaştırıldı. Daha sonra sadrazamlık unvanına geri dönülse de Başvekâlet bakanlıklar arası işbirliği ve ahengi sağlayan bir şeref yeri oldu³³.

²⁹ Seyitdanlıoğlu, 1999: 15-16.

³⁰ Akyıldız, 1993: 178-179.

³¹ Adliye Nezareti'nin kuruluşu, teşkilat yapısı ile ilgili bkz. Demirel, 2010: 35-76.

³² Karal, 2011a: 153; Lewis, 2009: 137; Akşin, 2000: 118.

³³ Karal, 2011a: 152; Seyitdanlıoğlu, 1999: 22-23; Gülpınar, 2010: 52.

Bu dönemde nezaretler üstü yetki ve sorumluluğa sahip meclisler açıldı. Bunlar; Meclis-i Hass (Meclis-i Vükela), Meclis-i Âli-i Umumi, Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliye, Dâr-ı Şûrâ-yı Babîâli, Meclis-i Maarif ve Meclis-i Tanzimat'tır. Meclis-i Hass, Meclis-i Meşveret'in yerine nazırlardan müteşekkil olarak kuruldu. Babîâli'de sadrazam başkanlığında toplanan, zamanla nezaretlerin artması sonucu üye sayısı da artan Meclis-i Hass'ın önemi de buna bağlı olarak arttı³⁴. Meclis-i Hass, haftada iki gün toplanıyor, devletin en yüksek yasama ve yürütme organı olarak nezaretler arası ilişkiyi düzenliyordu³⁵. 24 Mart 1838 tarihinde Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliye ile birlikte Dâr-ı Şûrâ-yı Babîâli kuruldu. Meclis-i Vâlâ, Tanzimat-ı Hayriyye'nin müzakeresine mübâşeret etmek maksadıyla kurulan, batılı nitelikler taşıyan bir danışma kurulu³⁶. Meclis, Hariciye Nezareti ile birlikte reform hareketlerinin planlayıcısı ve denetleyicisi konumundaydı³⁷. Dâr-ı Şûrâ-yı Babîâli ise başvekil danışma kurulu olarak çalışıyor³⁸, devletin dâhili, harici, mali bütün işlerini müzakere edip bürokratik olarak kendi üzerinde yer alan Meclis-i Vâlâ'ya sunuyordu³⁹. Diğer taraftan Tanzimat Fermanı ile birlikte Meclis-i Âli-i Umumi kuruldu. Meclis-i Umumi, sadrazam başkanlığında, üst düzey devlet yetkililerinin katılımıyla toplanıyor, bir senato gibi çalışıyordu. Meclis-i Vâlâ'da alınan kararlar bu meclis tarafından müzakere edildikten sonra padişaha sunuluyordu⁴⁰. Meclis-i Vâlâ'nın 1849 yılında iş yükünün artması, Tanzimat bürokratlarının kendi aralarındaki çekişmeler sonucu 26 Eylül 1854 yılında Meclis-i Tanzimat kuruldu. Meclis-i Vâlâ'nın yasama yetkisi bu meclise verildi. Meclis-i Tanzimat, gerekli gördüğü konuları ele alıp inceleme yetkisine sahipti⁴¹. Yine bu dönemde, 1845 yılında eğitim faaliyetlerini yürütmek ve kontrol etmek maksadı ile Meclis-i Maarif-i Umumi kurulmuş, 1856 yılında Maarif Nezareti'ne bağlanmıştı⁴².

II. Mahmut Dönemi'nde başlayan, Tanzimat ile devam eden Osmanlı Devleti'nde merkezileşme çabaları sadece nezaretler üstü faaliyet yürüten meclislerden ibaret değildi. Bunların dışında birer uzmanlık ve danışma kurulları olarak çalışan meclisler de vardı. Bu meclislerden bir kısmı bakanlıklar kurulduktan sonra ilgili bakanlık bünyesinde faaliyet yürütmüş, bir kısmı ise öncesinde meclisken daha sonra nezarete dönüştürülmüştür. 1840 yılında Maliye Nezareti bünyesinde Meclis-i Muhasebe-i Maliye, 1845 yılında ise Meclis-i Maarif-i Umumiye kurulmuştur. Meclis-i Umur-ı Sıhhiye, Meclis-i Zaptiye, Meclis-i Bahriye,

³⁴Karal, 2011b: 117.

³⁵Akyıldız, 1993: 180.

³⁶Seyitdanlıoğlu, 1999: 36/138.

³⁷Akyıldız, 1993: 193.

³⁸Seyitdanlıoğlu, 1999: 36.

³⁹Akyıldız, 1993: 219.

⁴⁰Seyitdanlıoğlu, 1999: 138.

⁴¹Akyıldız, 1993: 251-252.

⁴²Gülpınar, 2010: 55.

Meclis-i Maâdin, Meclis-i Rûsumat, Meclis-i Karantina v.b. meclisler belirli konularda çalışan uzmanlardan oluşan reform meclisleriydi⁴³. Bu minvalde 1838 yılında Meclis-i Ziraat ve Sanayi; ticaret, ziraat ve sanayiye geliştirmek için kuruldu. Daha sonra bu meclisin adı Meclis-i Umur-ı Nafia'ya dönüştürüldü.

1.2. Meclis-i Umur-ı Nafia

1838 yılının Haziran ayında Babiâli'de ziraat, ticaret ve sanatın geliştirilmesi, ülkenin imarı ile ilgili konuların ayrıntılı olarak ele alınması ve bu konularda önerilerde bulunmak üzere Meclis-i Ziraat ve Sanayi kuruldu. Hariciye Nezareti bünyesinde, Hariciye Müsteşarı Nuri Efendi başkanlığında kurulan ve beş üyesi bulunan meclis, hazırladığı layihaları Hariciye Nazırı Mustafa Reşid Paşa'ya sunuyordu. Ziraat ve ticaretin geliştirilmesi için yurtiçinden ve yurtdışından ehil kişiler bu mecliste görev almışlar; bir müftü, bir tercüman ile yazışmaları yapmak üzere bir kâtibin mecliste istihdamı sağlanmıştı. Meclisin adı (Meclis-i Ziraat ve Sanayi) meclisin icra ettiği görevleri tam manası ile ifade edemediği gerekçesiyle Meclis-i Umur-ı Nafia olarak değiştirildi⁴⁴. Ancak Hariciye Nazırı Mustafa Reşid Paşa'nın Londra Sefareti'nde görevlendirilmesinden dolayı Hariciye Müsteşarı Nuri Efendi'nin nezaret vekâleti nedeniyle meclise bakmaya vakit bulamaması Meclis-i Umur-ı Nafia başkanlığına yeni bir ismin atanmasını gerekli kıldı. Meclis-i Umur-ı Nafia'nın başına Kani Mustafa Bey'in getirilmesi düşünülmüş ise de onun Meclis-i Ahkâm-ı Adliye azasından olması, haftada birkaç gün Meclis-i Vâlâ'ya devam diğer günlerde ise başvekâlet muavini olması hasebiyle Babiâli'ye gitme mecburiyetinden dolayı vazgeçilmiş, şimdilik Dâhiliye Müsteşarı Sarım Efendi'nin⁴⁵ meclis riyasetine vekâleti uygun görülmüştür. Yine bu mecliste ulemadan bir kişi, bilgili birkaç görevlinin bulunması istenmiştir. Müderris Kasım Paşa'nın yardımcısı Mehmet Arif Hilmi Efendi, aklen ve ilmen haysiyet sahibi ve dâhili işlere vakıf olması nedeniyle Meclis-i Nafia Müftülüğü'ne, Paris maslahatgüzarlığından avdet etmiş olan Talat

⁴³ Seyitdanlıoğlu, 2014: 381.

⁴⁴ Akyıldız, 1993: 258; Tekdemir, 2010a: 90.

⁴⁵ Sarım Efendi (İbrahim Sarım Paşa), 1801 yılında İstanbul'da doğdu. Aralık 1838-Ocak 1839 tarihleri arasında Meclis-i Vâlâ azası ve Dâhiliye Müsteşarıydı. Bu görevindeyken Meclis-i Umur-ı Nafia reisliğine atanmış, Temmuz-Eylül 1839 tarihleri arasında Sadaret Müsteşarı, İran Sefiri, Haziran-Aralık 1841 tarihleri arasında Ticaret Nazırı olmuştur. Ocak 1842-Mayıs 1843 tarihleri arasında Hariciye Nazırlığı'nda, Kasım 1844-Kasım 1845 tarihleri arasında Londra Büyükelçisi görevinde bulunmuştur. Aralık 1845 ile Temmuz 1846 tarihleri arasında Ticaret nazırı, Ekim 1846-Şubat 1847 tarihleri arasında Sadaret Müsteşarı, Şubat 1847-Şubat 1848 tarihleri arasında ise Maliye Nazırlığı görevini yerine getirmiştir. Şubat-Nisan 1848 tarihleri arasında Meclis-i Ahkâm-ı Adliye reisliği, Nisan-Ağustos 1848 tarihleri arasında ise üç ay sadrazamlık görevinde bulunmuştur. Eylül 1849-Ekim 1851 tarihleri arasında Bursa, Şubat-Eylül 1853 tarihleri arasında Trabzon Valisi olmuş bu görevinden azledildikten sonra 30 Ağustos 1854 tarihinde vefat etmiştir. Haydarpaşa'ya defnedilmiştir. Bkz. Kunalp, 2003: 83; Mahmut Cevat İbnü's Şeyh Nâfi, 2001: 20.

Efendi ve Beyşehir eski mütesellimi Edhem Efendi ile birlikte Meclis-i Nafia azalığına getirilmişlerdi⁴⁶.

Meclis-i Umur-ı Nafia'nın 1839 yılı başlarında henüz inkişafını tamamlayamadığı, çok dar bir memur kadrosuna sahip olduğu anlaşılmaktadır. Meclisin kâtip ve memurlarının bir aylık maaşları toplamı 11.500 kuruştur⁴⁷. Ancak zamanla meclisin hem üye sayısı arttırılmış hem de çalışanlarının maaşlarına zam yapılmıştır. Meclis-i Umur-ı Nafia Müdürlüğü bünyesinde müftülük vazifesini ifa eden Müderris Mehmet Arif Efendi 2.500 kuruş maaşla memuriyete tayin edilmişken, daha sonra (Şevval ayından itibaren) maaşı 5.000 kuruşa çıkarılmıştır⁴⁸. 1839 yılı sonlarına doğru Mecliste görev alan memurların bir aylık maaş toplamı 62.000 kuruşa ulaşmıştı⁴⁹. Diğer taraftan mecliste görev alan kişiler alanında uzman ve bilgili kişilerden oluşuyordu. Örneğin, zahire hususunda bilgili olması nedeniyle Zahire Anbar Emini Mustafa Reşid Efendi meclis azalığına getirildi⁵⁰.

Yapılan düzenlemelerle Umur-ı Nafia Meclisi'nin çalışma sistemi hızlandırılmış, bürokrasiden kaynaklanan zaman kayıplarının önüne geçilmek istenmiştir. Önceleri Meclisin aldığı kararlar Babîâli'de ve Meclis-i Vâlâ'da görüşüldükten sonra irâdeye arz edilirken, daha sonra yapılan düzenlemeyle alınan kararların meclis başkanı ya da vekili tarafından doğrudan padişaha arz edilmesi, padişahın olur verdiği kararların uygulamaya geçirilmesi, tekrar gözden geçirilmesinin istendiği kararların ise normal işleyişiyle yürütülmesi kararlaştırıldı. Ali Akyıldız, Mecliste alınan kararların doğrudan padişaha arzının meclise Dâr-ı Şûrâ'nın üzerinde bir mevki sağlamış olduğunu, meclisin bu niteliğinin ona ne derece önem verildiğini de aynı zamanda gösterdiğini belirtmiştir⁵¹. Nitekim 12 Ağustos 1839 tarihinde Dâr-ı Şûrâ-yı Babîâli lağvedildiğinde üyelerinin bir kısmı Meclis-i Umur-ı Nafia'da görevlendirilmişlerdir⁵².

Meclis-i Umur-ı Nafia, ziraat, ticaret ve sanatın geliştirilmesi, halkın refahının yükseltilmesinin ancak eğitimin ıslahıyla mümkün olabileceğinden hareketle eğitimin düzenlenmesi ile ilgili layiha hazırlamıştır. Bu lâyhada, her alanda kalkınmanın ancak ilimle mümkün olacağından bahisle, ulaşımın kolaylaşmasının da buna bağlı olduğuna değinilmiştir. Ulaşımın kolaylaşması ile ticaret artar, ordunun intizamı ve idaresi kolaylaşır, sanayi gelişir, yüz kişinin yaptığı işi bir kişi idare edebilir. Osmanlı Devleti eskiden beri “tervic-i ilmi

⁴⁶Mahmut Cevat İbnü's Şeyh Nâfi, 2001: 20.

⁴⁷BOA, C.NF., 56/2771, 1254 L 27/13 Ocak 1839.

⁴⁸BOA, C.DH., 13/630, 1254 Za 25 / 11 Mart 1839.

⁴⁹BOA, C.NF., 6/284, 1255 N 25 / 2 Aralık 1839.

⁵⁰Akyıldız, 1993: 260.

⁵¹Akyıldız, 1993: 260.

⁵²Dâr-ı Şûrâ Müftüsü Çerkeşli Mehmet Efendi, 10.000 kuruş eski maaşıyla Meclis-i Nafia Müftülüğü'ne, üyelerden Salih ve Raif Efendiler 10.000'er kuruş ve Lebib Efendi 7.500 kuruş eski maaşlarıyla Meclis-i Nafia üyeliklerine tayin edildiler (Akyıldız, 1993: 221).

mârifet” niyetiyle nice medreseler ve mektepler açmış, buralardan nice ilim erbabı çıkmış; Devlet-i Aliyye-i Osmani, maden-i ilmi hünerdir, sözü meşhur-ı âfâk olmuştur. Ancak bu meziyetler daha sonra kaybedilmiştir. Eğitimin geliştirilmesi için sarf edilen iyi niyetli çabaların Padişah tarafından desteklendiği belirtilmiştir. “Osmanlı Devleti’nde ziraat, ticaret ve sanayinin geliştirilmesine dair Meclis tarafından müzakere olunan her bir şeyin esası bulunan ilim olmadıkça hiçbirisinin vücuda gelmeyeceği muhakkaktır. Bu nedenle mevcut okullara bir nizam verilmelidir,” denilmiştir⁵³.

Ticaret Nezareti’nin kurulması ile birlikte Meclis-i Umur-ı Nafia bu nezaretin idaresi altına verilmiştir. Nezaretin işleri büyük ölçüde bu mecliste görüşülmüş, bu nedenle mecliste yeni düzenlemelerin yapılması zorunlu hale gelmiştir. Meclisin üye sayısı arttırılmış, memurların uymaları gereken kurallar belirlenmiştir. Meclis-i Vâlâ’ya⁵⁴ benzer bir çalışma usulü takip eden Meclis-i Umur-ı Nafia’da üyelere konular üzerinde serbest biçimde fikir beyan etme özgürlüğü verilmişti. Üyeler, öncesinde isimlerini meclis başkanına yazdırarak konular müzakere edilirken söz alabiliyorlardı. Konu hakkında bütün üyeler bilgilendirildikten sonra oylamaya geçiliyor, çoğunluğun isteği, eşitlik durumunda ise başkanın tercihi sonucu belirliyordu⁵⁵.

Kısaca özetlemek gerekirse, Hariciye Nezareti’ne bağlı olarak 17 Haziran 1838 tarihinde kurulan Meclis-i Ziraat ve Sanayi, önce Eylül 1838 tarihinde Meclis-i Umur-ı Nafia’ya dönüştürülmüş, daha sonra Ticaret Nezareti’nin⁵⁶ kurulması ile birlikte bu nezaretin uhdesine verilmişti. 18 Ağustos 1841 tarihinde Ticaret Nezareti’nde yapılan düzenlemeyle Meclis-i Umur-ı Nafia’nın etkisi, görüşülen konuların daha çok ticaretle alakalı olması nedeniyle, oldukça azaltılmış, 13 Aralık 1841 tarihinde tamamen kapatılmıştır⁵⁷.

Osmanlı Devleti’nde Umur-ı Nafia Meclisi’nin ilk defa açıldığı ve faaliyetlerde bulunduğu dönem dikkate alındığında bu dönemin Tanzimat Fermanı’nın ilan edildiği yıllara rastladığı görülür. Tanzimat’ın yönetim ilke ve usullerine getirdiği en önemli yenilik karar alma süreçlerinde kurum ve kurulların ortaya çıkmasıydı. Kurullar eliyle karar alma ve yönetme tercihinin benimsendiği bu dönemde kurullar, meclis adını taşıyordu ve çağdaş anlamda seçilmiş kurulları değil, birer uzmanlık komisyonunu ifade ediyorlardı⁵⁸. Devletin merkez yapısında birçok konu ile ilgili ortaya çıkan bu komisyonlardan biri de nafia işlerinin

⁵³ Konu ile ilgili Meclis-i Vâlâ, Dâr-ı Şûra ve Meclis-i Umur-ı Nafia arasında cereyan eden yazışmalara bkz. Takvim-i Vekayi, Nr. 176, 21 Zilkade 1254/5 Şubat 1839, s. 1-4; Mahmut Cevat İbnü’ş Şeyh Nâfi, 2001: 7-20.

⁵⁴ Meclis-i Vâlâ ve çalışma biçimi hakkında bkz. Seyitdanlıoğlu, 1999: 98-102.

⁵⁵ Meclis-i Umur-ı Nafia’nın Ticaret Nezareti’ne bağlandıktan sonraki faaliyetleri için bkz. Tekdemir, 2010a: 92-98.

⁵⁶ 24 Mayıs 1839 tarihinde Zahire Nezareti kaldırılarak Ticaret Nezareti’nin kurulması kararlaştırılmıştır. Halil Rifat Paşa 11 Haziran 1839 tarihinde Ticaret Nazırlığı’na atanmıştır. Bkz. Tekdemir, 2010a: 16-17.

⁵⁷ Akyıldız, 1993: 262.

⁵⁸ Tanör, 2006: 97-98.

görüşüldüğü Umur-ı Nafia Meclisi idi. Bu meclis, benzer meclisler gibi yarı tüzel kişiliğe sahip kurumlar olarak çalışmış⁵⁹, daha sonra kurulacak olan Nafia Nezareti'nin çekirdeğini oluşturmuştur. Nitekim Avrupa'da da bakanlıklar önceleri ofis-kaçılırya halinde doğmuş, 18. yüzyılın sonu 19. yüzyılın başında bakanlık şeklini almıştır. Nafia Nezareti'nin doğuşu da Nafia Meclisi'nin bakanlığa dönüşmesi şeklinde olmuş⁶⁰, meclis bakanlık bünyesinde çalışan bir yapı haline dönüşmüştür.

1.3. Nafia Nezareti'nin Kurulması

Tanzimat ile başlayan merkezileşme, bayındırlık işlerinin de bu dairede yürütülmesi gerekliliğini doğurdu. Nitekim her bölgenin kendi varidatından ayrılan payla imar işlerinin yürütülmesi; aynı zamanda o bölgenin yerli kaynaklarının imkânlarıyla sınırlı kalıyor, geliri fazla olan bölgeler kendi bayındırlık ihtiyaçlarını karşılarken, varidatı az olanlar bu imkânlardan mahrum bırakılıyordu⁶¹. Bu durumun önüne geçebilmek için nafia işlerinin bir merkezden idaresine Tanzimat ile birlikte başlandı. Öncelikle devletin imar faaliyetlerinde bulunabilmesi; bina, yol, köprü, altyapı gibi hizmetleri yerine getirebilmesi için bütçe oluşturulması gerekiyordu. Bu nedenle Meclis-i Vâlâ'ya bağlı Nafia Hazinesi oluşturulmuş, hazinede toplanan paranın nasıl sarf edileceğine dair de bir nizamname hazırlanmıştı⁶². Yol, köprü yapımı ve onarımı, ziraat, ticaret ve sanayiye yönelik her türlü bayındırlık hizmetleri bu hazineden karşılanmaya başlandı⁶³. Nafia Hazinesi'nin bir senelik yaklaşık masraflarını gösteren bir kıta defter tanzim edildi, gelir ve giderler hesaplandı⁶⁴, hazinenin parasını yalnız kendi işleri için harcaması istendi⁶⁵.

Nafia Hazinesi oluşturulduktan sonra, İstanbul ve taşralarda nafia işlerinin yürütülmesi için Ziraat Meclisi'ni de bünyesinde bulunduracak Umur-ı Nafia Nezareti'nin kurulması kararlaştırılmış, İsmail Paşa⁶⁶ teşkil olunan nezarete nazır olarak atanmıştır. Eski Babıâli'de

⁵⁹Ortaylı, 2008: 409.

⁶⁰Ortaylı, 2008: 485.

⁶¹Erdem, 2010: 45.

⁶²Tekdemir, 2010b: 114-115.

⁶³Erdem, 2010: 45.

⁶⁴BOA, A.MKT, 148/46, 1264 L 16 / 15 Eylül 1848.

⁶⁵Tekdemir, 2010b: 115.

⁶⁶(Hekim) İsmail Paşa 1807 yılında doğmuştur. İzmirli bir Rum aileye mensup olan İsmail Paşa, sonradan Müslüman olmuş, Hacı İsmail Ağa isimli bir hekimden cerrahlık eğitimi almış, aynı zamanda Tıp Mektebi'nde eğitim görerek 1840 yılında Mekteb-i Tıbbiye'den mezun olmuştur. II. Mahmut'un çocukları Abdülmecid ve Abdülaziz'i sünnet etmiş, Padişah tarafından tıp tahsilini ikmal için Paris'e gönderilmiştir. Paris'ten döndükten sonra 1845 yılında Hekimbaşı olmuş, 1847 yılında Tıbbiye Mektebi Müdürlüğü'ne atanmıştır. Ekim 1848-Mart 1849 tarihleri arasında Nafia, Nisan 1849-Eylül 1851 tarihleri arasında ise Ticaret Nazırlığı görevinde bulunmuştur. 14 Ekim 1852 tarihinde Mekteb-i Tıbbiye'ye memur tayin edilmiş (BOA, A.MKT.NZD., 59/83, 1268 Z 29 / 14 Ekim 1852), Haziran 1853 ile Ocak 1855 yılları arasında Aydın Valisi, ardından Ocak-Mart 1855 tarihleri arasında İşkodra Valiliği görevini ifa etmiştir. Meclis-i Âli Tanzimat azası iken 25 Aralık 1856 tarihinden Mart 1858 tarihine kadar tekrar Ticaret nazırı olarak görev yapan Paşa (BOA, A.DVN., 119/42, 1273

Ticaret Nezareti'nin üst katı, Sultan Ahmet Camii'nin tamiri dolayısıyla buraya yerleştirilen Mekteb-i Maarif-i Adliye öğrencilerinin çıkarılarak Nafia Nezareti'ne tahsis edilmesi, mezkur mahallin nezaretin çalışabileceği surette tanzimi istenmiştir⁶⁷. Meclis-i Vâlâ tarafından Umur-ı Nafia Nezareti'nin yapması gereken işleri gösteren bir layiha hazırlanması istendi⁶⁸. Hazırlanan layiha Nafia Nezareti'nin teşkilat yapısı, nasıl bir örgütlenme ile idare edileceğini çok fazla açıklamasa da hangi konularda faaliyet yürüteceğini geniş bir şekilde ortaya koyuyordu.

Bu layihada öncelikle bir durum değerlendirmesinde bulunulmuş, her devlet ve millet için ziraat, sanayi ve hırfet (sanat) hususlarının layıkıyla yerine getirilmesinin halkın bekası açısından önemine vurgu yapılmıştır. Şimdiye kadar Osmanlı Devleti'nde bu gibi işlerin yürütülmesinde bazen olumlu gelişmeler görülse de henüz istenilen seviyede ilerleme kaydedilemediğinden bahsedilmiştir. Bu nedenle Nafia Nezareti kurulmuş, nezaretin vazifesinin evvela, “Memalik-i Şahane'de zira'ı ve erbab-ı hırfet ve sanayii tervickar

R 27 / 25 Aralık 1856), Mayıs 1861-Şubat 1867 yılları arasında Girit Valisi, Şubat 1867-Mart 1868 yılları arasında Zaptiye Müşiri, Mart 1868-Temmuz 1869 yılları arasında Aydın, ardından Eylül 1871-Mayıs 1872 yılları arasında Selanik Valiliği görevinde bulunmuştur. Kasım 1872-Ocak 1873 tarihleri arasında tekrar Zaptiye Müşirliği görevine getirilen Paşa, 1873 yılının Ocak-Mart ayları arasında ikinci defa Nafia Nazırı olmuş, Temmuz-Ekim 1873 tarihlerinde ise Şehremini olarak görev yapmıştır. Ekim 1873-Şubat 1874 tarihleri arasında üçüncü defa Nafia Nazırı olan İsmail Paşa, ardından Şubat-Mart 1874 tarihlerinde tekrar Şehremini görevinde bulunmuştur. 1880 yılında vefat etmiştir. Bkz. Kunalp, 2003: 84-85. İsmail Paşa, Şair Leyla Saz Hanım'ın babasıdır. Şair Leyla Hanım anılarında babası ile ilgili şu bilgileri veriyor; “Babam çok zeki ve nükteci bir kişiydi. Konuşması her zaman ilgi çekici ve zevkli olurdu. Görmüş olduğu eğitim ona ayrı bir saygınlık kazandırmıştı. Pek çok konuda kendisine danışılırdı. Sultanın ve ailesinin yakını, güvenilir danışmanı olmuştu.”Şair Leyla (Saz) Hanım, 2010: 15/125/161. İsmail Paşa'nın nafia ve ticaret nazırlıklarında yaptığı faaliyetlerle ilgili olarak bkz. Tekdemir, 2010a: 266-272. Aydın Valiliği ile ilgili faaliyetleri için bkz. Gürpınarlı, 2002: 13-38. Paşa'nın Girit Valiliği'ndeki faaliyetleri için bkz. Türkmen, 2001: 219-244.

⁶⁷BOA, A.MKT, 156/59 1264 Za 27 / 25 Ekim 1848. Nafia Nezareti için Ticaret Nezareti'nde münasip mahal bulunarak düzenlenmekte ise de Ebniye Meclisi de oraya nakledileceğinden zikrolunan mahallerin tamiri için yapılan keşif sonucunda Nafia Nezareti için 3316, Ebniye-i Hassa memurlarının ikamesi için tayin kılınan mahalın 6867 kuruş masrafla tamir ettirileceği anlaşılmıştır. BOA, İ. DH. (İrade Dâhiliye), 188/10529, 18 Ocak 1849. Diğer taraftan Tanzimat Dönemi'nde idari kurumların çalışma yerleri sık sık değişmiştir. Eski Defterdar Kapısı olarak adlandırılan Eski Ticarethane, Tanzimat Dönemi'nde meclislerin toplandığı, Ticaret ve Nafia Nezaretleri'ne ev sahipliği yapan mekan olmuştur. Ticaret Nezareti 1865 yılında Darülfünûn'a taşınmış, Nafia Nezareti ise eskiden Zaptiye'nin bulunduğu Çengelöğlü Tahir Paşa Konağı'na nakledilmiştir (Çelik ve Kuban, 2009: 71). Nafia Nezareti'nin Tahir Paşa Konağı'na nakledilmesi sonucu konakta bazı düzenlemeler yapılmıştır. 28 Şubat 1879 tarihli bir belgede, “Nafia Nezareti heyetinin atık Zaptiye Konağı'na hin-i naklinde bazı mefruşat ile sair tamirat-ı cüziye mesarifi rayiç akçesiyle 8.579 buçuk kuruşa baliğ olmuş olduğundan mebalig-i mezburun behri yüzde otuz kuruştan iskontası olan 1.980 kuruş bit-tenzil kusur kalan 6.599 kuruş turuk ve meâbir mesarifiyle zuhuran tertibi karşılığı olarak 93 senesi nafia muvazenesinden merkum meblağın tesviyesi” istenmektedir. Bu bilgilerden Nafia Nezareti'nin 1876 tarihinde Tahir Paşa Konağı'na taşındığı ve bu nedenle mefruşat için 6.599 kuruşun harcandığı, masrafların hazine tarafından karşılandığı anlaşılmaktadır. (BOA, İ.ŞD, 45/2410, 1296 R 20/13 Nisan 1879). Nafia Nezareti Dairesinin tamiri için ayrılan paranın yeterli gelmemesi halinde turuk ve meâbir tahsisatının 1879 yılı ihtiyat akçesinden karşılanması hususunda bkz. BOA, İ.ŞD, 49/2730, 1297 M 20/03 Ocak 1880. Nafia Nezareti daha sonra Rauf Paşa Konağı'nda çalışmalarını sürdürmüştür (Çelik, 2007: 50).

⁶⁸BOA, MVL. 63/25, 1264 Z 18 / 15 Kasım 1848.

(değerini arttırmak)” kılmak, emtia ve eşyanın üretimini arttırmak çaresine bakmak olduğu belirtilmiş, Meclis-i Vâlâ tarafından 10 maddelik bir nizamname hazırlanmıştır⁶⁹.

Bu on maddelik nizamnamede, çeşitli makine ve aletlerin kullanımı ile ziraatın geliştirilmesi, nafia hazinesinin güçlendirilmesi, Ticaret Nezareti bünyesinde bulunan Ziraat Meclisi’nin Nafia Meclisi olarak isimlendirilerek Nafia Nezareti bünyesine alınması, halkın ihtiyaç duyduğu sanayi ürünlerinin ucuz ve kaliteli şekilde üretilmesi, imar ve orman işlerinin Nafia Nezareti bünyesinde icra edilmesi, kaldırımların düzenlenmesi ve kaldırım memurlarının ihdası, su işlerinin Evkaf Nezareti’nden alınarak Nafia Nezareti idaresine verilmesi kararlaştırılmıştır⁷⁰.

Nizamnamenin hazırlanmasından kısa bir müddet sonra, Ticaret Nazırı Süleyman Paşa’nın Kaptanıderya olarak atanması ile birlikte Ticaret Nazırlığı açıkta kalmış, Nafia Nezareti’ne Ticaret Nezareti bağlanarak iki nezaret İsmail Paşa’nın nazırlığında Ticaret Nezareti olarak faaliyet yürütmüştür. İki nezaretin tek bir çatı altında birleşmesi işlerin artmasına, daha fazla çalışana ihtiyaç duyulmasına neden olmuştur. Ticaret Nazırı İsmail Paşa’ya 40.000 kuruş yeterli gelmese de tahsisatın ilerde 50.000 kuruşa çıkarılacağı belirtilmiştir⁷¹.

Uzun bir süre nafia işleri Ticaret Nezareti bünyesinde yürütülmüştür. 1863 yılında maarif işlerinin yanında banka işlerinin de Ticaret Nezareti’ne havale edilmesi, işlerin yapılmasını zorlaştırmış, bu şekilde idarenin mümkün olmadığı anlaşıldığından yeniden bir düzenleme yapılmıştır. Ticaret ve ziraat işleri birbirine yakın görüldüğünden Ticaret Nezareti’ne bırakılmış, Safvet Paşa’nın riyasetine verilmiştir⁷². Nafia, maarif ve banka işleri birleştirilerek Nafia, Maarif ve Banka Nezareti adını almış, Ethem Paşa’nın⁷³ idaresine

⁶⁹ Aziz Tekdemir, Nafia Nezareti hakkında hazırlanan layihadan “Tanzimat Dönemi Nafia Nezareti” adlı makalesinde detaylı bir şekilde bahsetmiştir. Burada tekrar olmaması adına ayrıntılı bilgi verilmekten kaçınılmıştır. Nafia Nezareti’nin ilk nizamnamesi olarak görülen bu layihanın ayrıntıları için bkz. Tekdemir, 2010b: 117-123.

⁷⁰ BOA, C.NF, 4/175, 1265 Ca 29 / 22 Nisan 1849; Tekdemir, 2010b: 117-123; Akyıldız, 1993: 142-143.

⁷¹ BOA, İ.DH, 189/10576, 1265 R 18 / 13 Mart 1849; Tekdemir, 2010b: 123; Akyıldız, 1993: 143. İsmail Paşa’nın memuriyet maaşının artırılması ise çok daha sonraları ancak mümkün olabilmıştır. 10 Temmuz 1857 tarihinde Ticaret Nazırı İsmail Paşa’nın ikinci rütbeden nişanı birinci payeye tebdil edilmiş, memuriyet maaşı 40.000 kuruştan 60.000 kuruşa çıkarılmıştır. BOA, İ.DH. 382/25212, 1273 Za 18 / 10 Temmuz 1857.

⁷² BOA, İ.DH. 508/34600, 1279 Z 25 / 13 Haziran 1863; BOA, A.MKT. MHM, 1279 Z 28 / 16 Haziran 1863; Tekdemir, 2010b: 124-125.

⁷³ İbrahim Ethem Paşa, 1818 tarihinde Sakız’da doğmuştur. Aslen Rum olan Paşa, sonradan Müslüman olmuş, Kaptanıderya Koca Hüsrev Paşa’nın himayesinde büyümüş, onun delaletiyle eğitimini Paris’te ilerletmiştir. 24 Kasım 1856 tarihinde vezirlik rütbesi ile Hariciye Nazırı olmuş, fakat dış işlerde deneyimsiz olduğu gerekçesi ile 2 Mayıs 1857 tarihinde azledilmiştir. 16 Aralık 1859 tarihinde Ticaret Nazırlığı’na atanan Ethem Paşa, 17 Temmuz 1861 tarihine kadar bu görevde kalmış, işleri gereği gibi yerine getiremediği gerekçe gösterilerek görevinden alınmıştır. 11 Şubat 1863 tarihinde Ticaret Nazırı iken, Mayıs 1863 tarihinde ilave görev olarak Maarif Nezareti de uhdesine verilmiştir. Banka işlerinin de Ticaret Nezareti’ne verilmesi iş yoğunluğuna sebebiyet vermiş, 13 Haziran 1863 tarihinde ticaret ve ziraat işleri birleştirilerek Ticaret Nezareti adı altında Safvet Paşa’ya; Nafia, Maarif ve Banka Nezareti de İbrahim Ethem Paşa’ya devredilmiştir. 16 Mart 1865 tarihinde ticaret ve nafia işleri yeniden birleştirilerek Ethem Paşa’ya verilmiş ise de 19 Haziran 1866 tarihinde

bırakılmıştır. Meclis-i Mââdin Reisi Derviş Paşa'nın liyakat sahibi olması, maarif ve sanayiye dair malumatı bulunması dolayısıyla maden ve maarif meclisleri birleştirilerek Derviş Paşa'nın idaresine bırakılmış, aynı zamanda Maarif ve Nafia Nezareti Müsteşarlığı tesis edilerek, müsteşar olarak Derviş Paşa bu göreve getirilmiştir. Daha önce Ticaret Nezareti bünyesinde nafia, banka, maarif işlerine bakan memurlar yeni teşkil edilen Nafia, Maarif ve Banka Nezareti'ne aktarılmış, Maarif Mektupçusu dahi Nafia ve Maarif Mektupçusu unvanını almıştır⁷⁴.

15 Mart 1865 tarihinde Ticaret Nazırı Safvet Paşa'nın Paris Sefareti'ne tayiniyle Ticaret Nezareti Nafia Nezareti ile birleştirilerek Ethem Paşa'nın idaresine verilmiş, 40.000 kuruş Ticaret Nezareti tahsisatı hazineye aktarılmıştır. Ancak yapılan düzenleme ile maarif işleri nafiadan ayrılmış Maarif Nezareti müstakil hale getirilerek, Meclis-i Vâlâ Azası'ndan Nevres Paşa'nın idaresine bırakılmıştır⁷⁵. 19 Haziran 1866 tarihinde Ticaret ve Ziraat Nezareti Edhem Paşa'ya; Nafia, Maden ve Meâbir Nezareti ebniye idaresi ile birlikte 30.000 kuruş maaş ile Sabık Kaptanıderya Halil Paşa'ya bırakılmıştır. Ancak Tırhala Mutasarrıfı Hasan Tahsin Paşa'nın azledilmesi ile bu göreve Ethem Paşa'nın atanması Ticaret Nezareti'nin boşta kalmasına neden olmuş, bunun üzerine 22 Haziran 1866 tarihinde Ticaret Nezareti Nafia

yeniden bir düzenleme yapılarak ticaret ve nafia nezaretleri ayrılmıştır. Ziraat işleri de bünyesinde olmak kaydı ile Ticaret Nezareti, Ethem Paşa'ya; Nafia, Mââdin ve Meâbir Nezareti ise ebniye idaresi ile birlikte Sabık Kaptan Halil Paşa'ya verilmiştir (BOA, A.MKT.MHM. 358/62, 1283 S 05/19 Haziran 1866). Kısa bir müddet sonra 23 Haziran 1866 tarihinde Ticaret Nezareti Halil Paşa'nın idaresine bırakılmış, Ethem Paşa ise 13 Eylül 1866 tarihinde Tırhala Valisi Hasan Tahsin Paşa'dan duyulan memnuniyetsizlik sonucu azledilmesi üzerine onun yerine tayin edilmiş, Haziran 1867 yılına kadar bu görevde kalmıştır. Haziran 1867-Mart 1868 tarihleri arasında Yanya Valisi olmuş, ardından Ağustos 1870-Haziran 1871 tarihleri arasında Divan-ı Ahkâm-ı Adliye Nazırlığı'na getirilmiştir. 2 Eylül 1871 tarihinde Ticaret Nazırı olmuş, 12 Eylül 1871 tarihinde nafia işleri de bu nezarete eklenmiş olsa da işlerin yürütülememesi üzerine iki nezaret ayrılarak Nafia'nın idaresi Ethem Paşa'ya verilmiştir. 16 Şubat 1873 tarihinde bu görevinden azledilen Paşa, Şubat 1874 tarihinde yeniden Nafia Nazırlığına getirilmiş, Haziran 1875 tarihine kadar bu görevde kalmıştır. 27 Haziran 1875 tarihinde Server Paşa'nın Nafia Nazırlığına atanması ile birlikte Ethem Paşa'ya Şûrâ-yı Devlet Azalığı verilmiştir (BOA, İ.DH. 703/49222, 1292 Ca 23/27 Haziran 1875). 10 Ağustos 1875 tarihinde Şûrâ-yı Devlet Azalığı'ndan affını istemiştir (BOA, İ.DH. 705/49384, 1292 B 08/10 Ağustos 1875). Nisan 1876 tarihinde Berlin Sefaretine tayin edilen Ethem Paşa, Aralık 1876 tarihine kadar bu görevde bulunmuş, Alman İmparatoru I. Wilhelm ile Berlin Sefiri iken görüşmüştür. 25 Aralık 1876 tarihinde Şûrâ-yı Devlet Reisi olarak atanmış, Şubat 1877 yılına kadar bu görevde bulunmuştur (BOA, İ.HR. (İrade Hariciye), 270/16236, 1293 Ra 04/28 Mayıs 1876; İ.HR. 272/16395, 1293 L 26/14 Kasım 1876; İ. DH. 738/60415, 1293 Z 08/25 Aralık 1876). 5 Şubat 1877 tarihinde Mithat Paşa'nın sadareten azliyle sadaret makamına getirilen Ethem Paşa, aynı zamanda 18 Mart 1877 tarihinde Meclis-i Ayan Azası olarak atanmıştır. 11 Ocak 1878 tarihinde sadareten azledilerek kendisine 15.000 kuruş mazuliyet maaşı bağlanmıştır (BOA, İ.DH. 772/62899, 1295 Ş 05/4 Ağustos 1878; İ. DH. 777/63236, 1295 Za 03/29 Ekim 1878). 2 Şubat 1879 tarihinde liyakat sahibi olması dolayısıyla Viyana Sefareti'ne atanmış, Mart 1882 tarihine kadar bu görevde kalmıştır (BOA, İ.HR. 278/17055, 1296 S 09/2 Şubat 1879; İ.HR. 278/17087, 1296 Ra 13/7 Mart 1879; İ.DH. 783/63655, 1296 Ra 23/17 Mart 1879). 26 Şubat 1883 tarihinde Dâhiliye Nazırı olan Paşa, 24 Eylül 1885 tarihinde bu görevden ayrılmıştır. 20 Mart 1893 tarihinde, 75 yaşında İstanbul'da vefat etmiştir. Yaşamı ile ilgili bkz. Kunalalp, 2003: 82; Aydın, 1994: 418-420; Tekdemir, 2010a: 282-286; Dosay, 1996: 113-117.

⁷⁴İ.MMS., 27/1172, 1280 M 05 / 22 Haziran 1863; BOA, A.MKT.MHM., 267/68, 1279 M 13 / 30 Haziran 1863; A.MKT.MHM. 268/8, 1280 M 18 / 5 Temmuz 1863; A.MKT.MHM. 272/44, 1280 S 23 / 9 Ağustos 1863,

⁷⁵BOA, İ.DH. 534/37055, 1281 L 17/15 Mart 1865; A.MKT.MHM. 327/99, 1281 L 24/22 Mart 1865.

Nazırı Halil Paşa'ya ilave görev olarak verilmiş, bu memuriyet için Ticaret Nezareti maaşının verilmesine gerek duyulmamıştır⁷⁶.

Mart 1868 tarihinde Ağaton Efendi Nafia Nezareti'ne atanmıştır. Gayrimüslimler arasında nazırlık görevine getirilen ilk bürokrat olan Ağaton Efendi, nazırlık görevini Telgraf Müdürlüğü görevi ile birlikte yürütecektir. Ağaton Efendi Nafia Nazırlığı'na getirildiğinde Paris'te bulunuyordu. 1867 yılında Paris'te toplanan Uluslararası Posta-Telgraf Kongresi'ne katılmıştı ve geri dönmeyerek orada telgraf hizmetlerinin daha da iyileştirilmesi ile ilgili eğitim almıştır. Bir süre sonra sıhhati bozulan Ağaton Efendi, nazırlık görevine başlayamadan Paris'te hastalanarak Mayıs 1868 tarihinde orada vefat etmiştir⁷⁷.

Krikor Ağaton Efendi'nin ölümü ile birlikte Nafia Nazırlığına 27 Mayıs 1868 tarihinde Cebel-i Lübnan Mutasarrıfı Davut Paşa tayin edilmiştir⁷⁸. Ancak 11 Temmuz 1868 tarihinde Davut Paşa'nın hem tedavi olmak hem de Nafia Nezareti idaresine verilmiş olan ormanlar, maden, posta ve telgrafların ıslah ve ikmal-i nizamati hakkında tahsilini ilerletmek üzere Avrupa'ya gidecek olmasından dolayı Nafia Nezareti vekâleten Ticaret Nezareti'ne havale edilmiştir⁷⁹. Yaklaşık iki ay kadar Avrupa'da kaldıktan sonra tekrar Nafia Nazırlığına devam eden Davut Paşa, 20 Haziran 1871 tarihine kadar bu görevde kalmıştır⁸⁰.

Davut Paşa'nın Nafia Nazırlığı döneminde iki önemli gelişme yaşandı. Bunlardan ilki Rumeli Demiryollarının yapım imtiyazı ile ilgili idi. Nitekim Osmanlı Devleti, Balkanlarda devlet kontrolünü daha da sağlamlaştırmak, bu coğrafyalarda ortaya çıkacak olası savaş ya da isyan durumlarında bölgeye hızlı bir şekilde asker sevk edebilmek için 1850'li yıllardan beri bir arayış içerisindeydi. 23 Ocak 1857 tarihinde İngiliz Parlamenter Labro'ya; 1860 yılında Charless Liddell, Lewis Dunbar, Brodie Gardon ve Thomas Page isimli müteşebbislere, 31 Mart 1868 tarihinde Van der Elst Kumpanyası'na Rumeli Demiryolları yapım imtiyazları verilmişse de bir sonuç alınamamış, bunun üzerine mukavelenameleri iptal edilmişti. Nafia Nazırı Davut Paşa, bu işi hal yoluna koyabilmek için Avrupa'ya gönderildi. Yahudi banker Baron Hirsch ile anlaşarak 17 Nisan 1869 tarihinde Rumeli Demiryolları sözleşmesi

⁷⁶BOA, A.MKT.MHM. 358/62, 1283 S 05/19 Haziran 1866; İ.DH. 551/38301, 1283 S 08/22 Haziran 1866; İ.MMS. 32/1323, 1283 Ca 03/13 Eylül 1866.

⁷⁷Hayatı ile ilgili bkz. Akpınar, 2013: 329-354; Vefatı ile ilgili bkz. BOA, İ.HR. 232/13688, 1285 Ra 06/27 Haziran 1868; İ.DH. 587/40855, 1285 Za 02/14 Şubat 1869; A.MKT.MHM. 435/87, 1285 Za 06/18 Şubat 1869.

⁷⁸BOA, A.MKT.MHM. 408/81, 1285 S 04/27 Mayıs 1868. Artin Davut Karabet (Garabet) Paşa, 1816 yılında İstanbul'da doğmuştur. Mekteb-i Harbiye'de hocalık vazifesi ile memuriyet hayatına başlamış, 1840-Aralık 1842 yılları ile Nisan 1848-Eylül 1850 yılları arasında Berlin Maslahatgüzarı olarak görev yapmıştır. 17 Temmuz 1861 tarihinde Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı'na atanan Davut Paşa, Nisan 1868 yılına kadar bu görevde kalmıştır. 27 Mayıs 1868 tarihinde Nafia Nazırı olarak atanmış, 20 Haziran 1871 tarihinde bu görevinden azledilmiştir. 9 Kasım 1873 tarihinde Fransa'nın Biarritz kentinde 57 yaşında iken vefat etmiştir (Kılıç, 2014: 4-5; Kunalalp, 2003: 70). Davut Paşa'nın daha geniş biyografisi için bkz. Kılıç, 2009.

⁷⁹BOA, İ.DH. 578/40239, 1285 Ra 20/11 Temmuz 1868.

⁸⁰Kılıç, 2014: 5.

imzalandı. Davut Paşa, Rumeli demiryolları yapım ve işletme imtiyazlarının Baron Hirsch'e verilmesi hususunda büyük çaba harcamıştır⁸¹. Babıâli, Rumeli demiryollarının devlet tarafından yapılmasını daha uygun görse de Rusya'nın buna müsaade etmeyeceği endişesi bu düşünceye engel olmuştur. Devlet açısından yapılması zaruri görülen hattın yapımı bu nedenle Avusturya tebaasından Hirsch'e verilmiş, böylelikle Rusya'nın olası engellemelerine mani olunmuştur. İmtiyaz hakkını alan Hirsch hattın yapım maliyetlerinin düşük olduğu bölümlerini tamamlamış, bundan büyük kazançlar elde etmiş; ancak yapım maliyeti yüksek olan kısımlar, "Hirsch fazla para kazanıyor, bundan sonrasını kilometre başına devlet hesabına yapalım" fikrinden hareketle, Nafia Nazırı Davut Paşa'nın gayretleriyle hükümet ikna edilerek, devlet hattın yapım işlerini devralmıştır. Bu sayede Hirsch kazancını daha da arttırmıştır⁸².

Davut Paşa'nın Nafia Nazırlığı döneminde gerçekleşen ikinci önemli gelişme ise nezaretin örgütlenmesi hususunda oldu, 2 Şubat 1870 tarihinde kapsamlı bir nizamname hazırlandı.

1.3.1. 1870 Tarihli Nafia Nizamnamesi

Nafia Nezareti işleri öteden beri Ticaret Nezareti'ne havale edilmiş ise de nafia işlerinde meydana gelen yoğunluk ve nafia işlerinin kesbettiği önem dolayısıyla birçok defa Ticaret Nezareti'nden ayrılmış, nezaret müstakil hale getirilmiştir. Aynı zamanda nafia işlerinin önemli bir kısmını oluşturan Osmanlı Devleti'nde demiryollarının her geçen gün çoğalması nafia nezareti memurlarının düzenlenmesi ve sayılarının arttırılmasını gerekli kılmış, bu nedenle demiryolları idaresinin kurulması ihtiyaç halini almıştır. Meâbir ve maden idarelerinin ıslahı ve her idarede işlerin icrası ile ilgili nizamname düzenlenmesi, işlerin bu kurallara göre yürütülmesi zorunlu görülmüştür. Bu nedenle yeni bir nizamname hazırlanmış, bu nizamnamede memurların vazifeleri, nezaret bünyesindeki idari birimlerin işleyiş tarzı, birbirleriyle olan münasebetleri belirlenmiştir.

2 Şubat 1870 tarihli Nafia Nizamnamesi, iki fasıl on beş maddeden oluşuyordu. Nizamnamenin birinci faslı beş maddeden ibaretti ve Nafia Nezareti'nin teşkilat yapısını açıklıyordu. Buna göre Nafia Nezareti; tarik (yol), meâbir (köprü)⁸³, şimendüfer (demiryolları), maden, posta ve telgraf idarelerinden oluşmaktaydı. Nezaret, bir nazır

⁸¹Davut Paşa'nın Hirsch'in Rumeli demiryolu imtiyazını alması hususundaki çabalarının ondan rüşvet almasına bağlı olduğu yönündeki iddialar için bkz. Ahmet Cevdet Paşa, 2010: 221-223.

⁸²Rumeli Demiryolu hattı ile ilgili daha geniş bilgi için bkz. Engin, 2008: 235-237; Ali Rıza-Mehmet Galib, 1977: 14-15.

⁸³Turuk ve Meâbir Müdürlüğü'ne Babıâli Tahrirat-ı Ecnebiye Kalemi İkinci Mümeyyizi Katan Efendi'nin tayini bu konularda iktidar ve liyakat sahibi olmasından dolayı istenmiştir (BOA, İ.DH. 607/42325, 1286 Za 21/22 Şubat 1870).

başkanlığı idaresinde idi; müsteşar nazırın yardımcılığı görevini üstleniyordu. Müsteşar dışında bir mektupçu⁸⁴, bir muhasebeci, maden, meâbir ve demiryolları için ciheti fenniye muavini unvanlı birer baş mühendis ve bir de fabrikalar memuru bulunuyordu. Aynı zamanda Nafia Nezareti bünyesinde, müsteşar başkanlığında Nafia Meclis-i bulunmaktaydı. Meclisin azaları tarik, meâbir, demiryolları, maden, posta ve telgraf ile meâbir, maden, demir yolları başmühendisleri ve fabrikalar memurundan oluşmaktaydı. Nafia Nezareti idaresinde mühendis ve fen memuru yetiştirmek için bir de Hendese-i Mülkiye ve Kondüktör Mektepleri bulunuyordu. Müsteşar, müdürler, muavin ve mühendisler ile mektupçu ve muhasebeci nezaretin Babiâli'den izin alması üzerine irade-i seniyye ile atanıyordu.

Nizamnamenin ikinci faslında ise altıncı maddeden itibaren, on beşinci maddeye kadar nezaret memurlarının vazifeleri açıklanmıştır. Nizamnamede, nezaret memurlarının (nazır, müsteşar, müdürler, cihet-i fenniye muavini unvanlı mühendislerin), Meclis-i Nafia'nın, mektupçunun, muhasebecinin, Mekteb-i Hendese-i Mülkiye Okulu'nun görevleri ayrıntılı bir şekilde belirtilmiştir⁸⁵.

Nezaret bütçesi oluşturulmuş, memurların alacakları maaşlar ayrıntılı olarak belirlenmiştir. Buna göre nafia nazırının aylık maaşı 30.000 kuruş, yardımcısı ve Meclis-i Nafia Başkanı müsteşarın maaşı ise 10.000 kuruş olarak düşünülmüştür. Bunların dışında, Nezaret-i Mektubi Dairesi memurları ile kavvasat (emir çavuşu), kapuçukadarı ve odacıların aylık maaşları toplamı 25.750 kuruş; Muhasebe memurlarının 10.750 kuruş; Meclis-i Nafia tebaasının 11.000 kuruş; Turuk ve Meâbir İdaresi memurlarının 37.050 kuruş; Şimendüfer İdaresi memurlarının 30.000 kuruş; Maden İdaresi memurlarının 48.450 kuruş olarak belirlenmiştir⁸⁶. Nafia Nezareti'nin hesap işlerine bakmak üzere mali konularda ehliyetli olması dolayısıyla Telgraf İdaresi Ruznamçeliği Muavini Mahir Bey tayin edilmiştir⁸⁷.

20 Haziran 1871 tarihine kadar Davut Paşa'nın idaresinde kalan Nafia Nezareti, Davut Paşa'nın azli neticesinde 23 Haziran 1871 tarihinde Şirvanizade Mehmet Rüştü Paşa'nın idaresine verilmiştir⁸⁸. Ancak 4 Temmuz 1871 tarihinde Nafia ve Divan-ı Ahkâm-ı Adliye nazırları arasında görev değişikliği olmuş, Rüştü Paşa Divan-ı Ahkâm-ı Adliye Nazırlığı'na, Ethem Paşa ise Nafia Nazırlığı'na getirilmiştir⁸⁹. 12 Eylül 1871 tarihinde Ticaret ve Nafia Nezaretleri yeniden birleştirilerek Ethem Paşa'nın idaresine verilmiş ise de iş yoğunluğu 17

⁸⁴Nafia Nezareti Mektupçuluğu'na Bosna Vilayeti Mektupçusu olup izinli olarak İstanbul'da bulunan Tevfik Bey'in getirilmesi kararlaştırılmıştır (BOA, İ.DH. 607/42325, 20 Kanunusani 1285/1 Şubat 1870).

⁸⁵Nafia Nezareti memurlarının vazifeleri hakkında daha detaylı bilgi için bkz. BOA, İ.MMS. 38/1588, 1286 Za 26/27 Şubat 1870; Tekdemir, 2010b: 126-129.

⁸⁶Daha detaylı bilgi için bkz. İ.MMS. 38/1588, 1286 Za 26/27 Şubat 1870.

⁸⁷BOA, İ.DH. 609/42461, 1287 M 03/5 Nisan 1870.

⁸⁸Kuneralp, 2003: 8.

⁸⁹BOA, İ.DH. 635/44133, 1288 R 15/4 Temmuz 1871.

Haziran 1872 tarihinde iki nezaretin tekrardan ayrılmasını gerekli kılmış, Nafia Nezareti Ethem Paşa'nın idaresine bırakılmıştır⁹⁰.

Her ne kadar 2 Şubat 1870 tarihinde Nafia Nezareti Nizamnamesi hazırlanmış, Nafia Nezareti'nin görev ve yetki alanları belirlenmiş ise de nezaretin düzenli bir şekilde yönetimi sağlanamamıştır. 1873 yılında Nafia Nezareti'nde beş defa nazır değişikliği yaşanmıştır. Evvela 17 Şubat 1873 tarihinde Zaptiye Müşiri İsmail Paşa 50.000 kuruş maaş ile Nafia Nezareti'ne atanmış⁹¹; ancak kısa bir süre sonra İsmail Paşa bu görevden alınarak 20.000 kuruş maaşla Şûrâ-yı Devlet Azalığı'na tayin edilmiştir. Nafia Nazırlığı'na ise 28 Mart 1873 tarihinde Mehmet Raşit Paşa⁹² getirilmiştir⁹³. 15 Mayıs 1873 tarihinde Mehmet Raşit Paşa'nın Hariciye Nezareti'nde daha faydalı olacağı düşünülerek bu göreve getirilmesi boş kalan Nafia Nazırlığı'na yeniden atama yapmayı gerekli kılmış, bu göreve Yemen Valisi Ahmet Muhtar Paşa atanmıştır⁹⁴. Ahmet Muhtar Paşa'nın İstanbul'a gelmesi vakit almış, Nafia Nazırlığı görevine başlayamadan 6 Temmuz 1873 tarihinde Girit Valiliği'ne tayin edilmiştir⁹⁵. Bunun üzerine 13 Temmuz 1873 tarihinde Defteri Hakani Nazırı Mehmet Kâni Paşa 50.000 kuruş maaş ile Nafia Nazırlığı'na getirilmiştir⁹⁶. 1873 yılı başında olduğu gibi sene sonunda da tekrardan İsmail Paşa Şehremini iken Nafia Nazırı tayin edilmiş (25 Ekim 1873) Kani Paşa görevinden alınmıştır⁹⁷. Şubat 1874 tarihinde İsmail Paşa eski vazifesine dönmüş (şehremini tayin edilmiş), Nafia Nazırlığı'na Ethem Paşa tekrardan getirilmiştir. 27 Haziran 1875

⁹⁰ Tekdemir, 2010b: 129. Bu dönemde Nafia Nezareti memurlarının maaşlarının ödenmesinde zorluklar yaşanmıştır. 1872 yılının Mayıs, Haziran, Temmuz ve Ağustos ayı maaşları nezaret çalışanlarına ödenmemiş, bu mağduriyetin giderilmesi 22 Eylül 1873 tarihinde Maliye Nezareti'nden istenmiştir (A.MKT.MHM. 464/100, 1290 Ş 02/25 Eylül 1873).

⁹¹BOA, A.MKT.MHM. 447/56, 1289 Z 19/17 Şubat 1873.

⁹²Dramalı Hasan Paşa'nın oğlu olan Mehmet Raşid Paşa, 1824 yılında Mısır'da doğmuştur. Avrupa'da eğitim görmüş, Fransızcasını ilerletmiş, Tercüme Odası'nda görev almıştır. Ekim 1861 ve Nisan 1862 tarihleri arasında İşkodra, ardından Nisan-Aralık 1864 tarihlerinde Vidin ve Aralık 1864 ile Temmuz 1866 tarihleri arasında ise Aydın Valisi olarak görev yapmıştır. Temmuz 1866 ile Eylül 1871 tarihleri arasında Suriye Valiliği'nde bulunmuştur. 28 Mart 1873 ile 15 Mayıs 1873 tarihleri arasında kısa bir süre Nafia Nazırı olmuşsa da Hariciye Nezareti'nde daha faydalı olacağı düşünülerek 15 Mayıs 1873 tarihinde bu nezarete atanmış, Mayıs 1874 tarihine kadar bu görevde kalmıştır. Haziran 1874 ile Kasım 1875 tarihleri arasında Viyana Büyükelçisi olarak görev yapmış; ardından ikinci defa Kasım 1875 tarihinde Hariciye Nazırlığı'na getirilmiştir. 15/16 Haziran 1876 tarihinde Çerkez Hasan Bey'in vükela meclisine yaptığı saldırı sonucu hayatını kaybetmiştir. Bkz. Kunalp, 2003: 100; Akpınar, 2015: 173-205.

⁹³BOA, A.MKT.MHM. 451/6, 1290 M 28/28 Mart 1873.

⁹⁴BOA, A.MKT. MHM. 454/39, 1290 Ra 17/15 Mayıs 1873; BOA, İ.DH. 666/46364, 1290 Ra 17/15 Mayıs 1873.

⁹⁵BOA, A.MKT.MHM. 458/17, 1290 Ca 11/7 Temmuz 1873; A.MKT.MHM. 468/32, 1290 N 21/12 Kasım 1873.

⁹⁶Nafia Meclisi Başkanlığı'na Şûrâ-yı Devlet Azası'ndan Yusuf Bey 15.000 kuruş maaş ile tayin edilmiştir (BOA, A.MKT.MHM. 458/67, 1290 Ca 17/13 Temmuz 1873). Ancak kısa bir süre sonra 13 Ağustos 1873 tarihinde Yusuf Bey Orman ve Maden İdaresi'ne atanmış, Nafia Müsteşarlığı ve Nafia Meclis Başkanlığı'na Altıncı Daire-i Belediye Reisi Kadri Bey'e bırakılmıştır (A.MKT.MHM. 461/58, 1290 C 19/13 Ağustos 1873).

⁹⁷BOA, İ.DH. 675/47020, 1290 N 03/25 Ekim 1873.

tarihinde Ethem Paşa'nın Şûrâ-yı Devlet Azalığı'na tayin edilmesi ile Server Paşa⁹⁸ Nafia Nazırı olmuştur⁹⁹.

Server Paşa Nafia Nazırlığı'nda çok fazla kalamamıştır. 1875 yılında Hersek'te¹⁰⁰ başlayan isyan dolayısıyla bölgeye münasip birinin gönderilmesi zorunluluğu ortaya çıkmış, Server Paşa bu işe lazım olan cihet ve malumata sahip olduğu gerekçesi ile özel bir görevle fevkalade komiser olarak Hersek'e gönderilmiştir. Nafia Nezareti'ne vekâleten Nafia Müsteşarı Odyan Efendi'nin başkanlığı istenmişse de hemen atama yapılmış 27 Ağustos 1875 tarihinde eski sadrazam Ahmet Esat Paşa Nafia Nazırı olmuştur¹⁰¹. 20 Eylül 1875 tarihinde Esat Paşa'nın İzmir Vilayetine Vali tayin edilmesi ile birlikte Nafia Nazırlığı'na Mehmet Kadri Bey getirilmiştir¹⁰².

1876 yılının başlarında (19 Ocak 1876) Nafia Nezareti şhremini Halet Paşa'nın¹⁰³ idaresine verilmiş ise de 29 Şubat 1876 tarihinde Server Paşa bu göreve getirilmiştir¹⁰⁴. Server Paşa, Nafia Nazırı iken nafia memurlarının maaşlarında indirim gidilmiş, 3.000 kuruştan fazla maaş alan memurlar için yeniden düzenleme yapılmıştır. Örneğin, 15.000 kuruş olan Nafia Müsteşarlığı maaşı için 6.500 kuruşluk bir indirim düşünülse de bunun işleri aksatacağı endişesi ile bu rakam 3.000 de tutulmuş, müsteşarlık maaşı 12.000 kuruşa indirilmiştir. Nafia Nezareti'nde yapılan bu düzenleme ile 37.000 kuruş tasarruf edileceği hesaplanmıştır. Buna göre diğer bazı görevlilerin maaşları ise şu şekilde belirlenmiştir:

⁹⁸Server Paşa, 1821 tarihinde doğmuştur. Babası Bab-ı Seraskeri memurlarından Servet Mehmet Efendi'dir. Mart 1868-Ağustos 1870 tarihleri arasında İstanbul Şhremini olarak görev yapmıştır. 11 Eylül 1871 tarihinde vezir rütbesi ile Hariciye Nazırı olmuş, yaklaşık bir sene sonra 11 Ağustos 1872 tarihinde Paris'e sefir tayin edilmiştir. Temmuz 1873 tarihinde bu görevinden azledilmiş, 26 Kasım 1873 tarihinde Şûrâ-yı Devlet Azalığı ile Nafia Müsteşarlığı Başkanlığına getirilen Server Paşa, 29 Haziran 1875 tarihinde Nafia Nazırı olmuştur. 26 Ağustos 1875 tarihinde Şûrâ-yı Devlet Reisi iken 1875 yılında Hersek'te başlayan isyan dolayısıyla bölgeye fevkalade komiser olarak gönderilmiştir. 29 Şubat 1876 tarihinde tekrar Nafia Nazırı olan Paşa, Haziran 1877 tarihine kadar bu görevde kalmış, aynı zamanda 17 Mart 1877'de Meclis-i Ayan Azası (BOA, İ.DUİT, 11/44, 1294 Ra 02/17 Mart 1877), Mart-Haziran 1877 tarihlerinde Meclis-i Ayan Reisi olmuştur. Ağustos 1877 tarihinde ikinci defa Hariciye Nazırlığı yapmış, Şubat 1878 tarihinde bu görevinden azledilmiştir. Temmuz 1878'de Ticaret Nazırı, Ağustos-Kasım 1878 tarihleri arasında Adliye, 30 Kasım 3Aralık 1878 tarihlerinde Dâhiliye nazırı olmuş, Eylül 1880 tarihinde Şûrâ-yı Devlet Başkanlığına getirilmiştir. Mayıs 1882 tarihinde bu görevinden alınan Server Paşa, Eylül 1885 tarihinde ikinci defa Adliye Nazırı olmuş, Evkaf Nazırı Subhi Paşa'nın hastalığı dolayısıyla 10 Ocak 1886 tarihinde Evkaf Nezareti de kendi uhdesine verilmiştir (BOA, İ.DH. 975/77000, 1303 R 04/10 Ocak 1886). 11 Haziran 1886 tarihinde İstanbul'da vefat etmiştir. Sultan Mahmut Türbesi'nde metfundur. Bkz. Kunalalp, 2003: 120; Mehmed Süreyya, 1996: 12; Tekdemir, 2010a: 307-308.

⁹⁹Odyan Efendi 10.000 kuruş maaş ile Nafia Müsteşarlığı'na getirilmiştir (BOA, İ.DH. 703/49222, 1292 Ca 23/27 Haziran 1875).

¹⁰⁰Hersek İsyanı ile ilgili bkz. Çakmak, 1996: 61-111; Karal, 2011c: 72-82; Ahmet Cevdet Paşa, 2010: 77-126.

¹⁰¹BOA, Y.EE. (Yıldız Esas Evrakı), 77/4, 1292 B 20/22 Ağustos 1875; İ.DUİT (İrade Dosya Usulü), 138/6, 1292 B 21/23 Ağustos 1875; İ.DH, 706/49446, 1292 B 25/27 Ağustos 1875.

¹⁰²BOA, İ.DH, 707/49535, 1292 Ş 19/20 Eylül 1875.

¹⁰³BOA, İ.DH. 715/49979, 1292 Z 22/19 Ocak 1876.

¹⁰⁴BOA, İ.DUİT, 138/17, 1293 S 03/29 Şubat 1876.

Tablo 1.1 Nafia Nezareti'nde Görevli Bazı Memurlar ve Maaşları¹⁰⁵

Esame-i Memurin	Kuruşu Asli	Kuruşu Tanzimi	Kuruşu Küsuru
Muhasebecilik Maaşı	5.700	1.350	4.350
Mektupçuluk Maaşı	4.750	875	3.875
Demiryolları Müdür Muavinliği Maaşı	4.275	638	3.637
Şose Yollar Müfettişliği Maaşı	4.035	518	3.517
Toplam	18.760	2.281	15.379

Bu düzenlemeden devletin giderlerinin azaltılması hususunda bir yapılanma içerisinde olduğu, bunun için bütün devlet dairelerinde memur maaşlarının yapılandırıldığı anlaşılmaktadır. Bu durumda Nafia Nezareti diğer emsal kurumlarda yapılan düzenlemelerde olduğu gibi payına düşeni almış oluyordu¹⁰⁶.

Haziran 1877 tarihinde Server Paşa'nın Nafia Nezareti'nden alınması ile birlikte bu göreve Mehmet Esat Safvet Paşa getirildi. Ancak Safvet Paşa, bir-iki seneden beri bulunduğu görevlerde yoğun mesai harcadığını, artık pek yorulmuş bulunduğunu, bir müddet tedavi ile işigale mecbur olduğu gerekçesi ile bu görevden affını istemiştir. Sadarettin, devletin en ziyade mevki-i meşgul bulunduğu böyle bir zamanda istifa etmelerinin uygun olmayacağı, vazifelerine devam etmeleri gerektiği bildirilse de kısa bir süre sonra Ağustos 1877 tarihinde Ohannes Çamiç Efendi Nafia Nazırlığı'na atanmıştır¹⁰⁷.

Ohannes Çamiç Efendi'nin ardından Haziran 1878 tarihinde Nafia Nezareti'ne Aleksandr Karatodori Paşa getirilmiş ise de bu sırada Berlin Kongresi'ne Murahhas-ı Evvel (I. Murahhas) tayin edilerek Almanya'ya gönderilmiştir¹⁰⁸. Almanya'dan döndükten sonra Girit Valisi Kostaki Paşa'nın azledilmesi üzerine, oranın ahvalini bilen biri olması nedeniyle Karatodori, 18 Kasım 1878 tarihinde Girit Valiliği'ne tayin edilmiş¹⁰⁹, açıkta kalan Nafia Nezareti'ne ise önce 13 Haziran 1878 tarihinde Sava Paşa¹¹⁰, ardından 29 Kasım 1878

¹⁰⁵ BOA, İ.DH. 733/60119, 1293 L 14/2 Kasım 1876.

¹⁰⁶ BOA, İ.DH. 733/60119, 1293 L 14/2 Kasım 1876.

¹⁰⁷ BOA, İ.DH. 750/61291, 1294 B 08/19 Temmuz 1877; BOA, Y.EE, 42/92, 1294 B 10/21 Temmuz 1877.

¹⁰⁸ Aleksandr Karatodori Paşa'ya 700 lira harcırah verilmiş, lüzum gördükçe kullanması için Bank-ı Osmani'den 25.000 marklık bir kredi açılmıştır. BOA, İ.HR, 276/16879, 1295 C 08/9 Haziran 1878; İ.HR, 277/16904, 1295 C 25/26 Haziran 1878.

¹⁰⁹ BOA, Y.EE, 43/36, 1295 Za 23/18 Kasım 1878; BOA, İ.MTZ.GR (İrade Eyalet-i Mümtaze Girid), 14/499, 1295 Za 23/18 Kasım 1878.

¹¹⁰ Sava Paşa, 1832 yılında doğmuştur. Şubat 1877 tarihinden Cezayir Bahri Sefid Valiliği'ne atanmış, 13 Haziran 1878 tarihinde kısa süreliğine Nafia Nazırı olmuştur. Temmuz-Aralık 1878 tarihleri arasında Doğu (Şarki) Rumeli Valiliği görevini yürüten Sava Paşa, 4 Aralık 1878 tarihinde tekrar Nafia Nazırı olmuş, Temmuz 1879 tarihine kadar bu görevde kalmıştır. 19 Ekim 1879 tarihinde, daha evvel birkaç kez vekâlet ettiği Hariciye Nezareti'ne nazır olarak atanmış (BOA, İ.DUİT, 190/50, 1296 Za 03/19 Ekim 1879), 9 Haziran 1880 tarihinde bu görevden ayrılmıştır. Haziran 1885 tarihinde Girit Valisi olarak tayin edilene kadar Nafia Komisyonu üyeliğinde bulunmuştur. Haziran 1880 ile 19 Ocak 1887 tarihleri arasında Girit Valiliği yapmış, 1904 yılında

tarihinde Ticaret Nazırlığı görevini yürüten Ohannes Efendi yeniden atanmıştır¹¹¹. Ticaret Nezareti ile birlikte Nafia Nazırlığı görevini de ilaveten yürüten Ohannes Efendi, bu görevi 4 Aralık 1878 tarihinde Sava Paşa'ya bırakmıştır. İkinci defa Nafia Nazırlığı'na getirilen Sava Paşa 14 Eylül 1879 tarihine kadar bu görevde bulunmuştur¹¹².

14 Eylül 1879 tarihinde Hazine-i Hassa eski nazırı Hasan Fehmi Paşa Nafia Nazırı oldu¹¹³. Hasan Fehmi Paşa'nın Nafia Nazırı olması ile birlikte nezarete hem teşkilat yapısı bakımından hem de faaliyetler açısından önemli çalışmalar yapıldı. Öncelikle nafia bünyesinde çalışan memurların fiziki çalışma koşulları iyileştirildi¹¹⁴. Diğer taraftan memurların özlük haklarında yeni düzenlemeler yapıldı. Nafia Nezareti'nin kuruluşundan beri memurların taltifleri birkaç defa düşünülmüş ise de bu mümkün olmamıştı. Ancak bu sefer yapılan bir düzenleme ile birlikte 12 memurun iyi hizmetlerinden dolayı rütbeleri yükseltildi. Buna göre; Meclisi Nafia Baş Katibi Servet Bey, Mütamayız; Mektubi Kalem Müdürü, Muhasebe Kalem Müdürü, Kalem-i Mezbur Mümeyyizi (Katibi), Tercüme Kalem Müdürü, Demiryolları Kalem Baş Katibi, Turuk ve Meâbir Kalem Baş Katibi, Evrak Kalem Müdürlerine, Saniye; Mektubi Kalem Mümeyyizi, Meclis Kalem Mümeyyizi, Tahrirat-ı Ecnebiye Kalem Mümeyyizi ile Meclis Kalem Hulefasından Ahmet Bey'e, Salise rütbeleri verildi¹¹⁵. Aynı zamanda 1297 (1880) senesi Nafia Nezareti bütçesi ise şu şekilde oluşturuldu:

vefat etmiştir. Yaşamı ve Girit Valiliği döneminde yaptığı icraatlar hakkında bkz. Atabaş, 2011: 1-32; Kunalp, 2003: 120.

¹¹¹BOA, İ.DH, 778/63311, 1295 Z 04/29 Kasım 1878.

¹¹²Atabaş, 2011: 15-19.

¹¹³BOA, İ.DH, 791/64244, 1296 N 27/14 Eylül 1879; İ.DH, 790/64204, 1296 N 29/16 Eylül 1879. Hasan Fehmi Paşa, 1836 yılında Batum'da doğdu. 1858 yılında Babıâli Tercüme Odası'na memur olarak girdi. Tercüme Odası'nda Ticaret Mahkeme Azası, ardından 1867 yılında İflas İşleri Komisyonu Başkanlığı'na getirildi. 1868 yılında Ticaret Mahkemesi Reisi oldu. Hasan Fehmi Paşa, 23 Aralık 1876 tarihinde Kanun-ı Esasi'nin kabulü sonrası yapılan seçimlerde İstanbul mebusu seçilmiş, 21 Mart 1877 tarihinde meclisin ilk toplantısında Meclis Katipliği görevine getirilmiştir. 31 Mart 1877 tarihinde Meclis Başkanı olmuş, 14 Şubat 1878 tarihinde meclisin padişah tarafından kapatılmasıyla bu görevi son bulmuştur. 5 Ocak 1879 tarihinde Hazine-i Hassa Nezareti Nazırlığı'na getirilmiş, ay sonunda bu görevden alınarak 14 Eylül 1879 tarihinde Nafia Nazırı olmuştur. 24 Eylül 1882 tarihinde Nafia Nazırı iken kendisine vezirlik rütbesi verilmiş, 25 Ekim 1882 tarihinde birinci dereceden Mecidiye Nişanı ihvan edilmiştir (BOA, İ.DH, 866/69293, 1299 Z 12/25 Ekim 1882). Başarılı çalışmalarından dolayı 23 Temmuz 1883 tarihinde Hasan Fehmi Paşa'ya birinci rütbeden Nişan-ı Ali Osmani tevcih edilmiştir (BOA, İ.DH, 891/70886, 1300 N 18/23 Temmuz 1883). Paşa, 17 Mart 1884 tarihinde Adliye Nazırı olmuş, 25 Eylül 1885 tarihine kadar bu görevde kalmıştır. 22 Haziran 1893 yılında Aydın Valiliği'nde 9 Kasım 1895 tarihine kadar bulunmuştur. 25 Mart 1902 tarihinden 22 Eylül 1904 tarihine kadar Selanik Valiliği yapmıştır. 29 Ekim 1907 tarihinde Şûrâ-yı Devlet Reisi olmuş, 2 Ağustos 1908 tarihinde bir ara Adliye Nazırı olsa da 28 Kasım 1908 tarihinde tekrar Şûrâ-yı Devlet Başkanlığı'na getirilmiştir. 14 Aralık 1908 tarihinde Meclis-i Ayan Azası olan Paşa, 28 Nisan 1909 tarihinde Adliye Nazırı olmuş, 5 Mayıs 1909 tarihinde Tevfik Paşa Hükümeti'nin istifasına kadar bu görevde kalmıştır. Hasan Fehmi Paşa, 28 Ağustos 1919 tarihinde İstanbul'da vefat etmiştir. Daha detaylı bilgi için bkz. Tunalı, 2009: 71-87; Kunalp, 2003: 76; Mehmed Süreyya, 1998: 406.

¹¹⁴BOA, İ.ŞD, 49/2730, 1297 M 20/03 Ocak 1880.

¹¹⁵BOA, İ.DH, 797/64644, 1297 M 21/04 Ocak 1880. Nafia Nezareti'nde görevli memurlara rütbe ve nişan verilmeye daha sonra da devam edildi. 30 Ağustos 1880 tarihinde Nafia Muhasebecisi Sadi Bey'e evvel sınıfı evvel, Mektubi Fikret Efendi'ye evvel sınıfı sani; Nafia Nezareti Hukuk Müşaviri ile Aydın Demiryolu Komiseri Rubelşk'e saniye sınıfı sanisi; Nafia Veznedarı Mahmut Efendi'ye rabia rütbeleri verildi. Demiryolları Müdürü Hayri Bey ile Turuk ve Meâbir Müdürü Mösyö Glan'a üçüncü rütbeden Nişan-ı Osmani; Tercüme Kalem

Tablo 1.2 1880 Yılı Nafia Nezareti Bütçesi

Nev-i Mesarif	Madde	Fazla	96 Senesi Muvazenesine Dâhil Olan	Yekûnu	Kabul-u Rey-ı Aliye Menûd Olan	Şûrâca Tahsisi Tensib Olunan	Şûrâ-yı Maliyece Tenzil Olunan	Devairden vürud eden defterde 97 senesi için talep olan
				Şûrâca Tahsisi Tensib ve Kabulü Rey-ı Aliye Taalluk Olunan				
Nafia								
*Heyet-i Nezaret	67		1.287.704					1.783.010
*Nafia Mahsusatı	68		9.000.000}	11.603.674	1.179.000	10.424.674	7.173.636	{10.917.000
*Mesarif-i Mütenevvia ve Telgraf İcraatı	69		42.300					1.077.300
		1.273.670	10.330.004	11.603.674		10.424.674	7.173.636	18.777.310
				1.179.000				

1880 yılı Nafia Nezareti için 18.777.310 kuruş tahsisat istenmiş ise de bu rakam 18.577.300 kuruş olarak belirlendi. 1880 senesi nafia bütçesi 1879 yılı tahsisatından 8.248.670 kuruş arttırıldı. Bu artışta kontratlı memur maaşlarında yapılan indirim ile 1880 yılında yapılacak yol tamir ve inşası için önceki seneden fazla olarak 7.000.000 kuruşun ilavesi etkili oldu¹¹⁶.

1.3.2. 1880 Tarihli Nafia Nizamnamesi

Osmanlı Devleti'nde değişen koşullar çerçevesinde yapılmakta olan işlerin zamanında, ihtiyaca cevap verecek şekilde yeniden düzenlenmesi gerekliliği ortaya çıktı. Bu nedenle Nafia Nezareti'nin yeniden tertip ve teşkili zorunluluğu daha 10 Mayıs 1875 tarihli 9 numaralı sadaret tezkiresinde belirtilmişti¹¹⁷. Bir nizamnamenin hazırlanarak bu eksikliğin giderilmesi ancak beş yıl sonra mümkün olabildi. Dolayısıyla Hasan Fehmi Paşa'nın Nafia Nazırlığı döneminde en önemli gelişme nezaretin teşkilat yapısında gerçekleşti. 31 Ocak 1880 tarihinde

Başkatibi'ne ise dördüncü rütbeden mecidiye nişanı tevcih edildi. İ.DH, 811/65546, 1297 N 24/30 Ağustos 1880. Nafia Nezareti memur ve mühendislerinin taltifi ile ilgili bkz. İ.DH, 836/67299, 1298 Za 22/16 Ekim 1881.

¹¹⁶BOA, Y.PRK.ML. (Yıldız Perakende Evrakı Evrakı Maliye Nezareti Maruzatı), 2/59, 1298 Z 29/22 Kasım 1881.

¹¹⁷BOA, İ.DUİT, 57/52, 1297 M 25/8 Ocak 1880.

yeni bir nafia nizamnamesi hazırlandı. 1880 tarihli üçüncü program beş fasıl otuz bir maddeden ibaretti. Birinci fasıl Nafia Nezareti'nin suret-i teşkilini açıklıyor, buna göre nezaret; bir nazır idaresinde bir müsteşar ile muhasebeci, bir mektupçu, turuk ve meâbir müdürü, fen ve hukuk müşavirleri ve demiryolları müdüründen oluşuyordu.

1.3.2.1. Nafia Nazırı

Nizamnamenin ikinci ve üçüncü fasılları on altı maddeydi ve Nafia Nazırı'nın görev ve yetkilerini; Nezaretin sorumluluk alanlarını, diğer kurumlarla yetki paylaşımını açıklıyordu. Buna göre Nafia Nazırı'nın görevi; demiryolları, yol, köprü ve liman ile rıhtımlar ve viyadükler inşası, bataklıkların kurutulması, kanallar açılması, arazinin sulanması, nehirlerin ulaşımına açık hale getirilmesi, deniz ve nehirlerde setler inşası ve genelde nehir, deniz ve göller üzerinde icra olunacak her türlü ameliyattan oluşuyordu. Yine, fabrikalar ve buhar ile idare olunan makinelerin tesisine izin verilmesi, devlet binalarının inşası, nezarete bağlı Mühendis-i Mülkiye Mektebi'nin eğitimine nezaret edilmesi, talebelerine yeterliliklerine göre diploma verilmesi, imalatın idari ve fenni ciheti hakkında gerekli görülenlere talimat gönderilmesi Nafia Nazırı'nın göreviydi. Nafia Nazırı aynı zamanda memuriyetleri padişah iradesine muhtaç olmayan alt düzey memurların tayin ve görevden alınmalarını, maaş ve harcırahlarının belirlenmesini Babıâli'den izin ile düzenlerdi.¹¹⁸ Nafia Nazırı; öncelikle demiryolları, yol, köprü ve limanlar ile setler inşasına, bataklıkların kurutulmasına, arazinin sulanmasına, devlet binaları ile kamu yararına dair imalatlar hakkında raporlar ile gerek devlet tarafından gerekse imtiyaz yoluyla yapılacak işlerin nasıl yürütüleceğine dair nizamname hazırlar, padişaha arz olunmak üzere Babıâli'ye takdim ederdi. İrade-i seniyye çıktıktan sonra icraatına başlardı.

Nizamnamede nazırın nafia işlerinde nasıl bir yol izleyeceği de açıklanıyordu. Devlet tarafından yapılacak nafia hizmetlerinde, yapılacak işin önceden mühendisler eliyle keşfinin yapılması, muhtemel bütçenin tanzimi, lazım gelen plan oluşturulduktan sonra işe başlanması kararlaştırılmıştı. Yapılacak iş nafia bütçesini aşmıyorsa nazır tarafından doğrudan doğruya icra edilmesi; bütçe haricinde olanların ise Babıâli'den sorularak kabul edilen karara göre hareket edilmesi istenmişti¹¹⁹. Nezaretin yapması gereken işlerde öncelik sırası şu şekilde oluşturulmuştu:

¹¹⁸Nizamname'nin dördüncü maddesinde memuriyeti padişah iradesine muhtaç olan memurlar; müsteşar, yol, köprü, demir yollar idareleri müdürlükleri ile muhasebeci, mektupçu ve vilayet nafia müdürleri olarak belirtilmiştir. Nizamnamede, vilayet başmühendisleri ile ikinci mühendisleri Nafia Nezareti; kondüktör, mutemedler, eminbaşlar ile yol bekçileri valiler tarafından tayin edileceği açıklanmıştır.

¹¹⁹Altıncı madde.

1. Sultani yolların yapılması. Bu yollar birkaç vilayetten geçer ya da önemli bir merkezi bir demiryolu veya bir limana bağlar.
2. Ale-l-umum (umuma ait) yolların yapımı,
3. Limanlar, rıhtımlar ve viyadüklerin inşası,
4. Ulaşım için gerekli olan kanalların açılması,
5. Nehirler ve kollarının ulaşımına elverişli hale getirilmesi¹²⁰.

Nizamname bu gibi nafia hizmetlerinin yapımında nazırı doğrudan sorumlu kılıyordu. Nazır, her sene yapılacak işler için ihtiyaca göre bütçe hazırlar Maliye Nezareti'ne takdim eder, kabul olunan bütçe miktarını işlerin önemine göre taksim ederdi. Her vilayetin umumi inşaatlar için tahsis edilen ödeneklerini Maliye Nezareti'nden alarak vilayet valilerine gönderir ve bu tahsisatın doğru kullanılmasına dikkat ederdi. Bayındırlıkla ilgili bütün işler devlet tarafından yürütülemeyeceği için imtiyazlarla ilgili düzenlemelerde Nafia Nezareti tarafından yapılıyordu. Bayındırlıkla ilgili faaliyette bulunmak için imtiyaz talep edenlerin istekleri nezaret tarafından inceleniyor; ardından devlet tarafından kabul edilen kanun ve nizamnamelere uygun olanlar, hükümet ve ahali tarafından maddi bir yükümlülüğü gerekli kılmayanlar için düzenlenen şartname layihaları doğrudan padişaha arz edilmek üzere başvekâlete gönderiliyordu. Devlet ve halk tarafından yükümlülük gerektiren şartname layihaları ise Meclis-i Vükela'da görüşülmek üzere başvekâlete takdim edilirdi. Bu tür layihaların bazı yönleri kanun ya da hukuk-u efrada taalluk eder ise yalnız ücretlerinin incelenmesi Meclis-i Vükela kararıyla Şûrâ-yı Devlete gönderilir; Şûrâ-yı Devlet tarafından mesele çözüldükten sonra yine Meclis-i Vükela kararıyla padişaha sunulurak iradesi alınır.

Nizamnameye göre imtiyazların verilmesinde de Nafia Nezareti ve Nafia Nazırı yetkiliydi. İmtiyaz sahibi olarak Nafia Nezareti vasıtasıyla imtiyaz fermanları verilirdi. İmtiyaz şartlarını içeren şartname ve mukavelenameler Nafia Nazırı tarafından imtiyaz fermanlarının tesliminden önce ya da tesliminde gerekli muameleler tamamıyla imzalanırdı.

Nizamname taşralarda nafia hizmetlerinin yerel yönetimlerle paylaşımını da açıklıyordu. Buna göre genel nafia hizmetleri ile öneminden dolayı devletin yardımına muhtaç bulunan büyük bayındırlık hizmetleri mahalli idarelerin kararıyla Nafia Nezaretine aitti. Ancak vilayetlerin sıradan bayındırlık işleri vilayet mühendislerinin rey ve marifetiyle karar ve ihdas doğrudan doğruya valilere mahsustu. Valiler tarafından doğrudan icra olunacak bayındırlık hizmetleri ise şu şekilde sıralanıyordu:

1. Kazalar ve kariyyeler (köyler) arasında yollar ile masrafları vilayet nafia bütçesini aşmamak üzere sancaklar arasında yolların inşası,

¹²⁰On birinci madde.

2. Ulaşımaya elverişli olmayan nehirler üzerinde bataklıkların kurutulması, arazinin sulanması, fabrika ve değirmenlerin işletilmesi için ulaşımaya elverişsiz nehir ve çaylardan kanal ve su yollarının açılması,
3. Yüz ölçümü 12.000 dönümü aşmayan bataklıkların kurutulması,
4. Mevcut bayındırlık hizmetlerinin iyi bir şekilde korunması.

Demiryollarının işletilmesi hususunda kumpanyaların devlete karşı mükellef oldukları görevlerin yerine getirilip getirilmediğinin denetlenmesinden Nafia Nazırı; demiryolları çalışanları ile ahali arasındaki ilişkilerden valiler sorumlu tutulmaktaydı.

Bayındırlık hizmetlerinin gerçekleştirilmesinde Nafia Nezareti icra makamıydı. Gerek dairelerden ve gerek vilayetten nafia ile ilgili bütün işler ve nafia düzenlemelerinin icraatından dolayı halli lazım gelen meseleler için müracaat doğrudan doğruya Nafia Nezareti'ne yapılacaktı.

Nafia Nazırı'nın her sene sonunda bir layiha hazırlaması, bu layihada bir sene içinde bayındırlıkla ilgili yapılan işler ve inşaatın nelerden ibaret olduğu ve gelecek yıla dair nafia ile ilgili düşüncelerini belirtmesi istenmiştir. Bir sene içinde nafia bütçesinden yapılan masrafların nerelere yapıldığını gösterir hesap ile beraber hazırlanan layihanın padişaha sunulmak üzere başvekâlete gönderilmesi nizamnamede yer almıştır.

Nafia Nazırı, sorumluluk dairesinde vuku bulan işlerden ve nezaretçe sebepsiz meydana gelecek gecikmelerden sorumlu tutulmaktadır. Diğer taraftan nafiaya dair düzenlemelerin icraatından ve işçilerin kayıtsızlığından dolayı ortaya çıkacak sorunlardan valiler mesuldü.

1.3.2.2. Nafia Nezareti'nde Görev Alan Diğer Memurlar ve Vazifeleri

31 Ocak 1880 tarihli nafia nizamnamesinin dördüncü faslı on maddeden oluşuyor ve Nafia Nezareti'nde nazır dışında diğer görevliler ve vazifelerini tayin ediyordu. Bütün görevliler yaptıkları işlerden nazıra karşı sorumluydular. Nizamnamede nezarete görev alan kişiler ve görevleri şu şekilde açıklanmaktaydı:

Müsteşar, nazırın yardımcısı ve müşaviri (danışmanı), nazır olmadığında onun vekili olup nezaret tarafından kendisine verilen görevleri yerine getirirdi.

Muhasebeci, nezaretin maliye işlerine ve muhasebe kaleminin idaresine memurdu. Kabul ve tasdik olunan nezaret bütçesinde yazılı miktarın sarfının hesabını tutmak, bunlara dair hesapları incelemek, aylık ve yıllık muhasebe cetvellerini hazırlanması gereken vakitte hazırlayarak nezarete takdim etmek muhasebecinin göreviydi. Muhasebeci, demiryolları kumpanyaları hesabını inceler, yapılması gerekli olan işleri nezarete iletir, işlerin yapılması

için gerekli olan alet ve edevat ile nezaret mefruşatını korumakla yükümlüdür. Nezaret hizmetlileri muhasebecinin idaresinde çalışırlardı.

Mektupçu; Mektub-i Odası'nın idaresine bakmak, nezaretle ilgili yazılar yazmak mektupçunun göreviydi. Doğrudan doğruya nezarete ait yazılar yazılması, yazılı metinlerin temize çekilmesi, şubelerde yazılıp nazır tarafından imza olunacak Türkçe müsveddelerin içeriğine dokunmadan üslubunun düzenlenmesi mektupçunun vazifesiydi.

Turuk ve Meâbir Müdürü¹²¹; yolların ve köprülerin inşa ve tamirine, nehirlerin ulaşımına elverişli hale getirilmesine, suların akıtılmasına, bataklıkların kurutulmasına, limanların tesisine, deniz ve nehirlerde icra olunacak işlerden fabrika ve makineler tesisatına, makinelerin iyi bir şekilde çalışmasına, devlete ait inşaatların kontrol edilmesine memurdu. Gerek müdürlerin nezarete görevlendirilmeleri ve gerek memurların vilayette vazifelendirilmelerini nazır tayin eder, memurların yerlerini değiştirebilirdi. Mühendisler ve müfettişler¹²² tarafından yazılan raporlar ile işlerin iyi bir şekilde yapılıp yapılmadığı, yapılacak işler için vilayete ayrılan meblağın doğru bir şekilde kullanılıp kullanılmadığını incelemek, mühendisler tarafından gönderilen layihaları kontrol etmek ve düzeltmek; turuk ve meâbir idaresine ait işlere dair şartname ve imtiyaz layihalarını tanzim etmek yine turuk ve meâbir müdürünün vazifesiydi.

Demiryolları İdaresi Müdürü¹²³; Osmanlı Devleti'nde bulunan demiryolların gerek inşasına gerek işletilmesine dair her türlü hususta yetkili ve sorumludur. Demiryolları Müdürü; mühendis, kondüktör, kâtip, müfettiş ve muayene memuru gibi kendisine bağlı memurların tayin işlemleri, yerlerinin değiştirilmesini nezarete teklif ederdi. Devlet adına inşa ve idare olunan demiryollarının inşa edilmesi ve idaresine, imtiyaz yoluyla yapılan ve işletilen demiryolların mukavelede belirtilen esaslara bağlı kalınıp kalınmadığını denetlerdi.

Fen Müşaviri; inşa edilen imalatlar hakkında düşüncelerini nezarete bildirirdi. Mülkiye Mühendis Mektebi'ni denetler, öğrencileri imtihan eder, başarı derecelerine göre öğrencilere

¹²¹1880 yılı Turuk ve Meâbir İdaresi Müdürü Mösyö Galan idi. Bkz. Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, 1881: 300-301.

¹²²1880 yılında Nafia Nezareti Turuk ve Meâbir İdaresi'nde Müfettiş Mösyö Berisu ile Müfettiş Mösyö Tarovil görev yapmaktaydı. Taşrada Turuk ve Meâbir İdaresi'nde görev alan müdür ve başmühendisler şu isimlerden oluşuyordu: Edirne Vilayeti Nafia Müdürü Fazlı Bey, Aydın Vilayeti Nafia Müdürü Safvet Bey, İstanbul ve mülhakatı (İstanbul'a bağlı olan yerler) Nafia Müdürü Abdurrahman Efendi, Adana Vilayeti Baş Mühendisi Mösyö Garamvil, Aydın Vilayeti Baş Mühendisi Vidal Efendi, Edirne Vilayeti Baş Mühendisi Mösyö Rizpesyon, Üsküdar Vilayeti Baş Mühendisi Lmbir, Bağdat Vilayeti Baş Mühendisi Mösyö Merjöl, Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti Baş Mühendisi Mösyö Neval Henry, Cebel-i Lübnan Vilayeti Baş Mühendisi Yusuf Efendi, Halep Vilayeti Baş Mühendisi Sırmeti Efendi, Hüdavendigâr Vilayeti Baş Mühendisi Bedyan Efendi, Sivas Vilayeti Baş Mühendisi Horasan Efendi, Selanik Vilayeti Baş Mühendisi Süleyman Efendi, Suriye Vilayeti Baş Mühendisi Başara Efendi, Trabzon Vilayeti Baş Mühendisi Mösyö (?), Kastamonu Vilayeti Baş Mühendisi Ahmet Şükrü Efendi idi (Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, 1881: 300-301).

¹²³1880 yılında Demiryolları İdaresi'nde Müdür Hayri Bey, Başkâtip Mahmut Nazır Bey idi. Bkz. Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, 1880: 143.

verilecek şahadetnameleri (diploma) düzenlerdi. İhtiyaç halinde nezaret tarafından verilen talimatları yazar, nazır tarafından kendisine gönderilen her türlü konu hakkında layihalar kaleme alırdı.

Hukuk Müşaviri; nezaretin hukuka dair her türlü işine bakardı. Kendisine gönderilen her türlü meseleyi hukuk cihetinden inceler, kanunlara uygunsuzsa uygunluğunu belirtir, karşılaşılan sorunlarda nezaretin hukukunu korur ve müdafaa ederdi. Hukuk Müşaviri; nazır ya da nafia ve idareler tarafından kendisine sorulan her türlü mesele hakkında düşüncelerini yazılı olarak beyan ederdi. Nezaret ile fertler arasında imzalanacak mukavelename müsveddelerini inceler ve düzeltirdi. Ya da re'sen (kendi başına) kaleme alırdı. Mahkemeler huzurunda nezarete vekâlet eder, gerekli evrak ve layihayı düzenlerdi. Mahkeme kararları ile ilgili bütün evrakı toplar ve korur, tartışmalı konuların nasıl çözüleceği hakkında görüşlerini nazıra bildirirdi¹²⁴.

1.3.2.3. Nafia Meclisi

Nizamnamenin beşinci faslı iki maddeden oluşuyor ve Nafia Meclisi'nin görevlerini açıklıyordu. Nafia Nezareti'nde müsteşar başkanlığında Meclis-i Nafia bulunuyordu. Meclis azaları muhasebeci, mektupçu, yol, köprü ve demiryolları müdürleri ile fen ve hukuk müşavirlerinden ibaretti. Meclis bünyesinde biri Türkçe, diğeri Fransızca için iki kâtip bulunuyordu ve bu kâtipler görüşmelerde oy kullanma hakkına sahiplerdi. Nazır istediği zaman bu meclise başkanlık edebilirdi.

Meclis-i Nafia; nezaretin bütçesini, yıllık muhasebesini, demiryolları hesabını, nezaretin alacak ve borçlarını müteahhitlerin hesaplarını, nafia tahsisatının vilayetlere taksimini yapardı. İmtiyaz, şartname ve mukavelename layihalarını, keşif defterleri ile resimlerini, nezaretle kumpanyalar ve müteâhhitler arasında ortaya çıkan anlaşmazlıkları inceler; satılacak ya da satın alınacak eşyanın müzayede (arttırma) ve münakasalarını (açık eksiltme) icra eder; kısaca gerek fen ile ilgili gerekse idareye dair nezaret tarafından gönderilen her türlü hususu müzakere eder, görüş ve düşüncelerini tutanak ile nezarete iletirdi.

¹²⁴Bu görevliler dışında Komiserler de nezarete bağlı olarak çalışan memurlardır. Devlet imtiyaz usulüyle yapımına başladığı bayındırlık çalışmalarının denetimini komiserler eliyle yapmaktaydı (Erdem, 2010: 28). 1880 yılında İstanbul ve taşrada görev yapan komiserler; İstanbul ve Edirne Hattı Komiseri Kumbari Efendi, Aydın Hattı Komiseri Rupeski Efendi, Kasaba Hattı Komiseri Margusyan Efendi, Dedağaç Hattı Komiseri Hayri Bey, Selanik Hattı Komiseri Kopr Efendi, Haydarpaşa Hattı Komiseri Tevfik Bey, Aydın ve Kasaba Hattı Komiser Muavini Armanak Efendilerden oluşuyordu. Nafia Nezareti'nde görev alan diğer idareler ve görevlileri şunlardı: Meclis Başkatibi Servet Bey, Muhasebe Kalemi Müdürü Osman Efendi, Demiryolları Kalemi Başkatibi Mahmut Bey, Sicil-i Ahval Kalemi Memuru Muhtar Efendi, Turuk ve Meâbir Kalemi Müdürü Şükrü Bey, Tercüme ve Tahrirat-ı Efrenciye Kalemi Müdürü Şükrü Bey ile Evrak Kalemi Müdürü Rakım Efendilerdi (Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, 1881: 300-301).

1880 yılı Nafia Meclisi Başkanı Nafia Nazırı olarak Hasan Fehmi Paşa idi. Meclis azaları ise; Muhasebeci Sadi Bey, Demiryolları Müdürü Hayri Bey, Mektupçu Fikret Bey, Turuk ve Meâbir Müdürü Mösyö Galan, Hukuk Müşaviri Miltiyadi Efendi, Başkâtip Servet Bey, Fransızca Başkâtip Dolan Efendilerden oluşuyordu¹²⁵.

Nizamnamenin son iki maddesi (30/31) Mevaddı Mütferri'a olarak isimlendirilmiş ve nezarete ait eksik cihazlar tamamlanmıştır. Buna göre nezarete bir de evrak odası olup müdürü nezarete gelen ve nezaretten yazılan evrakı kayıt ettikten sonra mahallerine gönderirdi. Nizamname, umumi yazışmalar, emirler, levâyih (tasarılar), mukaveleler, harita v.b. belgeler evrak odasında saklanır; merkez idareye ait evrak muhafaza edilirdi. Evrak Odası Müdürü; su kanalı, yol, köprü, demiryolları hizmetlerine dair düzenlemeleri bastırmakla görevliydi.

Otuz birinci madde de Meclis-i Nafia, yol, köprü, demiryolları idaresi, mektupçu, muhasebeci, tahriratı ecnebiye, tercüme ve evrak kalemlerinin idarelerinin zabitlerine ait olduğu belirtilmişti. Ancak bunlardan meclis, tahriratı ecnebiye ve evrak kalemleri doğrudan doğruya müsteşarlığa, diğerleri ise mensup oldukları idare müdürlerine bağlıydılar¹²⁶.

1880 yılında nafia hizmetlerinin yürütülmesinde yapılan düzenlemeler sadece yeni bir nizamnamenin hazırlanmasından ibaret değildi. 4 Haziran 1880 yılında Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa, bayındırlık hizmetlerinin Anadolu'da icrasıyla ilgili çok teferruatlı bir layiha hazırladı. "Anadolu'da İmalat-ı Umumiyyeye Dair Layihadır" adını taşıyan bu çalışma başvekâlete sunuldu. Layiha, dört fasıldan oluşuyordu. Birinci fasıl, Anadolu'nun değişik bölgelerinde yapılan yollar ve bu yolların güzergâhlarını belirlerken; ikinci fasıl, demiryolları hakkındaydı; Anadolu'da yapılmakta olan ve yapılacak demiryolları hakkında detaylı bilgiler veriliyordu. Üçüncü fasıl, büyük limanlar, iskeleler ve barınma limanlarını içermekteydi; dördüncü bölüm ise bataklıkların kurutulması ile arazinin sulanması hususlarına ayrılmıştı. Layihada her bölümde ilgili konu hakkında görüşlere yer veriliyordu, inşaatlar için yapılacak masrafların miktarı, önerilen bayındırlık işlerinin yapılması durumunda elde edilecek hâsılat, şose ve demiryolları için genel inşaat cetvelleri, büyük liman, iskele ve barınma limanları, kurutulacak ve sulanacak araziler hakkında bilgiler yer alıyordu. Layihanın 79. ile 84. maddeleri değişik konularda her biri beş maddeden oluşan nafia nizamnamesi örneklerini oluşturuyor; şose yollar, demiryolları, limanlar, göl ve nehirlerin ulaşımına elverişli hale getirilmesi, arazinin sulanması, bataklıkların kurutulması konularını içeriyordu¹²⁷.

¹²⁵Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye,1881: 300-301.

¹²⁶BOA, Sadaret Divan Mukavelenameler (A.DVN.MKL.), 18/23, 1297 S 18/31 Ocak 1880.

¹²⁷Oğuz, 2007: 215-217. Hasan Fehmi Paşa'nın hazırlamış olduğu layiha ile ilgili daha geniş bilgi için bkz. Dinçer, 1971: 153-233.

Bu başarılı çalışmalarından dolayı Hasan Fehmi Paşa'ya 25 Ekim 1882 tarihinde birinci dereceden mecidiye nişanı ihsan edildi¹²⁸. Nezaret çalışanları taltif edildi, rütbeleri yükseltildi¹²⁹.

Hasan Fehmi Paşa'nın 1880 yılı nizamnamesinde yapılan düzenlemeler çerçevesinde faaliyetlerde bulunduğu anlaşılıyor. Nizamnameye göre nafia nazırının her sene sonunda bir layiha hazırlaması, bu layihada bir sene içerisinde yapılan bayındırlık hizmetleri hakkında bilgiler vermesi gerekiyordu. Ekim 1882 tarihine kadar yapılan yollar ve köprüler hakkında Nafia Nezareti tarafından bir rapor hazırlandı. Ekim 1882 nihayetine kadar icra kılınan bayındırlık faaliyetlerinde 590 kilometre 760 metre yol onarılmış, 423 kilometre ve 263 metre şose ve 702 adet köprü ve su yolu yapılmıştır. Yol ve köprü işlerini gösteren bir cetvelde bu hizmetler, "1298(1881) senesi teşrin olunmuştur, icra edilen turuk ve meâbir ameliyatını havi cetveldir" başlığı ile şu şekilde açıklanmıştır¹³⁰:

Tablo 1.3 1298 (1881) Yılı Turuk ve Meâbir İşlerini Gösteren Cetvel

İmalatın Tablosu						Köprü ve Su yolu	Vilayetlerin İsimleri	
İmalat		Şose		Harçlı Duvar	Kuru Duvar			
Kilometre	Metre	Kilometre	Metre	Metre	Metre	Kilometre	Adet	
9	534	6	675					Ankara
	200		200					Suriye
	135							Kastamonu
13	537	34	114		100		28	Sivas
	410		203					Trabzon
1	114		594	30				Halep
	467							Dersim
14	405	12	430					Canik
	140		598				1	Dersaadet
2	220		148				2	Bursa
7	331	1	404	64			9	İzmir
			95				1	Edirne
4	479	1	719		599	2	3	Yanya
	69							Saraybahçe
9	956	9	216	24	62		9	Selanik
1	620		640		174		1	Kosova
65	617	68	126	118	835	2	54	Ekim ¹³¹
526	143	355	137	193	441	12	658	Ekim ¹³²
591	760	423	263	311	276	15	706	Ekim ¹³³

¹²⁸BOA, İ.DH, 866/69293, 1299 Z 12/25 Ekim 1882.

¹²⁹Demiryolları Merkez Komiseri, Nafia Muhasebe Kalemi birinci sınıf memurlarından Ali Efendi, Safvet Efendi, Tefvik Bey, Turuk ve Meâbir Kalemi memurlarından Salih Efendi, Demiryolları Komiseri memurlarından İzzet Efendi, Tercüme Kalemi memurlarından Artin Efendi, Evrak Odası memurlarından Salim Efendi ile Aydın Demiryolları Komiseri muavini Arınak Efendiler salise rütbesine yükseltildiler. Turuk ve Meâbir kalemi memurlarından Salim Efendi, Muhaesbe kalemi memurlarından Ramiz Bey, Mektubi Kalemi memurlarından Hamdi Bey ile Tercüme Kalemi memurlarından Ali Beylere ise rabia rütbesi verildi (BOA, İ.DH, 868/69407, 1300 M 22/3 Aralık 1882).

¹³⁰BOA, İ.DH, 871/69594, 1300 S 11/22 Aralık 1882.

¹³¹ 1881 yılı Ekim ayında icra olunan ameliyatın toplamı.

¹³² 1881 yılı Ekim ayı başlarına kadar icra edilen ameliyatın toplamı.

1881 yılından sonrada yolların yapımına devam edilmiştir. 1881 yılından 30 Temmuz 1300 (11 Ağustos 1884) tarihinde kadar Osmanlı Devleti'nin değişik vilayetlerinde yollar inşa edildi. 1881 yılında 876 kilometre 420 metre yol yapılmıştı. 1881 yılı kadar olmasa da sonraki yıllarda da yol inşa ve tamirata devam etti ve 1884 yılına gelindiğinde 3.327 kilometre 643 metre yol inşa edilmiş oldu.

Tablo 1.4 1297 (1881) Senesinden 30 Temmuz 1300 (11 Ağustos 1884) Tarihine Kadar Osmanlı Devleti'nde İnşa Olunan Yollar¹³⁴

Vilayet ler	1297 (1881) Senesi (Kilometre)	1298 (1882) Senesi (Kilometre)	1299 (1883) Senesi (Kilometre)	1300 (1884) senesi Temmuz Ayı Sonuna Kadar	Toplam
Adana	21,507	10,585	97,197	10,866	140,100
Ankara	25,100	40,231	255,360	92,542	413,633
Suriye	150,550	3,361	38,455	6,200	198,566
Kastamonu	89,243	29,253	18,413	2,433	139,342
Konya	17,350	0	26,262	17,554	61,122
Sivas	79,250	258,750	304,967	76,113	715,80
Trabzon	187,000	37,478	93,784	0	318,262
Erzurum	162,000	0	5,550	0	167,550
Halep	0	3,970	14,903	0	14,873
Harput	0	9,990	63,425	23,175	96,590
Dersim	0	0,640	3,856	0,746	5,242
Kudüs	0,750	3,672	6,684	0	11,106
İstanbul	4,500	15,922	31,310	1,790	53,522
Hüdavendigar	2,750	11,484	26,862	3,494	44,590
Aydın	42,600	73,587	35,602	0	101,789
Edirne	18,200	45,380	45,551	3,790	112,921
Manastır	0	78,889	206,100	0	284,989
Karesi	0	0	4,361	4,361	8,722
Yanya	55,000	68,506	10,901	3,146	137,553
Serfiçe	1,620	2,403	48,560	0	52,583
Selanik	0	24,369	42,949	0	67,318
Kosova	15,000	25,19	24,664	1,418	65,831
Cezayir Bahri	0	0	10,884	0	10,884
Sefid					
İşkodra	0	0	4,366	0	4,366
Diyarbakır	0	0	47,010	0	47,010
Cebeli Lübnan	0	0	0	0	0
Van	0	0	0	0	0
Bitlis	0	0	0	0	0
Musul	0	0	0	0	0
Bağdat	0	0	0	0	0
	876,420	743,889	146,7986	243,358	3327,643

¹³³ 1881 yılı Ekim ayı sonuna kadar icra edilen ameliyatın genel toplamı.

¹³⁴ Tabloda yer alan rakamlar Osmanlı Devleti'nde yapılan yol inşa ve tamiratını tamamen yansıtmamaktadır. Trabzon, Manastır, Aydın, Selanik, Cezayir Bahri Sefid, Diyarbakır, Cebeli Lübnan, İşkodra Vilayetleri ile Serfiçe Mutasarrıflığı'nda inşa edilen yolların 1884 yılı raporları henüz İstanbul'a ulaşmadığından tabloya dâhil edilmemiştir. Van Vilayeti'nde mevcut bazı yol ve köprüler tamir olunmaktadır. Bitlis ve Musul Vilayetlerine mühendisler gönderilmiş, yol çalışmaları başlamak üzeredir. Bağdat Vilayeti'nde inşa halinde şoseler yoktur (Mecmua-i Umur-ı Nafia, 1302: 7-9).

Hasan Fehmi Paşa başarılı nafia nazırlığı görevinden sonra 17 Mart 1884 tarihinde Adliye Nazırı oldu. 23 Nisan 1884 tarihinde açıkta bulunan Nafia Nezareti'ne Nafia Müfettişi Raif Efendi¹³⁵ atandı; Nafia Müfettişliği kaldırılarak müfettişlikten kalan 20.000 kuruş maaş Server Paşa'nın ve Maliye Eski Nazırı Zühtü Efendi'nin maaşlarına ilave edildi¹³⁶.

Mehmet Raif Efendi bir yıldan fazla nafia nazırı olarak görev yaptı. Eylül 1885 tarihinde yerine Ahmet Zühtü Efendi¹³⁷ nazır olarak tayin edildi. Ahmet Zühtü Efendi nafia nazırıyken kendisine vezaret rütbesi verildi. Aralık 1886 tarihinde Nafia Nezareti'nin Ticaret Nezareti'ne bağlanması üzerine Bursa Valiliği'ne tayin edildi¹³⁸. Böylelikle uzunca bir müddet Nafia Nezareti Ticaret Nezareti'nin idaresi altında kaldı. Tekrar müstakil hale gelmesi 2 Ağustos 1908 yılında ancak mümkün olabildi.

1.3.3. 1908-1918 Yıllarında Nafia Nezareti

1908 yılı Osmanlı siyasi hayatında çok önemli bir yere sahipti. Padişah II. Abdülhamit uzun müddetten beri tatil ettiği Osmanlı Mebusan Meclisi'ni 24 Temmuz 1908 tarihinde yeniden açmayı kararlaştırmıştı. Böylelikle Osmanlı tarihinde II. Meşrutiyet Dönemi başlıyordu. Kısa süren ve hükümet etme imkânını bulamayan Mehmet Sait Paşa Kabinesi'nden¹³⁹ sonra 6 Ağustos 1908 tarihinde Mehmet Kamil Paşa Kabinesi kurulmuştu. Bu kabinede Ticaret ve Nafia Nazırlığı birleştirilmiş ve Babıâli Hukuk Müşaviri olan Gabriel Noradunkyan Efendi nazır olarak görevlendirilmişti. Gabriel Noradunkyan Efendi Kamil Paşa Kabinesi'nin ardından 13 Şubat 1909 tarihinde kurulan Hüseyin Hilmi Paşa Kabinesi ile 14 Nisan 1909 tarihinde kurulan Tevfik Paşa Kabinelerinde bu görevi sürdürmüştü. Gabriel Noradunkyan Efendi, 6 Mayıs 1909 tarihinde kurulan (II.) Hüseyin Hilmi Paşa Kabinesi'nde

¹³⁵Mehmet Raif Paşa, 1836 tarihinde Girit'te doğdu. 13 Eylül 1880 tarihi ile Mayıs 1882 tarihleri arasında Ticaret ve Ziraat Nazırlığı yaptı. Ardından Nafia Müfettişliği görevine getirildi. 23 Nisan 1884 tarihinde açıkta bulunan Nafia Nezareti'ne nazır olarak atandı, kendisine vezaret rütbesi tevcih edilerek "Paşa" payesi verildi. Eylül 1885 tarihine kadar Nafia Nazırlığı yapan Paşa, Ekim 1885 ile Temmuz 1887 tarihleri arasında Adana Valisi olmuştur. Mayıs 1890 tarihinde ikinci defa Ticaret Nezareti'ne atanmış, 4 Eylül 1891 yılına kadar bu görevde kalmıştır. Ocak 1896 tarihinde Halep Valisi olmuş, ancak Temmuz 1900 yılında bu görevinden azledilmiştir. Aralık 1908 tarihinde Meclisi Ayan Azası, Mayıs 1909 ile Ocak 1910 tarihleri arasında Şûrâ-yı Devlet Başkanlığı yapmıştır. 4 Temmuz 1911 tarihinde İstanbul'da vefat etmiş, Fatih Türbesi haziresine defnedilmiştir. Daha detaylı bilgi için bkz. Güllü, 2010: 71-111; Kunalp, 2003: 100.

¹³⁶BOA, İ.DH, 913/72503, 1301 C 26/23 Nisan 1884.

¹³⁷Ahmet Zühtü Paşa, 3 Şubat 1834 tarihinde İstanbul'da doğdu. Maliyeden yetişti, muhasebeci, müsteşar oldu. Ağustos 1878 tarihinde Maliye Nazırlığı görevine getirildi. Şubat 1879 tarihine kadar bu görevde kaldıktan sonra Mayıs-Kasım 1879 tarihinde ikinci defa aynı nezarete nazır olarak görev aldı. Eylül 1885 tarihinde Nafia Nazırı oldu, Aralık 1886 tarihinde bu nezaretin Ticaret Nezareti'ne bağlanması ile birlikte Hüdavendigar Valiliğine tayin edildi, Mart 1887 tarihine kadar bu görevde kaldı. Mart 1887 tarihi ile Aralık 1887 tarihleri arasında yeniden Maliye Nazırı; 4 Eylül 1891 tarihinde Maarif Nazırı oldu. Vefatına kadar (12 Nisan 1902) bu görevde bulundu. Maarif Nazırıyken Nisan-Eylül 1901 tarihleri arasında ilave görev olarak Maliye Nazırlığı da kendisine verilmiştir. Daha detaylı bilgi için bkz. Oraloğlu, 2013: 538. Kunalp, 2003: 61; Mehmed Süreyya, 1998: 405.

¹³⁸Oraloğlu, 2013: 538.

¹³⁹Mehmet Sait Paşa Kabinesi 1-5 Ağustos 1908 tarihleri arasında görev yapmış, bu kabinede Nafia Nezareti Ticaret Nezareti'nden ayrılarak müstakil hale getirilmişti. Nafia Nazırı olarak 2 Ağustos 1908 tarihinde Naum Paşa atanmışsa da kabinenin düşmesi ile birlikte bu görevi bırakmıştı. Atam, 2015: 37.

de bir müddet bu görevi devam ettirmiş, 9 Eylül 1909 tarihinde görevini İstanbul Mebusu Bedros Hallacyan Efendiye bırakmıştı. Hallacyan Efendi 19 Şubat 1911 tarihine kadar Ticaret ve Nafia Nazırı olarak görev yapmış bu tarihte yerine vekâleten Maliye Nazırı Cavit Bey atanmıştı. 4 Temmuz 1911 tarihinde Ticaret ve Nafia Nezareti'ne Müsteşar Hulusi Bey atandı. Bu sırada Ticaret ve Nafia Nezareti'nin birbirinden ayrılması Ticaret Nezareti'nin Ziraat Nezareti ile birleştirilmesi, Nafia Nezareti'nin müstakil hale getirilmesi üzerine 2 Ocak 1912 tarihinde Sinapyan Efendi Nafia Nazırı olarak görevlendirildi. Sinapyan Efendi bu görevde çok kısa süre kalmış 18 Şubat 1912 tarihinde yerine Cavit Bey tayin edilmişti. Bu sırada Sait Paşa Hükümeti yıkılarak yerine 22 Temmuz 1912 tarihinde Gazi Ahmet Muhtar Paşa kabinesi kurulmuş, Nafia Nezareti'ne Şûrâ-yı Devlet Mülkiye Reisi Mehmet Şerif Paşa atanmışsa da Paşa'nın bu görevi çok kısa süreli olmuş 19 Ağustos 1912 tarihinde görevi Ayandan Salih Paşa'ya bırakmıştı. 29 Ekim 1912 tarihinde Kamil Paşa Hükümeti'nin iş başına getirilmesi üzerine 30 Ekim 1912 tarihinde Eski Sadaret Müsteşarı Ziya Bey Nafia Nazırı oldu. Bu tarihlerde çok kısa sürede hükümetlerin değişmesi Nafia Nazırlarında değişmesine sebebiyet vermiş, bir nazır uzun süre iş başında tutulmamıştı. 23 Ocak 1913 tarihinde Mahmut Şevket Paşa Hükümeti'nin kurulması üzerine Ayan üyesi Nikola Basarya Efendi Nafia Nazırı olarak atanmıştı. 11 Haziran 1913 tarihinde ise Mehmet Sait Paşa Hükümeti'nin iş başına gelmesi ile birlikte Nafia Nezareti dört defa el değiştirmiş, sırasıyla 17 Haziran 1913 tarihinde Osman Nizami Paşa, 17 Aralık 1913 tarihinde Cemal Paşa (önce vekâleten 25 Şubat 1914 tarihinde asalaten), 10 Mart 1914 tarihinde Bahriye Nazırı Mahmut Paşa, 5 Kasım 1914 tarihinde Ahmet Nesimi Bey (vekâleten), 7 Kasım 1914 tarihinde Bursa Valisi Abbas Paşa Nafia Nazırı görevinde bulunmuşlardı. 4 Şubat 1917 tarihinde Mehmet Talat Paşa kabinesinin kurulması ile birlikte Ali Munif Bey¹⁴⁰ Nafia Nazırı olmuştu¹⁴¹.

Dolayısıyla II. Meşrutiyet Dönemi'nde Nafia Nezareti 1911 yılına kadar Ticaret Nezareti ile birlikte idare edilmiş, 1911 yılında müstakil hale getirilerek bu yapısını devletin yıkılışına kadar korumuştur. Bu dönem içerisinde nezaretin teşkilat yapısı ile ilgili iki önemli düzenleme yapıldı. Bunlardan biri 27 Mart 1913 tarihinde Nafia Nezareti Memurin Nizamname Layihası, diğeri ise 15 Ekim 1914 tarihinde Nafia Nezareti Teşkilatı Hakkında Nizamname'nin çıkarılması oldu. Memurin Nizamnamesi, üç fasıldan oluşuyordu. Birinci Fasıl (1-36. maddeler), Nezarete görev yapan memurları 7 sınıfa ayırıyor, kadro, sınıf, maaşlarla ilgili düzenlemeler yapıyordu. Memurların tayin işleri, istihdam edilenlerin

¹⁴⁰ Ali Münif (Yeğenağa) 1874 yılında Adana'da doğmuş, Osmanlı Mebusan Meclisi'nde Adana, Halep, Mersin, Seyhan mebusu olarak bulunmuş, Şubat 1917-Ekim 1918 tarihleri arasında Nafia Nazırı olmuştur. 04.01.1951 tarihinde vefat etmiştir (Nafia Nezareti'nden Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na, 2015: 165).

¹⁴¹ II. Meşrutiyet Dönemi'nde hükümetler ve hükümet programları için bkz. Güneş, 2012: 57-199. Tunaya, 2015: 59-191.

vazifeleri, inzibati tedbirler ve terfi gibi işler bu fasılda açıklanmaktaydı. İkinci fasıl (37-40. maddeler) vazifeli olmayan memurlarla (memurin-i gayri muvazzaf); üçüncü fasıl (41-43. maddeler) umumi işleyiş ile ilgiliydi¹⁴².

15 Ekim 1914 tarihli Nafia Nezareti Teşkilatı Hakkında Nizamname ise 3 fasıldan oluşuyordu. Birinci fasıl nezaretin teşkilat yapısı ile ilgiliydi. Buna göre nezaret nazırdan başka müsteşar, Meclis-i Nafia, Demiryolları ve Limanlar Müdüriyeti, Turuk ve Meâbir Müdüriyeti, Umur-ı Nafia Müdüriyeti, Muhasebe Müdüriyeti, Hukuk Müşavirliği, Memurin Müdüriyeti, Tercüme ve Evrak Müdüriyetlerinin bağlı olduğu Kalem-i Mahsus Müdüriyeti'nden oluşuyordu.

Nizamnamenin ikinci faslı, Nafia Nezareti teşkilatında yer alan kişi ve kurumların vazifelerini tayin ediyordu. Buna göre müsteşar, nezaretin her türlü işinde nazıra yardım etmek, nazır olmadığı zamanlarda Meclis-i Nafia'ya başkanlık etmek, Mühendis Mektebi'ni idare etmekle görevliydi. Kalem-i Mahsus Müdüriyeti her türlü yazışmayı yapmakla görevlendirilmişti. Bu müdüriyetin bünyesinde Evrak ve Tercüme Müdüriyetleri bulunmaktaydı. Evrak Müdüriyeti, nezarete gönderilen evrakların kaydedilmesi, nezareten yazılan evrakların ilgili yerlere gönderilmesi bu evrakların dosyalanması ve muhafaza edilmesi ile görevliydi. Tercüme Müdüriyeti ise tercüme edilmesi gereken evrakların tercüme edilmesi ile vazifelenmişti.

Demiryolları ve Limanlar Müdüriyeti, devlet tarafından yapılan demiryolları, tramvay, liman ve rıhtımların inşa ve idaresine, imtiyaz suretiyle yapılanların teftişiyle vazifeliydi. Müdüriyet, Osmanlı Devleti'nde inşası gerekli demiryolu, tramvay, liman ve rıhtımların iktisadi ve siyasi ehemmiyetlerini takdir eder, hangilerinin devlet hangilerinin imtiyaz suretiyle yapılacağını belirlerdi. Devletin genel ihtiyaçlarını, siyasi ve askeri önceliklerini dikkate alarak, iktisadi durumunu da göz önünde bulundurarak en evvel hangisinin yapılması gerekiyorsa ona yönelik inşa masraflarını belirler, her sene bütçe tanziminden önce raporunu nezarete iletirdi. Demiryolları ve Limanlar Müdüriyeti imtiyaz suretiyle demiryolu, tramvay, liman ve rıhtım inşa etmek isteyen sermaye sahiplerinin tekliflerini nezaretle birlikte incelemek, konu ile ilgili görüşlerini bir raporla nezarete bildirmekle görevliydi. Aynı zamanda devlet ve şirketler tarafından işletilen demiryolları, tramvay, liman ve rıhtım hâsılat ve tarifelerini müfettişler marifetiyle teftiş ettirir, bunların kanunlara uygunluğunu denetlerdi. Bünyesinde çalışan memurların vazifelerini tayin eder, işlerini denetler, memur nizamnamesine göre sicillerine kayıt edilmek üzere Memurin Müdüriyeti'ne bilgi verirdi.

¹⁴² A. DVN. MKL. 57/35, 06 R 1332/4 Mart 1914.

Turuk ve Meâbir Müdüriyeti, belediyelere ait yollar dışında gerek devlet gerekse vilayet yollarının inşa ve tamirinin fen kaidelerine göre icrasından sorumluydu. Müdüriyet, Osmanlı Devleti'nde inşası gerekli yolların siyasi ve iktisadi ehemmiyetini belirler, öncelik sırasına göre yolların hızlı bir şekilde inşa ve tamir edilmesini sağlar, yollara ait istatistikler hazırlardı. Yeniden inşa ve tamiri tasarlanan devlet ve vilayet yollarına ait keşif raporlarını fen kaidelerine göre tetkik eder, aynen ya da değiştirilmesi gerekiyorsa tadil edildikten sonra tasdik eder, tahsisatın iyi bir suretle sarf olunup olunmadığını denetlerdi. Ayrıca Turuk ve Meâbir Müdüriyeti kendi bünyesinde istihdam olunacak memurların vazifelerini belirleyen talimat layihaları hazırlar, memurları bu talimat dairesinde denetler, neticesini Memurin Müdüriyeti'ne bildirirdi.

Umur-ı Nafia Müdüriyeti, arazinin sulanması, kanalların açılması, nehirlerin ıslahı, gemi nakliyatı, elektrikle aydınlatma gibi demiryolları, yollar ve köprüler idarelerine taalluk etmeyen nafia işlerinin gerek devlet gerek imtiyaz ya da ruhsat yolu ile icra edilmesinden sorumluydu. Bu işlerle ilgili mukavelename, layiha, harita hazırlamak müdüriyetin görevleri arasındaydı. Umur-ı Nafia Müdüriyeti icra eylemekle yükümlü olduğu bayındırlık işlerini iktisadi ve siyasi önemlerini dikkate alarak belirleyecek, hangilerinin devlet tarafından hangilerinin imtiyaz veya ruhsat sureti ile yapılmaları lazım geldiğini tayin edecekti. Devletin genel ihtiyaçlarını, siyasi önceliklerini dikkate alarak, mali gücünü göz önünde bulundurarak en evvel hangisinin yapılması gerekiyorsa ondan başlamak suretiyle keşifler yapacak ne kadar sarfiyat gerekiyorsa her sene bütçe tanziminden önce raporunu yazılı olarak nezarete bildirecekti. Müdüriyet, kendi yetki alanı dâhilinde olan hususlarla ilgili sermaye sahiplerinin yapmış oldukları başvuruları tetkik edecek, tekliflerin kabul edilip edilmemesi ile ilgili görüşlerini bir raporla tanzim edecekti. Umur-ı Nafia Müdüriyeti gerek devlet tarafından gerekse şirketler eliyle işletilen bayındırlık işlerini, hâsılat ve tarifelerini komiser ve müfettişler marifetiyle denetleyecekti. Kendi bünyesinde istihdam olunacak memurların vazifelerini tayin eden layihalar hazırlayacak, memurların işleri bu talimat dairesinde yapıp yapmadıklarını kontrol edecek, neticesini Memurin Müdüriyeti'ne bildirecekti.

Muhasebe Müdüriyeti, bütçenin tertip edilmesi, tahsisatın zam ve tenzili gibi her türlü mali işleri icra etmekle yükümlüydü.

Hukuk Müşaviri, nezarete ait ve hukukla ilgili işleri Nafia Nezareti'nden ya da nezaret idarelerinden biri tarafından gönderilen evrak, imtiyaz, ihale sözleşmelerini tetkik eder, hukuk ve kanunlar noktasından görüşlerini bildirir, nezarete ait olan ve idareler tarafından tanzim olunan her türlü kanun, nizamname ve talimat layihalarını incelerdi. Hukuk Müşaviri,

nezaretin dava vekâleti sıfatına sahipti, mahkemelerde nezaret namına bulunur, nezaretin haklarını hukuk çerçevesinde korurdu.

Memurin Müdüriyeti, memurlar nizamnamesine göre memurlara ait muamelenin icrası, icap eden defter ile vukuat kaydının tanzimi, sicili ahval nizamnamesine göre tercüme-i hal evrakının düzenlenmesi, memurların emekliliklerine ait hizmet cetvellerinin hazırlanması ve Maliye Nezareti'ne gönderilmesi ile vazifeliydi. Dairelerin ihtiyaçlarının giderilmesi, çalışanlara tahsis edilen elbiselerin tedariki, nezaret ve şubelere ait defterlerin, demirbaş eşya cetvellerinin hazırlanması gibi işler bu müdüriyetin görev dâhilinde bulunan hususlardandı. Aletler ve edevat-ı fenniye ambarı Memurin Müdüriyeti'ne bağlıydı.

Nizamnamenin Üçüncü Faslı Meclis-i Nafia ile ilgili konuları tanzim ediyordu. Buna göre Meclis-i Nafia, Nafia Nazırı'nın başkanlığında Müsteşar, Demiryolları ve Limanlar, Turuk ve Meâbir, Umur-ı Nafia Müdürleri ile Muhasebe, Kalem-i Mahsus müdürleri, Hukuk Müşaviri ve Memurin Müdürü'nden müteşekkildi. Kalem-i Mahsus Müdür Muavini oy kullanma hakkına sahip olduğu halde toplantıya iştirak eder, kâtiplik işini yürütürdü. Nazırın bulunmadığı durumlarda müsteşar meclise başkanlık ederdi. Nafia Meclisi, (1) 50.000 lirayı aşan masraf gerektiren ya da Nezaret tarafından önemli görülen işlerin imtiyaz mukavele ve şartnamelerini, (2) İdareler tarafından çözülemeyen ve Meclis tarafından görüşülmesi istenen işleri, (3) Nafia Nezareti'nden gönderilen her türlü hususları inceler, kararını bildirirdi. Nafia Meclisi lüzumuna göre haftada bir veya iki defa toplanır, her toplantıdan önce özel kalem müzakere edilecek konuları tanzim ederdi. Kararlar oy çokluğu ile alınır, eşitlik durumunda başkanın oyu sonucu belirlerdi. Müdürlerin bulunmadığı durumlarda yardımcılar vekâleten toplantıya katılırlar, oy kullanabilirlerdi. Her toplantıda alınan kararların hepsi için bir zabıtname tanzim olunur bir sonraki toplantıda bu zabıtname meclis azaları tarafından imzalanırdı. Ondan sonra özel kalem her karar için ayrı ayrı müzakere yazıp meclis mühürüyle Nafia Nezareti'ne takdim eder ve oradan da ilgili idareye gönderilirdi. Yılsonunda özel kalem tarafından Meclis Zabıtnamelerinden icabı kadar nüsha çıkarılarak kararlar fihristi ile beraber ciltlenerek idarelere dağıtılırdı. Mukavelename ve şartnamelerle fen işlerine ait hususlar önce müsteşar ile genel müdürlerden, hukuki açıdan görüş belirtmek için hukuk müşavirinden oluşan bir encümen tarafından incelenirdi¹⁴³.

1914 yılında hazırlanan Nafia Nizamnamesi incelendiğinde 1880 yılında tanzim edilen nizamname ile büyük ölçüde örtüştüğü görülür. Diğer bir ifade ile 1914 Nafia Nizamnamesi 1880 yılında hazırlanmış nizamnamenin mevcut koşullara uyarlanmış halidir. Nitekim üzerinden 34 yıl geçmiş olan 1880 Nafia Nizamnamesi'nin işlevsiz hale gelmiş cihetleri 1914

¹⁴³ Düstur, Tertip 2, Cilt 6, s. 1342-1350.

yılında kaldırılmıştır. Örneğin 1880 Nizamnamesinde Nafia Meclisi üyeleri arasında biri Türkçe diğeri Fransızca için olmak üzere iki kâtibin bulunmaları ve oy verme yetkileri söz konusuysa 1914 yılında böyle bir düzenlemeye rastlanmaz. Bu birazda dönemin genel koşulları ile ilgilidir, millileşme her halanda olduğu gibi Nafia Nezareti'nin teşkilat yapısında da kendisini göstermiştir.

Gerek 27 Mart 1913 tarihinde çıkarılan Nafia Memur Nizamname Layihası, gerekse 15 Ekim 1914 tarihinde çıkarılan Nafia Nezareti Teşkilatı Hakkında Nizamname uzunca bir müddet geçerliliklerini korudu. 26 Mayıs 1934 tarihinde kabul edilen Nafia Vekâletinin Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun ile 1913 ve 1914 yılında Nafia Nezareti'nin teşkilat yapısı ile ilgili yapılan düzenlemeler kaldırıldı¹⁴⁴.

1.4. Nafia Hizmetlerinin Yürütülmesi Açısından Şûrâ-yı Devlet

Şûrâ-yı Devlet, 5 Mart 1868 tarihinde Ali Paşa'nın gayretleri ile kuruldu. Şûrâ-yı Devlet, Tanzimat sonrası adli ve idari işlerin bir arada yürütülmesinin doğurduğu sakıncaları ortadan kaldırmak, hukuki işlerin Fransa'da olduğu gibi hükümetin yetkisi dışına çıkararak mahkemelerin özgürce iş görme kabiliyetini temin etme amacı ile ortaya çıktı. Bu nedenle Meclisi Vâlâyı Ahkâm-ı Adliye kaldırılarak Şûrâ-yı Devlet ve Divan-ı Ahkâm-ı Adliye kurulmuştu¹⁴⁵. Böylelikle yasama, yürütme ve yargı güçleri arasında bir ayırım yapılarak devlet nizamının daha etkin şekilde işlerliği sağlanmış olacaktı.

1 Nisan 1868 tarihinde çıkarılan Şûrâ-yı Devlet nizamnamesi ile bu kurumun görevleri tayin edilmişti¹⁴⁶. Buna göre Şûrâ-yı Devlet; her türlü kanun ve nizamnameleri hazırlamak, mülki ve adli makamlar arasında ortaya çıkan anlaşmazlıkları çözmek, devlet memurlarını yargılamak, padişah ve nazırlar tarafından kendisine danışılan konularda görüş beyan etmekle, yani her türlü devlet meseleleri ile ilgilenmekle görevliydi¹⁴⁷. Şûrâ-yı Devlet, devletin bir istişare organıydı; danışma görevinin yanında yasama ve yargı görevi ile birlikte denetim yetkisini de yerine getiriyordu¹⁴⁸.

Şûrâ-yı Devlet bir başkan nezaretinde çalışıyordu, başlangıçta beş daireye ayrılmış olarak faaliyetlerini yürütürken yapılan düzenlemelerle daire sayısında zaman zaman ilaveler zaman zamansa eksilmeler söz konusu oldu. Her daire Osmanlı tebaasından gerektiği kadar üyeden oluşuyor, dairelere azadan biri vekâletle başkanlık ediyordu. Yazım Heyeti muavin ve mülazım adıyla iki sınıfa ayrılmıştı ve muavinlerden biri bulunduğu dairenin başkâtibi olarak

¹⁴⁴ T.C. Resmi Gazete, Sayı: 2713, 29 Mayıs 1934, s. 3853-3856.

¹⁴⁵ Ahmet Cevdet Paşa, 2010: 216-217.

¹⁴⁶ Canatar ve Baş, 1998: 113.

¹⁴⁷ Seyitdanlıoğlu, 1999: 58.

¹⁴⁸ Mutaf, 1997: 38.

çalışıyordu. Yazım Heyeti azadan bulunan Şûrâ-yı Devlet Başkâtibi'nin idaresi altında görev yapıyordu. Başkâtibe yardım için bir de ikinci kâtip bulunuyordu.

Şûrâ-yı Devlet değişik zamanlarda farklı yapılanmalar içerisine girse de genel olarak Muhâkemât, Tanzimat, Nafia ve Mülkiye daireleri büyük ölçüde varlıklarını korudular. Muhâkemât Dairesi; iltizam, imtiyaz gibi konulardan dolayı şahıs ile hükümet arasında vuku bulan davaları araştırmak, memurlara isnat edilen; ancak işlenip işlenilmediği kesin olmayan suçları muhakeme etmekle görevliydi. Tanzimat Dairesi'nin görevi resen ve ta'dilen siyasi ve idari kanunları tanzim etmek, kanunlardan dolayı farklı daireler arasında ortaya çıkan anlaşmazlıkları çözmektir. Nafia Dairesi; yol, köprü, demiryolları ve maden imtiyazı gibi devletin bayındırlık işlerine bakıyordu. Mülkiye Dairesi ise devletin mali ve idari her türlü dâhili işlerine bakmakla sorumluydu. Dairelerde bulunan azalar haftada iki gün; yani pazartesi ve perşembe günleri birleşerek Şûrâ-yı Devlet Heyet-i Umumiyesi'ni oluşturup toplanır konular önem sırasına göre görüşülürdü. Pazartesi ve perşembe günlerinin dışında gerekli görülmesi halinde başkanın isteği ile heyeti umumiye sair günlerde de toplantı yapabiliyordu¹⁴⁹.

Şûrâ-yı Devlet'te kurulduğu 1868 tarihinden II. Meşrutiyet'e kadar (1908) birçok kez yeni düzenlemeler yapıldı. Bu düzenlemelerle bazen daire sayılarında bazen de dairelerin yetkilerinde değişikliklere gidildi. Örneğin 1294 tarihli Devlet Salnamesi'nde Muhâkemât Dairesi ile ilgili bilgilerin verildiği bölümde şu açıklamaya yer veriliyordu. "Kanun-ı Esasi hükmünce Hükümet-i Seniyye ile efrad beyninde olan davaların rü'yeti muhakeme-i adiyeye ait olduğundan Muhâkemât Dairesi'nin ol babta cari olan salahiyeti mülğadır¹⁵⁰." Böylelikle Kanun-ı Esasi'nin yürürlüğe girmesi ile birlikte Şûrâ-yı Devlet'in yetkilerinde bazı değişikliklerin söz konusu olduğu anlaşılıyor. Şûrâ-yı Devlet'in tarihinde bu tür düzenlemelere sık sık rastlanmaktadır. "İş başına gelen hükümet ve sadrazamların siyasi tercihleri"; Şûrâ-yı Devlete intikal eden işlerin zamana göre, nicelik açısından gösterdiği

¹⁴⁹Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, 1877: 116.

¹⁵⁰1294 (1877) Devlet Salnamesi'nde Şûrâ-yı Devlet İkinci Katibi'nin Serya Bey, Evrak Müdürü'nün İsmet Bey, Ser-Halife'nin Ata Bey, Evrak Müdür Muavini'nin Mazhar Enver Bey, Mümeyyiz'in Şahabettin Bey, Fihrist Odası Mümeyyizi'nin Pertev Bey olduğu belirtilmiş, dairede yer alan memurlar ve rütbeleri hakkında bilgi verilmiştir (Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, 1877: 113). Genel itibari ile devlet salnamelerinde Şûrâ-yı Devlet hakkında bilgilere ulaşmak mümkündür. Şûrâ-yı Devlet'in kaç daireden oluştuğu, dairelerde yer alan memurlar ve görevleri belirtilmiştir. Örneğin 1294 yılı devlet salnamesine göre Şûrâ-yı Devlet Başkanı Ali Paşa, Başkâtip azadan Tevfik Beydi. 1879 yılında Şûrâ-yı Devlet; Muhâkemât, Tanzimat, Maliye, Mülkiye ve Nafia olmak üzere beş daireden müteşekkildi. Muhâkemât Dairesi memurları: Reisi sani Ali Şefik Bey, Azalar; Fazıl Bey, Rıza Bey, Nevriyan Efendi, Bahur Efendi; Baş Muavin Behçet Bey, muavinler ise Cemal ve Refik Beylerdi. Tanzimat Dairesi memurları: Reisi Sani Besim Bey; Azalar, Mahmut Bey, Lütfi Efendi, Mithat Bey, Ohannes Efendi; Baş Muavin, Ali Bey, muavin ise Hafız Vehbi Efendi idi. Maliye Dairesi memurları: Reisi Sani Edip Efendi; Azalar, Mahmut Paşa, Sahib Bey, İzzet Efendi, Serkes Efendi; Baş Muavin, Sıddık Bey, muavinler ise Aziz ve Mustafa Beylerdi. Mülkiye Dairesi memurları: Reisi Sani, Ali Bey; Azalar, Halim Paşa, Refik Paşa, Halil Bey, İzzettin Bey, Yaniko Efendi; Baş Muavin, Nazif Bey, muavinler ise Muhittin ve Şükrü Beylerdi. Nafia Dairesi memurları: Reisi Sani, Kamil Paşa; Azalar, Necip Efendi, Hamit Bey, Kalyadi Efendi, Ekrem Bey, Kostantin Efendi; Baş Muavin, Galib Bey, muavinler ise Asım ve Ratib Beylerdi (Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, 1879: 59-60).

farklılık; bazen “bütün devlet dairelerinde yapılan yeni düzenlemeler ve tasarrufa gitme zorunluluğu”; işlerin görülmesinde dairenin yetersiz kalması gibi sebepler bu tür değişikliklerin ortaya çıkmasında etkili olmuştur¹⁵¹.

Şûrâ-yı Devlet, bayındırlık işlerinin yürütülmesi açısından da çok önemli yükümlülöklere sahipti. Kurum bu faaliyetleri nafia dairesi aracılığıyla icra ediyordu.

1.4.1. Şûrâ-yı Devlet Nafia Dairesi

Şûrâ-yı Devlet 1868 yılında kurulduğunda beş daireden oluşuyordu, beş daireden biri nafia dairesiydi; ticaret ve ziraat konularını da kapsıyordu. 6 Nisan 1869 tarihinde yapılan değişiklikle ticaret ve ziraat işleri bu dairenin dışına çıkarıldı.

Şûrâ-yı Devlet Nafia Dairesi'nin genel olarak görevleri şunlardı. Daire; yol, köprü ve bina yapımlarını planlıyor, gerekli düzenlemeleri yapıyordu¹⁵². Nafia Nezareti ile koordineli çalışan Şûrâ-yı Devlet Nafia Dairesi, Nafia Nezareti'nin çalışmalarını denetliyor, işlerin takibini yapıyor, karşılaşılan sorunların çözümü noktasında görüş beyan ediyordu. Örneğin, 22 Kasım 1868 (6 Şevval 1285) tarihinde Basra demiryolunun inşası için Mösyö Estevar'e imtiyaz verilmiş olmasına rağmen hattın yapımına başlanılamamıştı. Bunun üzerine Mösyö Estevar imtiyaz müddetinin bir sene daha uzatılması talebini Şûrâ-yı Devlet Nafia Dairesi'ne ilettili. Nafia Dairesi Nafia Nezareti'nden konu hakkında bilgi istedi. Nezaretten verilen cevapta bu hattın yapımının Rumeli demiryollarının bitirilmesinden sonra gündeme alınmasının daha yararlı olacağını değerlendirildiği bildirildi¹⁵³.

Nafia Dairesi aynı zamanda demiryollarının yapımı, limanların inşası, nehir ve göllerin temizlenmesi, deniz ve nehirlerin gemi ulaşımına açılması, ziraat ve ticaret faaliyetlerinin artırılması gibi konularda da yetkiliydi¹⁵⁴. Bu tür konularda ortaya çıkan sorunların çözümünde başvurulacak merci Şûrâ-yı Devlet Nafia Dairesiydi. Örneğin, 17 Eylül 1868 tarihinde Girit Resmo (Rethymno)'da zeytin fabrikası inşasına dair Girit Vilayeti ve Rethymno meclisleri tarafından mazbata tanzim edilerek Nafia Dairesine gönderilmişti. Nafia dairesi konuyu Nafia Nezareti'ne havale etmişse de nezaretten konu hakkında bildirimde bulunulmadı. Bunun üzerine Nafia Nezareti'nden bilgi istendi. Nezaret tarafından yapılan açıklamada fabrika için tahsis edilmiş makineler hakkında Girit'ten gelen şahıstan malumat talep edildiği, ancak izahatın yapılmaması dolayısıyla gecikmenin yaşandığı belirtildi. Yine,

¹⁵¹Şûrâ-yı Devlet'te yapılan düzenlemeler ve gerekçeleri ile ilgili bkz. Mutaf, 1997: 31-32.

¹⁵²Mutaf, 1997: 45.

¹⁵³Bir sene zarfında Şûrâ-yı Devlet Nafia Dairesi kararıyla Nafia Nezaretine yazılıp cevap alınamayan 51 kıta tezkerenin havi olduğu sureti mühimmeye dair evraklar için bkz. BOA, Şurayı Devlet Belgeleri (ŞD), 2392/12, 1287 M 21/23 Nisan 1870.

¹⁵⁴Mutaf, 1997: 45.

15 Nisan 1869 tarihinde Halep Valisi, Tarsus ve Mersin iskelesi arasında bulunan sazlık ve bataklıkların kurutulması maksadıyla geçici süreliğine keşif için bir mühendisin gönderilmesi talebinde bulunmuştu. Şûrâ-yı Devlet Nafia Dairesi, Nafia Nezareti'nden bu konu hakkında bilgi istedi. Nezaretten yapılan açıklamada 20 Eylül 1869 tarihinde talep olunan mühendisin tayin edilerek gönderildiği ve bataklıkların temizlenmesine başlanıldığı bildirildi¹⁵⁵.

Orman ve maden işlerinin düzenlenmesi, şirketlerin kurulması, bayındırlık faaliyetlerinde devlet kurumları ile müteşebbisler arasında ortaya çıkan anlaşmazlıkların halli, mukaveleler ve imtiyazlar hakkında nazırlıklardan gelen layihalar da Şûrâ-yı Devlet Nafia Dairesi'nde görüşülüyordu¹⁵⁶. Örneğin, 6 Ağustos 1879 tarihinde Rize'den Erzurum'a, Gümüşhane'den Erzincan'a, Tirebolu'dan Karahisar-ı Şarki'ye (Şebinkarahisar), Ordu'dan Sivas'a, Ünye'den Tokat'a, Bafra'dan Terme'ye kadar 900 km uzunluğunda şose yol ile Samsun'dan Sivas'a kadar 392 km demiryolu, Trabzon ve Samsun'da birer liman ile Rize, Tirebolu, Giresun, Ordu, Ünye ve Terme'de birer iskele inşası ve Samsun civarında bataklıkların kurutulması, arazinin sulanması gibi her türlü nafia, sanayi, ticaret ve sarrafiyede bulunmak maksadıyla "Memalik-i Osmani Umur-ı Nafia Bankı Umumisi" adıyla bir şirket kurulmasına müsaade edildi. Garabet Karakaşyan tarafından kurulan şirket, ticaret ve nafia nezaretleri ile yapılan görüşmeler sonrasında Şûrâ-yı Devlet Nafia Dairesi tarafından mazbata hazırlandı. Bu mazbatada şirketin hangi şartlarda çalışacağı, kaç sene müddetle faaliyet yürüteceği, yükümlülüklerinin neler olduğu hakkında detaylı bilgiler yer alıyordu¹⁵⁷. Yine, 14 Ocak 1870 tarihli Orman Nizamnamesi, Şûrâ-yı Devlet Nafia Dairesi tarafından hazırlandı. Heyet-i Umumiye'de yapılan görüşmede, Osmanlı Devleti'nde bulunan ormanların doğru idare edilmesinin devlet açısından oldukça yararlı olacağı, dolayısıyla dairenin yaptığı çalışmanın pek yerinde olduğu belirtilerek kabul edildi¹⁵⁸.

Diğer taraftan 6 Nisan 1869 tarihinde yapılan değişiklikle Şûrâ-yı Devlet Umur-ı Nafia, Ticaret ve Ziraat Dairesi sadece Nafia Dairesi ismini almadı; aynı zamanda yargı ile ilgili yetkilerini Muhâkemat Dairesi'ne devretti. 10 Şubat 1872 tarihinde ise yasamaya ilişkin yetkilerini Tanzimat Dairesi'ne, idari görevlerini ise Dâhiliye Dairesi'ne bırakarak kaldırıldı. 1873 yılında yeniden kuruldu ise de 1880 yılında görev ve yetkileri Şûrâ-yı Devlet Tanzimat Dairesi'ne devredilerek tekrar kaldırıldı¹⁵⁹.

¹⁵⁵BOA, ŞD, 2392/12, 1287 M 21/23 Nisan 1870.

¹⁵⁶Mutaf, 1997: 45-46.

¹⁵⁷BOA, Yıldız Perakende Evrakı Başkitabet Dairesi Maruzatı (Y.PRK.BŞK.), 2/32, 1296 Ş 17/6 Ağustos 1879.

¹⁵⁸Şurayı Devlet Nafia Dairesi Tarafından Hazırlanan Mazbata ve Orman Nizamnamesi, Papazyan Arvetigan Matbaası, İstanbul; Koç, 2005: 234.

¹⁵⁹Teşkilat yapısı ve görevleri ile ilgili daha geniş bilgi için bkz. Mutaf, 1997: 46.

1880 yılından sonra bayındırlık hizmetlerinin yürütülmesi, imtiyazların verilmesi, demiryolu mukavelename ve şartnamelerinin değerlendirilmesi, verilen imtiyazlar için harita, kroki, profillerin hazırlanması, evrak takibinin yapılması gibi işler Tanzimat Dairesi tarafından yapılmaya başlandı¹⁶⁰. 1908 yılında ise Nafia Dairesi, Maliye, Maarif konularını da kapsayacak şekilde yeniden açıldı¹⁶¹.

Ele alınan yönleri ile Şûrâ-yı Devlet değerlendirildiğinde bayındırlık hizmetleri açısından önemli görevler üstlenmiş bir kurum olduğu anlaşılmaktadır. Gerektiğinde yasal düzenlemelerle ilgili çalışmalar yapmış, Nafia Nezareti'nin faaliyetlerini denetlemiş, imtiyazların devlet yararına uygun şekilde verilmesinden sorumlu olmuştur. Kurumların yaptığı çalışmaların denetlenmesi, imtiyaz sözleşmeleri ile ilgili inceleme yaparak onama yetkisi Şûrâ-yı Devlete ait olmuştur. Bayındırlıkla ilgili bütün görevlerini 1868-1880 yılları arasında Nafia Dairesi aracılığıyla, 1880-1908 yılları arasında ise Tanzimat Dairesi aracılığıyla yürütmüştür.

¹⁶⁰Erdem, 2010: 35.

¹⁶¹Mutaf, 1997: 46.

İKİNCİ BÖLÜM

BAYINDIRLIK HİZMETLERİNDE SERMAYE KULLANIMI

2.1. Osmanlı Devleti'nde Kapitülasyonlardan İmtiyazlara/Anonim Şirketlere Uzanan Süreç

Çalışmamızın ilk kısmında Osmanlı Devleti'nde bayındırlık faaliyetlerinin örgütlenme sürecini, Nafia Nezareti'nin teşkilat yapısı bağlamında ele aldık. Bu kısım, Osmanlı Devleti'nde yapılan nafia hizmetlerinin nasıl icra edildiğini ortaya koyuyor; ancak sermaye konusunda herhangi bir izahat getirmiyor. Osmanlı Devleti'nde bayındırlık hizmetlerinin hangi iktisadi imkânlarla yapıldığının da anlatılması gerekiyor. Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nde bayındırlık faaliyetlerinin yürütülme biçimlerine değinmeden önce Osmanlı Devleti'nin dış sermayeye açılım sürecini ele almak uygun olacaktır. Ana hatları ile ele alacağımız bu süreç devletin kuruluşu ile başlar yıkıldığı tarihe kadar devam eder. Bu süreci anlamadan Osmanlı Devleti'nin son dönemindeki bayındırlık faaliyetlerinin yürütülme biçimlerini değerlendirmek mümkün görünmemektedir. Dolayısıyla bu bölümde 1908-1918 yılları arasında Osmanlı Devleti'nde bayındırlık faaliyetlerine geçmeden önce, sermayenin Osmanlı Devleti'ne giriş sürecini ele almaya çalışacağız. Bu noktada ise karşımıza kapitülasyonlardan imtiyazlara/anonim şirketlere uzanan geniş, hukuki yapısı bakımından karmaşık bir yapı ortaya çıkmaktadır.

2.2. Kapitülasyonlar

2.2.1. Kapitülasyonlar ve İmtiyazların Anlamı

Konunun mahiyetine geçmeden önce kapitülasyon ya da imtiyaz denildiğinde ne anlaşıldığı hususuna açıklık getirmek gerekiyor. Bu yapılırken Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde; özellikle kapitülasyonlar kaldırılmadan önce 1908-1914 yılları arasında, Osmanlı aydınları tarafından kaleme alınan eserlerde kapitülasyon meselesinin nasıl görüldüğüne değinilecek, ardından konu ile ilgili mevcut literatür dikkate alınarak bir sonuca varılmaya çalışılacaktır.

Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde kapitülasyonlarla ilgili yapılan çalışmalardan biri İbnü'r Refet Mehmet Memduh tarafından kaleme alınan *Kapitülasyon Yahut, Memalik-i Osmaniyyede Ecnebilerin Haiz Oldukları İmtiyazat* adlı risaledir. Bu risalede kapitülasyonlar Uhud-u Atika (Eski Anlaşmalar) olarak ele alınıyor. Uhud-u Atika ise Osmanlı Devleti'nde yabancıların eskiden beri sahip oldukları izin ve imtiyaza ait anlaşmalardır. İmtiyazlar Hıristiyanlarla yapılan savaşların ardından doğu ile batı arasında oluşan ticari ilişkiler

sonucunda Avrupalılar tarafından kendi vatandaşlarının hukuk ve menfaatlerini korumak maksadıyla oluşturulmuş bir takım özel izinler olarak tanımlanıyor. Bunların Osmanlı Devletine ait olanları, devletin güçlü olduğu zamanlarda bir şefkat göstergesi (atıfet-i mahsusa) olarak verilmiştir. Ancak verildiği tarzda kalmamış daha sonra imzalanan anlaşmaya katılarak mecburiyet şeklini almıştır¹⁶², denilmektedir.

Bir diğer eser ise Kanaat Kütüphanesi sahibi İlyas Bayar¹⁶³ tarafından Fransızcadan tercüme ettirilerek 1330 (1914) yılında neşredilen *Kapitülasyon, Tarihi, Menşe-i, Asılları*¹⁶⁴ adlı eserdir. Eser eski bir Fransız diplomat tarafından Ağustos 1898 yılında Paris'te basılmıştır. Eserde bazı yazarların söyleyiş açısından benzerliğe aldanarak (capitulation=kapitülasyon) kelimesini (capitulaire)'den türemiş zannettikleri belirtilmiştir. Oysa ki capitulaire kelimesi, en önemlileri Şarلمان'ın saltanatı zamanında tanınmış, eski kralların emirnamelerine verilen isimdir. Müellifleri bu yanlışlığa düşüren şey kapitülasyonların emirnameler de olduğu gibi (kapitüla=capitula kelimesi gibi) “fasıl ve mevadd-ı münkasım olması keyfiyettir.”

Bazı yazarların ise kapitülasyon tabirinden maksadın, bir devletin rakip hükümetler ile anlaşmalar imzalaması muvafakatını tezammun eden (kapsayan) veya o hükümetin arazisinin bir kısmında veya tamamında sakin olup vesayeti altında bulunan halkların bir “iane-i nakdiye mukabilinde temin-i maişetleri hususundaki taahhüdünü ihtiva eyleyen muahedat-ı askeriye olduğu” zannına kapıldıkları belirtilmiştir.

Eserde bazı yazarların ise kapitülasyon muahedesini “esasen ehli İslam ile küffar arasında hakiki bir salih-i payidar olamayacağı, Müslümanların Hıristiyanlara ancak mütarekeler (trêves) veya müsaadeler (capitulations) bahş edebileceği hakkındaki nazariye-i İslamiye'den neşet ettiğini” iddia ettikleri dile getirilmiştir.

Eserin yazarına göre ise mesele,

“müşabehet-i (benzerlik) elfazdan (lafızlar) mütehadis (meydana gelen) bir ihtilaf-ı fikir ve nazardan ibarettir. Kapitüler (Capitulaires), hukuk-u ahlakiye, siyasiye, cezaiye, medeniye, diniye ve ruhaniyeyi ihtiva eder. Nizam-ı esasiye-i dâhiliye ve maliye olup bunların mesail-i hariciye ve beynelmilele hiç taalluku yoktur. Mahiyet-i askeriye-i caiz kapitülasyonların menşe-i ise muharebe ve kuvvetten ileri gelen haktır. Bunlar galibin mağluba tahmil ettiği şeraiti tayin eder.”

¹⁶²İbnü'r Refet Mehmet Memduh, 1911: 3.

¹⁶³İlyas Bayar, 1880 ile 1945 yılları arasında yaşamıştır. Kanaat Kitabevi'nin kurucusudur. Harf devrimi sırasında ticari kaygı taşımadan yeni harflerin ülke çapında yaygınlaşması için sarf ettiği çabalar dönemin başbakanı İsmet İnönü tarafından takdirle karşılanmıştır. Bkz. Besalel, 2004: 106.

¹⁶⁴*Kapitülasyon, Tarihi, Menşe-i, Asılları*, (Çev: Macar İskender, Ali Reşad) Kanaat Matbaası, Dersaadet 1330. Eserin orijinal adı, Par Un Ancien Diplome, *Capitulation, Son Histoire Son Application- Ses Modifications*, (Paris, 1898)'dir.

Yazara göre Osmanlı Devleti'nde uygulanan kapitülasyonlar, mağlubun galibe karşı haiz olduğu imtiyazları içerir. Mantık kaidelerine aykırı olan bu hali açıklamaya çalışanlar Osmanlı Padişahlarının birçok zaman merhamet göstergesi olarak veya keyfi bir surette kaydı hayat şartıyla kapitülasyon verdiklerini ileri sürmüşlerdir¹⁶⁵.

Bütün bu tartışmalarla birlikte kapitülasyonun; “Osmanlı Devleti'nde sürekli veya geçici olarak mukim Hıristiyan tebaaya bahşolunan müsadeler ve imtiyazları ihtiva eden, Osmanlı Devleti'nin en şevketli ve nüfuz sahibi olduğu bir zamanda, Babıâli'nin rıza ve muvafakatı ile akdolunan muahedelere denildiği”, belirtilmektedir¹⁶⁶.

Bir diğer çalışma ise Ahmet Nusret tarafından kaleme alınan *İmtiyazatı Ecnebiyye Yahut Uhud-u Atika* adlı eserdir. Ahmet Nusret Bey'e göre kapitülasyon Latince kapitula kelimesinden alınmıştır. Kapitula; fasıl, bab manasına gelmektedir. İçeriği birtakım fasıllara bölünmüş bir akit, senet manasını ifade eder. Kapitülasyon denilen bu uhudu kadimeninin, bu kabilden olan ahidname veya muahedelerden, mündericatı fasıllara bölünmüş olması suretiyle bir fark yoktur. Ancak kapitülasyon sözcük anlamı itibariyle Osmanlı Devleti'nin tek taraflı olarak bazı devletlere verdiği hakları ifade etmemektedir. Bu nedenle yazar uhudu kadime tabirini kullanmayı tercih etmektedir. Çünkü muahede taraflar arasında olur, iştiraki gerekli kılar. Kapitülasyonlar ise yalnız bir tarafın diğer tarafa bahşettiği hukuk ve müsaadeleri içerir. Devlet-i Aliyye karşısındaki devlete yönelik bir takım şeyler taahhüt etmiş, birtakım müsaadeler vermiş, bu izinlere ilişilmemesini istemiştir. Yazara göre bunlar ahittir, ahidname ya da uhudu kadime olarak isimlendirilmelidir. Kapitülasyon olarak değil¹⁶⁷.

Yetersiz olmakla birlikte günümüzde de kapitülasyonlarla ilgili bazı çalışmalar, yüksek lisans ve doktora tezleri yapılmıştır¹⁶⁸. Bu çalışmalara bakıldığında kapitülasyonların anlamı üzerine yukarıda yapılan açıklamalara benzer izahatların bu çalışmalarda da söz konusu olduğu görülür. Tekrar olmaması adına örnekler sınırlı tutulacak, farklılıklar varsa onlar daha çok ön plana çıkarılmaya çalışılacaktır. Örneğin, konu ile ilgili doktora çalışması yapan Mehmet Emin Elmacı, kapitülasyon sözcüğünün Latince “capitulum” kelimesinden

¹⁶⁵Kapitülasyon, Tarihi, Menşei, Asılları,1330: 10.

¹⁶⁶“Memalik-i Osmaniye'de suret-i daima veya muvakkatede mukim düvel-i İsevi tebaasına bahş olunan müsaadat ve imtiyazatı muhtevi olan, Devlet-i Osmaniye'nin en ziyade şevket ve nüfuz sahibi olduğu, kaffe-i hukuk-u hükümraniyesine malik bulunduğu bir zamanda Babıâli'nin rıza ve muvaffakatiyle akt olunan muahedata (kapitülasyon) itlak olunur.”Kapitülasyon, Tarihi, Menşei-i, Asılları, 1330: 16-17.

¹⁶⁷Ahmet Nusret, 1909: 2.

¹⁶⁸Konu ile ilgili Fahrettin Tızlak'ın yayına hazırladığı *Osmanlı Devleti'nde Kapitülasyonların Uygulanışı* adlı eserde kısa bir bibliyografya mevcuttur. Bkz. Mehdi Fraşerli, 2008: 21. Yine yüksek lisans ve doktora tezlerinde daha çok şu kaynaklardan yararlanılmıştır; Osman Nebioğlu, *Bir İmparatorluğun Çöküşü ve Kapitülasyonlar*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara 1986; Yılmaz Altuğ, *Yabancıların Hukuki Durumu*, İsmail Algün Matbaası, İstanbul 1966; Gülnihal Bozkurt, *Azınlık İmtiyazları Kapitülasyonlardan Tek Hukuk Sistemine Geçiş*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 1988; Reşat Ekrem, *Osmanlı Muahedeleri ve Kapitülasyonlar (1300-1920) ve Lozan Muahedesi*, Muallim Ahmet Halit Kitaphanesi, İstanbul 1934.

türemiş olduğunu, “kral veya kilise emirnamelerinin bir bölümü” anlamına geldiğini, İtalyanca ise “capitolazione” sözcüğüne dayanan kelimenin terim olarak “savaş sırasında bir ordunun, bir kale ya da bir şehrin teslim edilmesi amacıyla yapılan anlaşmalar” olduğunu, Fransızca “bir yerin teslimi için yapılan anlaşma”, İngilizcede ise “savaşta silahlı bir düşman kuvvete belirli bir kıtanın veya şehrin teslimi için yapılan anlaşma” manasına geldiğini belirtiyor. Daha sonra kelimenin daha dar anlam kazanarak “Hıristiyan devlet vatandaşlarının İslam ülkelerinde sahip oldukları hakları düzenleyen anlaşmalara” kapitülasyon denildiği; ancak kapitülasyonlara sadece Hıristiyan devletlerle Müslüman devletler arasında geçerli antlaşmalar olarak bakılmayacağını, kapitülasyonların İslam dininin ortaya çıkışından önce var olduğunu örneklerle açıklıyor¹⁶⁹. Zekeriya Türkmen¹⁷⁰ ise öncesinde kapitülasyonun lügat manası itibari ile emrindeki askeri düşmana teslim eden komutanın teslim şartlarını ifade ederken zamanla bu mana daha da genişletilerek anlaşmazlık sonrası taraflar arasındaki uzlaşmada kapitülasyon denildiğine dikkati çekiyor. Tarihi anlamı itibariyle ve özellikle Osmanlı Devleti’nde uygulanan şekliyle kapitülasyonun “bir devlet tebaasının diğer bir devlet memleketinde temin ettiği haklar” olduğunu belirtiyor. Halil İncalcık da kapitülasyonların benzer yapısına dikkat çekerek, kapitülasyonların ahidname olarak bilinen belge kategorisine girdiğini ve tek taraflı olarak verildiğini belirtiyor¹⁷¹.

Bu açıklamalara genel olarak bakıldığında Osmanlı Devleti açısından kapitülasyonların devletin yabancı ülke vatandaşlarına vermiş olduğu haklar olarak ifade edildiği görülür. Ancak yukarıdaki örneklerde de görüldüğü üzere Osmanlı Devleti’nde yabancılara verilen tek taraflı ayrıcalıkları ifade etmek için kapitülasyon kelimesi uzunca bir müddet kullanılmamıştır. Bunun yerine Osmanlıların tercih ettikleri kelimeler “ahidname”, “uhud-ı atika”, “uhud-ı kadime”, “muahedat-ı atika”, “imtiyaz-ı ecnebiyye”, “imtiyazat-ı atike-i ecnebiyye” gibi terimlerdir. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ise kapitülasyon

¹⁶⁹ Elmacı, 2001: 1-2. Elmacı’nın dışında Ayşe Yerlikaya’da kapitülasyonlar hakkında çalışma yapmış, yüksek lisans tezi hazırlamıştır. (Bkz. Ayşe Yerlikaya, *Osmanlı Devleti ve Kapitülasyonlar*, (yayınlanmamış yüksek lisans tezi), Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta 2011, s.1-6.) Ancak kapitülasyon kavramının ele alındığı bölüm, Mustafa Malhut’un 2010 yılında yayımlanan “20. Yüzyıl Başında “İmtiyaz” Kelimesi ile “Kapitülasyon” Kelimesi’nin Tarihsel Açından Karşılaştırmalı İncelenmesi” adlı makale ile (Tam künyesi için bkz. Mustafa Malhut, “20. Yüzyıl Başında “İmtiyaz” Kelimesi ile “Kapitülasyon” Kelimesi’nin Tarihsel Açından Karşılaştırmalı İncelenmesi”, *History Studies*, 2/2(2010), ss. 401-413) büyük benzerlikler göstermekte, üstelik Malhut’un makalesine atıf yapılmamaktadır. Bu durum dikkate alınarak Yerlikaya’nın tezi burada kullanılmamıştır. Elçin Z. Aker’in konu ile ilgili yüksek lisans tez çalışmasında ise (Bkz. Elçin Z. Aker, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayileşme Sorunları ve Kapitülasyonlar*, (yayınlanmamış yüksek lisans tezi), Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 1999, s. 27) kapitülasyon teriminin kelime anlamından ziyade tarihsel gelişimi hakkında bilgi verilmiştir.

¹⁷⁰ Türkmen, 1995: 326.

¹⁷¹ İncalcık, 2004: 238. Mübahat Kütükoğlu’da kapitülasyonları ahidname olarak isimlendiriyor. Bkz. Kütükoğlu, 1999: 329-341.

kelimesi yerleşmeye başlamıştır¹⁷². Verilen haklarla ilgili kullanılan tabirler görüldüğü üzere eski anlaşmalar, ayrıcalıklar, imtiyazlar gibi kavramlardır. Dolayısıyla burada bir de imtiyaz kavramını açıklama zorunluluğu ortaya çıkmaktadır.

İmtiyaz kelime anlamı itibariyle; başkalarından ayrılma, farklı olma, ayrıcalık; bir işi başkaları yapmamak üzere, özel izin ile bir kişi veya bir müesseseye verme; üstünlük (tefevvük), istisna, muafiyet, bir memleketin kendine mahsus kanunlarla muhtariyet şeklinde idaresi¹⁷³ gibi anlamlara gelmektedir. Latince “concessio”, “concedere”, fiilinden gelen imtiyaz, İngilizcede ve Fransızcada “concession”, İspanyolcada “concesion”, Almandada “konzession”, Rusçada “konzéssia”, İtalyancada ise “concessione” kelimeleriyle ifade edilmektedir¹⁷⁴.

Konumuz açısından ise imtiyaz, “bir devletin kendi ülkesinde özellikle yabancı kişi, zümre, kurum veya devletlere verdiği bazı iktisadi hak ve ayrıcalıkları ifade eder¹⁷⁵.” Cengiz Kallek’e göre imtiyazlar,

“genellikle ilgili ülkede serbest ticaret ayrıcalığı yanında ulaşım, haberleşme ve finans sektörlerinin, yer altı ve yer üstü doğal kaynakların işletme tekellerini ele geçiren, bütün bu yatırımlara tehdit oluşturan iç ve dış düşmanlara karşı istikrarı sağlamak için hükümetlere siyasi baskı yapan Avrupa devletlerinin yavaş fakat istikrarlı sömürgeleştirme politikalarını yansıtır.”

Görüldüğü gibi Kallek imtiyazların veren ülkeden ziyade faydalanan ülkenin çıkarlarına hizmet ettiğini; mütekelilik esasına dayanan imtiyazlardan askeri, siyasi ve iktisadi güçleri sebebiyle Avrupalıların daha ziyade yararlandıklarını, bunun ise yabancıları yerli halk karşısında daha ayrıcalıklı kılarak haksız rekabetin önünü açtığı kanaatini paylaşmaktadır. Bu durum yerli tüccarı yabancı tüccarların statüsünden yararlanmak için onların himayesi altında faaliyette bulunmaya zorlamıştır. Bu sayede yabancıların elde ettikleri çok geniş haklar, yerli tüccarın imtiyaz sahibi yabancıların himayesine girmesini özendirildiği için devlet açısından hâkimiyeti zayıflatıcı rol oynamıştır¹⁷⁶.

Kapitülasyon ile imtiyaz kelimesi aynı anlamı ifade etmemesine rağmen birbirilerinin yerlerine kullanılmışlardır. Aralarında büyük benzerlikler olmakla birlikte kapitülasyon ile imtiyaz aynı şeyi ifade etmez.

Kapitülasyon ve imtiyaz kavramlarının aynı anlamı ifade etmediği konusunda en önemli çalışma Mustafa Malhut tarafından yapılmıştır. Malhut, “imtiyaz” ile “kapitülasyon”

¹⁷²Konan, 2006: 9; Malhut, 2010: 406.

¹⁷³Şemseddin Sami, 1317: 164; Devellioğlu, 2005: 434.

¹⁷⁴Esirgen, 2010: 6.

¹⁷⁵Kallek, 2000: 242.

¹⁷⁶Kallek, 2000: 245.

kelimesini tarihsel açıdan karşılaştırmalı olarak incelediği makalesinde iki kelimeyi de terimsel ve tarihsel anlamları itibari ile açıkladıktan sonra imtiyazın şu özelliğine vurgu yapmış; imtiyazın, demiryolu-tramvay yapımı/işletilmesi, telefon şebekesi kurmak/işletmek, vapur seferleri düzenlemek, liman yapmak gibi genellikle kamuya ait bayındırlık hizmetlerine ilişkin olduğunu belirtmiştir. Bu imtiyazlar ihale yöntemi ile yapılmakta, ihaleyi kazanan kişi ya da gruplar sözleşme usullerini yerine getirmeyi taahhüt ederek elde ettikleri haklar bağlamında faaliyette bulunmaktadır. Burada karşılıklı yükümlülüklerin yer aldığı belge tanzim edilir. Tanzim edilen belgede sözleşme hükümleri yer almakta, devlet süresiz olarak değil belli bir süre mukabilinde sahibi imtiyaza yetkiler vermekte, gerektiğinde bu hakları imtiyaz sahibinden geri almaktadır¹⁷⁷. O halde yazara göre kapitülasyon ile imtiyaz arasında şöyle bir fark vardır. Kapitülasyon, “ekonomiyi canlandırmak ve ihtiyaç maddelerinin karşılanması için verilen hak ve muafiyetlerin zaman içinde siyasal üstünlük ile birlikte ekonomik bir hegemonya ve dayatmaya dönüşmesini ifade ederken, imtiyaz ise rekabetçi bir sistemde ekonomik üstünlük ile ele geçirilen karlı işlere karşılık gelmektedir¹⁷⁸.”

Bir diğer çalışmada Esirgen ise kapitülasyon ile imtiyaz arasındaki ayrımı;

“Kapitülasyon, adli, idari ve ekonomik alanlarda devletin egemenliğini kısıtlayıcı niteliğe dönüşmüş bir kavramdır. Oysa imtiyaz, kamu hizmetlerinin yerine getirilmesinde özel kişilere başvurulmasını sağlayan bir usuldür. Kapitülasyonun tek taraflı iradeye dayalı ihsan şeklindeki niteliğine karşılık; imtiyaz usulü iki tarafın karşılıklı iradelerine dayanan bir sözleşme çerçevesinde yürütülmüştür.”

şeklinde ifade etmektedir. Kapitülasyon kapsamında yabancı devlet vatandaşları Osmanlı Devleti’nde birçok haklara sahipken, imtiyaz usulünde imtiyaz sahibi devlet ile yapmış olduğu mukavele neticesinde bir kamu hizmetinin yapım/işletim haklarını sözleşme hükümleri çerçevesinde yerine getirmekle yükümlüdür¹⁷⁹.

Bütün bu izahatların ardından bizde oluşan kanaat şudur: Kapitülasyon, sözcük anlamı itibari ile aynı şeyi ifade etmese de zamanla Osmanlı Devleti’nin tek taraflı olarak yabancılara verdiği ayrıcalıklar için kullanılmıştır. Aslı önceleri emân, sonrasında ahidname olsa da zaman içerisinde kapitülasyon tabiri galat-ı meşhur haline dönüşmüş, devletin yabancılara tanıdığı haklar söz konusu olduğunda kapitülasyon hatıra gelir olmuştur. Benzerlikler olmakla birlikte kapitülasyon ile imtiyaz aynı şeyi ifade etmemektedir. Her şeyden evvel teknik anlamda bakılacak olursa kapitülasyonlarda devletin kendi isteği ile tek taraflı bahşetmiş olduğu haklar mevzu bahistir. Oysaki imtiyaz usulünde kişi bizzat devletin kamu hizmetine talip olmakta, onu istemekte, yapılan sözleşme ile belli bir yükümlülüğün altına girmektedir.

¹⁷⁷Malhut, 2010: 406.

¹⁷⁸Malhut, 2010: 411.

¹⁷⁹Esirgen, 2010: 2.

Kapitülasyon ile imtiyaz arasında bu kadar belirgin farkın bulunmasına rağmen iki farklı uygulamanın iç içe girmiş olmasının temel sebebi özellikle yabancı sermaye sahiplerinin imtiyaz sözleşmeleri ile devlete karşı bağlayıcı konuma gelen ilişkileri kapitülasyon zırhı ile yıkma isteklerine dayanmaktadır. İmtiyazla belli şartlar mukabilinde devletle anlaşılmış olsada kapitülasyonlarla elde edilen haklar bu alanda teşmil edilmeye çalışılmıştır.

2.2.2. Osmanlı Devleti'nde Kapitülasyonlar

Osmanlı Devleti'nde yabancılara kapitülasyonların verilmesinin tarihi devletin ortaya çıktığı kuruluş yıllarına kadar eskiye gitmektedir. Ancak Osmanlı Devleti'nde kapitülasyonların uygulanışı genel hukuk kurallarına, devletlerin eşitlik ilkesine tamamen aykırıdır. Her devlet kendi topraklarında bağımsızdır. Sınırları içinde yaşayan bütün tebaa devletin kanunlarına, nizamına uymakla yükümlüdür. Bağımsız hiçbir devlet kendi topraklarında yabancı devlet kanunlarının geçerliliğini kabul etmeyeceği gibi her devletin kanunları kendi sınırları içinde geçerlidir, onun dışına tesir etmez. Egemen her devlet ve hükümette usul böyle ise de kapitülasyonların geçerli olduğu devletlerde yabancılar yaşadıkları devletin kanunlarından sorumlu olmayıp doğrudan doğruya kendi ülkelerinin kanunlarına tabidirler. Bu durum o ülkenin hukuk hâkimiyetini ve egemenliğini ihlal ettiği gibi emniyetin sağlanmasında zabıta kuvvetlerini de zor durumda bırakmaktadır¹⁸⁰. Bu kadar ağır bağlayıcı hükümlere sahip kapitülasyonlar sadece devletin bir şefkat göstergesi olarak yabancılara verdiği haklar olarak izah edilemez.

O halde Osmanlı Devleti belli gerekçelerle yabancılara kapitülasyonlar vermiştir. Kapitülasyonların verilme nedenlerine baktığımızda şu sebeplerin daha çok etkili olduğu görülmektedir. Osmanlı Devleti'nin kurulduğu çağda ve coğrafyada kapitülasyon “toplumlararası bir gelenek olarak yaşıyordu.” Osmanlılar topraklarını genişlettikçe kapitülasyon uygulamasını da bir yerde devraldılar. Egemenlikleri altına aldıkları toplumların eski düzenlerini, kültürel yapılarını yaşatmalarına müsaade ettikleri gibi fethettikleri topraklarda meri olan kapitülasyonları da aynen devam ettirdiler¹⁸¹. Diğer taraftan kapitülasyon vermekle Osmanlılar, başvuran devletten daha çok siyasi avantajlar elde etmeyi, yani Hıristiyan dünyasında müttefik kazanmayı amaçlamışlardır¹⁸². Örneğin, Kanuni Sultan Süleyman, Fransa Kralı I. Fransuva ve Avusturya İmparatoru Şarlken (V.Şarl) arasındaki düşmanlıktan yararlanmış, Avrupa'daki sınırlarını genişletme hususunda Avusturya'yı engel olarak gördüğünden, Avusturya karşısında yardım isteyen Fransa'ya kapitülasyonlar

¹⁸⁰İbnü'r Refet Mehmet Memduh, 1911: 4.

¹⁸¹Nebioğlu, 1986: 8-9.

¹⁸²İnalcık, 2004: 238.

vermiştir¹⁸³. Yine bu tür ayrıcalıkla Venedik'in güçlü donanmasını haçlı zihniyeti ile hareket eden Papaların emrine vermesi engellenmiş, tarafsızlığı sağlanmıştır.

Osmanlılar kapitülasyonlarla Avrupa ile ticaret ilişkileri sayesinde ihtiyaç duydukları madenleri, değerli eşyaları elde etmişler, imparatorluk hazinesinin ihtiyaç duyduğu nakit akışını gümrük resimlerinden sağlamışlardır. Bu nedenle Sultanlar yerel makamlardan kapitülasyon hükümlerine uyulmasını özellikle istemişlerdi¹⁸⁴. Bu noktada kapitülasyonlardan beklenen karşılıklı faydanın sağlanmasıdır. Bu gerçekleşmezse padişah daha önce var olan iyi ilişkilerin artık bulunmadığını dikkate alarak verilen hakları ilga edebilir¹⁸⁵. Diğer taraftan her sultan tarafından kaydı hayat şartıyla tanınan kapitülasyonların haleflerince yenilenmesinin şart olması, yeni hükümdara değişiklik yapma olanağı vermiştir. Buna karşılık hak elde eden taraflar her yenilemede yeni hükümler getirerek uygulamayı resmi hükümlere bağlamaya ya da ilk belgenin kapsamını daha da genişletmeye çalışmışlardır¹⁸⁶.

2.2.2.1. Osmanlı Devleti'nde Kapitülasyonların Tarihi

Osmanlı devletinde kapitülasyonların ilk defa verilmesi devletin kuruluş yıllarına kadar eskiye gitmektedir. I. Murat zamanında Rumeli'de tutunma çabası içerisinde olan Osmanlılar Çanakkale Boğazı'nın kontrolünü sağladıktan sonra hem bölgeyi hem de ticareti denetim altında tutmak için 1365 yılında Dubrovnik merkezli bir şehir devleti olan Ragusa Cumhuriyeti'ne bazı haklar verdiler¹⁸⁷. Osmanlılar 1352 yılında Rumeli'ye geçtiklerinde Ceneviz-Venedik rekabetinden yararlanarak, Venedik'le savaş halinde olan Cenevizlilerle iyi ilişkiler kurmuşlar, 1378 yılında ticari anlaşmalar imzaladıkları Cenevizliler yanlısı bir siyaset izlemeyi kendileri açısından daha faydalı bulmuşlardır¹⁸⁸. Bu ilişkilerin sonucunda 7 Haziran 1387 tarihinde bir ahidname ile Cenevizlilere kapitülasyon verilmiştir. Edirne'nin Osmanlılar tarafından fethiyle birlikte Venedik de padişahın kapitülasyon elde etme girişiminde bulunmuş, 1384 yılında Osmanlı topraklarında ihtiyacı olan hububatı alma hakkını elde etmiştir. Yıldırım Beyazıt Venedik'e verilen ticari ayrıcalıkları siyasi amaçları içinde kullanmıştır. Fetret devrinde ise Süleyman Çelebi 1403 yılında Venedik, Bizans, Ceneviz ve Rodos Şövalyeleri'nden oluşan ittifak üyelerine kapitülasyonlar vermiş, bunları Musa Çelebi'nin 1411 yılında, Mehmet Çelebi'nin 1419 yılında, II. Murat'ın 1430, 1446 yılında Venedik'e verdiği haklar izlemiş, 1454 yılında bu haklar II. Mehmet tarafından da

¹⁸³Ahmet Nusret, 1909: 9-10.

¹⁸⁴İnalcık, 2004: 238.

¹⁸⁵İnalcık, 2000: 246.

¹⁸⁶İnalcık, 2004: 239.

¹⁸⁷Türkmen, 1995: 329.

¹⁸⁸Uzunçarşılı, 2011: 231-232.

onaylanmıştır¹⁸⁹. Daha sonra Venediklilere verilen bu haklar Floransalılara, ardından II. Beyazıt döneminde 1498 yılında Napoli kralına da tanındı¹⁹⁰. Osmanlı Devleti'nin bu dönemde hızlı biçimde büyümesi, İstanbul'un fethi ile çok önemli bir merkezin ele geçirilmesi, Avrupa'nın doğu ile olan bağlantısının Osmanlı Devleti üzerinden sağlanması, Yavuz Sultan Selim döneminde Mısır'ın fethi, Osmanlı Devleti'ni siyasi olarak çok önemli bir konuma taşımıştı. Kapitülasyonlarla ticarete elde edilen avantaj, siyasi başarılarla da Osmanlı Devleti'ni bölgenin tek hâkimi yapmıştır¹⁹¹. Nitekim 1517 yılında Mısır'ın fethi sonrasında Mısır Sultanlarının Fransızlara, Katalonyalılara ve Venediklilere vermiş olduğu haklar Osmanlılar tarafından tanınmış, 1528 yılında bu haklar yenilenmiştir. Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan 1535 yılına kadar olan bu dönem kapitülasyonların daha çok diğer devletler arasında uygulanan, toplumlar arası ilişkilerde kullanılan şeklinin Osmanlılar tarafından da benimsenmesi niteliğini taşımaktadır¹⁹². Bu dönemde verilen kapitülasyonların ortak özelliği uygulandıkları bölgenin ve tanınan ayrıcalıkların sınırlı olmasıdır. “Sınırlı Ayrıcalıklar Dönemi” olarak da adlandırılabilir bu süreçte Osmanlı Devleti güçlüdür, kapitülasyonların devleti zor duruma soktuğu söylenemez¹⁹³.

Kapitülasyonların umumi bir hal alması daha çok politik gerekçelerle olmuştur. Kanuni Sultan Süleyman doğuda İran seferiyle meşgul olduğu sırada, Avrupa'da iki büyük devlet olarak Kral I. Fransuva'nın başında bulunduğu Fransa ile V. Şarl'ın yönetiminde bulunan Avusturya bulunuyordu. Aynı zamanda Avrupa'da bu iki devlet arasında bir rekabet de söz konusuydu. Avusturya'ya nispetle daha zayıf taraf olan Fransa hem Avusturya'nın etkisinden kurtulmak, hem de Akdeniz'de gemilerinin daha rahat seyahatlerini sağlamak amacıyla harici bir müttefike ihtiyaç duyuyordu. Diğer taraftan Avusturya Osmanlı Devleti'nin batı sınırını oluşturuyor, dolayısıyla Osmanlıların batı yönlü ilerleyişinin önünde bir engel teşkil ediyordu. Bu durum Osmanlı Devleti'ni Fransa'ya birtakım haklar vererek onu kendi yanında tutma, batı sınırında olan Avusturya'ya karşı Fransa'yı destekleyerek onun gücünü zayıflatma siyasetine yöneltti¹⁹⁴. “Ekonomik ve siyasi amaçlar kökü dinden gelen büyük bir düşmanlığa tercih edilmişti¹⁹⁵.” Sonuçta, İrakeyn seferi dönüşünde Fransız büyükelçi Jean de la Forest ile Sadrazam İbrahim Paşa'nın yaptıkları görüşmelerde Fransa ve Osmanlı Devleti arasında 17 maddeden oluşan bir barış, dostluk ve ticaret antlaşması; yani kapitülasyonların esasları

¹⁸⁹1454 yılında Venedik Cumhuriyeti ile yapılan ticaret antlaşmasında verilen haklar Venediklilerin ülkeye giriş ve çıkışta %2 gümrük vergisi ödemeleri koşuluyla verilmiş, bu haklar 1480 ve 1482 yıllarında yenilenmiştir. Bkz. Elmacı, 2001: 7.

¹⁹⁰İnalçık, 2004: 243.

¹⁹¹Elmacı, 2001: 7.

¹⁹²Nebioğlu, 1986: 13.

¹⁹³Pamir, 2002: 87.

¹⁹⁴Ahmet Nusret, 1909: 9-10.

¹⁹⁵Nebioğlu, 1986: 13

hazırlandı¹⁹⁶. Buna göre her iki ülke gemilerinin kendilerine ait sularda karşılıklı serbest geçiş ve ticaret yapma hakkı vardı. Anlaşma esasları esaret, korsanlık, mal ve can emniyeti ile adli hükümler üzerinde toplanmıştı¹⁹⁷.

1536 yılında Fransa'ya verilen kapitülasyonların bir taslak olarak mı kaldığı, sultanlar arasında onaylanıp onaylanmadığı tartışma konusudur. Konu ile ilgili yapılan son çalışmalar 1535 (1536) kapitülasyonlarının uygulandığı görüşünü güçlendiren kanıtlar ortaya koymaktadır¹⁹⁸. 1536 yılında Fransızlarla yapılan bu ilk genel anlaşma bundan sonra gerek Fransa gerekse diğer Avrupalı devletlerle yapılan anlaşmalara temel teşkil etmiş, padişahlar değişikçe yenilenmiş, Fransızları örnek gösteren diğer devletlere de benzer haklar verilmiştir¹⁹⁹.

Osmanlılar 1540 yılında Venedik'e geniş kapsamlı kapitülasyonlar verdiler. Venedik'e verilen bu hakların bir benzeri 1569 yılında Sultan II. Selim ile Fransa Kralı IX. Şarl arasında yapılan bir anlaşma ile Fransa'ya tanındı. Ardından bunu Fransa'ya verilen yeni haklar izledi. 1581 yılında III. Murat ile Fransa Kralı III. Henry arasında üçüncü; 1597 yılında III. Mehmet ve 1604 yılında I. Ahmet ile Fransa Kralı IV. Henry arasında dördüncü ve beşinci; 1673 yılında IV. Mehmet ile XIV. Louis arasında altıncı, 1740 yılında I. Mahmut ile Fransa Kralı XV. Louis arasında yedinci defa kapitülasyonlar imza edildi²⁰⁰. 1740 yılında Fransa'ya verilen ve 84 maddeden oluşan kapitülasyonlar sadece bu devlete geniş haklar vermekle kalmadı; düzenlemelerin daima yabancılar lehine yapılması, daha sonra diğer devletlere verilen haklarda emsal gösterilmesi kapitülasyon halkasının sürekli genişlemesine neden oldu²⁰¹. Üstelik 1740 yılına kadar kapitülasyonlar kapitülasyonu veren padişahın tahtta kaldığı dönemle sınırlı tutuluyor ve her taht değişikliğinde yenileniyorken 1740 yılında Fransızlara verilen kapitülasyonlarda süre sınırı konulmadı. Diğer taraftan kapitülasyonlara "Dostluk ve Ticaret Antlaşmaları" adı verildi²⁰².

¹⁹⁶ Arıkan, 2005: 16. Fransa ile Osmanlı Devleti arasında yapılan genel kapitülasyonların ilki ile ilgili bkz. Kapitülasyon, Tarihi, Menşe-i, Asılları, 1330: 60-66.

¹⁹⁷ Türkmen, 1995: 331.

¹⁹⁸ Halil İnalçık, 1536 yılında Fransa'ya verildiği sanılan kapitülasyonların sadece taslak olarak kaldığını, sultanlar tarafından hiçbir zaman onaylanmadığını ileri sürmektedir. Bkz. Halil İnalçık, 2004: 244. Zeki Arıkan ise kapitülasyonlarla ilgili yapmış olduğu çalışmada delillerini ortaya koyarak 1536 kapitülasyonlarının uygulandığı sonucuna varmaktadır. Konu ile ilgili tarihçiler tarafından farklı dönemlerde ortaya konulan görüşlerle ilgili olarak bkz. Arıkan, 2005: 15-21.

¹⁹⁹ Türkmen, 1995: 332.

²⁰⁰ Fransa'ya verilen kapitülasyonlar ve bunları içeriği ile ilgili bkz. Kapitülasyon, Tarihi, Menşe-i, Asılları, 1330: 60-137.

²⁰¹ Taner, 1942: 724.

²⁰² Nebioğlu, 1986: 14.

1535-1782 yılları kapitülasyonların verilmesinde daha çok Fransa'nın başı çektiği bir dönem oldu²⁰³. Bununla birlikte 1569 yılında Fransa'ya verilen haklar ile Levant'da (Doğu Akdeniz'e kıyısı olan yerlerde) Venedik ticari egemenliği Fransa'nın eline geçmeye başladı ve Fransızlar Osmanlı Devleti'nin tüm topraklarına nüfuz etmeye başladılar. 1581 kapitülasyonlarına eklenen özel bir madde ile İngiliz, Portekiz, İspanyol, Sicilyalı gibi diğer Avrupalı ulusların Fransız bayrağı altında Osmanlı denizlerinde seyretme ve ticaret yapmalarına olanak tanındı²⁰⁴.

Bununla birlikte bu dönemde diğer Avrupalı devletlere Fransız bayrağı altında seyahat etmenin yanında bazılarında bizatihi yeni hakların verildiği de söz konusu olmuştur. Hollanda 1612 yılında Osmanlı Devleti'nden kapitülasyonlar elde etmiş, 1718 yılında Pasarofça Antlaşması ile Avusturya'ya, 1740 yılında Sicilya Krallığı'na, 1761 yılında Prusya'ya, 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ile Rusya'ya, 1783 yılında İspanya'ya, 1830 yılında Amerika Birleşik Devletleri'ne, 1838 yılında ise Belçika'ya çeşitli haklar verilmiştir²⁰⁵. İngiltere ise 1580 yılında ilk defa Osmanlı Devleti'nden kapitülasyon elde etmiş, ardından bu haklar 1583, 1601, 1604, 1643, 1675 yıllarında yenilenmiş, 1838 Balta Limanı Ticaret Sözleşmesi ile ise en geniş şeklini almıştır. 16 Ağustos 1838 tarihinde İngiltere ile yapılan bu ticaret antlaşması yabancılara verilen kapitülasyonları daha da genişletmiş, bundan böyle yabancılar Osmanlı tebaası gibi iç ticaret yapma hakkını elde etmişlerdir. Teşkilatsız ve aynı zamanda Avrupalı ticaret erbaplarına göre daha deneyimsiz olan Osmanlı tüccarları, bu şartlarda Osmanlı Devleti'nin sınırları içerisinde de yabancı tacirlerle rekabet etme zorunluluğu içerisine girmişlerdir²⁰⁶. Bu antlaşma ile İngiltere tarım ve sanayi ürünlerini Osmanlı Devleti sınırları içerisinde satmak ve ihraç etmeye mezun hale gelmişken, bu kadarla da yetinilmemiş halihâzırda garanti altına alınan tüm hak ve ayrıcalıklar süresiz olarak teyit edilmiştir. Osmanlı ekonomisi ve ticari hayatı üzerinde önemli değişiklikler yaratan bu antlaşma diğer Avrupalı devletler tarafından da benimsenmiş, Osmanlı ekonomisi ve yerel tacirler açısından önlenmesi mümkün olamayan bir süreci başlatmıştır²⁰⁷.

İngiltere'nin ardından 25 Kasım 1838 tarihinde Fransa, 18 Mayıs 1839 tarihinde Löbek, Bremen, Hamburg, Hans şehirleri ile; 2 Eylül 1839 tarihinde Sardunya, 31 Ocak 1840 tarihinde İsveç ve Norveç ile; 2 Mart 1840 tarihinde İspanya, 14 Mart 1840 tarihinde

²⁰³Lozan görüşmelerinde Londra Üniversitesi tarafından İngiliz heyetine verilen raporda kapitülasyonlardan en çok istifade eden ülkeler dikkate alınarak ayrıcalıklarla ilgili dört dönem belirlenmişti. 1535-1782 Fransa'nın; 1783-1837 Rusya'nın; 1838-1860 İngiltere'nin başını çektiği dönem olarak görülmüş, 1861 ve sonrası ayrı bir dönem olarak tasnif edilmiştir. Konu ile ilgili bkz. Apaydın, 2009: 47; Elmacı, 2001: 8-9.

²⁰⁴İnalçık, 2004: 244.

²⁰⁵Pamir, 2002: 89.

²⁰⁶Karal, 2011b: 255.

²⁰⁷Türkmen, 1995: 335.

Felemenk ile; 30 Nisan 1840 tarihinde Belçika, 22 Ekim 1840 tarihinde Prusya ile; 1 Mayıs 1841 tarihinde Danimarka, 7 Haziran 1841 tarihinde ise Toskana ile benzer nitelikte ticaret antlaşmaları yapıldı²⁰⁸.

Kapitülasyon verilen ülkelerde, ayrıcalıkların kapsamı “tarafının yek diğeri tebaasına mülkünde en ziyade mazhar-ı müsaade olan devlet tebaası muamelesi”²⁰⁹ edileceği kaydının bulunması, bu ifadenin diğer ülkeleri de teşmil edecek şekilde genişletilmesine sebep olmuş; bu kayıt ile sadece ahit ya da antlaşmalar yoluyla verilmiş haklar değil; hiçbir hukuki dayanağı olmayan, kendiliğinden zorlama ile ortaya çıkmış hak ve ayrıcalıklar da diğer ülkelere tanınmış; sonuçta 19. yüzyılın ortalarında Osmanlı Devleti’nin Avrupa’da kapitülasyon vermediği ülke neredeyse kalmamıştır²¹⁰.

Kırım Savaşı sonrasında Paris Barış Kongresi’nde (1856) Osmanlı Devleti Avrupalı devlet olarak kabul edildi. Osmanlı Devleti buna dayanarak devletlerarası antlaşmalarda uluslar arası hukukun işletilmesi, ilişkilerin bu gerçeklik üzerinden yürütülmesini istemişse de bunda başarı elde edemedi. Eskiden yapılan ticaret antlaşmalarının zamanının gereklerini karşılamadığı gerekçesi ile Fransa, İngiltere, İtalya ile 1861; Brezilya ile 1856; Amerika Birleşik Devletleri, İspanya, Prusya, Lübeck, Bremen, Hamburg, Hollanda, İsveç, Norveç, Danimarka ve Avusturya ile 1862; Romanya ile 1887 ve Almanya ile 1890 yıllarında yeni ticaret antlaşmaları yapıldı²¹¹. Öteden beri Osmanlı Devleti’nden elde edilen haklar, Osmanlı Devleti’nin aczine karşılık Avrupalı Devletlerin gücü karşısında sürekli hale getirildi. Kapitülasyonlar, hiçbir hukuki temele dayanmıyor, Osmanlı Devleti’nin bağımsızlık anlayışını ayaklar altına alıyordu. Siyasi baskı aracı olarak²¹² varlığını devletin yıkılışına kadar sürdürdü.

²⁰⁸Karal, 2011b: 254.

²⁰⁹ İbnü’r Refet Mehmet Memduh, 1911: 4.

²¹⁰Gönen, 1999: 340.

²¹¹Nebioğlu Osmanlı kapitülasyonlarının tarihsel gelişimini dört döneme ayırmaktadır. Ona göre, devletin kuruluşundan 1535 yılına kadar olan birinci dönem. Bu dönemin özelliği kapitülasyonların toplumlararası ilişkilerde kullanılması, zaten diğer devletlerde var olan uygulamaların Osmanlılara da tevarüsü şeklinde olan dönemdir. İkinci dönem 1535-1740 yılları arasını kapsayan dönemdir ve daha çok kapitülasyonlar ekonomik amaçlara yöneliktir. Üçüncü dönem 1740 kapitülasyonları ile başlayan ve 19. yüzyılın ortalarına kadar devam eden süreci kapsar. Bu dönemde kapitülasyonlar ticaret antlaşmaları şeklinde birçok devlete verilmiştir. Dördüncü dönem ise 19. yüzyılın ortalarından başlatılmış, bu dönemde Osmanlılar devletlerarası ilişkilerde uluslar arası hukuk kurallarının işletilmesini istemişlerse de başarı elde edememişler, kapitülasyon elde eden devletlerin Osmanlı Devleti’ni sömürme alışkanlıkları artarak devam etmiştir. Bkz. Nebioğlu, 1986: 11-16.

²¹²Kapitülasyonların Osmanlı Devleti’ndeki yıkıcı etkilerini Abdürreşid İbrahim Sırat-ı Müstakim dergisindeki “Kapitülasyon” başlıklı yazısında şöyle anlatıyor:

“Bu herif kimdir ve kaç yaşındadır? Bende layıkıyla bilemiyorum. Fakat şu kadar diyebilirim ki: bunu bilmek her Osmanlıya vaciptir.

Ben kendi hissemeye demek isterim ki, “kapitülasyon” gayet büyük ve ciddi (...) “insaniyet düşmanı”dır. Zira, “kapitülasyon” insanların istedikleri şeylerden hiçbirini istemez: müsavata da istemez, adaleti de istemez, hürriyeti de istemez, insaniyeti de istemez, kanun ve hükümet buna mukabil sükuta mecbur oluyor.

Elbette böyle bir kuvvet karşısında her kim ne söylese boştur. Bu gün umum Osmanlılar terakki ve teali etmek isterler. Bu vatan uğrunda her şeylerini feda etmek isterler. Bütün Osmanlı milleti hayatı için her ne lazım ise bu

Öte yandan 19. yüzyılın ikinci yarısı ile birlikte Osmanlı Devleti'nde bayındırlık hizmetlerinin yerine getirilmesinde yeni bir süreç başlamıştı: İmtiyazlar eliyle kamu hizmetlerinin yapılması. Devlet, demiryolu yapımından, şehirlerin aydınlatılmasına; vapur taşımacılığında telgraf hatlarının döşenmesine kadar birçok yatırımı imtiyazlar yoluyla özel teşebbüslere/ortaklıklara yaptırmaya başladı. Böylelikle kapitülasyonlar tarihinde yeni bir dönem başlamış oluyordu. Bu sürecin nasıl geliştiğine değinmeden kapitülasyonların Osmanlı Devleti'nde uygulanış biçimine kısaca bakmak imtiyazlarla kapitülasyonların uygulanışında ne gibi benzerliklerin bulunduğunu ortaya koymak gerekiyor.

uğurda fedaya hazırdır. Fakat her ne tarafa teveccüh (yönelme) edecek olursa önünde bir kapitülasyon beliyesi sedd-i İskender gibi mani oluyor.

Şu halde her şeyden mukaddem bu herifi pek yakından tanımalı, doğrudan doğruya bunun ile anlaşmalı, lediyül-icap bunun ile görüşmeli ve bu uğurda biraz fedakârlık göstermeli. Ben bunun kuvvetini bir vakıa ile tasvir edeceğim, bu vakıa olmuş geçmiştir, masal hikâye değil.

Pek yakından tanıdığım bir zatın Beyoğlu'nda tek bir hanesi var. Onu kiraya veriyor, bütün ailesi bundan gelecek varidat ile geçiniyor. Bu hane o ailenin yegâne sermayesi. Serveti ve hayatıdır.

İstanbul'da Beyoğlu'nda müste'cir (kiracı) kim olabilir? Elbette ecnebler. Dostumuz bu haneyi kiraya verir. Kiracı tüccaran-ı muteberandan Gospodin Mösyö cenapları idi. Alelade kiracı ile kontratlar yazılır. Bir aylıkta peşin alınır. Ay başı gelir Gospodin cenapları parayı vermez. Ayın nihayeti olur para vermez. İki ay geçer, beş ay geçer, mösyö cenapları ha ha salları şu suretle bir sene aylığı teraküm (birikim) eder. Zavallı hane sahibi para alamaz. Para isterse mösyö cenapları aldırılmaz. Haneden de çıkmaz. Bu hal üzerine biçare Osmanlı hane sahibi mahkemeye müracaata mecbur kalır ve müracaat eder. Mahkemede ber-mücb-i kanun (kanun gereği) mösyö cenaplarına celp kâğıdı yollar, fakat mösyö cenapları mahkemeye teşrif buyurmazlar. Bir gün işi olur, bir gün başı ağrır, öbür günde dişi, bilemem neresi. Velhasıl hane sahibi bu kerede aylarca mahkeme kapısında sürünür.

Neticede herif kemal-i ihtiramla bir parada almaksızın kapitülasyon ağanın şefaati sayesinde bir buçuk sene icraata mukabil bir boş konyak şişesi terk etmek suretiyle hanesini tahliye ettirmeğe muvaffak olarak hanenin sahibi olduğuna kesb-i kanaat eder. Bu gibi vakıa pek çok olup her sene tekrar etmektedir.

Bir Osmanlı ailesi birçok sene aç kalmış kapitülasyona malik olan yirminci asr-ı medeniyet sayesinde temeddün (uygarlık) etmiş milletlere hiçbir ziyan yoktur. Bizim umuru ticariye, sanayi ve siyasiyemiz dahi kapitülasyon karşısında böyledir.

Biçare Osmanlılar, her cihetten terakki etmek istedikleri şüphesizdir. Bilhassa bugün meşrutiyet ile de idare olunuyor, istemek kabil değil. Lâkin ne çare.

Kapitülasyon meydana varken hiçbir Osmanlı tüccarı ecnebiyle rekabet edemez. Rekabet değil ecnebi olduğu yerde bir Osmanlı ispat-ı vücut edemez. Ederse bile yaşayamaz. Zira Osmanlı için her türlü mani her zaman için var, ecnebi için ise hiçbir şeyler yok.

Bu gün bir Osmanlı vapuru yine bizim Osmanlı hükümeti Liman İdaresi tarafından yüz bin çeşit tekalife maruz kaıyor. Vapurunuz ne kadar güzel ne kadar muntazam olursa olsun yine bizim Liman İdaresi Osmanlı bayrağı hamil olan vapuru istediği zaman seyr-i seferden men ediyor. Envai müşkilat çıkarıyor... İnsan söylemeye haya eder. Bizim Liman İdaresi yapıyor. Bir tarafta Yunan bandıralı çürük bacalı mavnalar, kapitülasyon ağa sayesinde cayır cayır bizim paralarımızı alıyor. Daha neler oluyor. Şu iki paralık Yunan'a karşı iki kelime kadar iktidarımız yok. İşte bizim ihtiyaçlarımız, hep kapitülasyon darbesine maruz kalmıştır.

İhtiyacı beşeriyeden daha ne gibi ihtiyacımız var ise o menhus kapitülasyon önümüzde bir sedd-i İskender gibi dikilmiştir.

Ne ticarete, ne de sanatta, mesele-i hayatiyeden hiç birinde bizim için meydan yoktur.

Kapitülasyon karşısında biz idama mahkum, her nevi tahkirata maruz her türlü haysiyet ve hukuk-u insaniye ve hayvaniyeden mahrum bir milletiz.

(...)

Bundan kurtulmak için her türlü fedakârlığa başvurulması gerektiğini belirten yazar, bu noktada hükümet tarafından yapılması gerekenler olduğu gibi ahali tarafından da yapılması gereken şeylerin olduğunu belirtmiştir. "Yapılacak şey pek kolaydır. Bizim muamelemiz hep ecnebi ile. Ecnebi ile muamele hep mukavele ile olur. Bizim için bundan sonra göreceğimiz muamelelerde mukaveleyle yalnız bir şart ilave etmeli: her ne gibi muamelede olursa olsun, ecnebi tarafından bir kefalet talep olunacağı zaman "kefiliniz Osmanlı tebaası olacak" demeli hem bizim muamelemiz sağlam kazığa bağlanmış olur, hem kiracılarımız kiralalarını her ay verirler, vermedikleri zaman kendimize tamamen eşit bir hasmımız olur. (...)" (Abdürreşid İbrahim, 1327: 15-16).

2.2.2.2. Osmanlı Devleti’nde Kapitülasyonların Uygulanışı

Osmanlı Devleti’nde yerleşmiş olan yabancılar kapitülasyonlarla birtakım haklara sahip oldular. Ancak Osmanlı Devleti’nde mukim yabancıların hepsi aynı haklara sahip değildi. Osmanlı Devleti’nde yerleşmiş yabancıların bazıları kendilerine kapitülasyon verilmiş devletler vatandaşı iken, bazılarının mensup oldukları devletlerle Osmanlı Devleti’nin kapitülasyonu bulunmuyordu. Diğer yandan Osmanlı Devleti’ne yerleşmiş yabancılardan bazılarının mensup oldukları devletler, vatandaşlarının Osmanlı Devleti’nde emlak sahibi olmalarını temin eden İstimlâk-ı Emlak Protokolü’nü imzalamışlardı. Ancak bunların hepsi kapitülasyondan faydalanan ülkeler değildiler. Bu durumlar Osmanlı Devleti’nde yaşayan yabancılara yönelik uygulamalarda farklılıklar doğurdu ve sonuçta yabancılar ile Osmanlı Devleti arasında;

1. Kapitülasyonu olmayan devletler tebaasına mensup olan yabancılar
2. Kapitülasyonu olan ve İstimlâk-ı Emlak Protokolünü imzalayan devletler tebaasına mensup olan yabancılar,
3. Kapitülasyona sahip, fakat İstimlâk-ı Emlak Nizamnamesi’ne bağlı protokolü imzalamamış devletler tebaasına mensup yabancılar,
4. Hem kapitülasyona sahip hem de İstimlâk-ı Emlak Nizamnamesi’ne bağlı protokolü imzalamış olduğu halde tebaası hakkında başka yolda muamele olunan devletler tebaasına mensup yabancılar, olarak dört farklı ilişki biçimi doğdu.

Osmanlı Devleti’nin kapitülasyon tanımadığı devletlerle olan ilişkisi “mukabele-bi-l-misil”dir. Yani mütekabiliyet esasına göre ilişkilerin sürdürülmesidir. Osmanlılar kendi sınırları içinde yaşayan yabancılara, siyasal haklar dışında Osmanlı vatandaşı gibi muamelede bulunmuşlardır. Yani yabancılar umumi hukuk kuralları ve medeni hukukun haklarından yararlanmışlar, himaye-i kanuniyyeden tebaa derecesinde fayda görmüşler, kanunun bahsettiği hukukun hiçbirisinden mahrum kalmamışlardır. Sırbistan ve Karadağ²¹³ dışında Osmanlı Devleti’nin Avrupalı devletlere kapitülasyonu bulunduğundan, bu sınıfa giren devletler Avrupa’da bulunmaz. Bu sınıfa giren; yani Osmanlı Devleti ile kapitülasyonu

²¹³ Sırbistan, Karadağ ve Romanya’nın siyasi varlıkları Berlin Muahedesi ile vücut bulmuş, Osmanlı Devleti’nden bağımsızlıklarını 1878 yılında elde etmişlerdi. Diğer Avrupalı devletlere verilen haklar (kapitülasyonlar) Sırbistan ve Karadağ’a tanınmadı, uluslar arası hukuk kurallarına göre ilişkilerin yürütüleceği belirtildi. Berlin Muahedesi’nin 40. Maddesi’nde şöyle deniyordu: “Devlet-i Aliyye ile Sırbistan arasında bir muahede akt oluncaya kadar Memalik-i Osmaniye’de seyahat veya ikamet eden Sırp tebaasına hukuk-i milel kavaid-i umumiyesine göre muamele olunacaktır.” Romanya’da Berlin Antlaşması ile Osmanlı Devleti’nden ayrılmış olmasına rağmen Romanya’nın kapitülasyonlardan faydalanmasını sağlayan düzenleme bu antlaşma ile yapıldı. Berlin Antlaşması’nın 50. Maddesi’nde şu hükme yer verildi: “Devlet-i Osmaniye ile Romanya arasında konsolosların imtiyazat ve vezaifini tayin eder bir muahede akt edilinceye değin Memalik-i Osmaniye’de seyahat veya ikamet eden Romanya tebaası ve Romanya’da dahi seyahat veya ikamet eden Osmanlı tebaası sair Avrupa devletleri tebaasına temin olunan hukuktan müstefid olacaklardır.” Berlin Antlaşması’nın hükümleri için bkz. Erim, 1953: 403-424.

bulunmayan devletler, İnan dışında Asya hükümetleri ile Güney Amerika'dır. Bu devletler tebaası Devlet-i Aliyye'den Osmanlı vatandaşları gibi muamele g rm řlerdir²¹⁴.

Diğer taraftan ecnebilerin Osmanlı Devleti'nde kapitülasyonlarla emlak edinme hakkı yoktu. Emlak gayrimenkul sınıfına giriyor, gayrimenkuller de buldukları mahal kanunlarına tabii sayılıyordu. Osmanlı Devleti'nde emlak sahibi olmak isteyen yabancılardan²¹⁵ Osmanlı tebaası kadınlarla evlenmeleri bu hususta kolaylık yaratıyordu. Osmanlı tebaası bir kadın yabancı ile evlense bile Osmanlı sayıldığından, Osmanlı kadınları ile evlenen yabancılar taşınmaz malları eşleri üzerine alıyorlardı. Ancak 28 Ocak 1869 tarihinde Osmanlı Tabiiyet Kanunu kabul edildi. Tabiiyet Kanunu evlenen kadının kocasının tabiiyetine geçmesini  n görüyor; Osmanlı tabiiyetinde iken başka devlet vatandaşlığına geçenlere, tabiiyet değiştirdikleri tarihten itibaren ecnebi olarak muamele ediliyordu²¹⁶. Böyle olunca yabancılardan evlenme yolu ile emlak edinmelerinin  n  kapanmış oldu.

Yabancılardan Osmanlı Devleti'nde emlak sahibi olmaları, "Tebaa-i Ecnebiyye'nin Emlak-ı İstimlakına Dair Nizamname"nin 1867 yılında y r rl ge girmesi ile ancak mümkün olabildi²¹⁷. Yabancılardan Osmanlı Devleti'nde elde ettikleri gayrimenkulleri ile ilgili her türlü hukuki işlemdede Osmanlı vatandaşı gibi işlem görebilmeleri, İstimlak Kanunu'na bağlı ek protokolün tabii oldukları devletler tarafından imzalanmasına bağlıydı. Osmanlı Devleti'nden kapitülasyon elde etmiş; yani yukarıdaki taksimatta ikinci kısma dâhil olan devletlerin ekserisi İstimlak-ı Emlak Nizamnamesi'ne bağlı protokolü imzalamışlardı. Protokolü imzalayan devletler sırasıyla Fransa (9 Haziran 1868), İsveç-Norveç (13 Haziran 1868), Belçika (4 Temmuz 1868), İngiltere (8 Temmuz 1868), Avusturya (5 Kasım 1868), Danimarka (10 Mayıs 1869), Prusya (7 Haziran 1869), İspanya (5 Ekim 1870), Yunanistan (24 şubat 1873), Rusya (20 Mart 1870), İtalya (23 Mart 1873), Felemenk (6 Ağustos 1873), Amerika Hükümeti M ttehidesi (11 Ağustos 1874), Portekiz (29 Ocak 1883), İnan (30 Haziran 1883) ve Konsolosluk Antlaşması (1896) ile Sırbistan'dır. Almanya ve Fransa'nın himayesinde olan İsviçreliler de Osmanlı Devleti'nde emlak sahibi olma hakkına sahip olmuřlardır²¹⁸.

Romanya, Osmanlı Devleti'nde kapitülasyona sahip; ancak İstimlak-ı Emlak Nizamnamesi'ne bağlı protokolü imzalamamıştır.

²¹⁴Kapit lasyonlardan yararlanan ülkelere göre konunun sınıflandırılması ve ülkelerin elde etmiş oldukları haklarla ilgili bkz. Ahmet Nusret, 1909: 3-38.

²¹⁵Osmanlı Devleti'nde emlak sahibi olmak isteyen yabancılardan başvurduğu yöntemlerle ilgili bkz. Konan, 2006: 98-105.

²¹⁶Serbestođlu, 2011: 205-206.

²¹⁷*Düstur*, Tertip:1, Cilt:1, s. 230.

²¹⁸Konan, 2006: 105.

Yukarıdaki taksimatta dördüncü sınıfa giren; yani hem kapitülasyona sahip hem de İstimlak-ı Emlak Nizamnamesi'ne bağlı protokolü imzalamış olduğu halde tebaası hakkında başka yolda muamele olunan devletler İran ile Yunanistan'dır. İran tabiiyetine mensup olanların Osmanlı Devleti'nde mukim ecnebilere farklı olarak, işlemiş oldukları adli suçların Osmanlı mahkemelerinde görülmesi, Osmanlı Devleti'nde esnafılık eden İranlıların Osmanlı kanunlarına ve mahkemelerine tabii olmaları gibi sair ecnebi tebaada görülmeyen farklılık söz konusudur²¹⁹. Osmanlı Devleti'nde yaşayan Yunan tebaası ile ilgili diğer yabancılardan farklı olarak cürm-ü meşhud (suçüstü) durumunda suçlu Osmanlı zabitanı tarafından tutuklanır, Osmanlı mahkemelerinde muhakeme olunurdu. Ancak durum geciktirilmeksizin Yunan konsoloshanesine bildirilmek zorundaydı²²⁰.

2.2.2.3. Osmanlı Devleti'nde Yabancıların Kapitülasyonlarla Elde Ettikleri Haklar

II. Meşrutiyet'in ilan edildiği dönemde kapitülasyonların genel ahkâmı, Osmanlı Devleti'nde sakin yabancıların emlak ve arazi davaları dışında bütün işleri kendi memleketleri kanunlarına göre, mensup oldukları devlet konsoloshanesinde görülüyor; yani elçiler ve

²¹⁹Ahmet Nusret, İran'a yönelik farklılığı şu şekilde açıklıyor: "İran tebaasının Memalik-i Osmaniye de gördüğü muameleyi anlamak için İran ile münakkid (imzalanmış) bazı uhud-u kadime ahkâmını zikretmek lazımdır.

1238 (1822) tarihi hicrisinde Sultan Mahmud Han-ı Sani hazretlerinin zaman-ı saltanatında İran ile mün'akkid muahedenin 6. Maddesinde, "Devlet-i Aliyye memalikinginde İranlı'dan bila-veled fevt olanların vas-ı şer-isi olmadığı halde beytümale memur olanlar tereke-i mütevaflay-ı marifet-i şer-i ile sicile bağdel-kayd bir me'men (sağlam) mahalde aynıyla bir sene hıfz eyleye" sair teba-i ecnebiyyeden İranlının terekede ahden farkı var demektir. Ecanibin terekesine müdahale olunmaz, halbuki İranlıların terekesi taraf-ı beytümaldan tahrir olunur. "Varisi veyahut vekili şer'isi zuhurunda bir mucib-i defter eşyayı mezkuriyye marifeti şer'iyile teslim edilip rüsumu a'diyesi ve eşya vaz' olunan mahalın kirası alına, mahfuz olunan eşya harik ve bu misüllü kaza sebebiyle telef olur ise iddia (dava etme) olunmaya. Bir sene müddet mürurunda varis veyahut vekili zuhur etmez ise tereke-i mahfuza beytümaldır. Fürûht (satış) olunup semeni (değeri) hıfz oluna." denilmiş ve buna mukabil İran'da vefat eden tebaa-i Osmaniye hakkında da muamele-i müteakabile olunacaktır, kararı alınmıştır.

Devlet-i Aliyye ile İran beyninde mevcut muahedat ve mukavelat ahkâmı kemâkân (eskiden olduğu gibi) mer'i kalmak üzere Hariciye Nezareti ile 1291 (1874) tarihi hicrisinde bir kararname akt olunmuştur ki bunun hükmünce Memalik-i Osmaniye'de sakin Tebaa-i İraniyye cinayet ve cünha (küçük suç) kabahate müteallik hususata doğrudan doğruya kavanin ve nizam-ı Osmaniye ve muhakeme ve zabıta-i mahalliyeye tabidir. Tebaa-i Osmaniye ile İraniyye beyninde ticaret ve hukuk-u adiyeye dair zuhur edecek deavi ve ihtilafatın fasl ve rü'yeti de muhakeme-i Osmaniye'ye aittir. Fakat deavinin hin-i rü'yetinde tercümanın bulunması caizdir.

Tebaa-i İraniye aleyhinde sadır olacak ilamatın tenfiz-i (hükmünü yürütmek) ahkâmına İran sefaretî veya şehbenderhaneleri tarafından bakılmazsa bu i'lamat (bildirmek, mahkeme hükmünü bildiren resmi karar yazısı) doğrudan doğruya memurin-i osmaniye tarafından icra olunur.

Memalik-i Osmaniye'de sakin tebaa-i İraniden esnafılık ve hırfet ve sanat icra edenleri tebaa-i osmaniye'nin mükellef olduğu rüsumu tediyeye mecburdur. Ve sanatlarından dolayı muhakeme ve Kavanin-i Osmaniyyeye tabidirler. Tebaa-i İraniye beyninde ihtilaf vukua gelir ise faslı şehbenderhanelerine aittir.

Hükümet-i seniyyeye müracaat ederler ise mazhar-ı muavenet olurlar. Bunların gayri hususatta tebaa-i İraniye düvel-i saire tebaasından en ziyade nail-i müsaade olanların nail olduğu hukuk ve imtiyazata mazhardır." Bkz. Ahmet Nusret, 1909: 28-29.

²²⁰Suçüstü durumunda tebaa-i saireden olan ecnebilere tevkif olunur, suçlu hangi ülkedense o ülkeye ait memurun gelmesi beklenmezdi; ancak konsoloshanesine teslim olunurdu. Yunanlılar için ise suçlu yakalanır, mahkeme olunur, Yunan konsoloshanesi durumdan haberdar edilirdi. Bu ve buna benzer farklılıklar için bkz. Ahmet Nusret, 1909: 29-34.

Osmanlı Devleti'nde yaşayan yabancılar ülke-dışı²²¹ haklar imtiyazından yararlanarak Osmanlı kanunlarına ve nizamına tabii tutulmuyorlardı. 20. yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti'nde yaşayan yabancılar genel olarak kapitülasyonlarla şu haklara sahip oldular.

Yabancı iki şahıs arasında ortaya çıkan her türlü hukuk ve ceza davalarına mensup oldukları konsoloshane mahkemesinde bakılırdı. Eğer taraflar başka başka devletler tebaasına mensup iseler dava müddei aleyhin (dava edilen kişinin) bağlı olduğu konsoloshane mahkemesinde görülürdü. Bu mahkemeler üç azadan oluşuyordu ve karışık komisyonlardı. Azadan ikisi müddei aleyhin, üçüncüsü ise müddeinin (dava edenin) bağlı bulunduğu sefarete mensup olurdu. Kararın bir üst mahkemeye taşınması (istinaf keyfiyeti) dava edilen kişinin tabii olduğu konsoloshane mahkemesine aitti²²².

Yabancıların Osmanlı Devleti'nde sahip oldukları emlak ve arazi davalarına konsolosların müdahaleye hakları bulunmuyordu. Bu gibi davalar İstimlâk Protokolü mucibince Osmanlı kanunlarına göre, Osmanlı mahkemelerinde görülüyordu.

Osmanlı Devleti'nde vefat eden yabancıların terekeleri bağlı buldukları konsoloshane marifetiyle yazıldıktan ve beyan edildikten sonra taksim olunurdu. Vefat eden kişinin varisi olmasa bile terekesine konsoloshane vaziyet eder beytülmal idaresi müdahale edemezdi. Ancak ölen kişinin mirasında emlak ve arazi varsa bunlara ait muamele Osmanlı mahkemelerinde çözümlenirdi²²³.

Osmanlı tebaası ve yabancılar arasında doğan hukuk ve ceza davalarına Osmanlı mahkemeleri bakardı. Bu davaların görülmesinde konsolos ya da tercüman veya vekili hazır bulunurdu. Bu davalarla ilgili uygulamalar şu şekilde oluyordu²²⁴:

- a. Osmanlı tebaası ile yabancı arasında doğan ticaret ve hukuk davalarından bin kuruşa kadar meblağı içeren davaların ticaretle ilgili olanları İstanbul'da İkinci Ticaret Mahkemesi'nde; hukukla ilgili olanları ise hukuk mahkemelerinde görülür; taşrada ise davanın türüne göre hukuk veya ceza mahkemeleri davaya bakar tercüman ise mahkemelerde hazır bulunurdu.
- b. Bin kuruştan fazla olan hukuk ve ceza davaları ile icar ve isticar davaları İstanbul'da Birinci Ticaret Mahkemesi'nde görülürdü. Bu muhtelit mahkeme olup bir başkanı ve

²²¹“Hariç ez-memleket” ya da “ülke-dışı” haklar kavramı, bir ülkedeki insanlardan bazılarının, o ülkenin kanunlarına tabii olmayabileceği anlayışıdır. Bkz. İnalcık, 2004: 239.

²²²İbnü'r Refet Mehmet Memduh, 1911: 6.

²²³Fransa tüccarı ve tebaası vasiyet hususunda serbest olup bila-vasiyet vefat edenlerin emvali konsolos marifetiyle varise teslim olunurdu. IV. Mehmet ile Fransa Kralı 14. Louis arasında yapılan muahedenin 25. Maddesinde;“*Ve eğer mürd olsa esvap ve emvaline kimse dahl etmeye. Kime vasiyet ederse ona verile. Eğer vasiyetsiz mürd olursa konsolosları marifetiyle o yerli yoldaşına verile. Beytülmalcılar ve kassamcılar dahl eylemeye.*” denilmektedir. Bkz. Kapitülasyon, Tarihi, Menşe-i, Asılları,1330: 125-126; Ahmet Nusret, 1909: 19-20.

²²⁴İbnü'r Refet Mehmet Memduh, 1911: 7-8.

dört azası bulunurdu. Azadan ikisi yabancıнын tabi olduğu sefarete mensup ve oy verme hakkına sahipti. Tercüman bu mahkemelerde bulunabilir; ancak oy kullanamazdı. Bu tür muhtelit mahkemelerde davalar ticaretle ilgili ise Ticaret Kanunnamesi'ne göre; hukuki konularla ilgili ise Mecelle hükümlerine göre görülürdü²²⁵.

Bu mahkemenin teşkili, mahkeme etme usulü kanuna aykırıdır.

Kararları bir üst mahkemeye götürülemeyip ancak yeniden yargılama ile kararlar düzeltilirdi.

Taşrada muhtelit mahkemeler yalnız İzmir, Beyrut, İskenderiye ve Kahire'de mevcuttu. Bulunmayan yerlerde bu tür davalara ticaret ve hukuk mahkemeleri muhtelit mahkeme şeklinde toplanarak bakardı.

Taşra muhtelit davaları için üst mahkeme İstanbul Birinci Ticaret Mahkemesi idi²²⁶.

- c. Tebaa-i Osmaniye ile ecnebi arasında ortaya çıkan ve sermayesi bin kuruştan fazla olmayan davalarda, konsolosun ikametgâhı dikkate alınır, eğer konsolos dokuz saat ya da daha uzak bir mesafede ikamet ediyorsa ihtiyar meclisleri²²⁷ ile kaza bidayet mahkemelerinin tercüman veya kefil bulunmadan davaya bakma yetkileri vardı.

Sermayesi bin kuruştan fazla olan davalarda tebaa-i ecnebiyyeden olan kimse tercüman veya kefil olmadan mahkemenin yapılmasına müsaade ederse yine dava yapılırdı.

- d. Osmanlı tebaası ile yabancılar arasında ortaya çıkan ceza davaları ceza mahkemelerinde tercümanın katılımıyla gerçekleşirdi.

Ancak beş yüz kuruşa kadar davalar veya küçük suçlarda konsolosun ikametgâhı dikkate alınırdı. Eğer konsolos dokuz saat ya da dokuz saatten fazla mesafede ikamet ediyorsa mahkeme tercüman bulunmadan davaya bakabilirdi.

Diğer taraftan tercüman hazır bulunduğu davaların müzakeresinde bulunabilir, ancak oy kullanma hakkı bulunmaz, sadece mahkeme esnasında kendi tebasının hakkını savunurdu. Osmanlı mahkemelerinden yabancılar aleyhine verilen kararın icrasından konsoloshane sorumluydu. Emlak ve arazi davalarında ise tercüman ve kefil davalarda hazır bulunmadığı gibi, bu davaların icrasında Osmanlı mahkemeleri yetkili bulunurdu²²⁸.

²²⁵Toprak, 2012: 133.

²²⁶Toprak, 2012: 133.

²²⁷Teşkilat Kanununa göre yalnız yüz elli kuruş veya buna mukabil davalara bakabilirdi.

²²⁸Kapitülasyonların Osmanlı yargı sistemine getirdiği kısıtlamalar için bkz. Ünal Özkorkut, 2004: 83-94.

Emlak ve arazi davaları dışında Osmanlı mahkemelerinden yabancılara tebliğ olunacak celpnameler konsoloshane aracılığı ile yapılır, böylelikle konsoloslar hem davadan haberdar olur hem de kendi tebaalarının hukukunu korurlardı.

Osmanlı tabiiyetine mensup olanlarla yabancılar arasında ortaya çıkan davalar resmi bir belgeye dayanmadıkça mahkemeler tarafından dikkate alınmazdı²²⁹.

Yabancıların Osmanlı vatandaşlarından alacaklarının tahsilini açıklayan ve Osmanlı mahkemelerinden elde etmiş oldukları ilamattan mahkeme masrafları olarak % 2 harç alınır. Oysaki harç-ı ilam, şeriyye mahkemelerinde bin kuruşta bir, nizamiye mahkemelerinde beş bin kuruşa kadar on ile yüz kuruş ondan fazlası için her bin kuruşta yirmi kuruş zam yapılarak belirlenirdi.

Emlak ve arazi davaları dışında yabancıların aleyhine Osmanlı mahkemelerinden verilen kararın icrası konsolosluklara aitti. Yani hapis cezasına çarptırılan bir ecnebinin cezasının infazı hususunda Osmanlı mahkemelerinin müdahale hakkı bulunmuyor, bağlı olduğu konsoloshaneye teslim olunuyordu²³⁰.

Osmanlı Devleti'nde yabancıların meskenleri (ikametgâhları) her türlü müdahaleden uzak tutulmuştur²³¹. Mesken; ikamet olunan ev ve müştemilatı, ahır, avlu, bahçe, etrafı çevrilmiş, haneye bitişik mahaller olarak belirtilmişti ve Osmanlı zabıta kuvvetlerinin konsolos veya vekili hazır bulunmadan yabancıların meskenine girmeleri mümkün değildi. Ancak 10 Haziran 1867 (7 Safer 1284) tarihli İstimlâk Nizamnamesi'nin 2. Maddesinde²³²

²²⁹Buradaki usul; Muhakeme-i Hukukiyye Kanunu'nun 80, 81, 82. maddelerinde açık şekilde belirlenmiştir. Buna göre, bir senede bağlı olması adet olan her türlü taahhüdât ve mukavelat ile şirket ve iltizam ve ikraza dair davaların beş bin kuruşu geçmesi halinde davacı iddiasını ispatla mükelleftir. Beş bin kuruşu geçmeyen davalarda bile senet ya da müdde-i aleyhin (aleyhine dava açılan kişinin) ikrarı gerekmektedir. Bkz. *Düstur*, Tertip:1, Cilt:1, s. 276. Ahmet Nusret'e göre bu imtiyazın hükmü oldukça hafiflemiştir. Çünkü usul-u muhakeme-i hukukiye göre 5.000 kuruştan yukarı olan hukuk davalarında gerek Osmanlı vatandaşları gerekse yabancılar iddialarını şahit ile değil senetle ispat etmek zorundadırlar. 5.000 kuruştan aşağı olan davalarda ise Osmanlı vatandaşları senet ibraz etmek zorunda değillerken yabancılar ise senet göstermek zorundadırlar. Dolayısıyla bu imtiyazın hükmü 5.000 kuruştan aşağı olan davalar için geçerlidir, sadece bu yönü ile Osmanlı vatandaşlarına yönelik uygulamadan farklıdır. Bkz. Ahmet Nusret, 1909: 19.

²³⁰28 Mayıs 1740 yılında Fransa'ya verilen kapitülasyonda; "Francelunun biri bir gün taksirat işleyip kadı tarafından taksiratına hüküm olunduğu halde konsolos canibine teslim olunup konsoloshanesinde haps ve tevkif edile, kimseye mani olunmaya," denilmiştir. 1740 yılı kapitülasyonu için bkz. Kurdakul, 1981: 84-98; Muâhedât Mecmûası, 2008: 14-35.

²³¹28 Mayıs 1740 tarihinde Osmanlı Padişahı I. Mahmut ile Fransa Kralı 15. Louise arasında akt olunan kapitülasyonun 70. Maddesinde; " Tarafı muhakemeden ve devlet-i aliyyem zabitanı caniplerinden ve ehli örf taifesinden Françelu olanların sakin oldukları haneye bila-mûcib cebren duhul olunmayup hanesine duhule hacet eylediği halde elçi ve konsolosu bulunan yerlerde onlara ihbar ve taraflarından tayin olunan ademler ile olduğu mahale varılıp bu hususta hilafına hareket eder bulunur ise badet-tahkik te'dip olunalar" denilmektedir. Bkz. Muâhedât Mecmûası, 2008: 29; Kapitülasyon, Tarihi, Menşe-i, Asılları, 1330: 103.

²³²İstimlâk Nizamnamesi'nin 2. Maddesinde: "... emlaka mutasarrif olan ecnebler emlaklarına ait kaffe-i hususatta tebaa-i Devlet-i Aliyye'nin mükellef oldukları şeraiti ifaya mecbur olacaklar ve bu mecburiyetin netice-i meşruası olmak üzere evvela emlaka tasarruf ve intikal ve ferağ ve istiklali hakkında halen cari olan ve istikbalen cereyan edecek olan kavanin ve nizamâtı zabıta ve belediyyeye ittiba' edecek saniyen her ne nam ve şekilde olursa olsun dâhil ve haric-i şehirde tebaa-i Devlet-i Aliyye'den olan ashab-ı emlakin mükellef olduğu ve bundan böyle olabileceği kaffe-i tekalif ve rüsumatı ifa eyleyecek salisen emlaka müteallik kaffe-i hususatta ve

Osmanlı Devleti'nde arazi ve emlak gibi gayrimenkulleri bulunan yabancıların Osmanlı kanun ve nizamına tabi oldukları belirtilmiştir. Konsolosluga dokuz saatten daha kısa mesafelerde bulunan mahallerde Osmanlı zabıta kuvvetleri konsolos ya da vekili olmadan yabancıların ikametgâhına giremezlerdi. Yabancıların meskenlerine girilme zorunluluğu ortaya çıktığında durum tabii oldukları konsolosluga bildirilir, konsolosun ya da memur kıldığı bir yetkilinin gelmesi beklenirdi. İhbarın yapıldığı andan itibaren altı saat içinde konsolosluk yetkililerinin harekete geçmeleri, işin yirmi dört saatten fazla geciktirilmemesi gerekirdi. Konsolos ikametgâhı dokuz saat ya da ziyade uzaklıkta bulunuyorsa acil durumların söz konusu olması halinde (yangın, cinayet, hırsızlık v.b.) mahalli idarecilerin talebi üzerine köy ihtiyar meclislerinin üç üyesiyle birlikte zabıta memurlarının yabancıların meskenine girme, orada araştırma yapma hakkı vardı. Bu nedenlerden dolayı ecnebinin evine giren zabıta memurları, tanzim ettikleri zabıt varakalarının bir nüshasını yerel idareciler marifetiyle evinde arama yaptıkları yabancıların mensup olduğu konsolosluga tebliğ ederlerdi²³³. Diğer yandan suça karışan kişilerin yakalanmasında yerli yabancı ayrımı yapılmaz, herhangi bir suç işleyen yabancılar da kolluk kuvvetleri tarafından rast gelinen yerde tutuklanırdı. Gözaltına alınan yabancıların durumu tabii oldukları konsoloshaneye bildirilir, olay sırasında Osmanlı tebaasından bir kişi varsa dava Osmanlı mahkemelerinde, olay yabancılar arasında geçmişse konsolosluk mahkemelerinde görülürdü²³⁴.

Osmanlı tebaası ile yabancılar arasında ortaya çıkan hukuk ve ticaret anlaşmazlıkları önceleri şer'i mahkemelerde, 19. yüzyıl başlarından itibaren karma komisyonlarda, daha sonra karma ticaret meclislerinde, 1860 sonrasında ise ticaret mahkemelerinde görüldü²³⁵. Şer'i hususlar dışında diğer davalara bakan nizamiye mahkemelerinin 1864 Vilayet Nizamnamesi'nden sonra açılması ile birlikte bu davalara nizamiye mahkemelerinde bakıldı²³⁶.

Muhtelit bir davanın; yani Osmanlı tabiiyetine mensup biri ile yabancı arasında zuhur eden bir davanın muhakemesinde ve müzakeresinde tercüman hazır bulunurdu. Kapitülasyonlarda tam olarak böyle bir düzenleme yoksada daha sonradan yabancılar hem davaların muhakemesinde hem de müzakeresinde tercüman bulundurmaya başladılar. Sultan

ona dair bir dava vukuunda gerek kendileri müddei ve gerek müddei aleyh olsun ve gerek iki taraf dahi tebaa-i ecnebiyyeden bulunsun doğrudan doğruya Devlet-i Aliyye mahkemelerine müracaat edeceklerdir. Ve canibin mutasarrıf oldukları emlakta ait olan hususat-ı zatiyyelerine mahsus sıfatı tabiiyeti asliyelerinin müdahalesi olmaksızın ve muahadat iktizasınca zatlarına ve emvali menkulerine ait olan muafiyeti muhafaza olunmak kaydıyla tebaa-i Devlet-i Aliyye'den olan ashab-ı emlakın haiz oldukları hukuk ve mükellef oldukları şerait ve tabii oldukları usul üzere rüyet olunacaktır." deniliyordu. Hem 1867 tarihli İstimlak-ı Emlak Nizamnamesi hem de İstimlak-ı Emlak Nizamnamesine Merbut Protokolün Sureti için bkz. Mehdi Fraşerli, 2008: 213-220.

²³³ Mehdi Fraşerli, 2008: 217.

²³⁴ İbnü'r Refet Mehmet Memduh, 1911: 12-13.

²³⁵ Konan, 2006: 189.

²³⁶ Kenanoğlu, 2007: 185-188.

IV. Mehmet ile Fransa Kralı 14. Louis arasında akt edilen kapitülasyonun 33. Maddesinde; “ (...) Françe tüccarı ile bir kimesnenin niza-ı olsa, kadıya vardıkta, Françelunun tercümanları hazır bulunmaz ise kadı davaları istima’ etmeye. Eğer tercümanları mühim mesalihte ise gelince tevakkuf oluna. (...)” denilmektedir²³⁷. Ahmet Nusret’e göre bu madde yabancılara davanın muhakemesinde tercüman bulundurma hakkı veriyorsa da hüküm sürecine katılma yetkisi vermiyordu. Hüküm mahkeme sonrasında mahkeme heyeti tarafından özel bir odada ettikleri müzakere sonrasında veriliyordu. Mahkeme kararını verir, hakim huzurunda karar taraflara bildirilir, katip tarafından zapta geçirilirdi. Ancak Tanzimat’tan sonra Nizamiye mahkemeleri oluşturuldu. Bu mahkemelerle birlikte muhakeme ile müzakere birbirinden ayrıldı. Tercümanlar müzakerede yer alamadılar. Bu durum sefirlerin tepkisine neden oldu. Tepki uhud-u atıkaya değil teamüle dayanıyordu ve teamül tercümanların davanın başından sonuna kadar mahkemelerde yer almaları şeklinde açıklanıyor, kapitülasyonlarla elde edilen hakların ihlal edildiği itirazı yapılıyordu. Bunun üzerine Adliye Nezareti’ne bir tezkere yazılarak tercümanların müzakerelerde de bulunmaları sağlandı²³⁸. Böylelikle kapitülasyonlarda olmayan bir hak teamül böyledir zorlaması ile yasal hale getirildi.

Yabancılara ait hukuk ve ticaret davalarının Osmanlı mahkemelerinde görülmesinde ecnebinin mensup olduğu konsoloshane tarafından seçilen ve oy verme yetkisine sahip iki aza da hazır bulunurdu. Bu görevliler önceleri davalarda yabancılara yardımcı olsunlar diye gönderilirken daha sonra oy da kullanmaya başlamışlar, oy vermeleri teamül şeklini almıştır²³⁹.

Sermayesi (re’s-ül-malı) bin kuruştan fazla olmayan davalarda konsolosun ikametgâhı dokuz saatten daha uzak bir mesafede bulunuyorsa ihtiyar meclisleri ile kaza bidayet mahkemeleri tercüman hazır bulunmadan da davayı görebilirlerdi. Aynı zamanda müddei veya müddei aleyh olan ecnebi tercüman hazır olmadan davasına bakılmasını talep ederse

²³⁷ Kapitülasyon, Tarihi, Menşe-i, Asılları, 1330: 126. 1740 yılında Fransa ile yapılan muahede de bu düzenleme yenilenecek 26. Madde de şu şekilde açıklanmıştır: “Françe tüccarı ile bir kimesnenin nizaı olsa kadıya vardıkta Françelunun tercümanları hazır bulunmaz ise kadı davaların istima’ etmeye. Eğer tercümanları mühim mesalihte ise gelince tevakkuf oluna. Ama onların dahi ta’lil(bahane) edip tercümanımız hazır değildir deyu akt etmeyip tercümanların ihzâr (çağırma) eyleye. Ve eğer Françeluların bir biri ile nizaları olsa elçileri ve konsolosları adetlerince görüp fasl ede. Kimesne mani olmaya.” Bkz. Kapitülasyon, Tarihi, Menşe-i, Asılları, 1330: 145; Muâhedât Mecmûası, 2008: 14-35.

²³⁸ Ahmet Nusret 1740 yılında yabancılara muhakeme esnasında tercüman bulundurmalarına izin verilmesini şu şekilde açıklıyor: “O vakit böyle tebaa-i mahalliye ile ecnebiyye beyinde dava olduğu zaman teba-i ecnebiyyenin lisanına vakıf kimseler bulunmazdı. Bulunsa da o teba-i ecnebiyye lisan bilmediği için ifadatını yerli bir tercüman belki yanlış söyler diye mensup olduğu heyetlere, devletlere şüphe gelebilirdi. Bu şüpheyi def için tercümanınız bulunsun da görsün, bunu temin için hazır tercümana müsaade olunmuştu. Yoksa müzakereye karışsın, hükme iştirak etsin, bu değildi.” Bkz. Ahmet Nusret, 1909: 16-17.

²³⁹ İbnü’r Refet Mehmet Memduh, 1911: 13; Ahmet Nusret, 1909: 25.

dava yine görülürdü. Ancak bu tür davaların istinaf mahkemelerine götürülmesi durumunda tercümanın hazır bulunması gerekiyordu²⁴⁰.

Osmanlı Devleti'nde iflas eden yabancı tacirlerin iflas işlerine Osmanlı mahkemeleri değil konsoloshane mahkemeleri bakardı. Bununla ilgili kapitülasyonlarda hiçbir hüküm bulunmuyordu. Yabancıların Osmanlı Devleti'nde vefat etmeleri halinde terekelerine Osmanlı memurları müdahale etmeyerek işlerin mensup oldukları konsoloshane tarafından yürütülmesine Osmanlı Devleti tarafından müsaade olunmuştu. Bu durum Osmanlı Devleti'nde yabancıların iflas durumlarına da teşmil edilerek; “bir tacirin müflis olması manen ölmesidir. Ticaretçe iflas mevdi manevidir”, denilerek iflas işlerinin de aynen yabancıların terekelerinde olduğu gibi konsolosluk mahkemelerine bırakılması istendi²⁴¹. Ancak iflas eden yabancıların alacaklıları arasında Osmanlı tebaası bulunuyorsa ya da iflas eden yabancıların taşınmaz mallara ait cihetleri varsa dava Osmanlı mahkemelerinde görülürdü²⁴².

Kapitülasyonlarda yer alan maddelerden biri de gümrük vergileriydi. Osmanlı Devleti'nin 1454 yılında Venediklilere verdiği kapitülasyonda ithalat ve ihracat üzerinden alınan vergiler malın değerine oranla % 2 olarak belirlenmiş daha sonra 1535 kapitülasyonu ile bu oran % 5'e çıkarılmıştı²⁴³. Osmanlı Devleti'nin bütün topraklarında bu oran aynı değildi. Osmanlı yönetim sisteminin ele geçirilen yerlerdeki mevcut nizamı koruma anlayışı, gümrük vergi oranlarında da yer yer farklı uygulamaları doğuruyordu. İthal mallarda gümrük resmi oranı ilk defa 16. yüzyıl sonlarında İngilizlere yönelik olarak % 3'e indirilmiş, bu oran 17. yüzyıl başlarında Hollandalılara, 1674 yılında ise Fransızlara tatbik olunmuştu. İngiltere ile imzalanan Balta Limanı Ticaret Sözleşmesi'nde (1838) gümrük vergileri tespit edilmiş, ihraç ve ithal gümrük vergi oranlarında değişiklik yapılmayarak % 3 gümrük resmi muhafaza edilmişti. Ancak 29 Nisan 1861 tarihinde Fransa ile imzalanan Kanlıca Ticaret Sözleşmesi'nde gümrük vergileri ithal mallar için % 8 olarak belirlendi. Ancak ihraç mallarında % 8 oranı sadece ilk yıl için geçerli olacaktır. İkinci yıldan itibaren ise her yıl %1 oranında düşürülecek, oran % 1'e düştüğünde bu miktar gümrük idare ve nezaretinin genel masraflarını karşılamak için sabit (% 1 oranında) tutulacaktı. Diğer taraftan Osmanlı Devleti'nden transit suretiyle diğer memleketlere gönderilen mallarda gümrük resmi ilk yıl

²⁴⁰İbnü'r Refet Mehmet Memduh, 1911: 14.

²⁴¹Ahmet Nusret, 1909: 22-23.

²⁴²İbnü'r Refet Mehmet Memduh, 1911: 14.

²⁴³Erhan, 2003: 748'den aktaran Konan, 2006: 68. Mehmet Genç 16. Yüzyılın başlarından itibaren Anadolu ve Rumeli'de gümrük vergilerinin oldukça standart şekilde yabancılar %5-7 oranında, yerli gayrimüslimlerin %3-4 oranında, yerli Müslümanların ise %2-3 oranında tarifelerle ödediklerini belirtmektedir. Bkz. Genç, 2012: 211.

için % 2 olarak belirleniyor, daha sonra bu oranın % 1'e indirilmesi kabul ediliyordu²⁴⁴. 1861 yılında Fransa ile imzalanan bu ticaret muahedesinin benzerleri aynı yıl İtalya, İngiltere ve Belçika ile de yapıldı. 1862 yılında ise Rusya, Amerika Birleşik Devletleri, İsveç, İspanya, Danimarka, Prusya, Hollanda ve Avusturya; 1866 yılında Meksika; 1868 yılında Portekiz devletleri de bu haklara sahip oldular²⁴⁵. Osmanlı Devleti ticaret ve sanayisini Avrupalı devletlerin sanayi mamullerinden korumak için gümrük resimlerine ağır vergiler koyması gerekirken, bunu başaramamış yabancıların Osmanlı Devleti'ndeki pazar payı büyümüş, yerli sanayi ise bunlar karşısında rekabet edememiştir.

Diğer taraftan 1875 yılında Osmanlı Devleti'nin malın kıymeti üzerinden alınan vergilerin % 20'ye çıkarılması hususunda yaptığı girişim sonuçsuz kaldığı gibi 1881 yılında hükümetin ihracat ve transit gümrük vergilerini kaldırarak, ithalat resminin % 1'den % 20'ye çıkarılması girişimi de başarısız oldu²⁴⁶. Osmanlı Devleti 25 Nisan 1907 tarihinde Almanya, Avusturya-Macaristan, Fransa, İngiltere, Rusya ve İtalya'nın onayıyla ithalat vergilerini % 8'den % 11'e çıkarmayı başardı²⁴⁷. Ancak vergilerin arttırılmasından Osmanlı Devleti ekonomik fayda sağlayamamış, Avrupalı devletlerce yapılan anlaşma gereğince Rumeli'de yapılacak ıslahatlar ve askeri harcamalara karşılık olmak üzere Deyun-ı Umumiye memurlarının kontrolü altında vergiler toplanmış ve harcanmıştır²⁴⁸. Bu nedenle % 3'lük vergi artışının kıymeti harbiyesi kalmamıştı. I. Dünya Savaşı başladığında Osmanlı Devleti gümrük vergilerini tek taraflı olarak önce % 15'e, ardından % 30 çıkardı. Ekim 1915 yılında ise yabancıların bütün ayrıcalıklarını tek taraflı olarak kaldırdı²⁴⁹.

2.2.2.4. Kapitülasyonların Kaldırılması

Osmanlı devlet adamları kapitülasyonların devlet açısından ortaya çıkardığı kötü sonuçları zaman içerisinde gördüler. Başlangıçta buldukları bölgede diğer toplumlarda ve devletlerde var olan uygulama Osmanlı Devleti tarafından da benimsenerek farklı nedenlerden dolayı uygulanmıştı. Ancak kapitülasyonlar ele geçirilen bölgelerde var olan bir uygulamanın Osmanlılara yansımaları şeklinde kalmadı; zamanla yaygınlaştı, önceleri ahidname²⁵⁰ biçiminde düzenlenen uygulamalar sonraları muahede/ticaret sözleşmeleri olarak

²⁴⁴Kütükoğlu, 1999: 331-338.

²⁴⁵Özgün, 2008: 9.

²⁴⁶Çufalı, 1999: 161.

²⁴⁷Konan, 2006: 68.

²⁴⁸İbnü'r Refet Mehmet Memduh, 1911: 14-15.

²⁴⁹Kütükoğlu, 1999: 339.

²⁵⁰Mısır'ın fethinden sonra Fransa ile Memluk Devleti arasında daha evvel imzalanmış olan İskenderiye ve Trablusşam'da konsolos bulundurulmasına dair bazı izinleri içeren mukavelename Osmanlı Devleti tarafından da tasdik edilmişti. Önce Fransa daha sonra diğer devletler ona benzer haklara Osmanlı Devleti'nin diğer bölgeleri içinde sahip oldular. O yolda verilen izinler, müsaade şeklinde değil ahidname adlı bir ferman ile verilmekte ve

devam etti. Üstelik tanınan bu imkânlar bazı devletlerle sınırlı kalmadı, birisinin elde etmiş olduğu haklar diğerlerine de verildi. Sonuçta her geçen gün artan siyasi, ekonomik, askeri ilişkiler; Avrupa'da meydana gelen bilimsel ve teknik gelişmelerin sonuçları ile birleşince, bunun Osmanlı Devleti'nde oluşturduğu etki kaçınılmaz olarak yıkıcı oldu ve hiç şüphesiz Osmanlı Devleti bu durumdan birçok yönden olumsuz şekilde etkilendi.

Yabancılar için tâbi oldukları devlet tarafından kazanılan haklar ecnebilerin Osmanlı Devleti'ne olan ilgisini arttırdı. Sıradan Osmanlı vatandaşlarının sahip olmadığı birçok hakka yabancılar sahiptiler ve bunun avantajlarından yararlanmasını bildiler. Bütün bunlar Osmanlı tebaasını öz vatanlarında yabancılar karşısında zor duruma düşürürken, devleti de adı konmamış bir sömürgeleşme gerçeği ile karşı karşıya bıraktı.

Artık kapitülasyonların kaldırılması bir zorunluluk halini aldı. Çünkü yabancı elçi ve konsololar farklı gerekçelerle Osmanlı Devleti'nin iç işlerine karışarak yönetimi zor durumda bırakabiliyordu. Vergi ve yükümlülükler daha çok Türk ve Müslümanların üzerine yükleniyor, devlet ülke ekonomisini geliştirme yollarından mahrum bırakılarak, bir ekonomi ve sanayi programı hazırlayamıyordu. Üstelik dünyada egemenlik anlayışı değişmiş, ulus egemenliği doğmuştu²⁵¹. Uluslararası hukuk kuralları ve mütakabiliyet esasları ile kapitülasyon uygulamalarının uyuşması mümkün görünmüyordu.

Ancak batılı devletlerin elde edilen hakların kaybedilmemesi konusunda birlikte hareket etmeleri, farklı konularda çatışan tarafların kapitülasyonlar söz konusu olduğunda lisan birliği oluşturarak bunun karşısında yer almaları Osmanlı Devleti'ni zor durumda bırakıyordu. Yinede kapitülasyonların kaldırılması hususunda Osmanlı Devleti'nde ciddi çabalar farklı zamanlarda gösterilmişti. İlk teşebbüs Mustafa Reşit Paşa tarafından, Tanzimat Fermanı'nın ilanı sürecinde olmuş, en azında kapitülasyonların hafifletilmesi konusunda çaba gösterilse de dönemin koşulları bu çabanın sonuç vermesine imkân tanımamıştı. Daha sonra Kırım Savaşı'nın ardından 1856 yılında Paris Konferansı'nda Sadrazam Âli Paşa, Osmanlı Devleti'nin Avrupalı devletlerden sayılması kararından cesaret alarak kapitülasyonların kaldırılmasını talep etmişse de bu gerçekleşmemiş, gerçekleşmemekle de kalmayarak Avrupalı devletler bazı yeni haklar isteyerek kapitülasyonlarla ilgili kazanımlarını genişletmişlerdi²⁵². Bu kazanımlar adli kapitülasyonlarla ilgiliydi. Elçiler mahkemelerdeki

saltanat değişikliği söz konusu olduğunda ahidnameler yenilenmekte idi. Ancak sonraları ahidname muahedeye dönüştürüldü, neredeyse bütün Avrupa ve Amerika devletleri esasen bir, şeklen farklı suretlerde olmak üzere benzer haklara sahip oldular. Bkz. Hasan Fehmi, 1325: 6-7.

²⁵¹Nebioğlu, 1986: 16-17.

²⁵²Gül, 2010: 86-87.

yargılamaların karar aşamasına çevirmenlerin de katılmasını, verilen kararların tercümanlar tarafından da onayı ayrıcalığını elde ettiler²⁵³.

Bütün bu gelişmelere rağmen Osmanlı devlet yöneticileri ve aydınları²⁵⁴ kapitülasyonların kaldırılması konusunda çalışmalarını sürdürdüler. 1861 yılında Hariciye Nazırı Âli Paşa'nın girişimleri ile başlatılan kapitülasyonların kaldırılma çalışmaları 1862 yılında yoğunluk kazansa da, ayrıcalık elde eden devletlerin isteksiz olmaları olumlu bir sonucun ortaya çıkmasını engelledi. Kapitülasyonların kaldırılması için 1863, 1864, 1867²⁵⁵, 1871 yıllarında birçok teşebbüste bulunuldu ise de hiçbirisinde istenilen netice alınmadı. Osmanlı Devleti kapitülasyonların tümünden kaldırılmasını ayrıcalık elde etmiş devletlere bir türlü kabul ettiremiyor, kanuni düzenlemelerle kapitülasyonların en azından sınırlandırılması girişimleri ise her defasında başarısızlıkla sonuçlanıyordu²⁵⁶.

Osmanlı Devleti 1880 yılında Avrupa kanunlarını örnek alarak ticaret, ceza, usûl ve icra kanunlarında yaptığı düzenlemelerle kapitülasyonların kaldırılmasını yeniden talep etti. Ancak Avrupalı devletlerin İstanbul'daki temsilcileri yapılan düzenlemelerin yetersizliği, Avrupa kanunlarından farklı olması gibi nedenleri gerekçe göstererek bu isteği de kabul etmemişlerdi²⁵⁷. Benzer bir çaba 1897 yılında Osmanlı-Yunan Savaşı'nın ardından toplanan İstanbul Konferansı'nda gündeme gelmiş ancak yine bir sonuç elde edilememiştir²⁵⁸.

Kapitülasyonların kaldırılması ile ilgili daha yoğun çabalar II. Meşrutiyet döneminde gösterildi. Osmanlı Devleti'nin kapitülasyonların getirdiği ağır yükümlülükten kurtarılarak, milli ekonominin kurulması Osmanlı devlet adamları ve aydınlarının öncelikli olarak

²⁵³Nebioğlu, 1986: 17.

²⁵⁴Örneğin Ali Suavi, Ulûm Gazetesi'nde, "Jules Favre ve İmtiyazat-ı Ecnebiyye" adlı yazısında; "Paris'te Hariciye Nazırı Jules Favre eğer mesnedinde baki kalsa şark idaresine dair bir faydası olur mu?" sorularını soruyor, Jules Favre'nin görüşlerinin İstanbul ve Mısır üzerinde büyük yük olan imtiyazat-ı ecnebiyyenin kaldırılmasına yardım edeceğinden ümitli olduğunu belirtiyordu. Kendisini bu düşünceye sevk eden şey ise 4 Teşrinisani 1863 tarihinde Paris'te İsmail Paşa için teşkil olunan kanal meselesinin konuşulduğu mecliste Jules Favre'nin yaptığı bir konuşmaydı. O konuşmasında Favre; "... adalet ki hükümetin birinci vazifesidir. Bunun şark devletlerinde ne vecihle ifa olunduğu düşünülse. Çünkü onlarda imtiyazat-ı ecnebiyye riayet elyevm cari olup bu imtiyazat iktisasınca bir davanın içinde düveli ecnebiyye tebaasından veyahut mahmillerinden biri bulundukta devlete ait olan adalet vazifesinin nasıl kudretsiz hale girdiği ve o vazifenin ecnebi konsoloslardan birinin mahkeme-i mahsusasına; yani bir ecnebi şeriat yedine geçtiği mütalaa olursa bu halden ne müşkilatı mütevelliyeye ve hukukça ne zayıf ne karışıklık zuhura geldiği ve lâyenkati (aralıksız) ne türlü müdahelat-ı ecnebiyye vukuna sebep olduğu idrak olunur. Ve işte o zaman böyle bir usul altında bulunan milletler mülklerinde teşkil eden ıslahat-ı azimeye memnuniyetle bakmayışlarına taaccüp olunmaz. Kaldı ki bu ıslahatın icrasına düvel-i saire mütemeddin-i (medenî) teşci' (cesaret verme) ede gelirler..." Bkz. Ali Suavi, 1287 (1870): 42-43. Jules Favre'nin bu düşünceleri Avrupalıların kapitülasyonlarla Osmanlı devletine yapılan haksızlığın ne derece farkında olduklarını gösterir. Ancak bu ifadeler bir tespit şeklinde kalmış, Avrupalı devletler tarafından hiçbir zaman benimsenmemiştir.

²⁵⁵ 7 Temmuz 1867 tarihinde Âli Paşa tarafından kaleme alınarak İstanbul'da yabancı devlet elçilerine gönderilen muhtıradaki kapitülasyon hükümlerinin uygulamada uygun olmayan şekillerde yorumlandığı, dolayısıyla Osmanlı Devleti'nin hukuk düzenini bozduğu için reddedilebileceği belirtiliyordu. 7 Temmuz 1867 tarihli muhtıra ve hükümleri için bkz. Ökçün, 1967: 140.

²⁵⁶Elmacı, 2001: 30.

²⁵⁷Külünk, 2006: 14.

²⁵⁸Muhittin Gül, 2010: 86.

çözülmesinin zaruri olduğuna inandıkları sorunların başında geliyordu. Ziya Gökalp, “kapitülasyonların büyük bir tehlike olduğuna dikkat çekerek, bunların bizi Avrupa uygarlığının dışına ittiğini” söylüyordu²⁵⁹. Bu nedenle II. Meşrutiyet yıllarında birçok devlet adamı, birçok Osmanlı aydını bu sorunu gündeme getirdi. Gazetelerde, dergilerde kapitülasyonların kaldırılması için yazılar kaleme alındı, sorunun çözümü için çaba harcandı, bu işin üstesinden nasıl gelinebilir konusunda farklı görüşler ileri sürüldü.

Hasan Fehmi Paşa, Osmanlı Devleti’nde kapitülasyonların ortadan kaldırılması için öncelikle lazım gelen tedbirin hukuk işlerine yönelik olduğunu, bununda mahkemelerin yabancılara emniyet verecek derecede ıslahıyla ancak mümkün olabileceğini belirtiyordu. Mahkemelerin ıslahıyla ilgili adli kanunlar esasen mevcut olduğundan yapılması gereken, eksiklikleri bulunan kanunların noksanlarının hızlıca giderilmesi idi. Burada asıl mühim olan şey mehakim-i adliye ıslahatı idi. Çünkü hâkimlerin işlerine vakıf olup olmadıklarının bilinmesi, olmayanların yerlerine yenilerinin bulunması, maaşlarının yaptıkları işin önemine binaen yeniden düzenlenmesi gerekiyordu ve kapitülasyonların biran evvel kaldırılması bu düzenlemenin yapılmasına bağlıydı. Hasan Fehmi Paşa’ya göre hükümet bu meselenin millet için ne kadar hayati olduğunu biliyor, bazı hükümetlerin ülkelerini bu beladan nasıl kurtardıklarını nazarı dikkate alarak büyük bir mesai harcıyordu. Elbette sonuç alınacaktı. Çünkü hükümet devletlerle olan ilişkilerini “hissiyat-ı vicdani” nokta-i nazarından değil, her şeyden evvel medeni hukuk kaideleri çerçevesinde yürütüyordu. Japonya ile Avrupa devletleri arasında kapitülasyonların kaldırılması hükümet içinde bir örnek teşkil ediyordu.

Hasan Paşa, ilk kapitülasyonların bazen siyaseten bir araç haline dönüşerek devletlerin nüfuzlarını genişletme gibi maksatlarda kullanılmakta olduğu inkâr edilemezse de şimdilerde o gibi emellere alet olmak mahiyetinin kalmadığını belirtiyordu. Vaktiyle kapitülasyonların ortaya çıkış sebebi olan devletlerin tebaanın hukukunu koruma gerekçeleri Osmanlı Devleti tarafından temin edilince artık boş yere birçok masraflara girerek mahkemeler açmak, memurlar tahsis etmek yolundaki zorunluluklarından da Avrupalılar kurtulacaklardı. O, devletlerin lüzumsuz imtiyazlardan dolayı diğer bir devletin egemenlik haklarını her defasında ihlal etmek yoluna gitmeyeceklerini düşünüyordu. Kapitülasyonların kaldırılacağı konusunda oldukça iyimserdi ve “bu vecihle ne kavaid-i hukuk-ı düvel ve ne de icabat-ı münasebat-ı milel noktalarınca reva olmayan halleri iltizam eylemek tarafına gitmemeleri intizarında bulunmakta haklı olduğumuzu erbab-ı insaf elbette teslim ederler,” diyordu²⁶⁰.

İslam Dünyası dergisinde E.M. rumuzlu bir yazarın kaleme aldığı “Kapitülasyonlar Nasıl Kalkar? (Bir Japon Muallimin Fikri)” başlıklı yazıda ise Japonya’da kapitülasyonların

²⁵⁹Arıkan, 2005: 23.

²⁶⁰Hasan Fehmi, 1325: 6-7.

nasıl kaldırıldığı Japon bir muallimin görüşleri ile anlatılıyordu. Japon muallime göre Japonya’da kapitülasyonların kaldırılması ile ilgili üç yöntem üzerinde duruldu. Bunların ilki kapitülasyonları uygulayanlara karşı silahlı mücadelenin verilmesi, ikincisi ise teslim olmak ve yabancıların merhametini beklemektir. Üçüncü bir yolu savunanlar ise şöyle diyorlardı: “Topa karşı sopa ile karşı çıkılmaz, lakin düşmandan merhamet de ümit edilmez. Binaenaleyh biz kendimizi kendimiz kurtarmalıyız. İşte şu vasıh-ı meslekle millet ve hükümet dâhil olarak o zincirlerden, o hastalıktan kurtulduk.”

Kapitülasyonların ilgası için Osmanlı Devleti’ne de benzer bir çözüm öneren Japon muallim, “bir ecnebiye değil bir Türk’e mesut hayat bahşedecek kadar vatanınızı terakki ettirmeye, binaenaleyh kendinize mesken olmaya müstahak bir vatan ihzar etmeye çalışınız”, diyordu.

“Emin olunuz ki bunları yalnız hükümetten beklerseniz aldanırsınız. Kendi aranızdan fedakârlar çıkınsın. Müdafai-milliyet cemiyetleri türesin. Bunlar hükümeti ve milleti birbirine yaklaştırsın. Onların hedeflerini, akıl ve hayallerini birleştirsın. İşte o zaman kapitülasyonların ilacını bulursunuz. Çalışıp ve ittihat edipte hükümeti hazıranıza destek olursanız o vakit kapitülasyonlar dahi parçalanır.”

tavsiyesinde bulunuyor; “tevhid-i birlik olmak esas şarttır”, diyordu²⁶¹.

Bütün bu çabalara rağmen kapitülasyonların II. Meşrutiyet’in ilan edildiği yıllarda kaldırılması mümkün olmadı. Kapitülasyonların kaldırılması hususunda her ne zaman Osmanlı Devleti Avrupalı devletlere başvursa, her bir devlet diğerinin de ikna edilmesini şart olarak öne sürüyor, nihayi kararda hiçbir kapitülasyonların kaldırılmasına yanaşmıyordu. Bu durum Osmanlı hükümetini kapitülasyonları tek taraflı olarak kaldırmaya mecbur bırakıyordu. I. Dünya Savaşı bunun için bir fırsat olarak görüldü. Adliye Nezareti’nin kapitülasyonların kaldırılması ile ilgili daha evvel hazırladığı rapor 8 Eylül 1914 tarihinde Babıâli tarafından kabul edildi ve aynı gün Padişah V. Mehmet Reşat’a sunularak onayı alındı. Dâhiliye Nezareti kararı 10 Eylül 1914 tarihinde Osmanlı yönetim merkezlerine bildirdi ve kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren (1 Ekim 1914) yabancılara karşı muamelenin alınan karar çerçevesinde yapılması istendi. Diğer taraftan hükümetin aldığı karar bir nota²⁶² ile 9 Eylül

²⁶¹E.M, 1329-1331: 180-182.

²⁶² Bu notada şöyle deniliyordu: “Hükümet-i Osmaniye Avrupa’ya karşı beslediği mihmannevazlık (misafirsevenlik) ve dostluk hislerinin sevkiyle ticaret için şarka gelecek ecnebilerin tabi olacağı ahkâmı vaktiyle suret-i mahsusada tayin ve devletlere tebliğ eylemişti. Babıâli’nin sırf kendi ahyârıyla kabul ettiği bu ahkâm bilahare bir imtiyaz şeklinde tefsir ve bir takım teamülat ile de te’yit ve te’vsi’ (genişletme) olunarak “uhud-ı atika” namıyla zamanımıza kadar devam edegeldi. Halbuki asr-ı ahirin desatir-i (kaideler) hukukiyesine hakimiyet-i milliye esasına tamamen mugayir bulunan bu imtiyazat bir taraftan hükümet-i seniyyenin terakki ve inkişafına mani olduğu gibi diğer taraftan da düvel-i ecnebiyye ile olan münasebetinde bir takım su-i tefehhümler tevliid (doğurmak) etmek itibariyle münasebat-ı mezkurenin matlup derecede kesb-i salah ve samimiyet etmesine bir hail (mani) teşkil etmekte idi. Devlet-i Aliyye 1255 Gülhane Hatt-ı Hümayunu ile dâhil olduğu tarik-i teceddüd (yenilenme) ve islahatta her maniyayı iktiham (katlanmak) ederek yürümekte devam etmiş

1914 tarihinde yabancı elçiliklere iletildi²⁶³. Böylelikle 1 Ekim 1914 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere kapitülasyonlar tek taraflı olarak Osmanlı Devleti tarafından kaldırıldı.

Büyük devletler kapitülasyonların ikili antlaşmalara dayandığını tek taraflı olarak kaldırılamayacağını öne sürerek elçilikleri vasıtasıyla bazı tepkilerde bulundularsa da hükümetin yarattığı fiili durum başarılı oldu²⁶⁴. Diğer taraftan Osmanlı Devleti'nde kapitülasyonların kaldırılması büyük bir sevinçle karşılandı ve tam bağımsızlığın bir timsali olarak görüldü²⁶⁵.

2.3. Yabancı Sermayenin Osmanlı Devletine Girişi Bağlamında İmtiyazlar

2.3.1. İmtiyazlar

Konumuz açısından imtiyaz, kâr sağlamak maksadı ile masraflı ve mesuliyetli bir işin başkaları yapmamak üzere bir adam veya şirket ve heyete tahsisi (özel izin, ruhsat: demiryolu, vapur, maden, fabrika, gazete imtiyazı, İmtiyaz ruhsatnamesi, beratı)²⁶⁶; bir işi başkaları

ve Avrupa aile-i medeniyesinde hakkı olan mevkiyi ihraz (erişmek) için esasat-ı ahire-i hukukiyeyi kabul ile binayı devleti bunlara istinat ettirmek programından ayrılmamıştır. Meşrutiyet-i idarenin tesisi, Hükümet-i Osmaniye'nin tarik-i teceddüde sarf ettiği mesainin bir muvaffakiyet-i mesude ile tenvic ettiğini gösterir.

Mamafih hâkimiyet-i devletin en mühim bir rüknü olan hak-ı kazaya, uhud-ı atika icabatından olarak, ecanibin iştirakı ve bir çok kanunların ecebilere tatbik olunamayacağı iddiasıyla hak-ı teşri' (kanun vaz etme) devletin takyidi (şart koşma), memleketin asayişini ihlal eden bir cürm faili hakkında mücerred ecnebi olmasından takibat-ı icra edilememesi veya bir takım kuyud ve şuruda rağbet mecburiyetiyle hukuk-ı umumiyenin zayia uğraması ve aynı akiddeden mütevellid bir nizam suret ve merci-i hallinin tabiiyet akdine göre taaddüd ve tenvi' (çeşitlendirme) etmesi gibi kuyud-u istisnaiye memlekette terakki-i adli namına vukuu bulan teşebbüslerin kâffesine karşı kırılmaz bir set teşkil ediyor.

Yine uhud-ı atika icabatından olarak ecanibin Memalik-i Osmaniye dâhilinde tekâlif-i maliyeden azade bulunmaları Babîâlî'ye değil yalnız ıslahat için lazım gelen menabii tedarikten hatta ihtiyacat-ı adiyesini bile istikraza müracaat etmeksizin tesviyeden aciz bırakıyor. Bilvasıta tekâlifin tezyidindeki âdem-i imkân bilavasita vergilerin arttırılmasını ve mükellifin-i osmaniye'nin ezilmesini intac (husule getirme) ediyor. Memalik-i Osmaniye dâhilinde her türlü masuniyet imtiyazattan müstefid olarak serbestçe ticaret eden ecebilerin Osmanlılardan daha az mükellef olmaları ise gayr-i kabil-i tecviz bir haksızlık teşkil ettiği kadar istiklal ve haysiyet-i hükümeti de muhal bir haldir.

Hükümet-i seniyye bütün bu mevani ile mesai-i ıslahatperveranesine devam etmek azminde iken zuhur eden harb-i umumi melekette mevcut olan müşkülât-ı maliyeyi bütün bütün teşdid (şiddetlendirmek) ederek şimdiye kadar başlanmış ve başlanması kararlaştırılmış olan kâffe-i teceddüdatı akim bırakmak tehlikesini husule getirdi. Babîâlî emindir ki Hükümet-i Osmaniye için yegâne çare-i necat ıslahat ve teceddüdatını bir an evvel saha-i fasla isal (ulaştırmak) etmektedir. Kezalik Babîâlî emindir ki bu yolda atacağı azimperverane adımlarda devletler tarafından teşvik ve teşci' edilecektir.

İşte bu emniyet saikasıyla ki şimdiye kadar devleti terakkiden men için bir ayak bağı olmuş olan uhudu atikayı ve onlara mütekaddim veya onlardan mütevellid bilcümle müsaedat ve hukuk 1 Teşrinievvel 1914 tarihinden itibaren ilga ile devletler ile olan münasebetinde hukuk-ı umumiye-i düvel esasatını kabul etmeye karar vermiştir. Hükümet-i Osmaniye için yeni bir devre-i mesude küşad edecek ve binaenaleyh zat-ı asilanelerince de bila-şüphe badi-i mahzuziyet (hoşlanma) olacak olan karar vaki-i tebliğ ile kesb-i fahr ettiğim sırada şurasını ilaveyi vecibeden add ederim ki Babîâlî şuhudu atikayı hükümden ıskat etmekle düvel-i ecnebiyyeden hiç birine karşı gayr-i dostane bir fikirperver de etmekte olmayıp Vatan-ı Osmani'nin menafi'i aliyesi namına hareket etmektedir. Ve hukuk-ı düvel esasatına tevfikân ticaret muahhedenameleri aktine amadedir." Eşref Edip, 1330: 417.

²⁶³Kapitülasyonların kaldırılması ile ilgili daha geniş bilgi için bkz. Külünk, 2006: 26-35.

²⁶⁴Akyıldız, 2005: 191.

²⁶⁵Kapitülasyonların kaldırılması nedeniyle Osmanlı vatandaşlarının gösterdiği sevinçle ilgili bkz. Külünk, 2006: 37-68.

²⁶⁶Şemseddin Sami, 1317: 164.

yapmamak üzere, hususi müsaade ile bir kimseye veya bir müesseseye verme²⁶⁷ anlamını ifade etmektedir. Osmanlı tarihinde kapitülasyonlarla ilgili yapılan çalışmalarda kapitülasyon ve imtiyaz genellikle birbirine karıştırılmış, zaman zaman bu kavramlar birbirlerinin yerine kullanılmıştır²⁶⁸. İmtiyazları kapitülasyonların bir cüzü olarak görmek; ya da kapitülasyonlarla imtiyazların aynı şey olduğunu söylemek mümkün değildir. İmtiyazlarda kişi/kişiler ya da ortaklıklar/tüzel oluşumlar hangi konuda bir hak elde etmişlerse onun içeriğini düzenleyen, devlet ile yapılmış karşılıklı bir sözleşme söz konusudur. Yani kapitülasyonda gördüğümüz devlet tarafından diğer devlet vatandaşlarına tek taraflı bahşetme durumu söz konusu değildir. İmtiyazlar, özel çaba ile ya da çeşitli vesilelerle Osmanlı Devleti'nde bazı hizmetlerin yapım/işletim haklarını elde eden yabancıların veya Osmanlı vatandaşlarının tabi oldukları yükümlülükleri bir sözleşme ile taahhüt altına alan, bağlayıcı bir hükme dayandıran metinlerdir. En önemli nitelikleri belli bir alanda belli bir süre ile verilmiş olmalarıdır. İmtiyazların bu yönü onları Osmanlı Devleti'nin belli hizmetler mukabilinde kişi ya da tüzel oluşumlara verdiği ruhsatlardan ayırır. Gündüz Ökçün'ün Düstur ve Mukavelat Mecmuası özelinde Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyılın ikinci yarısında imalat sanayi alanında vermiş olduğu ruhsat ve imtiyazlarla ilgili yapmış olduğu çalışmasında ruhsat ve imtiyazların farklılığı noktasında ulaştığı sonuç; “imtiyaz sözleşmelerinin daha ayrıntılı olmaları ve özellikle sözleşmede öngörülen uğraşı alanında, imtiyaz sahibine, belirli nitelikleri olan bir imtiyaz (ya da tekel) hakkını tanımış olmasıdır.” Buna karşılık, “ruhsatlarda böyle bir imtiyazdan (ya da tekel hakkından) ya hiç söz edilmemekte veya söz konusu ruhsatın bir imtiyaz (ya da tekel) niteliğine sahip olmadığı” belirtilmektedir²⁶⁹.

2.3.2. Osmanlı Devleti'nde İmtiyazların Verilme Gerekçeleri

Sanayi devrimi sonrasında Avrupalı devletlerin hızlı bir şekilde sanayileşmeleri, bir taraftan hammadde ve enerji kaynaklarının bir şekilde Avrupa'ya aktarılma isteğini, diğer taraftan Avrupa'da üretilen sanayi mamullerinin pazarlanması zorunluluğunu doğurdu. Teknik ilerlemelerinde vermiş olduğu imkân ve kabiliyet neticesinde Avrupalı devletler dünyanın dört bir tarafına dağılarak ihtiyaç duydukları hammadde ve enerji kaynaklarını Avrupa'ya aktarmaya ve sanayi mamülleri için yeni pazarlar aramaya başladılar. Osmanlı Devleti gerek coğrafi konumu ve gerekse jeopolitik ve jeostratejik koşulları itibari ile sanayileşmiş Avrupalı devletlerin ele geçirmek istedikleri toprakları barındırıyordu. Avrupalı devletler kapitülasyonlarla elde ettikleri ayrıcalıkları, 1850'lerden itibaren ticaret

²⁶⁷Devellioğlu, 2005: 434.

²⁶⁸Kapitülasyon ile imtiyaz arasında nasıl bir farklılığın bulunduğu “Kapitülasyonlar ya da imtiyazların anlamı”, başlıklı bölümde ele aldığımız için burada tekrar etmedik. Detaylı bilgi için. Bkz. s. 44-50.

²⁶⁹Ökçün, 1972: 136.

muahedelerine çevirerek hem kapsamını genişlettiler, hem de kapitülasyonlarda bile yer almayan yeni hükümler oluşturarak teamül haline gelmiş uygulamaları hukuki norm gibi Osmanlı Devleti'ne kabul ettirmeye çalıştılar.

19. yüzyılın ikinci yarısında Avrupa ile Osmanlı Devleti arasında ortaya çıkan bu ilişki biçimi Avrupalı devletler açısından öngörülenin de ötesinde büyük faydalar sağlarken Osmanlı Devleti açısından devletin sömürgeleştirilmesi sürecini başlattı. Diğer taraftan bu dönemde yeni bir süreç imtiyazlar yolu ile başlıyordu. Bu yeni süreç Avrupa'nın klasik standardizasyon yönteminin yerine; yani kolonyal, teritoryal yayılcılığının yerine, "Avrupamerkezci-modern standardizasyon"²⁷⁰ yönteminin aldığı bir süreci başlatıyordu. 19. yüzyılın ortalarında başlayan bu süreç 20. yüzyılın ilk çeyreğine kadar devam etti, bu geçiş süreci yarı-sömürgeci bir yapı oluşturdu ve imtiyazlar bu ara döneme özgü kullanılan yöntemlerin öğelerinden biriydi. Diğer taraftan imtiyaz alımlarında imtiyaz isteğinde bulunanların kendi hükümetlerini bir araç olarak kullanmaları; aynı zamanda hükümetlerinde bu aracılığı imtiyaz isteyen kişinin şahsi menfaatleri olarak değil, kendi devletlerinin âli menfaatleri olarak görmeleri; "bir bölgede girişimciler ve şirketler arasında başlayan rekabet veya işbirliklerini bir dönem sonra kaçınılmaz olarak batılı devletlerin o bölgedeki rekabetine dönüştürmekteydi"²⁷¹.

Sonuçta sermaye Osmanlı Devleti'ne önceleri "serbest ticaret ilkeleri" bağlamında giriyor kapitülasyonlarla yabancılara önemli fırsatlar sunuyorken şimdi bu, imtiyazlar eliyle "normal ekonomik ilişkiler" çerçevesinde fabrika kurmak, demiryolu yapmak, maden işletmek gibi yollarla oluyor²⁷²; ancak her ikisinde de sömürü ve nüfuz oluşturma maksadını koruyordu.

Osmanlı Devleti'nde Tanzimat Fermanı'nın ilanına kadar bayındırlık hizmetleri merkezi yönetim tarafından değil daha çok yerel unsurlar tarafından yapılıyordu. Tanzimat Fermanı ile birlikte Osmanlı devlet adamları bayındırlık işlerini devletin vazifesi olarak görmeye başladılar. II. Mahmut ile başlayan merkezi yapının güçlendirilmesi çabaları, üstelik bunun devletin siyasi varlığı açısından arz ettiği önem bayındırlık hizmetleri ile devletin, merkez ile taşra arasında güçlü bağlar kurması isteğine dayanıyordu²⁷³. Bir an evvel kara ve demiryollarının inşası, nehirlerin ulaşımaya elverişli hale getirilmesi, limanların yapılması gibi büyük bayındırlık hizmetlerine girişilmesi gerekiyordu. Ancak bütün bunların hayır sahiplerinin örgütlenerek oluşturdukları vakıflar gibi oluşumlarla yürütülmesi mümkün

²⁷⁰Kavramlar Bilmez Bülent Can'a aittir. Bkz. Can, 2000: 38.

²⁷¹Can, 2000: 38-40.

²⁷²Kurmuş, 2001:62.

²⁷³Karal, 2011c: 264.

değildi²⁷⁴. Tanzimat sonrasında Osmanlı bayındırlık teşkilatı merkezileştirilerek Nafia Nezareti kuruldu²⁷⁵.

Ancak nafia işleri, Nezaret'in teşkilat yapısı, çalışanları, çalışanların nitelikleri, teknik kabiliyetleri, Nezaret'e tahsis edilen bütçe ile yürütülemez sadece organize edilebilirdi. Her şeyden önce mali olanaklar bayındırlık hizmetlerini yapmaya müsait değildi. 1863-1864 yılı bütçesinin 327 milyon kuruş varidatından sadece 1.084.000 kuruşu maarif işleri de dâhil edilmek suretiyle nafiaya tahsis edilmişti²⁷⁶. Bu oran 1880 yılı bütçesinin 1,6 milyon kuruş varidatından²⁷⁷ 18.777.310 kuruşa çıkarılmış olsa da bayındırlık işleri açısından halen çok az bir miktardı²⁷⁸. 7 Haziran 1866 tarihinde hizmete açılan 133 kilometrelik İzmir-Aydın demiryolunun yapım maliyeti bile ucuz iş gücü, traverslerin ucuzluğu, Kırım'dan getirilerek kullanılmış rayların cüzi bir fiyata şirkete satılmış olmasına rağmen 1.350.000 sterlini bulmuştu²⁷⁹.

Devlet adamları genel itibari ile Osmanlı Devleti'nde yapılacak bayındırlık hizmetlerinin yabancı sermaye olmadan gerçekleştirilemeyeceğini biliyorlardı. 4 Haziran 1880 tarihinde Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa bayındırlık faaliyetlerinin Anadolu'da icrası ile ilgili hazırladığı ve II. Abdülhamit'e sunduğu layihada²⁸⁰ nafia işlerinin yapılabilmesi için yabancı sermaye ve yabancı mühendislere ihtiyacın olduğunu belirtiyordu. Kıbrıslı Mehmet Kamil Paşa'da II. Abdülhamit'e sunduğu bir layihada²⁸¹; memleketin geniş, halkın servetinin az olduğundan bahisle demiryolu yapmak ve işletmek, madenlerden istifade etmek için Avrupa sermayesine ihtiyaç olduğunu belirtmiştir. Ancak bir uyarısı vardır; “yabancı alaka memleketimizde arttıkça yabancı nüfuzu artar ve bu nüfuzun artması nisbetinde de devletin nüfuzu azalır. Yabancı sermayeleri pek gerekli hallerde acı bir ilaç gibi kullanılmalıdır... Yerli şirketlere sermaye verilip nafia hizmeti arttırılmalıdır²⁸².” Aslında yabancı sermayeden ziyade yerel kaynakların kullanılarak bayındırlık işlerinin yürütülmesi hususu Osmanlı devlet adamları tarafından arzu edilen bir şeydi. Nitekim 1888 yılında İzmit Mutasarrıfı Selim Sırrı Paşa tarafından hazırlanan bir layihada Bağdat demiryolunun İstanbul-Ankara güzergâhının amele-i mükellefe kullanılarak ve Osmanlı mühendisleri tarafından yapılması teklif edilmiş;

²⁷⁴ Karal, 2011b: 287.

²⁷⁵ Osmanlı Devleti'nde nafia hizmetlerinin merkezileşmesi, örgütlenmesi, teşkilat yapısı ile ilgili açıklamalar Birinci Bölümde ele alındığı için burada tekrar edilmemiştir.

²⁷⁶ Karal, 2011c: 266.

²⁷⁷ Enver Ziya Karal'ın 1863/1864 yılı Osmanlı bütçesi hakkında vermiş olduğu rakamlar Güran'ın verdiği rakamlar ile örtüşmemektedir. Bütçe rakamlarını karşılaştırmak ve Osmanlı Devleti'nde bütçeler hakkında daha detaylı bilgi için bkz. Güran, 2014: 322-323.

²⁷⁸ BOA, Y.PRK. ML, 2/59, 1298 Z 29 / 22 Kasım 1881.

²⁷⁹ Kurmuş, 2001: 111

²⁸⁰ Layiha için bkz. Dinçer, 1971: 153-233.

²⁸¹ Kamil Paşa ve layihaları hakkında bkz. Bayur, 1954.

²⁸² Karal, 2011d: 460; Esirgen, 2010: 44-45.

ancak Nafia Nazırı Zihni Paşa bu konuda yetişmiş çok az sayıda Osmanlı mühendisinin bulunduğu, amele-i mükellefe ile hattın 20 yılda ancak tamamlanabileceği gerekçesi ile yabancı mühendislere duyulan ihtiyacın zorunluluğunu dile getirmişti²⁸³.

Osmanlı aydınlarının da bu zorunluluğun farkında olduklarını söylemek mümkündür. Mühendis İlhami İbnül Hâk, Osmanlı Devleti'nde özellikle demiryolu inşasında teminatsız bir icraatın mümkün olmadığını, yabancı sermayeye ihtiyaç duyulduğunu, *Osmanlı Mühendis ve Mimar Cemiyeti Mecmuası*'nda, "Avrupa'da ve Türkiye'de Şimendüferlerin Tarihçesi ve Hükümetlere Karşı Ukûd-u (Akitler/Şartlar) Maliyeleri", isimli yazısında izah etmiştir. Yazar, Osmanlı Devleti'nde inşa edilmekte olan şimendüferlere verilen kilometre teminatı; yani vaz olunan sermayeye yıllık bir faiz temini konusunun pek ziyade tartışıldığını belirtmektedir. Bazı kişilerin şekillerinden sarfı nazar bu teminatı Türkiye'ye münhasır zannederek yeni verilecek şimendüfer imtiyazlarında teminatıyla veya teminatsız olup olmadığı her şeyden önce dikkate alındığı, Meclis-i Mebusan'da bile imtiyaz talebinin teminatsız olmasının daha çok ilgi uyandırarak dikkate alınmasına sebep olduğunu yazmaktadır. Ancak bunun mümkün olmayacağını kimsenin düşünmek istemediğinden bahisle, "mademki bir kumpanya ile te'ati-i (karşılıklı) mukavele edilmiştir, kumpanya taahhüdünü icraya mecburdur. Faraza olarak velevki zarar etse bile, icraya mecbur, doğru; fakat kadir mi, bu malum değildir", demektedir. Yazar ufak bir düşünme ile teminatsız şimendüferlerin yapılamayacağını anlaşılabileceğini, bir demiryolu inşasının daima büyük bir sermayeye ihtiyaç duymasından hasebiyle, "şahsi vahid tarafından sermayesi vaz ile vücud bulmasının mümkün" olamayacağını belirtir. Fransa'dan örnek göstererek, tek mil müstemilatıyla bir kilometre yol için 180.000 frank²⁸⁴ sarf etmek lazım geldiğini, 200 kilometrelik bir yol için 36. Milyon franka ihtiyacın olduğunu yazar. Dolayısıyla bir yol yapımına sermaye çekebilmek teminatla olur. Türkiye'de teminatsız yapılan demiryolu hatlarından Beyrut-Şam hattının iflas tehlikesini, başka bir kumpanyaya devir sayesinde atlabildiği; Mersin-Adana hattının ise katiyen beklenen faydayı sağlamadığını, oysaki "evvelde Beyrut-Şam, Mersin-Adana arasında müraselat çok olacağı tahmin edilebilir, Türkiye'de garantisiz yapılacak hatlar olsa olsa bunlar olurdu", diyerek belirtmektedir.

Ecnebi sermayesine muhtaç olduğumuz devirde memleketimizin dâhilinde mevcut bir kumpanyanın iflasının hiçbir hükümete fayda sağlamayacağını belirten yazar, bu durumun haricen emniyetsizliği arttırarak faiz miktarını yükselteceğini belirtir. Nitekim bir işte tehlike

²⁸³ Özyüksel, 2013: 25.

²⁸⁴ Demiryolu maliyeti kilometre başına ortalama; istimplâk, inşaatı sanayi için 105.000 frank; yol (raylar, traversler) 30.000 frank; istasyonlar için 30.000 frank, makineler, vagonlar v.b. için 15.000 frank, toplamda 180.000 frank olarak hesaplanmıştır.

ne kadar çoksa o işin husulü için toplanacak paranın faizi de o kadar büyük olur. % 3 faizle Fransa'da iş yapan bir şirket % 4 kazanmak için Çin'e gitmez diyerek teminatın gerekliliğini vurgulamış, Osmanlı Devleti'nin daha büyük kâr mârjını garanti ederek ancak sermaye çekebileceğini belirtmiştir. “Binaenaleyh teminatsız şimendüfer yapmak teklifinde bulunan bir adama karşı mal bulmuş mağribi gibi rağbet etmemeliyiz. Bilakis teklifatını Fransızların dediği gibi ‘bir defadan evvel iki defa’ tetkik etmeliyiz”, demektedir.

Osmanlı Devleti'nin kalkınması için nakliye vasıtalarının ihdas edilmesi oldukça önemlidir. Bu uğurda hükümetin her türlü fedakârlığı yerine getirmesi gerekir. Ulaşımın tesis edilmesi büyük sermayelerle olur ve bu sermayelerin teminatsız, kârsız Osmanlı Devleti'ne gelmesi mümkün olmadığından hükümetin bayındırlık işlerinin icrasında teminat vermesi zorunludur. Bu nedenle Osmanlı hükümetinin önünde iki yol bulunduğunu belirten yazar, görüşlerini şu şekilde açıklamaktaydı. Ya teminat verilip, ulaşım iyileştirilerek, nakliye daha çok ve daha ucuz yapılacaktı. Bu yapıldığı takdirde nakliye vasıtalarının tesisine sarf edilen sermayenin faizini karşılamak için kafi hasılat elde edilecek; böylelikle hükümetin teminatı “sarf-ı manevi” hükmünde kalarak, fazla-i ticaretten fayda sağlayacaktı. Ya da nakliye vasıtaları geliştirilemeyerek, işletme masraflarıyla, sarf edilen meblağın faizine yetecek hâsılat elde edilemeyecekti. Hükümetin birincisini tercih etmesi, sermayeye faiz teminatı vermesi memlekete daha faydalıydı. Ancak bu teminatla demiryolları yapılacak, demiryollarının bekası sayesinde mahallin sanayi, ziraat, ticareti artarak bir zaman sonra teminata ihtiyaç bile duymayacaktı. Böylelikle hükümetin bu işte kar elde etme ihtimali bile hâsıl olabilir, eski zararlar kapatıldıktan sonra fayda sağlanabilirdi.

Teminat sayesinde diğer sermayeler gelmeye, diğer işler yapılmaya başlar. Memleket bayındır hale gelir. Yazara göre, umuru nafianın esasatının teminat olduğunu kabul etmek gerekir. Verilecek imtiyazlarda bu cihet daima nazarı dikkate alınarak, muhtelif teklifin tercih sebebi, talebin güvenli olmasında, hükümete sağlayacak faydanın az veya çokluğunda, talep olunan faizin miktarında aranmalıdır ki bu da imtiyazı veren daireler tarafından tetkik edilmelidir²⁸⁵. Bu beyanatlardan da anlaşılacağı üzere Osmanlı Devleti'nde bayındırlık işlerinin yürütülmesinde imtiyaz sermaye çekebilmek açısından oldukça önemliydi.

Sermayenin dışında bayındırlık işlerinin yürütülmesi için mühendislere, fen memurlarına, nafia işlerini yapabilecek, inşa ve işletme bilgi ve becerisine ihtiyaç vardı. Bunu yapacak teknik elemanlar yoktu, Osmanlı sermayedarları da aynı Osmanlı Devleti gibi bilgi ve tecrübeye sahip değildi. Özellikle demiryolları açısından ülkenin bayındır hale getirilmesi, devlet açısından ekonomik, siyasi ve sosyal alanlarda büyük faydalar sağlayacağı düşüncesini

²⁸⁵İlhami İbnül Hâk, 1325: 43-45.

kuvvetlendiriyordu. İmparatorlukta üretilen mamuller, hızlı, kolay daha az maliyetle taşınacak, ticaret kolaylaşacak, halkın refahı artacaktı. Üstelik demiryolu hatlarının döşenmesi devletin etki ve nüfuzunu arttırarak, savaş durumlarında askerin süratle cepheye intikalini, ordunun ihtiyaçlarının karşılanmasını temin edecek, devletin bekası, siyasi istikbali güven altına alınacaktı. Osmanlı devlet adamları bu hizmetlerin tesisinden o derece büyük faydalar umuyorlardı ki; Fuat Paşa Avrupa sermayedarlarının Osmanlı ülkesindeki iktisadi çıkarları muhafaza edildikçe Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünün de Avrupa tarafından korunacağına inanıyordu. Sonuçta bütün bu zorunluluklar devleti yabancı sermayeye, onların teknik imkânlarına muhtaç bırakıyordu²⁸⁶.

Diğer taraftan Osmanlı Devleti yol, liman, su, elektrik, gaz, tramvay gibi alanlarda yatırıma muhtaçtı. Bu durum Avrupa sermayedarlarına büyük fırsatlar sunuyordu. Çünkü sanayileşme ile birlikte iç pazarı doyum noktasına ulaşmış, iç pazarının ihtiyacından fazla mamul imal eden Avrupa, sanayi ürünlerini hem Osmanlı iç pazarlarına sürebilir hem de sanayi için gerekli ham maddeyi tedarik edebilirdi. Osmanlı Devleti'nin özellikle ulaşım açısından bayındır hale getirilmesi Avrupa açısından bu yönüyle oldukça önemliydi. Üstelik ucuz iş gücü, imtiyazla rekabetten uzak elde edilen imkânlar, Avrupa'da % 4 civarında olan kar payının Osmanlı Devleti'nde % 8/9 oranlarına kadar çıkmasına sebep oluyor, bu durum Osmanlı Devleti'ni cazip hale getiriyordu. Diğer taraftan devletin bayındırlık hizmetlerinin yapılmasına duyduğu ihtiyaç imtiyaz sözleşmelerinde yer alan hükümlerin tam olarak imtiyaz sahipleri tarafından gerçekleştirilemediği durumlarda bile devletin hukuki yollara başvurarak yaptırım yapma hakkını uygulamasına engel oluyordu²⁸⁷.

Osmanlı Devleti 1854 yılından itibaren Avrupa borsalarında tahvil satarak borçlandı²⁸⁸. Sonuçta bu borçlar ödenemedi, devlet mali iflasını 6 Ekim 1875 kararnamesi ile açıkladı ve 20 Aralık 1881 tarihli Muharrem Kararnamesi'ne kadar; yani Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin kurulmasına kadar geçen sürede Avrupa sermayedarları Osmanlı Devleti'nde imtiyaz başvurusunda bulunmadılar²⁸⁹. 6 Ekim 1875 kararnamesi ile iktisadi, 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı ile siyasi buhran yaşayan bir ülkeyi Avrupalı sermayedarlar fazla riskli buluyorlardı. Ancak Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin kurulması, Babıâli ile demiryolu şirketleri arasında belirlenen kilometre garantilerine²⁹⁰ Düyun-ı Umumiye İdarecilerinin kefil olmaları, demiryolu şirketlerinin yönetim kurullarında bulunan kişilerin Düyun-ı Umumiye Konseyinde de görev alabilmeleri ve hükümetle şirket arasında ortaya çıkan anlaşmazlıklarda tavırlarını

²⁸⁶Karal, 2011c: 266-269.

²⁸⁷Tan, 1967: 293-325.

²⁸⁸Pamuk, 2005: 61.

²⁸⁹ Osmanlı Devleti'nin mali iflası ve Düyun-ı Umumiye İdaresi hakkında bkz. Önsoy, 1999: 400-414.

²⁹⁰Kilometre teminatı ile ilgili bkz. Varol, 2007: 124-125.

hep şirketlerden yana koymaları durumu değiştirdi. Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin sağlamış olduğu bu güven nafia işlerine Avrupa sermayesinin ilgisini yeniden arttırıyordu²⁹¹. Sonuçta Osmanlı Devleti'nde sermayeye duyulan ihtiyaç dolayısıyla imtiyaz usulü, “ülkenin iç ve dış, siyasal ve ekonomik bütün dinamiklerinin eş zamanlı olarak birleşmesiyle ortaya çıkıyordu²⁹².”

Bütün bu açıklamalardan sonra ortaya çıkan netice şudur; Osmanlı Devleti, özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra geleneksel usullerle bayındırlık işlerini yürütemeyeceğini anlamış, birçok alanda olduğu gibi nafia işlerinde de merkezileşmeye gitmiştir. Ancak bu sefer bayındırlık hizmetlerinin icrasında devletin karşısına maliyenin yetersizliği, teknik kabiliyetin elverişsizliği, bayındırlık işlerinin çokluğu gibi sorunlar çıkmıştır. Osmanlı Devleti'nde imtiyazların verilmesi, bu sorunların aşılması, bayındırlık işlerinin yürütülmesi, alt yapı ve üst yapı hizmetlerinin yerine getirilmesi açısından bir tercih değil zorunluluk halini almıştır. Bu mecburiyet, yabancı sermayeyi, onlar aracılığıyla yabancı nüfuzunu Osmanlı Devleti'ne çekmiş, birçok bölgede imtiyazlar dolayısıyla Avrupalı devletler arasında kıyasıya bir rekabet imtiyaz alan şirketler üzerinden yaşanmıştır.

2.3.3. İmtiyaz Uygulamalarında Yöntem

Osmanlı Devleti'nde imtiyaz usulüne, kamu alanında icra edilen bayındırlık faaliyetlerinin işletme araçlarından biri olması ve yukarıda bahsettiğimiz zorunlu gerekçelere dayanması dolayısıyla başvurulmuştur. Nafia/bayındırlık Osmanlı Devleti'nde “menafi-i umumiyyeye müteallik işler²⁹³” olarak ifade edilmekteydi, yani genelin menfaatine yapılan işler anlamına geliyordu ve çok geniş bir alanı kapsamaktaydı. İmtiyazlar bağlamında ele aldığımız bayındırlık hizmetleri bu geniş alan içerisinde büyük sermayeli yatırımlarla sınırlı tutuldu.

İmtiyaz, “bir özel kişinin bir kamu idaresi ile yaptığı sözleşme uyarınca, kullanıcılardan alacağı ücret karşılığında kendi kar ve zararına bir kamu hizmetini kurup işletmesi usulüydü.” İmtiyazı veren ile imtiyazı alan (sahibi imtiyaz) arasında bir sözleşme tanzim edilir, bu sözleşme ile “imtiyazı veren, imtiyazcıyı, kullanıcılardan alacağı ücret karşılığında, kendi kar ve zararına bir kamu hizmetini kurmak ve işletmek görev ve yetkisini devrederdi²⁹⁴.” İmtiyaz, “iltihaki (katılmalı) sözleşme” niteliğinde yapılan düzenlemelerdi. İmtiyaz işlemi, sözleşme (mukavelename) ve şartname olmak üzere iki belgeden oluşuyordu. “Şartname gerektiğinde idarenin tek taraflı iradesiyle değiştirebileceği düzenleyici hükümler

²⁹¹ Özyüksel, 2013: 19-25.

²⁹² Esirgen, 2010: 50.

²⁹³ Şemseddin Sami, 1317: 1449.

²⁹⁴ Gözler, 2008: 213.

içeren işlemlerdi.” İmtiyaz talebinde bulunan kişi imtiyazı veren idarenin tek taraflı oluşturduğu şartları ya toptan kabul ya da toptan reddederdi²⁹⁵.

Mutlak yetkinin padişaha ait olması dolayısıyla 1860’lı yıllara kadar Osmanlı Devleti’nde imtiyazlar fermanla verildi ve sahibi imtiyazlar elde ettikleri hakları ya kendileri kullandılar ya da başkalarının kurdukları şirketlere devrettiler yahut iltizama verdiler. 1860’lardan sonra devlet ile imtiyaz talep edenler arasında padişah iradesinin yanında bir de sözleşme yapılmaya başlandı²⁹⁶.

Osmanlı Devleti’nde imtiyazla ilgili ilk düzenleme 9 Temmuz 1865 tarihinde yapıldı. Bu maksatla “Memalik-i Mahruse-i Şahanede Müsaade-i İmtiyaziye ve Ruhsat-ı Resmiye İstida Edenlerin İfa Etmeleri Lazım Gelen Şerait ve Merasime Dair Nizamname” hazırlandı. Nizamname beş maddeden oluşuyor, daha çok sermaye temini ve garantisi üzerinde duruyordu. Buna göre nizamnamenin neşrinden itibaren imtiyaz ve ruhsat talebinde bulunanların nizamnamede belirtilen hükümleri icra etmedikçe imtiyaz taleplerinin kabul görmeyeceği belirtiliyordu. İmtiyaz ve ruhsatın verilebilmesi için başvuruda bulunanlar ya da müvekkilliği adına olmak üzere İstanbul’da kendilerine mahsus bir ikametgâh edinmeleri gerekiyordu. İmtiyaz talebinde bulunan kişi ya talepte bulunduğu işi yapabilecek bir sermaye kudretine sahip olacak ya da sermaye sahibi bir kişi tarafından kendisine kefil olunacak, bu hususta bir vekâletname düzenlenerek ilgili mercilere takdim edecekti. Sermaye sahipleri yabancı ise ve Osmanlı Devleti’nde ikamet etmiyorlarsa vekâletnamelerine hangi devlet tebaasından iseler o ülkenin Osmanlı Devleti’nde bulunan elçisi tarafından imtiyaz talebinde bulunan kişinin talepte bulunduğu işleri yapabilecek mali kudrete sahip olduğunu ve kendisine kefil olduklarını gösteren bir belge eklenecekti²⁹⁷.

Diğer taraftan imtiyaz başvurularında hangi kurumun yetkili olduğu konusunda da düzenlemeler yapıldı. Osmanlı Devleti’nde imtiyazlar konusunda zamanla Nafia Nezareti’nin yetkili kılındığı Şûrâ-yı Devlet Nafia Dairesi’nin imtiyaz süreçlerini idari ve hukuki anlamda denetlediği bir yapı oluştu. Genellikle işlemler Babıâli, Nafia Nezareti, Şûrâ-yı Devlet, Meclisi Vükela arasında karşılıklı iş birliği ve görev paylaşımı şeklinde cereyan ediyordu. Her imtiyaz için bu kurumların hepsinin yetkili olmadığı bazılarına ihtiyaç halinde başvurulduğu durumlara da rastlanmaktaydı. Ya da yetkili olmasına rağmen bazı kurumlara danışılmadan da imtiyazların verildiği olabiliyordu. Bu kurumların imtiyaz süreçlerindeki rolleri şu şekilde tanzim edilmişti.

²⁹⁵Gözler, 2008: 184.

²⁹⁶Öztürk, 2010: 75.

²⁹⁷*Düstur*, Tertip:1, Cilt:3, s. 498-499; Öztürk, 75, Esirgen, 2010: 74.

5 Mart 1868 tarihinde Osmanlı Devleti'nde Şûrâ-yı Devlet kuruldu. Osmanlı Devleti'nde bayındırlık hizmetlerinin yürütülmesi, imtiyazların verilmesi, demiryolu mukavelename ve şartnamelerinin değerlendirilmesi, verilen imtiyazlar için harita, kroki, profillerin hazırlanması, evrak takibinin yapılması gibi işlerde denetleyici organ olarak Şûrâ-yı Devlet yetkiliydi. Bu tür hizmetler Şûrâ-yı Devlet bünyesinde kurulduğu tarihten itibaren 1880 yılına kadar Nafia Dairesi aracılığıyla, 1880 yılından itibaren II. Meşrutiyet'e kadar ise Tanzimat Dairesi aracılığıyla yapıldı²⁹⁸.

İmtiyazlar konusunda asıl yetkili organ Nafia Nezareti idi. Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti'nin teşkilat yapısı olarak daha kurumsal hale gelmesi ile birlikte imtiyaz işlemlerinin yürütülmesinde nezarete yüklenen görevler açıklık kazandı. Nitekim 2 Şubat 1870 tarihli Nafia Nezareti Nizamnamesi'nde Nafia Nazırı'nın görevlerinden birinin (6. Maddenin 7. Bendi) “Babiâli'nin imtiyaza dair esasen kabul buyurduğu mevaddı mütalaa ve tetkik ve fenne müteallik olan cihetlerini dahi tayin ile Babiâli'ye arz ve takdim eylemek”, olduğu belirtilmiş, nazırın imtiyazlarla ilgili rolü açıklanmıştı. 1870 Nizamnamesi'nde Nafia Meclisi'nin bir görevinin (12. Madde) “imtiyaz layihaları ve ashabı imtiyaz (*sahibi imtiyaz*) kumpanyalarına dair olup Babiâli'nin teftiş ve tetkikatına menut olan iane ve temin-i temti' (*kâr ettirme*) ve sair muhasebesini tanzim ve tetkik ile nezaretten havale olunan bil cümle hususat-ı rü'yet (*idare etmek*) ve müzakere ederek (...) kararını ba-mazbata arz ve ifade etmek”, şeklinde olduğu açıklanmaktaydı. Nizamnamenin 10. Maddesinin 4. Bendinde ise İdare Müdürü'nün; kanunlara uygun olarak bir iş ya da imalat hakkında ruhsat talebinde bulunan kişilerin dilekçelerine dair yazışmaları incelemekle görevli olduğu belirtilmişti²⁹⁹.

23 Aralık 1876 tarihinde Osmanlı Devleti'nde Kanun-ı Esasi hazırlandı ve ardından meşruti monarşi rejimine geçildi. 1876 anayasası imtiyazlarla ilgili doğrudan bir düzenleme getirmiyordu; ancak anayasanın 29. Maddesi idari işlemler ve sözleşmelerde yetkili bakanlığı görevli kılıyor, “her türlü idari işlemlerin, yetkili bakanlıkça, sadrazam kanalıyla, Padişah'tan havale ettirilerek, bakanlar kurulunda görüşülüp karara bağlanmasını” düzenliyordu³⁰⁰.

Nitekim bu durum imtiyazlar konusunda Nafia Nezareti'nin görev ve sorumluluklarını açık şekilde ifade eden bir yetki anlayışının doğmasına sebep oldu. Nafia Nezareti'nin imtiyazlarla ilgili üstlendiği görevler 31 Ocak 1880 tarihinde hazırlanan Nafia Nizamnamesi'nde daha ayrıntılı bir şekilde ifade edildi. Nizamnamenin 5, 8, 9, 22, 24. ve 29. maddeleri imtiyazlarla ilgili konuları tanzim ediyordu. 5. Maddede Nafia Nazırı'nın öncelikli görevinin demiryolları, yol, köprü ve limanlar ile setler inşasına, bataklıkların kurutulmasına,

²⁹⁸Konu ile ilgili daha detaylı bilgi için çalışmanın Şûrâ-yı Devlet Nafia Dairesi ile ilgili kısmına bakınız.

²⁹⁹İ.MMS. 38/1588.

³⁰⁰Öztürk, 2010: 75-76.

arazinin sulanmasına, devlet binaları ile kamu yararına dair inşaatlar hakkında raporların hazırlanması olduğuna değiniliyor, bir diğer görevinin ise gerek devlet hesabına ve gerek imtiyaz yoluyla yapılacak işlerin icrasıyla ilgili nizamnameler hazırlamak, padişaha sunulmak üzere Babiâli'ye takdim etmek olduğu belirtiliyordu. Nafia Nazırı padişahın iradesi hangi yolda tecelli ederse o hüküm çerçevesinde işe başlamakla görevliydi. Nizamnamenin 8. Maddesi ise imtiyazlarda takip edilecek yöntemi izah ediyordu. Buna göre bayındırlıkla ilgili faaliyette bulunmak için ruhsat ve imtiyaz talep edenlerin istekleri nezaret tarafından incelenecek; ardından devlet tarafından kabul edilen kanun ve nizamnamelere uygun olanlar, hükümet ve ahali tarafından maddi bir yükümlülüğü gerekli kılmayanlar için düzenlenen şartname layihaları doğrudan padişaha arz edilmek üzere başvekâlete gönderilecekti. Devlet ve halk tarafından yükümlülük gerektiren şartname layihaları ise Meclis-i Vükela'da görüşülmek üzere başvekâlete takdim edilecekti. Bu tür layihaların bazı yönleri kanun ya da hukuk-u efrada (fertler) taalluk (bağlılık) eder ise yalnız ücretlerinin incelenmesi Meclis-i Vükela kararıyla Şûrâ-yı Devlete gönderilir; Şûrâ-yı Devlet tarafından mesele çözüldükten sonra yine Meclis-i Vükela kararıyla padişaha sunulur iradesi alınır. Şartnameler konularına göre bakanlığın ilgili birimlerince hazırlanacaktı. Yol ve köprülere dair şartname ve imtiyaz layihaları Turuk ve Meâbir Müdürü tarafından tanzim edilirdi (22. Madde). Devlet hesabına inşa ve idare olunan demiryollarının inşa ve idaresine, imtiyaz yoluyla yapılan ve işletilen demiryolları muamelelerinin teftişi, imzalanmış sözleşmeler çerçevesinde işlerin yürütülmesi konusunda Demir Yollar Müdürü yetkili kılınmıştı (24. Madde). İmtiyaz şartname ve mukavelename layihaları gibi gerek fenne ve gerekse idareye ait Nafia Nezareti'nden gönderilen hususlar Nafia Meclisinde görüşülecek, Meclisin görüşü mazbata ile Nezarete bildirilecekti (29. Madde). Nizamname, imtiyaz fermanlarında Nafia Nezareti'ni tamamen yetkili kılıyordu ve 9. Madde de "imtiyaz fermanları eshab-ı imtiyaz Nafia Nezareti vasıtasıyla ita olunur," deniliyordu. İmtiyaz şartlarını belirleyen nizamname ve şartnameler, imza fermanlarının tesliminden önce ya da tesliminde lazım gelen muameleler tamamıyla Nafia Nazırı tarafından imza edilecekti³⁰¹.

1880 yılında Nafia Nizamnamesi ile yapılan düzenlemeye bakıldığında bunun 1876 anayasası çerçevesinde şekillendiği anlaşılır ve nafia işlerinde Nafia Nezareti yetkili merci olarak görülmüştür. İmtiyaz başvurularında da nizamnamenin ön gördüğü şekilde bir uygulamaya gidildiği görülmektedir. Nizamnamenin 8. Maddesinden de anlaşılacağı üzere imtiyaz başvurularında genel değerlendirme özellikleri açısından benzerlikler olmakla birlikte imtiyaz alanın kendine mahsus nitelikleri bazı farklılıkların doğmasına sebep olmuştur.

³⁰¹A. DVN. MKL. 18/23.

Dolayısıyla imtiyaz başvurularında yöntem imtiyazın verildiği alana göre bazı farklılıklar içermektedir.

İmtiyazın verildiği alanlara göre bu farklılıklar şu biçimlerde oluşmuştu. İmtiyazların yoğun olarak talep edildiği alanlardan biri demiryollarıydı ve demiryolu imtiyazlarında daha çok takip edilen yöntem şu şekildeydi. Demiryolu imtiyazı talebinde bulunanlar bir dilekçe ile Babiâli'ye başvuruyorlardı. Dilekçeleri uygun bulunduğu takdirde konu Nafia Nezareti'ne³⁰² intikal ettirilirdi. Nafia Nezareti talebi inceliyor, mukavelename ve şartnameleri hazırlıyor ve ardından Babiâli'ye gönderiyordu. Babiâli konu ile ilgili özel bir komisyon kuruyor ve bu komisyon çalışmaları neticesinde bir mazbata hazırlayarak Meclis-i Vükela'ya gönderiyordu. Meclis konuyu inceliyor, uygun görülürse durum padişaha arz edilerek iradesi için izin isteniyordu. Örneğin Haydarpaşa-Ankara Demiryolu hattına ait imtiyaz fermanında süreç şu şekilde işlemişti. Haydarpaşa-Ankara arasında bir demiryolu inşası ve işletilmesi için Mösyö Alfred Kaulla tarafından Babiâli'ye müracaat edilmişti. Bunun üzerine Babiâli konuyu Ticaret ve Nafia Nezareti'ne iletmiş, nezaret tarafından mukavelename ve şartname tanzim edilerek tekrar Babiâli'ye gönderilmişti. Babiâli konu ile ilgili özel bir komisyon oluşturmuş ve komisyon tarafından bir mazbata düzenlenerek Meclis-i Vükelaya gönderilmişti. Meclis konuyu inceleyerek uygun bulmuş ve padişah iradesine sunmuştu. 29 Eylül 1888 tarihinde mukavele ve şartname muhteviyatının tamamen icrasına müteallik olmak şartıyla imtiyaz verilmişti³⁰³. Madenler dışında diğer bayındırlık hizmetlerinin yerine getirilmesinde imtiyaz usulünün uygulanma yöntemi demiryollarında tanzim edilen hükümlere benzerdi.

Şûrâ-yı Devlet'in, imtiyaz sözleşmelerindeki rolü ihtiyaç halinde kanuni hükümler çerçevesinde konunun incelenmesi söz konusu olduğunda ortaya çıkıyordu³⁰⁴. Ancak Şûrâ-yı

³⁰²Nafia Nezaret'i birçok kez Ticaret Nezareti ile birleşmiştir. Burada her ikisi de kastedilmektedir. Nezaretin tekâmülü, Ticaret Nezareti ile birleşip ayrılması gibi konular hakkında çalışmanın birinci bölümüne bakılabilir.

³⁰³Umur-ı Nafia'ya Ait Mecmua-i Mukavelat, 1329: 2. Demiryolu imtiyazı için verilen başka bir irade-i seniyyede: “Bandırma'dan veya Bandırma ile Mudanya arasında Devlet-i Aliyemizce intihap ve tayin olunacak bir noktadan beda' ile Balıkesir ve oradan Simav vadisini takip ederek kabul ve tasdik edilecek güzergâha tevfikân Uşak ve Afyonkarahisardan Konya'ya kadar geniş bir demiryolu inşasıyla işletilmesi ve Mudanya'dan beda' ile Bursa'ya kadar olan hattın bir metre arzında olarak termimen ve bila-teminat kezalik inşasıyla işletilmesi mecburi ve hattı mezkurun yine bir metre arzında olarak emr-i alışanım tarihinden itibaren bir sene zarfında Çitli'ye temdidî ihtiyari olmak üzere doksan dokuz sene müddetle imtiyaz itası hakkında Yataklı Vagonlar Şirketi Müdürü Mösyö Nagelmackers tarafından vukuu bulan istida üzerine ol-babda Meclis-i Nafia'dan tanzim ve Umur-ı Ticaret ve Nafia Nezaretimizden Babiâli'mize irsal kılınmış olan mukavelename ve şartname layihaları evrak-ı müteferri'a ve ol-babda teşkil eden komisyon-ı mahsusadan tanzim kılınan mazbata ile Meclis-i Mahsusa-i Vükelayı Fehimane'de ledi'ül-mütalaa (...) Mumaileyh Mösyö Nagelmackers'a imtiyaz itası hususuna irade-i seniyye-i mülükanem müteallik ve şeref sudur olmuş (...) Divan-ı Hümayun'umdan işbu emr-i celil'ül-kadrim isdar ve kayıt ve tescil edilmiş”, denilmekteydi. Bkz. Umur-ı Nafiaya Ait Mecmua-i Mukavelat, 1329 (Cüz:8): 2.

³⁰⁴1880 tarihli Nafia Nizamnamesi'nin 8. Maddesi'nden bu durum anlaşılmaktadır. İmtiyaz fermanlarında Şûrâ-yı Devlet'in rolü hakkında bir örnek olarak Yafa-Kudüs demiryolu imtiyaz fermanına bakılabilir. Bu fermanla “Yafa'dan Kudüs-ü Şerif'e kadar dar bir demir yolu inşasıyla işletmek ve bu hattın münasip noktasından biri Nablus'a ve diğeri Gazze'ye kadar iki şube inşası için dahî müddet-i imtiyaziyenin ilk dört senesinde muhtar bulunmak üzere teba-i Devlet-i Aliyyeden Yusuf Tabun Efendi uhdesine yetmiş bir sene müddetle imtiyaz itası

Devlet'in imtiyaz şartnamelerini inceleme, sözleşme koşulları konusunda ilgili daireden gönderilen önerileri görüşme yetki ve görevi varken mevzuat hükümlerine aykırı olarak bu kuruma hiç danışılmadan da imtiyaz verilebiliyordu. Bu durum Şûrâ-yı Devlet'te rahatsızlık yarattı, sonuçta 1911 yılında bir düzenleme yapılarak bu tür uygulamalara son verildi³⁰⁵.

Diğer taraftan Osmanlı Devleti'nde imtiyazlarla ilgili yazışmalar, imtiyazın verildiği alanların farklılığı nedeniyle her alanın kendine mahsus özellikleri sonucu ortaya çıkan örgütlenme biçimlerinin niteliğine göre, o alana özel ve aynı zamanda bürokratik yapısına uygun olarak şekilleniyordu. Bu durum maden imtiyazlarında daha farklı bir imtiyaz yönteminin ortaya çıkmasına neden oldu. Osmanlı Devleti'nde işletmeye değer bir maden ocağı tespit edildiğinde, imtiyaz talebinde bulunan kişiler maden işlerinin görüldüğü nezaret aracılığı ile Maâdin İdaresi'ne isteklerini belirten bir dilekçe ile başvururlardı. Maden İdaresi genel işletme koşullarını belirler, devlet ile imtiyaz talebinde bulunan kişi arasında yükümlülükleri belirten mukavelename hükümlerini hazırlar, ardından Şûrâ-yı Devlet'e gönderirdi. Şûrâ-yı Devlet'in ilgili organı bu mukavelename maddelerini hukuki açıdan tetkik eder, varsa düzeltilmesi gereken yerlerini yeniden düzenleyerek müsveddeleri hazırlardı. Maden şartnamelerinin hazırlanmasında da benzer bir süreç işletilirdi. Bu işlemlerin ardından mukavelename ve şartname müsveddeleri padişah iradesine sunulur, padişah tarafından onay verilirse imtiyaz işlemleri tamamlanmış olurdu³⁰⁶. Maden imtiyazları verilene kadar maden aramaları, izin tezkeresinin (ruhsatname) vermiş olduğu haklar çerçevesinde yürütülüyordu. İmtiyaz verilmediği durumlarda izin ruhsatları iptal ediliyor; ancak bu süre zarfında maden, izin sahibi tarafından işletilebiliyordu³⁰⁷.

Sanayi alanında verilen imtiyazlarda takip edilen yöntem ise iki şekilde gerçekleşti. Önceleri, imtiyazların verilmesinde devletin kurumsal bir işleyiş yaratamaması, imtiyazlarda yetkili mercilerin tekâmülünü tamamlayamamış olmalarının da bir etkisiyle şöyle bir uygulama ortaya çıktı. Eğer imtiyaz talebinde bulunan kişi taşrada bir fabrika inşa ve işletmek için talepte bulunuyorsa Meclis-i İmar'a dilekçe ile müracaat ediyordu. Bu istek yazı ile merkeze bildiriliyor, Maliye nazırının incelemesi sonucu ya doğrudan ya da yapılması

hakkında Nafia Meclisinden tanzim olunup Umur-ı Ticaret ve Nafia Nezaretimizden Babîâlimize irsal olunan mukavele ve şartname lediyü'l-havale Şûrâ-yı Devlet Tanzimat dairesinden kaleme alınan mazbata ile beraber Meclis-i Mahsusa-i Vükelayı Fehimane'de mütalaa olunarak mezkûr mukavele ve şartname numunesine ve Şûrâ-yı mezkurca icra kılınan tadilat dahi icab-ı maslahata muvafık olmasıyla ifayı iktizası bi'l-tensip keyfiyet taraf-ı işraf-ı mülûkaneme arz ile istizan idilmiş (...)Yusuf Tabun Efendi'ye imtiyaz itası hususunda irade-i seniyye-i şehriyanem müteallik ve şeref-sudur olmuş ve mukavele ve şartname Divan-ı Hümayunum kalemine aynen kayıt ve tescil kılınmış (...)", denilmekteydi. Bkz. Umur-ı Nafiaya Ait Mecmua-i Mukavelat, 1329 (Cüz:5): 2.

³⁰⁵Öztürk, 2010: 76-77.

³⁰⁶Keskin, 2005: 181-184.

³⁰⁷Maden izin ruhsatlarının hangi merciler tarafından hangi şartlarla verildiği konusunda bkz. Yorulmaz, 1994: 59; Keskin, 2005: 175.

istenilen değişiklikler varsa onları belirterek Meclis-i Ziraat'a gönderiliyordu. Meclis-i Ziraat'ta gerekli incelemelerden sonra konuyu Meclis-i Vâlâ'ya havale ediyordu. Meclis-i Vâlâ son ilave ve değişiklikleri yaparak imtiyaz için onay veriyordu. Merkezde ise imtiyaz talebi Meclis-i Ziraat'a yapılmaktaydı. Meclis-i Ziraat talep dilekçesi ile mazbatasını hazırlayarak Meclis-i Maliye'ye gönderiyor, bu meclisin onayı ile evraklar Meclis-i Hass'a havale ediliyordu. "Burada özel şartlar, imtiyazlar ve inşa ruhsatı ile ilgili veya gerekli her konuda ilave çıkartmalar yapılarak son şekliyle başvuru onaylanıyordu³⁰⁸."

19. yüzyılın son çeyreğinden itibaren Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti'nin kurumsal yapısını oluşturması, sanayi imtiyazlarının verilmesinde de bu nezaretin yetkin kılınmasını sağladı. Dolayısıyla sanayi alanında imtiyaz talebinde bulunan kişi başvurusunu merkeze yapıyorsa (Ticaret ve) Nafia Nezareti'ne müracaat etmekteydi. İmtiyaz talebi nezarete Ticaret Umum Müdürlüğü'nde görüşülüyor, nezaretin tezkiresi ile mukavename müsveddesi; talepte bulunan kişi devlet memuruysa Şûrâ-yı Devlet Tanzimat Dairesi'ne değilse Umur-ı Nafia Komisyonu'na gönderiliyordu. Tanzimat Dairesi ya da Umur-ı Nafia Komisyon'u gerekli incelemelerden sonra evrakları Meclis-i Vükelaya gönderiyor, Meclis-i Vükela ya talebi onaylayarak padişah iradesine sunuyor ya da daha önceki yazışmalarda bir karara varılamamışsa hükmünü belirterek ona göre hareket ediliyordu. Ancak imtiyaz başvurularında devlet memuru olanlarla olmayanlara uygulanan bu farklılık uzun sürmemiş, gerek merkeze gerekse taşraya yapılan imtiyaz başvuruları Şûrâ-yı Devlet Tanzimat Dairesi tarafından mutlaka incelenmiştir. Taşrada yapılan imtiyaz başvurularında ise talepte bulunan kişi Vilayet Meclislerine müracaat ediyordu. Bu meclis talebi Meclis-i Nafia'ya iletiyor, Meclis-i Nafia mazbata düzenleyerek mukavename taslağını Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderiyordu. Evraklar Nezaretin tezkiresiyle Şûrâ-yı Devlet Tanzimat Dairesi'ne, oradan da Meclis-i Vükelaya sevk ediliyor ve ardından padişah iradesine sunuluyordu³⁰⁹.

Belediye hizmetlerin imtiyazla icrasında Nafia Nezareti yetkili bulunuyordu. II. Meşrutiyet ile birlikte beledi hizmetlerin yürütülmesi konusunda verilen imtiyazlarda belediyelerin yetkilerinin arttırılmasına çalışıldı. Yapılan düzenlemelerle belediyeler imtiyaz vermede doğrudan yetkili kılınmasalar da belediye hizmetleri alanında faaliyet yürüten imtiyazlı şirketlerin kamuya aktardıkları pay, belediyelere verilmeye başlandı. İmtiyazlar yine Nafia Nezareti tarafından veriliyordu. Ancak belediye hizmetleri konusunda Nafia Nezareti'ne başvuru yapılırsa da nezaretin hazırladığı sözleşme ve şartname müsveddeleri konusunda belediyenin de görüşünün alınması, komisyonlarda bir belediye memurunun bulundurulması kararlaştırılmıştı. Yerel yönetimlerin belediye hizmetleri konusunda verilen

³⁰⁸Kal'a, 1999: 286.

³⁰⁹Damlıbağ, 2013: 207-209.

imtiyazlarda yetkili merci haline gelmeleri 1913 yılında İdare-i Umumiye-i Vilayat Kanunu Muvakkatı³¹⁰ ile gerçekleşti. Buna göre devlet kurallarına aykırı olmamak ve süresi 40 yılı aşmamak şartıyla şehir ve kasabalarda “hayvan, buhar, elektrikle çalışan tramvaylar inşa ve işletmesi, elektrikle ve havagazıyla aydınlatma, elektrik enerjisi ve içme suyu dağıtımını için imtiyaz vermek yetkisi İl Özel İdarelerine tanınmaktaydı.” Süresi 40 yılı aşan imtiyazlar ise hükümet onayına tabiydi³¹¹. Yapılan bu düzenlemelerle yerel yönetimlere imtiyaz verme konusunda bazı haklar verilmişse de bu sınırlı kalmış, mahalli demokrasi ve idarenin gelişmesi mümkün olmamıştı. Sonuçta Cumhuriyete Osmanlı İmparatorluğu’ndan koyu merkezîyetçi bir sistem miras kalmıştı³¹².

Diğer taraftan II. Meşrutiyet Dönemi’nde 1909 yılında anayasada bazı düzenlemeler yapıldı. Yapılan düzenlemeler padişahın yetkisini azaltırken meclisin yetkisini artırıyordu. 23 Aralık 1876 Anayasası’na göre bakanlar padişaha karşı sorumluyken 1909 yılında Anayasa’nın 30. Maddesinde yapılan değişiklikle bakanlar kurulunun topluca, her bakanın da kendi işlemlerinden dolayı bireysel olarak padişaha değil Meclis-i Mebusan’a karşı siyaseten sorumlu olduğu belirtiliyordu. Bu durumda padişah simgesel anlamda yürütmenin başı olarak kalıyor; ancak yetkisi ve siyasal sorumluluğu bulunmadığından hiçbir etkisi kalmıyordu³¹³. Siyasi yapıda meydana gelen bu değişim imtiyaz usulünün icrasında da meclisin etkisini arttırdı. Bunun üzerine yabancılara verilen kamu imtiyazları Meclis-i Mebusan ve Meclis-i Ayan’da mebuslar arasında tartışıldı, imtiyazlarla ilgili kanuni bir düzenleme yapılması istendi³¹⁴.

Bu maksatla 24 Haziran 1910 tarihinde “Menafi-i Umumiye Mütteallik İmtiyazat Hakkında Kanun” hazırlandı ve bu kanunda imtiyazların kim tarafından hangi şartlarla verileceği konuları detaylı bir şekilde açıklandı³¹⁵. 13 maddeden oluşan kanunun birinci maddesi imtiyazların hangi koşulda hükümet tarafından verileceğini düzenliyordu. Buna göre, her ne olursa olsun devletçe halen ve gelecekte; mali bir taahhüdü, mal ve emlak-ı umumiyenin sarf ve tahsisini gerektirmeyen; bütçeye dâhil genel bir hizmeti kapsamayan, bu kanunda sayılan muafiyetlerden başka muafiyeti içermeyen, mevcut kanunların değiştirilmesini gerekli kılmayan, vilayet belediye teşkilatına dair çıkarılacak kanun ile yerel yönetimlerin salahiyetinde bulunmayacak olan ve kamuoyunun yararına verilecek

³¹⁰ 1913 Tarihli Vilâyat Genel İdaresi Geçici Kanunu tam metin için bkz. Reyhan, 2000: 131-152; genel değerlendirme için bkz. Kaştan, 2016: 78-98.

³¹¹ Öztürk, 2010: 78-79.

³¹² Ortaylı, 2011: 230.

³¹³ Çalen, 2012: 138.

³¹⁴ II. Meşrutiyet Dönemi’nde Meclis-i Mebusan’da imtiyaz tartışmaları için bkz. Malhut, 2011: 43.

³¹⁵ Kanunun Takvim-i Vekayi ile neşr ve ilanı 8 Temmuz 1910 tarihinde olmuştur. Kanun maddeleri için bkz. Düstur, Tertip II, C. II: 362-365. Kanunun çıkarılması sürecinde Meclis-i Mebusan ve Ayan’da yapılan tartışmalarla ilgili bkz. Esirgen, 2011: 938-950.

imtiyazlarda doğrudan doğruya hükümet yetkili kılınıyordu. İkinci madde, imtiyazlar için gerekli olan ve satın alınması lazım gelen ya da geçici suretle kullanılması icap eden arazi ve emlak hakkında daha sonra çıkarılacak kanunların geçerli olacağını belirtiyor ve arazi kullanımını konusunda şu düzenlemeleri getiriyordu. İmtiyaz verilen imalatın tesisi için gerekli olan özel mülkiyette bulunan emlak ve arazinin satın alınması hususunda imtiyaz sahibi ile arazi sahibi arasında anlaşma olmadığı takdirde gerekli olan arazi İstimlâk Kanuna göre satın alınacak, masraflar imtiyaz sahibi tarafından karşılanacaktı. İmtiyaz süresince imtiyaz sahibinin teklifi ve ilgili nezaretin uygun görmesi halinde geçici bir süreliğine kullanımı lazım gelen arazi ve taş ocakları sahibine İstimlâk Kanunu'nda tayin-i kıymet için mevzuata uygun olarak belirlenen tazminat, imtiyaz sahibi tarafından karşılandıktan sonra mahalli hükümet tarafından imtiyaz sahibine teslim edilecekti. İmalat ve tesisat için gerekli olan devlet arazileri imtiyaz müddetinin nihayetine kadar imtiyaz sahibine bedelsiz verilebileceği gibi devlet arazisinde inşaat sırasında geçici bir süre kullanımı gerekli yerlerde bulunan taş ocakları da hükümet tarafından lüzum görüldüğünde sahib-i imtiyaza parasız tahsis edilebilecekti.

Düzenlemenin üçüncü maddesi imtiyaz sahibinin vergi ayrıcalıklarını ve yükümlülüklerini içeriyordu. Buna göre; imtiyaz süresinin bitimine kadar şirketin gelir ve ihtiyat akçeleri ve imalatın tesisi için gerekli emlak ve arazi vergiden muaf tutulabileceği gibi hisse senedi ve tahvilleri de damga vergisinden başka rüsum vergilerinden muaf olabilecekti. Bazı imtiyaz sahiplerinin sağlayacakları yararları mukabil, Osmanlı Devleti sınırları içinde icra olunan telgraf haberleşmelerinden ücret alınmayabilecekti. Sözleşmede açıkça belirtilmedikçe muafiyet özellikle hükümete ait yeni teklifleri ve ilaveleri de kapsayacaktı.

Kanunun dördüncü maddesi imtiyaz sürecinde kullanılan eşyanın kullanım sonrası nasıl değerlendirileceğini tanzim ediyordu. Hükümetçe gerekli görülmesi halinde imtiyaz süresinin bitiminde işletmede kullanılan alet ve taşınabilir eşya ile levazımın satılabileceği sözleşmenin düzenlenmesinde açıkça belirtilecekti. İmtiyaz sözleşmelerinde, imtiyaz süresinin sonunda hükümetin satın alma hakkı korunacaktı. Alet, edevat, eşya ve levazımın satış bedeli bilirkişi marifetiyle veya hesap defterlerinin incelenmesi yahut hükümet tarafından uygun görülen diğer bir suretle takdir ve tayin olunacaktı.

Beşinci madde şartnamelerde tanzim edilmemiş ek yükümlülükler hakkında hükümetin ve imtiyaz sahibinin sorumluluklarını açıklıyordu. İmtiyaz şartnamesinde bulunmadığı halde imtiyazın azami olarak son on beş senesi zarfında ilgili nezaretin ruhsatıyla yeniden ve ilaveten vücuda getirilecek ve imtiyaz müddetinin bitiminde mevcut bulunacak olan imalat için, imtiyaz sahibi tarafından bildirilip kurallara uygun şekilde ispat olunan masrafa karşılık bir meblağ sonradan yapılan imalatın her birinin tamamlanmasından

itibaren her sene için bedelinden 1/15'i tenzil edildikten sonra tazminat olarak hükümet tarafından imtiyaz sahibine ödeneceği gerekli görülürse açıkça belirtilecekti.

Bunların dışında “Menafi-i Umumiyye Müteallik İmtiyazat Hakkında Kanun” şu düzenlemeleri de içeriyordu. Sahibi imtiyazın, tesisatın inşa ve ikmali için gerekli olan ve yurtdışından getirilmesi gereken alet, edevat ve inşaat malzemelerinin gümrük resminden muafiyetine izin verilebilecekti (Madde 6). İmtiyaz sahibi, imtiyazın işletilmesi için imtiyaz sözleşme ve şartnamelerinde belirlenmiş olan süreler içerisinde Osmanlı kanun ve nizamına tabi bir Osmanlı anonim şirketini mutlaka kuracak, imtiyaz hakkını bu şirket aracılığıyla kullanacaktı (Madde 7). İmtiyaz işlerinde fen memurları ile idare yahut ustalardan hangilerininin yabancı olacağı belirlenecek, sayılarının miktarı sınırlı tutulacaktı (Madde 8).

İmtiyazlar hakkında tanzim edilen kanun başvuru şekilleri ile değerlendirme mercilerini de belirliyordu. Buna göre Meclis-i Mebusan ve Ayan'a arz olunacak imtiyazat kanunları sözleşme ve ekleri ile birlikte incelenecek geneli hakkında kabul ya da reddine karar verilecek yahut düzeltilmesi gerekli yerleri varsa sebepleri de ifade edilerek iade edilecekti (Madde 9). Vilayet ve belediye teşkilatına dair yapılacak kanunlar ile mahalli hükümetin yetkisi altında olan konularda imtiyaz verilmesi, belediye kanunu çıkarılana kadar eskiden olduğu gibi merkezi hükümet tarafından icra edilecekti (Madde 10). Hükümet, imtiyazın verilmesi için gerekli olacak usul ve muamelatı “bir nizam-ı mahsus ile tayine mezun”du (Madde 11). Bu kanunun hükmü 12. Madde’de, özel kanunlara tabi olan maâdin-i asliye ve sathiyeye ile taş ocakları hakkında geçerli olmadığı; ticaret, ziraat, sanayi ve sarrafiyeye ait imtiyazlara da şamil bulunmadığı şeklinde belirtilmişti. Kanunun icrasına ise Heyet-i Vükela (Bakanlar Kurulu) memur kılınmıştı (Madde 13).

1910 yılında çıkarılan kanun ile imtiyazlar konusunda yasal düzenleme yapılmış, cumhuriyet döneminde de genel esasları bağlamında bu kanun uygulanmıştı. 1924 Anayasası imtiyaz sözleşmelerinin onaylanmasını TBMM’ye vermiş, Danıştay’ın da onayının alınması istenmişti. Buna göre kamu imtiyazları Danıştay’ın görüşü alındıktan sonra Bakanlar Kurulu kararı ve TBMM’nin onayı ile Türk Anonim Şirketi statüsündeki tüzel kişilere verilmesi kararlaştırılmıştı³¹⁶. 25 Haziran 1932 tarihinde 1910 yılında çıkarılan kanuna bazı ilaveler yapılmış, 3. ve 6. maddeleri ise tamamen kaldırılmıştı³¹⁷.

³¹⁶Dursun, 2016: 87.

³¹⁷Düstur, Tertip III, C. 13: 564.

2.3.4. Osmanlı Devleti'nde İmtiyazların Verildiği Alanlar

Osmanlı Devleti'nde imtiyazlar daha çok devlet imkânlarının yetersiz kaldığı, teknik ve mali gücün el vermediği alanlarda yoğunlaşmış, siyasi, ekonomik, sosyal faydaların daha çok elde edilebileceği sektörlerle öncelik verilmiştir. İmtiyaz talep eden kişi-ler/tüzel oluşumlar ise doğal olarak daha fazla kâr elde edebilecekleri işler için imtiyaz talebinde bulunmuşlardır. Osmanlı Devleti'nde imtiyaz talepleri daha çok üç alanda yoğunlaşmış; büyük ölçekli bayındırlık işleri, belediye hizmetleri ile sanayi alanında söz konusu olmuştur.

Osmanlı Devleti'nde demiryolları, liman işletmeleri, bankalar, maden işletmeleri, su, gaz, elektrik gibi alanlarda yapılan yatırımlarda, Avrupa sermayesinin işletmeler üzerinde dolaysız denetimi söz konusudur. Bu nedenle bu tür yatırımların yabancı sermaye ile olanları Şevket Pamuk tarafından “dolaysız yabancı yatırımları” olarak adlandırılmıştır³¹⁸.

Osmanlı Devleti'nde doğrudan yabancı yatırımların en çok arttığı dönem 1888-1896 yılları arasında olmuştur. 1888 yılı başlarında Osmanlı Devleti'nde devlet borçları haricinde doğrudan yapılan yabancı sermaye yatırımlarının sektörlere göre dağılımı değişkenlik göstermekteydi. En büyük pay % 33,4 ile demiryollarına aitti. Demiryollarını sırasıyla % 31,1 ile bankacılık, % 12 ile sanayi, % 9,3 ile belediye hizmetleri (su, gaz v.b.), % 8,1 ile ticaret, % 5,6 ile madencilik sektörü izliyordu. Bu sektörlerde ülkelerin sermaye dağılımı ise şu şekilde oluşmuştu; İngiltere % 56,2'lik yatırım ile ilk sırada yer alıyordu. İngiltere'yi % 31,7 ile Fransa izliyor, Almanya'nın yatırımları ise % 1,1'lik kısmı oluşturuyordu. Diğer ülkelerin doğrudan yatırımlardaki oranı ise % 11'di. 1888-1896 yılları arasında doğrudan yabancı yatırımları 30 milyon sterlini aşmıştır. Doğrudan Avrupa yatırımlarının arttığı bir başka dönem ise 1905-1913 yıllarıdır. 17 milyon sterlinden fazla miktarda yabancı sermaye dış borçlar dışındaki alanlara yönelmiş, her iki dönemde de demiryollarının bu yatırımlardaki oranı en büyük payı oluşturmuştur. 1914 yılı başlarında ise doğrudan yabancı sermaye yatırımlarındaki görünüm şu şekilde oluşmuştu: Yabancı sermayenin demiryollarına olan ilgisi artarak devam ediyordu ve yatırımların % 63,1'i demiryolları yatırımlarından oluşuyordu. Demiryollarını % 12,7 ile bankacılık-sigortacılık izliyor, ardından % 5,8 ile ticaret, % 5,3 ile sanayi, % 5,2 ile belediye hizmetleri, % 4,3 ile limanlar, % 3,7 ile madencilik sektörü takip ediyordu. Ülkelerin yatırım oranlarında da değişkenlik söz konusuydu. 1888 yılı verilerinden farklı olarak 1914 yılında Fransa'nın yatırımlarında artış olmuş, % 50,4'lük oranla İngiltere'nin yerini alarak ilk sıraya yerleşmişti. Fransa'yı % 27,5 ile Almanya, % 15,3 ile İngiltere izliyordu. Diğer ülkelerin (Belçika, İtalya, ABD v.b) payları

³¹⁸Pamuk, 2005: 61. (“Dolaysız yabancı yatırımları” tabiri yerine bundan sonra “doğrudan yabancı yatırımları” tabiri kullanılacaktır.)

ise %11'den % 6,8'e gerilemişti³¹⁹. Bu veriler 1888-1914 yılları arasında doğrudan yabancı sermaye yatırımlarında en büyük artışın Almanlar tarafından gerçekleştirildiğini gösteriyor. Sektör bazında ise yabancılar 1888 yılı sonrasında limanlara da yatırım yapma ihtiyacı hissetmişlerdir. Bunun temel nedeni sanayileşmiş devletlerin kendi ülkeleri ile daha kolay ulaşım sağlamak amacına dayanmaktadır.

Doğrudan yabancı sermaye yatırımları Osmanlı Devleti'ne imtiyazlar yolu ile girmiştir.

2.3.4.1. Bayındırlık Alanında Verilen İmtiyazlar

2.3.4.1.1. Demiryolları

Bayındırlık alanlarında verilen imtiyazların başında demiryolu imtiyazları geliyordu. Osmanlı Devleti'nde demiryolu imtiyazlarının verilmesinin iç ve dış birçok sebebi vardı. Avrupa'da sanayileşmeye kadar Avrupa dışına sermaye daha çok dış borçlar şeklinde gerçekleştirilirken, sanayileşme süreci ile birlikte ortaya çıkan sermaye birikiminin ihracı; sermaye yatırımları şeklinde, demiryolu, madenler, liman ve rıhtım inşası gibi alanlara yönelerek olmuştu. Özellikle demiryolu yatırımları kârlı ve aynı zamanda hem yatırım yapılan ülke hem de Avrupalı devletler tarafından yatırımcıların desteklenmesi dolayısıyla tercih sebebiydi³²⁰.

Üstelik bu tercihte sadece Osmanlı coğrafyasının “tarımsal mal ve hammadde potansiyelini değerlendirmek ve kendi malları için yeni pazar elde etmek” amaçlanmıyor; aynı zamanda “ana ülkede düşen kâr oranlarını yeniden arttırmak” isteği etkili oluyordu. Demiryolu yapımı için gerekli olan malzemeler de yatırımı yapan ülkeden temin ediliyor, o ülkenin demir-çelik, lokomotif gibi endüstri alanlarında gelişmesi sağlanıyordu³²¹. Diğer taraftan demiryolu imtiyazını elde eden şirketlere Osmanlı Devleti ihracat ve ithalatta kolaylıklar ve vergi muafiyetleri sağlıyor, bu durum yabancı yatırımcılara Osmanlı Devleti'nde daha rahat faaliyetlerde bulunmayı, daha çok kazanmayı garanti ediyordu³²².

Diğer yandan Osmanlı Devleti'nde demiryolunun inşası, demiryolunu yapan ülkenin bölgedeki ticaretini arttırıyordu. “Avrupa ülkesinin mali ve ticari sermayesinin bölgedeki tekeli durumu ulaştırmadaki tekelle birleşince, diğer Avrupa ülkelerinin bölgedeki ticari

³¹⁹Pamuk, 2005: 72-75. Başka bir kaynakta, Osmanlı İmparatorluğu'nda Fransız Çıkarları Topluluğu Başkanı M. Boissière'nin Fransa Dışişleri Bakanına 30 Mayıs 1919 tarihli memorandumu dikkate alınarak, Osmanlı Devleti'nde I. Dünya Savaşı öncesinde doğrudan yabancı yatırım oranları ile ilgili ülkelerin payları; % 59,28 oranı ile Fransa, % 26,04 oranı ile Almanya, % 14,68 oranı ile İngiltere olarak verilmiştir. Bkz. Sükan, 2014: 199-200.

³²⁰ Özyüksel, 2013: XVI.

³²¹Kaynak, 1982: 158.

³²² Can, 2000: 39.

rekabeti büyük ölçüde engelleniyordu³²³.” Demiryolu yapım imtiyazı bir koç başı etkisi yaratarak imtiyazı elde eden ülkenin bölgeyi diğer yatırımlarda da ele geçirme sürecini olanaklı hale getiriyordu.

Osmanlı Devleti demiryollarının inşa edilmesi için şirketlere hattın her iki yanında otuzar millik alanda demiryolları, şoselerin yapımı, kömür madenlerini işletme, orman ve taş ocaklarını ücretsiz kullanma gibi imkânları da tanıyordu. İzmir-Aydın demiryolu hattının yapımında bu olanakları imtiyaz sahibi şirkete tanıyan Osmanlı Devleti³²⁴, Bağdat demiryolunun inşasında daha da geniş hakları 3 Mart 1903 tarihinde kurulan Bağdat Demiryolu Şirketi’ne tanımıştı. İmtiyazda yer alan düzenlemeye göre şirket, demiryolu inşaatı ve işletmesinde kullanacağı hazine topraklarına bedelsiz sahip olacak, inşa için gerekli bütün kereste, odun v.b. ihtiyaçlar devlet ormanlarından sağlayacak, hattın geçtiği alanların her iki tarafında yirmişer kilometrelik alanlarda bulunan bütün madenleri bedelsiz işletebilecek, demiryolu hattının geçtiği hat boyunca arkeolojik kazı yapabilecek, imtiyaz süresi boyunca demiryolunun geçtiği topraklardan sağlayacağı gelirlerden ötürü her türlü vergiden muaf tutulacaktı³²⁵. Sermaye gerektiren bayındırlık işlerinin icrasında şirketlere tanınan bu geniş haklar hangi Avrupa ülkesi tebaasına verilmişse onun o bölgedeki nüfuzunu kuvvetlendirdi. Sonuçta demiryolu hatlarının geçtiği alanlarda Avrupalı devletler arasında hem bir rekabet yaşandı hem de imtiyaz elde edildikten sonra Osmanlı Devleti’nin değişik bölgelerinde İngiliz, Fransız, Alman sermayesinin etkin olduğu alanlar belirdi. 19. yüzyılın sonlarına kadar bu etki İngiltere ve Fransa lehine iken, yüzyılın sonlarından itibaren Almanya lehine değişmeye başladı³²⁶.

Bütün bu olumsuz niteliklerine rağmen Osmanlı Devleti’nde demiryollarının yapımına bu derece önem verilmesi çeşitli sebeplere dayanıyordu. Devlet, demiryollarının inşa edilmesini sağlayarak iç bölgelerle ulaşımı olanaklı hale getirebilirdi. Bu yeni alanların tarıma açılması, daha geniş topraklarda ihracata yönelik tarımsal üretimin yapılması sonucunu doğurabilirdi. Demiryolları savaş ve barış zamanlarında imparatorluğun ücra noktalarını devlet merkezine bağlayarak, devlet otoritesini artırır, vergilerin daha hızlı toplanmasını temin edebilirdi. Aynı zamanda devlet özellikle İç Anadolu’da üretilen buğdayı ihracat noktalarına daha kolay ulaştırabilir, bu Osmanlı buğdayının diğer ülke pazarlarına açılımını sağlardı³²⁷. Bunlarında ötesinde demiryolları Osmanlı Devleti’nin ulaşım sorununa çare olabilirdi³²⁸.

³²³ Pamuk, 2005: 78.

³²⁴ Akyıldız, 2005:20.

³²⁵ Çavdar, 1970: 130-131.

³²⁶ Yıldırım, 2002: 317.

³²⁷ Pamuk, 2005: 80.

³²⁸ Özyüksel, 2013: 7.

Osmanlı Devleti Doğu Trakya ve Asya’da ulaşım sistemlerinin modernleştirilmesinde coğrafi engeller, yetersiz maliye, teknik imkânların olmayışı ve kalifiye insan gücünün eksikliği gibi önemli problemlerle karşılaştı³²⁹. Sonuçta bu problemler Osmanlı Devleti’nde demiryollarının inşasında imtiyaz usulünün benimsenmesine ve demiryollarının daha çok yabancı sermayeye ihale edilmesine neden oldu. Osmanlı Devleti’nde Fransız Çıkarları Topluluğu Başkanı M. Boissiere’den Fransız Dışişleri Bakanı’na 30 Mayıs 1919 tarihinde gönderilen memorandumda Osmanlı Devleti’ndeki yabancı sermayenin demiryolu yapımındaki payları % 49,90 ile Fransa, % 42,61 ile Almanya, % 10,49 ile İngiltere şeklinde belirtilmişti³³⁰.

2.3.4.1.1.1. İngiliz Sermayesi İle İnşa Edilen Demiryolları

Osmanlı Devleti’nde ilk demiryolu hattının inşasına İskenderiye-Kahire arasında 1851 yılında başlandı. 211 kilometre olan hat beş yıllık bir çalışmanın ardından 1856 tarihinde hizmete açıldı³³¹. Afrika kıtasının ilk demiryolu olan bu hat, 1869 yılında 1.300 kilometreye, 1905 yılında 4.400 kilometreye ulaştı³³².

Osmanlı Devleti’nin Anadolu topraklarında ilk demiryolu yapım imtiyazı İzmir-Aydın arasında 1856 yılında İzmirli bir İngiliz tüccar Robert Wilkin ve ortaklarına verildi. Wilkin ve arkadaşları kısa bir süre içinde bu imtiyazı İngiltere’de bir gruba sattılar. İmtiyazı satın alan grup 1857 yılında “İzmir’den Aydın’a Osmanlı Demiryolu” adlı bir şirket kurarak çalışmalara başladı. Planları hattı üç aşamada inşa etmekte. Hükümet tarafından projenin 22 Eylül 1857 tarihinde onaylanması ile inşaat için gerekli izin alındı. Hattın yapımı planlanandan daha uzun sürse de Osmanlı Devleti’nin verdiği destek sayesinde 7 Haziran 1866 tarihinde bitirilerek hizmete açıldı. Şirket 1879 yılında elde ettiği yeni bir imtiyazla hattı iç bölgelere doğru genişletti. Aydın-Kuyucak hattı Ağustos 1881, Kuyucak-Sarayköy hattı Eylül 1882, Torbalı-Tire hattı ise Eylül 1883 tarihinde açıldı. 1888 yılında yeni bir imtiyaz daha elde eden şirket, Sarayköy-Dinar ve Çivril, Ödemiş, Denizli gibi bölgelere hattı genişletti. 1912 yılı Kasım’ında hattın toplam uzunluğu 582 kilometreyi buluyordu. İzmir-Aydın hattının bitirilmesi ile daha düzenli bir hal alan Aydın Demiryolu Şirketi, “Anadolu’da faaliyet gösteren demiryolu şirketlerinin en kârlılarından biri oldu ve devletleştirildiği yıl olan 1935’e kadar bu niteliğini korudu³³³.”

³²⁹Schoenberg, 1977: 359.

³³⁰Sükan, 2014: 200.

³³¹ Engin, 1993: 37. Mısır da demiryolu inşası Osmanlı Devleti ile Mısır arasında soruna neden olmuştur. Yaşanan krizle ilgili bkz. Rivlin, 1961: 379.

³³² Satan, 2013: 310.

³³³ Kurmuş, 2007: 99-122; Akyıldız, 2005: 15-39.

Tablo 2.1 İzmir-Aydın Demiryolu Yıllık Hâsılat Tablosu³³⁴

Yıllar	Toplam Hâsılat	Hattın Ulaşımaya Açılan Miktarı	Mil Başına Yıllık Brüt Kazanç	Net Kazanç
	(Sterlin)	(Kilometre)	(Sterlin)	(Sterlin)
1867	41,410	80	513	-4,959
1877	93,634	83	1,125	37,338
1882	134,258	147	910	61,069
1884	238,116	177	1,343	115,969
1889	257,570	193	1,333	145,407
1890	312,724	305	1,024	172,555
1891	262,932	305	861	138,550
1892	350,257	322	1,086	184,865
1893	354,406	322	1,099	187,907
1894	319,116	322	989	167,877

Diğer taraftan 4 Temmuz 1863 tarihinde İngilizler bu sefer Batı Anadolu'da İzmir-Kasaba demiryolu yapım imtiyazını elde ettiler. Edward Price adlı bir İngiliz'e imtiyaz neticesinde "Smyrna-Cassaba Railway Company/İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi" kuruldu, hattın yapımına 1864 yılında başlandı. 10 Ekim 1865 tarihinde 66 kilometrelik Manisa'ya kadar olan kısım, 10 Ocak 1866 tarihinde ise 27 kilometrelik Kasaba (Turgutlu)'ya kadar olan bölüm tamamlandı³³⁵. Aynı şirkete 1888 yılında kilometre teminatı olmadan verilen imtiyazla Manisa-Soma demiryolu yapım hakkı tanındı. 92 kilometrelik hat 1890 yılında hizmete açıldı. Batı Anadolu'da İngilizlerin bu faaliyetleri Fransızları da bu yarışın içine soktu. 1894 yılında Fransızlar İzmir-Kasaba Demiryolu'nu satın alarak bölgede İngilizlerle rekabete girdiler, ardından İzmir-Aydın Demiryolu'nu da satın almak istedilerse de başarılı olamadılar³³⁶.

İzmir-Aydın demiryolu yapım imtiyazının verilmesinden (1856) bir yıl sonra 1857 yılında Osmanlı Devleti Rumeli'de de demiryolu inşası için harekete geçti. Köstence-Çernavoda (Boğazköy) arasında 64 kilometrelik bir demiryolu hattı için İngiliz bir gruba teminatsız demiryolu yapım imtiyazı verildi. Hat 4 Ekim 1860 tarihinde bitirilerek ulaşımaya açılmış olsa da 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan sonra Romanya sınırları içinde kalmış, 1882 yılında Romanya hükümeti tarafından satın alınarak daha sonra Avrupa demiryolu ağına Tuna Nehri üzerinde yapılan bir köprü ile entegre edilmişti³³⁷.

İngilizler Köstence-Çernavoda hattının ardından Varna-Ruşuk arasında da demiryolu inşa etmek istediler. İngilizlerin bölgenin tarımsal potansiyelinden istifade etme istekleri Osmanlı Devleti'nin İstanbul ile Avrupa arasında ticareti geliştirme maksadı ile örtüştü, sonuçta devlet bu isteğe olumlu yaklaştı. 12 Şubat 1859 tarihinde yapılan sözleşme, 1863 yılında yeniden tanzim edilerek "Ruşuk-Varna Demiryolu Şirketi" kuruldu, inşa çalışmaları

³³⁴ Report by Major Law on Railways in Asiatic Turkey, 1896: 21.

³³⁵ Engin, 1993: 39.

³³⁶ Öztürk, 2009: 54.

³³⁷ Akyıldız, 2005: 60; Engin, 1993: 40.

başladı. 2 milyon sterline mal olan 224 kilometre uzunluğundaki hat 7 Kasım 1866 tarihinde açılmış, ancak Berlin Antlaşması (1878) ile Bulgaristan topraklarında kalmıştı³³⁸.

19. yüzyılın ikinci yarısında İngiliz Sermayesi ile yapılan bir diğer demiryolu hattı, Mersin-Tarsus-Adana demiryolu hattı idi. 1 Ocak 1883 tarihinde İngiliz sermaye çevrelerinin Osmanlı Devleti'ndeki yerel temsilcileri olan Mehmet Nahid Bey ve Kostaki Teodoridi Efendi'ye Mersin-Adana demiryolunun inşa ve işletme imtiyazı verildi. 15 Ocak 1883 tarihinde yapılan sözleşme neticesinde hattın yapımına 19 Ocak 1884 tarihinde başlandı. Hattın Mersin ile Tarsus arasındaki kısmının 2,5 yılda tamamlanması planlanıyordu, ancak bu mümkün olmadı ve hattın bu kısmı 4 Mayıs 1886 tarihinde hizmete açıldı. Düzenli seferler eksikliklerin 20 Haziran 1886 tarihinde giderilmesi ile başladı. Hattın, Tarsus-Adana kısmı ise 1 Ağustos 1886 tarihinde bitirilerek 4 Ağustos 1886 tarihinde seferler başladı. Mersin-Tarsus-Adana demiryolu hattının toplam uzunluğu 66,8 kilometreyi bulmuştu³³⁹.

2.3.4.1.1.2. Alman Sermayesi İle İnşa Edilen Demiryolları

Osmanlı devlet adamlarının İmparatorluğun Asya topraklarında Avrupa'dakine benzer demiryolu inşa etme istekleri vardı. Özellikle Bağdat ile başkent arasında kurulacak bir demiryolu hattı Mezopotamya'da devletin istikbalini daha güvenli kılabilir, üstelik Süveyş kanalının kapadığı ticari kayıplar Bağdat demiryolu sayesinde giderilebilirdi³⁴⁰. Bağdat demiryolunun devlet eliyle inşa edilmesi Rumeli demiryollarının yapımında yaşanan anlaşmazlıklar dolayısıyla tercih sebebiydi. Hattın yapım çalışmaları Haydarpaşa-İzmit arasında 4 Ağustos 1871 tarihinde başlamıştı; ancak çok yavaş ilerlemekteydi. Bunun üzerine Padişah Abdülaziz'in isteği ile Alman Wilhelm von Pressel'e başlangıç noktası olarak İstanbul'u alan, limanları ve ticaret merkezlerini birbirine bağlayan bir proje 1872-1873 yıllarında hazırlattırıldı. Hattın uzunluğunun 4.690 kilometre, kilometre başına maliyetinin 90.000 frank olacağı hesaplanmıştı. Proje kapsamında Haydarpaşa-İzmit, Mudanya-Bursa istikametlerinde çalışmalar başlamışsa da İzmit hattı iki senede tamamlanmıştı³⁴¹. Mudanya-Bursa hattı ise 1874 yılında bitirilmiş; ancak mali imkânsızlıklar nedeniyle ulaşıma

³³⁸ Bu hattın yapımında karşılaşılan güçlükler, şirketin sözleşme maddelerindeki yükümlülüklerini yerine getirmemesi ve Osmanlı Devleti'nin sağlamış olduğu kolaylıklarla ilgili bkz. Akyıldız, 2005: 75-108; Engin, 1993: 40-41.

³³⁹ Satan, 2013: 320-321.

³⁴⁰ Ortaylı, 2012: 128.

³⁴¹ Hattın yapımına 4 Ağustos 1871 tarihinde başlanmış, 3 Mayıs 1873 tarihinde Sadrazam Rüştü Paşa'nın da hazır olduğu merasimle hizmete açılmıştı (Satan, 2013: 316-317). Hattın uzunluğu 93.046 kilometreydi. Devlet tarafından inşa edilen hat 7 Ocak 1889 tarihinde Anadolu Demiryolu Şirketi'ne devredildi. Bkz. Tablo 2.2.

açılmamıştı³⁴². Devletin 1875 yılında mali iflası ile Pressel projesinin uygulanma imkânı kalmadı³⁴³.

Osmanlı Devleti'nin mali olarak iflası demiryolu hatlarının inşasına karşı yabancı sermayede bir güvensizlik oluşturdu. Ancak bu güvensizlik 1881 yılında Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin kurulması, borçların ödenmesi için devlet gelirlerinin bir kısmına el konulması, demiryolu yapımlarında kilometre garantilerinin ödenmesinde İdare'nin vermiş olduğu güvence yabancı sermaye açısından Osmanlı pazarını öncesinden de daha güvenli hale getirdi. Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin kurulması ile birlikte sermaye sorunu da aşılmış oluyordu. Buna istinaden 29 Eylül 1888 tarihinde bir irade³⁴⁴ ile Anadolu demiryolları yapım ve işletme imtiyazı Almanlara; Württembergische Vereinsbank müdürü Kaulla'ya verildi. Alfred Kaulla, 4 Mart 1889 tarihinde Deutsche Bank ve Deutsche Vereinsbank'ın da katıldığı bir konsorsiyum ile Anadolu Demiryolları Şirketi'ni kurarak hattın inşaatına başlandı³⁴⁵. 470 kilometrelik İzmit-Ankara hattı 31 Aralık 1892 tarihinde tamamlanarak, Haydarpaşa-İzmit

³⁴² Mudanya-Bursa hattı devlet tarafından yapılmak istenmiş; mali durumun el vermemesi dolayısıyla bu mümkün olmamıştı. Bunun üzerine hattın yapımı 1891 tarihinde Orient Ekspres'in sahibi Georges Nagelmackers'e imtiyaz olarak verilmişti. 16 Haziran 1892 tarihinde yapımı tamamlanan hat 41 kilometre uzunluğundaydı (1338 Sene-i Maliyesine Mahsus Milli Nevsal, 1922-1338: 137). Mudanya-Bursa demiryolu inşası ile ilgili bkz. Yazıcı, 2010: 93-97.

³⁴³ Özyüksel, 2013: 14-16.

³⁴⁴ Haydarpaşa-Ankara hattına dair İrade-i Seniyye: "İzmit demir yolunun Ankara'ya kadar temdid-i için imtiyaz i'tasına dair Ştuttgart'ta ve Württembergische Vereinsbank direktörü olup Berlin'deki Deutsche Bank ile heyet-i sarrafiyesi nam ve hesabına hareket eden Mösyö Alfred Kaulla tarafından vuku bulan istida üzerine kararlaştırılan şeraid-i havi tanzim olunan mukavelename ve şartname Umur-ı Ticaret ve Nafia Nezaretimizden Babiâlimize irsal olunmasıyla ol babda mahsusen teşkil kılınan komisyondan kaleme alınan mazbata ile beraber Meclis-i Mahsus-u Vükela-yı fehâiminde lediyyül-mütalaa mezkûr mukavelenamenin mevadd-ı esasiyesi İzmit hattının müddet-i muayyinesi zarfında Ankara'ya kadar temdid-iyle hattın geçeceği sancaklar varidat-ı öşriyyesinden demiryolunun hâsılât-ı gayr-i safiyesinin senevi kilometre başına on beş bin franga iblağı temin olunmak ve on beş bin franktan fazlasının yüzde yirmi beşi hazine-i celile-i maliyeme ait olmak ve Haydarpaşa'dan İzmit'e kadar mevcut olan hat ile edevat-ı sabite ve müteharrikesi ve tesisat ve müteferriat ve müştemilatının ve İzmit'in ilerisinde mevcut amelîyat ile vaki oldukları arazinin dur ve tesliminde bunlara mukabil hükümet-i seniyyeme altı milyon frank verilmek ve Haydarpaşa'dan İzmit'e kadar mümted (uzayan) hattın senevi kilometre başına hasılât-ı gayr-i safiyesi on bin üç yüz franga iblağ kılınmak ve mezkur Haydarpaşa hattının Üsküdar'a kadar temdid-i ve Üsküdarın mebde-i hat (başlangıç) ittihazı lüzumu eshap imtiyazca tahkik eylediği halde hükümet-i seniyyem ile bilmüzakere hatt-ı mezkurun Üsküdar'a kadar temdidine ve hattı asliyeden bida ile biri Kütahya'ya ve diğeri Bursa'ya kadar mümted (uzamak) olmak ve taraf-ı hükümet-i seniyyemden bir güne teminat-ı derühte olunmayıp kablî inşâ harita ve layihaları hükümet-i seniyyeme i'ta ve tebliğ ile aynen veya ta'dilen tasdik kılınmak üzere iki şube inşasına salahiyetleri ve Ankara'dan ileri temdit hatları inşâ ve işletilmesi için şeraid-i mütesaviye ile hakk-ı ricahaneleri olmak hususatıyla teferruatından ve müddet-i imtiyaziye dahi doksan dokuz seneden ibaret olup mevadd-ı mezkure yolunda ve ahkam ve şeraid-i fenniye vesaire dahi numunesine ve icab-ı maslahata muvafık surette görüldüğünden ol vecihle mumaileyh Mösyö Kaulla'ya imtiyaz itası tezekkür ve tensip olunarak keyfiyet-i taraf-ı eşref-i mülûkaneme arz ile istizan edilmiş ve demir yolların tezyid-i servet ve memuriyet-i memlekete olan hizmetinden naşi Anadolu Demir Yolları'nın dahi bir an evvel temdid-i hususundaki lüzum ve ehemmiyet derkar olmasıyla ber mucib-i tezekkür ve istizan mumaileyhe imtiyaz itasına irade-i seniyye-i şehriyaranem müteallik ve şeref-sudur olarak mezkur mukavelename ve şartname Divan-ı Hümayunum kalemine aynen kayıt ve tescil kılınmış olmakla salif-üz-zikr İzmit demir yolunun Ankara'ya kadar temdid-i için mumaileyh Mösyö Kaulla'ya imtiyaz verildiğini mütezammın hükmü mukavele-name ve şartname muhteviyatının tamame-i icrasına müteallik olmak üzere Divan-ı Hümayunumdan işbu emir-i celil'ül-kadrim istar ve zikr olunan mukavele-name ve şartnamenin kalemi mezkurdan musaddık ve mahtûm (mühürlü) birer sureti dahi beraberce i'ta kılındı. 23 Muharrem 1306/29 Eylül 1888." Umur-ı Nafiaya Ait Mecmua-i Mukavelat, 1329 (C:4): 2.

³⁴⁵ Ortaylı, 2012:136-137; Rathmann, 1982: 41.

hattı ile uzunluğu 563 kilometreyi buldu. Temdid hatları ile birlikte İstanbul-Ankara arasında 576 kilometrelik bir demiryolu ağı zaman içerisinde inşa edilmiş oldu³⁴⁶. Şirketin demiryolu hatlarını mukavelede yer alan süreden önce bitirmesi şirkete duyulan güveni arttırdı. Babıâli 13 Şubat 1893 tarihinde 384 kilometrelik Ankara-Kayseri³⁴⁷ hattının ardından 15 Şubat 1893'te Eskişehir-Konya hattını da Almanlara verdi³⁴⁸. Ankara-Konya hattının yapımı için bir çaba gösterilmese de Eskişehir-Konya hattının yapımına hemen başlanarak Mart 1894 tarihinde "Eskişehir-Konya Demiryolu İnşaat Şirketi" kurulmuştu³⁴⁹. 433 kilometrelik hat 29 Temmuz 1896 tarihinde bitirilerek ulaşıma açıldı³⁵⁰.

Tablo 2.2 İstanbul-Ankara Demiryolu Hattı³⁵¹

Haydarpaşa-Ankara Hattı		
Duraklar	Aralarındaki Mesafe (Km/m)	Açıldığı Tarih
Haydarpaşa	0	26 Kanûnuevvel 1304 / 7 Ocak 1889 tarihinde Anadolu Demiryolu Şirketine teslim olunmuştur.
Kızıltoprak	2.564	
Feneryolu (1)	0	
Göztepe	2.419	
Erenköy	3.037	
Suadiye	0	
Bostancı	3.029	
Maltepe	4.954	
Kartal	6.106	
Pendik	4.349	
Tuzla	10.060	
Gökboza (Gebze)	9.460	
Dil-iskelesi	11.064	
Tavşancıl	4.097	
Hereke	4.397	
Yarımca	9.880	
Tütünciftlik	6.405	
Derince	3.810	
İzmit	7.415	
Büyükderbent	18.321	28 Mayıs 1306 / 9 Haziran 1890

³⁴⁶Hatların yapım tarihleri, mesafeleri hakkında bkz. Tablo 2.2.

³⁴⁷Anadolu Demiryolu Şirketi Ankara-Kayseri hattının yapımına hiçbir zaman başlamamıştır. Özyüksel, 2013: 86.

³⁴⁸Eskişehir-Konya hattının toplam uzunluğu hakkında kaynaklarda farklı rakamlar söz konusudur. Gülsoy hattın uzunluğunu 445 kilometre olarak vermektedir. Bkz. Gülsoy, 2013: 295.

³⁴⁹Özyüksel, 2013: 86-91.

³⁵⁰Bkz. Tablo 2.2.

³⁵¹1338 Sene-i Maliyesine Mahsus Milli Nevsal, 1922-1338: 131-132.

Haydarpaşa-Ankara Hattı		
Duraklar	Aralarındaki Mesafe (Km/m)	Açıldığı Tarih
Sapanca	13.971	
Arifiye (2)	8.001	
Kive?	23.506	
Akhisar	11.574	28 Kanûnuevvel 1306 / 9 Ocak 1891
Mekece	12.687	
Lefke	14.070	
Veziirhan	18.773	
Bilecik	17.772	3 Mayıs 1307 / 15 Mayıs 1891
Karaköy	10.706	
Bozöyük	14.602	4 Mart 1308 / 16 Mart 1892
İnönü	10.840	
Çukurhisar	14.310	
Eskişehir	18.980	6 Haziran 1308 / 18 Haziran 1892
Ağapınarı	22.531	
Alpköy	16.633	
Beylikahır	22.081	
Sarıköy	31.170	14 Ağustos 1308 / 26 Ağustos 1892
Bıçer	26.520	
Sazılar	20.448	20 Teşrinisani 1308 / 2 Aralık 1892
Beylikköprü	14.317	
Polatlı	19.638	
Mallıköy	34.195	
Sancaklı	29,085	19 Kanûnuevvel 1308 /31 Aralık 1892
Ankara	25.416	
Tolam Uzunluk: 576.835 Km		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Fenerbahçe Şubesi: Feneryolu istasyonundan Fenerbahçeye kadar 1.846 km uzunluğundan bir şube hattı vardır. 2. Adapazarı Şubesi: Arifiye İstasyonundan Adapazarı'na kadar 8.730 km uzunluğunda bir şube hattı vardır. 18 Eylül 1317 / 1 Ekim 1901 tarihinde küşad edilmiştir. Bolu Şubesi: Adapazarı'ndan itibaren Bolu'ya kadar takriben 200 km şimendüferin imtiyazı verilmiş ise de inşaat başlamamıştır. 		

Tablo 2.3 Eskişehir-Konya Hattı Demiryolu³⁵²

Eskişehir-Konya Hattı		
Duraklar	Aralarındaki Mesafe Km/m	Açıldığı Tarih
Eskişehir	0	18 Kanûnuevvel 1306 / 30 Aralık 1890
Gökçe Kazık	23,244	
Sabuncupınarı	21,995	
Alayund (1)	21,634	
Çöğürler	19,631	16 Mayıs 1311 / 28 Mayıs 1895
Dünür	60,626	22 Haziran 1311 / 4 Temmuz 1895
İhsaniye	24,749	
Hamam	13,440	
Gazlıgöl Hamamı	3,658	
Afyonkarahisar (2)	16,239	
Büyük Çobanlar	19,458	14 Teşrinievvel 1311 / 26 Ekim 1895
Çay	26,846	
İshaklı	26,048	10 Teşrinisani 1311 / 22 Kasım 1895
Pasyan	13,308	
Akşehir	13,345	
Azari Köy	18,399	27 Nisan 1312 / 9 Mayıs 1896
Çavuşçu Köy	21,766	
İlgın	17,475	17 Temmuz 1312 / 29 Temmuz 1896
Kadınhan	26,573	
Sarayönü	24,079	
Meydan	16,719	
Pınarbaşı	26,916	
Konya	22,426	
Toplam Uzunluk: 433,685		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Kütahya Şubesi: Alayunt İstasyonu'ndan Kütahya'ya 10,105 kilometre tûlunda bir şube hattı vardır. 18 Kanûnuevvel 1315 (30 Aralık 1899) tarihinde küşad edilmiştir. 2. İzmir İltisak Hattı: Afyonkarahisar'ında İzmir hattı ile iltisak eyler. 		

Eskişehir-Konya hattının iki yıl gibi kısa bir sürede tamamlanması Osmanlı yöneticilerini memnun etmiş, Konya'ya kadar ulaşan demiryolunun Bağdat ve Basra'ya kadar uzatılması Alman İmparatoru II. Wilhelm'in 1899 yılında İstanbul'u ikinci defa ziyaretinde gündeme gelmişti. II. Abdülhamit'inde hattın Bağdat'a kadar uzatılması konusunda aynı görüşlere sahip olması 25 Kasım 1899 tarihinde demiryolunun Konya'dan Bağdat-Basra'ya uzatılması kararının Heyet-i Vükela tarafından alınması ile neticelendi. Almanlar Bağdat

³⁵² 1338 Sene-i Maliyesine Mahsus Milli Nevsal, 1922-1338: 132-133.

demiryolunun yapım hakkının kendilerine verilmesinden gayet memnunnardı, II. Wilhelm'in II. Abdülhamit'e çektiği teşekkür telgrafı bir yerde bu hoşnutluğun nişanesini temsil ediyordu³⁵³.

Hattın güzergâhını tayin etmek, stratejik ve ekonomik yönlerini belirlemek üzere Alman bir heyet hemen İstanbul'a geldi ve Nafia Nezareti yetkililerinin de katılımıyla hattın geçeceği güzergâh belirlendi³⁵⁴. 5 Mart 1903 tarihinde kesin imtiyaz sözleşmesi imzalandı. Konya'dan sonra inşa edilecek yeni hatlar için Arthur von Gwinner başkanlığında Bağdat Demiryolu Şirketi kuruldu³⁵⁵. Konya'dan başlayacak olan hat, Karaman-Ereğli'den geçerek Toroslardan tünellerle Adana'ya bağlanacak, böylelikle Mersin hattı ile entegre edilecekti. Ardından Adana'dan Halep'e uzatılacak, burada Hama-Humus-Trablusşam-Beyrut-Yafa ve Kudüs bağlantıları sağlanacaktı. Demiryolu, Halep'ten sonra Nusaybin-Musul-Takrit-Samara-Sadiye istikametinden Bağdat'a ulaşacaktı. Hattın Hicaz demiryolu ile bağlantısı sağlanarak³⁵⁶ kutsal merkezler ile İstanbul arasında doğrudan bir ulaşım ağı gerçekleşmiş olacaktı. Sözleşme şartları gereği şirketin Konya-Bağdat hattını bitirmeden Bağdat-Basra bölümünü işletmeye açma hakkı yoktu³⁵⁷.

Tablo 2.4 Bağdat Demiryolu Hattı³⁵⁸

Konya-Nusaybin Hattı		
Duraklar	Aralarındaki Mesafe Km/m	Açıldığı Tarihi
Konya	0	15 Teşrinievvel 1320 / 28 Aralık 1904
Kaşık Han	20,370	
Çumra	23,862	
Arıkören	17,708	
Mandason	18,742	
Karagan	21,612	
Sıdırva	16,750	
Ayrancı Derbent	28,825	
Alaca	24,142	
Araklı	17,176	
Bulgurlu	9,699	
Ulukışla	37,624	18 Haziran 1327 / 1 Temmuz 1911
Pozantı	53,619	8 Kanûnuevvel 1328 / 21 Aralık 1912

³⁵³Ortaylı, 2012: 143.

³⁵⁴Albayrak, 1995: 18.

³⁵⁵Özyüksel, 2013: 197.

³⁵⁶Ortaylı, 2012: 149.

³⁵⁷Özyüksel, 2013: 197-198.

³⁵⁸1338 Sene-i Maliyesine Mahsus Milli Nevsal, 1922-1338: 133-134.

Konya-Nusaybin Hattı		
Duraklar	Aralarındaki Mesafe Km/m	Açıldığı Tarihi
Karapınar Hacııırı Kelebek Durak Yenice Zeytinli Kethüdaoğlu Şakir Paşa Adana (1) Misis Ceyhan Veysiye Toprakkale(2) Osmaniye Mamure	102,792	14 Nisan 1328/ 27 Nisan 1912
Bağçe Ayran Islahiye Meydanikiz Raco Kurtkulak Katma Tel-el-Rıfat	99,694	6 Teşrinievvel 1331 / 19 Ekim 1915
Müslümiye (3) Çobanbeyli Akçakoyunlu Helmen? Cerablus	104,898	2 Kanûnuevvel 1328 / 15 Aralık 1912
Telebyat	100,953	14 Temmuz 1330 / 27 Temmuz 1914
Tuem	61,755	19 Mayıs 1331 / 1 Haziran 1915
Resulayn	41,300	9 Temmuz 1331 / 22 Temmuz 1915
Derbesiye (4) Nusaybin		
Toplam Uzunluk: 950,498		
Şube Hatları: (1)Adana'dan Mersin'e, (2) Toprakkale'den İskenderun'a, (3) Müslümiye'den Halep'e, (4) Derbesiye'den Mardin'e şube hatları vardır.		

Konya'dan itibaren demiryolunun Bağdat'a uzatılması çalışmaları hemen başladı. Konya-Bulgurlu arası yaklaşık 200 kilometrelik kısım (198 kilometre 886 metre) hızlı bir şekilde bitirilerek 28 Aralık 1904 yılında hizmete açıldı. Ancak Bulgurlu'dan sonraki hatların açılmasında aynı başarı sağlanamadı. Bu başarısızlıkta, coğrafi şartların zorluğu; Torosların ve Amanos dağlarının tünellerle aşılması gerekliliği, finansman güçlükleri, diğer büyük devletlerin hattın yapımını engelleme çabaları etkili olmaktadır. Hattın sağlıklı bir şekilde inşasının sağlanması yabancı sermaye katılımının temin edilmesi, Osmanlı hazinesinin kilometre garantileri ödeyecek güçte olabilmesine bağlıydı³⁵⁹. Sonuçta Konya-Bulgurlu arası çok kısa bir sürede tamamlanmış olsa da aynı başarı hattın diğer kısımları için gösterilemedi ve Bulgurlu-Ulukışla arası 38 kilometrelik bölüm ancak 1 Temmuz 1911 tarihinde açılabilirdi³⁶⁰. I. Dünya Savaşı başladığında 1.715 kilometrelik Bağdat demiryolu hattının Toros Dağları'ndaki 38 kilometre ile Amanos Dağlarındaki 100 kilometrelik kısımları ve Samara-Musul-Telebyat arasındaki 690 kilometrelik bölümleri henüz bitirilememişti³⁶¹. I. Dünya Savaşı sonunda Osmanlı Devleti savaşı kaybettiğinde, Toros tünellerinin yapımı tamamlanmış, Nusaybin-İstanbul arasını kesintisiz geçen ilk tren, hattın yapımında çalışan Almanlar ve aileleri ile Alman askerlerini taşıyan tren olmuştu³⁶². İstanbul-Bağdat hattının tamamen bitirilerek ulaşıma açılması 1940 yılını buldu³⁶³.

Almanlar, Anadolu ve Bağdat demiryollarının yapımı dışında Selanik-Manastır demiryolu yapım imtiyazını da üstlendiler. Anadolu demiryollarının İzmit-Ankara hattını inşa ederken diğer taraftan Selanik-Manastır hattının yapımına da talip oldular. Selanik'ten başlayan hat Karaferye ve Vodina'dan hareketle Osmanlı Devleti'nin belirlediği güzergâhı takip ederek Manastır'a ulaşacaktı. Meclis-i Umur-ı Nafia tarafından hazırlanan sözleşme ile Alfred Kaulla'ya doksan dokuz sene müddetle 27 Ekim 1890 tarihinde imtiyaz verildi. Padişah, İrade-i Seniyye'de demiryollarının çoğaltılmasının oldukça faydalı olduğunu, geçeceği güzergâhın devlet tarafından belirleneceğini ve bu şartlarda sözleşmenin yapıldığını belirtiyordu³⁶⁴. 197,5 kilometre uzunluğundaki hat dört yılda tamamlanarak 13 Haziran 1894

³⁵⁹Özyüksel, 2013: 209-211.

³⁶⁰Hattın Anadolu topraklarında bitirilen kısımları (Konya-Nusaybin), hizmete açıldıkları tarihlerle ilgili olarak bkz. Tablo 2.4.

³⁶¹Albayrak, 1995: 32.

³⁶²Ortaylı, 2012: 166.

³⁶³Özyüksel, 2013: 475.

³⁶⁴Selanik-Manastır demiryoluna ait İmtiyaz-ı Ferman-ı Âli Sureti: "Selanik'ten bidayet ile Karaferye ve Vodina nam mahallerden veya civarından geçerek Devlet-i Aliyyemce kabul ve tasdik olacak güzergâha tevfikân Manastır'a kadar bir demiryol ile müteferri'atının inşa ve işletilmesi zamanında Meclis-i Umur-ı Nafia'ca tanzim ve icabı vecihle tadil ve tashih olunan mukavele ve şartname mucibince Stuttgart'ta ve Württembergische Vereinsche Bank direktörü olup Berlin'deki Deutsche Bank ile heyet-i sarrafiyesi nam ve hesabına hareket eden Mösyö Alfred Kaulla'ya doksan dokuz sene müddet ve şerait-i saire-i mukarrere ile imtiyaz itası vukuu bulan istida ve cereyan eden tahkikat ve muhaberât üzerine Meclis-i Mahsusa-i Vükela-i fehâiminde tezkir ve tensip olunarak keyfiyet-i taraf-ı eşraf-ı mülûkaneme arz ile istizan edilmiş ve Memalik-i Mahruse-i Şahanemde demir yolların teksiri menaafi' ve muhassenatı (faydalı) mucip olarak şerait-i mukarrere yolunda görüldüğü gibi Manastır'dan Avlonya'ya ve yine Manastır'dan Draç'a kadar iki hattın keşfiyat-ı evveliyesine icra ile Devlet-i Aliyyemce bu hatlardan hangisinin inşası tercih ve tensip olunur ise ol-babda kararlaştırılacak şerait-i vecihle o

tarihinde işletmeye açıldı. Balkan Savaşlarının ardından demiryolu Yunanistan sınırlarında kaldı ve Osmanlı Devleti'nin şirkete karşı sorumlulukları Yunanistan tarafından üstlenildi³⁶⁵.

2.3.4.1.1.3. Fransız Sermayesi İle İnşa Edilen Demiryolları

Fransa, Kırım Savaşı'ndan sonra Osmanlı Devleti'nin ana kreditorlerinden biriydi ve Fransızların Osmanlı Devleti'nde ekonomik yatırımları bu savaştan sonra artarak devam etti. 1854 yılında Fransa'nın Osmanlı Devleti ile olan ithalatı 52.867.000 frank, ihracatı 24.989.000 frankken bu rakamlar 1873 yılında ithalat için 233.800.000 frank, ihracat için 173.900.000 frank olarak gerçekleşti³⁶⁶. Bu ticari ilişkilerin yanında Fransızlar Osmanlı Devleti'ne doğrudan yatırım yapmaya da başladılar. Doğrudan yatırım alanlarının en önemli ayağını demiryolları oluşturuyordu.

Fransızların Osmanlı Devleti'nde inşa ettikleri ilk demiryolu hattı Yafa-Kudüs demiryolu hattı idi. Yafa ile Kudüs arasında bir demiryolu yapma ve işletme imtiyazı Osmanlı tebaasından Yusuf Tabun Efendi'ye yetmiş bir sene müddetle 23 Ekim 1888 tarihinde verilmişti. Yapım imtiyazını alanlar hattın uygun yerinden Nablus ve Gazze'ye de demiryolunu uzatma hakkına sahiptiler³⁶⁷. Ancak imtiyaz sahipleri haklarını 1891 yılında Fransızlara sattılar. Eylül 1891 tarihinde Yafa-Kudüs hattı açıldı. Daha sonra Gazze ve Nablus şubeleri de bu hatta bağlandı³⁶⁸.

87 kilometrelik Yafa-Kudüs hattının ardından Fransızlar 1889-1892 yılları arasında 258 kilometrelik Beyrut-Şam-Müzeyrib; 1892-1894 yılları arasında 332 kilometrelik Riyad-Halep; 1900-1906 yıllarında 102 kilometrelik Trablusşam-Humus demiryolu hatlarını inşa ettiler³⁶⁹.

Fransızların Osmanlı Devleti'nde inşa ettikleri demiryolu hatlarından bir diğeri Dersaadet-Selanik iltisak hattı idi. Dedeğaç-Edirne demiryolunun Ferecik İstasyonu civarında tayin kılınacak bir noktadan başlayacak olan hat, Osmanlı hükümeti tarafından kabul ve tasdik olunacak güzergah ile; Gümülcine-Drama ve Siroz'dan Karasulu ve Selanik'e bağlanacaktı. Karasulu İstasyonu'nda Selanik-Mitroviçe hattı ile birleşecek olan demiryolu birer kol vasıtasıyla Dedeğaç ve Selanik iskelelerine uzatılacaktı. Hattın yapım imtiyazı 9 Ekim 1892 tarihinde Fransa sefaret bankerisi M. Rene Baudauy'a doksan dokuz sene müddetle

hattın inşası için başkaca imtiyaz itası dahi cümle mukaveleden bulunmuş olduğundan ol vecihle ifa-yı iktzası hususuna İrade-i Seniyye-i Şehriyaranem müteallik ve şeref-sudur olmuş olmağın hükm-ü menafî mezkûr mukavele ve şartname muhteviyatının tamamı icrasına malik olmak üzere Divan-ı Hümayunundan işbu emr-i celil'ül-kadrim isdar ve salef'ül-zikr mukavele ve şartnamenin birer suret-i musaddıkası dahi beraberce ita olundu. 13 Rebiülevvel 1308/ 27 Ekim 1890." Ayrıca sözleşme maddeleri ile ilgili bkz. Umur-ı Nafiaya Ait Mecmua-i Mukavelat, 1329 (C:7): 2-8.

³⁶⁵Selanik-Manastır Demiryolu için bkz. Akyıldız, 2005:107-146.

³⁶⁶Raccagni, 1980: 363.

³⁶⁷Yafa-Kudüs demiryolu hattı imtiyaz fermanı ve sözleşme hükümleri için bkz. Umur-ı Nafiaya Ait Mecmua-i Mukavelat, 1329 (C:5): 2.

³⁶⁸Satan, 2013:324.

³⁶⁹Engin, 2002: 466.

verildi³⁷⁰. 508 kilometre uzunluğundaki hat 1896 tarihinde bitirilerek hizmete açıldı³⁷¹. Selanik-İstanbul, Selanik-Manastır demiryollarının özellikle 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nın kazanılmasında çok önemli rolleri oldu³⁷².

Fransızlar bu hatların dışında İngilizler tarafından inşa edilen İzmir-Kasaba demiryolu hattını 1894 tarihinde satın aldılar, Bursa-Mudanya hattının tamir ve işletme imtiyazını elde ettiler³⁷³.

2.3.4.1.1.4. İmtiyaz Usulü ile Yapılan Diğer Demiryolu Hatları

Osmanlı Devleti'nde imtiyaz usulü ile yapılan bir diğer demiryolu hattı Rumeli demiryolları idi. Osmanlı Devleti Rumeli'de bir taraftan Köstence-Çernavoda, Varna-Ruşuk arasında demiryolu hatları inşa ettirirken diğer taraftan İmparatorluk merkezini Avrupa'ya demiryolu hattı ile bağlamak içinde uğraşıyordu. İstanbul'u Balkan kentlerine oradan da Avrupa'ya bağlayacak bir demiryolu yapım imtiyazı bahsi geçen hatların yapım imtiyazından da önce 23 Ocak 1857 tarihinde İngiliz Parlamenter Labro'ya verilmiş, ancak Labro gerekli sermayeyi temin edemediğinden imtiyazı feshedilmişti. Hattın inşasının oldukça önemli görülmesi üzerine bu sefer 1860 yılında Charles Liddell, Lewis Dunbar, Brodie Gordon ve Thomas Page adlı müteşebbislere devlet tarafından imtiyaz verildi; ancak netice elde edilemedi. Ardından 31 Mart 1868 tarihinde Belçikalı Van der Elst kardeşlerle sözleşme imzalanmış, inşaata da başlanmışsa da Elst kardeşlerde hattın yapımını gerçekleştiremediler. Bunun üzerine devlet işe el attı, güçlü bir sermayedar bulabilmek için Nafia Nazırı Davut Paşa Avrupa'ya gönderildi. 7 Ekim 1869 tarihinde Brüksel bankerlerinden Baron Hirsch ile hattın yapımı konusunda sözleşme imzalandı. 1870 yılında İstanbul-Edirne-Filibe-Sarımbey-Belova, Edirne-Dedeoğlu, Selanik-Üsküp ve Banaluka-Avusturya sınırı arasında inşa çalışmaları başladı. Hattın yapım süreci Osmanlı Devleti'nin demiryolu yapımında tecrübesizliklerinin, imkansızlıklarının da bir tarihidir. Hirsch'in sözleşmede yer alan hükümleri ihlal etmesi, sözleşmede yapılan değişiklikler³⁷⁴, kilometre garantisi altında çok yüksek meblağların talep edilerek devletten büyük kazançlar elde etmesi, bazı devlet adamlarının rüşvet karşılığında imtiyaz hükümlerini Hirsch lehine düzenlemeleri, demiryolları gelirlerinin hiçbir zaman teminat verilen miktara ulaşmaması ve farkın devlet hazinesinden karşılanması, yapımı kolay hatların inşa edilerek diğer kısımların yapımının aksatılması, bu nedenle hattın bazı kısımlarının yapımının devlet tarafından üstlenilmesi Osmanlı hazinesini

³⁷⁰Dersaadet-Selanik iltisak hattı imtiyaz fermanı ve sözleşme hükümleri için bkz. Umur-ı Nafiya Ait Mecmua-i Mukavelat, 1329 (C:10): 2-4.

³⁷¹Engin, 2002:466.

³⁷²Aysal, 2014: 332.

³⁷³Öztürk, 2009: 54; Engin, 2002: 466; Yazıcı, 2010: 13.

³⁷⁴Demiryolu inşası sırasında sözleşmede bazı değişiklikler yapılmış, 18 Mayıs 1872 tarihinde mukavele yeniden düzenlenerek 2000 kilometre olan hattın uzunluğu 1274 kilometreye düşürülmüştü. Hirsch yapımını üstlendiği kısımları 1875 yılında tamamlamış; ancak hatların teslimi sırasında anlaşmazlık çıkmıştı. Alman hakem Gneist 1889 yılında Hirsch'i Osmanlı Devleti'ne 27 milyon frank ödemeye mahkûm etmişti. Bkz. Aysal, 2014: 331.

büyük zarara sokmuştu³⁷⁵. Bütün bu olumsuzluklara rağmen hattın yapımı tamamlanarak ilk tren (Şark Ekspresi) 12 Ağustos 1888 tarihinde İstanbul'dan Viyana'ya hareket etti. Diğer taraftan Hirsch'in sahip olduğu hattın yapımını ve işletilmesini gerçekleştiren şirket (Rumeli Demiryolları İşletme Şirketi) 1878 yılında Avusturya tabiiyetine geçerek Şark Demiryolları Şirketi adını aldı. Şark Demiryolları Şirketi 1889 yılında Almanlar tarafından satın alındı. Rumeli demiryollarının Doğu Rumeli'de kalan 309 kilometrelik kısmı Bulgaristan'ın 1909 yılında bağımsızlığını elde etmesi üzerine 42 milyon franklık bir tazminat bedeli ile Bulgaristan'a bırakıldı. Osmanlı Devleti Balkan ve I. Dünya Savaşlarını kaybetmesi üzerine hakim olduğu Avrupa topraklarının büyük çoğunluğunu yitirdi. Toprakların kaybedilmesi ile demiryolları da Osmanlı Devleti'nin elinden çıktı; Rumeli demiryollarından geriye Osmanlı Devleti'nin elinde kalan 337 kilometrelik kısım ile ödenmesi gereken borçlar kaldı³⁷⁶.

Sonuç olarak demiryolları hakkında şunlar söylenebilir. Osmanlı Devleti'nde Hicaz demiryolu dışında inşa edilen bütün demiryolları imtiyaz usulü ile yapılmıştı. Demiryolunun Osmanlı devletine gelişi dünyada ortaya çıktığı tarihlerle hemen hemen örtüşüyordu. Nitekim demiryolu ile insan taşımacılığı ilk defa 1830 yılında Liverpool-Manchester arasında yapılmıştı. Osmanlı Devleti'nde de ilk demiryolu hattı İskenderiye-Kahire arasında 1856 tarihinde açıldı. Bu durum, dünyada demiryolu taşımacılığının ortaya çıkmasından kısa bir müddet sonra demiryollarının Osmanlı Devleti tarafından da kabul gördüğünü gösteriyor. Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu hatları daha çok önemli tarımsal bölgeleri önemli limanlara bağlama amacını taşıyor, imtiyaz elde eden şirket açısından ise daha çok kâr sağlayacak bölgelerde demiryolu inşa etme talebi ortaya çıkıyordu. Bu nedenle Anadolu'da ilk demiryolu hatları Batı Anadolu'da inşa edilmiş, verimli tarım bölgelerini İzmir Limanı'na bağlama gayesini taşımış; Osmanlı Avrupa'sında da inşa edilen ilk demiryolu hattı (Köstence-Çernavoda) benzer amaçlar için inşa edilmişti. Bu ilk demiryolu hatlarının inşasından sonra demiryolu yapımında bir durgunluk yaşandı. Bu durumun oluşmasında Osmanlı Devleti'nin 1875 yılında mali olarak iflas etmesinin büyük bir etkisi vardı. Ancak 1881 yılında kurulan Düyun-ı Umumiye İdaresi, bu idare ile birlikte devletin yabancı sermayeye vermiş olduğu güven, tekrar demiryolu yatırımlarının artmasına, yabancı sermayenin yeniden Osmanlı pazarlarına ilgi duymasına vesile oldu. Bu sefer daha büyük ölçekli demiryolu yapım çalışmaları başladı. 1870 yılında başlayan Osmanlı Devleti'ni Avrupa'ya demiryolu ile bağlama projesi (Rumeli demiryolları) 1888 yılında tamamlandı. Bunun üzerine İmparatorluğun Asya toprakları için benzer bir çaba ortaya çıktı. Önce Anadolu demiryolları ile İstanbul İç Anadolu'ya, ardından Bağdat Demiryolları ile Anadolu Bağdat'a bağlandı.

Bu çabalar neticesinde I. Dünya Savaşı sonrasına kadar Osmanlı Devleti'nde 8.334 kilometre demiryolu inşa edilmişti. I. Dünya Savaşı'nın kaybedilmesi ile Osmanlı

³⁷⁵ Engin, 1993: 220.

³⁷⁶ Rumeli demiryolları ile ilgili bkz. Engin, 2008:235-237; Engin, 2013: 219-234.

Devleti'nden Türkiye Cumhuriyetine intikal eden demiryolları 4.138 kilometre kadardı³⁷⁷. Aynı zamanda Osmanlı Devleti'nde yabancı sermaye en çok demiryollarına yatırım yapmıştı. Osmanlı Devleti'nde yabancı ülkelerin demiryolu yapımındaki sermaye oranları, % 46,90 ile Fransa, % 42,61 ile Almanya, % 10,49 ile İngiltere'ye aitti³⁷⁸. Osmanlı Devleti'nde demiryolları farklı amaçlarla inşa edildi ve Cumhuriyete intikal eden hatların yapıldıkları tarihler şu şekildeydi:

Tablo 2.5 Türkiye'de Demiryolu İnşaatlarının Geçmişi (1860-1918)³⁷⁹

Hat	Tarih	Kilometre	Motivasyon	Hat	Tarih	Kilometre	Motivasyon
Kızılçullu-Buca	1860	1.2	I	Adapazarı-Ankara	1892	271.4	I,II,IV
İzmir-Aydın	1866	80.7	II,I	Mudanya-Bursa	1892	25.5	II,I
Gaziemir-Seydiköy	1866	.9	I,II	Eskişehir-Alayunt	1894	41.6	I,II,IV
İzmir-Turgutlu	1866	57.8	I,II	Alayunt-Afyon	1895	58.4	I,II,IV
İstanbul-İzmit	1873	56.5	I, IV	Afyon-Konya	1896	169.2	I,II,IV
Turgutlu-Alaşehir	1875	47.2	I,II	Rusya-Kars-Sarıkamış	1899	76.4	I,IV
Aydın-Kuyucak	1881	35.4	II,I	Alaşehir-Afyon	1900	157.2	II,I
Kuyucak-Sarayköy	1882	27.3	II,I	Eğridir-Dinar	1912	58.6	I,II
Torbalı-Tire	1883	29.8	II, I	Soma-Bandırma	1912	113.6	I,II
Ödemiş-Çatal	1884	15.5	I,II	İskenderun-Ana Hat	1913	36.8	I,II
Mersin-Adana	1886	42.2	II,I,IV	Sarıkamış-Erzurum	1916	108.1	I,IV
İstanbul-Edirne	1888	197.7	I,IV	Konya-Yenice	1918	214.9	I,II,IV
Kırklareli-Ana Hat	1888	28.3	I,II	Fevzipaşa-Nusaybin	1918	258.3	I,IV
Sarayköy-Dinar	1889	90.0	II,I	Mardin-Derbesiye	1918	18.6	I,II
Denizli-Ana Hat	1889	5.8	II,I	Toprakkale-Fevzipaşa	1918	39.1	I,II,IV
Söke-Ana Hat	1889	13.7	II,I				
Çivril-Ana Hat	1889	19.3	II,I				
Manisa-Soma	1890	57.4	II,I				
İzmit-Adapazarı	1890	30.4	I,II,IV				

Motivasyon: Yazarın demiryolu hatlarının hangi amaçla yapıldığı hakkında yorumunu ifade etmektedir. Buna göre; I Politik, askeri gibi idari kaygılarla, II Tarımsal sömürü, III Tarım dışı kaynakların sömürülmesi, IV Dışsal politik sebeplerle inşa edilen demiryollarını göstermektedir.

³⁷⁷Engin, 2002: 467.

³⁷⁸Sükan, 2014: 200.

³⁷⁹Schoenberg, 1977: 364

Tablo incelendiğinde bütün demiryolu hatlarının yapımında politik, askeri gibi idari kaygıların söz konusu olduğu görülüyor. Önem sırası değişmekle birlikte her hattın yapımında I numaralı motivasyon unsuruna rastlamak mümkündür. İdari amaçla yapılan demiryolu hatlarını tarımsal sömürü maksadının etkin olduğu motivasyon ölçütü takip etmektedir. Yine önem sırası değişmekle birlikte 28 hattın yapımında tarımsal üretimden istifade etme amacı söz konusudur. Tarım dışı kaynakların sömürülmesi hiçbir hattın yapımında motivasyon ölçütü olarak görülmezken³⁸⁰ önem sırası değişmekle birlikte 13 hattın inşasında dışsal politik amaçların etkili olduğu saptanmıştır.

Demiryolu yapımında gösterilen bütün bu çabaların olumlu ve olumsuz etkileri oldu. Osmanlı Devleti'nde demiryolu hatlarının inşa edilmesi ülkeyi Avrupa'ya bağladı. Merkezi hükümet güvenliği sağlamada, otorite oluşturmada, devlete karşı bir ayaklanma ortaya çıktığında askeri birlikleri hızlıca sevk etmede avantaj yakaladı. Artık küresel ticarete daha entegre bir tarımsal üretim vardı, Osmanlı köylüsü piyasadan izole değildi, sonuçta bu tarımsal üretimi arttırdı. Demiryoluna bağlı bölgelerde artan üretim devletin aşar gelirlerini yirmi yıl içinde iki katına çıkarttı. Demiryollarının bu tür olumlu etkileri olmakla birlikte Osmanlı demiryolu politikasının olumsuz yönleri de vardı. Yukarıda da belirtmeye çalışıldığı gibi Osmanlı Devleti'nde demiryolları genellikle kâr elde etmeyi bekleyen yabancılar tarafından inşa edilmişti. Bu durum demiryolu güzergâhlarını belirlemede askeri, ekonomik, sosyal ihtiyaçları önceleyen Osmanlı hükümeti ile daha çok kazanç vadeden bölgelere yönelmeyi önemseyen yabancı sermayedarları karşı karşıya getirdi. Osmanlı Devleti yabancılar tarafından inşa edilen demiryolu imtiyazlarında özel bir pazarı elde etme hakkını da onlara tanımış oldu. Sonuçta imtiyaz elde edilen alanları limanlara bağlamayı önemseyen birbirine entegre edilmemiş demiryolu hatları ortaya çıktı. Sözleşmelerde yer alan hükümlerin aksine işletmeler de daha çok Müslüman olmayan elemanlar istihdam edildi³⁸¹.

2.3.4.1.2. Madenler

Osmanlı Devleti'nde demiryollarının yapımında olduğu gibi madenlerin işletilmesinde de başvurulan yöntemlerden biri imtiyaz usulüydü. Osmanlı Devleti'nde maden işletme yöntemleri zamana, coğrafyaya göre farklılaşmış, maden işletmelerinde tek bir yöntem benimsenmemişti. Önceleri, Osmanlı Devleti'nde toprak mülkiyetinin devlete ait olması, madenler konusunda devletin tasarruf hakkını doğurmuş, bu durum batılı anlamda

³⁸⁰ Demiryolu hatlarının tarım dışı kaynakların sömürülmesinde bir etkisinin olmadığını söylemek güçtür. Demiryollarının yapılış gerekçesinde belki doğrudan böyle bir amaç söz konusu olmayabilir; ancak en azından Batı Anadolu örneğinde demiryolları tarım dışı kaynaklarında sömürülmesinde önemli bir rol oynamıştır. Bkz. Kurmuş, 2007: 227.

³⁸¹ Schoenberg, 1977: 368.

nizamnamelerin hazırlandığı, yabancı sermayedarlara maden imtiyazlarının verildiği döneme kadar; yani 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar Osmanlı Devleti'ni madenler üzerinde tam yetkili kılmıştı. O nedenle Osmanlı Devleti'nde 1850'li yılların ortalarına kadar özel şahıslara ait maden işletmelerine rastlanmamıştı³⁸².

Osmanlı Devleti'nde herhangi bir bölgede maden bulunduğu önce o bölge ile ilgili bir inceleme yapılır, inceleme sonrasında maden ocağı açılmasına karar verilirse oranın ahalisi maden işletmesinde çalıştırılırdı. Maden ocaklarında çalışanlar reayadan ayrılarak “madenciyan taifesi” olarak adlandırılır, işletmelerde sürekliliği sağlamak için madenleri terk etmeleri yasaklanır, çalışmalarını özendirmek için “raiyyet resmini” ödemezler, örfi vergilerin de bir kısmından muaf tutulurlardı³⁸³. Madencilik onlar için artık bir meslek halini alır, madencinin çocuğu da baba mesleğine devam etmekle mükellef olurdu³⁸⁴. Böylelikle toprak nizamında olduğu gibi maden işletmesinde de sürekli bir üretim temin edilir, mevcut sistemin devamlılığı garanti altına alınmaya çalışılırdı.

Osmanlı Devleti'nde maden ocakları uzunca bir dönem, madenin cinsi, bulunduğu bölge, ekonomik değeri gibi sebeplere bağlı olarak hepsi için geçerli bir yöntem olmamak kaydı ile farklı usullerle işletildi³⁸⁵. Farklı işletme usulleri içerisinde ön plana çıkan ve tercih edilen ise daha çok madenlerin iltizam usulü ile emaneten ya da malikâne yöntemi ile işletilmesi idi³⁸⁶. İltizam usulünde devlet, madenlerin işletim hakkını ocakların bir yıllık tahmini gelirleri üzerinden açık arttırma ile kişi ya da kişilere satardı. Emanet yöntemi, maden ocaklarının devletin atadığı bir memur tarafından idare edilmesi yöntemi iken; malikâne usulü ise madenlerin kaydı hayat şartı ile iltizam hakkını kazanmış kişilere işletme hakkının verilmesi anlamına geliyordu³⁸⁷. 19. yüzyılın ilk yarısına kadar maden ocaklarının işletilmesinde daha çok emanetten işletme yöntemine başvurulmuş olsa da sonraları daha çok ihale yöntemi takip edilmiş, bu yöntemle devlete ait topraklar kişilere ya da şirketlere tahsis edilerek imtiyaz usulü ile maden ocaklarının açılması ve işletilmesi yöntemi benimsenmişti³⁸⁸.

İmtiyaz usulünün demiryolların yapımında olduğu gibi maden ocaklarının işletilmesinde de ön plana çıkması, iç ve dış nedenlere dayanıyor, bir zorunluluk olarak Osmanlı Devleti tarafından tercih ediliyordu. İç nedenler benzer bayındırlık hizmetlerinde olduğu gibi madenlerin işletilmesinde de devletin bir sermaye birikiminin olmamasıydı. Mali

³⁸²Tızlak, 1997: 4-5.

³⁸³Varlık, 1985: 917.

³⁸⁴Çağatay, 1943: 125.

³⁸⁵Tızlak, 1999: 313.

³⁸⁶Tızlak, 1997: 11.

³⁸⁷Mutaf, 2010: 295.

³⁸⁸Gökmen, 2007: 971.

yetersizlik bazı maden ocaklarının işletilmesini bile imkânsız kılıyordu. Üstelik işletilemeyen her maden ocağı zaten kötü olan Osmanlı hazinesinin mevcut kaynaklardan istifade edememesi sonucunu doğuruyor, devletin ihtiyaç duyduğu katma değeri ekonomiye kazandıramadığı gibi kaynakların atıl kalmasına neden oluyordu. Bu şartlarda madenlerin yerli ve yabancı müteşebbislere ihale edilerek işletilmesinden başka çare kalmıyordu³⁸⁹.

İhale yönteminin benimsenmesinde etkili olan bir diğer önemli sebep teknik imkânların yetersizliği, madenlerde çalışacak işten anlar yetişmiş insan gücünün bulunmayışıydı. Madenlerde çalışacak kalifiye eleman sıkıntısı çekildiği gibi madenlerde kullanılan araç-gereçler de oldukça iptidaiydi. Diğer taraftan çıkarılan madenlerin sevkiyatında yol yokluğundan dolayı büyük sıkıntılar yaşanıyordu³⁹⁰.

Osmanlı Devleti'nde 19 yüzyılın ilk çeyreğine kadar madenlerin işletilmesinde odun kömürü kullanılmaktaydı ve zamanla maden ocaklarının etrafında ormanlar yok olduğu için daha uzak mesafelerde bulunan ormanlardan istifade etme zorunluluğu ortaya çıktı. Bu hem madenlerin işletilmesini zorlaştırıyor hem de üretim maliyetlerini arttırarak elde edilen kazancı azaltıyordu³⁹¹. Diğer taraftan Osmanlı Devleti'nde maden üretimi kol gücüne dayanıyor, madencilikte kullanılan tekniğin geri olması dolayısıyla madenlerdeki üretim kaybı yüksek rakamlara ulaşıyordu. Madenlerde sürekli yanan büyük fırınların bulunmayışı, mevcut fırınlarında su ya da kol gücü ile yakılması üretimde verimi düşürüyordu. Bütün bunlar Tanzimat sonrası Osmanlı Devleti'ni maden işletme konusunda yeni arayışlara soktu ve mevcut durum Avrupalı tarzda yeni düzenlemelerin yapılmasını gerekli kıldı³⁹². Aynı zamanda 1829 yılı sonrasında Osmanlı Devleti'nde donanmada buharlı gemilerin kullanılması dolayısıyla devletin kaliteli madenlere (kömüre) duyduğu gereksinim arttı. Diğer kurumların yakıt ihtiyaçlarının da karşılanması ihtiyacı yeni madenlerin keşfedilmesi ve daha verimli bir şekilde işletilmesi zorunluluğunu doğurdu. Ereğli'de bulunan zengin kömür madenleri bu amaçla işletmeye açıldı. Devlet, maden ocağının işletilmesinde yerli unsurlara dayanmayı tercih etsede başarılı olamadı sonuçta maden ocağının işletilmesi 1896 yılında büyük ölçüde Fransız sermayesi ile kurulan Ereğli Şirketi'ne verildi³⁹³.

Maden işletmelerinde imtiyaz yönteminin benimsenmesinin dış sebepleri yabancı yatırımcılarla ilgiliydi ve sermayedarlar hem zenginliklerini arttırmak hem de sanayileşme sonrası ihtiyaç duydukları hammaddeyi kendi ülkelerine aktarabilmek isteğiyle hareket ediyorlardı. Bu istek, Avrupa'da yatırım sermayesinin artması ile birleşince yabancıların

³⁸⁹Tızlak, 1996: 705-706.

³⁹⁰Karal, 2011d: 456

³⁹¹Karal, 2011b: 244.

³⁹²Tızlak, 1999: 315.

³⁹³Quataert, 2017: 83-89. Ereğli kömür madenlerinin işletilmesi hakkında bkz. Tak, 2001:249-251.

Osmanlı Devleti'nde bulunan madenleri işletme arzusunu 19. yüzyılın sonlarında oldukça artırdı³⁹⁴. Üstelik zengin yeraltı madenleri, el değmemiş büyük coğrafyası ile Osmanlı Devleti çok büyük olanaklar sunuyordu. Nitekim 1870 ile 1908 yılları arasında Osmanlı Devleti'nde verilen maden imtiyazlarının % 43'ü doğrudan yabancılara, diğerleri ise büyük ölçüde Avrupa sermaye gruplarının temsilcileri gibi faaliyet yürüten Osmanlı tebaasından kişilere verildi. 1902-1908 yılları arasında Osmanlı Devleti'nde maden üretiminde yabancı payı başlangıçta % 50 iken daha sonra % 75'e kadar yükseldi³⁹⁵. Neticede “emperyalist sömürü sonucu elde edilen kârlar, daha büyük sermaye ihracını, daha büyük sermaye ihracı da daha yoğun emperyalist sömürüyü getirmekteydi³⁹⁶.” Bu, Batı Anadolu özelinde öyle yıkıcı bir sonuç doğurdu ki, tarım ve sanayideki gelişmelerin aksine, maden kaynaklarının sömürülmesi tümüyle tek yönlü oldu, bölge insanı bu maden ocaklarında çalışma imkânına bile sahip olamadan yörenin yer altı zenginlikleri ihraç edildi³⁹⁷.

19. yüzyılın ikinci yarısından sonra böyle bir tablonun oluşmasında Osmanlı Devletinde madenlerle ilgili yapılan düzenlemelerin de katkısı vardı. Devletin madenlerin çıkarılmasında hukuki düzenlemeler yapma isteği bu alanda hissedilen düzensizliği ortadan kaldırmayı, belli kurallar çerçevesinde maden işletiminin yapılmasını amaçlıyordu. Aynı zamanda yabancı sermayenin de önü yukarıda izah edilmeye çalışılan mücbir sebepler dolayısıyla bu kanuni düzenlemelerden sonra açılmış oldu.

Osmanlı Devletinde madenlerle ilgili ilk kanuni düzenleme 1861 yılında yapıldı. 28 Mayıs 1861 tarihinde maden nizamnamesi hazırlandı. 1861 Maden Nizamnamesi yabancılara doğrudan maden işletme imtiyazı vermiyorsa da Osmanlı tebaasından olup maden işletme imtiyazına sahip olan kişilere hissedar olma olanağını tanıyordu. İmtiyaz talebinde bulunanların belli bir mali kudrete sahip olmaları, devlet açısından doğabilecek olası zararların önlenmesi maksadı ile imtiyaz elde edebilmeleri için kefil göstermeleri isteniyordu³⁹⁸. Bu da yalnız sermaye sahiplerinin maden imtiyazı alabilmeleri anlamına geliyor; imtiyazın Osmanlı tebaasından kişiler tarafından alındığı, sermayenin yabancılar tarafından konulduğu ortaklıklar doğuruyordu. Diğer bir ifade ile Osmanlı toplumunda maden işletebilecek büyüklükte sermaye ve teknik imkânlarla sahip bir toplumsal sınıfın bulunmayışı yabancı ortaklığını zorunlu kılıyordu.

³⁹⁴Quataert, 1985: 915.

³⁹⁵Quataert, 2017: 80.

³⁹⁶Kurmuş, 2012: 267.

³⁹⁷Madenlerin işçi ihtiyacı bile yurt dışından karşılanmış, Yunan ve İtalyan işçiler maden ocaklarında çalıştırılmıştı. Kurmuş, 2012: 227; Yine Batı Anadolu'da yabancılara maden işletmelerindeki etkileri ile ilgili bkz. Baykara, 2010: 87.

³⁹⁸Keskin, 2011: 128-129.

Daha sonra yapılan düzenleme ile Osmanlı Devletinde yabancıların dolaylı değil doğrudan maden imtiyazlarına katılabilmelerinin önü açıldı. 1867 yılında İstimlâk-ı Emlak Nizamnamesi hazırlandı ve bu nizamnameye bağlı ek bir protokol oluşturularak bu protokolü imzalayan devlet vatandaşlarına Hicaz arazisi dışında Osmanlı Devleti'nde gayri menkul edinme hakkı tanındı³⁹⁹. Bu durum maden imtiyazları ile ilgili yeni bir düzenlemenin de yapılması gerekliliğini doğurdu. Sonuçta 1869 yılında yeni ve daha kapsamlı bir maden nizamnamesi hazırlandı. 1861 yılı maden nizamnamesinden farklı olarak hazırlanan yeni nizamname imtiyazların kaç yıl süre ile verileceğini düzenliyordu. Buna göre maden imtiyazlarının 99 yıllığına verilmesi karara bağlanıyordu. Bu düzenleme yabancıların Osmanlı Devletinde maden arama ve işletme hususlarında onlara Osmanlı tebaası gibi haklar tanıyor; yani yabancıların maden ihalelerine girebilme hakkı, imtiyaz haklarını satabilmeleri, varislerine intikal ettirebilmelerinin önünü açıyordu⁴⁰⁰.

Zamanla madencilikte ortaya çıkan sorunları gidermek, zamanın koşullarına göre madencilik yeniden tanzim etmek, mevcut düzenlemeleri iyileştirmek ve madencilik alanında meydana gelen gelişmeleri takip etmek zorunluluğu yeni maden düzenlemelerinin yapılmasını gerekli kıldı. 1869 yılında yapılan düzenlemenin ardından 7 Eylül 1887 tarihinde yeni bir maden nizamnamesi hazırlandı. 1887 tarihli maden nizamnamesi 1869 yılında yapılan düzenlemeden farklı olarak imtiyaz sürelerini doğrudan 99 yıl olarak değil madenin cinsine göre farklı sürelerle düzenliyordu. Buna göre krom, zımpara ve boratlı madenlerden olup da damar halinde olmayan, yığın halinde bulunan madenlerin imtiyaz süreleri 99 yıldan fazla 40 yıldan az olmamak kaydı ile Maâdin İdaresi'ne bırakılıyordu⁴⁰¹. Önceki düzenlemelerde arazi sahipleri ruhsat almadan maden arayabiliyorlardı. 1887 yılında yapılan düzenleme ile bu hak kaldırılmıyor; ancak arazi sahiplerinin maden aramadan önce madenin nerede aranacağı, arazinin sınırları, aranan madenin cinsi gibi konuları belirtip mahalli idareden ilmühaber almaları isteniyordu. Yapılan düzenlemeler maden işlerini daha da geliştirmek maksadı ile yapılmış olsa da yabancı sermaye çevreleri tarafından yetersiz ve sınırlayıcı bulunmuştu⁴⁰².

Diğer taraftan Osmanlı Devleti imtiyazlarla yabancılar verilen maden işletme ayrıcalıklarının devlete fayda sağlamadığı sonucundan hareketle bunun değiştirilmesi konusunda bir çaba içerisinde olmuş, hatta 1900 yılında yabancılar yeni maden işletme izni verilmemesi kararını almıştı. Ancak bu tür uygulamalar uzun sürmemiş, “devlet yüzyıllardan beri kendi kontrolü altında olan madenleri modern işletme haline getiremediğinden”, sektörde

³⁹⁹Konan, 2006: 105-110.

⁴⁰⁰Keskin, 2011: 131.

⁴⁰¹Yorulmaz, 1994: 55.

⁴⁰²Keskin, 2005: 168-169.

devletin yararına olan uygulamanın yine imtiyaz usulü olduğu kanaati ortaya çıkmıştı. Neticede Osmanlı Devleti 1906 yılında yabancılar için daha elverişli bir maden düzenlemesi hazırlamak zorunda kalmıştı⁴⁰³. 9 Nisan 1906 tarihinde hazırlanan maden nizamnamesi ile imtiyaz işlemlerinin uzatılmayarak en fazla bir yıl içinde sonuçlandırılması, vilayet tarafından verilen maden arama ruhsatlarının mültezim ya da şirket tarafından uygun görülmemesi halinde onlara Babıâli'ye müracaat etme hakkı verildi⁴⁰⁴.

Madencilik alanında yapılan bu kanuni düzenlemeler sermaye çevrelerinin ilgisini Osmanlı madenlerine çekti. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, özellikle yüzyılın son çeyreğinde madencilik sektöründe imtiyaz talepleri arttı. 1870-1911 yılları arasında Osmanlı Devleti tarafından toplamda 282 maden imtiyazı verildi. Bu imtiyazların 102'si Türklere, 66'sı azınlıklara, 101'i yabancılar, 5 tanesi Türk-Azınlık ortaklığına, 1 tanesi Yabancı-Türk ortaklığına, 7 tanesi de yabancı-azınlık ortaklığına verilmişti⁴⁰⁵. Gökmen'in II. Abdülhamit Dönemi'nde 1878-1899 yılları arasında verilen maden imtiyazları ile ilgili 9 Ağustos 1900 tarihinde Orman, Maden ve Ziraat Nezareti tarafından hazırlanan bir defterden hareketle yapmış olduğu çalışmada bu dönemde devlet tarafından 133 maden işletme imtiyazı verildiği belirtilmişti. Çalışmaya göre imtiyazı alanların bazıları daha sonra haklarını başkalarına devretseler bile Osmanlı tebaasının toplam işletmedeki oranı % 70'den % 53'e düşüyor bu şekliyle bile halen en büyük oranı teşkil ediyordu. Ancak Osmanlı tebaasından olup maden işletme imtiyazı alanlar daha çok başka sermaye çevreleri ile ortaklık kurmayı tercih ediyorlardı. Yine Gökmen'in vermiş olduğu rakamlara göre 1878-1899 yılları arasında farklı ülke vatandaşları bir araya gelerek önce 21 (ortaklaşa) maden işletme imtiyazı alınmış daha sonra bu imtiyazı alanlar yeni ortaklıklar kurarak bu rakam 30'a yükselmişti. Her iki durumda da Osmanlı tebaasından olanların yapmış oldukları ortaklıklar daha fazla idi ve Devlet-i Aliyye-İngiltere ortaklığı daha çok tercih edilmişti⁴⁰⁶.

Bu rakamlar yabancıların Türklerden daha az sayıda maden işletme imtiyazına sahip olduklarını gösteriyor. Ancak maden işletme imtiyazını alan kişinin aynı zamanda maden işletme hakkını başkasına satabiliyor olması bu rakamların pekte bir anlamının olmadığı sonucunu doğuruyordu. Çünkü Osmanlı Devleti'nde maden arama imtiyazını alanlar, imtiyazı aldıktan sonra bu haklarını başkalarına satabiliyorlardı. Dolayısıyla maden arama imtiyazı Türkler tarafından satın alınmış olsa bile neticede sermayesi olan ancak madeni

⁴⁰³Yorulmaz, 1994: 64-65.

⁴⁰⁴Keskin, 2011: 136.

⁴⁰⁵Ökçün, 1997: 113-117.

⁴⁰⁶Gökmen, 2007: 981-982. Ortaklıkla maden işletmeleri dışında devlet eliyle işletilen madenlerle ilgili bkz. Karal, 2011d: 457.

işletebileceğinden bu tasarruf hep yabancılardan yana oluyor, madenlerin işletilmesi onlar tarafından gerçekleşiyordu.

Neticede, Osmanlı Devleti'nin son yıllarında madencilik sektöründeki gelişim hep yabancılar lehine olmuş, 1902-1911 yılları arasında (maden kömürü ve maden kömürü tozu hariç⁴⁰⁷) maden üretiminin yarısından çoğu yabancılar tarafından gerçekleştirilmişti. Yabancı sermaye çevrelerinin Osmanlı madenlerine ilgisi Avrupa sanayisinin ihtiyaç duyduğu madenler üzerinde yoğunlaşmış, Osmanlı sanayisinin üretilen madenleri işleyecek bir niteliğinin bulunmaması, Osmanlı Devleti'nde çıkarılan madenlerin büyük bir çoğunluğunun; antimuan, ham borasit, cıva gibi madenlerin ise tamamının yurtdışına ihraç edilmesi sonucunu doğurmuştu⁴⁰⁸. 1913 yılı itibari ile yabancı sermayenin madencilik sektöründeki yatırımı 123 milyon kuruşa ulaşmıştı⁴⁰⁹. 1914 yılına gelindiğinde ise yabancı sermayenin maden üretimindeki payı; daha çok kurşun, kömür, çinko ve manganez başta olmak üzere % 80 ile Fransa'ya; krom ve boraks daha yoğun olmak üzere % 14 ile İngiltere'ye; krom ve maden kömürü öncelikli olmak üzere % 6 oranı ile Almanya'ya aitti⁴¹⁰.

2.3.4.1.3. Liman ve Rıhtımlar

1869 yılında Fransa hükümeti tarafından Türkiye'nin doğu vilayetlerini incelemekle görevlendirilen Theophile Deyrolle, Marsilya'dan İstanbul'a oradan da Trabzon'a Fransız Messageries Maritimes Kumpanyası'nın vapurlarından biri ile 1869 yılı Şubat ayının sonlarında gitmişti. Trabzon sahiline yaklaştığında onu en çok şaşırtan şey kentin bir limanının olmayışı ve insanların ancak hamal sırtında karaya ulaşmalarıydı. Bu şaşkınlığını Deyrolle,

“sahilin az derin olması, büyük vapurları açıkta demirletiyor, vapur geldiği zaman sürü ile üşüşen kayıklar karaya çıkıyor. Limanın biricik alameti olan taş ve kazıklarla yapılmış, küçük iskemlemsi bir set tüccar eşyasıyla dolu olduğu vakit, yolcular kayıktan yarı bellerine kadar denize giren hamalların sırtına biniyor ve karaya ayak basıyor. Bu hamallar Herkül kuvvetine sahiptir, “Bir Türk gibi kuvvetli” sözünü ispat ederler. Bu adamlardan öylelerini gördüm ki, arkalığının üstüne iki arkadaşının yardımı ile üçyüz kiloluk bir yük almıştır ve bu yük altında, limandan Gavurmeydanına kadar uzanan yokuşu çıkmıştır.”

⁴⁰⁷Osmanlı Devleti'nde kömür ocaklarının işletilmesi ile ilgili bkz. Kaştan, 2016: 1-26.

⁴⁰⁸Ökçün, 1997: 187.

⁴⁰⁹Temel, 2015: 3.

⁴¹⁰Kepenek ve Yentürk, 1997: 13.

cümleleriyle anlatıyor⁴¹¹. Öyle anlaşılıyor ki bu manzara 19. yüzyılın son çeyreğine kadar Osmanlı Devleti'nin bütün kıyı kentlerinde benzerdi ve sahile kıyısı olan kentlerin rahatlıkla kullanacakları limanları bulunmuyordu.

Osmanlı Devleti'nde 1860 yılına kadar sahil kentlerinde muntazam iskele ve rıhtımlar, gemilerin rahat bir şekilde yüklerini boşaltacakları alanlar, yolcuların rahatlıkla gemilerden inebilecekleri platformlar kıyılarda yoktu⁴¹². 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar Osmanlı Devleti'nde kıyıya yanaşan gemiler liman ve rıhtımların olmayışı dolayısıyla uzunca bir süre boşaltılmayı bekliyor; dalgakıranların, gemiler için güvenli alanların bulunmaması kötü hava şartlarında yük ve yolcu taşıma işlerini oldukça yavaşlatıyor ya da tamamen yapılamaz hale getiriyordu⁴¹³. Deniz açığında demirleyen gemilerden yolcu, eşya, hayvan ve diğer malların indirilmesi ve gemilerin yüklenmesinde büyük güçlüklerle karşılaşılıyor, ülkeye sokulan malların kontrolü zorlaştırıyor ve kaçakçılığın önüne geçilemiyordu⁴¹⁴. Diğer taraftan 19. yüzyılda Osmanlı deniz ulaşımı dış ticaret ve ekonomik yönelimlere bağlı bir gelişim izleyerek sınırlı sayıda karadan yapılan ithalat ve ihracat dışında büyük ölçüde deniz yolu ile gerçekleşiyordu⁴¹⁵. Avrupa sermaye çevrelerinin Osmanlı coğrafyasını kendileri için karlı bir hammadde ve pazar olarak görmeleri ve Osmanlı Devleti'nde doğrudan yatırım yapmaya başlamaları limanların yapımını hızlandırdı; çünkü limanlar ana ülke ile irtibatın doğrudan sağlandığı alanlardı⁴¹⁶. Demiryollarının sahil kentlerini hinterlandları ile bağlaması üzerine demiryolu yapım imtiyazını alan şirketler liman yapım imtiyazlarına da talip oldular⁴¹⁷. Çünkü demiryollarının limanlarla entegre edilmesi ile ancak ulaşımın daha rahat yapılması, demiryolu yatırımlarının anlam bulması, hammadde sevkiyatının ve sanayi mamullerinin ithalat ve ihracının gerçekleşmesi mümkün olacaktı. Bu nedenle kıyı kentlerinde liman ve rıhtım yapımı için imtiyazlar verildi.

İmtiyaz usulü ile yapılan ve işletilen önemli limanlar İzmir, İstanbul, Beyrut, Selanik, İzmit, Haydarpaşa limanlarıydı. İzmir'e bir rıhtım inşa edilmesi ile ilgili ilk imtiyaz 27 Kasım 1867 tarihinde Osmanlı Devleti adına Ticaret Nezareti ile John Charnaud, Alfred Barker, George Guarrecino arasında imzalanan sözleşme ile İngilizlere verildi. Sözleşme on iki maddeden ibaretti ve sözleşmede imtiyazı alanların bir kumpanya kurmaları (madde 1), mukavelenin imzalandığı tarihten itibaren 30 yıllık bir imtiyaza sahip oldukları

⁴¹¹Deyrolle, 1938: 7.

⁴¹²Kütükoğlu, 1979: 495.

⁴¹³Yıldız, 2012: 159-160.

⁴¹⁴Erdem, 2010: 363.

⁴¹⁵Ekici, 2006: 40-41.

⁴¹⁶Karal, 2011d:462-463.

⁴¹⁷Kütükoğlu, 1979: 495.

belirtiliyordu⁴¹⁸. Sözleşmeye uygun olarak imtiyazı alanlar İzmir Rıhtım Şirketi'ni kurdular ve şirket ile Osmanlı Devleti arasında 29 Ekim 1868 tarihinde imzalanmış sözleşmeye yedi maddelik ilave yapıldı ve böylelikle rıhtım inşası başladı⁴¹⁹. Ancak şirketin sermaye bulmada yaşadığı sorunlar inşaatın yapılmasını geciktirdi. Bu durumu fırsat bilen Joseph ve Elie Dussaund kardeşler 1869 yılında rıhtım inşaat imtiyazını devralarak Fransız yatırımcılardan oluşan yeni bir şirket kurdular. Böylelikle Batı Anadolu'da demiryolları, madenler, endüstri tesisleri gibi önemli alanlarda yatırımları olan İngilizler İzmir Rıhtımını inşa etmek haklarını Fransızlara kaptırdılar⁴²⁰. Bu değişimin ardından İzmir Rıhtımını planlandığı sürede bitirilemese de 1876 yılında hizmete açıldı⁴²¹.

Limanların biran önce yapılması Osmanlı Devleti'nde bütün kıyı kentlerinin ortak sorunuydu. İmparatorluğun başkenti İstanbul da bu anlamda limana ihtiyaç duyuyordu. Önemli bir coğrafyada bulunan, Osmanlı Devleti'nin başkenti olması dolayısıyla yoğun bir deniz trafiğine sahip olan İstanbul için Haliç yetersiz kalıyordu. Bu nedenle İstanbul Galata'da liman inşası imtiyazı Osmanlı Fenerler İdaresi imtiyaz sahibi Fransız asıllı Osmanlı vatandaşı Marius Michel'e (Mişel Paşa) 17 Kasım 1890 tarihinde verildi. Sözleşmede yer alan hükümlere göre limanın inşa, idare ve işletilmesi için Dersaadet Rıhtım, Dok ve Antrepo Şirketi kuruldu ve çalışmalar başladı⁴²². Galata rıhtımının 758 metrelik ilk kısmı, Ekim 1895 yılında bitirilerek hizmete açıldı. Bu haliyle rıhtım 4.000-8.000 tonluk yedi gemiye hizmet verebilecek kapasiteye sahipti ve 10.960.669 franga mâl olmuştu⁴²³.

Devlet bir taraftan İstanbul Galata'da rıhtım, liman ve müştemilatlarının yapımı için çalışırken diğer taraftan Anadolu kıyısında Haydarpaşa Limanı'nın düzenlenmesi, dönemin koşullarına uygun hale getirilerek ihtiyaçlar çerçevesinde yeniden yapılması için de girişimlerde bulundu. Bu maksatla 23 Mart 1899 tarihinde Anadolu Demiryolları Kumpanyası'na Haydarpaşa'da liman ve tesislerin inşası ve işletilmesi imtiyazı verildi. 29 Ağustos 1901 tarihinde Haydarpaşa Liman Şirketi kurularak, Haydarpaşa'da liman, rıhtım, dok, gümrük ve hububat depo ve antrepoları gibi tesisleri yapma ve işletme hakkı Anadolu Demiryolları Kumpanyası tarafından bu şirkete devredildi⁴²⁴. 1900 yılında başlayan inşaat rıhtım ve binaların yapılması ile birlikte 14 Nisan 1903 tarihinde bitirilerek hizmete açıldı.⁴²⁵ Böylelikle Galata Limanı'nın ardından Haydarpaşa Limanı da inşa edilmiş, Anadolu

⁴¹⁸İmtiyazat ve Mukavelat, 1302: 408-409.

⁴¹⁹İmtiyazat ve Mukavelat,1302: 436-437.

⁴²⁰Gençer, 2017: 42.

⁴²¹İzmir Rıhtımını'nın inşası, İngiliz-Fransız rekabeti ile ilgili daha geniş bilgi için bkz. Kütükoğlu, 1979: 495-558.

⁴²²Öreñ, 2016: 208-215.

⁴²³Öreñ, 2016: 221.

⁴²⁴Yıldız, 2012: 163.

⁴²⁵Tanzimat sonrası Osmanlı Devleti'nde inşa edilen limanlar ve müştemilatları, bunların mimari özellikleri ile Haydarpaşa Limanı ve çevresinde inşa edilen yapılarla ilgili bkz. Kaya, 2010: 81.

Demiryollarının İstanbul'da Haydarpaşa'dan başlaması nedeniyle artan ticaret limanının demiryolu ile birleştirilmesi ile daha işlevsel hale gelmişti.

İstanbul'un dışında imparatorluğun diğer önemli kıyı kentlerinde de limanların inşasında yine imtiyaz usulüne başvuruldu. Önemli kıyı kentlerinden biri Beyrut'tu. 19. yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren Beyrut'ta artan ticari yoğunluk, Beyrut'ta bulunan mevcut limanın ihtiyaçları karşılayamamasına sebep olmuş ve yeni bir liman inşasını gerekli kılmıştı. 4 Mart 1853 tarihinde Beyrut'ta liman yapımı için devlet tarafından başlatılan çalışma sonucu nafia komisyonu tarafından bir rapor hazırlandı. Hazırlanan raporda liman yapım maliyetinin yüksek olması, devletin mali imkânlarının bunu karşılayacak kudretinin bulunmayışı dolayısıyla limanın ihale usulü ile yapılması kararlaştırıldı⁴²⁶. Beyrut Limanı'nın yapım imtiyazı, Devlet-i Aliyye adına Nafia Nazırı ile Osmanlı tebaasından Yusuf Matran (Joseph Moutran) Efendi ve ortakları⁴²⁷ arasında 20 Haziran 1877 tarihinde yapılan sözleşme ile belirlendi. Sözleşmeye göre imtiyaz, Beyrut'ta bir liman ile yolcu, emtia ve eşyanın yüklenmesi ve boşaltılabilmesi için bir rıhtım inşası ve işletilmesi şartıyla 60 yıl süre ile verildi⁴²⁸. İmtiyaz alanlar bir buçuk yıl içerisinde keşifler yapacaklar, harita tanzim edecekler ve çalışmalarını layiha ile Nafia Nezareti'ne sunacaklardı. Nafia Nezareti'nden alınacak onayın ardından inşaatı başlatacaklardı. Mukavelenin imzalandığı tarihten itibaren iki buçuk sene zarfında inşaatın başlatılması, Nafia Nezareti'nden onay alındıktan beş sene sonra inşaatın bitirilmesi isteniyordu. İmtiyaz alanların yükümlülükleri, işin tanımı, devlete olan hukuki sorumlulukları yine 20 Haziran 1887 tarihinde tanzim edilen, beş fasıl yirmi maddeden oluşan şartnamede belirtilmişti⁴²⁹. Sözleşme gereği Yusuf Matran Efendi 2 Temmuz 1888 tarihinde Şirket-i Liman Beyrut el-Hamidiye adlı bir şirket kurmuş ve inşaa faaliyetleri başlamıştı. Beyrut limanı 1893 yılında işletmeye açılmış, şirketin gelirleri 1893 yılında 1.113.121 kuruş iken bu rakam 1906 yılında 4.022.757 kuruşa ulaşmıştı⁴³⁰ ve imtiyaz sahiplerine önemli oranda kâr sağlamıştı.

Osmanlı Devleti'nin bir diğer önemli liman kenti Selanik'ti. 19. yüzyılın sonlarına doğru Selanik; Selanik-Manastır, Selanik-Dedeoğaç-İstanbul demiryollarının birleşmesi ile önemli bir ticari potansiyele kavuşmuştu. Bu durum Selanik limanının da yeni şartlara göre

⁴²⁶Çelik, 2010: 235.

⁴²⁷Yusuf Matran Efendi'nin ortakları, Osmanlı Bankası, Le Comptoir d'Escompte de Paris, La Banque de Paris et Pays-Bas, Messageries Maritimes gibi Fransız sermaye çevrelerinden oluşuyordu. Bkz. Geyikdağı, 2008:164.

⁴²⁸Yusuf Matran Efendi'nin isteği ile imtiyaz süresi 3 Ağustos 1892 tarihinde 99 yıla çıkarıldı. Bkz. Mecmua-i Mukavelat,1310(Cilt:4): 224.

⁴²⁹Beyrut'ta liman ve rıhtım tesis ve inşası imtiyazına dair mukavelename, şartname ile rıhtım tarifesi hakkında bkz. Mecmua-i Mukavelat,1310(Cilt:4): 215-253. 2 Şubat 1897 tarihinde bir de Beyrut Liman Nizamnamesi çıkarılmıştır. Bkz. Mecmua-i Mukavelat,1310(Cilt:6): 2231-2240.

⁴³⁰Çelik, 2010: 242. Beyrut Limanı ve inşası ile ilgili yine bkz. Erdem, 2010: 395-400.

düzenlenmesini gerekli kılıyordu⁴³¹. Selanik kenti, liman, rıhtım ve antrepolarının inşası, idaresi ve işletilmesi imtiyazı 28 Haziran 1896 (17 Muharrem 1314) tarihli irade-i seniyye ile Edmond Bartissol'a verildi. Hazine-i Hassa ile Edmond Bartissol arasında 20 Temmuz 1896 tarihinde bir sözleşme imzalandı. Sözleşmenin dokuzuncu maddesine istinaden imtiyaz sahipleri anonim bir şirket kuracaklar, bu şirket ile inşaata başlayacaklardı. Bu nedenle 11 Ekim 1897 (29 Eylül 1313) tarihinde 8 fasıl 44 maddeden oluşan bir dâhili nizamname hazırlanarak Selanik Limanı Osmanlı Şirketi İnşaiyesi adlı bir şirket kuruldu⁴³² ve 20 Aralık 1897 tarihinde inşaat başladı. İnşaat 21 Ekim 1904 tarihinde bitirilerek Selanik Limanı hizmete açıldı⁴³³.

İzmit limanının inşası ise 1895 yılında Anadolu Demiryollarına imtiyaz olarak verilmiş, 1896 yılında tamamlanan liman Anadolu tahıllarının ihracında önemli ölçüde faydalı olmuştur⁴³⁴.

Görüldüğü gibi Osmanlı Devleti'nin önemli limanları 19. yüzyılın son çeyreğinde yabancılar tarafından imtiyaz usulü ile inşa edilmiş ve işletilmişti. II. Abdülhamit yabancı sermaye tarafından işletilen, sadece adı Osmanlı olan liman işletmelerini devletleştirmeye çalışmışsa da muvaffak olamamış,⁴³⁵ imtiyazın Osmanlı-Fransız ortaklığına verildiği Selanik limanı dışında Osmanlı Devleti'nin önemli limanları yabancılar tarafından yapılmış ve işletilmişti. Demiryollarının yapımına talip olan yabancı sermayedarlar genellikle limanların inşa ve işletilmesinde de rol almak istemişlerdi. Öncelikli amaçları Osmanlı Devleti'ni bayındır hale getirmek değildi. Asıl istekleri yaptıkları yatırımlarda kâr oranlarını arttırmak, demiryolu hatlarını limanlara bağlayarak Osmanlı Devleti'nin zenginliklerini daha fonksiyonel bir şekilde sömürmekti. Limana ulaşmayan demiryolu hatları onlar açısından işlevsizdi. Bu nedenle demiryolu imtiyazını alanlar, demiryolu yapma karşılığında hattın geçtiği alanların belli kısımlarında maden arama imtiyazı, devlet ormanlarından bedelsiz yararlanma, yurtdışından getirilecek araç-gereçlerin gümrükten muaf tutulması gibi ayrıcalıklarla yetinmediler aynı zamanda liman yapımına talip oldular.

Sonuçta, 1914 yılına kadar yabancıların Osmanlı Devleti'nde liman ve rıhtımlara yaptıkları yatırım 4.091.508 lirayı bulmuştu ve limanlara % 59,1 ile en çok yatırım Fransa tarafından yapılırken, Fransa'yı % 23,6 ile İngiltere, % 17,2 ile Almanya izlemiştir⁴³⁶.

⁴³¹Bayram, 2009: 31-32.

⁴³²Şirketin dâhili nizamnamesi için bkz. Mecmua-i Mukavelat,1310(Cilt:7): 47-57. Şirketin kesin kuruluş tarihi 1898 yılı ortalarını bulmuştur. Bkz. Bayram, 2009:110.

⁴³³Bayram, 2009:165.

⁴³⁴Tan, 1967: 311.

⁴³⁵Karal, 2011d: 464.

⁴³⁶Tan, 1967: 296.

2.3.4.2. Belediye Hizmetleri İçin Verilen İmtiyazlar

Osmanlı Devleti'nde belediye hizmetlerinin yürütülme biçimi yönetim anlayışının kentsel düzeyde nasıl organize edildiğiyle ilgiliydi, zamana ve mekâna bağlı olarak değişik biçimlerde uygulandı. Bu uygulamaları tayin edebilmek, farklılıklarını ortaya koymak öncelikle Osmanlı idari anlayışının işleyişiyle ilgili kısa da olsa bir açıklama yapmayı gerekli kılıyor.

Doğu ve Orta Afrika'da Azande ve Nuer kabileleri üzerine yaptığı çalışmalarla bilinen ve sosyal bir antropolog olan Evans-Pritchard (1902-1973) Osmanlı idaresini, "Türkler başarılı bir idare pratiğinin, yalnızca kimi şeylere dikkat etmeye değil, aynı zamanda kimi şeylere dikkat etmemeye de bağlı olduğunu iyi anlamışlardı. Yönetimle ahlaki rejenerasyon adına bürokratik müdahaleyi birbirine karıştırmıyorlardı", şeklinde tarif ediyor⁴³⁷. Bu tarif bizi Osmanlı Devlet yönetiminde olduğu gibi kent yönetiminde de Osmanlıya mahsus idari bir anlayışın var olduğu gerçeğine götürüyor, her kent için geçerli tekdüze bir kent yapısının Osmanlı'da olmadığını hatırlatıyor.

Osmanlı Devleti, şehirleri iki şekilde bünyesine dâhil ediyordu. Ya Anadolu ve Suriye'de olduğu gibi şehirler doğrudan tımar sistemi ile eyalet idaresine katılıyor ya da Orta Doğu ve Kuzey Afrika'da olduğu gibi salyane veya hükümet sistemi uygulanıyordu. Tımar sisteminde şehirlerin ekonomik ve idari kontrolü üst seviyedeyken diğerinde Osmanlı öncesi mahalli elitlerin söz sahibi olduğu bir yönetim anlayışı vardı⁴³⁸ ya da Evcans-Pritchard'ın ifadesiyle ilkinde kimi şeylere dikkat ediliyor, diğerinde ise kimi şeylere dikkat edilmiyordu. Başka bir ifade ile genel politikaların "temel prensiplerine muhalif olmadığı sürece devlet otonomiye müsaade ediyordu⁴³⁹." Bu tutum bazı Osmanlı kentlerinde değişik yönetim tarzlarını doğurdu. Örneğin, Bağdat, Budin, Şam gibi şehirleri koruyan Yeniçeriler 17. yüzyıldan itibaren şehrin tüm idaresini ele aldılar, "Dayı" adı verilen idarecileri altında Yeniçerilerin şehir yönetiminde etkin olduğu idari yapı oluştu. İnalçık, 18. yüzyılda Bosna'ya gelen bir Fransız'ın "bunlar kendi kendilerini idare eden bir cumhuriyet" ifadesini kullandığını, devletin tayin ettiği bir valinin bile onların rızası olmadan göreve başlayamayacağını belirtiyordu. Cezayir, Tunus gibi coğrafyalar ile Belgrat'ta da durum aynıydı⁴⁴⁰.

Bu nedenle Osmanlı yönetimindeki kentlerin bu yapısı bir tanımlama yapmayı da zorlaştırıyor. Koç'un ifadesiyle; Osmanlı idaresinin farklı coğrafyalarındaki kentler Osmanlı

⁴³⁷Özdalga, 2011: 61.

⁴³⁸Acun, 2005: 55.

⁴³⁹Acun, 2005: 55.

⁴⁴⁰İnalçık-Arı, 2005: 35.

yönetiminde ne kadar “Osmanlılaşmıştı”; Osmanlı yönetiminde bulunmak bir Balkan veya Orta Doğu kenti için ne türde ortaklıklar ve farklılıklar doğurmuştu, ya da “Osmanlı kenti” mi yoksa “Osmanlı dönemi Akdeniz/Arap/Anadolu/Balkan kenti” mi demek gerekiyordu. Bu soruların cevabı, “mimari yapılar, mahallenin fiziki ve demografik dokusu, konuşulan ve yazılan dil, (...) payitahtın simgelerinin diğer kentlere taşınıp taşınmamış olması” ile ilintiliydi ve kent iskânı, kentin demografik yapısına göre şekilleniyordu⁴⁴¹.

Bu durum tamamıyla Osmanlılara münhasır bir kent yapısının olduğunu iddia etmeyi zorlaştırıyor. Yine de Osmanlılara özgü kent yapısının en olgun çağı 17-18 asırlarda daha belirgin olmak üzere 16-19 yüzyıllarda yaşandı. 15. yüzyıl sonlarına kadar Osmanlı kültürü ve şehir hayatı geleneklerin ve eski Selçuklu etkisinin altındaydı. 19. yüzyıl ile birlikte ise Avrupa biliminin ve askeri varlığının güçlenmesi, dünyadaki gelişmelerin bir sonucu olarak Osmanlı geleneksel şehir yapısını bozmuştu⁴⁴².

Osmanlı kentinin en olgun çağını yaşadığı klasik dönemde Balkanlar ve Anadolu’daki Osmanlı şehirlerinin kuruluş ve gelişmelerinde devletin etkisi daha fazlayken, bu etki Orta Doğu ve Kuzey Afrika’da daha azdı. Şehirlere merkez tarafından vali, kadı, defterdar ve güvenliği sağlamak için askeri bir garnizon gönderiliyordu⁴⁴³. Bu dönemde günümüzedekine benzer belediye teşkilatları Osmanlı kentlerinde yoktu. Kentsel hizmetler merkezden gönderilen yöneticilerin denetiminde geleneksel toplum düzeni içerisinde esnaf kuruluşları ve vakıflar tarafından üstleniliyordu⁴⁴⁴.

19. yüzyıl ile birlikte Osmanlı Devleti iç ve dış gelişmelerin bir sonucu olarak birçok alanda olduğu gibi kent yönetiminde de yeniden örgütlenmek zorunda kaldı. Avrupa yayılcılığının bir sonucu olarak doğu limanlarının Avrupa açısından kazanç kapısına dönüşmesi, Osmanlı Devleti’ni yeni şartlara uygun bir yapılanmaya zorluyordu. Özellikle liman kentlerinin tüccar gemileri için uygun hale getirilmesi, karantina ve konaklama tesislerinin yapılması, uygun sağlık şartlarının oluşturulmasını ve düzenli bir şehir ulaşımının sağlanmasını gerektiriyordu⁴⁴⁵. Diğer taraftan Osmanlı kentlerinin büyük alt yapı sorunları vardı, şehirlerde su, kanalizasyon, aydınlatma ve sağlık hizmetleri eksiklikleri, örgütsüzlüğün ekonomik ve kültürel gelişim üzerinde yarattığı olumsuzluklar söz konusuydu⁴⁴⁶. Artan ihtiyaçlar karşısında geleneksel yöntemlerle kent hizmetlerinin yürütülmesi hem mümkün değildi, hem de fen hizmetlerini yürüten kurumların eski işlevselliği kalmamıştı.

⁴⁴¹Koç, 2005: 163.

⁴⁴²Baykara, 1999: 534.

⁴⁴³Acun, 2005: 55.

⁴⁴⁴Ökmen-Yılmaz, 2009: 103.

⁴⁴⁵Ortaylı, 2011: 123.

⁴⁴⁶Ortaylı, 2008: 435.

19. yüzyıla kadar belediye hizmetlerinin yerine getirilmesinde önemli görevleri olan kadının etkisi bu yüzyıl ile birlikte azalmaya başladı. Zaten kadı, hem adalet dağıtıcısı, aynı zamanda noter, vakıf denetçisi, diğer taraftan belediye hizmetlerinin ve hükümetin mahalli herhangi bir iş hakkında göndermiş olduğu fermanların yürütücüsü olması dolayısıyla birçok görevi üstlenmiş bulunuyordu⁴⁴⁷. Bu geniş iş tanımı içerisinde bütün işleri bizzat kendisi yerine getirmiyor olsa da kadının oldukça kapsamlı bir görev alanı vardı. 19. yüzyıl ile birlikte devlet işlerinde artan yoğunluk kadılık müessesesinin de yeniden tanzimini gerekli kıldı. Devlet işleyişinde yaşanan aksamalar, yeniçeri ocağında ortaya çıkan bozulmalar kent hizmetlerinin yerine getirilmesinde mütesellim ve ayanları ön plana çıkardı. Yeniçeri Ocağının 1826 yılında kaldırılması ile birlikte kadı taşradaki en büyük destekçisini kaybetti, kadının yaptırım gücü kalmadı. Bunun üzerine şehirlerin güvenlik işleri, esnafın teftişi, vergilerin toplanması gibi belediye hizmetlerinin yürütülmesi için 1826 yılında İstanbul'da İhtisap Nazırlığı, taşrada ise İhtisap müdürlükleri kuruldu. İhtisap kurumu başkentte ve taşralarda istenilen sonucu vermemiş, “yıkılan klasik yönetimin yarattığı boşluğu dolduramamıştı.” Diğer yandan 1836 yılında ise Evkaf Nezareti kurularak vakıf işleri de kadının elinden alınmış oldu, kadı sadece adli işlerden sorumlu bir devlet memuru olarak görevini sürdürdü⁴⁴⁸.

Kent hizmetlerinin yerine getirilmesinde klasik devlet kurumlarının işlevsizliği, bunun yerine İhtisap Nezareti'nin kurulmuş olmasına rağmen istenilen başarının elde edilememesi Tanzimat Fermanı'nda bu sorunun ele alınmasına neden oldu. Tanzimat döneminde başta İstanbul olmak üzere kentsel alanda köklü değişimlerin yapılması, geniş cadde ve rıhtımların açılması, dar ve çıkmaz sokakların kaldırılması istendi⁴⁴⁹.

Bu süreci 1854 yılında Kırım Savaşı dolayısıyla İstanbul'a gelen Osmanlı Devletinin Avrupalı müttefikleri hızlandırdı; kentin nüfusu arttı, temizlik, ulaşım, sağlık gibi alanlarda yaşanan sorunlar, mevcut kurumların yetersizliği dolayısıyla yeni bir örgütlenmeyi gerekli kıldı. Bunun üzerine 13 Haziran 1854 tarihinde İstanbul'da şehremaneti kuruldu. Artık belediye hizmetlerinin yerine getirilmesi şehir meclisleri ile birlikte çalışan şehremanetinin göreviydi⁴⁵⁰. Yeni kurumun İhtisap Nezareti'nin bir devamı olarak görülmesi, daha doğru bir ifade ile şehir meclisini teşkil eden kişilerin, şehremanetinin kentin yönetimi hususunda ihtisap nazırlarından fazla olmayan bilgileri dolayısıyla önemli bir aşama kaydedilemedi. Bunun üzerine 9 Mayıs 1855 tarihinde şehremanetine yardımcı olmak maksadıyla şehir yönetimi

⁴⁴⁷Uzunçarşılı, 2014: 91.

⁴⁴⁸Ortaylı, 2011: 128-130.

⁴⁴⁹Yerasimos, 2014: 507.

⁴⁵⁰Seyitdanlıoğlu, 1996: 76.

konusunda malumat ve tecrübe sahibi yerli ve yabancı⁴⁵¹ kişilerden oluşan İntizar-ı Şehir Komisyonu kuruldu. Komisyon uzun yıllar faaliyet göstermese de 1857 yılında dağılmadan önce Babıâli'ye bazı tavsiyelerde bulundu; kaldırım ve kanalizasyon yapılması, sokakların temizlenmesi ve aydınlatılması, yolların genişletilmesi hususunda bir mazbata hazırladı; İstanbul'un on dört belediye dairesine ayrılarak idare edilmesini önerdi. Komisyon bu maksatla bir Nizamname-i Umumiye hazırladı ve 1857 yılında bu nizamname yürürlüğe girdi. Nizamname doğrultusunda daha çok yabancıların ikamet ettiği Beyoğlu ve Galata'da Altıncı Daire-i Belediye kuruldu. İstanbul'un diğer semtlerinde eski düzen devam ederken, Galata ve Beyoğlu'nda doğrudan sadarete bağlı belediye örgütlenmesi oluşturulmuştu ve bu düzen 1877 yılına kadar bu şekilde devam etti⁴⁵².

1877 yılına kadar İstanbul'un diğer semtlerinde Beyoğlu ve Galata'da olduğu gibi belediye yapılanmalarına çalışılsa da pek bir başarı elde edilemedi. 1877 yılında Osmanlı meclisi "Dersaadet Belediye Kanunu'nu" kabul etti ve Altıncı Daire-i Belediye diğer belediye daireleri gibi şehremanetine bağlandı. Eskiden olduğu gibi belediye yönetimi şehremaneti ve belediye dairelerinden oluşuyordu⁴⁵³.

Belediye teşkilatının taşrada daha kapsamlı hale gelmesi, tekâmülünü tamamlaması 1877 yılı sonrasında oldu. 1877 yılı öncesinde İmparatorluğun İstanbul dışındaki kentlerinde belediye örgütleri yok değildi; ancak bunlar daha çok Selanik, Beyrut, İzmir gibi bazı liman kentleri ile Bağdat gibi bazı önemli kentlerle sınırlıydı. 5 Ekim 1877 tarihinde Vilayetler Belediye Kanunu'nun çıkarılması sonrasında taşrada belediye teşkilatları yaygınlaştı⁴⁵⁴.

Belediye teşkilatları kurulduktan sonra kamusal alanının ihtiyaç duyduğu hizmetler bu kurumlar tarafından yapılmaya başlandı. Belediyelerin bu hizmetleri icra etme yöntemleri imtiyaz usulü ile oldu. Osmanlı Devleti'nde belediye hizmetlerinin imtiyaz usulü ile yapılmasının sebebi, devletin demiryolları inşa etme, limanlar yapma, maden ocaklarını işletme gerekçelerinden farklı değildi. Teknik imkânsızlıklar, mali yetersizlikler, yetişmiş, işten anlar eleman bulmada yaşanan sıkıntılar belediye hizmetlerinin yapılmasında yine imtiyaz yöntemini ön plana çıkarıyordu. Çünkü Osmanlı Devleti'nde modern belediyeler kurulduğunda temizlik, aydınlatma, su, kanalizasyon, ulaşım gibi büyük sorunlarla karşılaştılar. Daha önceden değişik kurum ve kişiler tarafından yürütülen belediye hizmetleri belediye teşkilatlarıyla tek elde toplanmış, koordine edilmeye çalışılmıştı; ancak bu yeterince başarılamamıştı. Bu nedenle merkezi hükümet çoğunlukla belediyelerin yapması gereken

⁴⁵¹Yabancıların İstanbul'da belediye teşkilatında üstlendikleri rolle ilgili bkz. Rosenthal, 1980: 227.

⁴⁵²Ortaylı, 2011: 139-141; Seyitdanlıoğlu, 1996: 77.

⁴⁵³Eryılmaz, 1999:177.

⁴⁵⁴Ortaylı, 2011: 178-186. Osmanlı taşrasında kurulan belediyeler, örgütlenme süreçleri ile ilgili Bursa ve Balıkesir örnekleri için bkz. Öztürk, 2014: 108; İskender, 2009: 42.

işlere de el atmak zorunda kalmıştı. Belediyelerin mali imkânları kısıtlıydı, kısıtlı kaynaklar ise merkezi hükümetin tam bir kontrolü altında ancak kullanılabilirdi⁴⁵⁵.

20. yüzyıl başlarında Osmanlı kentleri belediye hizmetleri açısından çok kötü şartlarda bulunuyordu. İstanbul'da bile oduncu, kömürcü dükkânlarında hazır kesilmiş odun satılmıyor, sokak ortalarında odun kestiriliyordu. Umumi mezbahalar olmadığından hayvanlar kasap dükkânlarında kesiliyor, taşımacılıkta merkep, at gibi hayvanlar kullanılıyordu. Gıda satılan dükkânlarda camekân bulunmuyor, hayvansal ürünler sokakta açıkta satılıyordu. Bu şartlar içerisinde belediye teşkilatlarının bozukluğu, gelirlerin ihtiyaca göre oldukça az olması mevcut durumu değiştirmeyi zorlaştırıyordu⁴⁵⁶.

Diğer taraftan sanayileşmiş ülkelerde biriken sermaye, sermaye sahiplerine kendi ülkelerinde bulamadıkları imkânları dış piyasalarda veriyordu. Sermaye çevreleri kendi menfaatlerini ülkelerinin menfaatleri ile bir görüyorlar, ülke çıkarlarını koruma gerekçesiyle hükümetlerini gelişmemiş memleketler üzerinde tahakküm kurmaya, bu yolla imtiyazlar almaya zorluyorlardı⁴⁵⁷. Bir tarafta sermaye ihracı ile zenginleşmek isteyen Avrupa sermayedarları diğer yanda sermayesi olmayan yatırımlara ihtiyaç duyan Osmanlı Devleti bulunuyordu. Bu durum Osmanlı belediyelerinin içerisinde bulunduğu şartlar ile örtüştü, dolayısıyla kamu hizmetlerinin yapılmasında karşılaşılan güçlükler, mevcut şartlarla iç ve dış sebepler belediye hizmetlerinin icrasında imtiyaz yöntemini ön plana çıkardı.

Osmanlı Devleti'nde belediyeler tarafından kent içi ulaşımın sağlanması için tramvayların inşası, sokakların aydınlatılması için havagazı, elektrik imtiyazları, kentin su ihtiyaçlarını karşılamak için su şirketlerine ayrıcalıklar verildi. Belediye hizmetlerinde sermaye çevrelerinin talepleri kâr sağlayan alanlara yönelikti, temizlik hizmetleri gibi kâr edilmesinin zor olduğu alanlarda imtiyaz isteği yoktu. Osmanlı Devleti'nde belediye hizmetleri alanında verilen imtiyazlar kentsel gelişimin bir sonucu olarak İstanbul, İzmir, Selanik, Şam, Beyrut gibi kentlerle sınırlı kalmıştı⁴⁵⁸. Genel belediye hizmetlerinin bu kentlerde kuruluş tarihleri şu şekildeydi:

⁴⁵⁵Ortaylı, 2011: 219.

⁴⁵⁶Topuzlu, 2010:137-138.

⁴⁵⁷Eldem, 1994: 4.

⁴⁵⁸Özgül, 2011: 59.

Tablo 2.6 Bazı Kentlerde Altyapı Hizmetleri⁴⁵⁹

Şehirler	Su	Elektrik	Havagazı	Tramvay
İstanbul	1882	1910	1888	1889
Üsküdar/Kadıköy	1890	-	1891	-
İzmir	1893	1905	1862	1885
Selanik	1891	1905	-	1892
Beyrut	1909	1908	1887	1906
Şam	-	1907	-	1907

Tablodan da anlaşılacağı üzere su ve havagazı işletmeleri genelde 19. yüzyılın sonlarında, elektrik işletmeleri ise 20. yüzyılın başlarında; tramvay işletmeleri ise önce İzmir olmak üzere İstanbul ve Selanik'te ardından Beyrut ve Şam'da farklı yıllarda açılmıştı.

Osmanlı Devleti'nde belediye hizmetleri alanında yapılan yatırımlar büyük ölçüde Fransa, Belçika, Almanya ve İngiltere tarafından gerçekleştirildi. Belediye hizmetlerinde dört devletin yapmış oldukları toplam yatırım 1914 yılı itibari ile 4.751.508 Osmanlı lirasıydı. Belediye hizmetlerinde en büyük pay % 75.6 ile Fransa'ya aitti, Fransa'yı % 18.5 ile Belçika, % 14.8 ile Almanya, % 5.5 ile İngiltere izliyordu⁴⁶⁰.

Osmanlı Devleti'nde belediye hizmetleri imtiyaz usulü ile yapılmış olsa da bunların kent yaşamına etkisi sınırlı oldu. Kaldı ki bu hizmetler görece daha fazla olanaklara sahip, batı ile ilişkisi daha yoğun kentlerle sınırlı kalmıştı. Yabancı yatırımlar sayesinde "19. yüzyıl Osmanlı şehri; hamalla arabanın, kayıkla buharlı geminin, eşekle atlı tramvayın faaliyet gösterdiği bir yerdi⁴⁶¹." Kamusal hizmetler tam manasıyla hiçbir zaman gerçekleştirilemedi. Osmanlı'dan Cumhuriyete 400'e yakın belediye idaresi intikal etmişti, bunlardan sadece 20'si içme suyu dağıtabiliyordu. Elektrik 4, mezbaha 17, park ve bahçe yalnız 29 belediyede vardı. Birkaçı dışında belediye binaları yeterli fiziki imkânlarla sahip değildi ve belediye reislerinin etkinliği yoktu⁴⁶².

⁴⁵⁹ Eldem, 1994: 6.

⁴⁶⁰ 1 Kasım 1914 tarihi itibari ile Osmanlı Devletindeki yabancı yatırımların içerisinde Belçika'nın payı % 3.7 idi. Bu yatırımlar tamamen belediye hizmetleri alanında yapılmıştı. Bkz. Tan, 1967: 296-297. Novıçev, İsmail Hüsrev'den (*Türkiye'de Köy İktisadiyatı*, 1934, s. 132) yapmış olduğu alıntıda 1 Kasım 1914 tarihi itibariyle Türkiye'ye doğrudan yabancı yatırımlarının 63.444.000 frankı bulduğunu, bunun 4.983.000 frankının belediye hizmetlerine ait olduğunu belirtiyor. Bkz. Novıçev, 1979: 8.

⁴⁶¹ Ortaylı, 2011: 226-227.

⁴⁶² Ortaylı, 2011: 192.

2.3.4.3. Sanayi Alanında Verilen İmtiyazlar

Osmanlı Devleti'nde sanayi alanında verilen imtiyazlar, dünyada ve Osmanlı Devleti'nde meydana gelen değişimlerin bir sonucu olarak, öncesinde uygulanan devlet eliyle sanayileşme hamlesinin başarısız olması üzerine başladı. Bu gelişim şu şekilde yaşandı.

Napolyon savaşlarından sonra dünya ekonomisinde korumacı ekonomik politikalar neticesinde görülen daralma 19. yüzyıl ortalarından itibaren etkisini kaybetti. Yeni keşfedilen altın kaynakları sayesinde daha önceki dönemlerde ortaya çıkan parasal darlıkların ortadan kalkması, ulaşım ve iletişim araçlarında meydana gelen gelişmeler, devletlerarası ilişkilerde çıkar beklentisinin yaratmış olduğu barışçıl yaklaşımlar serbest ticaret politikalarının gelişmesine, kapitalist ilişkilerin yayılmasına neden oldu⁴⁶³. Osmanlı Devleti'nin bu kapitalist sisteme entegrasyonu üç aşamada gerçekleşti. Napolyon savaşlarından 1840 yılına kadar devam eden ilk dönem Osmanlı ithalatının ihracattan daha hızlı artış gösterdiği dönemdi. Bu dönemde İngiltere'nin Osmanlı ticaretindeki payı % 400 artmıştı. Bunun temel sebepleri Osmanlı Devleti'nin Fransa ve Avusturya'dan mamul almada yaşadığı sorunlar ile 1838 serbest ticaret antlaşmasıyla Osmanlı pazarlarının dış etkiye daha açık hale gelmesiydi. İkinci aşama, 19. yüzyıl ortalarında Kırım Savaşı, ardından Paris Barış Antlaşması (1856) ile Osmanlı Devleti'nin devletlerarası sisteme dâhil olmasıyla yaşandı. Osmanlı Devleti'ne dış borçlar ve yatırımlar aracılığıyla sermaye akışı sağlandı, Osmanlı ihracatında artış yaşanarak ihracattaki artış oranı ithalatı geçti. Üçüncü aşama ise yüzyılın son çeyreğinde gerçekleşti, "Osmanlılarla Avrupa pazarlarındaki ana ekonomik ilişki tekrar ithalata dönüştü." Osmanlı Devleti Avrupa sermayesinin radarındaydı, Avrupa sanayi ürünlerini çekmeye devam ediyordu⁴⁶⁴. Bu son aşamada serbest rekabetçi kapitalizmin yerini "1873 büyük dünya bunalımından sonra belirginleşip, 1900-1903 bunalımıyla yaygınlaşan tekelci kapitalizm, yani emperyalizm" aldı⁴⁶⁵.

Bu genel iktisadi şartlar içerisinde Osmanlı sanayi 19. yüzyılda iki farklı süreç yaşadı. İlki 1840-1850 yıllarında etkili olan devlet eliyle fabrikalaşma süreciydi, ikincisi ise Abdülaziz Döneminde devletin daha çok teşvik edici, sanayi yatırımlarını kolaylaştırıcı politikalar takip ettiği dönemdi⁴⁶⁶. Osmanlı sanayisinin gelişmesi bazı şartlara bağlıydı. Her şeyden önce satın alma gücüne sahip geniş pazara (tüketiciye), yetişmiş, işten anlar insan

⁴⁶³Kasaba, 1993: 39.

⁴⁶⁴Kasaba, 1993: 44-45. Donald Quataert, Osmanlı Devleti'nin serbest ticaret politikasına sanılanın aksine 1838 İngiliz- Osmanlı Ticaret Antlaşması ya da 1839 Tanzimat Fermanı ile değil aslında 1826 yılında Yeniçeri Ocağının kaldırılması ile geçtiğini ifade etmektedir. Çünkü Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılması ile lonca ayrıcalığını koruyan silahlı güç ortadan kaldırılıyor, serbest ticaret politikalarının önü açılıyordu. Yazara göre 1838 antlaşması ve 1839 fermanı bu açıdan değerlendirilmelidir. Bkz. Quataert, 1999: 22-23.

⁴⁶⁵Kurmuş, 2007: 58.

⁴⁶⁶Martal, 1999: 279.

gücüne, sürdürülebilir hammadde tedarikine, sanayi tesisleri kurmak ve işletmek için sermayeye ihtiyaç vardı. Diğer taraftan üretimin devam edebilmesi için üretilen mamullerin maliyeti aşan bir fiyatla satılması, üretim sektörüne kâr garantisini temin etmesi gerekiyordu⁴⁶⁷. Devlet eliyle sanayileşme sürecinde Osmanlı Devleti'nin sanayi gelişimi için yeterli donanımına sahip olmadığı anlaşılıyor. Bu dönem sanayinin genel nitelikleri daha çok ordu ve sarayın ihtiyaçlarını önceleyen, montaj sanayinin ağırlıkta olduğu özellikler taşıyordu. Sanayi tesisleri için devletin yapmış olduğu harcamalar bütçe açıklarına, bütçe açıkları da dış borç alımına yol açıyordu. Diğer yandan 1838 tarihli ticaret sözleşmeleri⁴⁶⁸ yerli ürünlerin ithal ürünler karşısında rekabet şansını azaltıyordu. Birinci sanayileşme sürecinde devletin yaşadığı bu sorunlar veya edindiği tecrübeler ikinci sanayileşme sürecinde devleti bu alandan çekilmeye zorladı. Bu dönemde devlet büyük yatırımlardan kaçınarak yabancı sermayenin, özel teşebbüslerin önünü açtı, sanayi kuruluşlarını destekleyen, işleri düzenleyen bir politik tavrı takındı⁴⁶⁹.

Bu politik değişimin temel nedeni sermaye ve iş gücü yetersizliğinden ziyade hammadde eksikliği ve teknoloji üretememektir. Büyük harcamalarla kurulan fabrikalar kendilerini yenileyemediklerinden zamanla gelişen teknoloji karşısında rekabet şansını kaybediyorlardı. Yeni teknolojilere göre fabrikaları tanzim etmek büyük maliyet gerektiriyor, iç ve dış borçlanmanın bir sonucu olarak daha önce sanayi harcamaları için bütçeden ayrılan paylar artık borç ödemelerine kaydırıldığından fabrikaların yenilenmesine para ayıramıyordu. 1860 yılından sonra kendilerini yenileyemeyen özel ve devlet fabrikaları bu nedenlerden dolayı kapanmak zorunda kalıyorlardı⁴⁷⁰. Genellikle fabrikalarda kullanılan makineler ithal idi ve bu makineler yine yabancı iş gücü tarafından kullanılıyordu. Sanayi tesisleri iyi idare edilemiyor, geleneksel giyim-kuşamda ortaya çıkan değişim Osmanlı sanayisinin sektöre yönelik üretiminde pazar payını daraltıyordu⁴⁷¹.

Bunun üzerine devlet, sanayinin geliştirilmesi için imtiyaz yöntemine başvurmak zorunda kaldı. İkinci sanayileşme sürecinde Osmanlı ekonomisinin içinde bulunduğu durum, dış borçların ödenememesi dolayısıyla devletin 1875 yılında mali iflasını açıklaması, ardından 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nın yaşanması ve bu savaşın ekonomi üzerinde yarattığı tahribat sanayileşme sürecinin gelişimini olumsuz yönde etkiliyordu. Devlet bu durumda bütçeden harcama yapmadan müteşebbislere sanayi yatırımları için imtiyaz verme yolunu

⁴⁶⁷Eldem, 1994: 59-60.

⁴⁶⁸Osmanlı sanayileşme hamlelerinin liberal ekonomi karşısında başarısız olmasının temel nedeni 1838 tarihli ticaret sözleşmesiydi. Osmanlı ekonomisi ve sanayisi üzerinde yarattığı etki için bkz. Eşiyok, 2010: 97.

⁴⁶⁹Martal, 1999: 284.

⁴⁷⁰Kal'a, 2003, 252-253.

⁴⁷¹Erdem, 2017: 31-32.

tercih etti. İmtiyazlı sanayi yatırımlarının yaygınlık kazanması 1880 sonrasında gerçekleşti⁴⁷². Bu durumun yaşanmasında imtiyaz ile faaliyet gösterilen diğer alanlarda olduğu gibi Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin sağladığı güven etkili oldu.

Osmanlı Devleti'nin; ekonomik ihtiyaçların sanayileşerek aşılacağı yönündeki kanaati, imtiyaz talebinde bulunanlara rekabetten uzak, daha çok kâr etme hususunda sağlanan kolaylıklar ve bunların yarattığı cazibe fabrikalaşmada imtiyaz usulünün benimsenmesinde etkili oluyordu⁴⁷³. Osmanlı Devleti yatırım yapmak isteyen müteşebbislere ruhsat ya da imtiyaz veriyordu. İmtiyaz hakkına sahip olanlar hangi alanda bir ayrıcalık elde etmişlerse belli bir bölgede tekel oluşturuyor, belli bir süre bu tekel hakkını koruyorlardı. Ruhsatlarda ise tekel hakkı tanınmıyor, verilen hakların bir imtiyaz niteliğine sahip olmadığı belirtiliyordu⁴⁷⁴. İmtiyaz sahiplerine tanınan tekel hakkı kişiye sınırsız ayrıcalıklar bahşetmiyordu. İmtiyaz sahibi, imtiyaz aldığı tarihten önce aynı bölgede faaliyet gösteren fabrikaların kapatılmasını, aynı alanda el ile işletilmekte olan atölyelerin faaliyetlerine son vermelerini ya da yenilerinin açılmasının engellenmesini, imtiyaz bölgesi dışından bölgeye fabrikanın ürettiği aynı nitelikte malların satılmasını, Avrupa'dan ithal edilen malların bölgeye girişinin önlenmesini isteyemezdi⁴⁷⁵.

Devlet, özel teşebbüsle kurulan fabrikalara varlıklarını koruma, ithal mallar karşısında tutunabilmeleri için büyük kolaylıklar sağlıyordu⁴⁷⁶. Her fabrika için aynı şartlarda bir sözleşme düzenlenmiyordu. Sözleşmelerde imtiyazların müddetli mi yoksa müddetsiz mi olduğu belirtiliyor, fabrikalarda üretilen mamuller ya kısmen ya da tamamen gümrük vergilerinden muaf tutuluyorlardı. Kısmen gümrük vergilerinden muafiyet üretimin yapıldığı bölge ile sınırlı bir düzenlemeyi içeriyordu. Tamamen vergi muafiyetinde ise bölge sınırı olmadan üretilen mamullerin gümrük vergisi alınmadan satılması anlamına geliyordu. Gümrüğe gelen ürünlerden gümrük vergisi dışında öşür, resim, rüsum, harç gibi isimler altında gelir vergisi de alınıyordu. Gelir vergisi oranı her fabrika için aynı değildi, sözleşmede yer alan hükümlere göre belirleniyordu. Ancak gelir vergileri değişen koşullar üzerine yeniden tanzim edildiler ve kâğıt üretiminden gümrük vergisi dışında gelir vergileri tamamen kaldırıldı. Diğer sektörlerde ise Tanzimat sonrası artan maliyet, azalan kârlar dolayısıyla fabrika sahipleri öşür vergilerinin azaltılmasını talep etiler. Bu talep kabul gördü ve böylelikle gelir vergisi alanında teşvik arttırıldı. Bunların dışında devlet, fabrikalar için gerekli

⁴⁷²Damlıbağ, 2014: 52-53.

⁴⁷³Kal'a, 1999: 287.

⁴⁷⁴Ökçün, 1972: 136.

⁴⁷⁵Ökçün, 1972: 147.

⁴⁷⁶Örneğin Kastamonu'da devletin çuka, şayak, fes fabrikaları için müteşebbislere gümrük ve emlak vergisi muafiyeti, kredi desteği ve arazi tahsisi konularında sağladığı kolaylıklarla ilgili bkz. Yardımcı, 2016: 412-416.

hammaddeyi temin etme, fabrikalarda üretilen mamulleri satma konusunda istisnasız bütün imtiyazlı fabrikalara tekel hakkı tanıyordu⁴⁷⁷.

Sanayi imtiyazlarının bütünü için geçerli tek bir sözleşme metni yoktu. Dolayısıyla bir imtiyaz sözleşmesinde var olan bir düzenleme bir başkasında bulunmayabiliyordu. Örneğin Ferik Muhittin Paşa'ya Aralık 1898⁴⁷⁸ tarihinde iplik fabrikası kurması için verilen imtiyaz sözleşmesi şu maddelerden oluşuyordu:

Birinci Madde: Hüdavendigâr Vilayeti dâhilinde Mihaliç Kazası ile Bandırma Kazasına münhasır olmak üzere iplik imaline mahsus bir fabrika tesisi için Ferik Saadetlü Muhittin Paşa Hazretlerine 25 sene müddetle imtiyaz ita olunmuştur.

İkinci Madde: İhsan buyrulan iş bu imtiyazın evvelce mevcut olan fabrika ve destgâhlarıyla bundan böyle efrad-ı ahali tarafından el ile işletilecek bu nevi iplik destegâhlarına şümûlu olmayacaktır.

Üçüncü Madde: Mezkûr Mihaliç ve Bandırma kazaları dâhilinde ve müddet-i mezkûre esnasında âharı tarafından bu nevi fabrikanın tesis ve inşasına müsaade kılınmayacaktır. Ve sahib-i imtiyaz fabrika mahallini intihabda mahalli hükümetinin reyini istihsal edecektir.

Dördüncü Madde: Fabrikayı tesis ve inşa ile işletirmek üzere sahibi imtiyaz Ferman-ı Âli tarihinden itibaren nihayet bir sene zarfında sermayesinin hatt-ı asgarisi yirmi yedi bin altı yüz lira miktarında olmak üzere Osmanlı bir kumandiyet şirketi teşkiline ve tarih-i teşkilinden itibaren iki sene nihayetinde inşaata bed'e ile iki sene zarfında inşaatı ikmale ve fabrikanın vakit ve zamanı ile inşasını teyiden beş yüz lira depozito akçesi vermeye mecburdur. İşbu müddetler hitamında bir sebab-i meşruh veya özri makbule müstenit olmayarak şirket teşkil edilmediği veya inşaat hitam bulmadığı halde mezkûr depozito akçesi iade olunmayacak iş bu imtiyazın hükmü kalmayacaktır.

Beşinci Madde: Zikr olunan fabrikanın tesis ve inşası için ilk defa olarak Memalik-i Mahruse-i Şahane ile memalik-i ecnebiyyeden celb olunacak alet ve edevat ve her nevi levazım-ı inşaiye gümrük resminden muaf tutulacağı gibi fabrikanın imalatına muktezi olup Memalik-i Mahrusa-i Şahane mahsulatından olarak dâhilden celb olunacak mevad-ı asliye ile fabrikanın mamulatından dâhilde sarf ve memalik-i ecnebiyyeye ihraç edileceklerden kezalik gümrük resmi istifa olunmayacak ve fakat fabrika müstahdemini tekalif-i emiriye ve belediye ile mükellef olacaktır.

Altıncı Madde: Sahib-i imtiyaz fabrika mamulatından devair-i askeriye için mübayaası istenilecek eşyanın bir hıdmet-i müftehire olmak üzere piyasada alım satım fiyatından %5 tenzilat ile fûruhtunu taahhüt eder.

Yedinci Madde: Makinist ve fen memurlarından maada fabrika amele ve efradı teba-i Devlet-i Aliyyeden olacak ve bunlar umumiyetle fen iktisap edecek ve şirket sıfatı tabiiyeti hesabıyla devair-i hükümet ile olan muhaberatında Türkçe lisan istimal eyleyecek ve şirketin bil-cümle muamelatı Kavanin-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniye'ye ve damga nizamnamesine tabi olacak ve hükümet ve efrad-ı ahali ile şirket arasında tahaddüs edecek bi'l-cümle davayı mehâkim-i Osmaniye'de rü'yet edecektir.

⁴⁷⁷Kal'a, 1999: 288-289.

⁴⁷⁸Muhittin Paşa İplik fabrikasını 1902-1903 (1320) yılında İngiliz Tüccar Sykes ve ortaklarına kiraladı. Çakmak, 2008: 44.

Sevizinci Madde: Sahibi imtiyaz senevi Darülaceze için hükümet-i seniyyeye otuz adet lira-i Osmani ita edecektir⁴⁷⁹.

Devlet, sahibi imtiyaz hangi sektörde inşa ve işletme hakkına sahip olmuşsa o alanda belli bir süre içerisinde faaliyete geçmesini talep ediyordu. İmtiyazlar tekel hakkı yarattığından hem imtiyaz alıp hem de o alanda herhangi bir çalışma yapmamak imtiyaz bölgesinde diğer müteşebbislerin önünü kestiği gibi bölge halkını da o hizmetlerden mahrum bırakabilir, kaynaklarının verimli kullanılmasını engeller, devlet gelirlerinin azalmasına sebebiyet verebilirdi (Bkz. 4. Madde).

Sanayi alanında verilen imtiyaz sözleşmelerinde genellikle sözleşmenin yapıldığı tarih, kime verildiği, fabrikanın nerede kurulacağı, hangi amaçla faaliyet göstereceği, imtiyazın süresi, imal edilecek ürünler, imtiyaz bölgesi, fabrikalarda kullanılacak makineler, bu makinelerin hangi enerji kaynağı ile çalışacağı, kaç beygir gücünde olduğu gibi konularda bilgiler yer almaktaydı. İmtiyaz sözleşmelerinde imtiyaz sahibinin yükümlülüklerine de değiniliyordu. Sözleşmelerde, imtiyazı başkasına devredip devredemeyeceği, belirli bir sermayeye sahip olup olmadığını ispat etmesi, gerekirse devletin tayin ettiği bir bankaya daha sonra iade edilmek koşuluyla kefalet akçesi yatırması⁴⁸⁰, fabrikanın nerede kurulacağı ile ilgili resmi kurumlarla birlikte hareket edilmesi⁴⁸¹, belirli süreler içinde inşaata başlanması, fabrika binalarının ve makinelerin sağlam olması, Osmanlı kanunlarına uyma, Osmanlı mahkemelerine tabi olma, sağlık kurallarına riayet etme, teknik elemanlar dışında fabrikada çalışacak işçilerin Osmanlı vatandaşı olması, fabrikalardan devlet kuruluşlarına indirimli satış yapılması⁴⁸², sosyal yardımda bulunma⁴⁸³, hükümetle olan yazışmalarda Türkçe kullanma, hükümet ve mahalli idareler tarafından denetlenmeyi kabul etme, imtiyaz süresi sonunda fabrikanın durumu hakkında yapılan düzenlemelerle ilgili bilgiler yer alabiliyordu⁴⁸⁴.

Bu teşvikler neticesinde Osmanlı Devleti'nde özel sermayeli sanayi teşebbüsleri gelişti, imtiyazlı fabrikalar kuruldu ve işletildi. Ancak Osmanlı Devleti'nde sanayi alanında faaliyet yürüten fabrikaların ekonomiye katkıları, sayıları, işletilme biçimleri konusunda güvenilir istatistikler mevcut değildir⁴⁸⁵. Eldem'e göre 1880 yılına kadar özel teşebbüse ait fabrika kuruluşlarının adedi 56, 1881-1889 yılları arasında 19, 1891-1900 yılları arasında 32,

⁴⁷⁹Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası, 1320: 1750-1752.

⁴⁸⁰Bkz. 4. Madde.

⁴⁸¹Bkz. 3. Madde.

⁴⁸²Bkz. 6. Madde.

⁴⁸³Bkz. 8. Madde.

⁴⁸⁴Ökçün, 1972: 158-165.

⁴⁸⁵Geyikdağı, Osmanlı Devleti'nde endüstri ve sanayi alanında doğrudan yatırım miktarlarının hesaplanmasının güç olduğunu belirtmekte, sermayesi hakkında bilgi bulunan büyük şirketlerin hesaba katılarak yapılan çalışmaların olduğunu; ancak imparatorluğun çeşitli bölgelerinde faaliyet gösteren küçük ve orta büyüklükte yüzlerce şirketin çalışmalarda ihmal edildiğini hatırlatmaktadır (Geyikdağı, 2008:180).

1901-1915 yılları arasında 107 olarak hesaplanmaktaydı⁴⁸⁶. Ancak Quataert'a göre bu rakamlar en azından 1890'lara kadar doğru olamazdı, çünkü bu dönemde sadece Bursa'da ipek ipliği fabrikalarının sayısı bunlardan fazlaydı. Quataert'a göre tamamını kapsamamakla birlikte Osmanlı Devleti'ndeki fabrikaların yarısından biraz fazlası İstanbul'da, dörtte biri İzmir'deydi. Fabrikaların % 8'i devletin, % 11'i anonim şirketti, % 81'i ise şahıs şirketi idi. Fabrika sahiplerinin çoğu Osmanlı tebaasından olsa da bunlar yabancı sermaye paylarının ancak % 10'u kadarını oluşturuyorlardı ve yatırımların büyük bölümü yabancı sermaye ile yapılmıştı⁴⁸⁷. Bu durum bize sanayi yatırımlarının da büyük ölçüde yabancı sermaye ile yapıldığını gösteriyor. Ya da diğer imtiyazlı işletmelerde olduğu gibi imtiyaz alan Osmanlı vatandaşı daha sonra bu imtiyazını yabancı sermayedarlara satıyor, kir alıyor yahut yabancılarla ortaklıklar kurabiliyordu⁴⁸⁸.

Osmanlı sanayi ile ilgili yapılan son çalışmalar “Osmanlı Devleti'nin Sanayi Devrimini kaçırdığı” yönündeki genel kabulden farklı olarak devletin, “çeşitli nedenlerden dolayı sanayileşmeyi başaramadığı” görüşüne ağırlık veriyor. Çünkü sanayinin desteklenmesi konusunda devletin merkezi ve yerel yönetimlerle yaptığı çalışmalar böyle bir kanaati doğrular. Osmanlı Devleti'nde sanayileşmenin “üretim organizasyonuna dönük aktüel problemleri çözmek” veya “biriken kapitali yeni bir formda üretime yönlendirmekten” ziyade “yaşanılan siyasi ve mali zayıflamadan bir çıkış yolu bulmak” anlayışına yönelik olduğu ortaya konuluyor⁴⁸⁹.

Aslında Osmanlı Devleti'nde bütün alanlarda görülen günü kurtarmaya yönelik, uzun soluklu olmayan politikalar sanayi alanında da hükmünü yürütmüştür denilebilir. Bu bir tercih midir? Yoksa zorunluluk mu? Bu konuda kanaat hep ikinciden yana bir sonucu destekleyen kanıtlarla doludur. İç nedenler ve ihtiyaçlardan ziyade, dış sebepler ve zorlamalar Osmanlı Devleti'ni yeni duruma göre şekil almaya zorlamış, çözüm hep günü birlik politikalar üretmek şeklinde tecelli etmiştir. Dış gelişmeler olmasaydı kendi kendine yeten, mevcut nizamı korumaya yönelik bir devlet anlayışını önceleyen Osmanlı Devleti varlığını uzun soluklu koruyabilir, geleneksel atölyelerle sağlanan üretim, ihtiyaçlarını karşılayabilirdi. Bu durumda batı tarzı fabrikalar açmaya da gereksinim duyulmazdı. 14. yüzyıl başlarında kurulan Osmanlı Devleti'nin ortaya çıktığı devir ile 19. yüzyılın koşulları aynı değildi. Üstelik dünyadaki gelişmelerin yakaladığı hız Osmanlı Devleti'nde var olan değişimle mukayese edilmeyecek

⁴⁸⁶Eldem, 1994: 65.

⁴⁸⁷Quataert, 2004: 1061.

⁴⁸⁸Yukarıda sözleşme örneği olarak verdiğimiz Bandırma ve Mihaliç kazalarında ip fabrikası kurma imtiyazını elde eden Muhittin Paşa örneğinde görüldüğü üzere imtiyaz sahibi imtiyaz hakkını İngiliz Tüccar Sykes'e yüklü bir para mukabilinde kiralayabiliyordu (Çakmak, 2008: 44).

⁴⁸⁹Kurt vd., 2016: 162.

kadar büyüktü. Halihâzırda bu durum devleti alışık olduğu bir yapıdan çıkararak mevcut koşullara göre yeniden şekil almaya zorluyordu.

2.4. Osmanlı Devleti'nde Şirketleşme

Klasik dönem Osmanlı Devleti'nde Akdeniz ve Ortadoğu Coğrafyasında olduğu gibi, hizmetlerin yerine getirilmesinde, her türlü imalat ve işletme gibi ticari faaliyetlerde şirketleşme yaygın olarak karşılaşılan bir ortaklık oluşumuydu. Genellikle Osmanlı Devleti'nde ya İslam hukukunda uygulamasına rastlanılan mudarebe; yani ortaklardan birinin sermaye, diğerinin ise emeği ortaya koyarak paranın işletilmesi, elde edilen karın ortaklar arasında paylaşılması şeklinde bir iş ortaklığı söz konusuydu⁴⁹⁰. Ya da inan şirketi gibi “sermaye, kar payı ve zarara katılımında eşitlik, tasarruf ehliyetinde denklik şartının aranmadığı şirket” yapılanmaları vardı⁴⁹¹. Osmanlı Devleti'nde buğday, arpa, pirinç gibi hububat ihtiyaçlarının karşılanması; ekmekçilik, kasapçılık, bakkal ve meyhane gibi gıda maddelerinin temini ve işletilmesi; çuka, aba, kemhâ (ipek kumaş), yelken bezi gibi giyim eşyası imali ve ticareti; maden ocağı, tuzla, darphane, dalyan gibi iltizamların işletilmesi; tuğla, kiremit gibi yapı malzemelerinin üretimi gibi alanlarda şirketleşmeye rastlanmaktaydı⁴⁹².

Ancak Osmanlı Devleti'nde çok katımlı ortaklıklar ile iki ya da daha çok kişinin bir araya gelerek emek, sermaye ve mesleki ehliyetlerini birleştirmeleri ve bu birliktelikten doğan kârın paylaşımı anlamında şirketleşme; devletin bayındırlık işlerinde teşkilatlanma ve bu hizmetlerin sadece devlet eliyle yapılamayacağı gerçekliğini anladığı dönemle paralel gelişti ve yaygınlık kazandı. Genel itibari ile bu süreç birçok alanda olduğu gibi Tanzimat döneminde ortaya çıktı, hukuki yapısı Tanzimat'tan sonra oluşturuldu.

Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nde anonim şirketler Tanzimat'tan sonra yasal düzenlemelerin sağladığı imkân neticesinde kurulmaya başlandı. Şirketleşme, birçok alanda devletin yatırım olanaklarının bulunmaması dolayısıyla sermaye sağlamanın, bayındırlık gibi büyük mali külfet gerektiren işlerin yürütülmesi açısından önemliydi. Bu gerçekliği ve şirketleşmenin nedenlerini Mühendis İlhami İbnülhak, *Osmanlı Mühendis ve Mimar Cemiyeti Mecmuası*'nda “Avrupa'da ve Türkiye'de Şimendüferlerin Tarihçesi ve Hükümetlere Karşı Ukûd-ı Maliyeleri” adlı yazı dizisinde, “umur-ı azime-i nafiyanın hayzı aray-ı husul olabilmesi için anonim şirketler ihdas olunarak hisse senedatı ile umum halkı kâr ve zarara iştirak” etmenin gerekli olduğuna işaret ettikten sonra şöyle açıklıyordu: Ona göre; büyük küçük her

⁴⁹⁰Gönen, 2005: 198.

⁴⁹¹Gözübenli, 2000: 260.

⁴⁹²Gedikli, 1999: 434-438.

erbab-ı mesai günlük ve aylık kazancının bir kısmını bir hisse ile tasarruf etmeye çaba gösterirdi. “Günde bir kuruş, iki kuruş, üç kuruş arttırmaya çalışarak bunları emin bildiği bir bankaya % 4, % 5 faiz mukabili tevdi eder. O ufacık servet günden güne büyürdü.” Artan parayı daha da arttıracak bir vasıta-i hariciye çıkarsa herkes budan istifadeye çalışırdı. Bu harici vasıta bir şimendüfer, bir liman, bir fabrika gibi umur-ı nafiaya ait işler olabilirdi. Bunların işletilmesini içeren anonim şirketi teşkil edilirdi. Anonim şirketi, yazara göre küçük sermayeleri büyük işlerden yarar sağlamak esasına dayalı bir milletin refah ve saadetini arttırmaya çalışan büyük müessese-i maliyedir. Bu müessese anonim şirketlerinden aldıkları paraya mukabil ellerine birer kâğıt verir ki buna da hisse senedi denilirdi⁴⁹³.

Osmanlı Devleti’nde İlhami İbnülhak’ın bahsettiği anlamda sermayenin tezyidi için birikimi harici bir vasıta ile daha da arttırma, 19. yüzyıl sonrasında Osmanlı Devleti’ne yabancı sermayenin ilgi duyması, büyük yatırımlı bayındırlık hizmetlerinin yerine getirilmesi süreçlerinde ortaya çıktı. Dolayısıyla demiryolu yapmak, liman inşa etmek, madenleri işletmek gibi hizmetlere talip olanlar bu imtiyazları kurdukları anonim şirketler aracılığıyla icra ettiler. Bu durum 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren şirketleşme hususunda yasal bir takım düzenlemelerin yapılması gerekliliğini de doğurdu.

2.4.1. Osmanlı Devleti’nde Şirketleşme İle İlgili Yapılan Yasal Düzenlemeler

Osmanlı Devleti’nde batı tarzı şirketleşme Tanzimat Fermanı’nın ilan edilmesinden sonra ortaya çıktı. Batı hukukunda uygulanan ticaret kanunları Türkçeye tercüme edilerek Osmanlı ticaret hukukunda uygulandı. Şirketleşmelerle ilgili kanuni düzenlemelerde bu bağlamda yapıldı.

Tanzimat sonrası Osmanlı Devleti’nde görülen şirketleşme “şirketlerin sermayelerinin hisse senetlerine bölüştürerek sorumluluğun kişi veya kişilere değil, şirketin manevi şahsiyetine mündemiç olduğu teşkilatlanma biçimini” oluşturdu⁴⁹⁴.

2.4.1.1. Tanzimat Sonrası Yapılan Yasal Düzenlemeler

Tanzimat ile birlikte Osmanlı Devleti Ahmet Hamdi Tanpınar’ın deyimiyle “asırlar içinde yaşadığı bir medeniyet dairesinden çıkarak, mücadele halinde bulunduğu başka bir medeniyetin dairesine girdiğini ilan ediyor, onun değerlerini açıkça kabul ediyordu⁴⁹⁵.” Bu durum Osmanlı Devleti’ni Avrupa ile yeni bir ilişki kurma zorunluluğuna itiyor, devletin yeni baştan batı ile uyumlu hale getirilmesi gerekliliğini ortaya çıkarıyordu. Batılı devletler kendi

⁴⁹³İlhami İbnülhak, 1909: 43-44.

⁴⁹⁴Akyıldız, 2001: 19.

⁴⁹⁵Tanpınar, 2006: 126.

ihtiyaç duydukları kanunları 19. yüzyılda yoğun bir şekilde çıkardılar ve Osmanlı Devleti de Tanzimat ile birlikte, Tanzimat Fermanı'nın batılı anlamda ortaya koymuş olduğu irade doğrultusunda bu yönde dönüştü. Bu dönüşüm yaşanırken yerel ihtiyaçlar ve beklentilere uygun olmayan ve sorun teşkil edecek uygulamalara da batı gibi olmak hevesi ya da mevcut durumun gerçeklikleri bağlamında ses çıkarılmadı. Osmanlı Devleti'nde hukuk alanında yapılan düzenlemeler batının tesiri ve zorlaması ile oldu. Bizatihi Tanzimat ve Islahat Fermanları, düzen ve asayiş tesis etme gerekçelerini öncelese de yabancı sefirlerle ve onların gözetiminde hazırlandı ve batılı devletlerin istekleri doğrultusunda şekillendi. Batılıların özellikle dönüştürmek istedikleri Osmanlı Devleti'nde hukuk düzenini güvenli hale getirmek ve böylelikle gayri müslim tebaayı güvence altına almak; giderek artan ticari ilişkilerde sorunların çözümü konusunda Osmanlı ticaret hukuku ve mahkemelerini güvenilir kılmaktı⁴⁹⁶.

Bu kapsamda Osmanlı Devleti'nde ticaret hukuku yeniden düzenlenmeye başlandı. Ticaret hukuku ile yapılan düzenlemelerde şirketlerle ilgili konular da ele alındı. Napolyon'un 1807 yılında yayımlanan Code de Commerce adlı dört kitaptan oluşan çalışmasının 1. ve 3. kitapları tercüme edildi ve 1850 yılında Kanunname-i Ticaret⁴⁹⁷ olarak Osmanlı Devleti tarafından kabul edildi⁴⁹⁸. Kanunname-i Ticaret iki kısımdan oluşuyordu. Birinci kısım 6 bölüm 146 maddeden, ikinci kısım ise 3 bölüm, 169 maddeden ibaretti⁴⁹⁹. Kanunname-i Ticaret'in 1. Kısımının 3. Faslı "akt-i şirket" beyanındaydı. 10. Madde üç şirket şekli üzerinde duruyordu. Buna göre ticaret şirketleri üç çeşit olup birincisi "kollektif" şirket olarak tabir ediliyordu. Yani, umumi bir isimle ortakların toplamını şamil olan şirket. İkincisi "komandit" şirketi, yani sipariş yoluyla olan şirket olarak tanımlanıyordu. Üçüncüsü "anonim" şirket, yani hiçbir hissedarın ismi zikredilmeksizin hisseler üzerine vaki olan şirkete deniliyordu. Bu şirket türleri 10. ve 51. maddelerde detaylı bir şekilde açıklanıyordu. Kollektif şirket ile ilgili açıklamalar 11, 12 ve 13. maddelerde; komandit şirketle ilgili açıklamalar 14 ile 19. maddeler arasında; anonim şirketle ilgili açıklamalar ise 20 ile 35. Maddelerde yer alıyordu. 36. maddede ise; "balada muharrer üç nevi şirketlerden başka hissedarlık vecihle ticaret şirketi

⁴⁹⁶ Akgündüz, 2016: 3-4.

⁴⁹⁷ Ticaret Kanun'da 1915 ve 1924 yıllarında değişiklik yapılmış, Türkiye Cumhuriyeti'nin yeni Ticaret Kanunu hazırlanana kadar yürürlükte kalmıştır. Bozkurt, bu kanunu; "şer-i hukuk dışında bir hukuk ve yargı sistemini ilk kez ülkeye sokması ve özel hukuk alanındaki ilk büyük resepsiyon hareketi olması açısından hukuk tarihimizde büyük yeri ve önemi olduğunu," söylemektedir. Bkz., Bozkurt, 1996: 155.

⁴⁹⁸ Sipahi ve Küçük, 2011: 183. 1855 yılında ise Code de Commerce'in 2. Kitabı İflas Kanunnamesi adıyla tercüme edilmiştir. Bkz. Bozkurt, 1996: 151.

⁴⁹⁹ Tekdemir, 2010: 203-205.

dahi hasbelkanun muteber ve makbuldür” deniliyor, adi ortaklıklarında yapılabileceği kanunnameye yer alıyordu⁵⁰⁰.

Diğer taraftan 1850 Ticaret Kanunu’nda Ticaret Mahkemeleri’nin tanzimi ile ilgili bir düzenleme bulunmuyordu. 1860 yılında Fransız Ticaret Kanunu’nun 4. Cildi tercüme edilerek Ticaret Kanuna Zeyil adı ile yayımlandı ve bu boşluk dolduruldu⁵⁰¹. Böylelikle ticaret mahkemelerinin düzenlenmesi, işleyişi ile ilgili yeni kurallar getirilerek, ticaret davalarının ticaret mahkemelerinde görülmesi, Mahkeme-i Ticaret’in olmadığı kazalarda ise mülkiye meclislerinde ticaret davalarına bakılması kararlaştırıldı. Yapılan bu düzenlemeler ticaret davalarındaki sorunlara çare olmadığından 1861 yılında Fransız Ticaret Usul Kanunu’nun tercümesi ile Usul-i Muhakeme-i Ticaret Nizamnamesi kabul edildi. Ticaret mahkemelerinin düzenlenmesinden sonra ticaret mahkemelerinin nasıl çalışacakları 140 maddeden oluşan nizamname ile tayin edildi ve Ticaret Mahkemeleri’nin muhakeme usulleri sağlam esaslara bağlandı⁵⁰². Nizamiye Mahkemeleri’nde de bu nizamname 1879 tarihinde Usul-i Muhakemat-ı Hukukiye Kanunu neşredilene kadar kullanıldı⁵⁰³.

Görüldüğü üzere, Osmanlı Devleti’nde Tanzimat ile birlikte hukuk sistemi yeniden düzenlenirken, bu düzenlemeler batı örnek alınarak yapılmıştı. Ticaret hukuku ve ticaret mahkemelerinin yeniden tanziminde de benzer bir süreç takip edildi; ancak yapılan düzenlemeler yetersizdi ve bu eksiklikler ek kanun ve düzenlemelerin yapılmasını gerekli kılıyordu. Şirketleşme ile ilgili düzenlemeler de ticaret hukuku bağlamında düzenlendiğinden, bu konuda da benzer bir süreç yaşandı.

⁵⁰⁰Düstur, Tertip I, Cilt 1: 378. 1850 Ticaret Kanunu’nda tanımlanan üç şirket türünün neyi ifade ettiğini anlamak, yapılan tanımın sınırlı bilgi ihtiva etmesi, tercüme yapılırken yapılan hatalar dolayısıyla oldukça güçtür. Ali Akyıldız bu şirket türlerini şu şekilde açıklamaktadır: “Kollektif şirket, iki veya daha fazla kişinin aralarında sözleşmesi ve genel bir isimle ortakların tamamını içine almasıyla oluşur. Bu tür şirketler, ortaklardan birinin veya ikisinin adlarına nispetle isimlendirilir. İmza yetkisi olan ortakların imzaladığı senetlerin içerdiği bütün taahhüt ve sözleşmeler aynı zamanda şirket ortaklarını da bağlar.” Komandit Şirket; “birbirine kefil olan ve sadece sermaye koyan ortaklardan meydana gelir. Bu şirket türünde de şirketin ismi, ortaklardan birinin veya birkaçının ismini ihtiva edebilir. Ancak, yalnızca sermaye koymak suretiyle ortak olanların ismi, şirketin unvanında yer almaz. Bunlar, verdikleri veya katılmayı taahhüt ettikleri para oranında şirketin kâr ve zararına ortak olup, şirket idaresinde görevlendirilemezler. Anonim şirketler ise “hiçbir hissedarın ismi zikredilmeksizin hisse senedi çıkararak teşekkül eden ticari kuruluşlar” olarak tanımlanmakta, şirket idaresinin de “şirketin taahhüt ve borçlarından” değil sadece işlerin idaresinden sorumlu olduğu belirtilmektedir. Bkz. Akyıldız, 2001: 19-20. Bu tanımlar günümüz şirket tanımlamalarına benzerdir. Modern hukukta kollektif, komandit ve anonim şirketlerin tanımı şu şekilde verilmektedir: Kollektif şirket, “ticari bir işletmeyi bir ticaret unvanı altında işletmek amacıyla gerçek şahıslar arasında kurulan ve ortaklardan hiçbirinin sorumluluğu şirket alacaklarına karşı sınırlanmadığı şirkettir.” (Kishalı, 2002: 4). Komandit şirket; “bir ticari işletmeyi bir ticaret unvanı altında işletmek amacıyla kurulan ve şirket alacaklılarına karşı ortaklardan bir veya bir kaçının sorumluluğu, belirli bir sermaye ile sınırlanmış şirkettir.” (Kishalı, 2002: 61). Anonim şirket, “bir unvana sahip, esas sermayesi muayyen ve paylara bölünmüş olan ve borçlarından dolayı yalnız mamelekiyle (mal varlığı) mesul bulunan şirkettir. Ortakların mesuliyeti, taahhüt etmiş oldukları sermaye payları ile mahduttur.” (Kishalı, 2002: 89). Benzer tanımlar için yine bkz. Sağlam ve Şengel, 2012: 17-51-63.

⁵⁰¹Bozkurt, 1996: 151.

⁵⁰²Bingöl, 2004: 136-141.

⁵⁰³Bozkurt, 1996: 152.

Bunun yanında bir taraftan Osmanlı Devleti'nde Tanzimat sonrası medeni kanun hazırlanması fikri gündeme gelmiş, bu amaçla 1855 yılında Meclis-i Tanzimat'ta bir "cemiyet-i ilmiye" oluşturulmuştu. Bu cemiyet bir müddet çalıştıktan sonra Metn-i Metin'in Kitabü'l-Büyu'unu hazırlamış; ancak vazifesini tamamlayamayarak dağılmıştı. Milli bir medeni kanunun hazırlanmasına duyulan ihtiyaç bu çabaları akim bırakmadı ve Ahmet Cevdet Paşa'nın Divan-ı Ahkâm-ı Adliye nazırı olduğu dönemde çalışmalar yeniden başladı. Cevdet Paşa başkanlığındaki komisyon Mecelle'nin ilk kitabı Kitab-ü'l-Büyu'nu hazırladı ve bu kitap 8 Muharrem 1286 (20 Nisan 1869) tarihinde Padişah iradesi ile yürürlüğe girdi⁵⁰⁴. Ardından Mecelle'nin diğer kitapları, 1874 yılında ise şirketlerle ilgili hukuki müktesebatı düzenleyen 10. Kitap, Kitabü's-Şirket yürürlüğe girmişti⁵⁰⁵. Mecelle daha çok Hanefi Mezhebi'nin öğretileri dikkate alınarak hazırlanmıştı. Kitabü's-Şirket ile Fransız Ticaret Kanunu tercüme edilerek hazırlanan Ticaret Kanunu arasında farklılıklar vardı, bu da mahkemelerde çelişkiler yaratarak ikililik doğuruyordu. "Ticaret Kanunu'na göre şirketlerden doğan davayı ticaret mahkemeleri görürken, Mecelle'deki şirketlerin doğurduğu ihtilafları hukuk mahkemeleri görüyordu." Ya da "Ticaret Kanunundaki şirketler hakkında önce ticaret kanunu hükümleri, ikinci derecede Mecelle hükümleri geçerli iken, Mecelle'deki şirketler yalnız Mecelle hükümlerine tabiydi." Yine, "Ticaret kanundaki şirketler ödemeyi tatil ederlerse mutlaka iflasları ilan olunurken, Mecelle'deki şirketler hacir usulüne tabi tutuluyorlardı⁵⁰⁶."

Diğer taraftan ise Osmanlı Devleti'nde şirketleşme ve bu sayede varidatın arttırılarak zenginliğin sağlanması 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren gündeme gelmiş bizzat padişah tarafından şirketlerin kurulması gerekliliğine işaret edilmişti. 20 Haziran 1855 tarihinde Padişah Abdülmecit bir törende devlet adamlarına yaptığı konuşmada; borç almamak için çok çalıştığını, ancak mevcut durumun kendisini borç almaya mecbur bıraktığını belirttikten sonra: "Bunun ödenmesi gelirin artması ile olur. Gelirin artması ise memleketin imarı, yani her devlette olduğu gibi kumpanyalar kurarak, demiryolları yaparak olur. Artık kumpanyalara da izin vermeliyiz" sözleri ile ifade etmişti⁵⁰⁷. Ancak şirketleşme konusunda istenilen gelişim sağlanamadığı gibi hukuki yapısı da tam olarak oluşturulamadı. Şirketleşme konusuna 23 Aralık 1876 tarihinde hazırlanan Kanun-ı Esasi'de yer vermişti. Kanun-ı Esasi'nin 13. Maddesinde, "tebaa-i Osmaniye nizam ve kanun dairesinde ticaret ve sanat ve felahat için her nevi şirketler teşkiline mezundur," denilmişti⁵⁰⁸.

⁵⁰⁴Aydın, 1989: 44-49.

⁵⁰⁵Karahasanoğlu, 2011: 101.

⁵⁰⁶Bozkurt, 1996: 153.

⁵⁰⁷Ahmet Cevdet, 2010: 23; Koraltürk, 1999:443.

⁵⁰⁸Kili ve Gözübüyük, 2000: 44; Akyıldız, 2001: 22.

Devletin bu konuya verdiği önem ağırda olsa şirketleşme konusunda belli bir gelişimin zaman içinde yaşanmasını sağladı. 28 Kasım 1882 (17 Muharrem 1300) tarihinde şirketlerin daha rahat kurulmasını sağlamak için Avrupa anonim şirket nizamnamesi tercüme edilerek Osmanlı Devleti'nde anonim şirketler için iç tüzük örneği hazırlandı. Bu tarihe kadar şirket iç tüzük kuralları da benzer şekilde hazırlanıyordu; ancak 1882 tarihinde yayımlanan Anonim Şirket Nizamname-i Dâhilisi ile Osmanlı Devleti'nde şirket kuracaklar için örnek bir şablon ortaya çıkmıştı⁵⁰⁹. Osmanlı Anonim Şirket Nizamname-i Dâhilisi 8 fasıl 44 maddeden müteşekkildi. Nizamnamenin mukaddimesinde; “zirde vazı'ul-imza...dan...inşasıyla idare ve işletilmesi için fi...tarihli fermanı ali mucibince taraf-ı Devlet-i Aliyye'den ...verilen imtiyaz ve bil-mukabele edilen taahhüdatın icrası için şerait-i atıyyeye tevfikan bir anonim şirketi teşkil eylemişlerdir,” deniliyordu. Ardından fasıllara geçilerek, şirketin hangi esaslara göre kurulacağı belirtiliyordu. Birinci fasıl 1 ve 4. maddelerden oluşuyor, şirketin teşkili, maksadı, ismi ve merkezini, hisse sahiplerinin kimler olduğu gibi konuları açıklıyordu. Bu bölümde şirketin Osmanlı kanunlarına tabi olacağı, imtiyaz süresinin kaç yıl ile sınırlı olduğu hususlarına yer veriliyordu. İkinci fasıl 5. ve 11. maddeler arasında kapsıyor, bu maddeler sahibi imtiyazın haklarının şirkete devri ile ilgili düzenlemeleri içeriyordu. Şirketin sermayesi, şirketin hisse senetlerinin nasıl tanzim edileceği, şirketin hisse senedi satın alanlara, senet sahiplerinin şirkete ait yükümlülükleri gibi hususları açıklıyordu. Üçüncü fasıl 12 ile 22. maddeler arasında şirketin dâhili idaresi ile ilgili konularda düzenlemeleri içeriyordu. Şirketin heyet-i umumiyesi, idare heyeti, bu heyette yer alan azalar, azaların görev süreleri, idare heyetinin ne sıklıkta toplanacağı, kararların nasıl alınacağı, idare meclisinin yetki ve sorumlulukları gibi iç işleyişe yönelik konuları belirtiyordu. Dördüncü fasıl 23 ile 34. maddeleri kapsıyor, heyet-i umumiyye hakkında düzenlemeleri içeriyordu. Heyet-i umumiyyenin teşkili, olağan ve olağanüstü toplantılar, toplantılara kimin başkanlık edeceği, kararların nasıl alınacağı gibi hususlar belirtilmekteydi. Nizamnamenin 35. maddesi beşinci fasıl oluşturuyor, burada şirketin yıllık hesapları ile alacak ve borçlarını gösteren defter hakkında beyanat veriliyordu. Altıncı fasıl 36. ve 37. maddelerde gelirin taksimi, anaparaya ait akçenin kullanımını gibi konuları açıklıyordu. Yedinci fasıl 38 ile 40. maddelerde ihtiyat akçesini, sekizinci fasıl ise 41 ile 44. maddelerde şirketin müddeti ve feshi konularını içeriyordu⁵¹⁰.

Hazırlanan bu nizamname ile şirket kurma hususunda önemli bir düzenleme devlet tarafından yapılmış oldu. Artık şirket kurmak isteyenler bu usuller çerçevesinde evraklarını tamamlıyorlar, Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderiyorlar, evraklarının incelenmesi sonucu

⁵⁰⁹Akyıldız, 2001: 22-23.

⁵¹⁰Düstur, Tertip 1, Ek 1-4 (Zeyl 3), 160-168; Kazgan, 1999: 219-221; Akyıldız, 2001: 504-506.

nezaretin verdiği onay sonrasında şirket faaliyetleri başlamış oluyordu. Evraklarda bir eksiklik söz konusu olduğu takdirde nezaret bu eksik hususların düzeltilmesini isteyebiliyordu. Örneğin, 10 Mayıs 1910 tarihinde Erzurum’da umur-ı ticariye, sanayi ve nafiaya ait tetkikat icrasıyla şirket teşkiliyle iştiğal etmek üzere iki bin altın sermaye ile “Anadolu Tetkikat-ı Sanayiye ve Ticariye Şirket-i Osmaniyesi” unvanlı şirket kurulması ile ilgili bir nizamname layihası hazırlanmış ve Ticaret ve Nafia Nezareti’ne gönderilmişti. Ancak nezaret şirketin kimler tarafından kurulduğunun açık olmadığı gerekçesi ile bu konunun aydınlatılmasını yazı ile imtiyaz sahiplerine bildirmişti⁵¹¹.

Osmanlı Devleti, ülkenin alt ve üstyapı eksikliklerinin giderilmesi, zenginliğin artırılması, böylelikle halkın refahının sağlanması hususunda şirketleşmeye önem veriyor, bir taraftan hukuki düzenlemeler yapılarak müteşebbislere kolaylıklar sağlanırken, diğer taraftan yerli ve yabancıların şirket kurmalarını teşvik edici önlemler alınıyordu. Örneğin, sağladığı fayda dolayısıyla demiryolu şirketlerinin sözleşmelere aykırı faaliyetleri görülmezden geliniyor⁵¹², fabrika kurmak isteyen sermaye sahiplerinin yurt dışından getirdikleri alet-edevat gümrük resminden muaf tutuluyordu. Ancak bu teşviklere rağmen şirketleşmede istenilen başarı elde edilemiyordu. Bu durumun başlıca sebebi, şirketlere yatırılan sermayenin riskler içermesi, buna karşılık Osmanlı devlet tahvillerinin yüksek kar oranlarına sahip olmasıydı. Dolayısıyla sermaye çevreleri paralarını daha az kazanç getiren yatırımlardan ziyade devlet tahvillerine yatırıyorlardı. Şirketleşmenin önünde engel teşkil eden bir diğer önemli husus ise bürokrasinin ağır işleyişi ve merkezi yapısıydı. Herhangi bir alanda imtiyaz sahibi olabilmek için bizzat İstanbul’da ilgili nezarete başvurmak gerekiyor, bu da büyük zaman ve para kaybına sebebiyet veriyordu⁵¹³.

Osmanlı Devleti’nin yatırım yapacak mali kudretinin olmayışı, katılım yoluyla imarın, bayındırlık işlerinin dar ve sınırlı bölgelerde ancak uygulanabilir olması, devleti yabancı sermayeye ve müteşebbislerin yatırım yapmalarına muhtaç bırakmıştı. Yabancılar Osmanlı Devleti’nden imtiyaz talebinde bulduklarında talep edilen işin ehemmiyetine göre onu elde etmek için konsoloslarını, hatta hükümetlerini devreye sokuyorlardı. Kurulan şirketlerin Osmanlı kanunlarına tabi olduğu sözleşmelerde yer alıyor; ancak ortaya çıkan sorunlarda karar, çoğu kez devleti zarara uğrattıyordu. İmtiyazlar, dolayısıyla imtiyazların kullanımında

⁵¹¹BEO, 3751/281315, 1328 Ca 08/ 10 Mayıs 1910.

⁵¹²1857 yılında İzmir’den Aydın demiryolu yapmak maksadı ile “İzmir’den Aydın’a Osmanlı Demiryolu” adı ile bir şirket kurulmuş, ancak bu şirket hattın 70 kilometrelik bölümünü sözleşmede yer alan zaman içinde bitirememişti. Osmanlı Devleti sözleşme hükümlerine dayalı olarak güvence parası olarak tutulan 39.600 sterline el koymak ve şirket yönetimini devralmak gibi haklara sahip olduğu halde hükümet şirkete tanıdığı süreyi üç yıl süre ile yeniden uzatmıştı (Kurmuş, 2007: 105). Demiryolu hatlarının yapımı konusunda Osmanlı Devleti’nin en büyük kaybı Rumeli demiryollarının inşasında olmuştu. Rumeli demiryollarında Osmanlı Devleti’nin mali kaybı, hattın yapım ve işletim imtiyazını alan Baron Hirsch’in elde ettiği kazançla ilgili bkz. Engin, 1993: 125-128.

⁵¹³Akyıldız, 2001: 28-29.

oluşturulan şirketlerin bu yapısı II. Abdülhamit döneminde imtiyazlar konusunda devletin oldukça itidalli davranmasına sebebiyet vermiş, sağladığı faydaların yanında yabancı müdahalesinin de önünü açması bir denge siyaseti çerçevesinde bu hakların yabancılara tanınması siyasetini doğurmuştu⁵¹⁴. Diğer taraftan Osmanlı tebaasına mensup kişilerde bu tür imtiyazları alabilecek sermaye birikimi yoktu, sermaye olsa da yabancılarda olduğu gibi onların haklarını koruyacak hamileri, başvuracakları konsolosları bulunmuyordu⁵¹⁵.

2.4.1.2. II. Meşrutiyet Sonrası Yapılan Yasal Düzenlemeler

Osmanlı Devleti'nde II. Meşrutiyet öncesi şirketleşme hususunda istenilen başarı elde edilememişti. Bunun temel sebebi yasal düzenlemelerin yetersizliği, şirketlerin kurulabilmesi için uygun ortamın bulunmayışydı. Meşrutiyetin yeniden ilanı ile birlikte başlayan süreçte İttihat ve Terakki Partisi tarafından, devri istibdatta halkın can ve mal güvenliğinin sağlanamadığı, “halkın risk altına sokacakları sermayelerine güvence vermekle yükümlü hükümetin eşkıyalıkta dağdaki hayduta ders verebilecek bir ihtisasa sahip olduğu” iddia ediliyor, sermayedarların yatırım yapabilmesi için güven ortamının bulunmadığı dile getiriliyordu⁵¹⁶. Bu nedenle II. Meşrutiyet'e kadar yabancılar kapitülasyonların sağladığı güven ortamından yararlanarak şirket kurabilmişlerdi⁵¹⁷. Ancak Osmanlı tebaası için benzer bir güvence söz konusu değildi.

Bu durumun değişmesi gerektiği 1908 sonrasında gerek Osmanlı aydınları tarafından gerekse hükümetin ekonomi politikalarına yön verenler tarafından dile getiriliyordu. 2 Kasım 1908 tarihli Beyanülhak Mecmuası'nda Aynizade Hasan Tahsin Bey şirketleşme ile ilgili bir yazı kaleme almıştı. “Ticaret Şirketleri ve Menafi-i İktisadiyesi” başlıklı yazısında, bir milletin zenginleşmesi için ticaretin teşvik edilmesi gerektiğini dile getirmiş, şirketleşmenin öneminden bahsetmişti. Bir rıhtım inşa etmek, bir tünel açmak, bir şimendüfer yapmak için milyonlarca liraya gerek duyulacağını belirten yazar, bununda küçük sermayeleri bir araya getirerek büyük bir yekûn oluşturmakla mümkün olabileceğini ifade etmişti. “Bir memleketin

⁵¹⁴Örneğin, II. Abdülhamit'in Konya demiryolu hattının yapım imtiyazını Almanlara vermesinde Almanların İngiltere'nin Mısır politikasına ses çıkarmayacakları vaadinde bulunmaları ile İngiltere'nin tepkisini yumuşatması etkili olmuştu. Konya demiryolu hattının yapım imtiyazını Almanlara verdikten kısa bir süre sonra Beyrut-Şam-Halep demiryolu imtiyazı da Fransızlara verilmişti. Osmanlı Devleti'nden demiryolu imtiyazı almak için Almanya, Fransa, İngiltere arasında yaşanan rekabetle ilgili bkz. Özyüksel, 2013: 78-111.

⁵¹⁵Kazgan, 1999: 57-64.

⁵¹⁶II. Meşrutiyet Dönemi'nde kurulan şirketlerde hükümetin izlemiş olduğu ekonomi politikalarından ve bunun sağlamış olduğu güven ortamından sıkça bahsedilmiştir. Örneğin, İlk Osmanlı Numune-i Terakki Ziraat Şirketi'nin beyannamesinde, “Maliye, Nafia ve Ticaret, Orman ve Maâdin ve Ziraat Nezaret-i Celilerine İstidaname,” denildikten sonra, “Meşrutiyet-i idarenin memleketimizde ilan ve istikrarı üzerine terakkiyat-ı iktisadiye-i memlekete hâdim her türlü teşebbüsât-ı şahsiyenin nezareti celileri nezdinde mazhar-ı himaye buyrulacağı emniyesi ile...” denilmekte, şirketleşmeye sağlanan güven ortamından bahsedilmekteydi. Bkz. *İlk Osmanlı Numune-i Terakki-i Ziraat Şirketi Beyannamesi*, 1329: 1.

⁵¹⁷Toprak, 2012: 135-136.

husul-u refahı ve umranı (bayındırlaşmak) için şirketlerin teşkilini fevkalade teşvik etmelidir,” diyen Aynizade Hasan Tahsin, şirketleşmenin faydalarını şu şekilde açıklıyordu: “şirketler teşkil olunursa, dâhilen mesela hem serpuşumuzu, hem libasımızı hem de şekerimizi tedarik etmek mümkün olur. Açılacak fabrikalarda ahali iş bulur, hükümette bu serveti umumiyyeden faydalanarak gelirini arttırır, halkın tasarruf etmesi sağlanır.” Bu faydalarından dolayı yazar, hükümetin şirketlerin kurulmasını teşvik etmesi gerektiğini ifade ediyordu⁵¹⁸. Bu görüşler II. Meşrutiyet ile birlikte Osmanlı yönetiminde söz sahibi olmaya başlayan İttihat ve Terakki Partisi’nin politikaları ile de örtüşüyor, partinin mali politikalarına yön veren Cavit Bey, ekonominin gelişmesi için büyük küçük sermayenin bir araya gelmesi, şirketlerin kurulmasının kolaylaştırılması, bu alanda kanun ve nizamnamelerin çıkarılarak şirketlerin kanuni şahsiyetinin kabul edilmesi gerektiğini savunuyordu⁵¹⁹. Nitekim İttihat ve Terakki Partisi’nin 1908 yılında yayınlanan ilk programında II. Abdülhamit Dönemi’nin baskıcı tutumundan bahsediliyordu. Bu tutumun müteşebbislerin faaliyet imkânlarını yok ettiği fikri savunuluyor, ziraatın ilkel, ticaretin gelişmediği, sanatın ise büsbütün na-tamam mefkud (yok olmuş) bir halde kaldığı, bu durumda mevcut alanlarda koşulların iyileştirilmesi için gençleri yirminci asra layık birer evlat olarak yetiştirmelerinin şart olduğuna değiniliyordu. Başlıca amaçlarının; “dâhilde ticaret odalarını tensik etmek, anonim şirketlerin teşekkülünü gayet serbest bulundurmak, rüsumat muamelatını tahfif eylemek, nakliyatın sürat ve suhuletini temin etmek, ticaret mekteplerini ta’min eylemek, elsine-i ecnebiye tedrisatını bir tarz-ı salim icra etmek,” olduğu açıklanıyordu⁵²⁰. İhtiyaçlar ve hükümetin şirketleşmenin önemine haiz tutumu II. Meşrutiyet ile birlikte yeni yasal düzenlemelerin yapılmasını sağladı.

Osmanlı Devleti’nde her ne kadar 1882 yılında Anonim Şirket Nizamname-i Dâhilisi hazırlanmış olsa da bu şirketleşme konusunda yaşanan sıkıntıları tamamen ortadan kaldırmamıştı. Çünkü 28 Kasım 1882 tarihili numune imtiyazlı şirketler için hazırlanmıştı, her şirkete tatbik edilmesi kabil değildi. Diğer taraftan II. Meşrutiyet’le birlikte şirketleşmede artış söz konusu olmuş, iş yükü artmış, bu konuda işleri kolaylaştırmak, şirketlerin rahat denetlenebilmesini sağlayacak yeni bir düzenlemeye ihtiyaç duyulmuştu⁵²¹. Bu ihtiyaç Şûrâ-yı Devlet’in Nafia, Maarif ve Maliye Dairesi tarafından 15 Mayıs 1912 tarihinde yeni bir “Osmanlı Anonim Şirketleri Nizamname-i Dâhilisi Numunesi” hazırlanması ile neticelendi⁵²².

⁵¹⁸Aynizade Hasan Tahsin, 1324 (1908): 100-101.

⁵¹⁹Eroğlu, 2002: 173.

⁵²⁰Balcı ve Sırma, 2012: 36-37.

⁵²¹Akyıldız, 2001: 33.

⁵²²Şûrâ-yı Devlet’in hazırlamış olduğu mazbata Meclis-i Vükela tarafından 19 Mayıs 1912 tarihinde görüşülmüş ve şu karara varılmıştır. “Bu mazbatada muharrir olduğu vecihle teşkil eden Osmanlı Anonim Şirketleri Nizamname-i Dâhiliyesi’nin tanzimine tatbik edilmek üzere mevcut numune imtiyazlı şirketler için tertip edilmiş olduğu vecihle her şirkete kabil-i tatbik olunmadığından miktarı günden güne teksir eden mezkûr şirketler

Hazırlanan yeni nizamname 13 Haziran 1912 tarihli Ticaret ve Ziraat Nezareti Mecmuası'nda yayımlandı. Yeni düzenleme büyük ölçüde 1882 tarihli şablon dikkate alınarak oluşturulmuştu ve zaman içerisinde 1882 tarihli düzenlemede ortaya çıkan aksaklıkların ortadan kaldırılmasına çare olmak maksadını taşıyor, yeni birtakım ilaveleri de içeriyordu. Hazırlanan nizamname dokuz fasıl kırk yedi maddeden müteşekkildi. Birinci fasıl dört maddeydi (1 ve 4. maddeler) şirketin teşkili, maksadı, ismi ve merkezini açıklıyordu. Bu bölümde 1882 yılında yapılan düzenlemeden farklı olarak kurulacak şirketlerin meri olan Osmanlı kanunlarına tabi olduğu belirtilmekle birlikte gelecekte çıkarılacak kanunlara da uyacağını taahhüt etmesiydi. Yine yapılan düzenleme ile birlikte şirketin merkezinin İstanbul olması yerine merkez konusunda müteşebbisler serbest bırakılıyordu. Dolayısıyla taşrada faaliyet gösterecek bir şirketin merkezinin İstanbul olması hükmü ortadan kaldırılıyor, şirketler ilave maliyet gerektiren, fonksiyonel yapısı olmayan bir yükümlülükten kurtarılıyordu.

Nizamnamenin ikinci faslı sermaye ve hisse senetleri ile ilgiliydi ve 6 maddeden oluşuyor 5 ile 10. maddeleri kapsıyordu. Şirketlerin eskiden olduğu gibi % 50 oranında sermaye arttırma yetkileri vardı; ancak sermaye tezyidine karar verildiğinde hükümete haber verilecekti. Sermayenin bir mislinden fazla artışı eskiden olduğu gibi hükümet onayına bağlıydı. Şirket ihraç edeceği hisse senetlerini önce Ticaret Nezareti'ne gönderecekti. 1882 yılında yapılan düzenlemeden farklı olarak bu bölümde taksiti zamanında ödenmeyen hisse senetlerinin sahiplerinden taksitin geciktiği günden itibaren yıllık % 6 faiz oranı belirlenmişken yeni düzenlemede bu miktar belirtilmemiş, boş bırakılmıştı.

Üçüncü fasıl şirketin dâhili idaresini tanzim ediyor ve 11 maddeden oluşuyordu (11'den 21'e kadar olan maddeler). 1882 düzenlemesinde şirketlerin heyet-i umumiyye tarafından oluşturulan beşten on bire kadar azadan müteşekkil bir idare meclisi tarafından yönetildiği belirtilmişse de yeni düzenlemede idare meclisinin üye sayısı alt sınır beş olarak kalmış; ancak üst için sınır konulmamıştı. Yine idare meclisinde görev alan kişilerin şirketin kurucuları tarafından seçileceği belirtilmiş, bunların kimler olduğu konusunda bir açıklama istenmemişti. Üç sene sonunda görev süreleri sona eren idare meclisi azalarının kıdem esasına göre her sene bir veya ikisinin çıkarılması yerlerine bir sonrakinin getirilmesi esası söz konusuken bir veya iki kişiyle sınırlı hüküm yeni düzenlemede kaldırılmıştı. Yine eski nizamnamede idare meclisinin ayda bir kere toplanması gereklidir denilirken, yeni

nizamnamelerinin teshil-i tetkikatı ve muamelece temin-i inzibat zımmında her şirkete tatbiki mevaddı havi olarak ve tebdili muhtemel cihetleri açık bırakılarak Ticaret ve Ziraat Nezaretince yeniden tanzim olunan nizamname numunesi mündericacı esasen münasip ve icra kılınan tadilat ve tashihat muvafık görüldüğünden bunun numunesi ittihadı hususun nezaret-i müşarünileyhe tebliği tezkir kılındı". Meclis-i Vükela Mazbataları (MV), 165/6, 1330 C 02/ 19 Mayıs 1912.

düzenlemede bu süre belirtilmeyerek boş bırakılmıştı. Toplantıda bulunamayanlar yerlerine vekil tayin edebiliyorlardı. Vekilin eskiden bir oy hakkı varken yeni düzenlemede bu iki oya çıkarılmıştı.

Nizamnamenin 12 maddeden oluşan (22 ile 33. maddeler arası) dördüncü faslı, heyet-i umumiyye hakkındaki düzenlemeleri içeriyordu. Bu bölümde 1882 yılında çıkarılan nizamnameden farklı bazı düzenlemeler getirilmişti. Yeni nizamnamede heyet-i umumiyyenin teşkil edeceği toplantıları yirmi gün önceden Ticaret Nezareti'ne yazı ile haber vermesi gerekiyordu. Nezaret gerekli görürse bünyesinden tayin edeceği bir komiseri heyet-i umumiyye toplantısına gönderme hakkı vardı. Şirket, idare meclisi ve müfettiş raporları ile senelik bilançoları, heyet-i umumiyye zabıtnamelerini, hissedarların isimlerini, sermayelerinin miktarını gösteren cetvellerden dörder nüsha Ticaret Nezareti'ne gönderecekti. Diğer taraftan davetnameler toplantıdan en az bir ay evvel altıncı maddede⁵²³ beyan edildiği üzere gazetelerle ilan edilecekti. Eski düzenlemede fevkalade toplantı söz konusu olduğunda ikinci toplantının birinci toplantıdan en az on beş günden sonra olacağı belirtiliyordu. Yeni nizamnamede bu süre yirmi güne çıkarılmıştı. İkinci toplantının davetleri daha önceden ilgililere yirmi gün önceden gönderilmesi gerekirken şimdi on gün önceden gönderilmesi kararlaştırılmıştı. Heyet-i umumiyyede kararlar oy çokluğu ile alınıyordu. Müzakere olunacak maddelerin içeriği idare meclisi tarafından hazırlanıyordu. Eskiden müzakere edilecek hususların teklifi ile ilgili hisse sahiplerine yirmi gün süre tanınırken yeni düzenleme ile bu on güne düşürülmüştü.

Beşinci fasıl 35. madde de açıklanan yıllık hesap ve müfredat defteri hakkındaydı. Eski nizamnamede şirketlerin yıllık maliyesi ocak ayı ile başlatılıyor aralık ayının 31. günü son buluyordu. Yeni nizamnamede mali yılın ne zaman başlayıp ne zaman biteceği şirketlere bırakılmıştı.

Nizamnamenin 36. ve 37. maddeleri altıncı faslı oluşturuyor, şirket gelirinin paylaşımı ve ana sermaye hakkındaki düzenlemeleri içeriyordu. Şirketlerin yıllık kazançları kendilerinin belirlediği oranda hisselerin hepsine, ihtiyat akçesine, müdürlere ve hisse sahiplerine dağıtılırdı. Yeni düzenlemede müdürlere ayrılan pay kaldırıldı.

Yedinci fasıl 37, 38 ve 39. maddelerden ibaretti, mesarif-i fevkalade gayri melhuzaya karşılık ihtiyat akçesini açıklıyordu. 1882 düzenlemesinde ihtiyat akçesinin şirketin öşrüne müsavi olduktan sonra arttırılmaması yer alırken, yeni düzenlemede böyle bir kısıtlama yapılmamış, ihtiyat akçesinin miktarının belirlenmesi şirketi teşkil edenlere bırakılmıştı.

⁵²³Altıncı madde için Ek 2'ye bakınız.

Sekizinci fasıl 40 ve 43. Maddeleri içeriyor, eski nizamname ile herhangi bir farklılık içermeyen bu bölüm şirketin temdid-i müddeti ve feshi muamelatını açıklıyordu.

Yeni nizamnamede 1882 nizamnamesinden farklı olarak dokuzuncu fasıl eklenmiş, “mevadd-ı müteferrika beyanındadır,” mukaddimesi ile 44 ve 47. maddelerde diğer hususlara açıklık getirilmişti. Bu bölümde şirketlerin dâhili nizamnameleri hazırlandıktan ve hükümetten onay alındıktan bir ay zarfında İstanbul’da Takvim-i Vekayi ve diğer bir muteber gazete ile taşrada aynen veya özet olarak yayımlanması, şirketin muamelatı, heyet-i umumiyye kararları, senelik bilanço suretlerinin ilan edilmesi isteniyordu. Şirketler çıkaracakları hisse senetlerinde; şirketin kuruluş maksadını, müddetini, kurucularının isimlerini, sermayenin miktarını, gelirin taksimini ve bu anlamda kuruculara ve idare heyeti azalarına tahsis kılınacak miktarı açık bir şekilde beyan ve ilan edeceklerdi. Şirket nizamnameyi bastırarak isteyenlere verecek, bir defaya mahsus olarak elli nüshasını Ticaret Nezareti’ne gönderecekti. Yine şirket her sene muamelatına dair bir istatistik cetveli hazırlayarak nezarete takdim edecekti⁵²⁴.

Yapılan bu düzenleme ile hükümetin şirketler üzerindeki denetimini artırıyor, şirketler daha şeffaf hale getirilerek halka arz ediliyordu. Yine şirket işleyişi kolaylaştırılarak, ayrıntıları izah edilen ve işleyişte zaman kaybına sebebiyet veren süreler daha makul sınırlara çekiliyordu.

II. Meşrutiyet sonrası şirketleşme ile ilgili yapılan önemli düzenlemelerden biri şirketlere tüzel kişilik hakkının tanınmasıydı. Artık şirketler yapılan hukuki düzenleme ile kanunlarda yer alan düzenlemeler dâhilinde mülklerini kendi adlarına kaydetme hakkına sahip olmuşlardı. Bu haklar, 1 Mart 1913 (22 Rebiülevvel 1331) tarihinde “Tüzel Kişilerin Gayrimenkullerinin Kullanımına Dair Kanun Hükmünde Kararname (Eşhas-ı Hükmiyyenin Emval-i Gayrimenkuleye Tasarruflarına Mahsus Kanun-ı Muvakkat)” ile sağlanmıştı. Kararnamenin birinci maddesine göre ilk olarak, hükümet ve belediye daireleri; ikinci olarak, hükümet tarafından onaylanmış mukavelename, şartname veya nizamnameler mucibince Osmanlı ticaret ve sanayi ve inşaat şirketleri gayrimenkul mallarını kendi adlarına tescil edebileceklerdi.

İsimleri yazılı ve sahipleri Osmanlı tebaasından olmak kaydı ile teşkil eden Osmanlı ziraat şirketleri de aynı haklara belli şartlar çerçevesinde sahipti. Ziraat maksadı ile kurulan şirket arazilerinin; sakinleri bulunan bir köyün tarlaları sınırında, kale ve istihkâm mıntıkası dâhilinde, askeri limanların girişinde ve devlet tarafından mahsurlu görülen mahallerde bulunmaması şarttı. Ziraat şirketleri arazilerini satmak istediklerinde satın alma önceliği orada

⁵²⁴Ticaret ve Ziraat Nezareti Mecmuası,1330 (Sayı: 19): 505-518. Tam metin içi Ek 2’ye bakınız.

bulunan köy ahalisine ve arazi sahiplerine aitti (Madde 2). Tüzel kişiler namına vuku bulacak işlemlerin; hükümet daireleri ve belediyelerde en yetkili memurların, vakıflarda Evkaf Nezareti ile müdür ve memurlarının, mülhak vakıflarda mütevellilerin, Osmanlı cemaat ve hayır müesseseleri için başkanların, cemiyet ve şirketlerde reis ve müdürlerin kabulüyle yerine getirileceği belirtilmişti⁵²⁵.

2.4.2. Şirket-i Hayriyye: Bir Şirketleşme Tecrübesi

Osmanlı Devleti'nde bir taraftan şirketleşmenin yasal düzenlemeleri yapılırken diğer taraftan Avrupa tarzında şirketler kurulmuş, kanuni düzenlemelerle şirketleşmenin gelişimi paralel bir şekilde olmuştu. Osmanlı Devleti'nde ilk anonim şirket, Şirket-i Hayriyye idi. Şirket-i Hayriyye, Osmanlı Devleti'nde şirketleşmenin tarihi tekâmülü açısından çok önemli bir yere sahipti ve Sadaret Müsteşarı Fuat Efendi ile Maarif Meclis-i Üyesi Cevdet Paşa'nın girişimleri ile kurulması kararlaştırılmıştı. Amaç, Avrupa'da yaygın olan ve bayındırlık açısından önem arz eden anonim şirketlerin Osmanlı halkı tarafından tanınmasını sağlamak, bu maksatla halka bir numune göstermek, Boğaziçi'ne gelip gidenlerin kolay ve emniyetli seyahat etmelerini temin etmektir. Nitekim 1843 yılından itibaren Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi aracılığıyla Boğaziçi ve Adalar arasında vapur işlettirilmekte ise de bu vapurların az sayıda olması dolayısıyla hem ihtiyaçlar karşılanamıyor hem de sabah ve akşam bir vakitte vapur bulunduğu için bu vakte herkes işini ayarlayamıyordu. Özellikle devlet memurları mağdur oluyor, birçok kişi yine kayıkla seyahat etmek zorunda kalıyordu⁵²⁶.

Bu sorunları aşmak amacıyla Şubat 1850 tarihinde Şirket-i Hayriyye'nin teşkiline dair Hattı Hümayun yayımlandı. Padişah iradesinde Şirket-i Hayriyye'nin biran evvel kurulması, gerekli vapurların tedarik edilmesi, yapılacak iskelelerin hüsn-i suretle inşası isteniyor, Boğaziçi'nde vapur işletme imtiyazının 25 sene müddetle Şirket-i Hayriyye'ye verildiği belirtiliyordu⁵²⁷. Şirket-i Hayriyye'nin ilk vapurlarını inşa ettirip İstanbul'a getirmesi ve faaliyetlerine başlaması 1854 yılını buldu. Daha evvel kurulan ve Hazine-i Hassa İdaresi tarafından işletilen Fevaid-i Osmaniye vapurları ile Şirket-i Hayriyye arasında rekabete yol açmamak için Fevaid-i Osmaniye vapurlarının Boğaz'da sefer yapmalarına son verildi. Şirket-i Hayriyye Boğaziçi'nde Fevaid-i Osmaniye vapurları ise Kadıköy, Adalar ve Ayastefanos (Yeşilköy) hattında vapur çalıştıracaktı⁵²⁸.

Şirket-i Hayriyye'nin ilk nizamnamesi 1872 (1288) tarihinde hazırlanmıştı. Beş fasıl kırk yedi maddeden oluşan nizamname, cemiyeti umumiyyenin teşkili ve vazifeleri, idare

⁵²⁵Düstur, Tertip II, Cilt: 5, 114-115; Akyıldız, 2001: 37.

⁵²⁶Boğaziçi, Şirket-i Hayriyye, Tarihçe, Salname, 1330: 3-5.

⁵²⁷Aktan, 2018: 80-81.

⁵²⁸Tutel, 2006: 41.

meclisinin oluşturulması, idare meclisinin görevleri gibi konularda açıklamalar getiriyordu. Bu nizamname ile daha evvel İstanbul ile Üsküdar arasında ve Boğaziçi'nin Anadolu, Rumeli sahillerinde vapur işletme hakkını elde eden Şirket-i Hayriyye'nin imtiyaz süresi on sene daha uzatılmış, şirketin kurulduğu tarihten itibaren otuz beş seneye çıkarılmıştı. İmtiyaz süresinin uzatılmasına mukabil şirket yıllık hâsılatının % 5'ini şehremanetine verecekti. Şirket-i Hayriyye, halkın ihtiyacına göre imtiyaz elde ettiği alanlarda ne kadar vapura ihtiyaç varsa tanzim edecek, ahalinin her suretle emniyet ve istirahatını sağlayacak, kolayca seyahat etmesini temin edecekti.

22 Aralık 1888 tarihinde Şirketi Hayriyye'nin Boğaziçi'nde vapur işletme imtiyazı otuz sene müddetle yeniden uzatıldı. Buna göre Şirket, Karaköy Köprüsü'nden itibaren Boğaziçi sahilinin her iki tarafında; yani Anadolu ve Rumeli Kavakları aralarında vaki iskeleler ve Sarayburnu ile Harem İskelesi arasındaki hatlarda yolcu ve eşya taşımak hakkına sahipti. Buna mukabil Şirket, eskiden olduğu gibi Üsküdar, Kabataş ve Sirkeci iskeleleri arasında ihtiyaca göre araba vapurları işletmeyi ve ileride gerekli olması halinde Büyükdere ve Hünkar İskelelerinde araba vapurlarına göre iskele inşa etmeyi taahhüt ediyordu⁵²⁹.

Şirket-i Hayriyye'nin bu şekilde Boğaziçi'nde taşımacılık hizmetlerini üstlenmesi ve bu hizmetleri başarılı bir şekilde icra etmesi hem şirketin kâr etmesini sağladı hem de bölgenin kıymetini, halkın Boğaziçi'ne olan teveccühünü arttırdı; buna bağlı olarak emlak ve sahilhanelerin değeri yükseldi. Vakanüvis Lütfi Efendi'ye göre Boğaziçi, Şirketi Hayriyye ile bayındır hale gelmiş, 1894 yılında şirketin hisse senetleri kurulduğu zamana göre beş-altı kat artmıştı⁵³⁰.

1888 yılı sonrasında Şirket-i Hayriyye'nin Boğaziçi'nde yolcu taşıma imtiyazı 2 Ağustos 1903 yılında elli yıl süre ile bir kez daha uzatıldı. 9 Eylül 1910 tarihinde ise şirketin dâhili nizamnamesi yeniden düzenlendi ve Divan-ı Hümayun kalemine kayıtlı sureti Ticaret ve Nafia Nezareti ile Dâhiliye Nezaretlerine 3 Ekim 1910 tarihinde gönderildi⁵³¹. 1910 yılında yapılan düzenleme genel itibari ile 1888 yılında yapılan şartname ve mukavelename hükümlerini koruyor, Şirket-i Hayriyye'nin dâhili nizamnamesini Osmanlı Devleti'nde şirketleşme hususunda yapılan yasal düzenlemelerle uyumlu hale getirmeyi amaçlıyordu. Nitekim şirketin dâhili nizamnamesinde yapılan tadilat ile Şirket-i Hayriyye'nin bir Osmanlı anonim şirketi olduğu, hisselerinin isme yazılı ve Osmanlı tebaasına münhasır bulunduğu

⁵²⁹Boğaziçi, Şirket-i Hayriyye, Tarihçe, Salname,1330: 144-151.

⁵³⁰İzgöer, 2014: 120.

⁵³¹BEO, 3809/285663, 1328 N 28/3 Ekim 1910.

belirtiliyordu. Şirketin meclis idare heyeti, memur ve müstahdemleri Osmanlı tebaasından olacak icap ederse yalnız fen memurları ecnebilere seçilebilecekti⁵³².

Bir taraftan şirketin yasal düzenlemelere uygun dâhili işleyiş oluşturması istenirken diğer taraftan mukavele ve şartnameler mucibince hareket etmesi bekleniyordu. Bu hususta bazı hoşnutsuzluklar ortaya çıkmış olmalı ki, 1910 yılında Şûrâ-yı Devlet Azası Sami Bey Şirket-i Hayriyye'nin şartname ve nizamname ahkâmına tamamen riayet etmesi gerekliliğini bir arzuhal ile sadarete bildirdi⁵³³. Hoşnutsuzluğa sebebiyet veren hususlar şartnamenin 40. ve 41. maddeleriyle ilgiliydi. Şartnamenin 40. maddesinde Boğaziçi'nde vapur işletmeciliği üç hatta bölünüyordu. Buna göre Rumeli ciheti; Karaköy Köprüsü'nden Bebek'e kadar birinci, Rumeli Hisarı'ndan Yeniköy'e kadar ikinci ve ondan yukarısı üçüncü hat olarak belirlendi. Anadolu ciheti ise Köprüden Üsküdar'a kadar birinci, Kuzguncuk'tan Kandilli'ye kadar ikinci, oradan yukarısı üçüncü hat olarak belirlenmişti. 41. maddede ise Harem, Salacak ve Kabataş iskelelerine ihtiyaca göre ve Üsküdar'dan Karaköy'e öğle vaktine kadar zaman zaman yirmi dakikada zaman zaman ise yirmi saatte bir vapur işletilecekti. Üsküdar ile Beşiktaş arasında yazın ve kışın bir buçuk saatte bir vapur sefer yapacaktı. Boğaziçi'nden Karaköy'e yazın öğleden önce 45 dakikada kışın ise bir buçuk saatte bir vapur çalışacaktı. Karaköy Köprüsü'nden Boğaziçi'ne yazın öğleden önce saatte bir kışın bir buçuk saatte bir ve ikindiden itibaren yazın 45 dakikada bir kışın saatte bir vapur işletilecekti. Öğle ile ikindi arasında gerek Karaköy Köprüsü'nden Boğaziçi'ne ve gerek Boğaziçi'nden Köprü'ye ikişer seferden az olmamak üzere icabı kadar vapur çalıştırılacaktı⁵³⁴.

Ancak gerek hatlar arasında seferlerde yaşanan sıkıntılar gerekse saat konusuna riayet edilmemesi Şûrâ-yı Devlet'in tepkisine neden olmuş bu hususta Şirket-i Hayriyye'nin şartname hükümlerine riayet etmesi istenmişti. 31 Ekim 1910 tarihinde Şirket-i Hayriyye müdüriyeti tarafından yapılan açıklamada ahalinin hoşnut edilmesi şirketin menfaatine olduğu, şartname hükümlerine uyma konusunda hassasiyet gösterildiği ifade edilmişti. Şirketin bu maksatla çalıştığı, son bir sene zarfında altı adet yeni vapurun inşa ettirilerek seferlere konulduğu beş adet vapurun ise gelecek sezona yetiştirilmek üzere sipariş verildiği belirtilmişti. Vapurların adetlerinin arttırılması ile gece vakitlerine kadar vapurların tahsis edildiği Boğaziçi'nin ikinci ve üçüncü hatlarında öğleden önce ve ikindiden sonra saatte bir vapur işletilmeye başlandığından bahsedilmişti. Şirketin Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne

⁵³²Şirket-i Hayriyye'nin dâhili nizamnamesinde 1912 yılında yapılan düzenleme ile ilgili bkz. Boğaziçi, Şirket-i Hayriyye, Tarihçe, Salname, 1330: 170-177.

⁵³³BEO, 3814/286029, 1328 L 18/23 Ekim 1910.

⁵³⁴Boğaziçi, Şirket-i Hayriyye, Tarihçe, Salname,1330: 152.

kiralı iki vapurunun kira müddetinin dolmakta olduğu, bu iki vapurun da Şirket-i Hayriyye'ye katılması halinde seferlerin bir kat daha düzenli olacağı belirtiliyordu⁵³⁵.

Bazı aksaklıklara rağmen Şirket-i Hayriyye kuruluşundan itibaren sürekli bir şekilde gelişim göstermiş, birçok konuda hem eğitici olmuş, hem de modern dünyanın çalışma prensiplerini Osmanlı yöneticilerine göstermişti. Şirketi Hayriyye milli bir teşebbüstü, yabancı desteği olmadan yerel-mahalli imkânlarla kurulmuş ve aynı şekilde yaşatılmıştı⁵³⁶.

Şirket-i Hayriyye'nin imtiyaz süresi 1953 yılında sona eriyordu. Ancak II. Dünya Savaşı'nda yaşanan maddi sıkıntılar şirketin işleyişini zora soktu. Şirket yöneticileri 1943 yılında hükümete başvurarak şirketin devlet tarafından satın alınmasını talep ettiler. Bunun üzerine Şirket, 20 Ekim 1944 tarihinde 2.550.000 lira karşılığında satın alınarak Devlet Denizyolları ve Limanları Umum Müdürlüğü'ne devredildi⁵³⁷.

Şirket-i Hayriyye kuruluşu, tarihi inkişafı Osmanlı Devleti'nin şirketleşme geçmişini açısından bir ilk olmakla birlikte önemli bir numune olması dolayısıyla da önem arz ediyordu.

2.4.3. Osmanlı Devleti'nde Yabancı Şirketler

Tanzimat sonrası ticari hayatı tanzim eden kanuni düzenlemeler yabancı şirketlerle ilgili herhangi bir hüküm ortaya koymamışlardı. Bu durum kapitülasyonlardan da istifade eden yabancılara ve onlar tarafından kurulan şirketlere büyük avantajlar sağladı. Yabancı şirketler tüzel yapılar olmakla birlikte kapitülasyonlarla yabancılara tanınan her türlü haktan istifade ediyorlardı. Özellikle Osmanlı Devleti'nde faaliyet gösteren yabancı sigorta şirketleri ortaya çıkan sorunlarda Osmanlı mahkemelerini yetki merci olarak görmüyor, şirketin kurulduğu ülke mahkemelerine başvurulmasını istiyorlar, çoğu zaman ortaya çıkan türlü zorluklar nedeniyle Osmanlı tebaasından olanlar ya dava açamıyor ya da dava açsa da bazı yabancı şirketler kendi ülkelerinde yasal olarak açılmadığı için herhangi bir sonuç alamıyorlardı⁵³⁸.

Yabancı şirketler karşısında Osmanlı tebaasının yaşadığı sorunlar ve mali kayıplar, yerli şirketlere karşı ecnebi şirketlerin sahip olduğu avantajlar birçok alanda olduğu gibi ticari hayatta da fırsat eşitsizliği yaratıyor, devletin bu konuda adım atarak yabancı şirketleri denetim altına alma zorunluluğunu doğuruyordu. Bu konuda ilk ciddi teşebbüs 7 Aralık 1887 tarihinde yaşandı ve "Memalik-i Ecnebiyyede Teşekkül Eden Anonim Şirketlerin Memalik-i Devlet-i Aliyye'de İcrayı Muamelat İçin Küşad veyahut Tayin Edecekleri Acenteler Hakkında Nizamname" hazırlandı. Bu nizamname ile Osmanlı Devleti'nde kurulan anonim

⁵³⁵BEO, 3814/286029, 1328 L 18/23 Ekim 1910.

⁵³⁶İzğöer, 2014: 120-121.

⁵³⁷Akyıldız, 2010: 203.

⁵³⁸Toprak, 2012: 190-191.

şirketler Osmanlı hükümetinden izin almaksızın Devlet-i Aliyye’de şube açamayacak, acenteler tayin edemeyeceklerdi. Osmanlı Devleti’nde şirket açmak için başvuruda bulunacaklar Ticaret Nezareti’ne müracaat edeceklerdi. Başvuru dilekçesi, şirketin idare meclisi veya heyet-i umumiyyesi tarafından ya da dâhili nizamnamesi gereğince kendisine yetki verilmiş bir kişi yahut heyet tarafından takdim olduğu sefaret tarafından onaylanmış suretini de kapsayacaktı. Başvuru dilekçeleri Ticaret Nezareti tarafından detaylı bir şekilde incelenecek, istekler kanunlara ve adabı umumiyyeye aykırı değilse Babîâli’den verilecek izin ile şirket kurulmasına ruhsat verilecekti. Ruhsat olmaksızın Osmanlı Devleti’nde hiçbir yabancı anonim şirketi şube veya acentesi faaliyette bulunamayacaktı. Nizamname gereği Osmanlı Devleti’nde anonim şirket açma iznine sahip olan şirketlerin şube ve acenteleri birer vekil tayin edecekler, adli ve diğer işler için Devlet-i Aliyye’de bir ikametgâh göstereceklerdi. Nizamnamenin yayınlandığı tarihe kadar kurulmuş ve hükümet tarafından tanınan şirketlerin yeni kurulacak şirketler gibi resmi izin alma zorunluluğu bulunmuyordu. Ancak onlarda Ticaret Nezareti’nde tutulacak deftere şirketin ve tayin ettikleri vekillerin isimleri ve vasıfları ile ikametgâhlarını kayıt ettirmekle yükümlü kılınmışlardı. Başvuru sonrası Ticaret Nezareti tarafından yapılan tetkikat neticesinde şirket kurmaya uygun görülmeyen dilekçeler için menfi durum istida sahiplerine başvuru tarihinden itibaren üç ay içinde bildirilecekti. Osmanlı Devleti’nde faaliyet gösteren ecnebi anonim şirketlerin şube veya acenteleri şirketin nizamnamesinde yazılı düzenlemelerden başka bir muamele icra edeceklerse ya da nizamnamelerinde değişiklik yapacaklarsa yaptıkları tadilatı üç ay içerisinde Ticaret Nezareti’ne bildirmek zorundaydılar. Eğer bu düzenlemelerde devlet kanunlarına ve yararına aykırı bir durum varsa Ticaret Nezareti üç ay içinde şirketin ruhsatını iptal edebilirdi. Ticaret Nezareti’nden izin almaksızın Osmanlı Devleti’nde anonim şirketler tarafından şubeler ve acenteler açılırsa bunlar derhal kapatılacaktı. Aleyhinde kesinleşmiş bir kararın yerine getirilmesinden kaçınan şirketin ruhsatı iptal edilecek, verilen karar hükmünce icra edilecekti. Her ecnebi anonim şirketinin şube ve acentesi nizamnamenin ilanından sonra üç ay içinde gerekli olan izin dilekçesini Ticaret Nezareti’ne takdim etmezse nezaret tarafından faaliyetleri durdurulacak, idarehanesi kapatılacaktı. Nizamnamede kararlaştırılan hükümlere şirketler tarafından uyulup uyulmadığı konusunda denetim Ticaret Nezareti’ne aitti, Ticaret Nezareti nizamnamenin icrasına memur kılınmıştı⁵³⁹.

1887 yılında yabancı şirketleri denetim altına almak, bu tür şirketlerin belli kurallar çerçevesinde faaliyet yürütmelerini sağlamak maksadıyla hazırlanan nizamname kapitülasyon engeline takılmış, İstanbul’da bulunan sefirler serbest ticaret ilkeleri ihlal ediliyor gerekçesi

⁵³⁹Düstur, Tertip I, Cilt: 5, 963-965; Kazgan, 1999:221.

ile yapılan düzenlemeyi kabul etmemişler, yabancı şirketler hükümetten izin almaksızın icrayı muamelelerine devam etmişlerdi⁵⁴⁰.

1887 nizamnamesinin uygulanamamış olması mevcut sorunların aynı şekliyle baki kalmasına, yabancı şirketlerin tezyidi dolayısıyla da daha müşkül bir durumun ortaya çıkmasına neden oldu. Bu nedenle Osmanlı Devleti'nde yabancı şirketlerin denetim altına alınması hususundaki mücbir sebepler değişmemiştir ve mevcut şartlar devletin bu konuda çalışma yapmasını zorunlu kılıyordu. 1887 yılında başarısızlıkla sonuçlanan ilk teşebbüsün ardından bu sefer 25 Mart 1906 tarihinde ikinci bir adım atıldı ve "Memalik-i Mahrusa-i Şahanede İfayı Muamele Etmekte Olan Ecnebi Anonim Şirketleriyle Sigorta Kumpanyaları Hakkında Nizamname" hazırlandı. Hazırlanan yeni nizamname iki fasıl ve otuz altı maddeden oluşuyordu ve 1887 nizamnamesinden farklı olarak daha ayrıntılı bir şekilde tanzim edilmişti.

Nizamnamenin birinci faslı ilk on beş maddeden ibaretti ve genel olarak ecnebi anonim şirketleri hakkında yapılan düzenlemeleri kapsıyordu. Buna göre yabancı devletlerde kurulan ve Osmanlı Devleti'nde şube ve acenteler açan her tür anonim şirketler faaliyetlerine başlamadan önce Ticaret Nezareti'ne şirketin unvanı, mahalli teşekkülünü, tabiiyetini, sermaye miktarını belirtmek zorundaydı. Yabancı şirketlerin Ticaret Nezareti'ne, Osmanlı kanunlarına uyacağına dair bir dilekçe ile beraber şirketin merkezi idaresinin bulunduğu ülkenin kanunlarına uygun bir şekilde kurulduğu ve halen faaliyetlerini devam ettirdiğine dair mensup olduğu devletten aldığı bir izin belgesini vermesi gerekiyordu. Yine, şirketin dâhili nizamnamesinde belirtilen hususlarda çalışacağına, bu faaliyetlerinden dolayı ortaya çıkacak her türlü davada mahkemede hazır bulunmaya mezun şirket adına yetkili bir kişiyi tayin kılarak mensup olduğu ülkenin yetkili mercilerinden ve o ülkedeki Osmanlı sefaretinden onaylı bir belgeyi de nezarete tevdi edecekti. Osmanlı Devleti'nde daha önceden kurulmuş ve halihazırda şube ve acenteler marifetiyle faaliyetlerini sürdüren yabancı şirketler yukarıda izah edilen düzenlemeleri bu nizamnamenin yürürlüğe girmesinden sonra üç ay içinde icraya mecbur tutulmuşlardı. Başvuru sonrasında Ticaret Nezareti İstanbul'da bir, taşrada ise iki hafta içerisinde ecnebi anonim şirketinin nizamnamede yer alan hükümler doğrultusunda çalışmalarını yürüteceği mahalde, vekil kıldığı bir memur vasıtasıyla ve şirketin dâhili nizamnamesi uyarınca faaliyette bulunmaya mezuniyeti bulunduğu dair başvuruda bulunan şirket yetkilisine onaylı bir beyanname verecekti. Bu beyannamede şirketin dâhili nizamnamesine uygun olarak icra edilecek muamelat ile şirket vekilinin sahip olduğu vekâletname bulunacak, açılan davalarda ya da şirket işleri için mahalli idarelere başvurulduğunda şirket yetkilisi tarafından bu beyanname veya onaylı sureti ibraz edilecek,

⁵⁴⁰Toprak, 2012: 192.

edilmezse istekleri kabul edilmeyecekti. Beyanname için on beş Osmanlı altını harç alınıyordu.

1887 nizamnamesinde olduğu gibi yeni düzenlemede de şirketlerin nizamnamelerinde bir değişiklik yapıldığında ya da faaliyetlerini sonlandırdıklarında, başka bir şirketle birleştiklerinde veya iflas ettiklerinde; yani şirketin dâhili işleyişi ve faaliyetlerinde bir değişiklik ortaya çıktığında durumu Ticaret Nezareti'ne bildirecekler, nezaret de gerekli incelemelerden sonra bir ay içerisinde yeni bir beyanname çıkaracak ve şirkete verecekti. Yeniden beyannamenin çıkarılmasında bir adet Osmanlı altını harç alınacak, bu beyanname olmadan şirketin dava açması, resmi dairelerde işlem yaptırması mümkün olamayacaktı. Nezaret mevcut durumu gazetelerle kamuoyuna ilan edecekti. Ecnebi anonim şirketi vekili şirketin dâhili nizamnamesini daha sonradan nizamnamede bir değişiklik yapılmışsa değişiklikleri gösteren vekâletnameyi İstanbul'da Ticaret Nezareti, taşrada mahalli idare tarafından onaylı bir suretini şube ve acentesinde müşterilerin görebileceği bir yere asacak, gazetelerle ilan edecekti. Ecnebi anonim şirketleri şube ve acente açtıkları mahallerde ikametgâhları da bulunacak, şirketle Osmanlı tebaası arasında doğacak davalar Osmanlı mahkemelerinde görülecekti. Şube ve acenteler asıl şirketin tabiiyetini haiz olacaklar, şirketin muamelatından dolayı ikame olunacak davalarda şirket vekilleri veya şube müdürlerinin tabiiyeti asla nazarı dikkate alınmayacaktı. Şube ve acenteler açmalarına müsaade edilmeyen ecnebi anonim şirketlerinin Osmanlı Devleti'ndeki faaliyetlerinden dolayı haklarında dava açılacak bu şirketler hesabına hareket edenler şahsen mesul tutulacaklardı.

Nizamnamede hangi durumlarda şirketlerin faaliyetlerine devlet tarafından son verileceği de belirtilmekteydi. Buna göre yabancı devletlerde kurulmuş olan anonim şirketler bu nizamnameye riayet etmediklerinde, merkezleri olan memleketlerde mevcudiyetleri kalmadığında, aleyhlerinde düzenlenen mahkeme hükümlerini karşılayacak sermayeleri bulunmadığında, Osmanlı Devleti'ndeki faaliyetlerine mahsus sermayeleri her ne sebeple olursa olsun yarı seviyesine inmesi halinde beyannameleri feshedilecekti. Şube ve acenteleri, vekillerinin icrayı muameleleri ile ilannâmeler asıp neşretmeleri yasaklanacak, durum gazetelerle halka ilan edilecekti. Bu konuda halkın bilgilendirilmesinden İstanbul'da Ticaret Nezareti, vilayetlerde ise valiler sorumlu olacaklardı. Osmanlı Devleti'nde faaliyet gösteren ecnebi anonim şirketleri Osmanlı kanunlarına tabi olacaklardı.

Yabancı şirketleri denetim altına almak maksadı ile hazırlanan 1906 nizamnamesinin ikinci faslı ecnebi sigorta şirketleri hakkındaki düzenlemeleri içeriyordu. Nizamnamenin bu faslı 16 ile 36. maddeler arasında kapsıyor, bu maddeler sigorta şirketlerinin tabi oldukları kuralları ortaya koymakla birlikte bu tür şirketlerin birinci fasılda açıklanan hükümlere de

riayet etmelerini zorunlu kılıyordu. Şirket işleri Ticaret Nezareti'nde teşkil edilecek Sigorta İdaresi'nde tetkik edilecek, bu hizmete mukabil şirketler nezarete her sene on Osmanlı altını harç vereceklerdi. Sigorta şirketleri anonim şirketlerden farklı olarak bir de Türkçe ve Fransızca yazılmış sigorta sözleşmeleri ile ne tür zararları tazmin edeceklerini belirten bir defteri nezarete vereceklerdi.

Nizamname ile Osmanlı Devleti tebaasının hukukunu korumak, doğabilecek mağduriyetleri önlemek amacıyla Osmanlı mahkemeleri tarafından sigorta şirketleri aleyhine verilecek mahkeme kararlarının infazı için sigorta şirketinin faaliyet alına göre değişen oranlarda kefalet akçesi talep ediyordu. Kefalet akçesinin oranları Ticaret Nezareti tarafından belirlenecek, işin ehemmiyetine göre arttırılabilecek; ancak her halükarda elli bin lirayı aşmayacaktı. Kefalet akçesi ya nakit olarak ya da İstanbul Borsasında Osmanlı devlet tahvili olarak Osmanlı Bankası'na yatırılacak, her ne suretle olursa olsun kefalet akçesinde meydana gelecek noksanlık şirket tarafından bir ay içerisinde ikmal edilecekti. Şirket kapanır veya Osmanlı Devleti'ndeki faaliyetlerine son verirse, yükümlülüklerini tamamen yerine getirdiği Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından tespit edilmesi halinde teminat akçesi şirkete iade edilecekti. Nizamname gereği şirketler her sene Osmanlı Devleti'ndeki gelirlerinin en az % 20'sini ihtiyat akçesi olarak ayırmak zorundaydılar.

Yapılan düzenlemeye göre sigorta şirketleri İstanbul ve vilayetlerde yaptıkları faaliyetlerin hesap özetlerini her yıl Ticaret ve Nafia Nezareti'nin verdiği numuneye göre düzenleyecekler ve nezarete vereceklerdi. Şirketler sigorta tazminatlarını Osmanlı Devleti'nde şube ve acentelerin bulunduğu mahalde ödemeye mecburlardı ve tevdi ettikleri tahvillerin ikramiyeleriyle faiz kuponlarına nezaret edecekler, kuponların bedelini şirketler alacak, depo ücretini ise karşılayacaklardı. Sigorta şirketleri, dâhili nizamnamelerinde ve sairelerinde yaptıkları değişikliklerde olduğu gibi, sigorta sözleşmelerinde de yaptıkları değişiklikleri geciktirmeden nezarete bildireceklerdi. Şirketler, Osmanlı Devleti'nde bulunan şube ve acentelerde memur kıldıkları vekillerinin emin ve güvenilir olmalarına özen göstereceklerdi. Memur kıldıkları vekiller eğer ecnebi ise mensup olduğu sefaretten, Osmanlı tebaası ise polis ve beledi idareden herhangi bir mahkûmiyetleri ve sabıkaları bulunmadığına dair onay alınacaktı.

Nizamname gereği şirketlerin üç ay içerisinde yapılan düzenlemeye uygun bir şekilde faaliyet yürütmeleri isteniyor, bunu sağlamayan şirketlerin mahkemeler tarafından dikkate alınmayacağı belirtiliyordu. Sigorta sözleşmeleri Osmanlı kanunlarına, kamu yararına ve adaba aykırı olmayacak, bu şartları sağlamayan ilanların basımına, dağıtılmasına müsaade edilmeyecekti. Osmanlı Devleti'nde seyyar surette sigorta faaliyetlerinde bulunan şirket

vekilleri izin belgeleri ile (mürur tezkeresi) şirket adına çalışmaya memur olduklarına dair İstanbul'da Zaptiye Nezareti'nden taşrada ise yerel idarenin en yetkili memuru tarafından onaylı bir belgeyi ibraz edecekler, seyyar vekiller Osmanlı tebaası olacak, Türkçe konuşmaya aşına bulunacaklardı. Sigorta idareleri yangın v.b. konularda kanunların uygulanmasını kolaylaştırmak için polis tarafından talep edilen bilgileri vermeye mecburlardı. Aynı zamanda şirketler, kanun dışı yollarla sigortalardan haksız kazanç elde etme emeli taşıyan kişiler hakkında belediye ve polis tarafından kanunların uygulanmasında yetkililere yardımcı olacaklardı. Bir yangının yayılmasını önlemek için civardaki sigortalı binaların yıkılması halinde sigorta şirketleri mukavele gereği sigorta bedelini karşılayacaktı.

1906 düzenlemesinde kâr amacı gütmeyen, karşılıklı yardımlaşma ile doğabilecek zararların tazminine yönelik tesis edilen Mütüel Sigorta Şirketleri hakkında da bir düzenleme getiriliyordu⁵⁴¹. Mütüel sigorta şirketleri usulen anonim şirket tarzında kurulmadıkları için bu şirket türünün faaliyetleri ticari görülemeyeceğinden bunlarla ilgili kararı kamu yararı olup olmadığı dikkate alınarak Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından yapılan incele sonrasında verilecek, eğer Nezaret tarafından izin verilirse Osmanlı Devleti'nde faaliyette bulunabileceklerdi. Hükümet bu gibi sigorta şirketlerinin nizamnamelerinde değişiklik yapabilme, gerekli görmesi halinde ruhsatlarını iptal etme gibi her türlü yetkiye sahip olacaktı. Yine nizamnamede, 1887 düzenlemesinin hükümsüz kaldığından dolayı bu nizamnamenin padişah iradesi alındıktan otuz gün sonra yürürlüğe gireceği, nizamnamenin icrasından Ticaret, Nafia, Adliye ve Dâhiliye Nezaretlerinin sorumlu oldukları belirtiliyordu⁵⁴².

1906 yılında yabancı anonim ve sigorta şirketleri hakkında hazırlanan bu nizamname incelendiğinde bu çalışmanın bahsi geçen konuda yaşanan sıkıntıların aşılması hususunda ortaya çıkan sorunların çözümüne yönelik bir çaba olduğu anlaşılır. Bu çaba tecrübe edilmiş sorunlara istinaden çözüm üretmek, aksaklıkları ortadan kaldırmak, ecnebi anonim/sigorta şirketlerinin haksız kazanç elde etmelerini, Osmanlı tebaasını zarara uğratmalarını önlemek için hazırlanmıştı. Her şeyden önce suistimallerin önüne geçmeyi amaçlıyordu.

Yabancı şirketler temettü vergisinden ve yerli şirketlerin tabi oldukları bazı resim ve harçlardan muaf tutuluyorlardı. Osmanlı Devleti yabancı şirketlerin haksız kazanç elde etmelerini önlemek, yabancı şirketlerin aşırı serbestiyetlerinin önüne geçmek, yerli şirketlere eşit şartlarda çalışma fırsatı sunmak amacıyla hazırladığı 1906 nizamnamesinin uygulamasında 1887 nizamnamesinde olduğu gibi sefaretlerin itirazı ile karşılaştı. Sefaretler

⁵⁴¹ Mütüel Sigorta Şirketleri, kâr amacı gütmeyen, karşılıklı yardımlaşmayı önceleyen ortaklıklardır. Mütüel sigorta şirketleri hakkında bkz. Üstün, 2014: 4.

⁵⁴²Düster, Tertip I, Cilt: 8, 470-476; Akyıldız, 2001:509-511.

kendilerinin izni olmadan Babîali tarafından hazırlanan düzenlemenin yabancılar hakkında uygulanamayacağını dile getiriyorlardı⁵⁴³.

Bunun üzerine hükümet, sefaretlerin 1322 (1906) yılında hazırlanan nizamnamenin hangi yönlerine itiraz ettiklerini öğrenme ve itiraza mevzu bahis hususların yeniden görüşülmesi konusuna öncelik verdi. İlk olarak 12 Şubat 1908 tarihinde sefaretlerden itirazda buldukları maddelerin hangileri olduğu ve itiraz gerekçeleri konusunda malumat istendi, ardından bu talep 12 Haziran 1908 tarihinde yeniden dile getirildi. Hükümetin bu gayretlerine İngiltere dışında diğer devletler herhangi bir açıklama yapmadılar. İngiltere ise konunun incelendiğini tetkikatın ardından gerekli açıklamaların yapılacağını bildirmişti. Aradan epey bir vakit geçmiş olmasına rağmen sefaretlerin bir açıklama yapmaması üzerine Nafia Nezareti 9 Kasım 1909 tarihinde durumun tekrar sefaretlere hatırlatılması isteğini Hariciye Nezareti'ne ilettili⁵⁴⁴. Ancak 19 Şubat 1910 tarihine kadar yine sefaretler bu konuda hükümete bilgi vermediler, 1906 nizamnamesinin nerelerine itiraz olduğu konusunda açıklamanın yapılması isteği yeniden sefaretlere iletildi⁵⁴⁵.

Diğer taraftan Osmanlı hükümeti sefaretlerin 1906 yılında yapılan düzenlemeyi kabul etmemeleri üzerine bir çalışma başlatmış, kendi pozisyonunu, hukuki gerekçelerini belirlemişti. Nafia Nezareti 15 Aralık 1910 tarihinde Babîali Hukuk Müşavirliği İstişare Odası'ndan konu hakkında görüş istemişti ve bu daire Ecnebi Anonim Şirketleri hakkındaki görüşlerini 4 Haziran 1910 tarihinde nezarete iletmişti. İstişare Odası yirmi yılı aşkın bir süreden beri halledilemeyen bu meselenin çözümü için şu tedbirlerin alınmasını teklif etmişti. Buna göre, hükümeti seniyyenin idare-i umur-ı dâhiliyesine devletlerin müdahale edemeyecekleri Paris Muahedesinin 9. maddesinde açıklanmıştı⁵⁴⁶. Osmanlı Devleti iç işlerinde istediği gibi hareket edebilme hakkına sahipti. Bu nedenle Osmanlı Devleti'nden izin alınmadan hiçbir ecnebi anonim şirketin açılmasına müsaade edilmeyeceği gibi ruhsatsız açılmış olanlarında kapatılacağı hususu sefaretlere bildirilmeliydi. Yapılacak düzenleme Ticaret Nezareti'nde mütalaa olunmalı Ticaret Müsteşarı'nın başkanlığında Ticaret ve Adliye

⁵⁴³Toprak, 2012:192-193.

⁵⁴⁴Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası Evrakı (HR. H.MŞ. İŞO.) 197/43, 1327 L 25/9 Kasım 1909.

⁵⁴⁵HR. H.MŞ.İŞO. 199/41, 1328 S 8/ 19 Şubat 1910.

⁵⁴⁶1856 Paris Barış Muahedesinin 9. Maddesinde: "Zatı Hazret-i Padişahi tebaalarının saadet-i hallerine masruf olan himmet-i mütevaliyeleri iktizasınca kavmiyet ve diyanet ayırmayarak cümlesi için mücib-i islah-ı hal olmağla beraber Memaliki Şahanelerinin Hıristiyan ahali haklarında niyyat-ı inayetkaraneleri teyit eder bir kıta fermanı ali ihsan buyurmuş olduklarından ve bu babda olan efkarı şahanelerine bir delil-i cedid ibraz etmek istediklerinden irade-i müstakille-i şahanelerinden sadır olmuş olan işbu fermanı alinin düvel-i muahideye tebliğini tensib buyurmuşlardır. Düvel-i muahide işbu tebliğin kadr-i âlisini isbat ve teyid ederler şurası kaviyyen mukarrerdir ki işbu tebliğ zat-ı hazret-i padişahinin ne kendi tebaasıyla olan muamelatı şahanelerine ve ne de saltanatı seniyelerinin idare-i dahiliyesine gerek münferiden ve gerek müştereken müdahale itmek için hiçbir halde düvel-i muahideye bir hak ve salahiyet vermeyecektir," deniliyordu. Erim, 1953: 346.

Nezareti'nden yetkililerin katılımıyla tertip edilecek bir toplantıda tadilat hakkında icra olunacak muamelenin kararlaştırılması, yeni bir kanun hazırlanarak sefaret tercümanlarının da katıldığı bir toplantıda ayrılık noktaları giderilmeliydi. Ecnebi Anonim Şirketler meselesinin müzakeresi sırasında Ticaret Kanunnamesi'nin geciktirilmesine sebep vermemek için iki mesele birbirinden ayrılmalıydı. 7 Safer 1284 (10 Haziran 1867) tarihinde çıkarılan İstimlâk-ı Emlak Nizamnamesi ve buna bağlı protokolü imza eden devletlerin tebaalarının Osmanlı Devleti'nde emlak sahibi olmaları mümkünse de bu hak yalnız şahıslara aitti. Şirketler gibi şahsi manevi oluşumların aynı haktan yararlanması mümkün değildi. Meclis-i Mebusan'da emval-i gayrimenkule kanun layihasına Ecnebi Anonim Şirketleri'nin mensup oldukları devletle Babiâli arasında anlaşma yapılmadıkça gayrimenkulleri tasarruf edemeyeceklerine dair özel bir madde eklenmeliydi⁵⁴⁷.

Sefaretler, Osmanlı Devleti'nde yabancı şirketlerin denetim altına alınması hususunda hükümetin yaptığı düzenlemelere sıcak bakmıyorlardı. Hükümetin, sefaretlerden 1906 düzenlemesi ile ilgili itiraz noktalarının belirtilmesi konusunda bilgi isteğine karşı takındıkları tavır, işi ağırdan alarak mevcut durumun devamını sağlamak bu konuda bir düzenlemenin yapılmasını engellemek olarak yorumlamak mümkündür. Ancak hükümetin çabaları sonucu Ecnebi Anonim Şirketleri Nizamnamesi'nin Hariciye Nezareti'nden bir komisyon oluşturularak ve sefreti ecnebiye tercümanlarının da davet edilerek yeniden tetkikiyle mevki-i tatbiki konulması kararlaştırıldı⁵⁴⁸.

Yabancı elçiler 1906 nizamnamesine dört noktada itiraz ediyorlardı. Öncelikle nizamname, konsolosların her türlü işlerde aracılık etme yetkisini elinden alıyordu. İkinci olarak, her türlü hissenin herhangi bir bankaya yatırılmasına izin verilmemesine, ya Osmanlı Bankası'na ya da borsaca tanınmış bir bankaya yatırılmasına müsaade edilmesine itiraz ediyorlardı. Bunun dışında sefaretler teftişatın çok fazla olmasına ve bütün şirketlerin aynı düzenlemeye tabi tutulmasına da karşı çıkıyorlardı. Osmanlı hükümeti itiraz noktalarının bertaraf edilmesi hususunda farklı teklifler sunmuş, yaptığı düzenlemelerin hukuki gerekçelerini açıklayarak orta yol bulmak için çaba harcamıştı. Buna göre yabancıların tâbi buldukları hükümet nezdinde Osmanlı elçileri vasıtasıyla sıhhat ve kıymetinin denetlenmesi, mümkün olan her türlü yabancı hissenin kabulü, Osmanlı Bankası gibi Osmanlı Hükümeti tarafından bilinen diğer bankalara da depozitonun yatırılabilmesine müsaade edileceği belirtildi⁵⁴⁹. Ancak konu hakkında yapılan bu iyi niyetli çabalara rağmen herhangi bir mesafe kat edilemedi. Çünkü sefaretler kapitülasyonlarla elde edilen serbest ticaret

⁵⁴⁷HR. HMŞ.İŞO. 202/32, 1328 Za 19/22 Kasım 1910; HR. HMŞ.İŞO. 202/64, 1329 M 21/22 Ocak 1911.

⁵⁴⁸BEO, 3861/289529, 1329 S 23/23 Şubat 1911.

⁵⁴⁹HR. HMŞ.İŞO, 192/37, 1332 M 22/21 Aralık 1913.

hakkının ihlal edildiği, sefaretin izni olmaksızın yabancılar hakkında bir düzenlemenin yapılamayacağını savunuyorlar, özellikle sigorta şirketleri yangın durumunda daha fazla zaiyatın önüne geçebilmek için çevre binaların yıkılması halinde yıkılan bina bedellerinin de kendilerinden tazmin edilmesi düzenlemesine karşı çıkıyorlardı. Sonuçta yabancı şirketlerin denetim altına alınması hususunda ikinci teşebbüsten de bir sonuç alınamadı⁵⁵⁰.

Yabancı şirketlerin bu şekilde korunması, Osmanlı Devleti'nden izin almadan ve kanunlara bağlı kalmadan faaliyetler içerisinde olmaları birçok alanda kendilerine büyük faydalar sağladı. Bu durum sermaye sahiplerini de yabancı şirket kurmaya ya da yabancı şirketmiş gibi görünmeye ve bunun sağladığı büyük imkânlardan yararlanmaya sevk etti. Nitekim 13 Şubat 1910 tarihinde Aydın Vilayeti'nden İstanbul'a gönderilen bir tahriratta yabancı şirketlerle ilgili verilen bilgiler ilginçti ve bu konuda hükümetin çalışma yapması isteniyordu. Bahsi geçen yazıda, son zamanlarda İzmir'de bulunan tüccar ve sermaye sahipleri tarafından anonim şirketler teşkil edildiği belirtiliyordu. Bu şirketler bir ecnebi mahallinde bir ticarethane olarak gösteriliyor, dâhili nizamnameleri hususundaki muamelatı ecnebi kanunlarına göre düzenliyorlardı. Oysaki bu şirketler kuruldukları yerde o bölgeye ait ticaret ve sanayi ile meşgul oluyorlar, şubelerini ecnebi tabiiyetinde bulundurarak gelir vergisinden muaf tutulmak, yabancıların sahip oldukları daha birçok haktan istifade etmek amacını güdüyorlardı. Örneğin, halıcılık sanatı Aydın Vilayeti ile Anadolu'nun sair mahallerine mahsus olduğu halde İzmir'in en büyük halı tüccarının Londra'da "Osmanlı Şark Kumpanyası" adı ile bir anonim şirket kurduğu, gerek Aydın Vilayeti'nde ve gerekse diğer vilayetlerde yirmiyi aşkın şubeler açarak neredeyse halıcılığı tekeline aldığına değinilmişti. Bu kumpanyanın azası meyanında teba-i Devlet-i Aliyye'den olanlar bulunsa da bulunmasa da iştilgal eylediği muamelat sanayi ve ticariye-i mahalliye-i osmaniyyeye mahsus olması dolayısıyla ve bu şirketin anonim olması hasebiyle usulen Ticaret Nezareti'ne müracaatla kanuni muameleye tabi olması gerekirken mahalli idarece buna dair bir kaydın bulunmadığı ifade edilmişti. Ve bu şirkete ne tür bir muamelenin yapılması, bundan başka İzmir'de bulunan şirket tarzında tesis etmiş ticarethanelere ne nazarla bakılması gerektiği hususunun İstanbul'dan bildirilmesi istenmişti⁵⁵¹.

Özellikle Batı Anadolu'da Levantenler ve sermayedarlar tarafından kurulan ecnebi şirketler bulunmaktaydı. Aydın Vilayeti'nden yabancı şirketlerin bölgedeki faaliyetleri ve bunlara karşı nasıl bir muamelenin yapılması gerektiği hususunda İstanbul'a sürekli şikâyetler iletiliyor, konu hakkında açıklama isteniyordu. Yine Aydın Vilayeti'nden 8 Şubat 1912 tarihinde İstanbul'a gönderilen ve yabancı şirketlerin konu edildiği bir tahriratta; esas maksat

⁵⁵⁰ Toprak, 2012: 193-194.

⁵⁵¹HR. H.MŞ. İŞO. 199/41, 1328 S 8/ 19 Şubat 1910.

ve muameleleri Osmanlı Devleti'nde bulunan; ancak ecnebi olarak İzmir'de teşkil eden şirketler hakkında bilgi isteniyordu. Şikâyeteye konu şirketler; The Smyrna Fig Packers Limited isimli incir şirketi ile yine aynı bölgede faaliyet yürüten The Oriental Carpet Manufacture Limited adlı halı şirketi, bankacılık sektöründe çalışan The Smyrna Bank ile Archipelago Steamship Company Limited isimli vapur taşımacılığı alanında faaliyet yürüten şirketti. Ticaret ve Ziraat Nezareti tarafından bu şirketler hakkında yapılan inceleme sonrasında şu açıklama yapıldı. The Smyrna Fig Packers Limited incir şirketinin meclis idaresi reis vekili ile Ticaret Müdüriyeti Umumiyyesi tarafından yapılan görüşme neticesinde adı geçen şirketin iki sene ticaret yaptıktan sonra kati suretle Osmanlı tabiiyetine geçeceğine dair bir beyanname verdiği belirtildi. Şirketin İngiltere'de açılmış olma gerekçesi müşteri tedarik etmek, sermaye toplamak hususunda kolaylık sağlamak olup olmadığı anlaşılamamıştı. Gerek bu şirketin gerekse diğerlerinin şimdiden Osmanlı tabiiyetine alınması hususunda zorlama yapılırsa bağlı oldukları sefaretlerin işe müdahil olacakları, bunun ise bu tür şirketlerin Osmanlı Devleti'nde "büsbütün muzır bir tarzda teşkil ve tesislerine mahal vermesinin mümkün olduğu" ifade ediliyordu. Hükümet bu tür şirketlerle olan münasebetlerini sefaretlere aksettirmeden şirket ile hükümet arasında kurulacak ilişkilerle yürütme taraftarıydı. Nitekim Osmanlı Devleti'nde eskiden beri ecnebi olarak muamele etmekte bulunan Şark Şimendüferleri işletme şirketiyle, tünel, vapur ve su şirketlerinin ve daha bazı yabancı şirketlerin II. Meşrutiyet'ten itibaren yavaş yavaş kurulan ilişkilerle Osmanlı tabiiyetine geçtiği, dâhili nizamnamelerini ona göre tanzim ettikleri belirtiliyordu.

Diğer şirketler hakkında da açıklama yapılıyordu. Buna göre, The Oriental Carpet Manufacture Limited adlı halı şirketi ile The Smyrna Bank adlı şirketlerin derhal Osmanlı Anonim Şirketi'ne dönüşmesi için çalışmalar yapılacaktı. Çünkü bu şirketler yabancı görünümlü Osmanlı şirketleriydi. Azaları çoğunlukla Osmanlı Devleti'nde ikamet eden üyelere oluşuyordu. Şirketlere İngiliz şirketi görünümü verilmek istenmesi "muharrer imtiyazı ecnebiyyeden istifade maksadına mebni olduğu" anlaşılmıştı. Ticaretleri ve mevcudiyetleri ile Osmanlı olan bu tür şirketlerin ecnebi tanınması için hiçbir kanuni hüküm bulunmadığı gibi anonim şirketler şahsı manevileri (tüzel kişilikleri) itibariyle Osmanlı kanunlarına tabi olmaları ticaret kanununun bir gereği idi. Neticede bu şirketlerin gerçekten İngiltere'de kurulup kurulmadıkları İngiliz sefreti nezdinde araştırılacak, aksi taktirde bu şirketlerin tabiiyeti ecnebiye ve şahsiyeti manevilerinin kanun nazarında muteber bulunmadığı gazeteler aracılığıyla ahaliye ilan edilecekti.

Archipelago Steamship Company Limited isimli vapur şirketi ise Amerika tabiiyetine mensuptu. Öteden beri Osmanlı limanları arasında seyri sefer etmekte olan Hacı David Vapur

Kumpanyası'nın⁵⁵² vapurlarını işletiyordu. Uzun yıllar Osmanlı tabiiyetine sahip ve İzmir Liman İdaresi'ne kayıtlı olan Hacı David Vapur Kumpanyası, liman idaresi ile yaşadığı sorunlar nedeniyle tabiiyet değiştirerek Amerikan bayrağı ile seyahat etmeye başlamıştı. Avrupa ve Amerika hükümetleri nezdinde de muteber olan devletler hukuku ve deniz kanunları mucibince bu vapurların Amerika tabiiyetine girdikten sonra bir Amerika limanında kayıt edilmeleri gerekiyordu. Bu şartlarda çalışmaları Osmanlı tebaasına münhasır bulunan Osmanlı sahil iskelelerinin kabotaj hakkına riayet etmemeleri anlamına geliyordu. Ya da bu şirketin yeniden bir Osmanlı anonim şirketine dönüşmesi icap ediyordu⁵⁵³.

Aydın Vilayeti'nden gönderilen İstanbul'dan konu hakkında izahatın istendiği şikâyete sebebiyet veren husus Osmanlı Devleti'nin yabancı şirketler konusunda yasal düzenleme yapamamış olmasından kaynaklanıyordu. Dolayısıyla Osmanlı tebaasından bulunan bazı sermaye sahipleri de şirketler konusunda yasal düzenlemenin eksikliklerinden istifade ederek yurtdışında şirket açıyorlar, ticari faaliyetlerini tamamen Osmanlı Devleti'nde yaparak yabancı şirketlerin sahip olduğu, kapitülasyon zırhı ile tezyit edilmiş birçok haktan istifade ediyorlardı. Diğer taraftan bu şirketler bölge halkının geçim kaynakları üzerinde tekel oluşturarak faaliyette buldukları bölgelerde hem rekabet imkânını ortadan kaldırıyorlar hem de büyük kazançlar elde ediyorlardı.

Osmanlı Devleti yabancı şirketlerin sahip olduğu geniş haklar ve bunların Osmanlı tebaası ve devleti açısından yarattığı zararların farkındaydı. Bu durumun düzeltilmesi konusunda yapılan bütün çabalar en nihayetinde kapitülasyon engeline takılıyordu. Kapitülasyonları kaldırmadan Osmanlı Devleti'nin yabancı şirketleri denetim altına alması mümkün görünmüyordu. Sonuçta Hükümet, I. Dünya Savaşı'nın başlamasını fırsat bilerek 1 Ekim 1914 tarihinden itibaren geçerli olmak kaydıyla kapitülasyonların tek taraflı olarak kaldırıldığını sefaretlere bildirdi. Artık Osmanlı Devleti'nde yabancılarla olan ilişkiler devletlerarası hukuk kurallarına göre yürütülecek, mali, idari, adli bütün ayrıcalıklar kaldırılacaktı⁵⁵⁴.

Yaratılan fiili durum neticesi yabancı şirketlerin denetim altına alınmasının önündeki engeller ortadan kalktı. Hükümet, 13 Aralık 1914 (30 Teşrinisani 1330) tarihinde "Ecnebi

⁵⁵²Hacı David Vapur Kumpanyası, İzmir'de kurulmuş, uzun yıllar Doğu Akdeniz iskelelerinde taşımacılık yapmıştır. Hacı David, 1909 yılında vapurlarını İzmir'de ikamet eden ve aynı zamanda damadı olan Charles Mesiri'ye satmış ve şirket Archipelago American Steamship Company adını almıştır. Böylelikle Amerikan bayrağı altına girerek ayrıcalıklı ekonomik konuma kavuşmak istemiş, himaye görmeyi amaçlamıştır. Daha geniş bilgi için bkz. Ekinci, 2003: 61.

⁵⁵³DH. İD. 1121/20, 1331 Ş 24/29 Temmuz 1913. Bölgede faaliyet yürüten yabancı şirketler sadece ismi zikredilenlerden ibaret değildi. Tıbbi malzemeler alanında faaliyet yürüten Drogerie Central; hububat, her türlü gıda maddelerinin alım satımı ile ilgili faaliyet yürüten Vitol Şirketi (J. W. Wital); madencilik alanında çalışan Abbots Emery Eines Limited, The Borax Cons. Ltd. şirketleri gibi farklı alanlarda çalışan yabancı şirketler de söz konusuydu. Bkz. Adamof, 1972: 33-34.

⁵⁵⁴Akyıldız, 2001: 70; Elmacı, 2001: 71.

Anonim ve Sermayesi Eshama Münkasım Şirketlerle Ecnebi Sigorta Şirketleri Hakkında Kanun-ı Muvakkat” ile 1887 yılından beri bir türlü uygulamaya koyamadığı düzenlemeyi sonunda hayata geçirmeyi başardı. 1914 yılında yapılan düzenleme büyük ölçüde 1906 yılında tanzim edilen nizamnameye dayanıyordu. İki fasıl otuz bir maddeden oluşan nizamnamenin ilk bölümü yabancı anonim ve sermayesi hisselerle bölünmüş şirketler hususunu düzenliyordu. Buna göre Osmanlı Devleti’nde faaliyette bulunacak, şube ve acenteler açacak her nevi yabancı şirket, unvanını, mahalli teşekkülünü, tabiiyetini, sermaye miktarını belirten ve Osmanlı kanunlarına uyacağına dair bir belgeyi Ticaret Nezareti’ne vermekle yükümlüydü. Hâlihazırda faaliyette bulunan yabancı şirketler ise aynı muameleyi altı ay içerisinde yapacaklarını bu düzenlemenin yürürlüğe girmesinin ardından iki ay içerisinde İstanbul’da Ticaret Nezareti’ne, taşrada ise en yetkili mahalli idareciye bildireceklerdi. Ticaret Nezareti yapılan başvuruları iki ay içerisinde cevaplayacak, ruhsat verilen şirketlere işi yapabileceklerine dair bir beyanname tevdi edecekti. Şirketler her türlü değişikliklerden Ticaret Nezareti’ni haberdar edecekler, Nezaret’te masrafını şirketler karşılamak kaydıyla bu değişiklikleri gazeteler aracılığıyla halka ilan edecekti. Yabancı şirketler dâhili nizamnamelerini ve Ticaret Nezareti’nden onaylı vekâletnamelerini resmi gazete ile veya diğer bir ya da birkaç gazete ile halka duyuracaklardı. Osmanlı Devleti’nin bir yerinde şube açan yabancı şirketler başka bir mahallinde yeni bir şube açmak isterlerse bu işlemleri tekrar yapmaları gerekmiyordu. Ticaret Nezareti’nden aldıkları beyannamenin bir suretini mahalli yetkililere vermeleri ve durumu mahalli basın aracılığıyla ahaliye duyurmaları yeterliydi. Şube ve acenteler asıl şirketin tabiiyetini haizlerdi, şirket vekilleri veya şube müdürlerinin olası davalarda tabiiyeti şahsiyeleri dikkate alınmayacaktı. Şube ve acenteleri tasdik edilmeyen yabancı şirketler önce para cezasına (elli Osmanlı lirası) çarptırılacaklardı; buna rağmen kanuna aykırı faaliyetlerinin devam etmesi halinde kapatılacaklardı. Bu şirketler hesabına çalışanlar şahsen mesul tutulacaklardı. Yabancı anonim ve sermayesi hisselerle bölünmüş şirketler Osmanlı kanunlarına tabi olacaklar, her sene mali durumlarını bir önceki yıl bilançosu ile birlikte Ticaret Nezareti’ne bildireceklerdi. Düzenleme ile birlikte Osmanlı Devleti’nde faaliyette bulunan yabancı şirketlerin üç ay içerisinde Osmanlı anonim şirketine dönüşmesi isteniyordu, üç ay içerisinde Osmanlı anonim şirketine dönüşmeyen yabancı şirketler kapatılacaktı.

Nizamnamenin ikinci faslı on altı maddeden oluşuyor, yabancı sigorta şirketlerine dair hususları düzenliyordu. Buna göre sigorta şirketleri yabancı anonim şirketlerin yükümlü oldukları kanuni düzenlemelerin dışında nizamnamenin ikinci faslında yer alan hükümlere de uymak zorunda oldukları belirtiliyordu. Ticaret Nezareti’nde Ticaret Müdüriyeti Umumiyesi

maiyetinde oluşturulacak Sigorta Müdüriyeti yabancı sigorta şirketlerinin muamelelerine bakacak, Nezaret tarafından istenen her türlü bilgiyi şirketler yazılı ya da sözlü olarak bakanlığa bildireceklerdi. Sigorta şirketleri yangın, hayat ve deniz kazaları gibi farklı alanlar için beş bin liradan on beş bin liraya kadar bir teminat akçesi ayıracaklar ve bu teminat akçesi nakit olarak ya da piyasa fiyatının % 10 fazlasıyla devlet hissesi şeklinde Ticaret Nezareti tarafından kabul edilecekti. Şirketler sigorta tazminatını Osmanlı Devleti'nde şube ve acentelerinin bulunduğu yerlerde ödemeye mecburlardı. Sigorta şirketleri çalıştırdıkları elemanların güvenilir olduğunu resmi dairelerden alacakları belgelerle ibraz etmek zorundaydılar. Genel itibariyle 1914 yılında çıkarılan geçici kanunun yabancı sigorta şirketler konusunda düzenlemeleri sağlayan ikinci bölümü 1906 nizamnamesine büyük oranda benzemektedir. 1906 nizamnamesinden farklı olarak yabancı “tontin” şirketlerinin Osmanlı Devleti'nde faaliyette bulunma haklarının olmadığı, 1887 ve 1906 nizamnamelerinin hükümsüz olduğu belirtilmişti⁵⁵⁵.

Yapılan bu düzenleme ile birlikte Osmanlı Hükümeti, altı ay zarfında geçici kanunda yer alan hükümlere uymayan ve hâlihazırda faaliyette bulunup kanunun yürürlüğe girmesi ile birlikte üç ay içerisinde “Osmanlı Anonim Şirketi'ne” dönüşmeyen yabancı şirketlerin seri suretle kapatılmasını istiyordu. Kanuni düzenlemeye uymayan tenvirat ve nakliyat gibi kamu hizmeti ile alakadar imtiyazlı nafiaya ait şirketler idaresinin de kapatılması gerektiği hükümet tarafından belirtiliyorsa da bu tür şirketlerin yaptıkları iş dolayısıyla kapatılmasının uygun olmayacağı ifade ediliyordu. Dolayısıyla nafiaya ait şirketler konusunda kamu hizmeti yerine getirmeleri sebebiyle daha farklı bir muamele öngörülüyordu. Bu gibi şirketlerin “Osmanlı Anonim Şirketi'ne” dönüşmesi kanun gereği idi, bu nedenle ara formül bulunmaya çalışıldı. Buna göre imtiyazlı geçici kanunun neşrinden evvel alınmış ve henüz “Osmanlı Anonim Şirketi'ne” dönüşmemiş yabancı nafia şirketleri hakkında 1914 yılında çıkarılan kanun-ı muvakkatın birinci faslının sonuna yeni bir madde ilave edilmesi isteniyordu. Buna göre Osmanlı Devleti'nde halen faaliyette bulunan imtiyazlı umur-ı nafia-i ecnebiyye şirketleri geçici kanunun yürürlüğe girmesinden itibaren altı ay zarfında “Osmanlı Anonim Şirketi'ne” dönüşmedikleri takdirde bu şirketlerin işletilmesine Nafia Nezareti vaziyet edecek, buna rağmen kanun dairesinde hareket etmekten imtina edilirse nafia ile ilgili çalışma yapan yabancı şirketlerin imtiyaz hakları düşürülecekti⁵⁵⁶.

Hükümet tarafından yabancı nafia şirketleri hakkında böyle bir çalışma yapılırsa da 1914 yılında çıkarılan geçici kanuna bu hususla ilgili herhangi bir eklemeye bulunulmadı.

⁵⁵⁵Düster, Tertip II, Cilt: 7, 142-148; Akyıldız, 2001:512-514.

⁵⁵⁶BEO, 4322/324147, 1333 M 13/1 Aralık 1914.

Ancak geçici kanununun 24. maddesinin bazı cihetleri kanunnameden çıkarıldı, dördüncü ve on yedinci maddelerde yer alan harçların tahsilinde Ticaret Nezareti yetkilendirildi⁵⁵⁷.

Yapılan bu düzenleme ile birlikte uzun süreden beri denetimi konusunda büyük çabaların gösterildiği; ancak sonucun bir türlü elde edilemediği bir konuda maksat hâsıl edilmiş, yabancı şirketlerin Osmanlı kanunlarına tabi olarak, yasal düzenlemeler çerçevesinde yerli şirketlerle eşit koşullarda çalışmaları sağlanmıştı. 12 Aralık 1914 (24 Muharrem 1333) tarihinde çıkarılan “Temettü Vergisi Hakkında Kanun-ı Muvakkat” ile yabancı şirketlerin de gelir vergisi ödemeleri konusunda düzenleme yapıldı. Bütün bu düzenlemeler I. Dünya Savaşı'nın yarattığı bulanıklıktan istifade edilerek yapılmıştı, ancak aynı bulanıklık yasal düzenlemelerin uygulanmasında da benzer bir karmaşa yarattı. Sonuçta hukuki düzenlemesi bulunan, uygulamanın pek mümkün olamadığı bir durum yabancı şirketlerin denetimi konusunda ortaya çıkmıştı. Gerçek anlamda yabancı şirketler denetim altına alınamadığı gibi faaliyette bulunmalarının önüne de geçilememişti⁵⁵⁸.

2.4.4. Yabancı Şirketlerde Türkçe Kullanımı

Osmanlı Devleti'nde yabancı yatırımlar, yabancı iş gücünü de beraberinde getirmişti; ecnebi şirketlerde Osmanlı tabiiyetinde olanlar hem sınırlı sayıda istihdam edilmiş, hem de ehliyet gerektirmeyen geri hizmetlerde kullanılmışlardı⁵⁵⁹. Bir taraftan bu durumun yaratmış olduğu sakıncalar, diğer taraftan hükümetin güvenlik kaygıları ve izlemiş olduğu milli ekonomi politikaları yabancı şirketlerde Türkçe kullanımını gündeme getirdi. 1913 yılından itibaren Babiâli bundan sonra imtiyaz verilecek demiryolu yapımı ve vapur işletmeleri gibi nafiaya ait şirketlerin işletme muamelelerini Türkçe yapmaları ile ilgili yapılacak sözleşmelere özel bir madde eklenmesini, imtiyazı daha önceden verilmiş olanların ise belli bir zaman içerisinde Türkçeye tahvili için mevcut şirketlerle anlaşma yapma lüzumu üzerinde durmaya başladı. Babiâli konunun bir kere de Nafia Nezareti tarafından incelenmesini ve neticenin bildirilmesi hususunu bahsi geçen nezarete ilettili. Nafia Nazırı Basarya Efendi konu hakkında sadarete yazdığı tezkerede bazı çekinceleri gerekçe göstererek bu düzenlemenin fayda sağlamayacağı ile ilgili kanaatini paylaştı. Basarya Efendi, demiryollarına memleketin çok fazla ihtiyacının olduğunu ve demiryolu yapımının ise büyük paralara ihtiyaç duyduğunu belirtiyordu. Osmanlı Devleti'nde ise büyük yatırımlar için gerekli sermaye birikimi olmadığı gibi demiryollarını inşa edecek ve işletecek mütehassıslarda yoktu. Bu nedenlerle demiryolu

⁵⁵⁷“Ecnebi Anonim ve Sermayesi Eshama Münkasım Şirketler ile Ecnebi Sigorta Şirketleri Hakkındaki 30 Teşrinisani 1330 Tarihli Kanununun Yirmi Dördüncü Maddesinin Tadiline ve Mezkur Kanuna Tezyil Edilecek Maddeye Dair Kanun-ı Muvakkat,” için bkz. Düstur, Tertip II, Cilt: 7, 707-708.

⁵⁵⁸Akyıldız, 2001: 73-76.

⁵⁵⁹Toprak, 2012: 196-197.

yapımında Avrupa sermayesine müracaat hâsıl olmuş, bu suretle Aydın-Kasaba-Şark demiryolları gibi oldukça mühim hatlar inşa edilmişti. Devlet tarafından Mudanya-Bursa, Haydarpaşa-İzmit hatları inşa edilmişse de birincisi hiç işletilememiş ikincisinin ise istenilen surette işletilmesi mümkün olmamıştı. Sonuçta bu hatların işletilmesi hususu da ağır şartlarda Avrupa sermayesi ile teşkil eden yabancı şirketlere verilmişti. Bundan sonra Osmanlı Devleti demiryolları ile ilgili teknik eleman yetiştirmeye başlamışsa da bu hiçbir zaman Avrupalı mütehassis istihdamını tamamen sonlandıracak noktaya gelmemiş, sermaye birikimi de sağlanamamıştı. Adana-Antakya, Dersaadet-Selanik İltisak-Manastır hatları ile Şam, Kudüs ve Bağdat demiryolu hatları da imtiyaz yoluyla Avrupalı sermayedarlar tarafından yapılmıştı. Bu şirketlerin işletme muamelatında Türkçe lisanını kullanmaları oldukça faydalı olacak ise de ilk yapılan sözleşmelerde memur ve müstahdemlerini memleket ahalisinden seçmeleri hakkında hiçbir hüküm konulmamıştı. Sonraları yapılan sözleşmelerde demiryollarında çalışanların Osmanlı tebaasından olması kaydı varsa da bu kayıt yavaş yavaş değiştirilerek bazı sözleşmelerde “memurin-i fenniyeden başka bilcümle memurlarının Osmanlı tebaasından olması” şekline dönüştürülmüştü. Bağdat demiryolu imtiyaz sözleşmesinde ise her kısım hat işletmeye açıldıktan beş yıl sonra baş memurlar dışında o kısmın işletme memurlarının Osmanlı tebaasından olması kaydı yer almış, hizmete gireli beş seneyi hayli aşan kısımlar olmasına rağmen buralarda Osmanlı tebaasından memur istihdam edilememişti. Osmanlı Devleti’nde halen kâfi derecede fen memuru ve mütehassis yoktu, devletin işlettiği Hicaz demiryollarında bile hükümet teknik kadroya ecnebileri dâhil etmek zorunda kalıyordu. Demiryolları hakkında bu gerçeklikleri ve halen teknik eleman hususunda yaşanan eksikleri gerekçe gösteren Nafia Nazırı bir kanun maddesinin sözleşmelere eklenmesi yoluyla yabancı şirketler için Türkçenin mecburi tutulmasını faydalı bulmuyor, bunun yerine bu hususun zamanla tatbik edilmesini istiyor, “bilhassa memlekette bu maksadın husulünde bir olmasını temin edecek anasırın yetişmesine ve yetiştirilmesine taalluk etmenin” daha faydalı olacağını ifade ediyordu. Basarya Efendi, birçok bayındırlık hizmetleri için ecnebi sermayesine ihtiyaç olduğunu, şartların giderek değiştiğini, bu gibi mecburiyetlerin mevcut koşulları daha da ağırlaştıracağını belirtiyordu. Bu durum bazı alanlarda nafia hizmetlerini yapılamaz hale getirebilir, yabancı yatırım taleplerinin ciddi anlamda azalmasına sebebiyet verebilirdi.

Nafia Nezareti’nin bu görüşlerine karşılık, Harbiye Nezareti Orduyu Hümayun Başkumandalık Vekâleti ise tam aksi istikamette görüş belirtiyor, bir an evvel demiryolları muamelatının Türkçe yapılmasını istiyordu. Çünkü demiryolları ordu ve ekonomi açısından hayati öneme sahipti. Ekonomik ve askeri olarak demiryollarından hakkıyla faydalanabilmek için bu işletmelerin ya hükümet eliyle ya da milli şirketler tarafından işletilmesi

gerekmekteydi. Nitekim bu durum dolayısıyla Avrupa devletleri Bulgaristan'a varıncaya kadar demiryollarını satın almışlar, devlet eliyle işletmeye başlamışlardı. Diğer taraftan bir memlekette demiryollarının yabancıların elinde olmasının ne derece büyük sakıncalar doğurabileceğini Balkan Harbi göstermişti. Demiryollarının yabancıların elinde olmasından doğacak en büyük mahsurlardan biri de lisan meselesiydi. Hatların işletme muamelelerinin yabancı dilde olması nedeniyle demiryollarında çalışan memur ve müstahdemlerde yabancılardan oluşmuştu. Bunlar hakkında herhangi bir sorun ortaya çıktığında tabii oldukları sefaretlerinde olaya müdahil olmaları nedeniyle hükümet her seferinde zor durumda kalmaktaydı. Demiryollarında işletme muamelatının Türkçe olmaması nedeniyle, sefer zamanlarında zorluklar yaşanıyor, demiryolları memur ve müstahdemlerinin şimendüfer taburlarından yetiştirilmesi gerekliliği ortaya çıkıyor, bu istenilen seviyede gerçekleştirilemediğinden zabitan ve efrad ile takviyesi de mümkün olamıyordu. Bu durum demiryollarından hakkıyla faydalanmayı engelliyordu. Vekâlet, hiç olmazsa demiryolları işletme muamelatının Türkçe olmasını istiyor, Nafia Nezareti'ne konu hakkında birçok kez müracaat edilmiş olmasına rağmen şimdiye kadar bir netice alınamadığını belirtiyordu. Görülen acı tecrübeler üzerine artık bu hususun biran evvel ele alınması gerekiyordu. Başkumandanlık Vekâleti, geçici kanunun üç maddeden oluşmasını öneriyordu. Buna göre; bundan sonra imtiyazı ita olunacak şimendüfer ve vapur şirketlerinin işletme muamelatı behemehâl Türkçe üzerine icra edilecekti. İmtiyazları daha önceden verilmiş olan hatların işletme muamelatları ise belli bir zaman zarfında Türkçeye tahvili için Ticaret ve Nafia Nezaretleri tarafından mevcut şirketlerle anlaşma yapılacak, bu kanunun icrasına Nafia ve Harbiye Nezareti memur kılınacaktı (24 Şubat 1913)⁵⁶⁰.

Bu yazışmaların ardından 15 Mart 1913 tarihli oturumda Meclisi Vükela bu konuyu ele almış, yapılan müzakereler neticesinde şu karara varmıştı. Bundan sonra imtiyazı verilecek hatların işletme muamelatının Türkçe yapılması hakkında sözleşmelere bir madde eklenecekti. Mevcut kumpanyaların bazı işlerini Türkçe yapmaları hususunda hükümet fırsatlar kollayacak, uygun koşullar olduğu takdirde bu gibi kumpanyaların işletme muamelelerini Türkçe yapmalarına gayret gösterilecekti. Alınan karar, bu hususta kanuni bir düzenlemeye gerek bulunmadığı da ifade edilerek Nafia Nezareti'ne bildirildi⁵⁶¹.

Diğer taraftan hükümet yabancı devletlerin önemli nafia işlerinde tekel oluşturmalarını önlemek, bu hizmetlerin yerel unsurlar eliyle ya da bizzat devlet tarafından icra edilmesi için gayret göstermiştir. 20 Haziran 1915 tarihinde Meclisi Vükela tarafından alınan kararda halen yapılmakta olan ve gelecekte yapılması ehemmiyet arz eden ve inşaat idareleri yabancılara

⁵⁶⁰BEO, 4154/311508, 1331 R 08/17 Mart 1913.

⁵⁶¹MV, 175/37, 1331 R 06/15 Mart 1913.

havale edilmiş bulunan demiryolu hatlarının hükümet tarafından satın alınması gerekli görülmüştü. Bu sebeple Samsun-Sivas demiryolu hattının⁵⁶² da yapımı hükümet tarafından kararlaştırılmış, bu hattın devlet tarafından yapılması gerekliliği Nafia Nezareti'ne bildirilmişti⁵⁶³.

1913 yılında yabancı şirketlerde Türkçenin zorunlu tutulması ile ilgili başlatılan çaba hemen sonuca ulaşamadı. 1915 yılında da bu konunun Nafia Nezareti, Meclis-i Vükela ile Harbiye Nezareti arasında yazışmalara sebebiyet verdiği anlaşılıyor. Nitekim Harbiye Nazırı ve Başkumandan Vekili Enver Paşa'da yabancı şirketlerde Türkçenin zorunlu tutulmasını istiyordu. 23 Eylül 1915 tarihinde sadarete yazdığı tahriratta Osmanlı demiryollarında istihdam edilenlerin pek azı müstesna olmak üzere büyük çoğunluğunun yabancılardan oluştuğunu belirtiyordu. Sınırların tehlikeli anasırdan temizlenmesi ile emin ellere bırakılması bir anda mümkün değilse de yakın bir gelecekte bu emniyetin yavaş yavaş sağlanacağı bunun ise demiryolları muamelatı dâhiliyesinde Türkçenin kullanılmasına bağlı olduğunu ifade ediyordu. Osmanlı Devleti'nde yabancı dile vakıf yüksek tahsil görmüş gençlerin maaşı az olduğu için şirketlerin mahiyetinde çalışmadığı, şirketlerde çalışan gençlerin ise yabancı dile aşinalıklarının bulunmaması nedeniyle bu boşluğun yabancılar tarafından doldurulduğunu belirtiyordu⁵⁶⁴.

Hükümet bu konuda bir sonuca ulaşmak için, Harbiye ve Nafia Nezareti memurlarından oluşan bir komisyonunun kurulmasına ve bu komisyon tarafından konu hakkında çalışma yapılarak neticenin o çalışma sonucunda elde edilmesine karar verdi⁵⁶⁵. Komisyon ilk toplantısını 4 Ekim 1914 tarihinde Nafia Müsteşarı Başkanlığında yapmıştı. Yapılan görüşmelerde Osmanlı Devleti dâhilinde bulunan demiryolu şirketlerinin işletme hususlarının birbirinden farklı olduğu her kumpanya için geçerli bir düzenlemenin yapılması gerekliliği üzerinde durulmuş, örnek bir şirket seçilerek dâhili işleyişin diğer şirketler tarafından kısmen veya tamamen ona göre yapılması hususu gündeme gelmişti⁵⁶⁶.

Bu çalışmalar sonucunda Osmanlı Devleti'nde demiryolları ve nafiaya ait alanlarda faaliyet yürüten imtiyazsız her nevi Osmanlı şirketi ile Ticaret Nezareti'ne kayıtlı, sermayesi hisselerle bölünmüş yabancı şirketlerin haberleşme ve muamelelerinde Türkçe kullanmalarının zorunlu olduğu ile ilgili kanun hazırlanmıştı. Meclis-i Vükela, kanunun biran evvel yürürlüğe

⁵⁶² Samsun-Sivas demiryolu yapımına 1908 yılında başlanılmış, ancak II. Meşrutiyet yıllarında hattın tamamlanması için birçok teşebbüste bulunulmuş ise de bu mümkün olmamıştır. Samsun-Sivas demiryolunun yapımı daha sonra cumhuriyet döneminde gerçekleştirilmiştir. Daha detaylı bilgi için bkz. Babaoğlu, 2014: 187.

⁵⁶³ MV, 198/55, 1333 Ş 07/20 Haziran 1915.

⁵⁶⁴ BEO, 4375/328116, 1333 Za 04/13 Ekim 1915.

⁵⁶⁵ MV, 199/62, 1333 Z 04/13 Ekim 1915.

⁵⁶⁶ BEO, 4379/328404, 1333 Z 05/14 Ekim 1915.

konulmasını memleket yararına oldukça faydalı görmüş, bu hususta acele edilmesi gerekliliğini 12 Aralık 1915 tarihinde Meclis-i Mebusan Başkanlığına bildirmişti⁵⁶⁷.

Uzun uğraşlar sonucunda hazırlanan kanun 23 Mart 1916 tarihinde Meclis-i Ayan ve Mebusan tarafından kabul edildi. “Müessesat-ı Nafia ile İmtiyazsız Şirketler Muhaberat ve Muamelatında Türkçe İstimali Hakkında Kanun” adını taşıyan yeni düzenleme iki fasıl dokuz maddeden oluşuyordu. Birinci fasıl ilk üç maddeden ibaretti ve bu bölüm imtiyazlı şirketler konusunda yapılan düzenleme ile ilgiliydi. Buna göre; demiryolları ile nafiaya ait imtiyazlı şirketler bütün işletme ve haberleşme muamelelerini Türkçe olarak yapacaklardı (Madde 1). Bayındırlık alanında faaliyet yürüten mevcut şirketlerin işletme ve haberleşme muamelelerini Türkçe yapmaları için Nafia Nezareti tarafından bir tarih belirlenecek ve şirketlere tebliğ edilecekti. Ancak mevcut demiryolu şirketleri için ise bu tarih 10 Temmuz 1919 olarak belirlenmişti. Belirlenen tarihlere kadar düzenlemede yer alan hükümleri icra etmeyen şirketlere hükümet tarafından geçici süreliğine el konulacak kanunun infazı gerçekleştirilecekti.

Dört ile dokuzuncu maddeler ikinci faslı oluşturuyor, bu bölüm imtiyazsız şirketler hakkındaki düzenlemeyi içeriyordu. Buna göre imtiyazsız Osmanlı şirketleri Osmanlı Devleti’ndeki bütün haberleşme ve muameleleri ile hesap defterlerini Türkçe icra edeceklerdi (Madde 4). Ticaret Nezareti’ne kayıtlı, sermayesi hisselerle bölünmüş yabancı şirketler için bu mecburiyet hükümet ve şirketler arasında yapılacak görüşmelerle belirlenecekti (Madde 5). Dördüncü ve beşinci maddelerde yer alan hükümlere 10 Temmuz 1919 tarihine kadar riayet etmeyen şirketler mahkemeye sevk edilecek, beş liradan elli liraya kadar para cezasına çarptırılacaklardı. Şirketlerin aynı fiili işlemeye devam etmeleri halinde ise idarehaneleri kapatılacak, ticaret yapmaları yasaklanacaktı. Yine düzenlemede kanunun tatbiki için bir nizamnamenin hazırlanacağı (Madde 7), kanunun icrasına Adliye, Nafia ile Ticaret ve Ziraat Nazırlarının memur kılındığı, kanunun tarih-i neşrinden itibaren yürürlüğe gireceği belirtiliyordu⁵⁶⁸. Yapılan bu düzenlemenin 7. Maddesi gereği Nafia Nezareti vasıtasıyla oluşturulan komisyon tarafından bir nizamname hazırlandı. Buna göre ülke içinde faaliyet yürüten bütün şirketler çalışmalarını ve her türlü muamelelerini Türkçe yapacaklardı. Ancak teknik konularda ve yabancı ülkelerle yürütecekleri çalışmalarda Türkçenin dışında başka bir lisan kullanmalarına müsaade edilmişti⁵⁶⁹.

Kanuni düzenleme sonrası durum Takvim-i Vekayi ile halka duyuruldu. Nafia Müdüriyeti tarafından yapılan açıklamada, nafia şirketlerinin ahali ile olan muamelatında

⁵⁶⁷BEO, 4388/329100, 1334 S 06/14 Aralık 1915.

⁵⁶⁸Düster, Tertip II, Cilt: 8, 775-776; Akyıldız, 2001: 517.

⁵⁶⁹Akyıldız, 2001: 76-77.

kullanılacak lisanın Türkçe olmasının kararlaştırıldığı, durumun şirketlere bildirildiği belirtilmişti. Bu maksatla kullanılacak kâğıtların Türkçe olarak basılıp hazırlanması için şirketlere belli bir sürenin tanındığı, İstanbul Elektrik Şirketi'nin halen Fransızca ibareli kâğıtlar kullandığı, bu nedenle şirket tarafından gönderilecek Fransızca evrakın reddi ile Türkçelerinin aranılmasının gerekli olduğu ifade edilmişti. Dolayısıyla şirketten şikayeti olup da Nafia Nezareti'ne müracaat edecek müşterilerden lisan-ı resmi olan Türkçe ile yazılmış makbuz ve diğer evrakları ibraz etmeyenlerin başvurularının kabul edilmeyeceği ilan edilmişti⁵⁷⁰.

Müessesatı nafia ile imtiyazsız şirketler arasında haberleşmelerin Türkçe olarak yapılması konusunda yapılan düzenlemeye Avusturya-Macaristan sefreti tarafından karşı çıkıldı. Hükümete verilen muhtırada yapılan düzenlemenin demiryolu ve sair bayındırlık hizmeti yapan şirketler açısından zorluklar çıkaracağı belirtiliyordu. Babıâli Hukuk Müşavirliği tarafından konu hakkında yapılan inceleme neticesinde, her devlet gibi Osmanlı Devleti'nin de kanun yapmakta serbest olduğu, buna sefaretlerin müdahale etme yetkilerinin bulunmadığının ilgili nezarete bildirilmesi kararlaştırıldı. İtiraz edilen hususlar genel itibari ile imtiyazsız şirketlerle ilgiliydi ve kanunun beşinci maddesindeki düzenlemeye yönelikti. Ticaret Nezareti'ne kayıtlı şirketler ile anonim şirketlerin Türkçe defter tutma zorunluluklarının Nafia Nezareti ile yapılacak görüşmelerle düzenleneceği belirtiliyor, buna yönelik bir düzenlemenin getirilmediği ifade ediliyordu. Ahali ve hükümet ile yürütülecek her türlü muamelatın Türkçe yapılmasını istemenin ise en temel hak olduğu görüşü savunuluyordu⁵⁷¹.

Hükümet bu düzenleme ile hem Türkçe lisanının kullanımını yaygınlaştırmak, hem yabancı şirketlerin kendi dillerinde yaptıkları yazışma ve haberleşmelerin doğurduğu güvenlik endişesini ortadan kaldırmak hem de Osmanlı vatandaşlarının istihdamını arttırmayı amaçlıyordu. Kanuni düzenleme bu maksatlarla yapılmış olsa da Osmanlı Devleti'nde yabancı şirketlerde çalışacak yabancı dil bilen, eğitilmiş insan yeterli sayıda değildi. Sonuçta bazı yabancı şirketler bu zorunluluk nedeniyle Osmanlı Devleti'ndeki faaliyetlerini sonlandırmak zorunda kaldılar, bazıları ise kendi elemanlarına Türkçe öğretebilmek için kurslar açtılar. Hükümet de bu soruna çözüm bulabilmek maksadıyla Çırak Mektepleri'ni faaliyete geçirdi, kadınların eğitimi için Ticaret Mekteb-i Âlisi aracılığıyla Darülfünun'da bir bölüm açıldı⁵⁷².

⁵⁷⁰Takvim-i Vekayi, Sayı (Numara): 2468, 2 Mart 1332, s. 3.

⁵⁷¹HR. HMŞ. İŞO. 104/13, 1332 E 4 / 17 Eylül 1916.

⁵⁷²Toprak, 2012: 200-201; Akyıldız, 2001: 77.

2.4.5. I. Dünya Savaşı ve Düşman Devlet Vatandaşlarının Şirketlerden İhracı

Bilindiği üzere 19. asır dünyada önemli gelişmelerin yaşandığı bir yüzyıl oldu. 19. yüzyılın hemen öncesinde Fransız Devrimi yaşanmış, bu devrimin getirmiş olduğu milliyetçilik düşüncesi etkisini bu yüzyılda mevcut imparatorluklar ve devletler üzerinde göstermişti. Diğer taraftan sanayi devrimi ile başlayan teknolojik gelişmeler sanayileşen devletlerin enerji ve hammaddeye ihtiyaç duymasına neden olmuş, bu ihtiyaç beraberinde enerji ve hammadde arayışını, üretilen mamullerin pazarlanması ihtiyacını doğurmuştu. Bu sebeplerle Avrupalı devletler dünyanın el değmemiş alanlarında nüfuz bölgeleri kurabilmek, buraları elde edebilmek için kıyasıya bir rekabetin içerisine girmişlerdi. Yüzyılın son çeyreğinde iyice artan rekabet beraberinde bloklaşmaları getirdi, 20. yüzyılın ilk çeyreğinde ise Avrupa özelinde büyük bir savaşa dönüştü. Kısa sürede dünyanın diğer bölgelerine yayılan savaşa Osmanlı Devleti de 2 Kasım 1914 yılında Almanya ve müttefiklerinin yanında katıldı⁵⁷³.

Osmanlı Devleti'nin İttifak bloğu içerisinde savaşa katılması, Osmanlı sınırları içerisinde faaliyet yürüten, yabancı şirketler ve bu şirketlerde istihdam edilen İngiltere, Fransa, İtalya gibi itilaf bloğunda yer alan düşman devlet vatandaşlarına ne tür muamele yapılacağı sorunu gündeme getirdi. Aslında kapitülasyonların kaldırılması dolayısıyla ecnebi tabiiyetine haiz bütün şirketlerin Osmanlı kanun ve nizamına tabi olmaları gerekiyordu. Nafia Nezareti'ne bağlı su, havagazı, elektrik v.b. nafia şirketlerinin çoğu Osmanlı anonim şirketi olmalarına rağmen içlerinde yabancı tabiiyetini muhafaza eden şirketler vardı. Şirketlerde düşman devlet vatandaşları ve diğer devletler tebaasından olup istihdam edilenler bulunuyordu. Yabancıların yaptıkları işlere vakıf Osmanlı vatandaşları bulunmadıkça yabancıların bu tür işlerde çalışmaları mukavelelerde belirtilmişti. Ancak savaşın başlaması dolayısıyla şirketlerde çalışan düşman devlet vatandaşlarına nasıl bir muamelenin yapılacağı bilinmiyordu. Bunun üzerine Nafia Nezareti 9 Kasım 1914 tarihinde sadarete başvurdu; düşman devlet vatandaşları hakkında nasıl bir muamelenin yürütüleceği hususunda bilgi istendi. Sadaret, Dâhiliye Nezareti Müsteşarlığı'nın başkanlığında bir komisyon kurulmasına, bu komisyonda alınan karara göre işlerin yürütülmesine karar verdi.

Komisyon hızlı bir şekilde oluşturuldu ve 22 Kasım 1914 tarihinde konu hakkındaki kararını açıkladı. Dâhiliye Nezareti Müsteşarlığı başkanlığında toplanan komisyon Meclis-i Âli ve Meclis-i Vükela'nın yabancı devletler vatandaşları ve müesseseleri⁵⁷⁴ hakkındaki

⁵⁷³Armaoğlu, 2004: 110.

⁵⁷⁴Meclis-i Vükela tarafından belirtilen "müessesat-ı saire" tabirinin neyi ifade ettiği başlarda anlaşılammıştır. Dâhiliye Nazırı Talat Paşa 19 Ocak 1915 tarihli bir tahriratta "müessesat-ı saire" tabirinin müessesatı diniye ve tedrisiyeden maada diğer bil-umum müessesat-ı saire-i ecnebiyyeye şamil olup olmadığının açıklanmasını istemişti (BEO, 4321/324022, 1332 Z 26/15 Kasım 1914). 2 Ekim 1916 tarihili sadaret tezkeresinde Osmanlı

kararını esas alıyordu. Bu kararda, “şirketlerde müstahdem düveli muhasama tebaasından hükümetçe lüzum görülenler kemafissabık (eskiden olduğu gibi) istihdam olunacaklardır,” deniliyordu. Komisyon bu karardan hareketle mevzu bahis şirketlerde vazifelerine devam etmeleri gerekli olan düşman devlet vatandaşlarının yerlerinde kalması, gerekli olmayanlar ile yerlerinde kalmaları sakıncalı bulunanların ihraç edilerek yerlerine Osmanlı tebaasından olanların getirilmesi, bu mümkün değilse düşman devlet tebaasından olmayan yabancıların istihdamının sağlanmasına karar verdi⁵⁷⁵.

Alınan karar hemen uygulamaya konuldu. 14 Ocak 1915 tarihinde Dâhiliye Nezareti Muhaberat-ı Umumiye Dairesi tarafından bütün vilayetlere umumi telgraf çekilmiş; bu telgrafta: “Duyun-ı Umumiye, Reji, Fener İdaresi ve emsal daire-i resmiye ile hükümeti seniyyenin alakadar bulunduğu müessesatı nafia şirketlerinde müstahdem olanlardan hasbel-icap memuriyetlerinde ibka edilmelerine hükümetçe lüzum görüleceklerden maadasının katiyen ihracı Meclis-i Vükela kararıyla tebliğ olunur,” denilmişti.

Bu gelişmeler sonrasında Osmanlı Devleti’nde faaliyet yürüten şirketlerde istihdam edilmiş düşman devlet vatandaşları işlerinden çıkarılmaya başlandı. Şark Demiryolu Şirketi’nde kondüktör, muhasebeci, mülazım memuru, odacı, hareket memuru, muhasebeci gibi farklı kollarda çalışan 40 çalışan düşman devlet tebaasından olmaları dolayısıyla işlerinden ihraç edilmişlerdi. Bunların 9’u Rus, 12’si İngiliz, 8’i Fransız, 6’sı Karadağ ve 5’i Sırp tabiiyetine mensuptu. Terkos Su Şirketi’nde içlerinde hukuk müdürü, muhasebeci, ser-müfettiş, anahtarcı, ser-makinist, başmühendis gibi mevkilerden 25 çalışanın işlerine son verildi. İhraç edilenlerden 20’si Fransız, 3 tanesi İngiliz, 2’si ise Karadağ vatandaşıydı. Dersaadet Rıhtım Şirketi’nden 18’i Fransız, 6’sı İngiliz olmak üzere 24 çalışan ihraç edildi. İçlerinde evrak memuru, muhasebe reisi, vezne müdürü, rüsumat memuru, gümrük memuru, odacı, depo memuru gibi çalışanlar söz konusuydu. Çalışanların hepsi İstanbul’da ikamet ediyorlardı. Benzer şekilde Aydın Demiryolu’nda müstahdem 90 çalışanın iş akdine son verildi. İşten çıkarılanların 66’sı İngiliz, 24’ü Fransız tebaasındandı. İçlerinde genel müdür, müdür yardımcısı, müfettiş, makinist, bekçi gibi değişik alanlarda çalışanlar mevcuttu. Düşman devlet tebaasından olmaları dolayısıyla İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi’nden de 53 çalışan işten çıkarıldı. İşten çıkarılanların 29’u Fransız, 24 ise İngiliz vatandaşıydı. İçlerinde müdür, müdür vekili, kâtip, makinist, tesviyeci, makineci gibi elemanlar yer alıyordu. Yine

devlet memurlarının devletin siyasi münasebeti olmayan hükümet tebaasıyla aynı binada ikamet etmemeleri, tabiiyet-i ecnebiyyeye haiz ve cemat-i gayrimüslim mektebi ile müessesatı ruhaniyesinde müstahdem Amerikalılardan başka düşman devlet vatandaşları ile Yunan tebaasının hizmetlerinden ihracı istenmişti (BEO, 4320/323996, 2 Ekim 1916). Bu durum “müessesatı saire” tabirinin dini kurumlarda çalışan yabancıları da kapsadığını gösteriyor.

⁵⁷⁵BEO, 4322/324113, 1333 M 04/22 Kasım 1914.

Şam-Hama Demiryolu Şirketi'nde müstahdem 43'ü Fransız, 6'sı İngiliz, 1'i Belçikalı, 1'i Rus olmak üzere 51 çalışan düşman devlet vatandaşı olmaları nedeniyle işten çıkarıldı. İçlerinde müdür, paso memuru, ser-tabip, makinist, hareket müfettişi, hat tesviye memuru, muhasebeci, istasyon makinisti, ihtiyat memuru bulunuyordu⁵⁷⁶.

I. Dünya Savaşı'nın başlaması ile birlikte şirketlerde çalışan düşman devlet vatandaşlarının işlerine son verilmekle birlikte bazı önemli mevkide bulunan ve devlet açısından çalışmasında mahzur bulunmayan çalışanlara müsaade edilebiliyordu. Örneğin Fransız tebaasından Bandırma Bankı Osmanli direktörü hakkında ne tür bir muamelenin yapılacağı ile ilgili Bandırma Kaymakamı tarafından bilgi istenmişti. İstanbul gerekli tahkikatın ardından mevzu bahis direktörün çalışmasının uygun olduğu, işine son verilmemesi gerektiği yönündeki kararını Bandırma kaymakamlığına bildirdi⁵⁷⁷.

Hükümet harp dolayısıyla bir taraftan düşman devlet vatandaşlarının işten çıkarılması için çaba gösterirken diğer taraftan şirketlerin devlet yararına, ordu hizmetinde çalışması içinde bir takım tedbirler alıyordu. Esasen demiryolu şirketlerinin sözleşmelerine özel maddeler eklenmiş, bu tür şirketlerin savaş zamanında devlet tarafından işletilebileceği, asker naklinde kullanılacağı belirtilmişti. Savaş dolayısıyla doğrudan doğruya hükümet tarafından idare olunan veya resmi müesseseler vasıtasıyla işletilen nafia şirketleri vardı. Bu gibi şirketlerin hâsılatı tamamen denilebilecek surette asker nakliyesine gidiyor, maliye nezareti bu şirketlerin umumi muamelelerini yerine getirmeleri için kaynak bulmakta zorluk çekiyordu⁵⁷⁸. Hükümet bu sorunu aşabilmek için 3 Mayıs 1915 tarihinde geçici bir kanun hazırladı. Buna göre, sözleşme ve şartnamelerde yer alan özel maddeler mucibince savaş dolayısıyla doğrudan hükümet tarafından idare olunan veya resmi müesseseler vasıtasıyla işletilmekte bulunan nafia şirketlerinin bankalarda öteden beri birikmiş olan nakit paralarının şirketlerin ihtiyacı için idare heyetleri tarafından kullanılabilmesi ile ilgili kanuni düzenleme yapıldı⁵⁷⁹.

Diğer taraftan düşman devlet vatandaşlarının şirketlerden ihracı sadece savaş dönemi ile sınırlı kaldı. I. Dünya Savaşı'nın Osmanlı Devleti'nin yer aldığı İttifak Devletleri tarafından kaybedilmesinin ardından 30 Ekim 1918 tarihinde Mondros Ateşkes Antlaşması imzalanmış, Osmanlı Devleti savaştan çekilmişti. Bunun üzerine 5 Aralık 1918 tarihinde

⁵⁷⁶ Düşman devlet vatandaşı olup işten çıkarılanlarla ilgili defterler tanzim edilmişti. Bu defterlerde işten çıkarılanların isimleri, vazifeleri, tabiiyetleri, maaşlarının miktarı, nerede ikamet ettikleri gibi bilgilere yer veriliyordu. BEO, 4320/323996, 1332 Z 23/12 Kasım 1914.

⁵⁷⁷ DH. EUM. 5. ŞB. 10/33, 1333 R 22/9 Mart 1915.

⁵⁷⁸ İ.MMS, 196/17, 1333 C 18/ 3 Mayıs 1915.

⁵⁷⁹ Kanun sureti 3 maddeden oluşuyordu: Buna göre; "Birinci Madde: Mukavele ve şartnameleri ahkam-ı mahsusasına tevfi kan hal-i harb hasebiyle doğrudan doğruya tarafı hükümetten idare olunan veya müessesatı resmîye vasıtasıyla işletilmekte bulunan umur-ı nafia şirketlerinin bankalara daha evvelden beri mevdu nükudunun şirketlerin ihtiyacatı için heyet-i idare hazıraları ahz ve sarfa mezundur. İkinci Madde: İşbu kanun tarih-i neşrinden muteberdir. Üçüncü Madde: İşbu kanunun icrasına heyet-i vükela memurdur. (18 C 1333/3 Mayıs 1915)" düzenlemesi getiriliyordu (DH. İ.UM.EK 7/78 1333 C 20/15 Mayıs 1915).

Dahiliye Nezareti tarafından bir genelge hazırlandı. Bu genelgede İtilaf Devletleri ile mütarekenin imzalandığından, düşman devlet vatandaşlarının işlerine son verilmelerinin biran evvel durdurulması gerektiğinden bahsediliyordu. Seferberlikten sonra işgal edilmiş olan İtilaf Devletleri tebaasına ait bilimum müesseselerin tahliyesi, hüsnu muhafaza edilmelerine itina edilmesi ve var ise sahiplerine iadesi isteniyordu. 26 Kasım 1914 tarih ve 1342 numaralı sadaret tezkiresine istinaden sürgün edilmiş olan düşman devlet vatandaşlarının istedikleri mahallere gitmelerine izin verilmesi vilayetlere bildiriliyordu⁵⁸⁰. Böylelikle uygulamasına 1914 yılı sonlarında başlanılan düşman devlet vatandaşlarının Osmanlı Devleti'ndeki faaliyetlerini durdurma çabası 1918 yılı sonlarında tamamen kaldırılıyordu.

⁵⁸⁰BEO, 4320/323996, 1 Ra 1337/5 Aralık 1918.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BAYINDIRLIK ŞİRKETLERİ VE FAALİYETLERİ (1908-1914)

3.1. Dönemin Genel Siyasi Ortamı

Osmanlı Devleti'nde Meşrutî Monarşi rejimine II. Abdülhamit'in 1876 yılında tahta çıkmasından kısa bir müddet sonra geçilmişti. 23 Aralık 1876 tarihinde Osmanlı Devleti'nin ilk anayasası olan Kanun-ı Esasi hazırlanmış, ardından mebus seçimleri yapılarak ilk Osmanlı meclisi, 19 Mart 1877 tarihinde Dolmabahçe Sarayı'nda düzenlenen törenle açılmıştı. Böylelikle Meclis çalışmalarına resmen başlamış, yönetimde padişah ile birlikte halkın seçmiş olduğu vekillerde söz sahibi olmuşlardı. Ancak I. Meşrutiyet yaşamı uzun soluklu olmadı. Padişah, 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nı gerekçe göstererek, mebusların mecliste ülke menfaatlerinden çok kendi cemaatlerinin ve çıkarlarının korunmasından yana tavır sergilemelerinden rahatsız olarak 14 Şubat 1878 tarihinde Meclis-i Mebusan'ı süresiz olarak tatil etti⁵⁸¹.

Meşrutiyet rejiminin kısa süre içerisinde son bulması ülke içinde ve dışında rahatsızlık yarattı. Meşrutiyetin ilga edilmesinden ve II. Abdülhamit'in yönetim tarzından hoşnut olmayanlar 21 Mayıs 1889 tarihinde örgütlenerek İttihad-ı Osmani adı altında gizli bir cemiyet kurdular. Cemiyetin amacı, II. Abdülhamid'i tahttan indirmek, meşrutiyeti yeniden ilan ettirmektir. Bu amaçla sivil ve askeri okul talebeleri arasında taraftar kazanan cemiyet, II. Abdülhamid'in yurtiçinde almış olduğu önlemler dolayısıyla ülke içinde rahat hareket edemedi. Sonuçta cemiyet üyeleri ile II. Abdülhamit'in yönetim tarzından rahatsız olan Osmanlı aydınları yurtdışına gittiler⁵⁸² ve cemiyetin adını da İttihat ve Terakki olarak değiştirdiler⁵⁸³.

İttihat ve Terakki Cemiyeti örgütlenmesini daha çok Makedonya'da gerçekleştirmiş, basın-yayın yolu ile II. Abdülhamid'e karşı muhalif hareketin yurtiçinde ve yurtdışında öncüsü olmuştu. 9-10 Haziran 1908 tarihinde İngiltere ve Rusya'nın Reval'de Makedonya'ya muhtariyet verme kararını almaları İttihat ve Terakki Cemiyeti'ni harekete geçirdi. Amaçları, II. Abdülhamid'i tahttan indirerek meşrutiyetin yeniden ilan edilmesini sağlamak, Osmanlı toplumunu oluşturan unsurların mecliste temsil edilmesini temin ederek büyük devletlerin Osmanlı Devleti'nin iç işlerine müdahale etmesini engellemektir. Bu maksatla İttihat ve Terakki üyeleri silahlı eylem başlattılar ve 23 Temmuz 1908 tarihinde Selanik Hükümet

⁵⁸¹Eraslan-Olgun, 2006: 34-51.

⁵⁸²Örs, 2013: 689-692.

⁵⁸³Hanioğlu, 1989: 180.

Konağı'nı işgal ettiler. II. Abdülhamit, kontrolü sağlamak ve olayların bütün ülkeye yayılmasını engellemek maksadı ile 24 Temmuz 1908 tarihinde Kanun-ı Esasiyi yeniden yürürlüğe koyduğunu, Meclis-i Mebusan'ı toplantıya davet ettiğini gazeteler aracılığıyla halka duyurdu⁵⁸⁴. Böylelikle İttihat ve Terakki Cemiyeti padişah değişikliğine gitmeden amacına ulaşmış oluyordu. Daha da ileri giderek II. Abdülhamit'i tahttan indirmek konusunda ısrarcı olmadılar. Padişahın halen önemli bir gücü temsil ettiğini biliyorlardı ve bu nedenden dolayı cemiyet merkezini Selanik'ten İstanbul'a taşımaktan da kaçındılar⁵⁸⁵.

Meşrutiyet'in yeniden ilan edilmesinden kısa bir müddet sonra Sadrazam Said Paşa, kabinesini meşrutiyet kurallarına göre yeniden oluşturmuştu. Ancak hükümet etme, toplumsal ve siyasal olayların üstesinden gelebilme gücüne sahip değildi. Sonuçta, 1 Ağustos'ta aldığı görevi 4 Ağustos'ta bırakmak zorunda kaldı. Ardından hükümet kurma görevi Kamil Paşa'ya verildi ve 6 Ağustos 1908 tarihinde Kamil Paşa Hükümeti kuruldu. Padişah, 7 Ağustos 1908 tarihinde Cuma selamlığından sonra hükümeti resmen kabul etti ve katılımcılara anayasal düzenin bozulmasına hiçbir surette izin vermeyeceği konusunda güvence verdi. İttihat ve Terakki Cemiyeti gelişmelerden memnundu, aynı gün cemiyet de bir bildiri yayınlayarak milletin ihtiyaç duyduğu namuslu bir kabinenin iş başında olduğunu, halktan hükümetin işlerini yapmasına müsaade etmesini istedi⁵⁸⁶. Hükümetin kurulmasından sonra Kasım-Aralık aylarında ülke genelinde seçimler yapıldı. 17 Aralık 1908 tarihinde Osmanlı Mebusan Meclisi açılarak çalışmalarına başladı. 288 mebusun görev aldığı mecliste vekillerin 147'si Türk, 60'ı Arap, 27'si Arnavut, 26'sı Rum, 14'ü Ermeni, 10'u Slav, 4'ü Musevi'ydi. Meclis bu yapıyla toplumun bütün unsurlarını kapsıyordu⁵⁸⁷.

1908 seçimlerinde daha çok İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin gösterdiği adaylar başarılı olmuşlardı. Cemiyet, bu durumdan cesaret bularak Padişah'ın Ayan Meclisi üzerindeki etkisini kırmaya, eski düzenin destekçilerini etrafından uzaklaştırmaya çalıştı. Diğer taraftan kişisel iktidarını kuvvetlendirme gayesi ile hareket eden İttihat ve Terakki'yi yeterince dikkate almayan Kamil Paşa cemiyetin tepkisini çekti, Şubat 1909 tarihinde iktidardan düşürülerek yerine Hüseyin Hilmi Paşa getirildi⁵⁸⁸. Bir taraftan bunlar olurken diğer yandan İttihat ve Terakki Partisi'nin politikalarından hoşnut olmayanlar örgütlenmişler 14 Eylül 1908 tarihinde Ahrar Fırkasını kurmuşlardı. Ahrar Fırkası 1908 seçimlerinde başarı elde edememiş olsa da Meclis içinde İttihat ve Terakki'ye karşı muhalif bir hareketi oluşturdu. Mecliste ve meclis

⁵⁸⁴Ahmad, 2004: 29. Meşrutiyet'in Osmanlı Devleti'nde yeniden ilanı ile ilgili bkz. Kansu, 2002: 13-137.

⁵⁸⁵Ramsaur, 2007: 164.

⁵⁸⁶II. Meşrutiyet'in İlk Yılı, 2008: 58-63.

⁵⁸⁷Ahmad, 2004: 47.

⁵⁸⁸Macfie, 2003: 52.

dışında İttihat ve Terakki Partisi'nin politikaları eleştirilmeye başlandı⁵⁸⁹. Özellikle Volkan Gazetesi sahibi Derviş Vahdeti ile Serbesti Gazetesi başyazarı Hasan Fehmi yazılarında doğrudan İttihat ve Terakki'yi hedef alıyorlardı. Çok geçmeden Serbesti Gazetesi başyazarı Hasan Fehmi Bey, 6 Nisan 1909 tarihinde Galata Köprüsü'nde kimliği meçhul kişiler tarafından öldürüldü. Hasan Fehmi Bey'in cenaze merasimine 30-40 bin kişi katıldı, cenaze merasimi İttihat ve Terakki karşıtlığına dönüştü⁵⁹⁰.

II. Meşrutiyet, parlamenter rejimi yerleştirmek, daha demokratik bir sistemle ülkeyi idare etmek vaadiyle ilan edilmişti; ancak kısa sürede meydana gelen olaylar meşrutiyet rejiminin sağlam temellere oturmadığını gösterdi⁵⁹¹. Meşrutiyetin ilanı ile söylemsel anlamda vaat edilen; "eşitlik, adalet, özgürlük" ile; yaşanan gerçeklik arasındaki fark, üstelik bu farkın her geçen gün biraz daha belirgin hale gelmesi insanlardaki hoşnutsuzluğu gün yüzüne çıkardı.

Hoşnutsuzluğun had safhada hissedildiği alanlardan biri de orduydü. Orduda alaylı-mektepli ayrımının ortaya çıkması, alaylı subayların işlerine son verileceği söylentileri, yeni talim yöntemlerinin uygulanması ve talimin uzun sürmesi askerler arasındaki belli başlı rahatsızlık sebepleriydi. Ordudaki rahatsızlığa siyasi, iktisadi, sosyal meselelerin de eklenmesi ile İstanbul'da Rumi takvimle 31 Mart'ta (13 Nisan 1909) askeri bir isyan ortaya çıktı. Taşkışla'da 4. Avcı taburunun ayaklanması ve Meclis-i Mebusan'ı kuşatması ile başlayan isyan Beyoğlu Numune Topçu Alayları, Yıldız'daki 5., 6. ve 7. alaylardaki askerlerin ve birçok talebe-i ulumun katılması ile genişledi⁵⁹².

31 Mart İsyanı, II. Meşrutiyet rejimine karşı yapılmıştı. Kendisini meşrutiyet rejimi ile özdeşleştiren, dolayısıyla isyanın doğrudan kendisine yönelik olduğunu düşünen İttihat ve Terakki Partisi, Rumeli gibi güçlü olduğu bölgelerde isyana tavır aldı. İttihat ve Terakki yanlıları saraya karşı protesto telgrafları çekiyor, mitingler tertip ediyordu. Sonuçta protesto ve mitinglerin dışında isyanın bastırılması için Selanik'te Hareket Ordusu kuruldu. 24 Nisan 1909 tarihinde İstanbul'a gelen Hareket Ordusu 31 Mart İsyanı'nı bastırdı, 27 Nisan'da II. Abdülhamit tahtan indirilerek yerine kardeşi V. Mehmet Reşat padişah yapıldı⁵⁹³. 31 Mart İsyanının ardından İstanbul'da sıkıyönetim ilan edildi ve Hareket Ordusu Komutanlığı'nı yapan Mahmut Şevket Paşa sıkıyönetim komutanı oldu. Mahmut Şevket Paşa, İttihatçı olmasa da İttihatçı genç subaylar tarafından destekleniyordu. Sıkıyönetim İttihat ve Terakki'nin

⁵⁸⁹Seyitdanlıoğlu, 1997: 102.

⁵⁹⁰Kaluç, 2009: 213.

⁵⁹¹Aysal, 2006: 17.

⁵⁹²Aslan, 2010: 10. 31 Mart İsyanı ile ilgili bkz. Yıldız, 2017: 113; Güresin, 1969: 45; Akşin, 1970: 50.

⁵⁹³Akşin, 2000: 31-32.

bundan sonra iktidarı ve ülkenin siyasal hayatını denetleme gücünü İttihat ve Terakki Partisine verdi⁵⁹⁴.

31 Mart İsyanı'nın bastırılması, II. Abdülhamit'in tahtan indirilmesinden sonra İttihat ve Terakki Partisi Kanun-ı Esasi'de önemli değişiklikler yaptı. 1909 yılında yapılan değişikliklerle meclisin padişah ve kabine karşısındaki konumu güçlendirildi. 1876 anayasası padişaha geniş yetkiler veriyordu. Padişah, soruşturma sonucunda yargı kararı olmaksızın devlet güvenliğini bozduğu öne sürülen kişileri sürgüne gönderme, meclisi açma ve kapatma yetkisine sahipti. 1909 değişiklikleri ile padişahın bu yetkileri elinden alındı. Padişah emirlerinde sadrazam ve bakanlarında imzalarının bulunması zorunluluğu getirildi. Bakanlar kurulunun padişaha karşı değil meclise karşı sorumlu olması esası getirilerek meclisin yetki alanı genişletildi, milletvekillerine yasa teklifinde bulunma hakkı verildi. İçtimaat-ı Umumiye (toplantı), Matbuat (basın), matbaalar, Tatil-i Eşgal (grev), Cemiyetler Yasası gibi düzenlemelerle kişi hak ve hürriyetleri genişletilerek yasal güvence altına alındı⁵⁹⁵. Yapılan değişikliklerle millet hâkimiyeti anayasal düzeyde hayata geçirilmiş, nazari olarak demokratik bir sistem inşa edilmişti⁵⁹⁶.

1909 yılında anayasada yapılan düzenlemeler daha demokratik bir düzen kurma maksadını taşıyor ise de İttihat ve Terakki Cemiyeti bu değişiklikleri bu maksatla değil daha çok kendi iktidarını daha da kuvvetlendirme amacı ile kullandı. Bu durum cemiyetin içinde ve dışında politik ya da kişisel çıkarlarla hâkim grupla çatışan muhalif bir kesim oluşturdu. İttihat ve Terakki cemiyetinin baskıcı ve partizan tutumu muhalefetin güçlenmesini kolaylaştırıyordu. 21 Kasım 1911 tarihinde ise bütün muhalif gruplar İttihat ve Terakki Cemiyeti karşısında bir araya gelerek Hürriyet ve İtilaf Fırkası'nı kurdular. Hürriyet ve İtilaf Fırkası meclis içerisinde yaklaşık 70 kişilik bir grup oluşturmuştu⁵⁹⁷. Partinin kurulmasından kısa bir müddet sonra İstanbul Mebusu ve Hariciye Nazırı Rıfat Paşa'nın Londra Büyükelçiliği'ne atanması ile İstanbul'da mebus seçimleri 1911 yılının Aralık ayında yenilenmişti. Bu seçimde Hürriyet ve İtilaf Fırkası henüz kurulmuş olmasına rağmen seçimi bir oy farkla da olsa kazanmayı başardı. Bu durum İttihat ve Terakki Cemiyeti üzerinde olumsuz bir etki yarattı⁵⁹⁸.

Bu gelişmeler üzerine meclis içerisindeki etkisinin zayıflamaya başladığını gören İttihat ve Terakki Partisi, açılması için büyük mücadeleler verdiği Meclis-i Mebusan'ın kapatılmasını sağlamaya çalıştı. Böylelikle Hürriyet ve İtilaf Fırkası'nın daha da güçlenmesi

⁵⁹⁴Tanör, 2006: 198.

⁵⁹⁵Akşin, 2000: 32; Bulut, 2008: 8.

⁵⁹⁶Çalen, 2012: 139.

⁵⁹⁷Örs, 2013: 707.

⁵⁹⁸Tunaya, 2015: 208-209.

engellenecek, baskın seçimle İttihat ve Terakki Cemiyeti avantaj sağlayacaktı. Ancak 1909 yılında Cemiyetin anayasada yaptığı değişiklikler bu isteğin gerçekleşmesini engelliyordu. Bunun üzerine 16 Aralık 1911 tarihinde anayasanın 35. Maddesinin yeniden düzenlenmesi teklifi meclis gündemine getirildi. Yapılan düzenleme ile hükümet ve meclis arasında bir anlaşmazlık ortaya çıktığında hükümetin ısrarına rağmen meclis hükümetin teklifini iki defa ret ederse hükümetin değiştirilmesi ya da 3 ay içerisinde seçime gidilmek kaydıyla meclisin feshi yetkisi padişaha ait olacaktı. Ancak mecliste kanun değişikliğinin sağlanması için yeterli çoğunluk sağlanamadı, dolayısıyla 35. Madde 1909 yılındaki haliyle kaldı⁵⁹⁹. Bu meselenin halli için daha farklı bir formül düşünüldü. Mehmet Sait Paşa kabinesi istifa ettirildi, bir gün sonra yeniden aynı göreve getirildi. Böylelikle 35. Maddedeki hüküm meclis kararıyla değil, hükümet değişikliğiyle yerine getirilmiş oldu ve 18 Ocak 1912 tarihinde Meclis-i Mebusan padişah tarafından feshedildi⁶⁰⁰.

Osmanlı tarihinde ilk erken seçim olan 1912 seçimleri Ocak-Mart aylarında yapılmışsa da bazı yörelerde Mayıs ayına kadar sürmüştü. 1912 seçimlerine İttihat ve Terakki ile Hürriyet ve İtilaf Fırkası katılmıştı. İttihat ve Terakki bu seçimleri kazanabilmek için iktidara sahip olmanın getirdiği bütün imkânlarını kullanmış, seçimlere çok dikkatli seçilmiş adaylarla girmekle birlikte, sonucu etkilemeye yönelik fiili baskılar uygulamaktan da geri kalmamıştı. Bu nedenle 1912 seçimleri tarihimizde “Sopalı Seçimler” olarak adlandırılmıştı⁶⁰¹. Bu baskılar demokrasi geçmişimiz açısından değil, ancak İttihat ve Terakki Fırkası açısından olumlu neticeler doğurdu. Seçilen 284 mebustan sadece 6 tanesi Hürriyet ve İtilaf Fırkasına mensuptu. Kayseri’den seçilen Ali Galip dışında muhaliflerin hepsi Arnavutluk’tan seçilmişlerdi⁶⁰².

Seçimlerin ardından 18 Nisan 1912 tarihinde açılan, seçimlerin bazı yerlerde uzaması dolayısıyla çoğunluğu ancak 13 Mayıs 1912 tarihinde sağlayan Meclis-i Mebusan, 1912 seçimleri sonrasında çalışmalarına çok uzun süre devam edememiş, 5 Ağustos 1912 tarihinde Padişah tarafından feshedilmişti⁶⁰³. İttihat ve Terakki 1912 seçimlerinde neredeyse muhalefetsiz bir şekilde mecliste gücü ele geçirmiş, ancak ortaya çıkan iç ve dış olaylar

⁵⁹⁹ 1909 yılında Kanun-i Esasi’de yapılan düzenleme ile Meclis-i Mebusan’ın fesih meselesi şu şekilde düzenlenmişti: “Madde 35: Bakanlar ile heyeti mebusanın arasında anlaşmazlık olursa bakanlar oylarında ısrar edipte mebusanı canibinden asla ve tekrardan ret edildiği halde bakanlar mebusanın kararını kabul veya istifaya zorunludur. İstifa taktirinde yeni gelen heyeti vükela, heyeti sabıkanın fikrinde ısrar eder ve meclis sebepleri gereken açıklamayla yine ret ederse yedinci madde gereğince seçimlere başlanılmak üzere padişah hazretleri meclisi feshedebilir. Fakat yeni heyeti mebusanın evvelki heyetin oylarından vazgeçmez ve ısrar eder ise meclisi mebusanın oy ve kararının kabulü zorunlu olacaktır.” Gürdoğan, 1959: 103-104.

⁶⁰⁰ Eraslan-Olgun, 2006: 99-100; Tanör, 2006: 199-200.

⁶⁰¹ 1912 seçimlerinde İttihat ve Terakki’nin yapmış olduğu baskı ve usulsüzlükler hakkında bkz. Petek Yörükoğlu, 2014: 71-76; Tepekaya, 2013: 38-40.

⁶⁰² Olgun, 2014: 4; Akşin, 2000: 39.

⁶⁰³ Tepekaya, 2013: 40.

sebebiyle iktidarda güçlü bir şekilde kalma imkânını bulamamıştı. Özellikle dış politikada yaşanan gelişmeler, Trablusgarp Savaşı, Rumeli’de ortaya çıkan askeri isyanlar ve karışıklıklar mevcut iktidara karşı hoşnutsuzluğu oldukça arttırarak görünür kılmıştı⁶⁰⁴.

İttihat ve Terakki’ye karşı huzursuzluğun ciddi anlamda hissedildiği bölgelerden biri Arnavutluk’tu. Arnavutluk daha çok Müslüman tebaanın meskûn olduğu bir mahaldi ve Osmanlı Devleti’nin Balkanlardaki hâkimiyetinde önemli bir yere sahipti. II. Abdülhamit döneminde Arnavutlara karşı padişahın özel bir itimadı söz konusuydu. Ancak meşrutiyetle birlikte padişaha yakın olan Arnavutlar yönetimden uzaklaştırıldıkları gibi kalben bağlı oldukları II. Abdülhamit’in tahttan indirilmesine de tanık oldular. Oysaki onlar iktidarın değişmesini istiyorlar; ancak padişah değişikliğine rıza göstermiyorlardı. Arnavutlar, hem bu açıdan hem de meşrutiyetle birlikte daha merkeziyetsiz bir yönetim anlayışının egemen kılınacağı kanaatinin gerçekleşmemesinden dolayı hayal kırıklığına uğramışlardı. Diğer yandan Arnavutlar, Balkanlarda Hıristiyan tebaa karşısında Osmanlı Devleti’nin güvenini kazanmış, devletin bölgedeki siyasi geleceğinin teminatı olmuşlardı. Bu rol, onlara diğer toplumların sahip olmadığı bir takım ayrıcalıkları elde etme ve kullanma hakkını da vermişti. Örneğin, Arnavutlar kendi iç yönetimlerinde serbestlerdi. Devlet tarafından silah taşımalarına müsaade edilmiş, vergi ve askerlikten muaf tutulmuşlardı. Ancak, II. Meşrutiyet sonrası bütün anasının eşit haklara sahip olması anlayışının ortaya çıkması ve bu maksatla anayasada yapılan değişiklikler, Arnavutların ayrıcalıklı durumunu ortadan kaldırdı. 31 Mart İsyanı’ndan (13 Nisan 1909) sonra ise birtakım Arnavut askeri idam edildi. Bütün bunlar bölgede huzursuzluğu arttırdı. Bir de bu duruma İttihat ve Terakki’nin; Osmanlı Devleti’nin her coğrafyaya mahsus, o bölgenin kendi şartları bağlamında ortaya çıkan ve devlet tarafından öteden beri uygulanan idare etme şekli yerine tektip yönetim anlayışını koymak istemesi gibi yanlış politikaları da eklendi. Sonuçta bu sebepler Osmanlı Devleti’ne karşı Mayıs 1910 tarihinde Arnavutluk’ta bir ayaklanmanın ortaya çıkmasına neden oldu⁶⁰⁵.

Arnavutluk isyanı sadece Rumeli bölgesinde İttihat ve Terakki karşıtlığı yaratmadı. Aynı zamanda bu isyanla paralel bir şekilde ordu içinde de fırkaya karşı Halaskâran-ı Zabitan (Kurtarıcı Subaylar) Hareketi oluştu. Halaskâran-ı Zabitan Hareketi askerler içinde İttihat ve Terakki’nin politikalarından rahatsız olan subayların örgütlenmesi ile ortaya çıkmıştı. Özellikle II. Meşrutiyet ile birlikte siyasetin bizatihi ordu içerisinde yapılmaya başlanması,

⁶⁰⁴Karaca, 2014: 81-82.

⁶⁰⁵Arnavutluk İsyanı, ortaya çıkış süreci ve sebepleri hakkında bkz. Zeyrek, 2012: 303-309. Arnavutluk İsyanı Haziran 1910 tarihinde bölgeye asker sevk edilerek bastırılmıştır. Bir yıl sonra Padişah Mehmet Reşad bölgeye gönderilmiş, halk Padişahı büyük bir coşku ile karşılamışsa da bölge halkının devlete olan kırıngnlığı giderilememiş, Arnavutluk 1912 yılında Osmanlı Devleti’nden ayrılarak bağımsızlığını ilan etmiştir. Bkz. Kuzucu, 2012: 330.

orduda siyasi hizipleşme ve tefrikalar, mektepli-alaylı tartışmaları, ittihatçı subaylarla diğerleri arasında yapılan ayırım, ittihatçıların daha üstün tutulmaları, bazı subayların rütbelerinde yapılan tenzilat ve zabıtlar eliyle seçimlere yapılan müdahaleler Halaskâran-ı Zabitan Hareketi'ni ortaya çıkaran başlıca amillerdi⁶⁰⁶.

Halaskâran-ı Zabitan Hareketi ordunun siyasetten arındırılması, askerlerin askerlik mesleği ile meşgul olmaları gagesine ulaşmak maksadını güdüyordu. Ortaya çıktığı dönem yaşam alanı bulmasında oldukça etkili oldu. Üyelerinin asker kökenli olmaları, Arnavutluk isyanı ile birlikte ortaya çıkmaları, ittihatçıların bu grubun sayısını tespit edememeleri güçlenmelerinin altında yatan temel sebepleri teşkil ediyordu. Ancak asıl gagesi ordunun siyasetten uzaklaştırılması olan bu hareket amacına ulaşamadı. Çünkü, amacı orduyu siyasetten ayırmak olsa da kendi grubunu oluşturan kişilerde askerlerden oluşuyor, grubun yaptığı faaliyetler orduyu siyasetten uzaklaştırmıyor, ordu içinde siyaset bizzat kendileri tarafından yapılmış oluyordu. Dolayısıyla Halaskâran-ı Zabitan Hareketi ordu ile siyaset arasında mesafe koyamadı; ancak ittihatçıların desteklediği Sait Paşa Kabinesi'nin 17 Temmuz 1912 tarihinde düşmesini sağladı⁶⁰⁷.

Sait Paşa Kabinesi'nin düşmesi ile birlikte İttihat ve Terakki yönetimdeki etkisini kaybediyor, muhalefette kalma görevini üstleniyordu. Diğer yandan, ülkenin içerisinde bulunduğu durum, Trablusgarp Savaşı'nın yaşanıyor olması, siyasi yönü bulunmayan, ordu ve toplum nezdinde itibar sahibi bir kişinin iş başına getirilmesi zorunluluğunu doğuruyordu. Sonuçta, 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nın Anadolu Orduları Başkomutanı Gazi Ahmet Muhtar Paşa sadrazamlık makamına getirildi ve padişah tarafından hükümet kurma görevi kendisine tevdi edildi. Ahmet Muhtar Paşa 22 Temmuz 1912 tarihinde, içinde üç eski sadrazam; Kamil Paşa, Hüseyin Hilmi Paşa ve Ferit Paşa'nın bulunduğu "Büyük Kabine"yi kurdu⁶⁰⁸.

Diğer taraftan İttihat ve Terakki'nin meclis içerisinde güçlü olmasına rağmen Sait Paşa Hükümeti'nin istifa etmesine göz yumması, iktidarda iken muhalefete çekilmesi düşündürücüdür. Sina Akşin, bu durumun bilinçli bir tercih olduğunu, Fırkanın böyle bir tercihte bulunmasında, kendisine karşı her yönden yükselen protesto ve yakınmalardan ziyade, Trablusgarp'ı İtalya'ya teslim edecek olan bir barış antlaşmasını imzalamak ayıbını üstlenmek istememesinden kaynaklı olabileceğini ifade etmektedir⁶⁰⁹. Nitekim İttihat ve Terakki böylelikle bir süreliğine meydanı boş bırakmış oluyordu. Ancak tamamen çekilmiş

⁶⁰⁶Petek Yörükoğlu, 2014: 80-81.

⁶⁰⁷Olgun, 1999: 174-175.

⁶⁰⁸Uçarol, 2012: 32.

⁶⁰⁹Akşin, 2000: 40.

değildi, meclis çoğunluğu kendi elindeydi. Tarihi gelişmeler İttihat ve Terakki'nin bu kadar rahat hareket etmesinin mümkün olamayacağını kısa sürede gösterdi. Halaskâran-ı Zabitan Hareketi'nin baskılarıyla Padişah hükümetin isteği doğrultusunda hareket etti, 4 Ağustos 1912'de Meclis'i görev süresinin sona ermesi dolayısıyla feshetti. 1912 yılı içinde seçimlerin yapılması gerekirken, Balkan Savaşlarının araya girmesi gecikmelerin yaşanmasına neden oldu, seçimlerin yapılması 1914 yılını buldu⁶¹⁰.

Meclisin dağıtılması İttihat ve Terakki'nin denetimi ve gücü yitirmesi anlamına geliyordu. Ahmet Muhtar Paşa Hükümeti meclisin feshi ile birlikte Hürriyet ve İtilaf yanlısı, İttihat ve Terakki karşıtı bir politika izlemeye başladı ve ülke 20 ay boyunca kanun hükmünde kararnameyle idare edildi⁶¹¹. Ancak İttihat ve Terakki Fırkası gelişmeleri çok yakından takip ediyor, ortaya çıkan fırsatlardan istifade etmek maksadını güdüyordu. Dış siyasette yaşanan gelişmeler, 8 Ekim 1912'de çıkan Balkan Harbi, hazırlıksız yakalanan Osmanlı ordularının bu savaşta aldığı ağır yenilgiler, cemiyetin iktidara gelme hususunda arzu ettiği uygun ortamı hazırladı. Nitekim Balkan Savaşı'nda alınan kötü sonuçlar Ahmet Muhtar Paşa hükümetinin istifa etmesine 29 Ekim 1912'de Kamil Paşa Kabinesi'nin kurulmasına sebebiyet vermişti. Hükümet değişikliği Osmanlı ordularının Balkanlardan geri çekilme sürecini durduramadı. Avrupalı büyük devletler Londra'da yaptıkları görüşmeler neticesinde 17 Ocak 1913'te Babıâli'ye bir nota verdiler. Bu notada Edirne'nin Bulgaristan'a, Adaların ise kendilerine bırakılmasını istediler. Hükümet bu notaya verilecek cevabı mütalaa ederken 23 Ocak 1913 tarihinde İttihat ve Terakki harekete geçti. Enver ve Talat Beyler öncülüğünde Babıâli Baskını yapıldı ve böylelikle cemiyet cebren yönetime el koydu⁶¹².

Babıâli baskını ile birlikte 23 Ocak 1913'te Mahmut Şevket Paşa sadrazamlık makamına getirildi. Paşa, aynı zamanda Harbiye Nazırlığı görevini de üstlenmişti. Ancak Mahmut Şevket Paşa uzun süre bu görevde kalamadı. 11 Haziran 1913 tarihinde bir suikast sonucu hayatını kaybetti. Mahmut Şevket Paşa suikastı siyasi ortamı daha da karmaşık hale getirdi⁶¹³. Mahmut Şevket Paşa güçlü bir siyasi figürdü ve İttihatçılara karşı bağımsız kalmaya özen gösterdi. Ölümü sonrası kurulan Prens Sait Halim Paşa kabinesi ise İttihat ve Terakki'nin kesin iktidarı anlamına geliyordu. Cemiyet aynı yıl kendisini "siyasi fırka" olarak ilan etti, böylelikle açık bir siyasi partiye dönüşmüş oldu. Bu tarihten itibaren İttihat ve Terakki Fırkası çok partili bir meşruiyet içinde faaliyet yürütmektense tek parti olarak hareket etmeyi tercih etti. Osmanlılık gibi kapsayıcı politikaları terk ederek ulusçu, Türkçü ve laik

⁶¹⁰ Olgun, 1999: 174.

⁶¹¹ Tanör, 2006: 202.

⁶¹² Küçük, 1991: 389-390.

⁶¹³ Birdudak, 2013: 71-72.

bir siyaset takip etmeye başladı. 1913 yılından 1918 yılına kadar fiilen tek parti olarak ülkeyi idare etti⁶¹⁴.

Diğer taraftan İttihat ve Terakki'yi halk nazarında itibarlı hale getiren, fırkanın önde gelen isimlerini yücelten ve muteber kılan gelişme Sait Halim Paşa kabinesi kurulduktan kısa bir müddet sonra yaşanmıştı. I. Balkan Savaşı sonrasında Osmanlı Devleti'nin karşısında yer alan devletler elde ettikleri toprakları kendi aralarında paylaşamadılar; Sırbistan, Yunanistan ve Romanya ile Bulgaristan arasında yeni bir savaş ortaya çıktı. Böylelikle II. Balkan Savaşı başlamış oluyordu. Savaşın Bulgarlar tarafından kaybedileceği anlaşılınca İttihat ve Terakki bunu fırsata dönüştürmek istedi. Dâhiliye Nazırı Talat Bey'in çabaları ile kabine üyeleri ikna edilerek Edirne'nin Bulgar işgalinden kurtarılması hususunda harekete geçildi⁶¹⁵. 19 Temmuz 1913'te Osmanlı Hükümeti Bulgar işgali altında bulunan Türklerin zulüm görmesini önlemek, İstanbul'un güvenliğini sağlamak için ordu birliklerinin Midye-Enez Hattına ilerlemesi emrini verdi. Önce Midye-Enez Hattı'na ilerleyen Osmanlı birlikleri ardından Edirne'ye girerek 22 Temmuz 1913'te kenti Bulgar işgalinden kurtardı⁶¹⁶.

Edirne'nin bu şekilde Bulgar işgalinden kurtarılması hem İttihat ve Terakkiye hem de Osmanlı ordu birliklerinin başında kente giren Enver Bey'e büyük itibar kazandırdı. Böylelikle bir taraftan İttihatçıların Babıâli Baskını'nda öne sürdükleri gerekçelerde haklı oldukları intibai oluşuyor diğer taraftan artık Edirne Fatihi olarak görülen Enver Bey'in fırka içerisindeki konumu daha da kuvvetleniyordu. Edirne'nin alınmasını müteakip Enver Bey, Trablusgarp ve Balkan Savaşlarındaki hizmetleri dolayısıyla üçer yıl kıdem alarak mirliva (paşa) payesine yükseltildi ve 3 Ocak 1914'te Ahmet İzzet Paşa'nın yerine Harbiye Nazırı olarak tayin edildi. Bir taraftan rütbeleri yükseltilen ve Harbiye Nazırı tayin edilerek nüfuzunu arttıran Enver Paşa terfi ederken, diğer taraftan 1909 yılında nişanlandığı Padişah Mehmet Reşat'ın yeğeni Naciye Sultan ile 5 Mart 1914'te evlenerek etki ve gücünü saray nezdinde de arttırmış oldu⁶¹⁷. Rütbesi yükseltilerek taltif edilen sadece Enver Paşa değildi. İttihatçıların önemli isimlerinden biri olan Cemal Bey'de Aralık 1913'te mirliva payesi ile paşalığa terfi etti. 26 Şubat 1914 tarihinde kendisine Nafia Nazırlığı tevdi edildi⁶¹⁸.

Bu gelişmeler İttihatçılar içerisinde Enver, Talat ve Cemal Paşa'ları ön plana çıkardı. Partinin merkezi umumiyyesi artık bu isimlerin tayin ettiği politikalar çerçevesinde hareket ediyor, dolayısıyla ülke ona göre idare ediliyordu. 1913 sonrası İttihat ve Terakki'nin genel eğilimi daha otoriter bir tutumla ülkeyi idare etmek, geçici kanunlarla parlamentoyu denetim

⁶¹⁴Tanör, 2006: 202.

⁶¹⁵Türk geldi, 2010: 105-106.

⁶¹⁶Karal, 2011e: 342.

⁶¹⁷Akşin, 2000: 50-51; Hanioglu, 1995: 262.

⁶¹⁸Kabacalı, 2016: 5.

dışında bırakmak anlayışına dayanıyordu⁶¹⁹. İttihatçılar parlamentoya herhangi bir yetki vermemiş olsalar da Mayıs 1914'te genel seçimleri yaptılar. İttihat ve Terakki tek parti rejimini kurduğu için 1914 seçimleri tamamen kendi istediği şekilde sonuçlandı. Seçimler sonrası oluşturulan Meclisi Mebusan I. Dünya Savaşı boyunca çalışarak süresi uzatılmış bir şekilde Mondros Mütarekesi'nden sonra feshedildi⁶²⁰. Bütün denetim ellerindeyken İttihat ve Terakki'nin 1914 genel seçimlerini yapması ilginçti. Devleti meclis olmadan pekâla yönetebilirlerdi. Ancak İttihat ve Terakki Partisi 1914 seçimleri ile Meclis-i Mebusan'ı açarak şeklide olsa anayasa ilkelerine bağlı kaldığını göstermek istedi. Bu, İngiliz Büyükelçi Mallet'in ifadesi ile İttihatçıların, “meşrutî idare biçimini, özellikle çeşitli unsurlardan meydana gelen Doğu ülkeleri için geçerli biricik hükümet şekliyle, yani akıllı bir despotizmle bağdaştırma yoluna gitmek,” istemeleri anlamına geliyordu⁶²¹.

İttihat ve Terakki en büyük sınavını 28 Haziran 1914'te Harb-i Umumi'nin (I. Dünya Savaşı) başlamasıyla verdi. I. Dünya Savaşı sanayileşmiş devletlerin ekonomik, siyasi, askeri rekabetlerinin bir sonucuydu; ancak büyük devletlerin elde etmek istedikleri topraklar Osmanlı Devleti'nin hâkim olduğu alanları da kapsıyordu. Yani İttihat ve Terakki için savaş dışı kalmak mümkün değildi. Savaşın başlamasından kısa bir müddet sonra 2 Ağustos 1914'te Osmanlı Devleti Almanya ile ittifak anlaşması yapsa da 17 Ağustos 1914 tarihinde tarafsız kalacağını ilan etti⁶²². Ancak Balkan Savaşlarında yaşanan hezimet, dünya savaşının başlamasıyla birlikte kaybedilen toprakların yeniden elde edilebileceği umudu, büyük devletlerin Osmanlı Devleti'ni kendi aralarında paylaşabilecekleri korkusuyla birleşiyor, bunlara bir de maddî imkânsızlıklar da eklenince hükümet istediği şekilde hareket etme serbestliğini kaybediyordu. Özellikle Almanlar savaş başladığında Schlieffen Planı çerçevesinde hareket ettiler. Buna göre Alman ordu birlikleri kısa süre içerisinde Fransız birliklerini yenilgiye uğratacak ardından bütün gücüyle Rusya üzerine gidilecekti. Eylül 1914 başlarında Marn hattına gelen Alman orduları Fransızlar tarafından durduruldular. Bu durum Almanya'nın müttefiklerine olan ihtiyacını arttırmıştı⁶²³.

Hiç şüphesiz Osmanlı Devleti bu noktada ön plana çıkıyor, savaşa Almanya'nın yanında katılması halinde Almanya ve Avusturya'nın batı ve doğu cephesinde rahatlamasının temini noktasında önem arz ediyordu. Aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin egemen olduğu toprakların stratejik önemi⁶²⁴, halifelik makamının İslam dinin temsilcisi olması dolayısıyla

⁶¹⁹Arslan, 2015: 80.

⁶²⁰Tunaya, 2015: 210.

⁶²¹Ahmad, 2010: 176.

⁶²²Osmanlı Belgelerinde Birinci Dünya Harbi I, 2013: 44.

⁶²³Arıkan, 2016: 33-34.

⁶²⁴Çınar, 2014: 42.

padişahın Müslümanlar nazarındaki etkisi, Padişahın askeri teçhizatla donatılmış ordusunun savaşta yararlı olabileceği kanaati Almanya'nın Osmanlı devletini bir an evvel savaşa dâhil etme isteğini arttırıyordu. Osmanlı Devleti Almanya'nın savaşa katılması yönündeki ısrarları karşısında mali durumunun yeterli olmadığını gerekçe gösteriyor, tarafsızlığını korumak istiyordu. Bunun üzerine Almanlar Osmanlı Devleti'ne borç para vererek Osmanlı Devleti'nin savaşa katılması hususunda yoğun çaba harcadılar⁶²⁵.

Bu çabanın sonuç vermesinde 1913 Babiâli Baskını ile yönetimde tamamen söz sahibi olan İttihat ve Terakki'nin Almanya ile olan yakın ilişkilerinin önemi büyüktü. Balkan savaşları sonrasında İttihatçıların Alman askeri heyetini⁶²⁶ Osmanlı Devleti'ne davet etmeleri, ordunun yenilenmesi politikalarında Almanlara verilen önemli görevler, Almanya'dan talep edilen askeri teçhizat Almanya ile Osmanlı Devleti arasında yeni bir süreç başlatmış; siyasi, ekonomik, ticari ilişkiler artmıştı⁶²⁷. Bu iyi ilişkilerin oluşmasında ve Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'na Almanya'nın yanında katılmasında Harbiye Nazırı ve aynı zamanda Genelkurmay Başkanı (Erkan-ı Harbiyye-i Umûmiyye Reisi) Enver Paşa'nın Alman yanlısı tutumunun önemli rolü vardı.

Diğer taraftan savaş öncesi Osmanlı Devleti, İtilaf devletleri ile ittifak kurmak için çaba harcamışsa da bunda başarılı olamamıştı. Tarafsız kalması halinde toprak bütünlüğünün korunacağı hususunda yazılı teminat alamadı. 2 Ağustos 1914'te Almanya ile yapılan ittifak anlaşması olası Rus tehdidine karşı bir önlemdi. Sadrazam Sait Halim Paşa, Harbiye Nazırı Enver Paşa, Dâhiliye Nazırı Talat Bey ve Meclis Reisi Halil Bey bu ittifaktan Osmanlı Devleti'ne karşı bir saldırı ihtimaline karşı caydırıcılığın doğabileceği umudunu taşıyorlardı. Ancak Almanya'nın planı daha başkaydı ve ittifak anlaşmasından hemen sonra Osmanlı Devleti'ni savaşa sokmak amacını taşıyordu⁶²⁸. Almanlar bu amaçlarına ulaşabilmek için kendilerine itimat etmiş, birlikte yürümekten hiçbir şekilde rahatsız olmayan; bilakis memnuniyet duyanlarla hareket ettiler ve Alman hayranlığından yararlandılar. Enver Paşa'nın deniz ataşesi Humann'la yakın ilişkisi vardı ve Paşa Alman dostu olarak biliniyordu⁶²⁹. Onlar açısından Enver Paşa, Harbiye Nazırı ve Genelkurmay Başkanı olması açısından oldukça önemliydi. Dolayısıyla Almanya'nın İstanbul büyükelçisi Wangenheim, ordunun yeniden tanzimi hususunda görev yapan Liman von Sanders, İngiliz donanmasından kaçarak İstanbul'a sığınan Goben ve Breslav savaş gemilerinin komutanı Amiral Souchon Enver

⁶²⁵Armaoğlu, 2004: 110.

⁶²⁶Alman askeri heyetinin I. Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı Devleti'ne gelmesi ve faaliyetleri ile ilgili bkz. Albayrak, 2006: 23.

⁶²⁷Kaştan, 2015: 778.

⁶²⁸Müezzinoğlu, 2015: 137.

⁶²⁹Ortaylı, 2012:199.

Paşa'yı kendi amaçlarına ulaşmak için kullandılar. 22 Ekim 1914'te Enver Paşa, Souchon komutasındaki Osmanlı donanmasına; "filomuz, Karadeniz üstünlüğünü elde etmelidir. Rus filosunu arayınız ve harp ilan etmeden, bulduğunuz yerde ona hücum ediniz,"emrini verdi. 27 Ekim'de Karadeniz'e açılan Osmanlı donanması 29 Ekim'de Odesa ve Sivastopol'da bulunan Rus donanmasını topa tutmasıyla Osmanlı Devleti I. Dünya Savaşı'na girmiş oldu. Bu durumdan Heyet-i Vükela ve Meclis-i Mebusan'ın, hatta Sadrazam Sait Halim Paşa'nın haberi yoktu. Yaratılan fiili durum Enver Paşa'nın emri, Dâhiliye Nazırı Talat Bey ile Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın bilgisi dâhilinde oluşturulmuştu⁶³⁰.

Bir oldu-bitti neticesinde I. Dünya Savaşı'na sokulan Osmanlı Devleti ve Osmanlı Devleti'ni savaşa sürükleyen İttihat ve Terakki'nin önde gelen isimleri savaştan umduklarını bulamadılar. Almanların savaşı kazanacağını düşünüyorlardı ve Osmanlı Devleti de Balkanlar'da henüz kaybettiği toprakları tekrar elde edebilir, doğu yönlü imparatorluk sınırları genişletilebilirdi. Ancak savaş sona erdiğinde beklenen olmadı. Osmanlı Devleti Anadolu dışında bütün topraklarını yitirdiği gibi 1914 yılında silah altına aldığı 2.850.000 askerin 550.000'nini cephelede kaybetti; savaş masrafları 1918 yılında 325 milyon Osmanlı lirasına ulaştı⁶³¹. Kayıpların bunlarla sınırlı olmadığını 30 Ekim 1918 tarihinde şartları çok ağır olan Mondros Ateşkes Antlaşması'nın imzalanması gösterdi⁶³². Mondros ile birlikte Osmanlı Devleti'nin savaştan sonra elinde kalan son toprak parçası Anadolu'nun işgali için gerekli düzenleme İtilaf devletleri tarafından elde edilmişti.

Savaşın kaybedilmesi üzerine İttihat ve Terakki 1 Kasım 1918'de son kongresini yaptı. Kongrenin üçüncü gününde Enver, Talat ve Cemal Paşalar gibi önde gelen İttihatçıların ülkeyi terk ettikleri anlaşıldı⁶³³. Bunun üzerine 5 Kasım 1918'de İttihat ve Terakki Fırkası feshedildi ve onun yerine 11 Kasım 1918'de Teceddüt Fırkası kuruldu. 5 Mayıs 1919 tarihinde Meclis-i Vükela kararı neticesinde Teceddüt Fırkası kapatılarak mal varlığına el konuldu⁶³⁴. Diğer taraftan İttihatçıların yargılanması için harekete geçildi. 8 Mart 1918'de Divan-ı Harp kurularak tutuklamalara başlandı. 10 Nisan 1919'da Boğazlıyan Kaymakamı Kemal Bey idam edildi. 28 Mayıs 1919'da 66 İttihatçı Limni ve Malta adalarına sürgün edildi. 27 Nisan-26 Haziran 1919 tarihleri arasında süren yargılamalarda kaçak olan Talat,

⁶³⁰Kuran, 2012: 656-657. Bahriye Nazırı Cemal Paşa savaşa girilmemesi, tarafsız kalınması fikrinin önde gelen savunucularından biridir. Ancak Karadeniz Hadisesi'nden kendisinin de haberdar olduğu hatıratından anlaşılmaktadır. Bkz. Kabacalı, 2016: 158- 160.

⁶³¹Tunaya, 2015: 628.

⁶³²Mondros Mütarekesi'nin hükümleri için bkz. Erim, 1953: 519-524.

⁶³³İttihatçıların önde gelen isimlerinin ülkeyi terk etmeleri ile ilgili bkz. Kaya, 2008: 190.

⁶³⁴Hanioğlu, 2001: 483.

Enver, Cemal Paşalar ile Dr. Nazım Bey'e idam cezası verildi. Cavit, Mustafa Şeref Beyler ile eski Şeyhülislam Musa Kazım Efendi on beşer yıl süre ile kürek cezasına çarptırıldılar⁶³⁵.

Sonuç olarak Osmanlı Devleti'nin 1908-1918 yıllarındaki genel siyasi hayatına İttihat ve Terakki damgasını vurmuştu. İttihat ve Terakki başlangıçta II. Abdülhamit'in yönetim anlayışındaki katı tutuma karşı tavır almış, meşrutiyetin ilan edilmesinin sağlanması, ittihadı anasını oluşturan unsurların mecliste temsili ile devlet bekasının temin edilmesi politikalarına ağırlık vermişti. Cemiyet, meşrutiyetin ilanını 24 Temmuz 1908'de padişah değişikliğine gitmeden başardı; ardından 13 Nisan 1909'da İstanbul'da ortaya çıkan 31 Mart İsyanı ile II. Abdülhamit'in de tahttan indirilmesi sağlandı. Böylelikle İttihatçılar önemli bir siyasi figür olan Padişahın üstlerinde dolaşan gölgesinden kurtulmuş oluyorlardı. II. Abdülhamit'in tahttan indirilmesi Osmanlı tarihinde yeni bir siyasi süreç başlattı; çünkü o son mutlak padişaktı. Ondandır tahta çıkan padişahlar siyasi partilerin etkisi altında kaldılar, padişahlık meclisin aldığı kararları onaylayan bir makama indirildi⁶³⁶.

İttihat ve Terakki genel olarak 1908 ile 19013 yılları arasında daha itidalli bir politika ile ülkeyi idare etti. 1913 Babıâli Baskını ile yönetimi tamamen ele geçiren İttihatçılar 1918 yılına kadar muhalefet tanımaz bir biçimde ülkeyi yönettiler. II. Abdülhamit kendisine muhalif olanları sürgüne gönderiyordu. İttihat ve Terakki siyasi rakiplerinin tasfiyesinde bir adım daha öteye gitmiş, siyasi suikastlar tarihimizde İttihat ve Terakki'nin iktidarı ile başlamıştı. İttihatçılar kendi bekalarını vatanın bekası olarak gördüler, dolayısıyla kendilerine muhalif olanları vatan hainliğiyle suçluyorlardı. Bu tutumları II. Meşrutiyet döneminde iktidar-muhalefet ilişkilerinin sertleşmesine, seçim dışı yöntemlerle hükümetlerin değişmesine neden olduğu gibi devletle özdeşleşmiş tek parti geleneğinin de doğmasına yol açtı⁶³⁷.

II. Abdülhamit'in baskı rejimine son vermek için örgütlenen bir cemiyetin iktidara geldiğinde daha büyük bir baskı rejimi ile ülkeyi idare etmeye çalışması ilginçti. Her şeyden önce bu durum İttihatçılara karşı muhalefetin yine kendi içlerinden çıkmasına neden oldu. Yinede İttihatçılar kendi siyasi iktidarlarının tartışılmaması kaydıyla geniş kapsamlı toplumsal, felsefi, dinsel konuların tartışılmasını sağladılar. Yani siyasal durumları tehlikeye girmediği liberal tutumlarını sürdürüyorlardı⁶³⁸. Ancak bu liberalizm, "Batı Avrupa'dan esinlenmiş, sindirilmemiş ham bir liberalizm"di, "Türk milliyetçiliğinin gelişimine yol açtı; ancak, her zaman olduğu gibi ulusal unsurlar liberal unsurlardan ağır bastı⁶³⁹."

⁶³⁵Tunaya, 2015: 669-676.

⁶³⁶Aslan, 2014: 133.

⁶³⁷Hanioğlu, 2001: 483.

⁶³⁸Ahmad, 2010: 198.

⁶³⁹Ramsaur, 2007: 173.

İttihatçıların en önemli özelliklerinden biri örgütlenebilme kabiliyetine sahip olmalarıydı. Uyguladıkları yanlış politikalar bir imparatorluğun yıkımına sebebiyet verse de teşkilatçı yapıları İstiklal Harbi'nin kazanılmasında oldukça etkili oldu. İttihatçıların Türk siyasi hayatından tamamen ihraç edilmeleri ise Cumhuriyet'in ilk yıllarında gerçekleşti. İzmir'de Atatürk'e yönelik suikast girişiminden sorumlu tutulan İttihat ve Terakki ardılları, 1926 yargılamalarında siyasi yaşamımızdaki etkinliklerini tamamen kaybettiler⁶⁴⁰.

3.2. Hükümetler ve Bayındırlık Politikaları

Osmanlı Devleti'nde 1908-1918 yılları arasında; Kamil Paşa, Hüseyin Hilmi Paşa, Tevfik Paşa, Hüseyin Hilmi Paşa (İkinci defa), İbrahim Hakkı Paşa, Sait Paşa, Gazi Ahmet Muhtar Paşa, Kamil Paşa, Mahmut Şevket Paşa, Mehmet Sait Paşa, Mehmet Talat Paşa olmak üzere 11 hükümet iş başına geldi. Göreve gelen hükümetlerin bayındırlık alanındaki faaliyetleri ülkenin genel siyasi gidişatı ile paralel bir şekilde gelişti, halkın yararına hizmetlerin yapılmasına iktisadi imkânların elverdiği ölçüde öncelik verildi. 1908-1918 yıllarında ülke yönetiminde İttihat ve Terakki söz sahibiydi ve göreve gelen 11 hükümetin sadece 4 tanesinin hükümet programında doğrudan bayındırlık politikasından bahsedilmişti. 5 Ağustos 1908'de hükümet kuran Kamil Paşa⁶⁴¹; hükümet programında nafia hizmetlerinden söz ederken, şimdiye kadar devletin bayındırlık faaliyetlerinde muntazam bir program takip etmemesi dolayısıyla istenilen neticenin elde edilemediğini; ancak meşrutiyetle birlikte Osmanlı Devleti'ne giren ilerleme fikrinin, ahali arasında sağlanan eşitliğin hem devlet hem de halk açısından faydasının görüleceği, ticaret, sanayi ve bayındırlığın daha da ilerletilmesi için meclis tarafından farklı çarelerin düşünüleceğini belirtmişti⁶⁴². Hükümet programında yer alan bu ifadelerden bayındırlık alanında daha farklı politikaların uygulanacağı, bununda Meclis-i Mebusan'da yapılacak müzakerelerle tayin edileceği anlaşılmıştı.

5 Mayıs 1909'da iktidara getirilen Hüseyin Hilmi Paşa⁶⁴³ kabinesinin hükümet programında ise bayındırlıkla ilgili; “meşrutiyetin akvam-ı saireye ne büyük saadetler bahşetmekte olduğunu görmekte olan Osmanlı milleti, umur-ı nafiaya ait tasavvurlarında bir an evvel kuvveden fiile çıkmasına artık sabırsızlıkla intizar ediyor,” deniliyordu. Bu alanda memleketin yararına talep olunan imtiyazların icrasında hükümet tarafından bir tereddüt gösterilmediği; ancak imtiyazla yaptırılamayacak, doğrudan doğruya hükümet tarafından

⁶⁴⁰İstiklal Harbi'nde İttihatçıların rolü hakkın bkz. Zürcher, 1987: 127.

⁶⁴¹Sadrazam Kıbrıslı Kamil Paşa 5 Ağustos 1908-14 Şubat 1909 tarihleri arasında sadarete kalmıştır, hakkında daha geniş bilgi için bkz. Şen, 1995: 190.

⁶⁴²Güneş, 2012: 64-65.

⁶⁴³Hüseyin Hilmi Paşa'nın (1855-1923) bu ikinci hükümetidir. İlki 14 Şubat 1909 ile 13 Nisan 1909 tarihleri arasında, ikinci kabinesi 5 Mayıs 1909-28 Aralık 1909 tarihleri arasında görev yapmıştır. Hayatı, devlet memurluğu ve faaliyetleri ile ilgili bkz. Alkan, 2015: 244; Özdağ, 2014: 155.

yapılması gerekli bayındırlık hizmetlerinin bulunduğu ifade edilmekte, bir taraftan bunlar yapılırken diğer taraftan milleti hem vatana hem de kendilerine faydalı olacak işlere sevk edebilmek için acilen kaynak bulmaya mecbur oldukları belirtilmekteydi. Bu sene içinde yapılması gerekli görülen inşaat ve nafia hizmetleri için ayrı bir bütçenin⁶⁴⁴ meclise sunulacağı; memleketin imarının tezyidi için sarf edilecek paranın temini hususunda dış borç alımına meclisin hükümete yardımcı olacağına ümit edildiği ifade ediliyordu⁶⁴⁵.

30 Eylül 1911 tarihinde iş başına getirilen Sait Paşa⁶⁴⁶ kabinesinin hükümet programında ise bayındırlık alanında takip edilecek siyaset şu şekilde açıklanmıştı. Hükümet umur-ı nafiaya ait politikasını, ülkenin muhtaç olduğu imaretin önem sırasına göre, memleketin ihtiyaçlarıyla uyumlu etraflı bir programla tayin edilmesi, programın Meclis-i Ayan ve Mebusan tarafından kabul ve tasdikinden sonra mevki-i tatbika konulması ile gerçekleştirileceğini belirtmişti. Bunun için memleketin kaynaklarından mümkün olduğu kadar istifade olunacak, yabancı sermaye ve tekniğinin gerekliliği dolayısıyla bunların temini hususuna devam edilecekti⁶⁴⁷.

4 Şubat 1917'de kurulan Mehmet Talat Paşa⁶⁴⁸ kabinesi bayındırlık işlerini müttefik ülkelerde tarafsız devletlerin sermayedarları tarafından yapılmak istenilen sanayi ve nafia yatırım taleplerinin hükümet nezdinde kabul edilmesi, girişilen işlerin biran evvel sonuç vermesi için her türlü kolaylığın sağlanması ile yürütüleceğini hükümet programında ilan ediyordu. Programda, Harbi Umumiden sonra memleketin güçlü bir şekilde varlığını korumasının, harbin açtığı yaraların kapatılabilmesinin böyle geniş nazarlı bir siyasetin takip edilmesine bağlı olduğu ifade ediliyordu⁶⁴⁹.

Genel itibarı ile bayındırlık politikası açısından 1908-1918 yılları değerlendirildiğinde bu dönemde kurulan hükümetlerin çok azında “bayındırlık” hükümet programında yer almıştır. Bayındırlık politikasından bahseden hükümet programlarında yapılacak işler ve bu işlerin yapılması için çözülmesi gerekli sorunlar hemen hemen aynıdır. Bu nedenle hükümet programlarının ortak noktası bayındırlık işlerinin yürütülmesi için devletin ihtiyaç duyduğu sermaye ve teknik imkânlarının olmaması, bu ihtiyaçların dışarıdan karşılanması zorunluluğudur. Hükümet bunu sağlamak için gerekli kolaylığı sağlayacağını programlarında ilan etmiştir. II. Meşrutiyet Dönemi'nde Meclis-i Mebusan'da çokça tartışılan meselelerin

⁶⁴⁴1909- 1910 Osmanlı Devlet bütçesi için bkz. Akkuş, 2013: 172.

⁶⁴⁵Güneş, 2012: 101.

⁶⁴⁶Küçük Sait Paşa Hükümetleri 30 Eylül-31 Aralık 1911; 31 Aralık 1911-17 Temmuz 1912 tarihleri arasında görev yapmıştır. Sait Paşa'nın hayatı ve devlet memurluğu ile ilgili bkz. Kurşun, 2008: 578.

⁶⁴⁷Güneş, 2012: 125.

⁶⁴⁸Çavdar, 1995: 360.

⁶⁴⁹Güneş, 2012: 182-183.

başında yabancı yatırımlar ve bu maksatla verilen imtiyazlar hususu ön planda olmuştur⁶⁵⁰. Bu konu dönemin genel iktisat politikalarıyla da yakından ilgilidir ve hükümetlerin bayındırlık politikalarının anlaşılması açısından da önem arz eder.

3.2.1. İttihat ve Terakki, Milli İktisat

Tarihimizde “Milli İktisat”, Osmanlı Devleti’nin dağılma sürecine girdiği bir dönemde başlamış, “gulgule-i hürriyet, vecd-i müsavat, neşve-i uhuvvet, şevki adalet” söylemleri ile karşılanan II. Meşrutiyetin, kısa sürede beklentileri karşılayamaması ve sonrasında yaşanan siyasi gelişmelerle hız kazanmıştı. İttihat ve Terakki, meşrutiyeti bütün anasını bir arada tutacak sihirli bir iksir olarak görmüş, halkın mecliste temsiliyle bütün sorunların ortadan kalkacağına inanmıştı. Ancak meşrutiyetin ilanından ve onun yarattığı özgürlük ortamından herkesin farklı beklentileri vardı ve bu beklentiler İttihatçıların hiçte arzu etmedikleri şekilde tezahür edebiliyordu. Gerek Müslim gerekse gayrimüslim azınlıklar meşrutiyetle birlikte kendi bölgelerini yönetme arzusunu ortaya koydular, âdem-i merkeziyetçiliğin uygulanmasını istiyorlardı ve bu amaçla örgütlendiler⁶⁵¹. Onların da meşrutiyetten anladıkları, beklentileri buydu.

Osmanlı Devleti’nde meşrutiyet, istibdata karşı hürriyeti vaat ediyor; sadece siyasi yaşamda değil iktisadi yaşamda da serbestlik; yani liberalleşme istenilerek Osmanlı insanı girişimciliğe özendiriliyordu. Çünkü toplumu oluşturan bireydi, dolayısıyla bireyin refahı toplumunda refahı anlamına geliyordu. Bu nedenle II. Meşrutiyetle birlikte, “teşebbüs-ü şahsi”, “menfaat-i şahsiye”, “mülkiyet-i şahsiye”, “hukuk-ı şahsiye” gibi ekonomide, hukukta, toplumsal yaşamda bireyi ön plana çıkaran ifadeler sıkça kullanılmaya başlanmıştı⁶⁵². Sonuçta, Tanzimat ile birlikte başlayan liberalizm yanlısı tutum, devlet işleyişinde yaşanan sıkıntılar dolayısıyla aydın-bürokrat çevrelerin liberal eğilimlerinin artmasına neden olmuş, meşrutiyetin ilanı ile birlikte son noktasına ulaşmıştı. “1908-1912 yılları Osmanlı Devleti’nde iktisadi liberalizmin balayını oluşturmuştu⁶⁵³.”

Bu balayının yaşanmasında İttihat ve Terakki’nin iktisat politikalarına yön veren Cavit Bey’in önemli bir rolü vardı. O, liberal ekonomi politikalarını savunuyor, ekonominin hürriyetle gelişebileceğine inanıyordu. Cavit Bey’e göre devletin en önemli görevi vatanın bekasını sağlamak, memleketin ilerleme vasıtalarını; yani eğitimin, hukukun ve ekonominin

⁶⁵⁰ Örneğin, II. Meşrutiyet Döneminde Meclis-i Mebusna’da yapılan telefon imtiyazı tartışmaları için bkz. Malhut, 2011: 228.

⁶⁵¹ Meşrutiyetle birlikte Rumlar, Cemiyeti Yunaniye; Bulgarlar, Dersaadet Bulgar Meşrutiyet Kulübü; Araplar, El lâ Merkeziye, Cemiyet-i İslâhiye gibi örgütler kurdular. Bu örgütler Türklerle bir arada yaşama samimiyetine sahip değillerdi ve daha çok ayrılık yanlısı politikalar takip ediyorlardı. Bkz. Semiz, 2014: 226-227.

⁶⁵² Toprak, 2012: 87.

⁶⁵³ Serçe ve Yetkin, 1998: 163.

terakkisini temin etmekte. Devletin bir diğer önemli görevi ise bayındırlık hizmetlerini, alt yapı yatırımlarını yapmaktı. Bu görevlerin yerine getirilmesi iktisadi, siyasi ve hukuki muhtevayı gerekli kılabilir, yerine göre kanun vazını, yerine göre vergilerin toplanması gibi birtakım çalışmalar gerekli olabilirdi ki bu devletin iktidarındaydı. Bu sorumlulukların yerine getirilmesinde devlet tarafından karşılaşılan en büyük güçlük maliyenin yetersizliği idi. Bu nedenle Cavit Bey yabancı sermaye taraftarıydı ve medeniyetin gerektirdiği müesseseleri meydana getirme hususunda yabancı sermayeyi hayati buluyordu. Yol, şimendüfer, telefon, rıhtım, liman inşası, nehirlerin seyri sefere uygun hale getirilmesi, şehirlerin aydınlatılması için ecanibe muhtacız, “o halde ecnebileri celb edecek esbaba tevessül etmeliyiz,” diyordu. Yabancı sermayeyi çekebilmek için sermayedarların güvenini kazanmanın şart olduğuna inan Cavit Bey, bunun için müteşebbislere bütçeden fazla masraflar çıkarılarak gelir kaynaklarının teminat olarak gösterilmesini, ülke genelinde huzurun sağlanmasını, şirket kurma mevzuatının kolaylaştırılmasını öneriyordu⁶⁵⁴.

Yabancı sermayeye duyulan ihtiyaç, yabancı sermayenin ülkeye çekilmesi yönünde takip edilen siyaset 1908 sonrası bir ölçüde başarılı olmuş, öncesine nazarla 1908-1913 yılları arasında Osmanlı Devleti’nde yabancı sermaye ile kurulan şirketlerde önemli artış söz konusu olmuştu⁶⁵⁵. Ancak iktisadi liberalleşme yabancı sermayedarlara, onlarla birlikte iş tutan ve birçok açıdan Osmanlı ekonomisini ellerinde bulunduran gayrimüslimlere büyük avantajlar sağlarken; kendi yağında kavranan, daha çok geleneksel yöntemlerle iş yapan Müslüman zanaatkârların bu ortamda yoksullaşmasına, sanatlarını yitirmelerine sebebiyet vermişti. Örgütsel dayanışma ile varlığını sürdüren Müslüman esnaf, meşrutiyetle en önemli varlık sebebini kaybetmiş, serbest ticaret sevdasına loncaların kapatılışına tanıklık etmişti. Türk milliyetçiliği birazda bu liberalleşmenin ortaya koyduğu mücbir sebeplere karşı ortaya çıkmıştı⁶⁵⁶.

Diğer taraftan siyasi gelişmelerde İttihat ve Terakki’yi Türkçülük politikasına zorluyordu. Esasen Tanzimat sonrası ortaya çıkan, bütün tebaayı dil, din, ırk ve mezhep ayrımı gözetmeksizin Osmanlı kimliği altında bir arada tutmayı amaçlayan Osmanlılık fikri etkisini halen sürdürüyor, II. Meşrutiyet’in ilk yıllarında önemini koruyordu. Ancak Balkan savaşları, bu savaşlarda Hıristiyan tebaanın takınmış olduğu ayrılıkçı tutum ve Balkanlarda yaşanan hezimet Osmanlılık fikrinin devleti bir arada tutmaya yetmeyeceğini kısa sürede göstermişti. Yine bu sırada Arnavutluk isyanının çıkması ve ardından 1912 yılında Arnavutların bağımsızlıklarını ilan etmeleri, Araplar ve Kürtler arasında başlayan milliyetçilik

⁶⁵⁴Karaman, 2001: 14-18.

⁶⁵⁵Toprak, 2012: 205.

⁶⁵⁶Toprak, 2012: 81.

hareketleri özellikle II. Abdülhamit tarafından takip edilen İslamcılık fikrinin Müslüman tebaanın devlete olan sadakatini sağlayamadığını gösterdi. Bu durum Türkler arasında Türkçülük politikalarının ortaya çıkmasına neden oldu⁶⁵⁷ ve azınlıkların özellikle Balkan Savaşlarında takınımış oldukları tavır Türkler tarafından boykot edildi⁶⁵⁸.

II. Meşrutiyet'in ilanından sonra "Türkçülük" önce kültürel, Balkan Savaşlarından sonra İttihat ve Terakki'nin resmi ideolojisi dâhilinde siyasal bir akıma dönüşmüş, Türk Derneği, Türk Yurdu gibi dernek ve yayın organları ile etkinlik kazanmış, aydınlar tarafından desteklenmişti⁶⁵⁹. Örneğin Ömer Seyfettin, Balkan Savaşlarına katılmasının, balkan toplumlarının milli uyanışlarına yakından tanık olmasının da bir etkisiyle, Türkçülüğü;

Bir şeyden olmayan şeyler toplanamaz. Mesela on kestane, sekiz armut, dokuz elma... Nasıl toplayacaksınız. Bu mümkün değildir. Ve bu imkânsızlık nasıl matematiksel ve bozulmaz bir kaide ise birbirinden tarihleri, ananeleri, meyilleri, müesseseleri, lisanları ve mefkûreleri ayrı milletleri cem edip hepsinden bir millet yapmak da o kadar imkânsızdır. Bu milletleri cem edip "Osmanlı" dersiniz, yanılmış olursunuz⁶⁶⁰.

sözleri ile savunmuştu.

Türkçülüğün bu şekilde hem aydınlar hem de İttihat ve Terakki tarafından benimsenmesi ekonomi politikalarında da millileşmeyi getirdi. "Milli İktisat" Friedrich List'in Almanya'da 19. yüzyılın siyasi ve ekonomik koşullarına yönelik uyguladığı ekonomi politikasıydı. İngiltere'nin uyguladığı liberal ekonomiye karşılık daha çok himayeci ekonomi politikalarını önceliyordu. Ziya Gökalp'ta List'ten hareketle devlet rehberliğinde ve korumacılığında iktisadi yaşamın düzeltilebileceğine inanıyor, İngiliz iktisadiyatının; yani liberal ekonominin Türkiye koşullarına uyum sağlamadığını ifade ediyordu⁶⁶¹. Ona göre milli iktisadi oluşturmak için yapılacak iş, milletin teknik üretim şekillerini saptamak ve bunlar arasındaki uyumu tayin ederek onları bir sisteme dönüştürmek, bu sistemi diğer sistemlerle mukayese ederek bundan bir sonuç çıkarmaya bağlıydı. Sistem üretimin tüketimi karşılması, gelirin adil bir şekilde paylaşımı halinde sorunsuz çalışacaktı⁶⁶². Ziya Gökalp, büyük devletin büyük sanayiye sahip olmasıyla ancak mümkün olabileceğine inanıyor, milli sermayeler oluşana kadar yabancı sermayenin ülkeye girişine sıcak bakıyordu. Ancak kurulacak anonim şirketlerin Türk şirketi olarak kurulmasını istiyordu⁶⁶³. Ziya Gökalp'a göre; "Türlklere bir

⁶⁵⁷Çillier, 2015: 58.

⁶⁵⁸Rumların Balkan Savaşlarında takındıkları tavır nedeniyle uğradıkları boykot ile ilgili bkz. Kerimoğlu, 2006: 95.

⁶⁵⁹Önertoy, 1992: 74.

⁶⁶⁰Seyfettin, 2014: 40.

⁶⁶¹Okan, 2011: 292.

⁶⁶²Çam, 2012: 47.

⁶⁶³Okan, 2011: 292-293.

millet karakteri kazandıracak ve bir Türk kültürünün oluşmasına katkıda bulunacak etkenlerden biri, milli ekonomi”, idi⁶⁶⁴. Onun Balkan Savaşları devam ederken yazdığı şiirindeki şu mısralar;

(...)

Bir ülke ki çarşısında dönen bütün sermaye
Sanatına yol gösteren ilimle fen Türkündür,
Hirfetleri birbirini daim eder himaye,
Tersaneler, fabrikalar, vapur, tren Türkündür,
Ey Türkoğlu işte senin orasıdır vatanın⁶⁶⁵.

iktisatla ilgili düşüncelerini açıkça ifade ediyordu.

Ziya Gökalp’ın arzu ettiği anlamda bir Türk Yurdu; yani tersaneler, fabrikalar, vapur ve trenlerin Türk’e ait olduğu bir vatan, iktisadi bağımsızlığın bir özlemiydi. İttihat ve Terakki’nin siyasi görüşlerine, milli iktisat anlayışının tezahürüne oldukça uygundu. Ancak iktisadi bağımsızlığı gerçekleştirmek, sermaye birikiminin olmadığı bir ülkede oldukça güçtü. Çünkü yatırımlar için gerekli sermaye için ya belli bir süre sermaye birikimi sağlamak için tasarruf etmek, ya yabancı sermayeyi ülkeye çekebilmek için cazip şartlar oluşturmak ya da yatırımları yapmaktan vazgeçmek gerekiyordu. İttihat ve Terakki 1908-1914 yılları arasında yabancı sermayenin ülkeye girişi konusunda zorunlu sebepler dolayısıyla istekli oldu; ancak bunları kontrol altında tutmak içinde yoğun çaba harcadı. Ekonomide millileşmenin fiili olarak hayata geçmesi Harbi Umumi’nin oluşturduğu fevkalade ortamın yarattığı fırsatların değerlendirilmesi ile ancak mümkün olabildi. 1 Ekim 1914’te kapitülasyonlar tek taraflı olarak kaldırıldı, Dış Borçlar İdaresi’nin faaliyetleri askıya alındı. Bu tarihe kadar devletin yabancı şirketleri denetim altına alma konusunda yaptığı bütün çabalar kapitülasyon engeline takılmıştı. Yaratılan bu fiili durum ile artık bu engel ortadan kalkmış, yabancı şirketlerin denetim altına alınmasının da önü açılmıştı. 13 Aralık 1914’te yabancı şirketlerin Osmanlı kanun ve nizamına uygun hareket etmesi, Osmanlı tabiiyetine girmeleri hususunda yasal düzenleme yapıldı. Yine aynı tarihlerde gelir vergisi ile ilgili yapılan düzenleme ile yabancı şirketlerin ayrıcalıklı konumlarına, haksız kazanç elde etmelerine son verildi. 23 Mart 1916 tarihinde çıkarılan bir kanunla ise ticari işlemlerde ve bayındırlık şirketlerinde her türlü muamelenin Türkçe yapılması zorunluluğu getirildi⁶⁶⁶. Diğer taraftan gümrük vergileri % 11’den % 15’e, ardından bu oran 31 Mayıs 1915 tarihinde savaş süresince geçerli olmak

⁶⁶⁴Ahmad, 1999: 46.

⁶⁶⁵Semiz, 2014: 228-229.

⁶⁶⁶Yabancı şirketlerin denetimi ve yabancı şirketlerde Türkçe kullanımı hakkında daha detaylı bilgi için çalışmanın “Osmanlı Devleti’nde Yabancı Şirketler”, “Yabancı Şirketlerde Türkçe Kullanımı” bölümlerine bakınız.

kaydıyla % 30'a çıkarıldı. 30 Eylül 1916 tarihinde ise düşman devletlerden yurda giren eşyadan % 100 oranında gümrük vergisi alınması kararı ülke içinde büyük sevince neden oldu, halk tarafından "Türkiye Türklerindir" tezahüratları yapıldı⁶⁶⁷.

Görüldüğü üzere Harb-i Umumi sadece yabancı şirketlerin denetimi konusunda değil, ticari hayatın yönetiminde de İttihat ve Terakki'nin arzu ettiği fırsatları ortaya çıkarmıştı. I. Dünya Savaşı öncesinde ticarete ve sermaye kullanımında gayrimüslimlerin ve azınlıkların başat etkileri söz konusu iken bu durum savaşla birlikte Türk-Müslüman unsurlar lehine değişti⁶⁶⁸. 1914-1918 yılları arasında kurulan anonim şirketlerin kahir ekserisi Türk-Müslüman eşraf tarafından yerli sermaye ile kurulmuştu. Bu şirketler siyasal gücünde etkisiyle savaş yıllarında önemli kazançlar elde ettiler⁶⁶⁹. Yeni ekonomik politikalara uygun olarak bu dönemde kurulan şirketlerin başına genellikle "milli" sözcüğü getiriliyor, Heyet-i Mahsusa-i Ticariye aracılığıyla piyasa denetim altında tutuluyordu. Milli Kantariye, Milli Mahsulat, Milli Ekmekçi Anonim Şirketi gibi yerli şirketler hızla büyürken, milli iktisat politikasına uygun olarak Milli İktisat Bankası ile İtibar-ı Milli gibi bankalar bu şirketlerin kredi ve sermaye ihtiyacını karşılıyordu⁶⁷⁰.

Eğitimde, ekonomide, sosyal yaşamda milli olma 1908 sonrası siyasi gelişmelerinin ve savaş koşullarının bir mahsulüydü; devlet ve millet varlığının korunması gibi hayati bir konuda çare olarak görüldü. Bu tutum Osmanlı Devleti'nin yıkılmasını engelleyememiş olsa da milli bilinç ve şuur 1920'lerde ulusal bağımsızlık savaşının verilmesinde, Anadolu topraklarında yeni bir Türk Devleti'nin kurulmasında etkili oldu.

Bayındırlık şirketlerinin bu iktisadi şartlar içerisindeki varlıkları ekonomide yaşanan gelişmelerden bağımsız değildi. Yani, 1908-1914 yılları arasında daha çok yabancı sermaye ile kurulan nafia şirketleri söz konusu iken bu durum 1914-1918 yılları arasında yerli sermaye çevreleri tarafından kurulan anonim şirketler lehine değişti. Bu şartlarda halihazırda faaliyet yürüten yabancı şirketlerin ya Osmanlı tabiiyetini benimsemeleri ya da kapatılmaları gerekiyordu. Bayındırlık alanında faaliyet yürüten yabancı şirketlerin bir kısmı Osmanlı tabiiyetine geçirilirken bir kısmı ise getirilen yeni düzenlemelere uyum sağlayabilmek için hükümetten süre istedi. Diğer taraftan savaş koşulları dolayısıyla hükümet nafia şirketlerinin büyük kısmına el koymuş, kendi nezaretinde idare edilmeleri sağlanmıştı.

1908-1918 yıllarının genel siyasi ortamı ve iktisadi zihniyeti yukarıda kısaca bahsettiğimiz çerçevede şekillendi. Bu şartlarda bayındırlık işlerinin yerine getirilmesi

⁶⁶⁷Elmacı, 2009: 58-59.

⁶⁶⁸Toprak, 2012: 47.

⁶⁶⁹Toprak, 2012: 176.

⁶⁷⁰Vural, 2016: 117.

yaşanan tarihi gelişmelerle paralel bir seyir izledi. II. Meşrutiyet Dönemi'nde bayındırlıkla ilgili en önemli çalışma, Meşrutiyet ilan edildikten kısa bir müddet sonra tamamlanan Umur-ı Nafiaya Dair Layiha'nın 1 Kanunuevvel 1324 (14 Aralık 1908) tarihinde Ticaret ve Nafia Nazırı Gabriel Noradunkyan imzasıyla Saderet'e gönderilmesi oldu. Bu layiha Osmanlı Devleti'inde yapılması gerekli görülen bayındırlık işlerini detaylı bir şekilde ele alıyordu.

3.3. Umur-ı Nafiaya Dair Layiha (14 Aralık 1908)⁶⁷¹

14 Aralık 1908 tarihinde hazırlanan Umur-ı Nafiaya Dair Layiha Osmanlı Devleti'nde bayındırlık alanında hazırlanmış en kapsamlı nafia programlarından biridir. Çalışmamızın muhtelif kısımlarında çeşitli vesilelerle değindiğimiz bu layiha altı bölümden oluşmaktadır ve beş bölüm Ticaret ve Nafia Nezareti memurları tarafından, Elcezire'ye ait son kısım ise William Willcocks tarafından hazırlanmıştır. Program; (1) Ticaret ve Nafia Nezareti'nden 1 Kanunuevvel 1324 (14 Aralık 1908) tarihinde sadrazamlık makamına yazılan tezkirenin sureti, (2) Turuk ve Meâbir, (3) Demiryolları, (4) Limanlar, (5) İç sularda gemi nakliyatı ve zirai sulama işlerini (Dahilen seyr-i sefain ve ameliyat-ı miyâhiye-i ziraiyye) kapsayan fasıllar ile (6) Elcezire'de uygulanacak umur-ı nafiaya yönelik işleri kapsıyordu⁶⁷².

1908 Nafia Programı asgari düzeyde ülkenin bayındırlık ihtiyaçlarını karşılamak için hazırlanmıştı. Programın öncelikli hedefi tarımın geliştirilmesi, tarımsal üretimin ticari getiri sağlayacak üretime dönüştürülmesi ve bu amaçla tarımsal ürünlerin dünya pazarlarına ulaşmasını sağlayacak altyapı yatırımlarının inşasıydı. Bunun için yolların yapılmasına, demiryollarına, limanların inşa edilmesine ihtiyaç vardı⁶⁷³.

3.4. Bayındırlık Şirketleri ve Faaliyetleri (1908-1918)

Çalışmamızın imtiyazlar bahsinde de ifade edildiği gibi Osmanlı Devleti'nde bayındırlık hizmetlerinin yerine getirilmesinde takip edilen yöntem imtiyaz sistemi idi. Batılı anlamda bakanlıkların ortaya çıkması, devlet işlerinin bu bakanlıklar arasında paylaştırılarak günümüze benzer şekilde bir yapılanmanın II. Mahmut sonrası ortaya çıkması ile birlikte; bu zamana kadar bayındırlık hizmetlerinin yerine getirilmesinde etkili olan unsurlar önemini kaybetmişlerdi. 19. yüzyıl ile dünyada yaşanan gelişmeler, halkın ihtiyaçlarının değişmesi, kamu hizmetlerinin çeşitlenmesi, teknik anlamda meydana gelen gelişmeler, demiryolu, telgraf, telefon gibi araçların gündelik yaşamda kullanılmaya başlanması, devletin

⁶⁷¹ Çalışmamızda Umur-ı Nafiaya Dair Layiha (14 Aralık 1908)'dan 1908 Nafia Programı olarak bahsedilecektir.

⁶⁷² II. Meşrutiyet Dönemi'nde bayındırlık faaliyetlerini karayolları, demiryolları, limanlar, iç sularda gemi nakliyatı ve bataklıkların tarımsal üretime uygun hale getirilmesi başlıkları çerçevesinde ele alıyoruz. 1908 Nafia Programı'ndan her başlık ele alınırken ona yönelik bölümün muhtevisiyatı da o kapsamda değerlendirileceğinden burada Programla ilgili kısa bilgi vermekle yetindik.

⁶⁷³ Umur-ı Nafiaya Dair Layiha, 1908: 1-75/1-10. Tekeli ve İlkin, 2010: 175-180.

bayındırlık alanında yapacağı yatırımların maliyetini ve çeşitliliğini arttırdı. Artık geleneksel yöntemlerle bayındırlık hizmetleri yapılamadığı gibi sadece Nafia Nezareti'nin de bu kadar cesim bir işin üstesinden gelmesi mümkün değildi. Bu nedenle yol, şimendüfer, telefon, rıhtım, liman inşası, nehirlerin seyri sefere uygun hale getirilmesi, bataklıkların kurutulması, şehirlerin aydınlatılması gibi hususlar teknik ve mali yetersizlik dolayısıyla imtiyazla şirketlere tevdi edildi.

19. yüzyılın ikinci yarısıyla başlayan bu süreç II. Meşrutiyet ile birlikte artarak devam etti, üstelik meşrutiyetin getirmiş olduğu serbestiyet ortamı mali imkânı olan müteşebbisler için uygun ortam yarattı. Devlet kudretinin yetmediği yatırım ve hizmetlerin yapılmasında, kişi ya da ortaklıklar aracılığıyla kurulan şirketlerle işlerin gördürülmesi cihetine gidildi. Herhangi bölgede ticari, sanayi ya da bayındırlık alanında bir işin yerine getirilmesi bir demiryolu veya bir rıhtımın inşası gibi hizmetlerin yapımına talip olan kişiler önce imtiyaz elde ediyorlardı. İmtiyaz, kişi ile devlet arasında bir taahhütten oluşuyor, her iki tarafın yükümlülüklerini ifade eden mukavelename ve şartnamelerle işin hangi esaslara göre ve nasıl yapılacağı belirleniyordu. “İmtiyaz adeta bir kanun gibiydi; çünkü o imtiyaz memleket dâhilinde bir nevi teşebbüs-i sanayi ve ticariyeyi bir şahsa veya şirkete hasr ve tahsis ediyor ve bütün Osmanlı efradını o teşebbüs-i ticariyede bulunmaktan men ediyordu⁶⁷⁴.”

Herhangi bir yatırım ya da hizmetin yapım veya işletim hakkını elde eden kişi/ler bir şirket kurarak bu imtiyazlarını kullanmaları gerekiyor, şirket kurmalarının gerekliliği mukavelenamelerde belirtiliyordu. Osmanlı Devleti'nde değişik nafia müesseseleri ya da hizmetleri ya doğrudan doğruya devlet tarafından ya da bazı imtiyazlı şirketler vasıtasıyla vücuda getiriliyordu. Hicaz demiryolu dışında devlet yol, geçit, köprü işlerinden başka umur-ı nafiaya ait hiçbir işi kendisi idare etmeyip hepsini imtiyaz suretiyle bazı şirketlere vermişti. Bu yapılırken devlet kendi ihtiyaçları çerçevesinde imtiyaz vermek cihetinden çok, gelişmiş güzel ortaya çıkan talepler doğrultusunda hareket etmiş, memleketin ihtiyaçlarını önceleyen, daha önceden yapılmış bir planlama doğrultusunda işleri yürütememişti. 1882 yılında Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa tarafından Anadolu'da İmalat-ı Umumiyyeye Dair Layiha hazırlanmışsa da tam manası ile uygulanamamıştı⁶⁷⁵.

II. Meşrutiyet ile birlikte imtiyaz anlaşmaları ve Nafia Nezareti'nin bütçeleri hususu Meclis-i Mebusan'da görüşülürken mebusların bilgi sahibi olmalarını sağlamak, yakın zamanda bayındırlık alanında yapılacaklar hakkında bir plan oluşturmak maksadı ile 14 Aralık 1908 tarihinde Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından Umur-ı Nafia Programı hazırlandı.

⁶⁷⁴Bedi Nuri, Tanin Gazetesi'nin 23 Ocak 1909 tarihli nüshasında; “Nafia Nazırı Beyefendiye Açık Mektup İnşaat Şirketlerinin Kurulması”, başlıklı yazısında imtiyazı bu şekilde tanımlamıştır. Bkz. Kazgan, 1999: 238.

⁶⁷⁵Hasan Fehmi Paşa'nın hazırlamış olduğu layiha için bkz. Dinçer, 1971: 153-233.

Genel çerçevesinden yukarıda kısaca bahsedilen bu program altı bölümden oluşuyor; yollar ve köprüler, demiryolları, limanlar, iç sularda gemi nakliyatı ve tarımsal sulama ile Mezopotamya'da (Elcezire) uygulanacak bayındırlık işlerini kapsıyordu. Program nafia yatırımlarının önemli bir bölümünün Avrupa sermayesi ile Avrupalı şirketlere verilecek imtiyazlarla yapılacağını ön görmekteydi; çünkü sermaye konusunda meclise sunulan 3.990.900 liralık Umur-ı Nafia İçin Akdolunacak İstikraz Hakkında Kanun Layihası kabul edilmemiş, yeterli teknik elaman bulunamamıştı. Ortaya çıkan dış sebepler, Trablusgarp Savaşı, Balkan Savaşları ve I. Dünya Savaşı programın uygulanmasını imkânsız kılmıştı⁶⁷⁶.

1908 tarihli Nafia Programı başarılı olamamışsa da II. Meşrutiyet döneminde bayındırlık işlerinin yürütülmesinde imtiyaz yolu ve şirketler eliyle bu işlerin yapılması kararı değişmemişti. Nitekim imtiyaz usulü tercih değil, zorunlu sebeplerin bir sonucuydu. Örneğin, Eylül 1911 tarihli Dâhiliye Nezareti'ne yazılan bir belgede bazı mahallerde bataklıkların temizlenip kurutulması, kanallar açılması gibi nafiaya ait hususların icrası ile ilgili nezarete başvuru bulunmuştu. Dâhiliye Nezareti konunun bayındırlıkla ilgili olması dolayısıyla Ticaret ve Nafia Nezareti'ne müracaat etmiş, iki nezaret arasında yapılan yazışmalarda Nafia Nezareti'nin tezkeresinde şu esaslara değinilmişti. Nafia Nezareti bayındırlık işlerinin şirketler eliyle yapılmasını istiyor, bunun gerekçelerini şu şekilde açıklıyordu. Nafia hizmetlerinin icrası için büyük paralara ihtiyaç duyuluyor, büyük masraflarla inşa edilen tesislerin belli aralıklarla bakımlarının yapılması, iyi bir şekilde muhafaza edilmeleri gerekiyordu. Bu yapılmadığı takdirde istenilen verim alınamıyor, üstelik yapılan masraflarda boşa gidiyordu. Bu nedenle bayındırlık hizmetleri servet ve iktidar sahiplerinin şirketler kurması, bu hususta faaliyette bulunmak isteyenlere kolaylıklar sağlanarak nafia işlerinin şirketler eliyle yapılması daha faydalı görülüyordu⁶⁷⁷.

Bütün bu açıklamalar bayındırlık işlerinde sermaye ihtiyacı ve teknik yetersizlik sorunu ortaya koymakta, bayındırlık işlerinin şirketler eliyle yapılmasının gerekliliğini izah etmektedir. 1908-1918 yılları arasında kurulan ve bayındırlık alanında faaliyet yürüten şirketlerin 1908 yılı nafia programına göre yollar ve köprüler, demiryolları, limanlar, iç sularda gemi nakliyatı ve sulama hizmetleri ile ilgili kurulan şirketleri kapsamaması gerekir. Ancak Osmanlı Devleti'nde beledi hizmetler için kurulan şirketlerin denetimi ve gelirlerinin paylaşımı noktasında şehremanetinden çok Nafia Nezareti'nin tasarrufu söz konusu olmuştur. Her ne kadar II. Meşrutiyet sonrasında Şehremaneti ve Belediye Dairelerinin kamu

⁶⁷⁶Tekeli ve İlkin, 2010: 175-215.

⁶⁷⁷DH, HMS, 14/75, 1329 L 7/1 Ekim 1911.

imtiyazları konusunda yetkileri arttırılmaya çalışılsa da bunda başarı elde edilememiştir⁶⁷⁸. Hatta belediyeler kendi yetki alanlarında faaliyet yürüten imtiyazlı şirketlerin gelirlerinden pay elde etme konusunda da merkezi hükümet karşısında işlevsiz bırakılmışlardır. 26 Şubat 1915 tarihinde Rüsüm-ı Belediye Kanunu ile beledi hizmetler alanında faaliyet yürüten şirketlerin hükümete ödedikleri vergileri belediyelere ödemeleri 1916 yılı sonrası için kararlaştırılmış olsa da kanuni düzenlemeye rağmen bu mümkün olmamış, yine merkezi hükümet vergi gelirlerine el koymuştur⁶⁷⁹. Bu nedenle belediye hizmetleri açısından yürütülen bayındırlık faaliyetleri ve kamu yatırımları Nafia Nezareti'nin görev ve sorumluluğunda kalmış, kentlerin aydınlatılması, su dağıtımı gibi hizmetler için kurulan şirketlere imtiyaz verilmesi, bunların denetimi ve faaliyetlerinden Nafia Nezareti sorumlu olmuştur. Ancak buna rağmen çalışmamızda bayındırlık şirketleri ele alınırken belediye hizmetleri alanında faaliyet yürüten şirketlere yer verilmemiştir. Bunun iki sebebi vardır, birincisi 1908 tarihli Umur-ı Nafia Programında belediye hizmetleri noktasında Nafia Nezareti'nin herhangi görev ve sorumluluğunun belirtilmemiş olması; ikincisi, bu tür şirketlerin çok fazla ve farklı alanlarda kurulmuş olmaları nedeniyle çalışmamızın kapsamını aşacağı endişesidir.

Dolayısıyla bu çalışmamızda bayındırlık şirketleri, 1908 tarihli Umur-ı Nafia Programı dikkate alınarak belirlenmiş; II. Meşrutiyet döneminde yollar ve köprüler, demiryolları, limanlar, iç sularda gemi nakliyatı ve sulama hizmetleri alanında faaliyet yürüten şirketlerle sınırlı tutulmuştur.

Diğer taraftan, Osmanlı Devleti'nde şirketler müsaade-i evveliyeye; yani önceden izin alma usulü ile kurulmuştu. Devlet halkın birikimlerinin emniyeti açısından herhangi bir girişimin hayata geçirilmesi amacıyla kurulacak şirketlerin öncelikle hükümetin incelemesine tabi tutulması ve verilen izin mukabilinde faaliyetlerine başlamasını istemekteydi. II. Meşrutiyet ile birlikte şirketlerin kurulmasında izlenen yöntem şu şekilde oldu. Şirketin kuruluş amacı ve sair hükümlerini açıklayıp düzenleyen “nizamname-i esasi layihası” üzerinde önce Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından gerekli incelemeler yapılır, ardından Sadarete gönderilirdi. Sadaret konuyu Şûrâ-yı Devlet'e havale eder, Maliye dairesi ve genel

⁶⁷⁸Belediye hizmetlerinin yerine getirilmesinde imtiyaz başvurularının belediyelere mi yoksa Nafia Nezareti'ne mi yapılacağı hususu zaman zaman karışıklıklara sebebiyet vermektedir. 8 Haziran 1909 tarihinde Ticaret ve Nafia Nezareti'nden Sadaret'e gönderilen bir yazıda, şehirler ve kasabalarda imtiyazla vücuda getirilen ve gelirleri belediyelere ait olması lazım gelen umur-ı nafia için çoğu müteşebbislerin nereye müracaat edeceklerinde tereddüt yaşadıkları, bazı hususlarda Ticaret ve Nafia Nezareti'ne, bazı işlerde ise belediyelere müracaat ettikleri belirtilmişti. Nezaret, imtiyazlarda en fazla dikkat edilmesi gereken hususun imtiyaz talebinde bulunan kişilerin iktisadi ve fenni yeterliliğe sahip olup olmadığının tayin edilmesi olduğu hususu üzerinde duruyordu. Belediyelerde bu hususu tetkik edecek yeterli donanıma sahip kişilerin bulunmayışı dolayısıyla Ticaret ve Nafia Nezareti ile muhabere edilerek imtiyaz usulünün yürütülmesini istiyordu. BEO, 3575/268102, 1327 Ca 27/16 Haziran 1909.

⁶⁷⁹Öztürk, 2010: 43-44.

kurulca yapılan inceleme ve düzeltme çerçevesinde şirketin kuruluşu bakanlar kurulunca uygun görülür, ardından padişahın emir ve iradesi alındıktan sonra şirket kurulmuş olurdu⁶⁸⁰.

3.4.1. Yollar ve Köprülerin İnşası

Bayındırlık hizmetlerinin ana ögesi olan yollar bir memleketin gelişmişlik düzeyinin en önemli göstergesidir. Yol ve köprülerle ikmal edilmemiş, vilayetleri arasında düzgün ulaşım sistemleri kurulamamış memleketlerin ticari, iktisadi ve sosyal gelişimleri sağlanamayacağı gibi varlıklarını uzun süre devam ettirmeleri de mümkün olmaz. Çünkü yol, devletlerin ülke genelinde asayiş hızla bir şekilde sağlamalarının da en önemli vasıtasıdır. Nitekim bu gerçekliği Halil Rıfat Paşa (1827-1901), “Gidemediğin yer senin değildir”, diyerek açıklamıştır.

Osmanlı devlet adamları bir ülkenin bayındır hale gelmesinde en önemli vasıtanın yol olduğunu biliyorlardı. Ancak yol yapmak, yolların sürekli olarak bakımlı tutulmasını sağlamak maliyet gerektiren işlerdi. Devletin doğrudan yol yapım işlerini üstlendiği 19. yüzyıl ortalarından itibaren yolların inşası ile ilgili birçok düzenleme yapılmışsa da hiçbiri gerçek anlamda uygulanamadı. Dolayısıyla yol yapımının tarihsel merhaleleri şu şekilde gerçekleşti.

3.4.1.1. II. Meşrutiyet Dönemine Kadar Osmanlı Devleti’nde Yolların Durumu

Osmanlı Devleti’nin kurulduğu ve sınırlarını genişlettiği topraklar bir zamanlar farklı devletlerin hâkim olduğu Anadolu ve Balkanlar gibi birçok kadim medeniyete ev sahipliği yapan önemli coğrafyalardı. Osmanlılar bu coğrafyalarda hâkimiyet kurduklarında önemli ticaret yollarına da sahip olmuşlar, yeni yolların inşasından çok mevcut olanlarının bakımına özen göstermişler, eşkıya baskınlarına karşı “derbentçiler”⁶⁸¹ vasıtasıyla yolların güvenliğini sağlamışlardı. Yolların sürekli olarak bakım ve onarımlarının yapılması işini tekâlif-i fevkaladeden muaf tutulan ve yolcu adı verilen kişilere bırakarak onlara önemli görevler ve sorumluluklar yüklemişlerdi⁶⁸².

Osmanlılar hâkim oldukları topraklarda bir zamanlar hüküm sürmüş devletlerin (Selçuklular, Romalılar) inşa ettiği yolları daha çok askeri ihtiyaçlardan dolayı korumaya çalıştılar. Klasik devir Osmanlı Devleti’nin Rumeli topraklarında; Dersaadet-Edirne-Sofya-Niş-Belgrat-Dimetoka-Gümölcine-Kavala-Siroz ve Üsküp’ten Bosna’ya ulaşan yollar vardı. Anadolu topraklarında ise İzmit-Ankara-Sivas-Malatya-Diyarbakır ve Musul’dan Bağdat’a

⁶⁸⁰Balcı ve Sırma,2012: 45.

⁶⁸¹Derbentçilik teşkilatı hakkında detaylı bilgi için bkz. Orhonlu, 1990: 14-15.

⁶⁸²Kütükoğlu, 2018: 381-383.

uzanan yollar bulunuyordu. Yine Kuzey Anadolu'da İzmit-Bolu-Osmancık-Lâdik-Niksar ve Koyulhisar'dan geçen yollar ile güneyde Kütahya-Konya-Adana-Halep ve Şam'a ulaşan yollar mevcuttu. II. Beyazıt, Kanuni Sultan Süleyman ve IV. Murat zamanlarında bu yollar üzerinde köprüler inşa edilmişti. Bunlara, Çekmece ve Ergani köprüleriyle Tunca ve Meriç nehirleri üzerinde Edirne'deki ve Vardar Nehri üzerinde Üsküp'teki köprüler; ve Anadolu topraklarında Bostancı ve Sakarya Nehri üzerinde Geyve Köprüleri ve Kızılırmak üzerinde Sivas, Kayseri, Köprüköy ve Osmancık'ta köprüler; ve Yeşilirmak üzerinde Amasya, Tokat ve Niksar'daki köprüler; ve Malatya civarındaki Kırkgöz Köprüsü ile Adana'da Seyhan ve Diyarbakır'da Dicle nehirleri üzerindeki köprüler örnek gösterilebilir⁶⁸³.

Klasik dönem Osmanlı karayolları zamanına göre geniş sayılabilecek ana yollar ve tali yollardan meydana geliyor, bu yollarda insan ve hayvan gücüne dayalı olarak yolcu ve mal taşımacılığı yapıyordu⁶⁸⁴. Ulaşımında araç kullanımı, hayvanların çekebileceği küçük ölçekli taşıtlarla sınırlıydı. 18. yüzyıl ve 19. yüzyılda Avrupa'daki gelişmelerin aksine Osmanlılar mali durumlarının yetersizliğinin de bir sonucu olarak yolların inşası ve bakımına yeterince önem veremediler. Devletin ulaşım vasıtalarına duyduğu ihtiyaç bu dönemde çok daha artmış olmasına rağmen bu hususta yaşanan aksaklık ulaşımı olumsuz yönde etkiledi⁶⁸⁵. Çünkü yolların inşa ve muhafazası için bir kanun ve düzenleme söz konusu değildi. Köprü ve kaldırımlar padişahlar tarafından bahşedilen paralarla inşa olunur, bu şekilde inşa olunan yolların önemli bir kısmı asker sevkiyatı sona erdikten ya da padişah o mahali ziyaret ettikten sonra tekrar harap duruma düşerdi. Bu nedenle birçok mahallerde kesik köprü adıyla yalnız temel ve ayakları kalmış birtakım köprülere tesadüf edilirdi⁶⁸⁶.

Oysaki teknolojik ilerlemeler 19. yüzyıl ortalarından itibaren seferberlik ve savaş şekillerini değiştirmiş, ülkelerin savaşlarda galip gelebilmek için bütün kaynaklarını kullanmaları Osmanlı Devleti'ni zora sokmuştu. Geleneksel savaş anlayışıyla hareket eden Osmanlı Devleti yeni duruma alışkın değildi. Artık bölgeler arası sürekli kaynak aktarımında bulunması gerekiyor, bunun için ulaşım ağının iyi olmasına ihtiyaç duyuyordu⁶⁸⁷. Sadece dış sebepler değil, iç sorunlarda devletin ulaşım ağını düzenli hale getirmesi konusunda zorlayıcı oluyordu. Çünkü 19. yüzyılda Balkanlarda ve Ortadoğu'da yaşanan gelişmeler, bizatihi devletin mevcudiyetine yönelik ayrılıkçı isyanlar askeri tedbirlerin alınmasını zorunlu kılıyor, yolların durumu bu noktada büyük önem arz ediyordu. Askeri gerekliliğin dışında ticari ve sanayi olarak iktisadi kalkınmanın temel araçlarından biri yolların ulaşımına uygun hale

⁶⁸³Umur-ı Nafiya Dair Layiha, 1908: 2.

⁶⁸⁴Göçer, 2016: 152.

⁶⁸⁵Yazıcı, 1992: 357.

⁶⁸⁶Umur-u Nafia Dair Layiha, 1908: 2.

⁶⁸⁷Kayam ve Tokdemir, 2011: 113.

getirilmesinden geçiyordu. Oysa Osmanlı Devleti'nin gerek Balkanlar gerekse Anadolu topraklarında kağıt arabalarının bile geçmesine müsait olmayan yollar bulunuyordu⁶⁸⁸.

Tanzimat'a kadar Osmanlılar mevcut yollara yenilerini ekleyerek ulaşımı daha da geliştirmekten ziyade var olanı koruma politikasını takip ettiler. Ancak yolların bakımı ihmal edildi. Önceki devirlerden kalma yolların birçoğu ile köprülerin önemli bir kısmı 19. yüzyıl başlarında kullanılamaz hale gelmişti. Yol yokluğundan dolayı imparatorluğun bir bölgesinden başka bir yerine gitmek oldukça güçtü, birbiriyle bağlantısı olmayan, ya da ulaşımın çok güç ve senenin belli zamanlarında ancak mümkün olduğu bölgeler bulunuyordu⁶⁸⁹.

Tanzimat döneminde devlet adamlarının ülkede yol sorununa çare olması adına birtakım düzenlemelerin ve çalışmaların yapılması gerekliliğine duydukları inanç bu dönemden sonra yasal düzenlemelerin yapılmasını sağladı. 1858 yılında çıkarılan bir nizamname ile Meclis-i Meâbir'in çalışma esasları belirlendi. Ticaret Nezareti'ne bağlı olan bu kurul yol, sokak ve caddelerle, nehir ve denizlerde ulaşım konularından sorumlu olacaktı⁶⁹⁰. Meclis-i Meâbir'in çalışmaları neticesinde 11 Kasım 1861 tarihinde "Memalik-i Mahruse-i Şahane Yollarının Tanzim ve Tesviyesi Hakkında Nizamname" çıkarıldı. Hazırlanan bu nizamname bütün ülke çapında değil, öncelikle Rumeli ve Anadolu'nun Edirne, Selanik, Hüdavendigâr, Trabzon ve Kastamonu gibi ahali ticaretle uğraşan sahil kentlerinde uygulanacak başarılı olursa memleketin diğer mahallerinde de tatbik edilecekti. 1861 yol nizamnamesi 6 bab 31 maddeden oluşuyordu. Buna göre yollar 4 sınıfa ayrılıyor, birinci sınıf yollar; eyalet merkezlerinden İstanbul'a ve liman ve demiryollarına giden yollar; ikinci sınıf yollar eyaletler arası yollar; üçüncü sınıf yollar; kazaları anayollar, iskele ve demiryolları ile birbirine bağlayan yollar; dördüncüsü ise, araba işlemeye müsait olmayan kazadan kazaya giden yollar olarak tanımlanıyordu. Ayrıca bu bölüm yolların inşasında hangi tekniklerin uygulanacağını açıklıyor, yolların geçiş güzergâhları, genişliği, kaldırımların nasıl tanzim edileceği gibi teknik konuları içeriyordu. Nizamnamenin ikinci faslı yolların tamir ve düzenlenmesi ile ilgiliydi. Buna göre Nizamname, birinci ve ikinci sınıf yolların devlet-halk katımıyla, üçüncü ve dördüncü sınıf yolların yalnız halk tarafından yapılmasını kararlaştırıyor, Ticaret Nezareti bünyesinde Turuk ve Meâbir Müdüriyeti'nin kurulacağını belirtiyordu. Nizamnamenin üçüncü faslı yol yapımında tebaaya yüklenen mecburi çalışma yükümlülüğü ile ilgiliydi. Dördüncü bölüm, birinci ve ikinci sınıf yollarda çalışacak olan amele hakkındaki hususları, beşinci bölüm ise 3. ve 4. sınıf yollarda çalışacak olanlarla ilgili

⁶⁸⁸Türkoğlu, 2010: 106.

⁶⁸⁹Karal, 2011b: 261.

⁶⁹⁰Yazıcı, 1992: 362.

düzenlemeyi içeriyordu. Nizamnamenin son faslı ise yolların nizamnameye uygun yapılip yapılmadığının denetlenmesi ile ilgiliydi⁶⁹¹.

1861 tarihli yol nizamnamesi 3. ve 4. sınıf yolların inşasında ahaliye büyük yükümlülükler getirmiş, yolların yapımında gerekli alet ve edavatın kaza halkı tarafından temin edilmesi, mühendis ve amele reislerinin maaşlarının ahali tarafından karşılanmasını kararlaştırmıştı. Mali durumu devletin ekonomik durumundan farksız olan Osmanlı tebaasının bu yükümlülükleri yerine getirmesi zordu. Nitekim kaza yollarının yapımında amelenin toplanması, yolların inşasında takip edilecek güzergâhların tespiti, yolların ahalinin yaşadığı karye ve nahiyelere uzak olması gibi birçok sorunla karşılaşıldı. 1861 nizamnamesinde görülen eksiklikler 1867 yılında “Turuk ve Meâbir Nizamnamesi’ne Zeyl” adı altında çıkarılan 6 maddelik yeni düzenleme ile aşılmaya çalışıldı ise de hazırlanan bu ek düzenleme de başarılı olamamış, daha kapsamlı yeni bir yol nizamnamesinin hazırlanması zorunlu hale gelmişti⁶⁹².

Bu gelişmeler sonrası 26 Ağustos 1869 tarihinde “Turuk ve Meâbir Hakkında Nizamnamedir”, adı altında daha kapsamlı yeni bir nizamname hazırlandı⁶⁹³. Hazırlanan yeni nizamname 1861 yılında tanzim edilen yol nizamnamesinin ikinci faslında belirtildiği üzere Ticaret Nezareti’ne bağlı Turuk ve Meâbir İdaresi (Müdürlük) çalışmalarının bir neticesiydi. Bu idare; görevleri, emri altında çalışan memurlar, vilayet ile olan münasebeti ile özel bir yere sahipti. Çünkü, Turuk ve Meâbir İdaresi vilayetlerde icra olunan imalatı idare ile yol inşaatının her türlü teferruatı ve yol mükellefiyeti ile “bedelatı nakdiyenin tahsilat ve sarfiyatına” nezaret ederdi⁶⁹⁴. Bu idare tarafından hazırlanan ve dört fasıl 28 maddeden oluşan nizamnamenin birinci faslı, “Yolların Tarifıyla Tertib-i Sınıfı Beyanındadır”; ikinci faslı, “Amele-i Mükellefeye Dairdir”; üçüncü faslı, “Yolların İmalatının Suret-i İcrasına Dairdir”; dördüncü faslı ise, “Yolların Hüsn-i Hali ve Tamiri Hakkındadır”, başlıklarından

⁶⁹¹Tozlu, 1999: 649-651.

⁶⁹²Çetin, 2017: 94-95.

⁶⁹³Yeni nizamnamenin hazırlanma gerekçeleri şu şekilde açıklanıyordu: “Tanzim-i tarik ve meâbir hakkında bundan akdem vaz ve tesis edilmiş olan nizamnamenin vilayetlerce bir müddetten beri vuku bulan tecrübe-i fiiliye üzerine lüzumu tadil ve tashihi sabit olmuş ve bir aralık Tuna Vilayeti’nde yapılan yollar için ittihaz edilen usul-u mahsusanın geçen sene muvakkaten tamimi-i (genelleştirme) ahkâmı kararlaştırıldığı halde her tarafın icabatı mevkiine tevafuk etmemiş nizam-ı umuminin ıslah ve tadilinde olan mecburiyeti teyid ve tezyid (güçlendirme) eylemiş olduğundan Memalik-i Devlet-i Aliyyenin her cihetinde mümkün-ül-icra olacak ve ticaret-i vakıa ile meşhud olan bazı muamelat-ı mevcudeye tarik-i istikamet tahviliyle delalet eyleyecek kavaidin tesisi zimmında Nafia Nezaret-i Celilesiyle cereyan eden muhaberat üzerine İdare-i Meâbir marifetiyle kaleme alınmış olan layihalar bazı erbab-ı fen ve malumat ile beraber Şûrâ-yı Devlet Nafia Dairesi’nde tetkik olunarak müzakerat-ı cariyenin netayicine tevfikân tanzim-i tarik hakkında icap eden usul ve muamelat-ı esasiyeye mebni bir nizamname ile memurine aid olan vezayif ve hareket-i mütezammın (içeren) bir kıta talimatı umumiye layihası yapıp bunların esbab-ı mevcubesine dair kaleme alınan mazbata ile beraber heyet-i umumiyeye ita kılınmış olmağla evvela mazbata-i mezkure kiraatiyle mesalihatin mubahehat-ı (tartışmalar) esasiyesine şürû (başlama) olundu.” İ. MMS. 37/1549, 1286 Ca 04/ 12 Ağustos 1869.

⁶⁹⁴Umur-ı Nafiya Dair Layiha, 1908: 1.

oluşuyordu⁶⁹⁵. 1869 yol nizamnamesi büyük ölçüde 1861 yılında hazırlanan yol nizamnamesini tekrar ediyor bazı hususlarda tecrübe edilen aksaklıkların giderilmesi adına yeni düzenlemeler ve değişiklikler içeriyordu. Buna göre yolların genişliği ve teknik özelliklerinde yeni esaslar belirlendi, yol yapımında ve tamirinde halka yüklenen görevlerde değişiklikler yapıldı, taşrada valilere yolların ıslahı konusunda geniş yetkiler verildi. Her şeyden evvel 1861 düzenlemesinde; birinci sınıf yolların (eyalet merkezlerinden İstanbul'a ve liman ve demiryollarına giden yollar) genişliği 7 metre; ikinci sınıf yolların (eyaletler arası yollar) genişliği 5,5 metre; üçüncü sınıf yolların (kazaları anayollar, iskele ve demiryolları ile birbirine bağlayan yollar) genişliği 4 metre; dördüncü sınıf yolların (araba işlemeye müsait olmayan kazadan kazaya giden yollar) genişliği 2,5 metre olarak belirlenmişti. Yeni düzenleme ile yolların genişlikleri birinci sınıf yollar için 9 metre, ikinci sınıf yollar için 7 metre, üçüncü sınıf yollar için 5,5 metre, dördüncü sınıf yollar için ise 3 metreye çıkarıldı. Yolların eğimi 1861 düzenlemesine göre % 10 olarak belirlenmişken, 1869 yılında yapılan yol düzenlemesi ile bu oran % 6'ya düşürüldü. Yol yapım ve tamirinde tebaaya getirilen zorunlu çalışma yükümlülüğünde yaş sınırı 18'den 16'ya indirildi. Diğer taraftan zorunlu çalışma mükellefiyeti yerine para ödeme usulü kaldırılarak her erkek Osmanlı tebaasının yol yapımında çalışması, çalışmasına mani özrü bulunanların yerlerine bulacakları kişilerle bu sorumluluklarını yerine getirmeleri istendi. Yapılan düzenleme ile tarik emini, katip, çavuş, başmühendis, mühendis, kondüktör, mutemed, yol bekçisi gibi görevlilerin valinin riyasetinde çalışmaları kararlaştırıldı⁶⁹⁶. 1869 yol düzenlemesi yol yapım ve tamiri, yolların iyi halde bulundurulması gibi konularda önemli düzenlemeler yapmışsa da ağır işleyen bürokratik yapıyı ortadan kaldıramamıştı. Çünkü yol yapımı Vilayet Umum Meclislerinin yıllık toplantılarında ele alınıyor, yapılması önerilen yollar belirlenerek hükümete bildiriliyor ve uygun görülenler Nafia Nezareti'ne havale ediliyordu. Meclis-i Meâbir'in de onayının alınmasından sonra aynı işlem tekrarlanarak valiler yol yapımı konusunda görevlendiriliyordu. Görev kendilerine verildikten sonra valiler idare meclislerinde konuyu tekrar ele alıyorlar, uygulamaya yönelik kararlar alınıyor, bu kararlar mutasarrıflıklara onlar tarafından da kaymakamlıklara iletiliyordu. Kaymakamın yol yapım görevlileri ve yükümlülerini haberdar etmesi ile çalışmalar ancak başlayabiliyordu⁶⁹⁷.

Diğer taraftan 1869 yol nizamnamesine göre yolların tamir ve muhafazası için “Yol Bekçileri” tayin edilecek ve bunların vazifeleri özel bir talimatname ile belirlenecekti. Bu maksatla “Memalik-i Mahrusa-i Şahanede Turuk ve Meâbirin Suret-i İmal ve İdaresine Dair

⁶⁹⁵Düstur, Tertip:1, Cilt:2, s. 302.

⁶⁹⁶Tozlu, 1999: 652; Çetin, 2017: 103-104.

⁶⁹⁷Çadircı, 1991: 158.

Talimat-ı Umumiye'dir" adlı düzenleme 26 Ağustos 1869 tarihinde çıkarıldı⁶⁹⁸. 3 fasıl 27 maddeden oluşan Talimat-ı Umumiye'nin birinci faslı fen memurları ve inşaatla dair hükümleri, ikinci faslı yol bekçilerinin vazifelerini, üçüncü faslı ise amele-i mükellefe düzenlemesinin vilayetlerde nasıl uygulanacağını tanzim ediyordu⁶⁹⁹.

Yapılan bu düzenlemelerin ardından yol yapım işlerinin asıl mürevvici konumunda olan Nafia Nezareti de yeniden teşkilatlandırıldı. Önce 2 Şubat 1870'te, ardından 31 Ocak 1880 tarihinde yeni nizamnameler çıkarılarak nezaretin görev ve yükümlülükleri, yol konusunda yapması gerekenler yeniden tanzim edildi⁷⁰⁰.

Diğer taraftan 1869 yol nizamnamesinin bürokratik işleyişinin ağır olması, yol yapım ve onarım işlerinde istenilen neticenin elde edilememesi, karşılaşılan güçlükler, 5 Eylül 1881 tarihinde vilayetlere genelge gönderilmesine, yol yapımı hususunda bazı uyarıların yapılmasına sebebiyet verdi. Buna göre yol yapımının sadece devletten beklenmemesi yollardan yararlanan ahalinin de yeni yolların inşa ve mevcut olanlarının tamiratına katılması istendi. Halkın ziraatla meşgul olduğu zamanlarda yol inşası için mükellefiyetlerini yerine getirmeye zorlanmamaları, vilayetlerde yapılacak küçük işlerin Nafia Nezareti'ne danışılmadan valilerin emri ile yerine getirilmesi, Turuk Nizamnamesi hükümlerinin uygulanmasına devam edilmesi yine genelge hükümleri içerisinde yer aldı⁷⁰¹. Bu genelge ile hem yol mükellefiyetlerinin daha uygun koşullarda yerine getirmesi ahali için temin edilmiş hem de 1869 yol nizamnamesinin ağır bürokratik işleyişi hızlandırılmaya çalışılmıştı.

Ahalinin yol mükellefiyeti hususunda 1876 yılında yeni bir düzenleme yapıldı ve mahalli idarecilerin yetkileri arttırılarak yol dışında diğer devlet işlerinin yapımında yerel yöneticilerin nasıl amele kullanacağı tespit edildi. Yapılan düzenleme ile ahalinin yıllık çalışma mecburiyetinin dört gün olması, bu sürenin ihtiyar meclisleri kararıyla en fazla altı güne çıkarılması, ikamet ettiği kazaların dışında istihdam edilmemesi kararlaştırıldı. 1886 yılında çalışma mahalline on iki saatten uzak olan yerlerden amele istihdamı yasaklandı. 1890 yılında ise mecburi yükümlülük kaldırılarak isteyen ahalinin bedenen isteyen ahalinin ise bedel-i nakti ödeyerek yol mükellefiyetini yerine getirmesi istendi⁷⁰².

Yapılan bütün bu düzenlemeler, alınan kararların zaman içinde ortaya çıkan aksaklıklarını giderme, yolların inşa ve tamirinde daha verimli çalışma koşullarını sağlamaya yönelikti. 1880 yılına kadar Osmanlı Devleti'nde Edirne'den Mustafapaşa ve Suadiye'ye; Selanik'ten Manastır'a; Trabzon'dan Erzurum'a ve Bursa'dan Gemlik ve Mudanya'ya uzanan

⁶⁹⁸Düstur, Tertip:1, Cilt:2, s. 310-317.

⁶⁹⁹Çadircı, 1991: 161-167.

⁷⁰⁰Nafia Nezareti'nin 1870 ve 1880 tarihli nizamnameleri için çalışmanın Birinci Bölümüne bakınız.

⁷⁰¹Düstur, Tertip:1, Zeyl 2, s. 12-14; Çetin, 2017: 107-108.

⁷⁰²Tozlu, 1999: 653-654.

yollar ile Selanik, Manastır, Kastamonu, Sivas, Konya, Diyarbakır vilayetlerinde inşa edilmiş kısım kısım yollardan başka bir şey yoktu. Topkapı'dan Büyükçekmece'ye uzanan yol Abdülmecit zamanında bir İngiliz mühendis tarafından inşa edilmiş, daha sonra Abdülaziz masraflarını bizzat kendisi karşılayarak Üsküdar'dan Alemdağ'a giden yolu yaptırmıştı. Yolların yapımı hususunda gösterilen çabalar istenilen seviyede ve kalitede olmasa da belli bir mesafenin zaman içinde alınmasını sağladı. 1880 yılında Hasan Fehmi Paşa'nın Nafia Nazırı olması ile birlikte yol yapımına hız verildi. Bu yıldan itibaren Manastır, Trabzon, Sivas, Bursa, Adana ve Suriye vilayetlerinde mahalli memurlar tarafından daha önce benzeri görülmemiş derecede yol inşa edildi. 1882-1883 yıllarında senelik 1.500 kilometreye kadar yol yapımında başarı sağlandı. Ancak yapılan bu yolların götürü (mücazefeten) usulü ile inşa edilmiş olması, yolların “tesviye-i türabiyesi na-tamam ve şosesi toprak veya kum ile örtülü olarak yalnız bir tabaka çakıl taşı veya ari taş ile” kaplanmasından dolayı iyi halde değillerdi. Yollar üzerinde inşa edilen köprüler kargir olarak bina edilmiş, derin temellere oturtulmadığından kısa zamanda kullanılamaz hale gelmişti. Yol yapımı ehliyetli olmayan memurların eline bırakıldığından yol güzergâhları bazı mahallerde gereksiz yere uzatılmış, dolgular yarım yapılmış, yolların dağlık mahallerde meyilleri % 10-12'yi bulmuştu. Yolları hızlı bir şekilde inşa etme çabası, daha evvelden yol keşiflerinin düzgün yapılmamasına sebebiyet vermiş, Turuk ve Meâbir Nizamnamesi'nin uygulanmasında birçok yolsuzluk ve suistimaller görülmüştü. Bazı mahallerde amele-i mükellefe hiç toplanamazken bazılarında 10-15 gün istihdam edilenler olmuş ya da bedeli nakdi ödeyerek yol mükellefiyetinden muaf olmak isteyenlerden 100-120 kuruşa kadar akçe alınmıştı. İnsanların bedenen yol mükellefiyetinde çalıştırılmaları için yılın mart ile mayıs; eylül ile kasım aylarında müsait vakitler varken, hasat döneminin olduğu yaz aylarında çalıştırılmaları işlerinden geri kalmalarına sebebiyet vermiş, ikametgâhlarından 3-4 gün uzak mesafelere kadar sevk olunmaları yol mükellefiyetini angaryaya dönüştürmüştü. Çoğu yerde amele-i mükellefe yol yapımına bizzat iştirak etmiyor, vazifelerini mültezimlere veriyordu. Onların da işlerini yapmamaları dolayısıyla işler aksıyordu. Bazı yerlerde ise yol nizamına uygun inşa edilmemiş hatlar görevliler tarafından yapılmış gibi gösterilerek kabul kararnameleleri veriliyordu. Bütün bu aksaklıklara rağmen yine de yol yapımında önemli bir mesafe kat edilmiş, Osmanlı Devleti'nde 1880 yılında 900 kilometre olan şose miktarı 1888 yılında 10.400 kilometreye ulaşmıştı⁷⁰³.

Yol yapımında karşılaşılan güçlüklerin başında amele-i mükellefenin toplanılamaması ve yol işlerinde verimli bir şekilde çalıştırılmaması geliyordu. Yol nizamnamesinin

⁷⁰³Umur-ı Nafiaya Dair Layiha, 1908: 4-7.

uygulanmadığı Bağdat, Basra, Hicaz, Yemen, Trablusgarp vilayetleri dışında devletin diğer vilayetlerinde yol inşasında bedenen çalışma yükümlüğü olan 4 milyona yakın nüfus bulunuyordu.

Tablo 3.1 Vilayetlerin Amele-i Mükellefe İle Yükümlü Nüfus Miktarları⁷⁰⁴

Vilayetler	Yüz Ölçümü	Nüfus Ortalaması	Nüfus-ı Mükellefe	Açıklamalar
Dersaadet ve Mülhakatı ve Çatalca	5.800	920.000	32.000	İstanbul Şehri müstesnadır.
Edirne	38.400	870.000	244.000	
Selanik	35.000	960.000	271.000	
Manastır	27.500	750.000	192.000	
Kosova	32.900	980.000	210.000	İpek, Yakova, Berane hariç
Yanya	17.900	560.000	112.000	
İşkodra	10.800	200.000	19.000	İşkodra Sancağı hariç
İzmit Sancağı	8.100	300.000	69.000	
Biga Sancağı	6.600	140.000	30.000	
Hüdavendigâr	65.800	1.600.000	348.000	
Aydın	54.900	1.400.000	275.000	İzmir'deki ecnebler hariç.
Konya	95.600	1.090.000	212.000	
Adana	39.800	450.000	80.000	
Kastamonu	50.700	915.000	198.000	
Ankara	86.780	900.000	178.000	
Sivas	62.100	1.090.000	220.000	
Trabzon	32.400	880.000	154.000	
Erzurum	49.700	650.000	107.000	
Van	39.300	390.000	10.000	Hakkari ile aşiretler hariç.
Bitlis	27.100	380.000	19.000	Bazı nahiye ve aşiretler hariç
Mamüret-ül-Aziz	32.900	570.000	81.000	Bazı nahiye ve aşiretler hariç
Diyarbakır	40.800	450.000	49.000	Bazı nahiye ve aşiretler hariç
Musul	91.000	300.000	4.000	Bazı nahiye ve aşiretler hariç
Halep	67.000	800.000	67.000	Diğer cetvellere nazaran 200.000
Şam	95.700	900.000	96.000	Diğer cetvellere nazaran 125.000
Beyrut	26.500	580.000	97.000	
Kudüs	17.800	250.000	52.000	
Zor	78.800	100.000	11.000	

Yol inşasında her yerde aynı ölçüde istenilen mesainin yapılamaması, bazı yerlerde amele-i mükellefenin toplanamaması, bazılarında ise toplanan mükelliflerin faydalı şekilde kullanılmaması işleri aksatmış, yol yapımında saha genişledikçe devletin hazineinden ayırdığı pay yetmemeye başlamıştı. Bu tür olumsuzların önüne geçmek, yol yapımını bir usul çerçevesinde icra etmek, imalatı fen kaidelerine uygun yapmak, gerekli mali kudreti tedarik

⁷⁰⁴ Umur-ı Nafiaya Dair Layiha, 1908: 8.

etmek maksadıyla Eylül 1888 tarihinde yol nizamnamesinde bazı düzenlemeler yapıldı. Ticaret ve Nafia Nazırı Mustafa Zihni Paşa döneminde yapılan düzenleme ile (1) yol yapımı ile ilgili hazineden ayrılan miktar yerine Ziraat Bankası'ndan daha önce tahsis olunan 300.000 lira hâsılatının %10'u (30.000 lirası) genel masraflar ve memur maşalarına karşılık olarak ayrılması kararlaştırıldı. (2) Yol mükellefiyetinin 20 yaşından itibaren başlatılması, çiftçiler için çok gerekli olan yük ve araba hayvanları mükellefiyetinin kaldırılması; (3) yol mükellefiyetinin vilayetlerin ekonomik yapılarına göre yıllık 12, 16, 20 kuruş olarak belirlenmesi, ahalinin ya bedenen ya da bedeli nakdi olarak bu yükümlüğü yerine getirmesi hususunda serbest bırakılması istendi. (4) Vaktinde bedelatı nakdiye ita etmeyenlerin Vilayet İdare Meclisleri tarafından belirlenen bir tarihte, 12 saatlik mesafeyi geçmeyen sancak dâhilindeki yerlerde istihdamı; (5) yılın ağustos ayı sonuna kadar yol mükellefiyetini bedenen ya da bedelen ifa etmeyenlerin ceza olarak 2 gün fazla çalıştırılması yapılan düzenlemede yer aldı. (6) Vilayet merkezlerinde vali, sancak merkezlerinde ise mutasarrıfların başkanlığında, belediyelerden ve ticaret odalarından birer aza ve nüfus memuru, Ziraat Bankası Şube Müdürü, Vilayet Baş Mühendisi veya sancak mühendislerinden mürekkep olmak üzere Nafia Komisyonları'nın oluşturulması, (7) tarik bedellerinin mahalli memurlar ile Nafia Komisyon Reisi nezareti altında muhtarlar tarafından toplanması, tahsilatın % 5'inin aidat olarak bırakılması kararlaştırıldı. (8) Toplanan paralar Ziraat Bankası şubelerine yatırılacak, bu paraların sarfiyatı vali ve mutasarrıflar nezaretinde olacaktı. (9) Yol mükellefiyeti defterleri nüfus memuru tarafından incelenecek ilgili yerlere makbuzları gönderilecek, (10) yolların ameliyat ve inşası ihale yöntemi ile yapılacaktı.

Ticaret ve Nafia Nezareti'nin yapmış olduğu bu düzenleme Meclis-i Vükela'da görüşüldü, 29 Aralık 1889 tarihinde konu ile ilgili bir mazbata kaleme alındı. Bedel-i nakdi ile yol mükellefiyetinde bulunacakların Kastamonu, Mamüret-ül-Aziz, Yanya, Halep, Kosova, Erzurum, İşkodra, Adana, Konya, Ankara, Bitlis, Sivas, Van, Trabzon, Diyarbakır ve Musul vilayetlerinde günlük 3 kuruştan 4 gün için 12 kuruş; Edirne, Suriye, Cezayir-i Bahri Sefid, Aydın, Beyrut, Hüdavendigar, Manastır, Selanik vilayetleri ile Çatalca, İzmit, Kudüs ve Biga sancaklarında günlük 4 kuruştan 4 gün için 16 kuruş ödemeleri kararlaştırıldı. Yapılan düzenlemeler 19 Şubat 1890 tarihinde padişah iradesiyle yürürlüğe girdi⁷⁰⁵.

Yeni düzenlemenin yürürlüğe girmesi ile yol yapımı ve yeni yolların inşası sürecinde hızlanma görülmedi. Yol defterlerinin tanzimi, bedelat-ı nakdiyenin tahsili, yol yapımında bedenen çalışacakların toplanmasında ortaya çıkan zorluklar, muktedir müteâhhitlerin azlığı ve bazen de yeni düzenlemeye karşı ortaya çıkan yanlış düşünceler dolayısıyla ilk yıllarda yol

⁷⁰⁵Düstur, Tertip:1, Cilt:6, s. 520-523.

tamir ve inşasında gecikmeler yaşandı. Devletin içinde bulunduğu mali zorluklar yol yapımı için toplanan bedelatı nakdiye tahsisatından hazineye borç para alınmasına neden oldu. Bütün bu sebepler dolayısıyla 1890 yol düzenlemesi Edirne, Bursa gibi birkaç vilayet dışında İmparatorluğun birçok mahallinde istenilen şekilde tatbik edilememiştir. Ancak yeni inşa edilen yolların eskilerden farkı miktar açısından değil, nitelik açısından büyüktü. Bütün bu çabalar daha az; ancak daha sağlam yol inşasını temin etmişti⁷⁰⁶.

Diğer yandan 1898 yılında yolların yapımı konusunda bu zamana kadar yapılan nizamnamelerden çok daha kapsamlı yeni bir düzenleme yapılarak “Turuk ve Meâbir Talimatı Umumiyesi” hazırlandı.⁷⁰⁷ Turuk ve Meâbir Talimat-ı Umumiyesi 6 kısım ve 98 maddeden oluşuyor, yollar ve köprülerin inşası, bu hizmetlerde görev alacak müstahdemlerle ilgili çok detaylı bilgiler içeriyordu. Talimatnamenin birinci kısmı (1 ile 10. maddeler) turuk ve meâbir memurları hakkındaydı. Buna göre Nafia Nezareti bünyesinde merkez idarede devlet yolları ve vilayet yollarına ait muamele ile yükümlü memurlar bulunuyordu. Taşra memurları ise sadece vilayet yolları ile mükellef olanlar⁷⁰⁸, devlet yolları ile mükellef olanlar⁷⁰⁹, devlet ve vilayet yollarının her ikisi ile vazifeli olan memurlar⁷¹⁰ olmak üzere üç kısımdan oluşuyordu. Merkez İdare, Genel Müdür ve ona bağlı Genel Müfettiş, Fen Heyeti (Heyet-i Fenniye), Yazı Heyeti (Heyet-i Tahririye), Muhasebe Heyeti (Heyet-i Hesabiye)’den oluşuyor, Genel Müdür’e yardımcı bir de müdür muavini bulunuyordu. Genel müfettişin riyasetinde ise Kalem Müdürü, Şube Müfettişi, tercümanlık vazifesini de gören bir mühendis ve muhasebe memuru ile kâtiplerden oluşan memurlar bulunmaktaydı.

Talimatnamenin ikinci kısmı (11 ile 18. maddeler) Turuk ve Meâbir Merkez İdaresi memurları ve vazifeleri hakkındaydı. Bu kısımda Genel Müdür’ün (Müdür-ü Umumi), Genel Müdür Yardımcısının, Genel Müfettiş’in, Fen, Yazı ve Muhasebe Heyet’lerinin vazifeleri açıklanıyordu. Genel Müdür, genel idareden sorumlu, merkez ve taşra memurlarının amiri

⁷⁰⁶Umur-ı Nafiaya Dair Layiha, 1908: 9-11.

⁷⁰⁷Turuk ve Meâbir Talimat-ı Umumiyesi’nin tam metnine Atatürk Kitaplığı’ndan ulaştık. Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından 1326 Teşrinievvelinde (Ekim 1910) İstanbul’da Ahmet İhsan Matbaasında basılan talimatnamenin ne zaman yürürlüğe girdiği ile ilgili bir tarih bu baskısında bulunmuyordu. Ancak talimatnamenin 64. Maddesinde “Turuk-u Vilayat 1316 (1898) senesinde ihale edilen turuk-u umumiye tarzında ihale edildiği taktirde ameliyatı müceddede hakkında turuk-u umumiye için muharrer ahkam ve şeraiti fenniye aynen kabili tatbik olacaktır,” deniliyor. Bu maddeden Turuk ve Meâbir Talimat-ı Umumiye’sinin 1898 yılında yürürlüğe girdiği anlaşılıyor. Nazım Berksan’da *Yol Davamız* adlı eserinde Turuk ve Meâbir Talimat-ı Umumiyesi’nin 1898 yılında uygulamaya konulduğunu ifade ediyor. Talimatnamenin tam metnine de eserinde yer veriyor. Ancak bazı maddeler aynen verilmek yerine nelerden bahsettiği yazılmakla yetinilmiştir. (Bkz. Berksan, 1950: 33-55.) Dolayısıyla Turuk ve Maâbir Talimat-ı Umumiyesi’nin tam metni için bkz. Turuk ve Meâbir Talimat-ı Umumiyesi, 1326: 1-24.

⁷⁰⁸Vilayet yolları ile meşgul olan taşra memurları; Liva mühendisleri, bunların maiyetinde bulunan mühendisler, kondüktör ve kâtiplerden ibaretti.

⁷⁰⁹Devlet yolları ile meşgul olan taşra memurları; Turuk-ı Umumiye Şube Mühendisleri ile bunların maiyetinde bulunan kondüktörler ve yardımcılarında mürekkepti.

⁷¹⁰Hem devlet hem de vilayet yollarında vazifeli olan memurlar; şube müfettiş ve yardımcıları, kâtipler ve vilayet başmühendis ve yardımcıları ile liva mühendislerinden ve merkezce istihdam edilen memurlardan oluşmaktaydı.

konumundaydı. Yardımcısı ise her türlü konuda kendisine muavenet etmek, icap ederse vekâleten genel müdürlük görevini ifa etmekle mükellefi. Genel Müfettiş ise her türlü teftişin idare edilmesi, Meclis-i Kebir-i Fenni'ye başkanlık ve devlet yollarına ait hesap evraklarını tetkik etmekle görevlendirilmişti.

Talimatnamenin üçüncü kısmı (19 ile 37. maddeler) şube müfettişleri ve yardımcılarının vazifelerini açıklamaktaydı. Şube müfettişleri kendi görevleri dâhilinde bulunan devlet ve vilayet yollarında icra edilen keşif, inşaat ve tamiratın mütemadiyen yapılması, yol ve köprü işlerinin tetkik ve teftiş edilmesinden sorumluydu. Bunun dışında Nafia Nezareti'nin istediği diğer bayındırlık işlerini de denetlemekle yükümlüydü. Talimatnamenin bu kısmında şube müfettişlerinin devlet yolları ile ilgili muamelatı nasıl yürütecekleri detaylı şekilde açıklanıyordu. Yeni yapılacak yollarda ameliyatın icrası, yolların düzleştirilmesi ve temizlenmesi (tesviye-i türabiye) şose ameliyatı, silindir kullanımı, imalatı sanayinin nasıl olacağı belirtiliyordu. Bilcümle imalat hakkında genel kurallar tespit ediliyor, onbeş günlük raporların hazırlanmasından muhasebenin nasıl tutulacağı, sene başı raporlarının nasıl hazırlanacağına, acilen yapılması gerekli tamiratlarda tanzim edilecek raporlara kadar olan hususlarda bilgi veriliyordu. Yine bu bölümde sürekli yapılan yol tamiratlarıyla büyük ölçekte yapılacak olan (tamirat-ı cesime) tamiratların nasıl icra edileceği, vilayet yollarının yapımında takip edilecek usul anlatılmaktaydı. Son olarak müfettiş muavinlerinin görevleri açıklanıyor, müfettiş yardımcılarının her türlü vazifede müfettişlere yardımcı olacakları belirtiliyordu.

Talimatnamenin dördüncü kısmı (38 ile 66. maddeleri) vilayet başmühendisleri ve muavinlerinin görevlerini açıklıyordu. Vilayet başmühendisleri buldukları vilayet dâhilinde mevcut yolların yeniden yapılması ya da tamirat halinde yapılacak işlerin tamamını idare etmeye memurlardı. Yine vilayet başmühendisleri ve yardımcılarını Nafia Nezareti'nin emri üzerine diğer bayındırlık hizmetlerinin ifasını icraya da yükümlü tutulmuşlardı.

Talimatnamenin beşinci kısmı (68 ile 87. maddeler) şube mühendisleri ve maiyyetlerinde bulunacak kondüktör ve kondüktör namzetlerinin vazifeleri ile ilgiliydi. Buna göre şube mühendisleri ve maiyyetlerinde bulunacak kondüktör ve kondüktör adaylarının mahalli ikametleri ile memuriyetleri amirleri tarafından Nafia Nezareti'ne teklif edilecek, tayin nezaret tarafından yapılacaktı. Şube mühendisleri ihale yöntemi ile icra edilen yol ameliyatı ve inşasını kontrol etmek, devlet yollarının sürekli bakım hizmetini idare eylemek hususunda sermühendise yardım etmekle yükümlüydüler. Sermühendisin yoğun iş yükü dolayısıyla bizzat ilgilenemediği işlerde yolların keşif ve inşası hakkında şube mühendisleri kendisine malumat verecekti. Şube mühendisleri rapor ve cetveller hazırlayarak sermühendise

gönderecek, sermühendis tarafından bir konu hakkında bilgi talep edilmesi halinde icap eden malumatı başmühendise bildirecekti.

Şube mühendislerinin ihale yöntemi ile icra edilen yol inşası veya tamiratında müteahhide doğrudan doğruya ihtarname tebliğ etmeye yetkileri yoktu. Ancak şartnamede yazılı kurallara müteâhhit tarafından uyulmadığını tespit ederse müteâhhit veya vekili yazılı ya da sözlü olarak şube mühendisleri veya kondüktör tarafından ikaz edilecek, uyarı dikkate alınmadığı takdirde durum derhal sermühendise bildirilecekti. Sermühendis verilen malumat üzerine sorumlu kendisi olmak kaydı ile uygun gördüğü muameleyi icra edecekti.

Şube mühendisleri ve kondüktörler yolların daimi surette tamirâtı hakkındaki genel görevlerini, sermühendis ve yardımcısı ile yolların teftişi sırasında müfettiş tarafından kendilerine tevdi edilen emirleri yerine getirecekler, yolların sürekli tamirâtı muamelelerini idare edeceklerdi.

Talimatnamenin altıncı kısmı ise (88. ve 98. maddeler) sancak mühendisleriyle maiyetlerinde bulunan mühendis muavini ve kondüktörlerin vazifelerini açıklıyordu. Sancak mühendisleri ile mühendisler ve mühendis muavinleri ve kondüktörler ihale yöntemi ile icra edilen yol inşası ve tamirâtını denetim altında bulundurmak, vilayet yollarının daimi tamirâtı hizmetini idare etmek hususunda sermühendise yardım etmekle yükümlüydüler. Sancak mühendislerinin mahalli ikametleri Nafia Nezareti tarafından tayin edilecekti. Sermühendis, mühendis ve mühendis yardımcılarının mahalli ikametlerini tayin ve mevcut kondüktörleri livalara taksim edecekti. Her livada sancak mühendisi kondüktörlerin mahalli ikametini tayin edecekti.

İhale yöntemi ile vücuda getirilecek yol inşa ve ameliyatı hususunda Sancak Mühendisleri derhal Sermühendise malumat vermek şartıyla müteâhhitlere doğrudan doğruya ihtarname gönderebileceklerdi. Mühendis ile yardımcılarının ve kondüktörlerin müteâhhitlere ihtarname gönderme yetkileri yoktu; ancak müteâhhitlerin şartnamelerde yazılı hükümlere aykırı uygulamalarına şahit olurlarsa müteâhhit veya vekiline yazılı ve sözlü nasihatle bulunacaklar, bu nasihatleri dikkate alınmazsa durumu derhal Sancak Mühendislerine bildireceklerdi. Sancak Mühendisleri nasıl bir muamelede bulunmak istiyorlarsa onu yapmaya aldıkları kararlardan kendileri sorumlu olmak kaydıyla yetkiliydiler. Mühendis muavinleri ve kondüktörler yolların sürekli bakımının yapılması hakkında iş âhkamına ve amirlerinden verilen emirlere göre yolların daimi bakımını idareye memurlardı.

Görüldüğü üzere Şube Mühendisleri ve Sancak Mühendislerinin görev tanımları ve maiyetlerinde bulunan görevlilerin vazifeleri birbirine benzerdi. En temel fark Şube

Mühendislerinin devlet yolları, Sancak Mühendislerinin ise vilayet yollarının yapım ve tamirinde görev alıyor olmalarıydı.

Genel olarak 1898 Turuk ve Meâbir Talimat-ı Umumiyesi değerlendirildiğinde bu Talimatnamenin çok detaylı hazırlandığı, yol yapımında yer alan görevlilerin kimler olduğu, bunların vazifeleri hususlarında ayrıntılı düzenlemeler içerdiği görülür. Sadece teşkilat yapısı anlamında değil yolların hangi teknikle yapılacağı, kullanılacak malzemeler, bunların nasıl ve ne miktarda kullanılacağı gibi birçok hususta aydınlatıcı bilgiler ihtiva ettiği rahatlıkla söylenebilir. Nitekim Nazım Berksan 1950 yılında kaleme aldığı “Yol Davamız” adlı eserinde 1898 yol talimatnamesinin halen geçerli olan yol yönetmeliklerinden daha üstün vasıfta olduğunu, bazı noktalarda halen bu talimatnameden istifade edilebileceğini yetkililerin dikkatine sunması talimatnamenin ne ölçüde detaylı bilgiler içerdiğini göstermektedir.⁷¹¹

Gerek 1890, gerekse 1898 yıllarında yapılan yol düzenlemeleri sonrası yol yapımında niceliksel başarı sağlanamadı. Genel itibari ile yolların durumu 1905 yılına kadar aşağıdaki tabloda gösterildiği şekildeydi.

Tablo 3.2 Osmanlı Devleti’nde 1888-1906 Yılları Arasında Yol İnşasını Gösterir Tablo⁷¹²

Tarih	Şose Yapılmış Olan		Tesviye-i Türiabiye		Arada Noksan Kalmış veya Başlanmamış Kilometre	Toplam
	Köprülü Yol Kilometre	Köprüsüz Yol Kilometre	İkmal Edilmiş Olan Kilometre	Başlanmış Olan Kilometre		
1 Mart 1298 (1881)	900	-	-	-	4700	5000
1306 (1888)	9460	980	1460	1220	6840	19960
1314 (1896)	12714	1005	1832	1008	7581	24150
1322 (1904)	16013	1028	3304	1106	8593	30044
1324 (1906)	16360	1074	3250	1210	8150	30044

1905 yılı sonrası yol yapımında bazı gecikmeler oldu. 1907 yılında tesviye-i türiabiyesi hariç olduğu halde yıllık 500 kilometre yeni yol inşası, 800 kilometrede tamirat ön

⁷¹¹Berksan, 1950: 55.

⁷¹²Bağdat, Basra, Hicaz, Yemen, Trablusgarp vilayetleri dâhil değildir (Umur-ı Nafiaya Dair Layiha, 1908: 17).

görülyordu. Sene sonunda 350 kilometre yeni yol inşaatı, 700 kilometrede tamirat ancak yapılabilmşti. Buna sebep yol inşaatlarının merkezi idare tarafından tertip ve icra edilmesi idi. Uzaktan idare mümkün ise de icrayı nezaret ancak yakından mümkün olabilirdi. “Memurin-i vilayet veya ser-mühendisleri hiçbir gûne teşebbüsün icrasına mezun etmeyerek en ufak teferruat-ı umurda bile nezareten istizana mecbur etmek münasip değildi.” Bu nedenle icrası düşünölen yolları ser-mühendisler tarafından incelenmiş layihalarla masraf cetvelleri merkez tarafından talep olunduktan sonra inşaatın kabul ve tasvip olunan surette icra edilip edilmediğini müfettişler vasıtasıyla araştırarak yolların yapılmasını sağlamak, hüsnü muhafazasına nezaret etmekle yetinmek en doğru olanıydı⁷¹³.

Bu mücbir sebepler yeniden yol konusunu ele almayı, yapılacakları tüm detayları ile planlamayı gerekli kılıyor, devlet yöneticilerini yeni düzenleme yapmaktan hali bırakmıyordu. Neticede 14 Aralık 1908 tarihinde Umur-u Nafiaya Dair Layiha hazırlandı ve yol meselesi bu layihada detaylı bir şekilde ele alındı.

3.4.1.2. 1908 Nafia Programında Yollar ve Köprüler

1908 Nafia Programın “Turuk ve Meâbir Faslı” yedi başlıktan oluşuyor ilk olarak “Turuk ve Meâbir İdaresi’nin Teşkili ve Tarik Mükellefiyeti” ile ilgili bilgiler içeriyordu⁷¹⁴. İkinci olarak, “Menabi-i Varidat-ı Hazıra” başlığı altında Turuk ve Meâbir İdaresi’nin gelirleri hakkında bilgi veriliyordu. Yollar ve köprülerin inşası için tahsis edilen gelirler Rumeli Vilayeti için hazineден tahsis olunan miktar ile bedelatı nakdiye ve hizmeti bedeniyeден müteşekkildi. 1901 yılından beri hükümet Rumeli Vilayeti gelirlerinin % 5’ini umur-u nafiaya ayırmıştı. Yıllık 11 milyon kuruş olarak tahmin edilen bu miktar hiçbir vakit bu rakama çıkmamış 6-7 milyon kuruş civarında kalmıştı. Bedelatı nakdiye ilk zamanlarda 20 milyon kuruşken yıldan yıla artarak 1908 senesinde 30 milyon kuruşa ulaşmıştı. En çok bedelatı nakdiye tahsilatı 5.5 milyon kuruş ile Bursa’da, Bursa’nın ardından 2.5 milyon kuruş ile Edirne, Selanik vilayetlerinde toplanmış, Aydın’da 1.2 milyon kuruş, Erzurum’da 3-4 yüz bin, Bitlis’te 70-80 bin kuruş yol vergisi tahsil edilmişti. Bedelatı nakdiye yoluyla toplanan vergilerin memur maaşları ve verginin toplanmasında harcanan miktarı çıkarıldığında varidat 24 milyon kuruşa düşmekteydi. Yol yapımında gelirleri oluşturan kalemlerden biri olan hizmet-i bedeniye ise birçok vilayette “Turuk ve Meâbir Nizamnamesi”ni icraya yükümlü olan memurların eksiklikleri ve görevlerini düzgün yapmamaları nedeniyle gerçek anlamda uygulanamamış, tarik mükellefiyetinin % 10-12’si ancak bedenen ifa edilmişti. Hizmet-i

⁷¹³Umur-ı Nafiaya Dair Layiha, 1908: 12.

⁷¹⁴Programın bu kısmında yer alan bilgiler tarihçe ve idari teşkilatlanma ile ilgili olduğundan “Yollar ve Köprülerin İnşası” bölümünde kullanılmış, bu nedenle burada tekrar edilmemiştir.

bedeniye ile yol mükellefiyetini ifa etme daha çok Manastır, Kastamonu, Sivas, Erzurum gibi vilayetlerde tercih edilse de bedel ile yol mükellefiyetine katılım her geçen gün artmıştı. Çünkü vilayetlerde bir amelenin günlük çalışma ücreti 6 ile 8 kuruş arasındayken bedelâtı nakdiye 3-4-5 kuruş olarak belirlenmişti. Dolayısıyla çoğu yerde mükellefler bedenen çalışmaktansa bedel ödemeyi tercih ediyorlardı. Diğer taraftan bedenen edayı mükellefiyet yoluyla inşa ya da tamir edilen yollar daha masraflı oluyor, kalite bakımından da istenilen seviye tutturulamıyordu. Örneğin, “hizmet-i fiiliye” ve “mesarif-i cezaiye” ile yapılmış olan 90 kilometre uzunluğundaki İzmir-Çeşme yolu tam manası ile bitirilememiş, 30 bin liradan fazla para harcanmıştı. Birçok yerde hizmet-i bedeniye ile yapılan yolların yeniden inşası mecburiyeti ortaya çıkmış, Sivas Vilayeti 10 seneden beri eski yolların tamiriyle uğraşmasına rağmen halen hüsnü hale koyamamıştı. Dolayısıyla program bedenen edayı mükellefiyeti faydalı bulmuyor, Fransa, Sırbistan, Bulgaristan ve Romanya gibi ülkelerde tamamen kaldırıldığı, ya da nahiye yolları gibi tali yollarda uygulandığından hareketle nakti vergiye dönüştürülmesinin yararlı olacağını belirtiyordu⁷¹⁵.

“Yollar ve Köprüler” bahsinde üçüncü başlık Osmanlı Devleti’nde yol şebekesi ve yapılması planlanan güzergâhlar ile maliyetleri hususunda bilgiler içeriyordu. Programın meri olduğu (Bağdat, Basra, Hicaz, Yemen, Trablusgarp vilayetleri hariç) vilayetlerde yapılmakta olan ve yapımı tehir edilmiş 30.044 kilometrelik bir yol ağının 8 yıl içinde inşa ve tamiratı ön görülüyordu. Bu yollar bir kere yapıldığı takdirde vilayet, sancak ve kasaba merkezlerini birbirine bağlayacak, önemli merkezlerin iskele ve demiryolu istasyonları ile ulaşımını sağlayacaktı.

⁷¹⁵Umur-ı Nafiaya Dair Layiha, 1908: 12-16.

Tablo 3.3 Osmanlı Devleti'nde Yol Şebekesi (14 Mart 1908)⁷¹⁶

Vilayetler	Şose		Tesviye-i Türabiye		Başlanılmayan	Toplam Uzunluk
	Köprüleri İle Kilometre	Köprüsüz Kilometre	Bitmiş Aksam Kilometre	Başlanılmayan Aksam Kilometre	Aksam Kilometre	Kilometre
Dersaadet ve Çatalca	233	15	10	-	143	401
Edirne Vilayeti	699	47	356	78	785	1965
Selanik Vilayeti	740	49	191	80	355	1215
Manastır Vilayeti	1382	12	41	12	382	1829
Kosova Vilayeti	597	43	162	286	208	1296
Yanya Vilayeti	579	4	-	10	250	843
İşkodra Vilayeti	82	-	-	7	23	112
İzmit Sancağı	190	22	23	-	53	288
Biga Sancağı	60	-	11	-	-	71
Bursa Vilayeti	1838	36	156	17	304	2351
Aydın Vilayeti	1000	130	114	49	273	1566
Konya Vilayeti	754	52	420	10	742	1978
Adana Vilayeti	511	-	358	-	189	1058
Ankara Vilayeti	1478	135	133	41	340	2127
Kastamonu Vilayeti	671	21	188	25	570	1475
Sivas Vilayeti	1774	87	217	90	224	2392
Trabzon Vilayeti	627	72	61	86	121	967
Erzurum Vilayeti	265	11	270	81	850	1477
Van Vilayeti	80	34	82	-	365	561
Bitlis Vilayeti	18	61	23	49	242	393
Mamuret-ül-Aziz Vilayeti	355	87	142	15	164	763
Diyarbakır Vilayeti	368	33	24	221	117	763
Musul Vilayeti	11	-	7	1	200	219
Halep Vilayeti	369	22	121	16	480	1008
Zor Sancağı	12	-	2	-	257	271
Suriye Vilayeti	394	84	24	15	225	742
Beyrut Vilayeti	339	12	93	12	117	573
Kudüs Sancağı	215	5	-	8	141	369
Cezayir-i Bahri Sefid Vilayeti	714	-	21	1	146	882
Toplam	16360	1074	3250	1210	8150	30044

Böylelikle Rumeli için 170.000 kilometre arazi dâhilinde 4.587.000 nüfus ahali için 8.000 kilometre, Anadolu için Elcezire ve Suriye hariç olduğu halde 922.000 kilometre arazi üzerinde sakin 16.760.000 nüfus için 22.000 kilometre yol yapımı öngörülüyordu. 30.044 kilometrelik yol ağı içine Harbiye Nezareti tarafından yapılması talep edilmekte olan askeri yollarda dâhildi. Askeri amaçla inşa edilen ve edilmesi planlanan yolların bir-ikisi hariç diğerleri önemli merkezleri, demiryolu istasyonlarını birbirine bağladığından yalnız askeri anlamda değil ticari açıdan da önemliydi. Tariki askeriye; Rumeli'de Edirne, Selanik,

⁷¹⁶Umur-ı Nafiaya Dair Layiha, 1908: 19.

Kosova; Anadolu’da Trabzon, Erzurum, Mamüret-ül-Aziz, Bitlis, Van vilayetleri olmak üzere Tablo 3.4’te gösterildiği gibi iki kısma ayrılmıştı.

Tablo 3.4 Osmanlı Devleti’nde Halihâzırda İnşa Edilen Askeri Yollar (14 Mart 1908)⁷¹⁷

Esami-i Tarik	Aksamın Tulu			Toplam Uzunluk
	Şose Olarak İnşa Edilmiş Olan	Tesviye-i Türiye Olarak İnşa Edilmiş Olan	Başlanmamış	
Rumeli				
Edirne-Ortaköy-Koşukavak-Mestanlı	44+820	98+180	-	143+000
Gümölcine-Mestanlı-Kıracaali	3+000	59+900	-	62+900
Koşukavak-Gümölcine tarikine iltisak	9+490	22+980	-	32+480
Kırcaali-Paşmaklı-İskeçe	0+430	99+820	87+450	187+700
Kırkkilise-Vize-Çerkezköy	10+000	15+660	59+340	85+000
Tirnovacık-Samakucak	-	3+050	36+650	39+700
Drama-Doullens	-	57+400	72+600	130+000
Kavala-Drama-Nevrekep-Razlık	82+940	94+000	22+700	199+640
Serez-Nevrekep tarikine iltisak	11+040	27+390	15+900	54+330
Toyran-Ustrumca tarikine iltisak	22+540	1+770	1+510	25+820
Ustrumca-Osmaniye	-	-	45+000	45+000
Üsküp-Kumanova-Palanga-Osmaniye	102+370	3+100	-	105+470
Bu yollarla bitişen	91+860	46+000	34+000	171+860
Koçana-Karataş	-	4+250	8+250	12+500
Priştine-Perepolos	35+530	3+590	-	39+120
Toplam	414+020	537+090	383+400	1334+510
Anadolu				
Erzurum-Mamahatun-Erzincan-Karahisar	73+080	138+950	72+210	284+240
Erzincan-Gümüşhane	22+270	82+730	-	105+000
Erzincan-Kemah-Eğin-Harpur	149+960	57+170	88+520	295+650
Erzurum-Keyf-Harpur	6+320	109+920	134+510	250+750
Erzincan-Keyf	-	3+320	177+080	180+400
Erzurum-Sason-Bitlis-Diyarbakır	115+420	113+730	310+350	539+500
Diyarbakır-Palu-Keyf tarikine iltisak	-	23+950	46+050	70+000
Harpur-Dersim	32+000	34+600	6+400	73+000
Bitlis-Van	12+300	45+100	101+900	159+300
Toplam	411+350	609+470	937+020	1957+840

Askeri yollarla birlikte 8 yıl için 30.044 kilometre yol Osmanlı Devleti’nin yol ihtiyacını tam olarak karşılamıyor, kasaba merkezlerini birbirine bağlamak için 15.000 kilometre daha yol yapımına ihtiyaç duyuluyordu. Ancak mali yetersizlik, önemli olan hatların daha önce yapılması gibi sebepler bu ihtiyacı şimdilik tehir etmek zorunluluğunu doğuruyordu.

⁷¹⁷ Umur-ı Nafiaya Dair Layiha, 1908: 21.

Bu 30.044 kilometre yolun 8.150 kilometresi ilk defa açılacak hatlardan oluşuyor, kilometre başına maliyet 500 Osmanlı lirası olarak hesaplanarak toplam maliyetin 4.075.000 lira olacağı düşünülüyordu. Tesviye-i türabiyesi yapılacak şose ile tamiratın yenileneceği hatlar 4.400 kilometreydi ve kilometre başına maliyet 350 Osmanlı lirası üzerinden yolun 1.540.000 liraya mal olacağı hesaplanıyordu. Köprüleri bulunmayan 1.000 kilometrelik yol vardı ve kilometre başına 200 Osmanlı lirası mukabilinde 200.000 liraya bu kısmın inşa edileceği; yenileme ve tamirat için 8.000 kilometre yolun kilometre başına 250 Osmanlı lirası maliyetle 2.000.000 liraya yapılabileceği düşünülüyordu. Sekiz sene için daimi tamirat ve tamirci masrafları da 1.785.000 lira olarak hesaplanmaktaydı. Bu şartlarda 30.044 kilometre yol inşaatı 9.600.000 liraya mal olmaktaydı. Programın planlandığı gibi işletilebilmesi için her yıl 1000 kilometre yeni yol, 1000 kilometre tamirat, 50-100 kilometre noksan yol ikmal ve bir miktarda daimi tadilatın yapılması gerekiyordu.

Mevcut iktisadi şartlar altında yapılması ve tamiratı düşünülen hatların inşası 21 senede ancak mümkün oluyor, 8 sene içinde bitirilmesi kabil görünmüyordu. Bu durumda planlanan şekilde yol inşasının sürdürülmesi için 1909 senesi Turuk ve Meâbir Bütçesi'nin 1.200.000 Osmanlı lirası olması gerekiyordu⁷¹⁸.

Programın Yollar ve Köprüler bahsinde bir diğer düzenleme Turuk ve Meâbir Nizamnamesi'nin tadili ve tahsisatı cedide hakkındaydı. Bayındırlık programının icrası için gerekli mali yükün hazineden karşılanması mümkün değildi. Vergilerle yol yapımının ekonomik kaynağını oluşturacak yol vergisinin konulması gerekiyordu. Bedenen ifayı mükellefiyetin ilgası yerine yeni bir düzenlemenin hemen konulamayacağı gerekçesiyle en azından 1909 yılında da sürdürülmesi gerekiyordu. Bunun dışında bedelatı nakdiyenin miktarı arttırılmalıydı. Tavsiye edilen miktar, İstanbul ve mülhakatı, Edirne, Selanik, İzmit, Çanakkale, Bursa, Aydın, Şam, Beyrut vilayetleri ile Kudüs müstakil mutasarrıflığı için 20; Manastır, Kosova, Yanya, Konya, Ankara, Adana, Kastamonu, Trabzon, Sivas, Erzurum, Halep, Cezayir-i Bahr-i Sefid vilayetleri ile Zor müstakil mutasarrıflığı için 16; diğer vilayetler için ise 12 kuruş olarak belirlenmişti. Bu şartlarda bir düzenleme yapıldığı takdirde gerekli olan 1.200.000 liranın 623.000 lirası bedelatı nakdiyeden karşılanmış olacaktı. Rumeli Vilayetinde olduğu gibi Anadolu vilayetinde de varidatın % 5'inin yol yapım ve tamiratı için ayrılması buradan 358.000 lira gelir elde edilmesi bekleniyordu. Bu miktara Ziraat Bankası'ndan tahsil edilen 34.000 lirada eklendiğinde 1.015.000 lira gelir sağlanmış olmaktaydı. Eksik kalan 185.000 liranın ise fevkalade bütçeden tahsil edilmesi durumunda Turuk ve Meâbir bütçesi için gerekli sermaye oluşturulmuş olacaktı.

⁷¹⁸Umur-ı Nafiaya Dair Layiha, 1908: 17-25.

Tablo 3.5 Turuk ve Meâbir Bütçesi'nin Vilayetlere Dağılımı⁷¹⁹

Vilayetler	Son senelerin Sarfiyat Ortalaması	Âdî Bütçe		Fevkalade Bütçe (İmalat)	Toplam
		İmalat	Tamiratı Mütemudiye		
Dersaadet ve Mülhakatı ve Çatalca	300.000	3.637.000	150.000	-	3.787.000
Edirne Vilayeti	4.000.000	6.464.000	600.000	536.000	7.600.000
Selanik Vilayeti	4.300.000	6.266.000	700.000	1.234.000	8.200.000
Manastır Vilayeti	4.000.000	3.563.000	800.000	1.937.000	6.300.000
Kosova Vilayeti	2.600.000	3.729.000	400.000	1.771.000	5.900.000
Yanya Vilayeti	1.000.000	2.317.000	400.000	1.583.000	4.300.000
İşkodra Vilayeti	80.000	273.000	40.000	527.000	840.000
İzmit Sancağı	600.000	1.108.000	200.000	92.000	1.400.000
Biga Sancağı	400.000	670.000	50.000	-	720.000
Hüdavendigâr Vilayeti	4.800.000	7.000.000	1.500.000	-	8.500.000
Aydın Vilayeti	1.500.000	6.500.000	500.000	-	7.000.000
Konya Vilayeti	1.600.000	3.500.000	500.000	-	4.000.000
Ankara Vilayeti	1.100.000	3.500.000	700.000	-	4.200.000
Adana Vilayeti	450.000	2.300.000	300.000	200.000	2.800.000
Kastamonu Vilayeti	2.600.000	3.400.000	600.000	600.000	4.600.000
Trabzon Vilayeti	1.400.000	2.500.000	700.000	1.500.000	4.700.000
Sivas Vilayeti	3.800.000	2.290.000	1.500.000	1.910.000	5.700.000
Erzurum Vilayeti	1.000.000	3.000.000	400.000	1.500.000	4.900.000
Van Vilayeti	40.000	1.128.300	50.000	371.700	1.550.000
Bitlis Vilayeti	150.000	1.550.000	50.000	500.000	2.100.000
Mamüretü'l-Aziz Vilayeti	400.000	2.000.000	200.000	800.000	3.000.000
Diyarbakır Vilayeti	350.000	1.700.000	200.000	600.000	2.500.000
Musul Vilayeti	40.000	800.000	-	-	800.000
Halep Vilayeti	1.200.000	1.540.000	500.000	1.560.000	3.600.000
Suriye Vilayeti	600.000	2.050.000	300.000	450.000	2.800.000
Beyrut Vilayeti	750.000	2.500.000	300.000	-	2.800.000
Cezayir-i Bahr-iSefid Vilayeti (Midilli Adası Hariç)	70.000	700.000	100.000	-	800.000
Zor Sancağı	75.000	413.000	-	550.000	963.000
Kudüs-i Şerif Sancağı	700.000	1.480.000	260.000	-	1.740.000
Toplam	39.905.000	77.878.300	16.000.000	18.221.700	108.100.000

Programda bayındırlık bütçesinin vilayetlerde ne miktarda kullanılacağı Tablo 3.5'te gösterildiği gibiydi. İhtiyaçlara göre her vilayette yapılacak ameliyat tayin edilmiş ve ona göre bütçe vilayetlere tahsis edilmişti. Bu tahsisatta Edirne'de Meriç Köprüsü'nün ikmali, Halep Vilayeti ile Zor Sancağı'nda Fırat Nehri üzerinde 2 köprü, Mamüret-ül-Aziz Vilayeti'nde İzöglü Mevkiinde yine Fırat Nehri üzerinde bir asma köprünün inşası gibi birkaç büyük köprünün tesis edilmesi de dâhildi. İnşaatın iyi bir şekilde yürütülmesi için ilk seneler yapılacak inşaat ve tamirat Turuk ve Meâbir İdaresi tarafından belirlenecek, herkesin programdan eşit bir şekilde istifade edebilmesi için her bir sancak dâhilinde en az bir yolun inşası ya da tamiratı yapılacaktı.

⁷¹⁹ Umur-ı Nafiaya Dair Layiha, 1908: 27.

Osmanlı Devleti'nde yollar hiçbir vakit muntazaman iyi halde muhafaza edilmemişti. Selanik, Edirne, Bursa, Trabzon vilayetlerinin bir kısmında söz konusu olan yolların sürekli bakımlı tutulması gayretlerinin bütün vilayetlere yaygınlaştırılması gerekiyordu⁷²⁰. Programın uygulanması sonrası yolların sürekli bakımının yapılabilmesi kolaylaşacaktı ve bunun için kilometre başına maliyetin 20 Osmanlı lirasını bulmayacağı düşünülüyordu.

Program gereği turuk ve meâbir işlerinin kolay yürütülmesi için hali hazırda bu işlerin icrasından yükümlü olan vali ve mutasarrıflara vilayet/sancak meclis idare azasından 2 kişinin daha ilave edilmesi ve bu işlerin yürütülmesinden o kişilerin sorumlu tutulmaları öneriliyordu. Buna mukabil Rumeli Vilayeti'nde oluşturulmuş olan nafia müdüriyetlerinin işlevsiz olması nedeniyle bu teşkilatın diğer vilayetlere teşmil edilmemesi, kaldırılmalarının daha uygun olacağı belirtilmekteydi.

Programda vilayet turuk ve meâbir ameliyatını icra için 8 müfettişliğin tesis edilmesi isteniyordu. Buna göre; İstanbul (İstanbul, Edirne, İzmit, Biga, Bursa), Selanik (Selanik ve Kosova), Manastır (Manastır, Yanya, İşkodra), Ankara (Ankara, Kastamonu), İzmir (Aydın, Konya, Adana, Cezayir-i Bahr-i Sefid), Beyrut (Şam, Kudüs, Halep, Zor), Sivas (Sivas, Trabzon, Harput), Erzurum (Erzurum, Van, Bitlis, Musul) Müfettişlikleri kurulacaktı. Bu müfettişlikler daha önce ser-mühendislik vazifesinde bulunmuş bir müfettişten ve yardımcı sıfatıyla bir mühendis mülazımı ile bir kâtipten oluşacaktı. Merkez vilayetlerde bir ser-mühendis (büyük vilayetler için bir de ser-mühendis yardımcısı), bir mühendis mülazımı, biri muhasebeye bakmak üzere 2 katib görev yapacaktı. Sancak merkezlerinde ise bir mühendis (büyük sancaklar için bir de mühendis mülazımı), bir katib ile ihtiyaç miktarı kondüktör bulundurulacaktı. Müfettişin görevi, ser-mühendislerin doğrudan doğruya vazifelerine ait işlere müdahale etmeksizin ameliyatın iyi bir şekilde yapılmasını sağlamaktır. Yol işlerine ait muhasebenin tutulması, hesap evraklarının teftiş edilmesi, her altı ayda bir bu evrakların bordrolarla birlikte merkez muhasebeye gönderilmesi ise ser-mühendisin görevi olarak görülüyordu⁷²¹.

⁷²⁰İnşa edilen yolların bakımlı tutulmaması ahalinin şikâyetlerine de konu oluyor, Ticaret ve Nafia Nezareti'ne, Sadaret'e yolların tamiratının yapılması ile ilgili arzuahaller gönderiliyordu. Örneğin Sivas ve Trabzon'u birbirine bağlamak için yapılmış olan Ordu, Hamidiye, Ünye güzergâhlarının bakımsız olması ahalinin şikâyetine sebep olmuştu. Sivas'tan Ordu'nun Aybastı Nahiyesi ve oradan Fatsa Limanı'na bağlanan Bolaman Çayı'nı takip eden yol inşa edilmiş ve böylelikle Samsun-Sivas arası mesafe 80 saatte gidiliyorken 38 saatte gidilir olmuştu. Ancak bakımsızlıktan yolun kullanılmaması ticaret ve ziraatte terakkiyi engellemiş, nakliyatın yapılamamasına neden olmuştu. Bu nedenle biran evvel yolun tamiratının yapılması isteniyordu. BEO, 3470/260241, 1326 Z 20/13 Ocak 1909.

⁷²¹Umur-ı Nafiaya Dair Layiha, 1908: 29-31.

3.4.1.3. II. Meşrutiyet Dönemi'nde Karayolları

II. Meşrutiyet yıllarında karayollarının inşası sürekli olarak hükümetlerin gündeminde olmuştur. Yolların inşası ile ilgili önemli çabalar gösterilmişse de kısa süre içerisinde devletin karşılaştığı fevkalade siyasi, iktisadi, sosyal güçlükler bu konuda istenilen sonuca ulaşmayı engellemiştir. Bu dönemde devlet ve vilayet yolları kapsamında yapılan çalışmalar aşağıda detayları ile birlikte ele alınmıştır.

3.4.1.3.1. Devlet Yolları ve Turuk-ı Umumiye Şirketi

Yukarıda içeriğinden kısaca bahsedildiği üzere 1908 yılında Nafia Programı hazırlanmıştı. Osmanlı Devleti'nde 14 Aralık 1908 tarihinde hazırlanan Nafia Programı, devletin yol yapımına esaslı surette eğileceği intibamı uyandırıyor. Osmanlı Mebusan Meclisi'nin 17 Aralık 1908 tarihinde açılması ile birlikte mebusların ülke meseleleriyle ilgili dile getirdikleri önemli konuların başında yol meselesi geliyordu. Nitekim 27 Ocak 1909 tarihli Meclisi Mebusan oturumunda yol sorunu ele alındı. Oturumda Kayseri Mebusu Hacı Kasım Efendi'nin tarik bedeli alındığı halde Kayseri civarında yolların hala yapılmaması sebebinin Nafia Nazırı'ndan açıklanmasını isteyen takriri okundu. Oturumda yer alan mebusların birçoğu yolların mevcut durumundan oldukça şikâyetçiydi. Kasım Efendi, Kayseri'de Bağdat Caddesi'nin yolu yapılmadığı için posta arabalarının gelememesinden, yolun 45 seneden beri yapılamadığından şikâyet ediyor, İzmit'e 2-3 saat mesafede bulunan Adapazarı'na yol yapılamadığından, Konya'da, sair birçok vilayette benzer durumun söz konusu olduğundan yakınıyordu. Erzincan Mebusu Osman Fevzi Efendi, Erzincan'da henüz bir posta yolunun dahi bulunmadığından şikâyetle o da bedelatı nakdiye alındığı halde yolların neden yapılmadığının Nafia Nazırı tarafından açıklanmasını istiyordu. Kosova Vilayeti'nden İpek Sancağı Mebusu Bedri Bey ise, "Turuk, insanın uruku (damarları) gibidir, nasıl demi hayat uruklar vasıtasıyla cereyan ederse, turuktan da serveti memleket cereyan eder" diyor, bugünden itibaren umum yollar hakkında nasıl bir programın takip edileceğinin izahatını istiyordu. Söz alan mebusların genel kanaati eskiden beri yol yapımının ihmal edildiği, mültezimlerin yolları layıkıyla yapmadığı, yol yapımında birçok yolsuzlukların söz konusu olduğu yönündeydi ve bu nedenle ahalinin zor durumda bulunduğu sonucunda birleşiyorlardı. Nafia Nazırı'nın konu hakkında açıklama yaparak durumun açıklığa kavuşturulması Meclis içinde genel kanaati oluşturuyordu⁷²².

Kayseri Mebusu Hacı Kasım Efendi'nin, Kayseri'de yol bedelatı alındığı halde yolların niçin yapılmadığı yönündeki açıklama isteyen takririne cevap 13 Mart 1909 tarihinde

⁷²²MMZC, 1. Dönem, 1. Cilt, İ. 19, 14 Kanûnusani 1324/27 Ocak 1909, s. 343-347.

Nafia Nazırı Muavini Hulusi Bey tarafından verildi. Hulusi Bey yaptığı açıklamada, bir vilayette tarik bedelatı olarak ne kadar para toplanmışsa o paranın vilayetin Ziraat Bankası şubesine yatırıldığını, toplanan miktarın valiler ve mutasarrıfların emriyle ve zabitan nezaretinde kullanıldığını, İstanbul'a yol bedelatından kesinlikle herhangi bir paranın gelmediğini belirtti. Yol yapımı için toplanan paralar, müteâhhitler yolları yaptıkça düzenledikleri istihkak raporları üzerine mutasarrıfların veya valilerin "verile" işaretiyle müteâhhitlere ödeniyordu. Nafia Nezareti ise her sene hangi vilayetlere yol yapılacaksa onların evrakı fenniyelerini ve keşiflerini düzenleyip ilgili yerlere gönderiyordu. Eğer yapılacak ve tamir edilecek yollar için vilayetlerin bütçeleri yeterli gelmezse gelecek yıl varidatından yapılmak üzere tehir edilirdi. Şimdiye kadar yol yapımında bazı usulsüzlükler söz konusu olmuş, bir vilayetin tahsisatından fazla yola başlanıldığı ya da vilayet varidatının fazlalıklarından yollara tahsisat icra edilecek denilerek müteâhhitlere yollar ihale edildiği olmuştu. Ancak ödemeler yapılamadığından yolların yapımı tamamlanamadığı gibi mevcut yollar da bozulmuş, bu yolları yeniden yapmak icap etmişti⁷²³. Bu tür usulsüzlüklerin önüne geçmek için Nafia Nezareti 3 yıl önce her vilayetin nafia bütçelerini tanzim etmiş, tanzim edilen bütçe miktarınca bayındırlık işlerinin yapılması istenmişti. Nitekim 1909 yılında Niğde-Kayseri yolu için tanzim edilen bütçede 603 bin kuruş tahsisat ayrılmış, daha sonra bu miktara 11.805 kuruş ilave edilmiş, hendeklerin temizlenmesi için ise ayrıca 37.300 kuruş eklenmişti. Şimdiye kadar Niğde-Kayseri yolunun inşası için 913.507 kuruş harcanmıştı ve geriye kalan 139 bin kuruş ile 41,5 kilometre uzunluğunda olan Niğde-Araplı kısmında yol yapım çalışmaları sürdürülüyordu. Hulusi Bey, Niğde-Mersin yolunun ise tamire muhtaç olduğunu belirtmiş, Kilisehisar'dan itibaren 6 kilometrelik kısım yapılmış olsa da müteâhhit ile hükümet arasında yaşanan anlaşmazlık nedeniyle sözleşme feshedilmişti. Yolun yapımı için başka müteâhhitlerin teklif vermesi bekleniyordu. Borlu-Ereğli arasındaki 56 kilometrelik hattın yapımı için 30 bin liraya ihtiyaç duyuluyor, bunun Konya vilayetinin varidatı ile yapılması mali olarak mümkün görülüyordu. Hulusi Bey, vilayetlerin nafia bütçelerinin kifayetsizliği nedeniyle yolların sadece vilayet bütçeleri ile yapılmasının mümkün olmadığını belirtiyordu. Bu nedenle 1908 yılında hazırlanan nafia programının uygulanmasının zorunlu olduğunu ifade ediyor, bunun için yıllık 1.200.000 liranın tahsis edilmesini istiyordu. Bu yapılırsa 8 yıl içinde nafia programında yer alan yolların inşa edilme olanağının söz konusu olduğu belirtiliyordu⁷²⁴.

⁷²³Yol yapımında karşılaşılan sorunlardan biri de inşasına başlanılan bir yolun tamamen bitirilmeden terk edilmesi idi. Nitekim yapılmakta olan yollar tesviye-i türabiye halinde terk ediliyor, şoseleri, köprüleri inşa edilmediğinden yoldan geçmek mümkün olmadığı gibi geçen zaman içinde inşasına başlanılan kısımlar da tahrip oluyordu. Bu nedenle Ticaret ve Nafia Nezareti'nden yapılmakta olan yolların mesul mühendisler idaresinde bulundurulması ve seleften halefe devrettirilmesi usulünün biran evvel uygulanması isteniyordu. BEO, 3619/271417, 1327 B 29/16 Ağustos 1909.

⁷²⁴MMZC, 1. Dönem, 1. İçtima, 2. Cilt, İ. 40, 28 Şubat 1324/13 Mart 1909, s. 273-277.

Hulusi Bey'in yaptığı açıklamalar mevcut işleyişin nasıl olması gerektiğiyle ilgiliydi, ancak işleyiş her zaman anlatıldığı gibi olmuyordu. Yol sorunu mebusların ifade ettiği gibi bütün ülkenin ortak meselesiydi. Her mebus kendi vilayetindeki yol sorunlarını bu şekilde meclis gündemine getirdiğinde müzakerelerin haftalarca devam edeceği düşünülüyordu.

Bu sıralarda 13 Nisan 1909 tarihinde 31 Mart İsyanı ortaya çıkmıştı, isyana katılan ve İstanbul'da ve taburlarda bırakılmaları uygun görülmeyen 10.000 askerin, inşasının askerin sevki ve ticaretin gelişmesi açısından aciliyet gösteren Selanik, Kosova, Manastır vilayetlerindeki yol yapım işlerinde çalıştırılmaları gündeme geldi. Bu amaçla Nafia Bütçesine 80.000 lira ilave edilmesi hususunu da içeren kanun maddesi 24 Mayıs 1909 tarihinde Meclis-i Mebusan'da kabul edildi⁷²⁵.

Diğer taraftan 14 Aralık 1908 tarihinde hazırlanan Nafia Programının uygulanabilmesi için bütçeye ihtiyaç duyuluyordu. Ülkenin imarı, devletin refah ve saadetinin artırılması yolların yapılmasına, ziraatın geliştirilmesi için bataklıkların kurutulmasına, ovaların sulanmasına, limanlar gibi ticaretin gelişmesinde oldukça mühim olan umur-ı nafianın bir an evvel vücuda getirilmesine bağlıydı. Nitekim bu sebeple 1908 nafia programı hazırlanmış, en az 30 bin kilometre yolun 8 sene içerisinde yapılması planlanmıştı. Ancak bu programın uygulanabilmesi için yıllık 1.200.000 liraya ihtiyaç olduğu gibi Elcezire'de tatbik edilecek umuru nafia programı içinde 8 senede sarf olunmak üzere 8.300.000 lira ve diğer mahallerde gerçekleştirilecek nafia hizmetleri için ise yaklaşık 3,5 milyon liraya muhtaç olduğu anlaşılmıştı. Programın gerçekleştirilebilmesi için birinci seneye isabet eden miktar 1909 yılı bütçesine konulması arzu edilmişse de Maliye Nezareti ve Müşavir Mösyö Loren, 1909 yılının mesarifi adiyeye bütçesine yalnız geçen yılki sarfiyat kadar bir meblağın konulmasını istiyordu. Nitekim, 1909 yılı bütçesi 30 milyon lira olarak tanzim edilmiş, gelirler tanzim edilen bütçeden daha az olduğu için bütçe açığı 3,5-4 milyon lira civarında olmuş, Meclis-i Mebusan tarafından icra olunan ilavelerle fark 5,5 milyon liraya kadar yükselmişti⁷²⁶. Dolayısıyla tasavvur olunandan fazla harcama yapılırsa masrafların "fevkalade" adıyla ayrıca tanzim olunacak bütçeye dâhil edilmesi usulü takip ediliyordu. Devletin 1908 yılı nafia harcaması yol bedelatı nakdiyesi ve Rumeli Vilayeti vergi gelirlerinin % 5'i ile Ziraat Bankası'nın turuk ve meâbire ayırdığı miktardı ki toplam 600.000 liraydı. Bu miktarın 200.000 lirası yolların tamirâtı, taşrada görevli fen memurlarının maaşlarına sarf ediliyor, kalan 400.000 lira ile 600 kilometrelik yeni yol ancak yapılabilirdi. Bu suretle program dâhilinde yapılması planlanan 30 bin kilometrelik yolun inşası on yıllar alıyordu. Nitekim tarik bedelatı nakdiyesinin toplandıkları vilayetlerde harcanması zorunluluğu yıllık 600 kilometrelik yolun ihtiyaç nisbetinde her vilayette yapılmasını mümkün kılmıyor, yeni yol

⁷²⁵MMZC, 1. Dönem, 1. İçtima, 3. Cilt, İ. 78, 11 Mayıs 1325/24 Mayıs 1909, s. 625,628; 641,642.

⁷²⁶Mutlu, 2018: 86.

yapımı nüfusu çok ve zengin olan mahallerle sınırlı kaldığı gibi sair yerlerde nafia adına neredeyse hiçbir şey yapılamıyordu. Oysa ki, Ticaret ve Nafia Nazırı Gabriel Noradunkyan Efendi'ye göre umur-ı nafia harcamaları devletin diğer fevkalade harcamaları gibi değildi, devlet gelirlerinin tezyidi, fakir halka iş sağlanması, memleketin asayişinin temin edilmesi gibi çok acil ve mühim konuları içeriyordu. 1908 Nafia Programının uygulanabilmesi devlet açısından sayısız faydaları içeriyor, bu nedenle dış borçlanma tek çıkar yol olarak görülüyordu.

Bu gerekçelerle Sadrazam Hüseyin Hilmi Paşa'nın 30 Mayıs 1909 tarihli yazısıyla "Umur-ı Nafia İçin Akdolunacak İstikraz Hakkında Kanun Layihası" Meclis-i Mebusan'a gönderildi⁷²⁷. Kanun gereği 3.290.900 lirası umur-ı nafiaya, 700.000 lirası tohumluk zahireye olmak üzere 3.990.900 lira dış borç alımına Maliye Nezareti mezun olacaktı. Nafia için talep olunan 3.990.900 liranın harcanacağı alanlar Tablo 3.6'da gösterildiği gibi tanzim edilmişti.

Tablo 3.6 Umur-ı Nafia İçin Akdolunacak İstikraz Kanununda Harcama Kalemleri (1909)

Harcama Alanları	1325 (1909)	1326 (1910)	1327 (1911)	1328 (1912)	Toplam
3 sene zarfında turuk ve meâbir inşaatına	400.000	700.000	700.000	-	1.800.000
3 sene zarfında Elcezire'de yapılacak nafia harcamalarına	140.966	140.967	140.967	-	422.900
3 sene zarfında Adana'da yapılacak nafia harcamalarına	3.000	47.000	50.000	-	100.000
2 sene zarfında Muratlı-Tekfurdağı demiryolu inşaatına	86.000	200.000	-	-	286.000
1 senede sarf olunmak üzere 2. ve 3. Ordulardan acilen lüzum gösterilen rampa ve makasların masraflarına	21.000	-	-	-	21.000
3 sene zarfında demiryollarına	20.000	15.000	9.000	-	44.000
3 sene zarfında su yapıları ve bataklıkların istikşaf masraflarına	2.000	8.000	5.000	-	15.000
3 sene zarfında akarsuların düzenlenmesi, bataklıkların kurutulması masraflarına	50.000	150.000	115.000	-	315.000
3 sene zarfında imtiyaz suretiyle yaptırılması mümkün olmayan küçük liman ve dalgakıran setleri inşasına	50.000	100.000	50.000	-	200.000
Avrupa'ya eğitim için gönderilecek 40 mühendis talebenin 4 senelik masraflarına	4.500	7.500	7.500	10.500	30.000
Ereğli madeni için Avrupa'dan getirilecek maden mühendisleri maaşları için	8.000	25.000	5.000	-	38.000
Mühendis Mektebi'nin 1325 (1909) senesi maaş ve masraflarına	19.000	-	-	-	19.000
Tohumluk zahire ve diğer amaçlarla kullanılmak üzere Ziraat Bankasına	700.000	-	-	-	700.000
Toplam	1.504.466	1.393.467	1.082.467	10.500	3.990.900

3.990.900 liralık dış borç sadece nafia işlerinde tabloda gösterildiği şekilde harcanacaktı. Bu harcamalar, Ticaret ve Nafia Nezareti kararıyla icraat ve imalat vuku

⁷²⁷MMZC, 1. Dönem, 1. İçtima, 4. Cilt, İ. 84, 17 Mayıs 1325/30 Mayıs 1909, s. 87.

buldukça sarf olunacak, sene içinde harcanmayıp ertesi yıla kalan miktarın takip eden yıllarda kullanılması mümkün olacaktı. Kanunun icrasından Maliye ile Ticaret ve Nafia Nezareti doğrudan yetkili kılınmışlardı⁷²⁸.

Nafiaya dair istikraz kanunu Nafia Nezareti tarafından Meclis-i Mebusan'a gönderilmiş, oradan da Nafia Encümenine havale olunmuştu. Nafia Encümeninin nafiaya dair istikraz kanunu hakkındaki görüşleri Meclisin 29 Haziran 1909 tarihli oturumunda Şam Mebusu Rüştü Bey tarafından açıklandı. Nafia Encümeni, Elcezire'de yapılacak nafia harcamaları, askeri olarak yapılmasının Harbiye Nezareti tarafından istenen Muratlı-Tekfurdağı demiryolu inşaatını, 2. ve 3. Ordular tarafından yapılması acilen lüzum gösteren rampa ve makas masrafları ile Ereğli madeni için Avrupa'dan getirilecek maden mühendisleri masraflarına yönelik harcamalar için istenen miktarı tasdik ediyordu. Ancak bu dört kalem harcamaların istikraz yoluyla değil bütçeye dâhil edilmek suretiyle kabul edilmesini teklif ediyordu.

Nafia Encümeni adına yapılan bu açıklamalardan sonra mebuslar konu hakkında görüşlerini açıkladılar. Aydın Mebusu İsmail Sıtkı Efendi kanun layihasının kalem kalem müzakere edilmesini istiyor, milletin ekmekten ziyade yola ihtiyacının olduğunu söylüyordu. Manastır Mebusu Pañçedoref Efendi, Osmanlı Devleti'nin asarı nafiadan mahrum olduğunu, memleketin terakki ve tekâmülünün her mebusun vazifesi olduğunu söylüyor; ancak nafia işlerinin % 7, % 8 faizle alınacak dış borçlanmayla yapılmasını doğru bulmuyordu. Bunun yerine imtiyaz yoluyla işin % 3, % 4 faizle sermaye sahiplerine ihale edilmesi gerektiğini savunuyordu.

Diğer taraftan mebuslar, nafia için dış borçlanmanın 3 sene için şimdiden yapılmasına, programda hangi yolların nereden nereye kadar yapılacağını belirtmemiş olmasına, bütçe açık verirken 4 milyona yakın nafia istikrazına mesafeli yaklaşıyorlar, Nafia Encümeninin programa yönelik itirazlarına bizatihi Nafia Nazırı ya da üst düzey nezaret yetkilisi tarafından cevap verilmesini istiyorlardı⁷²⁹.

Mebusların bu istekleri, 3 Temmuz 1909 tarihli Meclis-i Mebusan oturumunda Nafia Nazırı adına oturumda yer alan Nezaret Mektupçusu Ali Bey tarafından yapılan açıklamalarla yerine getirildi. Ali Bey, "ticaret ruhu memleket, sebebi refahı millet, baysı rifatı devlettir," diyordu. Servetin erkânı asliyesi ticaret, sanat ve ziraat ise de, üssülesası ticaretti. Çünkü ticaret olmayınca, yalnız sanat ve ziraatle istihsali servet kabil değildi. Bir memlekette ticaretin gelişmesi ise yolların iyi halde olmasına doğrudan bağılıydı. Bu nedenle Ali Bey,

⁷²⁸MMZC, 1. Dönem, 1. İçtima, 5. Cilt, İ. 105, 20 Haziran 1325/ 3 Temmuz 1909, s. 1-5.

⁷²⁹MMZC, 1. Dönem, 1. İçtima, 5. Cilt, İ. 103, 16 Haziran 1325/29 Haziran 1909, s. 83-87.

kanun maddesinde yer alan düzenlemeler bağlamında mebuslardan nafia istikrazına destek vermelerini talep ediyordu.

Ali Bey'in istikraz talebine diğer oturumlarda yapılan eleştirilerin dışında şu hususlarda itiraz ediliyordu. Tohumluk zahire için talep edilen 700.000 liranın Ziraat Nezareti'ne mahsus bir konu olduğu ifade edilmişti. Ali Bey bu meselenin daha çok Ziraat Bankası ile alakalı olduğunu, Ziraat Bankası'nın da hali hazırda Nafia Nezareti'ne bağlı bulunduğu cihetle bu meselenin nafia istikrazında yer aldığını ifade etti. Diğer taraftan dış borç isteğinin Maliye Nezareti tarafından yapılması gerektiği, hazırlanan programda yapılması planlanan yolların keşiflerinin yapılmadığı, yol keşfi yapılmadan lazım gelen paranın ne kadar olacağını tayin edilemeyeceği belirtilmişti. Sonuçta nafiaya dair istikraz kanununa Osmanlı Mebusan Meclisinde destek bulunamadı⁷³⁰.

Bu noktada nafia programı için kaynak bütçe kanununun müzakeresine kaldı. 7 Ağustos 1909 tarihinde yapılan Meclis oturumunda 1325 Senesi Muvazene-i Umumiye Kanunu müzakerelerinde Umur-ı Nafia bütçesi müzakere edildi. Muvazene-i Maliye Encümeni'nin Ticaret ve Nafia Nezareti'nin teşkilat yapısını değiştirmek isteyen düzenlemeleri meclis tarafından kabul görmedi⁷³¹.

1908 yılında Nafia bütçesi 127.142.084 kuruş iken 1909 yılında bütçede gerçekleştirilen tenzilat ile bu miktar 106.412.355 kuruş olarak belirlendi⁷³². Mecliste 1909 Nafia Bütçesi müzakereleri 7 Ağustos 1909 tarihli Meclis oturumunda madde madde ele alındı. Nezaretin merkez idaresi tahsisatı 4.311.200 kuruş olarak belirlenmişti. Masraflar için 225.000 kuruş, muhtelif sarfiyat için 723.000 kuruş, Kâğıthane menba suları için 206.000 kuruş kaynak ayrıldı. Turuk ve meâbir için ise 5.082.000 kuruş ayrılmıştı. Yolların inşası için dış borç alımında başarılı olamayan Nafia Nazırı Gabriel Noradunkyan Efendi, programın uygulanmasının memleket için ortada olan faydalarından hareketle müteâhhitler eliyle icrasını teklif etmiş, bu konuda meclisin yardımını istemişti. Nafia nazırı iki müteâhhitle görüşüğünü, eğer 600.000 lira olan tarik bedelatının on sene müddetle bu müteâhhitlere karşılık gösterilecek olursa 6.000.000 liralık nafia hizmeti yapılabileceğini ifade etmişti. Kumpanya ile bir kontrat yapılacak, on senelik tarik bedelatı karşılığında kumpanya her vilayette devletin yapılmasını istediği yolları yapacaktı. Nafia Nazırı'nın bu teklifi mebuslar tarafından kabul edildi. Diğer taraftan 1909 yılı Nafia bütçesinde, turuk ve meâbir levazımatı için 251.000, turuk ve meâbir muhtelif sarfiyatı için 3.814.980, turuk ve meâbir tamirâtı için 10.100.000, turuk ve meâbir inşaatı için ise 52.966.000 kuruş tahsisat ayrılmıştı. Nafia Nazırı turuk ve

⁷³⁰MMZC, 1. Dönem, 1. İçtima, 5. Cilt, İ. 105, 20 Haziran 1325/3 Temmuz 1909, s. 147-157.

⁷³¹MMZC, 1. Dönem, 1. İçtima, 6. Cilt, İ. 126, 25 Temmuz 1325/7 Ağustos 1909, s. 159.

⁷³²Atam, 2015: 57.

meâbir inşaatı için ayrılan tahsisatı yeterli bulmadı, Dersim yolunun yapılması için daha evvel Meclis tarafından karar alındığını, Harbiye Nezareti'nden yolun yapılmasının istendiğini ifade ederek bütçeye bu tarik için 20.000 lira ilave edilmesini istedi⁷³³. Nazırın bu isteği Meclis tarafından kabul gördü. Trablusgarp'ta yol keşifleri için 2.000 lirada bu vesileyle bütçeye eklendi. Bütçede umur-ı nafia için 24.734.200, umur-ı nafia masrafları için 1.844.900 lira, Elcezire'de William Willcocks tarafından iki sene için planlanan Bağdat'ın irva ve iskası için ilk yıl tahsisatı olan 140.000 lira ile ayrıca 70.000 lira bütçeye ilave edildi. 1909 Nafia bütçesine 2.116.000 lira umur-ı nafia maaşatı, 38.000 lira Mekke'de su yollarının tamirinde yer alan görevlilerin maaşları olarak belirlendi. Bu haliyle Nafia Bütçesi oylamaya sunulurak kabul edildi⁷³⁴.

1909 yılı bütçe görüşmelerinin genel müzakeresi 13 Ağustos 1909 tarihli meclis oturumunda başladı. "1325 Yılı Muvazene-i Umumiye Kanun Layihası"nın 18. Maddesinde, her vilayetin tarik bedelinin yalnız o vilayetin turuk ve meâbirine harcanması kararlaştırılmıştı. İnşasına başlanıp bitirilemeyen ve ikmaline tarik gelirleri yeterli gelmeyen yollar ve köprüler inşaatının bitirilmesi için 20.000 lira ek tahsisat verilecekti⁷³⁵. Böylelikle her vilayetin yol vergisi gelirlerinin o vilayet dâhilinde kullanılması amaçlanıyordu. Diğer taraftan Muvazene-i Umumiye Kanuna göre, gelecek yıl emvaline taalluk etmek üzere yapılacak her nevi muamelatı maliyenin kullanımı için ona yönelik özel kanununun çıkarılması, meclis onayı ve padişah iradesinin alınması gerekiyordu. Bu durum, taşrada yol varidatını teminat göstererek müteâhhitlere iş yaptırmayı işlevsiz kılıyordu. Sonuçta, yollar ve köprüler inşaatının hızlıca yapılmasını sağlamak için vilayet tarik bedellerini teminat göstererek 10-12 yıllık borçlanmaları mümkün kılacak düzenleme yapıldı, tarik işleri Muvazene-i Umumiye Kanunu'nun bu tür borçlanmayı engelleyen 9. maddesinden muaf tutuldu⁷³⁶.

Diğer taraftan 9 Eylül 1909 tarihinde Nafia Nazırı Gabriel Noradunkyan Efendi bu görevi İstanbul Mebusu Bedros Hallacyan Efendi'ye bıraktı⁷³⁷. Hallacyan Efendi göreve geldikten sonra Nafia Nezareti'nin işleyişine ilişkin önemli düzenlemeler yaptı. İdari ve teknik nitelikteki şartnameleri ve birim fiyat cetvellerini hazırlatarak, hem yapılacak işlerin

⁷³³Dersim yolunun yapımı için 1909 yılı bütçesine 20.000 lira ilave yapılmış olsada 7 Aralık 1910 yılına kadar yolun inşası için hiç bir şey yapılmamış, bu durum Dersim Mebusu Lütfi Fikri Bey tarafından dile getirilerek, tahsisatın heba edildiğinden yakınılmıştır. Bkz. MMZC, 1. Dönem, 3. İçtima, 1. Cilt, İ. 12, 24 Teşrinisani 1326/7 Aralık 1910, s. 383.

⁷³⁴MMZC, 1. Dönem, 1. İçtima, 6. Cilt, İ. 126, 25 Temmuz 1325/7 Ağustos 1909, s. 167-180.

⁷³⁵MMZC, 1. Dönem, 1. İçtima, 6. Cilt, İ. 132, 31 Temmuz 1325/13 Ağustos 1909, s. 388.

⁷³⁶MMZC, 1. Dönem, 1. İçtima, 6. Cilt, İ. 137, 5 Ağustos 1325/18 Ağustos 1909, s. 539-540.

⁷³⁷6 Mayıs 1909 tarihinde kurulan Hüseyin Hilmi Paşa kabinesinde ibkaen Gabriel Noradunkyan Efendi Ticaret ve Nafia Nazırı iken bu göreve 9 Eylül 1909 tarihinde Bedros Hallacyan Efendi getirilmiştir. Bkz. Güneş, 2012: 92.

standardını yükseltmeğe, hem de işlerin yeterli kapasiteye sahip müteâhhitler tarafından yapılmasını temin etmeye çalıştı⁷³⁸. Hallacyan Efendi'nin yaptığı bir diğer önemli çalışma, imtiyazla bayındırlık işlerinin icrasında işlerin daha hızlı yapılmasını sağlayan ve nezaretin yetkilerini arttıran, “Menafi-i Umumiyyeye Müteallik İmtiyazat Hakkında Kanun” düzenlemesinin 18 Haziran 1910 tarihinde Meclis-i Mebusan tarafından kabul edilmesini sağlamak oldu⁷³⁹.

Hallacyan Efendi, Osmanlı Devleti'nde tamir ve ikmal ile yeniden inşası gerekli olan yolların iyi bir şekilde inşa edilmesi için hazırlanan Nafia Programının uygulanmasına çalışmıştı. Bunda başarılı olunamayınca yeni bir program hazırlanmış, yollar Turuk-ı Umumi (Devlet Yolları) ve Turuk-ı Vilayat (Vilayet Yolları) olarak ikiye ayrılmıştı. Turuk-ı Umumi içerisine acilen yapılması icap eden bazı vilayet yolları da eklenmiş ve 10 bin kilometre yolun inşa edilmesi kararlaştırılmıştı. Nezaret bu maksatla yol yapım ihalesi kararnamelelerini hazırladı. İhalenin hangi şartları içerdiği ilgili kararnamede yer aldı ve gerek İstanbul gerekse yabancı memleketlerdeki gazetelerle halka duyuruldu⁷⁴⁰.

Nezaretin yol yapımı ile ilgili yeni programı 1910 yılı bütçe görüşmelerinde Meclis-i Mebusan'da ele alındı. Mebuslar, keşifleri yapılmamış yollar için bütçe sarfiyatına karşı çıkıyorlar, daha somut yol yapım projesinin hazırlanmasını istiyorlardı. Bazı vekiller ise ihaleye katılmak için tanzim edilen şartların ağırlığından şikayetçiydiler ve bu durumun işlerin yabancılara ihale edilmesi anlamına geldiğini söylüyorlardı. Sonuçta yolların mali güce sahip kişiler tarafından, usulüne uygun şekilde yapılmasında mutabık kalındı. Nafia Nezareti'nin bu maksatla istediği 94 milyon kuruşun 1910 yılı Nafia bütçesine ilave edilmesi hususu kabul edildi⁷⁴¹.

7 Ekim 1909 tarihli Sadaret tezkiresi ile muamele-i maliyeden maada tamir ve ikmal gerekli olan yollara ait hususların ilanı için Ticaret ve Nafia Nezareti'ne mezuniyet verilmişti⁷⁴². 6 Mart 1910 tarihli tezkireyle ise umumi yolların inşasına müteallik tertibat mucibince 1910/1911 seneleri turuk ve meâbir bütçesi 1.500.000 liradan 3.000.000 liraya çıkarılacağı, her iki sene mahsusatının diğerine ilavesi ve umumi yolların inşası için şimdiden münakasaların (açık-eksiltme) yapılması istenmişti. Acilen yapılması gereken ve 9 kısma ayrılmış bulunan yolların münakasa şartları belirlendi ve gerek İstanbul'da gerekse

⁷³⁸Tekeli ve İlkin, 2010: 208.

⁷³⁹Esirgen, 2011: 945.

⁷⁴⁰HR. SFR. 3. 624/5, 10 Mart 1910.

⁷⁴¹1910 yılı Nafia Bütçesi müzakereleri için bkz. MMZC, 1. Dönem, 2. İçtima, 6. Cilt, İ. 113, s. 258-270. MMZC, 1. Dönem, 2. İçtima, 6. Cilt, İ. 115, 3 Haziran 1326/16 Haziran 1910, s. 347-357. MMZC, 1. Dönem, 2. İçtima, 6. Cilt, İ.116, 5 Haziran 1326/18 Haziran 1910. MMZC, 1. Dönem, 2. İçtima, 6. Cilt, İ. 119, 8 Haziran 1326/21 Haziran 1910, s. 478-482.

⁷⁴²BEO, 3739/280411, 1328 R 15/26 Nisan 1910.

yurtdışında gazeteler aracılığıyla halka duyuruldu. Yolların yapımı için gazetelerle ilana çıkmış olmasına rağmen başvuru için tayin edilmiş zaman içerisinde yalnız ikinci kısım umumi yolların yapımına teklif gelmiş, bu teklifte de münakasa şartlarında bazı değişiklikler istenmişti. Bu istekler Nafia Nezareti tarafından kabul görmediği için yolların yapımına başlanamamıştı⁷⁴³. Bu sefer 16 Temmuz 1910 tarihinde 9 kısım yolların inşası için Nafia Nezareti'ne yeni bir müracaatta bulunuldu. Yolların yapımına talip olanlar, Marsilya İnşaatı Cesime Şirketi İnşaiyesi ve kendi müessesesi namına hareket eden Mösyö Jiros dö Loşar ile Fransa İnşaatı Nafia Müteahhitleri Cemiyeti'nin Reisi Fojerol ve biraderleri idi. Paris'te bulunan önemli bir finans kurumu olan Bank-ı Fransa ve Selanik Bankası'nın iştirakini de sağlamışlardı. Başvuruda bulunanlar 9 kısımdan ibaret olan tariki umumiye inşaat ve tamiratını ikinci kısım devlet yolları ihale şartları mukabilinde yapmayı taahhüt ediyorlardı. Buna göre yolların yapımına 9 kısımda birden başlanacak, belirlenen zaman zarfında inşaat bitirilecekti. Yolların inşasında imkân nisbetinde mahalli işçi ve müteâhhit istihdam edilecek, 68.100 lira kefalet akçesi inşaata başlanmadan yatırılacak, silsile-i fiyat cetvellerinden % 2 tenzilat icra edilecekti. Şirket iki ay içerisinde 9 kısım yolun her bölümünde 50 kilometrelik keşif, plan ve projelerini hazırlayarak Ticaret ve Nafia Nezareti'ne teslim edecekti.

Şirketin güvenilir olduğu Maliye Nazırı Cavit Bey tarafından da tasdik edilmiş, yolların inşasına her tarafta birden başlanacak olması inşaat şirketinin teklifini cazip hale getirmişti. Nafia Nazırı Hallacyan Efendi, şimdiye kadar yolların ve köprülerin yapımında takip edilen usulün, işlerin kısa mesafelerde küçük müteâhhitlere ihale edilerek yapılması yönünde olduğu bunun ise mali ve fenni ehliyeti olmayan kişiler elinde yol yapımını aksattığı görüşündeydi. Bu nedenle yolların inşasının Fransız İnşaatı Nafiası Müteahhitleri Cemiyeti Reisi Fojerol ve biraderleri ile Marsilya İnşaatı Cesime Şirketi İnşaiyesi ve kendi müessesesi namına hareket eden Mösyö Jiros dö Loşar'a verilmesi kanaatindeydi. Hallacyan Efendi, başvuruda bulunanların kefalet akçesi olan 68.100 lirayı Selanik Bankası'na yatırdıklarını, bankanın verdiği kefalet mektubunu da Ticaret ve Nafia Nezareti'ne teslim ettiklerini belirterek, mukavelenenin biran evvel yapılmasını istiyordu⁷⁴⁴. Sonuçta yapılması planlanan 10 bin kilometrelik yolun 9 kısmı Fransız İnşaat Şirketi'ne 1 kısmı da Alman sermaye sahiplerinden bir inşaat şirketine verilmişti⁷⁴⁵.

Sözleşmeye göre ihale, 9 kısma ayrılmış yolların projelerinin tanzimi ile inşası ve her bir kısmın ikmal hususundaki kararlara şamildi (1. Madde). Nafia Nezareti birinci maddenin

⁷⁴³ Osmanlı Devleti'nde 10 bin kilometre yol inşasına Avustralya Campbelltown'da mukim Argyll County Council adına James Smith'de başvuruda bulunmuştu. HR. SFR. 3... 619/7, 8 Nisan 1910.

⁷⁴⁴ BEO, 3790/284176 1328 Ş 02/9 Ağustos 1910.

⁷⁴⁵ Atam, 2015: 219.

ihativa ettiği programda icap eden değişiklikleri icra eylemek yetkisini elinde bulunduruyordu (3. Madde). Ayrıca Nezaret, inşaat-ı silsile-i fiyat esasına göre ihale edilen imalatın miktarı hakkında hiçbir taahhütte bulunmuyordu (22. Madde). Bu şartlar dâhilinde Fransız İnşaat Şirketi⁷⁴⁶ yol yapım çalışmalarına başladı⁷⁴⁷.

10 bin kilometre yolun yapım ihalesi şirketlere tevdi edilmiş olmasına rağmen çalışmalara başlanmamış olması 1911 yılı Nafia Nezareti bütçe görüşmelerinde mebuslar tarafından eleştirildi. Eleştiriler dört noktada toplanıyordu. İlk olarak eleştiriler umumi yolların inşası için tanzim olunan mukavelenin münakasaya (açık-eksiltmeye) konulmadan ihale edilmesi; ikinci olarak, mukavelede yer alan cetvellerde tanzim edilen fiyatın fazla olmasına yönelikti. Ayrıca, yolların inşa bedelleri ve tamirinin Nezaret tarafından belirlenen tahminlerin 3-5 mislinden fazla olması⁷⁴⁸, mukavelenin feshedilmesi halinde hükümetin yüklü bir tazminat ödemeye mecbur tutulması da eleştiriliyordu. Bu eleştirilere 11 Mayıs 1911 tarihli oturumda Nafia Nazırı Hallacyan Efendi cevap verdi. Hallacyan Efendi, yol ihalesinin iki ay müddetle münakasaya (açık-eksiltme) konulduğunu, ihale kararnamesinin Takvim-i Vekayi'de yer aldığını, Yeni Gazete, Tasvir-i Efkâr ve Sabah gazetelerinde konu hakkında tartışmaların yapıldığını ifade etti. İhale için tayin edilen başvuru müddetinin sona ermesi üzerine yapımı planlanan yolların sadece bir kısmı için; Selanik-Kosova Vilayetleri hakkındaki yola teklifte bulunulmuştu. Geriye kalan dokuz kısım yolun inşası için herhangi bir teklif söz konusu olmamıştı. Bunun üzerine 16 Temmuz 1910 tarihinde önemli inşaat şirketlerinden biri tarafından yapılan başvurunun değerlendirildiğini, yolların yapımının Fransız şirketine ihale edildiğini belirtiyordu. İhalenin fahiş fiyatla yapılmadığını ifade eden Nafia Nazırı, kâr marjının az olması nedeniyle ihaleye katılımın hayli düşük olduğunu söylüyordu. Daha sağlam yol yapmak arzusunda olduklarını, bu nedenle yeni tarz silindirlerin kullanılacağını bununda maliyetleri bir miktar arttırdığını kabul etmekteydi. Hallacyan Efendi, yol yapımının nezaretin tahmin ettiği rakamların çok daha üzerinde bir maliyetinin

⁷⁴⁶Fransız İnşaat Şirketi (Entreprise Des Route d'état) meclis oturumlarında Turuk-ı Umumiye Şirketi olarak isimlendirilmiştir. Biz de bundan sonra şirketin bütün devlet yollarının inşasına şamil olması dolayısıyla Turuk-ı Umumiye Şirketi adını kullanmayı tercih edeceğiz.

⁷⁴⁷MMZC, 1. Dönem, 3. İçtima, 6. Cilt, İ. 96, 28 Nisan 1327/11 Mayıs 1911, s. 405-406.

⁷⁴⁸Nezaretin yolların inşası için tahmin ettiği yapım masrafları ile şirket tarafından yol keşifleri yapıldıktan sonra tayin edilen miktar arasında aşırı farklılıklar söz konusuydu. Bu fark şirketin olabildiğince ek masraflar çıkararak daha fazla kâr elde etme isteğinden kaynaklanıyordu. Buna neden olan durum, 9 Mayıs 1911 tarihli Meclis oturumundan Nafia Nezareti adına Hulusi Bey tarafından açıklanmıştı. İnşaat şirketi keşif raporlarında arabaların rahatlıkla geçtiği Bursa-Mudanya yolunda şoseyi söküyor, hiç yol yokmuş gibi bir hale getiriyor, sandık açarak yeniden 25 cm derinliğinde temel açıyordu. Ondan sonra onun üzerine taş dökülecekti. Bu suretle yol yapıldığında yolun kilometre başına inşa maliyeti 88.187 kuruşu buluyordu. Hulusi Bey inşaat şirketinin bu tür keşif raporlarının kesinlikle kabul edilmediğini, Nezaretin bu miktarı Bursa-Mudanya yolu için 42.000 kuruşa indirdiğini ifade ediyordu. Edirne-Babaeski yolunda da şirket tarafından maliyet kilometre başına 167.058 olarak belirlenmiş; ancak bu miktar Nafia Nezareti tarafından 84.000 kuruşa indirilmişti. MMZC, 1. Dönem, 3. İçtima, 6. Cilt, İ. 94, 26 Nisan 1327/9 Mayıs 1911, s.330-331.

olduğu yönündeki eleştirilere katılmıyordu. Ona göre inşaat şirketi keşfi yapılmış 80 kilometrelik alanlarda çalışmalarını yapıyordu, bu bölümlerde inşaat masrafları için tanzim edilen miktarın bütün kısımlara teşmil edilemeyeceğini söylüyordu. Yol güzergâhlarında önce inşaat şirketi keşif yapıyor ve bir maliyet çıkarıyor, bu keşifler ve maliyet tablosu Nezaret tarafından incelendikten ve onay verildikten sonra şirket çalışmalarına başlıyordu. Nezaret onay vermeden önce inşaatın başlaması mümkün değildi. Üstelik inşaat şirketinin fazla kar sağlamak için tayin ettiği yüksek rakamlar Nezaret tarafından kesinlikle kabul görmüyor, mutlaka belli miktarda tenzilat söz konusu oluyordu. Nafia Nazırı keşiflerin önceden yapılmasının çok fazla zaman kaybına neden olacağı için bu yöntemin uygulanmadığını, bunun yerine “keşfiyatı tedricen yaptırarak, evvelce tekerrür eden esaslara göre hemen işlere başlamayı” tercih ettiklerini ifade ediyordu. Fesih bedeli hakkında da açıklamalarda bulunan Nafia Nazırı bu konuya da açıklık getirmişti⁷⁴⁹. Sözleşmeye göre tahsisatın kifayeti mukabilinde iş yaptırılacak, tahsisat yeterli gelmezse Nezaret isterse işin yapılmasını erteleyebilecekti. Eğer bu tehirat bir seneyi geçmezse müteâhhit herhangi bir talepte bulunamayacak sadece masraflarını tazmin edecekti. Ancak bu tehirat bir yılı geçerse o zaman her sene için ileride tayin edilecek olan bedeli ihalenin % 2 ‘si tazminat olarak verilecekti. Eğer hükümet yol yapım ihalesini tamamen iptal ederse o zaman Nafia Nezareti tarafından tasdik edilmiş olan evrak-ı keşfiye raporları dikkate alınacaktı. Bu raporlar doğrultusunda sarfi lazım gelen meblağın % 10’u tazminat olarak şirkete ödenecekti⁷⁵⁰.

Diğer taraftan 18 Ağustos 1911 tarihinde Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından “Turuk ve Meâbir Sarfiyatı Hakkında Nizamname” hazırlanarak inşaat şirketine hangi şartlarda ödeme yapılacağı konusunda düzenleme yapıldı. Buna göre, turuk-ı umumiyyeye ait sarfiyat Turuk ve Meâbir Mühendisi veya kondüktör tarafından düzenlenen olumlu rapora istinaden icra olunacaktı. Şöyle ki, imalat ve inşaata memur kondüktör ve mühendis tarafından

⁷⁴⁹Fesih ile ilgili düzenleme İnşaat şirketi ile yapılan sözleşmenin 23. Maddesinde düzenlenmişti. Buna göre, “muhassasatın âdem-i kifayetinden dolayı, üçüncü maddede tayin edilmiş olan müddet-i inşaatın temdidine lüzum görülürse, müddet-i temdit bir seneden ibaret olduğu halde, bu babta müteahhitin hiçbir şey talebe hakkı olmayacaktır. İşbu bir senenin hitamından sonra olacak her sene için müteahhite inşaat bedel-i mukarrerinden mâada tazminat olarak bedel-i ihalenin ellide birine muadil bir meblağ ita edilecektir. Bu tazminat, inşaatın ikmal olunacağı sene zarfında tamamen tesviye edilecektir. Üçüncü madde mücibince, tayin edilen müddet-i inşaatın tarih-i inkizasından itibaren gûzar edecek beş sene müddeti zarfında inşaat ikmal edilmemişse Nafia Nezareti, müteahhitin talep ve müracaatına tevfi kan veya doğrudan doğruya ve ihtarname tebligine mecbur olmaksızın re’sen ihaleyi feshedebilecektir. Her iki halde musaddak projeler mücibince ikmal-i inşaat için icrası lazım gelen imalat bedelinden % 10’u müteahhite tazminat olarak verilecektir.” Bkz. MMZC, 1. Dönem, 3. İçtima, 6. Cilt, İ. 96, 28 Nisan 1327/11 Mayıs 1911, s. 406.

⁷⁵⁰MMZC, 1. Dönem, 3. İçtima, 6. Cilt, İ. 96, 28 Nisan 1327/11 Mayıs 1911, s.450-483. Kütahya Mebusu Ahmet Ferit Bey, Nafia Nazırı Hallacyan Efendi’nin dile getirdiği tarzda inşaat şirketi ile sözleşme mukavelesinin kolay şekilde feshedilemeyeceğini ifade etmiştir. Konu hakkındaki görüşleri için bkz. MMZC, 1. Dönem, 3. İçtima, 6. Cilt, İ. 96, 28 Nisan 1327/11 Mayıs 1911, s. 425-427. Yine 1327 (1911) Nafia Nezareti bütçe görüşmelerinde yollarla ilgili yapılan konuşmalarla ilgili bkz. MMZC, 1. Dönem, 3. İçtima, 6. Cilt, İ. 97, 30 Nisan 1327/13 Mayıs 1911, s. 450-483; MMZC, 1. Dönem, 3. İçtima, 6. Cilt, İ. 98, 2 Mayıs 1327/15 Mayıs 1911, s. 491-530.

düzenlenen istihkak raporu başmühendisliğe gönderilecek, başmühendis icabına göre bizzat mahaline giderek lazım gelen incelemeleri yaparak raporu tetkik edecek, muvafık görürse tasdik ederek şube müfettişliği vasıtasıyla müfettişi umumiliğe gönderecekti. Müfettiş-i Umumi tarafından teftişat ve tetkikat yapıldıktan sonra eğer rapor tasdik edilirse sarfi lazım gelen miktar Nafia Nezareti'nden yazı veya telgrafla mahalline bildirilecekti. İşbu yazı ya da telgraf "ödensin" emri makamına kaimdi. İstihkak raporu muhteviyatı müteâhhit tarafından tanzim olunacak senet üzerine ödenecek ve ödensin emri makamına kaim olan tahrirat veya talgraf işbu senede eklenecekti. Birinci ödeme senedine mukavelename ve şartnamenin birer tasdikli sureti ilave edilecekti. Ancak nizamnamede devlet yollarının inşasında bu ödeme biçiminin inşaat şirketi işe başlayıncaya kadar uygulanmaması isteniyordu. Bu nedenle nizamnameye geçici bir kanun eklendi, buna göre inşaat şirketi yol yapımına başlayıncaya kadar turuk-ı umumiyyeye ait sarfiyatın vilayet sarfiyatı gibi yapılması kararlaştırıldı⁷⁵¹.

1911 yılı dâhilinde Turuk-ı Umumiye Şirketi 9 bölüme ayrılmış olan devlet yollarının keşiflerini yaptı. 639 kilometrelik yolun projelerini hazırlayarak Nafia Nezareti'ne gönderdi. Buna göre İstanbul'da 49, Manastır'da 66, Bursa'da 54, Aydın'da 95, Ankara'da 30, Erzurum'da 29, Samsun'da 61, Halep'te 50, Beyrut Vilayeti'nde ise 47 kilometre yol hattının keşifleri yapılmıştı. Bu hatların 199 kilometre 781 metrelik kısmının keşifleri Nafia Nezareti tarafından kabul edildi, 63 kilometrelik kısımda Nezaret tarafından inceleme devam etmekteydi. Hattın bir kısmında ise keşif raporları yeniden tanzim edilmek üzere şirkete gönderilmişti⁷⁵². Şirket, Doğu Anadolu'da ise Trabzon-Erzurum; Erzurum-Erzincan-Sivas-Samsun; Erzurum-Van; Erzurum-Bitlis; Erzurum-Rize; Karahisar-Erzincan; Erzincan-Harpüt yollarının tamirini ve yeni yolların inşasını yapacaktı⁷⁵³.

Böylelikle inşaat çalışmaları başladı. Sözleşmenin 16. maddesine göre inşaat şirketinin; inşaat malzemelerini projelerde gösterilen mahallerden tedarik etme, sermühendislerle belirlenmiş alanlarda, masrafları şirkete ait olmak üzere taş ocakları açabilme yetkisi vardı. Müteahhit şartnamede yazılı imalatın tesisi için Turuk ve Meâbir İdaresi'nin yetkisi dairesinde herhangi bir zarara sebebiyet vermeksizin meccanen inşaat malzemelerini ihraç ve şantiyelerin tesisi için gerekli araziye geçici bir süre kullanma, icabında açık mahallerden geçme hakkına sahipti. Arazi sahipleri zarara uğrarsa şirket bu zararları karşılamak zorundaydı. Ancak inşaatın başlaması üzerine bazı mahallerde inşaat şirketine, taş ocakları ve inşaat şantiyesinin olduğu arazilerde ahali tarafından zorluklar çıkarılmış, bu

⁷⁵¹Turuk ve Meâbir Sarfiyatı Hakkında Nizamname, 1327: 2-8. Vilayet sarfiyatı için çalışmanın vilayet yolları kısmına bakınız.

⁷⁵²Atam, 2015: 219-220.

⁷⁵³Cirit, 2015: 149-150.

durum şirketin iş yapmasını engellemiştir. Bunun üzerine şirket Nafia Nezareti'ne müracaat etmiş, Nafia Nezareti de Dâhiliye Nezareti'nden yol inşaatına yönelik bu tür saldırıların önlenmesini talep etmiştir. Bunun üzerine Dâhiliye Nezareti bütün vilayetlere genelge göndermiş, bu genelgede yol inşasının ülke açısından ne büyük faydalara sahip olduğu ifade edilerek şirket memurlarına ahali tarafından katıyen zorluk çıkarılmaması talep edilmiştir⁷⁵⁴.

Umumi yolların (devlet yolları) inşası bu ve buna benzer birçok müşkilatta başladı; dolayısıyla yol yapımında istenilen ilerleme sağlanamıyordu. Bu nedenle yol meselesi gerek mecliste mebuslar, gerekse meclis dışında ahali tarafından sürekli gündeme getiriliyordu. Örneğin, 9 Aralık 1911 tarihinde Erzurum ahali tarafından Sadarete gönderilen bir telgrafta Rize-Erzurum yolunun yapılmamasından şikâyet edilmekteydi. Telgrafta, Rize-Erzurum yolunun inşası için 40 seneden beri yapılan müracaatlar neticesinde bu yolun birinci derecede yapılması gerekli olan yol programına ve tarik-i umumiyeye dâhil edildiği belirtilmişti. Yolun, inşaat şirketi tarafından hazırlanan haritaları tasdik edilmiş, güzergâhın tayini şirketten istenmişti. Ancak şimdiye kadar hat üzerinde hiçbir çalışma yapılmamıştı. Erzurum ahali devlet ve millet uğrunda hertürlü hizmet ve fedakârlıktan biran çıkmadıklarını; buna karşılık hertürlü terakkiyatı nafiadan mahrum bırakılmalarının zihinlerde fena tesirler bıraktığını ifade ediyor, yolun biran evvel yapılmasını istiyordu⁷⁵⁵. Nitekim Rize-Erzurum yolu dışında Erzurum Vilayeti'nde 835 kilometre uzunluğunda bir yol ağının devlet yolları kapsamında yapılması planlanmış ve inşaat şirketine tevdi edilen 10.000 kilometre yola eklenmişti. 1910 yılında Erzurum'a gelen inşaat şirketi müfettişleri birkaç gün vilayette bulunduktan sonra Trabzon'a gitmişler, bir daha da dönmemişlerdi. Bunun üzerine vilayet ileri gelenleri 16 Mayıs 1911 tarihinde Sadaret'e telgraf çekerek, Erzurum'da yol yapımına müsait ayların Mayıs'tan Eylül'e kadar 4-5 aydan ibaret olduğunu, çalışmaların vaktinde başlamazsa bu senesinde heba olacağını belirtmişlerdi. Senelerden beri verdikleri tarik bedelatı nakdiyesine mukabil bir karış yola malik olmayan ahali-i vilayet, vaat edilen devlet yollarının da yapılmamasını görmekten pek dil-hun (kalbi yaralı) olduklarını yazıyor, şirket-i inşaiye mühendislerinin biran evvel gönderilmesini, her tarafta işe başlanılmasını talep ederek, makine başında cevap istirham ediyorlardı⁷⁵⁶.

Turuk-ı Umumiye Şirketi'ne ihale edilen 10.000 kilometre yol ve bu yollarda inşaatın her tarafta birden başlayamaması başka sorunlara da sebebiyet verdi. İnşasına başlanılan

⁷⁵⁴DH.MUİ. 144/40, 1329 Ca 14/13 Mayıs 1911.

⁷⁵⁵BEO, 3980/298461, 1330 M 2/23 Aralık 1911. Yine bu minvalde, 28 Kasım 1911 tarihinde iki kolordu komutanı tarafından Nafia Nezareti'ne bir telgraf gönderilmişti. Bu telgrafta yolların memleketin umumi hayatı, ticarete tesirâtı ve vatanın savunulmasında en mühim vasitalardan biri olduğu belirtilmiş, nafia memurlarının yol konusundaki rehabetlerinden şikâyet edilmişti. Bkz. BEO, 3969/297650, 1329 Z 06/28 Kasım 1911.

⁷⁵⁶BEO, 3894/291990, 1329 Ca 18/17 Mayıs 1911.

devlet yollarının dışında birçok vilayette aynı statüde yapılmayı bekleyen yollar bulunuyordu. Bu durum Kastamonu, Erzurum, Selanik, Edirne, Konya, Bolu gibi vilayetlerden ek tahsisat ayrılması gibi taleplerin ortaya çıkmasına sebebiyet verdi. Çünkü turuk-ı umumiden bulunan yollarda daha evvelden istihdam edilmiş ameleler, Ortaköy-Kırcaali, Gümülcine-Mestanlı, Uzunköprü-Gelibolu, Edirne-Kırkkilise yollarında tamirci barakaları bulunuyor, Pirlepe yolu ile Elbasan yolu üzerinde demir köprülerin inşaatı devam ediyordu. İnşaat şirketi henüz her tarafta işe başlamadığı için acilen yapılması gereken yol ve köprülerin inşaat masrafları nasıl karşılanacak bilinmiyordu. 1910 yılında yollar, turuk-ı umumi ve turuk-ı vilayat olarak ikiye ayrılmış, turuk-ı umumi kapsamında kalan yollar için gerekli olan tahsisat fevkalade bütçe olarak tahsis kılınan 94.606.200 kuruştan karşılanmıştı. Ancak 1911 yılı itibariyle inşaat şirketinin her tarafta yol yapımına başlayamamış olması, başlasa bile bazı mahallerde acil yapılması gereken işlere yetişememesi işleri aksatıyordu. Bu gibi yerlerde yol ve köprülerin müteâhhit-i evveller tarafından yapılması gerekiyordu. Bu nedenle Turuk ve Meâbir İdaresi, 10.000 kilometre dışında kalan turuk-ı umumiye tamirâtı ile tamirci barakaları için 1.000.000 kuruş, demir köprüler ve diğer inşaatı sanayi için 5.000.000 kuruş, yol ve köprü masrafları için 2.000.000 kuruş olmak üzere turuk-ı umumiye tahsisatından 8.000.000 kuruş talep ediyordu. Ancak 3 Temmuz 1910 tarihinde çıkarılan kanun gereği turuk-ı umumiye tahsisatı 7 Haziran 1910 tarihli mukavelelerle ihale olunan 10.000 kilometre turuk-ı umumi masraflarına karşılık tutulmuş olduğundan talep olunan 8.000.000 kuruş fevkalade bütçeden karşılandı⁷⁵⁷.

Diğer taraftan devlet daha önceden müteâhhitlere ihale ettiği turuk-ı umumiye yollarında çalışan müteahhitlerin işlerine istediği zaman son veremiyordu. Eğer son vermek isterse 3 ay önceden müteahhide haber verme zorunluluğu vardı ve 9 aylık tahsisatı tazminat olarak ödemekle mükellefi. Bu durumda bu müteâhhitlerin işlerine son vermek ek masrafların bütçeye eklenmesi anlamına geliyordu⁷⁵⁸. Hükümet bir kısım müteahhidin işlerini sürdürmesini temin ederken bir kısmının işine son verdi. Bu nedenle 1912 yılı Nafia Nezareti Bütçesi'nin 14. Faslına kontratlı mühendislerle verilmek üzere 243.777 kuruş tahsisat eklendi⁷⁵⁹.

Görüldüğü üzere bazı vilayet yollarının devlet yolu kapsamına alınmasına rağmen inşa edilmemesi birçok zorluğa sebebiyet veriyor, mevcut durum bu yolların yerel imkânlarla inşa edilmesini de engelliyordu. Yol inşasında karşılaşılan zorluklar Mecliste mebuslar tarafından dile getirilmiş, yolların bir an evvel yapılması istenmiştir. 1912 yılı Nafia Nezareti bütçesinin

⁷⁵⁷BEO, 3872/290355, 1329 Ra 24/25 Mart 1911.

⁷⁵⁸1911 yılı bütçe görüşmelerinde bu tartışmalar için bkz. MMZC, 1. Dönem, 3. İçtima, 6. Cilt, İ. 98, 2 Mayıs 1327/15 Mayıs 1911, s. 494.

⁷⁵⁹MMZC, 2. Dönem, 1. İçtima, 2. Cilt, İ. 42, 16 Temmuz 1328/29 Temmuz 1912, s. 523.

müzakerelerinde (29 Temmuz 1912) söz alan Kastamonu Mebusu İsmail Mahir Bey, Çankırı-İnebolu yolunun turuk-ı umumiyyeye dâhil edildiğini, 2-3 seneden beri birçok defa yetkililere müracaat edilmesine rağmen yolun yapımı için tek bir taşın bile konulmadığını belirtmiş, sahil kısmının tamamen bozulmasından şikâyet etmişti. Üstelik sahil cihetinde zahire az yetişmekte, kıtlık zamanlarında ahali büyük sıkıntılar çekmekteydi⁷⁶⁰. Turuk-ı Umumiye Şirketi'nin yol yapımına her tarafta birden başlayamaması birçok vilayette benzer sorunları ortaya çıkarmıştı.

Bunun dışında askeri yolların inşasında da sorunlar yaşanıyordu. Harbiye Nezareti 6 Şubat 1912 yılında Nafia Nezareti'ne göndermiş olduğu yazıda turuk-ı umumiye inşaatının hızlandırılmasını istiyordu. Başlıca yolların inşası için 15 milyon frank avans alındığı, üzerinden 11 ay geçmesine rağmen bu paranın sadece 3 milyon frank mukabilinde kullanıldığı belirtiliyordu. Nafia Nezareti'nden inşaat şirketinin mukavelename ve şartname dairesinde vazifelerini yerine getirmesi talep edilmekteydi. Harbiye Nezareti yolların biran evvel inşa edilmesini istiyor, inşaat şirketinin çalışmalarını yeterli görmeyerek tarik bedelinin arttırılmasını, hâsıl olacak fazlanın bu sene olmazsa gelecek sene için yol inşasına tahsis edilmesini öneriyordu. Nezaret askeri yolların inşa edilmesini, bunun ne suretle olursa olsun yapılmasını özellikle talep etmekteydi⁷⁶¹.

Turuk-ı Umumiye Şirketi'nin yolların inşasına istenilen şekilde başlayamamış olması acilen yapılması ve tamirâtı gereken yollara harcanmak üzere 1912 yılı Nafia bütçesine önce 2.000.000 kuruşun, daha sonra bu miktara 1.000.000 kuruşun daha eklenmesini gerekli kılmıştı⁷⁶². 1913 yılında ise şirketi inşaiye programı haricinde bırakılan turuk-ı umumiyeden acil olarak inşaları lazım gelen yollara tahsis edilmek üzere Nafia Nezareti Bütçesine 4.500.000 kuruş tahsisatın ilave edilmesi kararlaştırılmıştı⁷⁶³.

Bu sıralarda Turuk-ı Umumiye Şirketi ile Nafia Nezareti arasındaki ilişkilerde de bir takım sorunlar ortaya çıkmıştı. Cemal Paşa Nafia Nazırı olduğunda (16 Aralık 1913-11 Mart 1914) hallettiği meselelerden birinin Turuk-ı Umumiye Şirketi ile Nezaret Fen Heyeti arasındaki birtakım anlaşmazlıkları çözmek olduğunu hatıratında yazıyor. Bu sorunların, her iki tarafın meseleleri salim bir fikirle tetkik ederek bir çözüm bulmak yerine karşılıklı bir itimatsızlığın verdiği inatlaşmadan kaynaklandığını ifade eden Cemal Paşa; Yol ve Köprüler Umum Müdürü Burhaneddin Bey ile Şirket Umum Müdürü Mösyö Choublier'yi bir araya getirerek meseleyi çözdüğünü, işlerin artan bir süratle ilerlemesini temin ettiğini ifade ediyor⁷⁶⁴.

⁷⁶⁰ MMZC, 2. Dönem, 1. İçtima, 2. Cilt, İ. 42, 16 Temmuz 1328/29 Temmuz 1912, s. 522-523.

⁷⁶¹ BEO, 4011/300761, 1330 Ra 15/4 Mart 1912.

⁷⁶² Atam, 2015: 220.

⁷⁶³ BEO, 4194/314488, 1331 Ş 5/10 Temmuz 1913.

⁷⁶⁴ Kabacalı, 2016: 98.

Gerek ülkenin içerisinde bulunduğu durum ve Balkan Savaşları gerekse Nafia Nezareti ile inşaat şirketi arasında ortaya çıkan anlaşmazlıklar yol yapımını 1-2 yıldan beri aksatmıştı. 11 Mart 1914 tarihinde Çürüksulu Mahmut Paşa'nın Nafia Nazırı olması ile birlikte inşaat şirketi ile daha önce yapılan program dâhilinde yol yapım çalışmaları yeniden başladı. Şirket ile yapılan sözleşme gereği yıllık 900 bin liralık yol yapılacak, 1914 yılı içerisinde Edirne, Bursa, İzmir, Beyrut gibi vilayetlerde 1.080 kilometre yol inşa edilecekti. Turuk-ı umumiye inşa ve tamirâtı devletin mali imkânları ölçüsünde icra ediliyordu. Yani ne kadar tahsisat varsa o kadar yol yapılıyordu. Bu nedenle Turuk-ı Umumiye Şirketi ile ayrıca 5.5 milyon liralık bir sözleşme yapılarak şimdilik 2.5 milyon lira dış borç sağlanmış, o miktar yolun yapımına başlanmıştı⁷⁶⁵.

1914 yılında Turuk-ı Umumiye Şirketi yeniden yol yapım çalışmalarına başlamışsada bu uzun sürmemişti. I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte 14 Ağustos 1914 tarihinde şirkette çalışan personelin en yakın limanlara gitmesi, Paris'te bulunan merkez idaresi tarafından istenmişti. I. Dünya Savaşı'nın ardından 1919 yılında Turuk-ı Umumiye Şirketi ile olan sözleşme Osmanlı Hükümeti tarafından feshedilmiş, devlet şirketle anlaşarak 15.981.281 frank tazminat ödemeyi kabul etmişti. Bu para devlet yollarının inşası için Fransız Sanayi ve Ticaret Bankası'ndan alınan 48.863.408 franktan ödendi ve böylelikle hükümetin inşaat şirketi ile olan münasebeti sona ermiş oldu⁷⁶⁶.

Bu durum yollara en çok ihtiyaç duyulduğu bir zamanda yolların tamir ve inşasını akim bırakmıştı. Yol yapımı konusunda acil çarelerin bulunması, askeri açıdan hayati olan yolların onarılması ve yenilerinin inşası gerekiyordu. Bu konuda hükümet iki önemli karar aldı. Bunların ilki 2 Ağustos 1914 tarihinde ilan edilen seferberlik hükümleri doğrultusunda silah altına alınan gayrimüslimlerin amele taburları teşkil edilerek yollarda çalıştırılması, diğeri ise halkın yolların tamir ve inşasından mükellef tutulmalarını içeren Dâhiliye Nezareti talimatnamesiydi. Bu kapsamda oluşturulan amele taburları I. Dünya Savaşı esnasında yolların inşası ve tamiri hususunda önemli çalışmalar yaptı. Özellikle 4. Ordu Komutanlığı mintikasında bulunan Suriye, Filistin bölgelerinde yol yapımında önemli başarılar elde edildi. 1915 yılı Mayıs ayına kadar amele taburları Rumeli'de 518 kilometre yolu tesviye etmiş, 45 köprü, 192 menfez inşa etmişti. Anadolu topraklarında ise 619 kilometre yol tesviye edilmiş, 266 köprü, 555 menfez inşa edilmişti⁷⁶⁷. Diğer taraftan mevcut olan ve inşa halinde bulunan yolların bakım ve inşasında halkın yardım etmesi ve mükellef tutulmaları ile ilgili nizamname

⁷⁶⁵MMZC, 3. Dönem, 1. Fevkalade İçtima, 2. Cilt, İ. 38, 6 Temmuz 1330/19 Temmuz 1914, s. 436; Atam, 2015: 221.

⁷⁶⁶Atam, 2015: 221.

⁷⁶⁷Mutlu, 2006: 48.

savaşın uzaması ile uygulanamaz hale geldi. Çünkü savaşın uzaması ile birlikte yollarda çalışabilecek nitelikli insan gücü silahaltına alınmış, köy ve nahiyelerde çocuklar, yaşlılar ve kadınlar kalmıştı. Bu durum Dâhiliye Nezareti talimatnamesinin uygulanmasını imkân dışı bırakmakla birlikte zirai işlerde bile kadınların çalışmalarını zorunlu kılmıştı. Hükümet 15 Ağustos 1918 tarihinde halkın birçok zorluklarla karşılaşması, yolların muhafazası ve tamiri için ahaliye konan mükellefiyetin uygulamaz olduğunu görerek bu zorunluluğu kaldırdı⁷⁶⁸.

Bütün bu şartlar içerisinde 1917 yılında Osmanlı Devleti'nde devlet yollarının durumu tablo ve haritada gösterildiği gibiydi⁷⁶⁹.

Tablo 3.7 1917 Yılı Başında Osmanlı Avrupa'sında Devlet Yolları

Yolların İsimleri	Mesafe Km	İyi Halde Km	Tamire Muhtaç Km	Tesviye Edilmemiş Km	Henüz Açılmamış Km
1.Bulgaristan Sınırı- Edirne-Babaeski-Lüleburgaz-Çorlu-Silivri-Büyükçekmece-Dersaadet	234+918	141+674	0+727	81+377	11+140
2.Edirne-Hasköy-Kırkkilise-Vize-Saray-İstıranca-Belgrat-Hadımköy	222+494	97+778	18+509	25+132	81+075
3.Çorlu-Erikli	30+000	-	-	-	30+000
4.Tekirdağ-Muratlı-Karıştıran	36+835	23+335	-	6+500	7+000
5.Kilyos-Keşan-Uzunköprü	122+660	55+670	66+990	-	-
6.Saray-Çerkes	20+000	-	-	20+000	-
7.Saray-Hidin	20+000	-	-	2+500	17+500
Toplam	686+970	318+457	86+226	135+509	146+715

Tablo 3.8 1917 Yılı Başında Osmanlı Asya'sında Devlet Yolları

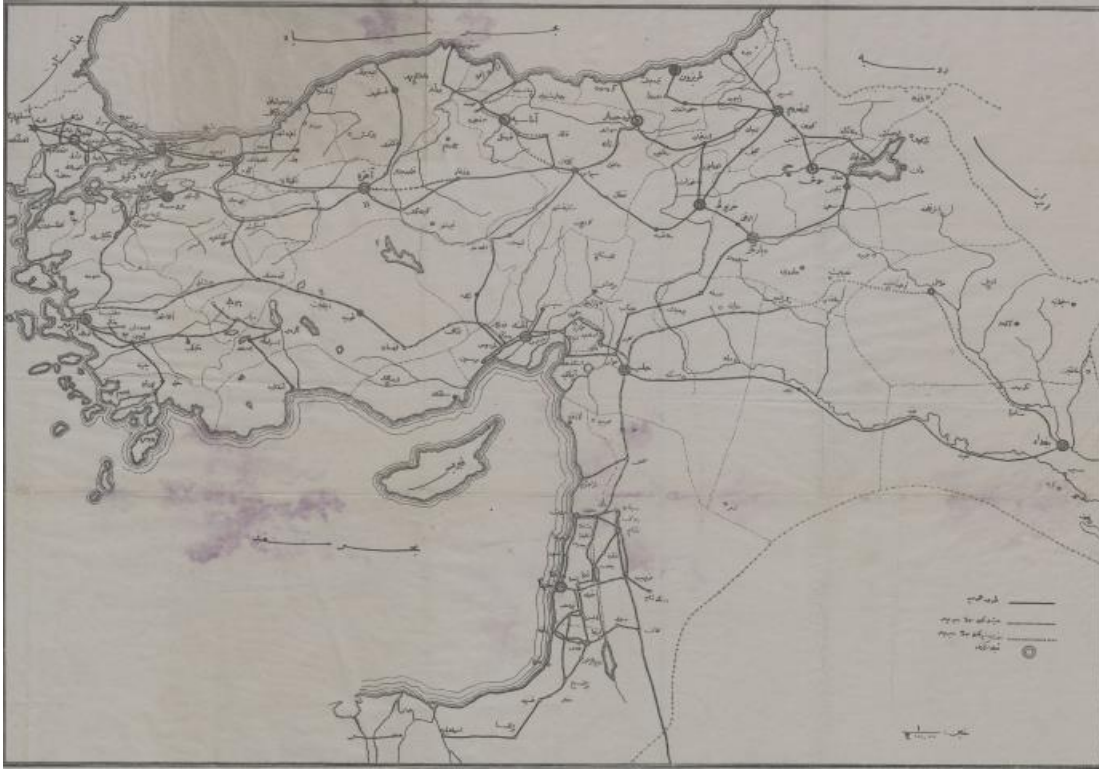
Yolların İsimleri	Mesafe Km	İyi Halde Km	Tamire Muhtaç Km	Tesviye Edilmemiş Km	Henüz Açılmamış Km
1.İstanbul (Haydarpaşa)-İzmit-Nallıhan-Ankara-Yozgat-Sivas-Karahisar-1 Şarki-Erzincan-Erzurum	1.159+213	217+329	685+120	44+000	212+764
2.Samsun-Havza-Merzifon-Amasya-Sivas-Kayseri-Niğde-Ulukışla	850+500	431+328	373+985	3+000	42+187
3.Sırcas-Kilis-Antep-Birecik-Urfa-Siverek-Diyarbakır-Ergani-	842+500	22+000	402+841	62+659	355+000

⁷⁶⁸ I. Dünya Savaşı'nın başlaması ile ahaliye konulan yol mükellefiyetinin yarattığı zorluklarla ilgili bkz. DH. UMVM. 152/32, H.17-04-1336/30 Ocak 1918. Yol mükellefiyetinin kaldırılması ile ilgili bkz. MV. 212/315, 1336 Za 7/14 Ağustos 1918. DH.İ.UM 22/46, 1336 Za 13/20Ağustos 1918.

⁷⁶⁹ Tablo ve harita için bkz. HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917.

Yolların İsimleri	Mesafe Km	İyi Halde Km	Tamire Muhtaç Km	Tesviye Edilmemiş Km	Henüz Açılmamış Km
Mezraa-Dersim-Erzincan					
4.İskenderun-Halep	156+461	101+000	52+900	-	2+561
5.Halep-Zor-Bağdat	770+000	12+000	-	65+000	693+000
6.Üsküdar-Şile	66+000	57+800	8+200	-	-
7.Kalaycı Dağı- Adapazarı-Düzce-Bolu	148+276	84+900	500+276	12+100	1+000
8.Düzce-Akçayışehir	38+250	29+030	6+000	3+220	-
9.Ankara-Kalecik-Çankırı-Kastamonu-İnebolu	348+773	160+878	104+150	56+798	26+948
10.Sinop-Boyabat-Havza	218+565	108+052	18+348	60+365	31+800
11.Giresun-Karahisar-ı Şarki	122+000	-	106+000	-	16+000
12.Trabzon-Gümüşhane-Bayburt-Erzurum	326+000	-	326+000	-	-
13.Rize-Erzurum	221+000	-	2+500	-	218+500
14.Sivas-Malatya-Mezraa	329+049	92+750	200+250	36+049	-
15.Bitlis-Tatvan-Muş-Hınıs-Erzurum	245+000	-	103+000	-	142+000
16.Erzurum-Kiğı-Harput	307+000	5+400	7+500	25+800	268+300
17.Adilcecaz-Malazgirt-Hınıs	150+000	-	-	-	150+000
18.Mudanya-Bursa-Yenişehir-Bilecik	128+000	655+000	63+000	-	-
19.Susurluk-Mihaliç-Bursa	106+760	52+760	54+000	-	-
20.Bandırma-Susurluk-Balıkesir	99+000	90+300	8+700	-	-
21.İzmir-Torbalı- Aydın-Çine-Muğla-Gökabat-Marmaris	322+290	33+686	158+490	-	130+114
22.Antalya-Burdur-Isparta-Eğirdir	178+280	75+246	42+680	36+099	24+255
23.Beyrut-Şam	116+730	29+609	87+121	-	-
24.Beyrut-Suver-Akka-Hayfa	131+678	72+814	10+645	10+545	37+674
25.Yafa-Benisaab-Nablus-Kudüs	195+091	91+255	94+421	-	9+415
26.Diyarbakır-Bitlis	227+000	-	75+000	-	152+000
27.Raco-Islahiye-Mamure	116+000	116+000	-	-	-
28.Şam,Kuneytire-Cers Binati Yakup-Taberiye-Nasıra-Afule-Nablus	199+435	131+277	51+158	17+000	-
29.Amman-Salt-Eriha-Kudüs-Halilürrahman-Birüssebi-Hatirülavce-Kasımiye-Birülhassana-İsmailiye	450+000	171+750	8+000	-	270+270
30.Cesr Binati Yakup-Cedide-Mu'laka	120+000	7+655	-	-	112+345
31.Hanmesyun-Neydani-Sergaya	40+000	-	-	-	40+000
32.İskenderun-Payas-Hamidiye-Adana-Tarsus	165+200	32+520	64+680	14+000	54+000
33.Adana-Sis	73+000	0+500	51+720	2+580	18+200
Toplam	8968+051	2292+819	3217+685	449+214	3008+333
Osmanlı Avrupa'sında	686+907	318+457	86+226	135+509	146+715
Osmanlı Asya'sında	8968+051	2292+819	3217+685	449+214	3008+333
Genel Toplam	9654+958	2611+276	3303+911	584+723	3155+048

Tabloda da görüldüğü gibi 1917 yılında Osmanlı Devleti'nde umumi yollar (devlet yolları) kapsamında 9654+958 kilometre yol vardı. Bu yolun 2611+276 kilometresi iyi halde, 3303+911 kilometresi tamire muhtaç, 584+723 kilometresi tesviye edilmemiş, 3155+048 kilometresi henüz açılmamış vaziyetteydi. Devlet yollarının genel görünümü haritada gösterildiği gibiydi.



Harita 3.1 1917 Yılında Osmanlı Devleti'nde Devlet Yolları

3.4.1.3.2. Vilayet Yolları

II. Meşrutiyet Dönemi'nde devlet yollarının (turuk-ı umumi) inşası ile ilgili muamelat yukarıda izah edilen şekilde icra edilirken vilayet yollarının (turuk-ı vilayet) yapımı noktasında şu usul takip edildi. II. Meşrutiyet'e kadar vilayet yolları valiler tarafından inşa ettirilir, yolların inşası bedenen ya da bedelen alınan yol vergileriyle yapılırdı. Esasen yol vergileri tam manası ile toplanamadığından ya da amele-i mükellefe verimli bir şekilde kullanılmadığından yolların inşası genellikle ertelenirdi. Bu durumda vilayetlerde yolların inşası valilerin bu konuda gösterdikleri hassasiyetle, yol vergilerinin ne ölçüde toplanıp ne ölçüde verimli bir şekilde sarf edilmesi ile sınırlı kalır, tahsisat azlığından yeni yol yapmak oldukça zor olmakla birlikte yolların tamiri de mümkün olmazdı. Bu nedenle 1910 yılında yolların yapımı konusunda yeni bir program hazırlanmış, bazı vilayet yollarının inşası devlet yoluna dâhil edilerek merkezi tahsisatla inşa edilmesi kararlaştırılmıştı. Diğer taraftan vilayet

yollarının daha verimli inşası için yeni düzenlemeler yapılarak 1910 yılında verimsiz olduğu düşünülen bedenen mükellefiyet kaldırılmış onun yerine her vilayette yevmiye ücretleri mukabilinde bir miktarın yol vergisi olarak ödenmesi kararlaştırılmıştı. Buna göre yol vergisi Musul, Van, Elazığ, Diyarbakır gibi vilayetler için 3, Konya, Trabzon, Bursa, Kastamonu, Ankara gibi vilayetler için 4, İstanbul, Edirne, Aydın, Beyrut, Selanik gibi vilayetler için 5 kuruş olarak belirlenmişti⁷⁷⁰.

Bedenen çalışarak yol vergisini ifa etme usulünün ilga edilmesinin ardından Ticaret ve Nafia Nezareti vilayette toplanan yol vergilerinin nasıl sarf edileceğini 18 Ağustos 1911 tarihinde “Turuk ve Meâbir Sarfiyatı Hakkında Nizamname”nin 3. maddesinde tanzim etti. Buna göre imalat ve inşaatına memur mühendisin bulunmadığı vilayetlerde kondüktör tarafından istihkak raporu düzenlenecek, ser-mühendis veya liva mühendisi tarafından hazırlanan istihkak raporu icabına göre bizzat mahaline gidilerek tetkik edildikten sonra onaylanacaktı. Tasdik edilen rapor en büyük mahalli yetkili tarafından imzalanacak, ardından istihkak raporu muhteviyatına göre bir senet mukabilinde müteahhite ödeme yapılacaktı. Mülkiye memurunun imzası “ödensin” emri makamına kaimdi. Birinci ödeme senedine tasdik edilmiş mukavelename ve şartnamelerin eklenmesi gerekiyordu⁷⁷¹.

Diğer taraftan bedenen çalışarak yol vergisinden muafiyet usulü kaldırıldıktan sonra taşra idarecilerinin yetkilerini arttıran düzenlemeler yapılmış, 26 Mart 1913 tarihinde İdare-i Umumiye-i Vilayet Kanunu Muvakkati çıkarılmıştı. Böylelikle taşra idarecilerinin yetkileri bu düzenleme ile arttırılmıştı. Vilayet Kanunuyla vilayet dâhilinde liva, kaza ve nahiyeleri birbirine bağlayan yollar ile bunlara bağlı geçitlerin yapımı ve sürekli onarımı ile ilgilenmek Vilayet Umumi Heyeti'nin görevleri arasına dâhil edilmişti. Vilayet Genel Meclisleri'ne, vilayet için tanzim edilmiş bedel-i nakti (yol vergisi) miktarını, dört günlük amele ücreti mukabilinde arttırma yetkisi verilmişti. Yol vergisi toplanamadığı durumlarda meclisi umumi veya encümen kararıyla ahali bedenen yol yapımında çalıştırılabilecekti⁷⁷².

Vilayet Kanunu ile taşra idarecilerine yol vergisi miktarını arttırmak, yol inşası için bedeni mükellefiyeti ihtiyaç halinde uygulama yetkisi verilmişse de bu konuda merkezi idare vilayetin bu yetkilerini sınırlayıcı bir rol üstlenmişti⁷⁷³. Merkezi idare nafia işleri için halkı mecbur tutmadan ve nefret ettirmeden iş yaptırmayı meşrutiyet ruhuna daha uygun buluyor, ahalinin hoşnut tutulmasından yana tavır alarak, eskiden angarya hükmüne girmiş yol

⁷⁷⁰Gönüllü, 2011: 295.

⁷⁷¹Turuk ve Meâbir Sarfiyatı Hakkında Nizamname, 1327: 3.

⁷⁷²Kaştan, 2016: 90-94.

⁷⁷³Gönüllü, 2011: 328.

vergisinin halk nezdinde benzer algılar yaratmasından çekiniyordu⁷⁷⁴. Aksi takdirde devri sabıktan pek bir fark kalmamış olacaktı.

II. Meşrutiyet Dönemi'nde hükümet vilayet yollarını merkezi idareden pay ayırmadan her vilayetin yol vergisi varidatı miktarınca yaptırmayı tasarlamış, Vilayet Kanunu ile yol yapımında valiler başta olmak üzere taşra yöneticilerini yetkili kılmıştı. Ancak mevcut yol vergisi ile vilayette yollar inşa etmek gelirin azlığı sebebiyle pek mümkün değildi. Dolayısıyla vilayet yollarının durumu 11 Mayıs 1911 yılı Nafia Bütçesi'nin müzakeresi sırasında ele alındı. Nafia Nazırı Hallacyan Efendi vilayet yollarının durumu hakkında mebuslara açıklamalarda bulundu. Hallacyan Efendi, vilayet yollarının tarik bedeli vardiati ile yapıldığını, bu vardiatin yolların yapımına yeterli gelmediğini ifade etti. Ancak Nafia Nazırı yol vergisi olarak toplanan miktarın yol inşa ve tamiratına yetmemesinin bazı nedenlere bağlı olduğunu, bu sebeplerin ciddi bir surette tetkiki ile hem daha adilane surette meselenin çözülebileceğini hem de hükümetin daha fazla varidata malik olabileceğini düşünüyordu. Çünkü yol vergisi hali hazırda herkes için aynı miktarda ve yalnız 20 ile 60 yaş arasında olan erkeklerden alınmaktaydı. Hallacyan Efendi'ye göre bu eşitlik ilkesine tamamen aykırıydı. Bu nedenle yapılması gereken yoldan istifade eden her şahsın yol vergisi vermesini sağlamak, bu verginin miktarını her şahsın yoldan istifadesi nispetinde tutmaktı. Nazır Efendi, hiçbir malı olmayan köylü ile birçok emtiası olan bir çiftlik sahibi arasında eşitlik olmadığını, aynı vergiyi ödemekle mükellef tutulmalarının haksızlık olacağını ifade ediyordu. Bu nedenle Nafia Nezareti yol vergisi ile ilgili yeni bir düzenleme hazırlamıştı⁷⁷⁵.

Hallacyan Efendi'nin bahsettiği düzenleme tam manası ile onun ifade ettiği şekilde olmasa da 12 Mart 1914 tarihinde "Tarik Mükellefiyet-i Nakdisi Hakkında Kanun" adı ile yürürlüğe girdi. Bu kanun 8 maddeden oluşuyor, Dâhiliye ve Maliye Nazırlarını kanunun icrasına memur kılıyordu. Yapılan düzenlemeye göre sakat ve askerlerin dışında 18 ile 60 yaşına kadar olan bütün erkekler yol vergisine tabi tutuluyor, vergi miktarının alt sınırı 12, üst sınırı ise 40 kuruş olarak belirleniyordu. Her vilayette yol vergisi olarak alınacak bedel Vilayet Meclis-i Umumisi tarafından belirlenecekti. Yol vergisi her yılın ağustos ayında bir defaya mahsus olmak üzere alınacak, devlet memurlarının ise maaşlarından tenzil edilecekti. Yol vergisi, mükellef hangi vilayet nüfusuna kayıtlı ise o vilayete ait olacaktı. Bu vergiyi ödemeyen ve hacedilecek malı bulunmayanlar hükümet tarafından cebren kazaları dâhilindeki yol inşaatlarında mükellef oldukları vergi miktarını ifa edinceye kadar amele olarak çalıştırılacaklardı⁷⁷⁶.

⁷⁷⁴DH. MTV. 28/10, 1329 C 3/1 Haziran 1911.

⁷⁷⁵MMZC, 1. Dönem, 3. İçtima, 6. Cilt, İ. 96, 28 Nisan 1327/11 Mayıs 1911, s. 417.

⁷⁷⁶Gönüllü, 2011: 332-333.

1914 yılında yol vergisinin arttırılması ve bu sayede vilayet yollarının inşası için bir çaba ortaya konulmuşsa da bunda istenilen başarı elde edilemedi. Özellikle I. Dünya savaşı'nın başlaması, savaşın halkın geçim gücü üstünde oluşturduğu tahribat ve bu durumun yarattığı yoksulluk yol vergisinin toplanamamasına, yolların atıl bir şekilde kalmasına sebebiyet verdi⁷⁷⁷. Eskiden bedenen yol mükellefiyeti sayesinde hiç olmazsa vilayetlerde bazı yolların tamiri mümkün oluyordu. 1910 yılında yol vergisinin sadece bedelen icra edilmesi yönünde alınan karar savaş koşullarında bu verginin toplanamaması ahaliye çalıştırarak yolların tamir ve inşasını yapma olanağınıda ortadan kaldırmıştı. Bazı vilayetlerde tekrar eskiye dönülmesi hususunda istekler olmuşsa da bu merkezi hükümet tarafından dikkate alınmamıştı. I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla ahaliye yol inşasında mükellefiyet getirilmişse de bunda da istenilen başarı nitelikli insan gücünün silah altına alınması dolayısıyla elde edilememişti. Sonuçta, II. Meşrutiyet Dönemi'nde devlet yollarının yapımında uğranılan başarısızlık vilayet yolları içinde söz konusu olmuştu. Bu dönemde yollar ve köprülerle ilgili yapılan çalışmalar tabloda gösterildiği gibiydi.

Tablo 3.9 1909-1916 Yıllarında Osmanlı Devleti'nde Yollar ve Köprüler Ameliyatı⁷⁷⁸

Yıl	Tesviye-i Türahiye	Şose				Bitirilmiş İmalatı Sanayi	
		Silindir Kullanılarak	Döşenmiş Kıрма Taş Uzunluğu	Hazırlanmış Kıрма Taş Metreküp	Ham Taş Metreküp	İnşa Edilmiş Köprü Adedi	Tamir Edilmiş Köprü Adedi
1909	120.060	199.170	-	-	-	952	969
1910	694.578	416.192	154.850	241.777	245.885	1.216	1.979
1911	1.083.468	824.884	184.704	548.155	342.511	1.194	1.369
1912	768.489	586.479	193.971	555.214	146.481	1.210	803
1913	157.756	77.968	8.388	141.223	1.887	15	189
1914	440.769	223.480	25.453	153.722	58.474	279	296
1915	689.764	462.145	339.929	132.073	11.099	1044	658
1916	429.264	224.140	177.477	63.426	41.062	298	470
1913 Vilayet Kanundan Sonra Vilayetlerde Yapılan Yollar ve Köprüler Ameliyatı							
1913	375.279	195.909	66.441	186.693	160.008	867	660
1914	1.173.739	343.007	231.126	1.880.190	107.733	1212	991
1915	1.176.388	433.428	168.534	174.604	184.013	1.451	276
1916	797.329	116.130	193.274	62.931	40.306	728	1.050

⁷⁷⁷Örneğin, 1915 yılı Konya Vilayeti'nde tahsil edilen yol vergisi miktarı %17.49, 1917 yılında İçel Sancağı'nın tahsil edilen yol vergisi miktarı % 40.65'ti. Gönüllü, 2011: s. 307-308.

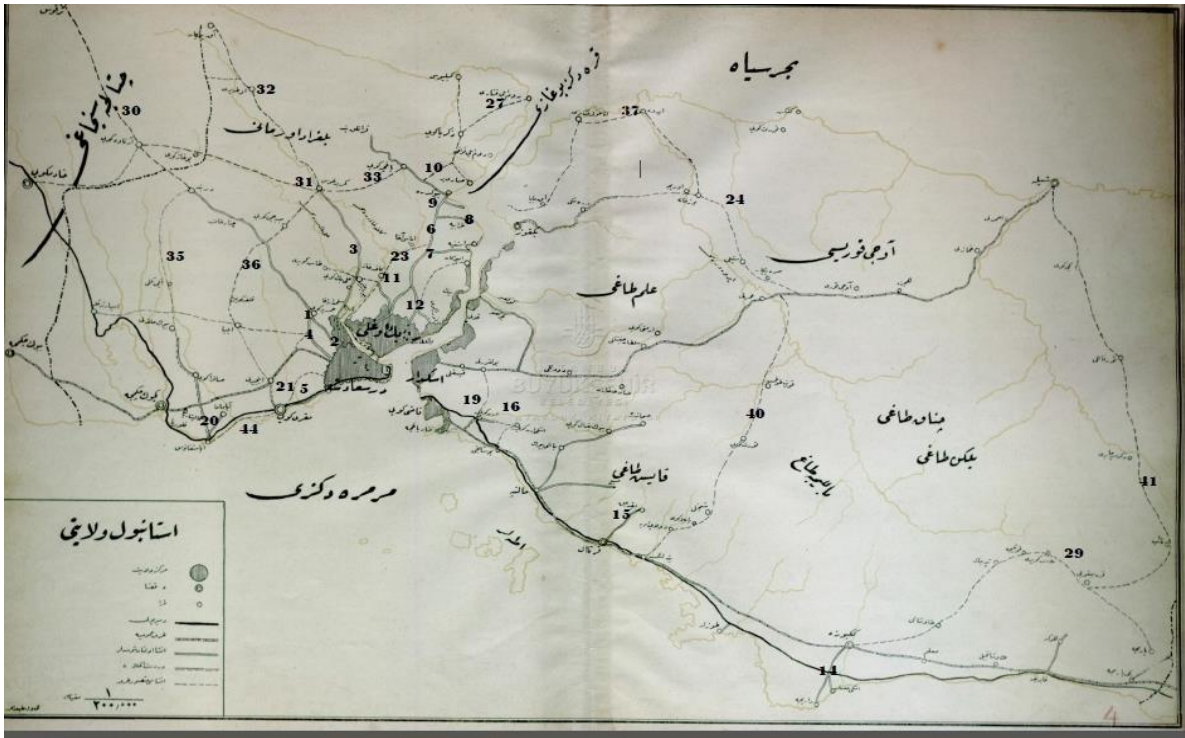
⁷⁷⁸Tabloya yapılan istinat duvarları, hendek ve banketler dâhil edilmemiştir. 1913 yılına kadar; yani Vilayet Kanunu çıkarılana kadar olan ameliyat rakamlarına hem devlet yolları hem de vilayet yolları dâhildir. 1913 yılından itibaren vilayetlerde yapılan ameliyat ayrıca gösterilmiştir. 1914, 1915, 1916 yıllarında yol yapımında Amele Taburları istihdam edilmiş, özellikle 4. Ordu tarafından Suriye ve Filistin bölgelerinde yollar inşa ve tamir edilmiştir. Amele Taburlarının yaptığı çalışmalarda tabloya dâhil edilmiştir. Bkz. HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917.

Bütün bu şartlar içerisinde Osmanlı Devleti'nde II. Meşrutiyet yıllarında yolların genel vaziyeti vilayetler dâhilinde şu şekildeydi.

3.4.1.3.3. İstanbul'da Yollar

4 Ağustos 1909 tarihinde İstanbul'da vilayet idaresi oluşturulmuştu. İstanbul Vilayeti, İstanbul merkeze bağlı Adalar ve Makriköy kazası, Üsküdar Sancağı (Gekbuze -Gebze-, Beykoz, Kartal, Şile Kazası), Beyoğlu Sancağı'ndan oluşmaktaydı⁷⁷⁹. 14 Aralık 1908 tarihli Nafia Layihasına göre İstanbul'da 1908 yılı başında Çatalca'da dâhil olmak üzere 401 kilometre yol bulunuyordu. Vilayet içerisinde köprüleri yapılmış yol miktarı 233, köprüsüz yol miktarı 15, tesviye-i türabiyesi yapılmış yol ise 10 kilometre kadardı. 143 kilometre yolun inşasına ise henüz başlanmamıştı⁷⁸⁰.

1913 yılı sonunda İstanbul Vilayeti'nin yol haritası ve yol durumu şu şekildeydi⁷⁸¹.



Harita 3.2 İstanbul Vilayeti'nde Ulaşım Ağı (1914)

⁷⁷⁹Güneş, 2015: 191.

⁷⁸⁰Bkz. Tablo 3.3. 1908 yılı sonunda ise Çatalca ile birlikte vilayette 341 kilometre köprüleri ile, 11,7 kilometre köprüsüz olmak üzere 352,7 kilometre şose; 13 kilometre tesviye halinde, 139 kilometre henüz açılmamış olmak üzere toplam 405,8 kilometre yol ağı vardı. Bu durum genel toplamda çok az yol inşa edildiğini, köprü yapımında önemli işlerin yapıldığını göstermektedir.

⁷⁸¹Harita ve tablolarda yollar tarafımızdan numaralandırılmıştır. Vilayet Yolları Haritası, 1913. DH. UMVM. 74/31, 1333 M 15/3 Aralık 1914. Ayrıca, Alman Genel Kurmay Başkanlığı Kardografi Dairesi tarafından hazırlanan ve İstanbul Vilayeti'nde akarsular, dağlar, ovalar ile yolları gösteren 1/800000 ölçekli harita için bkz. HRT.h... 389, 1335 Ra 6/31 Aralık 1916.

Tablo 3.10 İstanbul Vilayeti'nde 1913 Yılı Sonuna Kadar İnşa Edilmiş Yollar

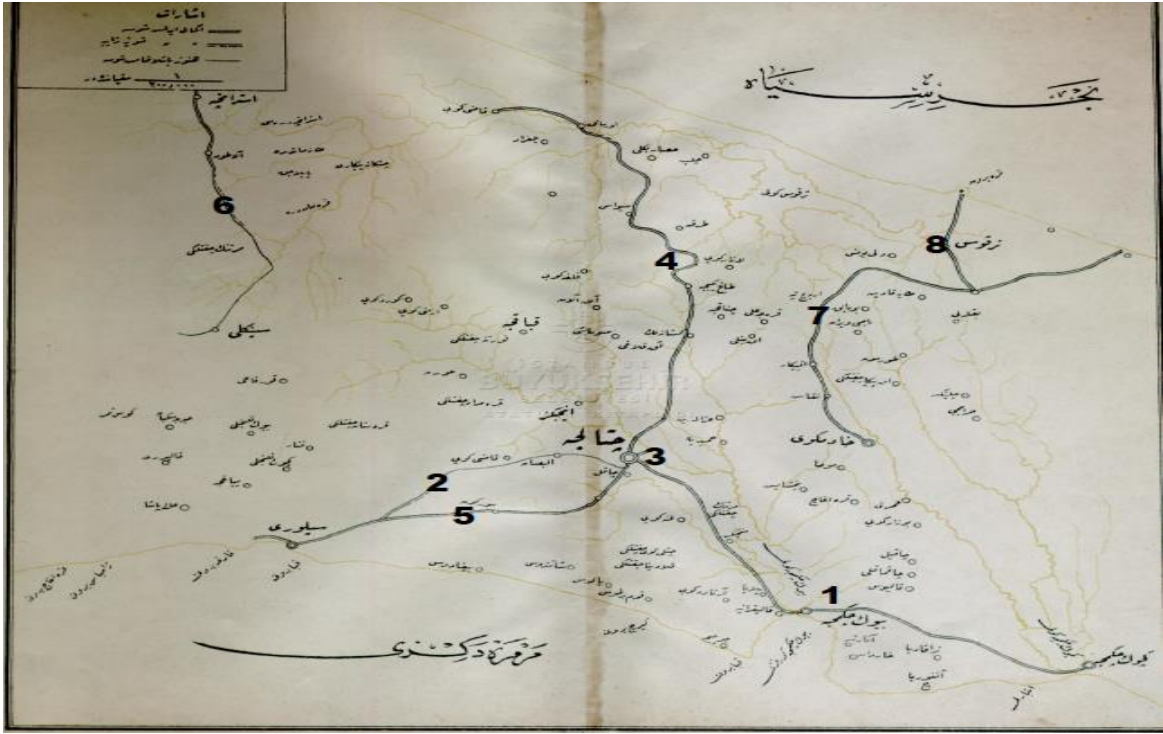
Yolların İsimleri	İnşa Edilmiş Yollar Km/M	İnşa Olunan Yollar	Açıklamalar
1.Edirnekapı-Rami	20+00		Araba işleyişine müsaittir.
2.Eyüp-(İslamBey)-Rami	1+500		Araba işleyişine müsaittir.
3.Eyüp-Silahdarağa-Kemberburgaz	15+000		Araba işleyişine müsaittir.
4.Topkapı-Maltepehastanesi-Rami	3+540		Araba işleyişine müsaittir.
5.Kazlıçeşme-Makriköy	2+342		Araba işleyişine müsaittir.
6.Şişli-Büyükdere	14+130		Araba işleyişine müsaittir.
7.İstinye-Maslak	3+677		Araba işleyişine müsaittir.
8.Trabya-Şişli tarikine iltisak	2+420		Araba işleyişine müsaittir.
9.Trabya-Büyükdere	2+620		Araba işleyişine müsaittir.
10.Büyükdere-...Hümayun	7+000		Araba işleyişine müsaittir.
11.Şişli-Kâğıthane	4+403		Araba işleyişine müsaittir.
12.Davutpaşa Kışlası Tariki	0+420		Araba işleyişine müsaittir.
13.Maltepe Endaht(Atış) Mektebi	6+130		Araba işleyişine müsaittir.
14. Gebze-Darıca	10+620		Araba işleyişine müsaittir.
15.Kartal-Yakacık	4+470		Araba işleyişine müsaittir.
16. Erenköy İstasyonu-İç Erenköy	0+625		Araba işleyişine müsaittir.
17.Beykoz-Arnavutköy (1. Kısım)	2+500	10+000	İnşa edilmektedir, araba işleyişine müsaittir.
18.Erenköy İstasyonu-Bağdat Caddesine iltisaktır.		0+950	İnşa edilmektedir, araba işleyişine müsaittir.
19. Erenköy İstasyonu-Kozyatağı		1+500	İnşa edilmektedir, araba işleyişine müsaittir.
20.Ayastefanos-Halkalı Ziraat Mektebi		8+614	İnşa edilmektedir, araba işleyişine müsaittir.
21.Makriköy-İncirli-Topkapı Tarikine iltisak		2+841	İnşa edilmektedir, araba işleyişine müsaittir.
Toplam	106+163	23+905	

Tablo 3.11 1914 Yılından İtibaren İstanbul Vilayeti Dâhilinde Yapılması Planlanan Yollar

Yolların İsimleri	Mesafe Km/M	Düşünceler
22.Sahrayı Cedid-Bulgurlu-Alemdağı Yoluna İltisak	05+500	1914 yılında inşa kılınmak üzere bütçeye dâhil edilmiştir.
23.Maslak-Ayasağa-Cendere-Kağıthane-Karaağaç	10+000	Araba işleyişine müsaittir.
Kağıthane Deresi üzerine 30 metrelik köprü	5 Adet	1914 yılında inşa kılınmak üzere bütçeye dâhil edilmiştir.
24.Beykoz-Arnavutköy-Kalınçalı-Sarıbekir-Şile Yoluna iltisak	25+000	
25.Irva-Buzhane	8+000	
26.Sarıyer-Zekeriyaköy-Kilyos	10+000	1914 yılında inşa kılınmak üzere bütçeye dâhil edilmiştir.
27.Zekeriyaköy-Rumelifeneri	8+000	Araba işleyişine müsaittir.
28.Zekeriyaköy-Bentler yoluna iltisak	4+000	
29.Gebze-Taşköprü-Karayakuplu-Yarımca	40+000	
30.Büyükderbent-Terkos	20+000	Araba işleyişine müsaittir.
31.Kemerburgaz-Pirinçiköy-Boğazköy-Arnavutköy-Terkos yoluna iltisak	16+000	
32.Kemerburgaz-Akbekir	16+000	
33.Kemerburgaz-Bahçeköy	7+000	
34. Maltepe-Davutpaşa-Ayaya-Yarımburgaz	16+000	
35.Büyükhalkalı-İkitelli- Şamlar-Derbent	15+000	
36.Kemerburgaz-Cebeciköy-Ayaya-İncirli-Makriköy	22+000	
37.Beykoz-Anadolufeneri-Riva	20+000	Araba işleyişine müsaittir.
38.Zincirlikuyu-Baltalimanı	5+000	Araba işleyişine müsaittir.
39.Anadoluhisarı-Alemdağ yoluna iltisak.	8+000	Araba işleyişine müsaittir.
40.Pendik-Kurtköy-Muratlı-Şile yoluna iltisak	40+000	1914 yılında 5 kilometre kısmın inşası için bütçeye dâhildir.
41.Şile-Yeniköy-Değirmençayırı-Karayakuplu yoluna iltisak	50+400	1914 yılında 5 kilometre kısmın inşası için bütçeye dâhildir.
42.Davutpaşa Kışlası-Maltepe Hastanesi	2+000	1914 yılında inşa edilmek üzere bütçeye dâhildir.
43.Silivri Kapı-Çörekçi-Veliefendi-Çobançeşme-Makri Köy	8+000	Araba işleyişine müsaittir.
44.Makriköy-Ayastefenos ⁷⁸²	6+000	
Toplam	362+000	

⁷⁸² 1914 yılında bu yolun ulaşımına açılması mümkün olmamıştı. 1919 yılında Ayestefanos, Osmaniye Telsiz Telgraf Merkezi, Kağıthane, Topkapı, Davutpaşa, Makriköy, İstanbul yolunun devlet yolları kapsamında inşa edilmesi Nafia Nezareti'nden istenmişse de bu kabul edilmemişti. Çünkü bu yollar şehremanetinin görev dâhilinde bulunan yollardı. Masraflarının ya şehremanetinden ya da Harbiye Nezareti'nden karşılanması gerektiği Nafia Nezareti'nden bildirilmişti. Bkz. DH.UMVM 72/41, 1337 Za 27/1 Haziran 1919.

1913 yılı sonunda Çatalca Sancağı'nda yolların durumu ise şu şekildeydi⁷⁸³:



Harita 3.3 Çatalca Sancağı'nda Ulaşım Ağı (1914)

⁷⁸³ Harita ve tabloda yollar tarafımızdan numaralandırılmıştır. Vilayet Yolları Haritası, 1913. DH. UMVM. 74/31, 1333 M 15/3 Aralık 1914.

Tablo 3.12 Çatalca Sancağı'nda Yollar (1914)

Yolların İsimleri	İnşaat				Yolun Sancak Dâhilindeki Uzunluğu
	Köprüleri İle İnşa Edilmiş Şose	Köprüsüz İnşa Edilmiş Şose	Tesviye Halinde	Henüz Başlanmamış	
1.Çatalca-Küçük Çekmece Yolu Büyük Çekmece'den Geçerek Liva Sınırı ⁷⁸⁴	29+630				28+630
2.Çatalca-Silivri ⁷⁸⁵	20+110		4+820	16+000	32+930
3.Çatalca-İstasyon ⁷⁸⁶	2+320				2+320
4.Çatalca-Karacaköy ⁷⁸⁷	15+740			52+260	42+000
5.Surgune-Bigadi ⁷⁸⁸	2+100			3+400	5+500
6.Sinekli İstasyon-İsterence ⁷⁸⁹	3+900		5+100	16+000	25+000
7.Hadımköy-Akbekir ⁷⁹⁰	39+540				39+540
8.Baklalı-Terkos-Karaburun ⁷⁹¹	11+750				11+750
9.Çatalca-Çekmece Yolunun Balaba Şubesi ⁷⁹²	0+500				0+500
10.Büyükçekmece-Silivri ⁷⁹³				29+760	29+760
11.Çatalca-Büyükçekmece ⁷⁹⁴	16+630				16+630

⁷⁸⁴ Yol üzerinde 33 kargir köprü bulunmaktaydı. Yolun Çatalca'dan Büyükçekmece'ye kadar olan 16 kilometrelik kısmı 25 sene önce inşa edilmiş, ancak mütemadiyen tamir edilmediği için harap hale gelmişti. Bazı zamanlar mevsim koşulları dolayısıyla yoldan geçmek mümkün olmuyordu. Yolun 5 kilometresi 1911 yılında yeniden tamir edilmiş, 2,5 kilometresi 1912 yılında tamir edilirken Balkan Savaşları dolayısıyla bitirilememişti. Büyükçekmece'den itibaren Liva sınırına kadar 13 kilometrelik kısım devlet yolları kapsamındaydı ve iyi haldeydi. Araba işleyişine oldukça elverişliydi.

⁷⁸⁵ Yol üzerinde 14 kargir köprü bulunuyordu. 30 sene önce inşa olunan yol tamir edilmediğinden bozulmuştu. 1912 yılında 1 ve 5. kilometrelerinde en kötü olan kısımları etap etap tamir edilmişti. Silivri'den Çorlu'ya kadar olan 14 kilometrelik kısım devlet yolları kapsamına alınmışsa da projeleri henüz hazırlanmamıştı. Yağmurlu havalarda arabalar güçlükle geçebiliyordu.

⁷⁸⁶ Yol üzerinde bir ahşap bir de kargir köprü bulunuyordu. Yolun 1909 yılında imalatı sanayisi 1910 yılında şosesi yeniden tamir edilmişti ve yol iyi haldeydi. Yalnız 28 metre uzunluğunda iki adet köprü Balkan Savaşları sırasında tahrip edilmiş, yeniden tamir edilmeleri gerekli olmuştu. Arabaların işleyişine müsaitti.

⁷⁸⁷ Yol üzerinde 16 adet kargir köprü bulunuyordu. Yolun 16 kilometresi daha önceden yapılmışsa da zamanla bozulmuştu. 1910 yılında imalatı sanayisi yapılmış 1911 yılında birçok kısmı tamir edilmişti. Balkan Savaşlarında yol üzerinde bulunan 5 köprü düşman devletler tarafından tahrip edilmiş, yeniden tamirleri gerekli olmuştu. Mali imkânların yetersizliğinden hepsinin yapılması mümkün olmamış, yalnız Gökçeli Köprüsü tamir edilmişti. Yol yağmurlu havalarda arabaların geçişine müsait değildi.

⁷⁸⁸ Yolun 2 kilometrelik kısmı daha önceden yapılmış olsa da bozulmuştu. Yağmurlu havalarda arabalar güçlükle geçiyordu. Yol üzerinde 2 adet kargir köprü vardı.

⁷⁸⁹ Yol üzerinde 2 adet kargir köprü vardı. 1912 yılında yol üzerinde 4 kilometre şose, 3 adet köprü inşa edilmişti. Ancak zamanla yol harap hale gelmişti, mali imkânsızlıklar dolayısıyla geriye kalan kısmının inşası mümkün olmamıştı. Yağmurlu havalarda arabalar güçlükle geçebiliyorlardı.

⁷⁹⁰ Balkan Savaşları dolayısıyla yolun çok az kısmı harap olmuşsa da yol genel itibariyle iyi durumdaydı. Askeri açıdan büyük öneme sahip olan yol araba işleyişine müsaitti.

⁷⁹¹ Araba işleyişine müsait olan yol askeri açıdan büyük öneme sahipti.

⁷⁹² 500 metre uzunluğunda olan yol harap bir haldeydi, yağmurlu havalarda arabalar güçlükle geçebiliyorlardı.

⁷⁹³ Askeri açıdan büyük öneme sahip olan yol 1911 yılında devlet yolları kapsamına alınmıştı. Balkan Savaşları dolayısıyla yolun inşasına başlanılamamıştı. Yağmurlu havalarda arabalar güçlükle geçebiliyordu. Bu yolun inşası daha sonra Muşlu Mıgırdıç Karabetyan ile Erzincanlı Sarkis Sarkisyan'a verilmiş, ancak İstanbul Polis Müdürüriyeti tarafından yapılan tahkikat sonucunda bu şahısların güvenilir olmadıkları anlaşılmıştı. DH.EUM.2.Şb. 26/41, 1334 L 26/26 Ağustos 1916.

⁷⁹⁴ Yolun 3,5 kilometrelik kısmı 1914 yılında yeniden tamir edilecekti. Kalan kısımları araba işleyişine müsaitti.

1916 yılında İstanbul Vilayeti'nde hususi yollar kapsamında 18,9 kilometre toprak, 3 kilometre yumuşak kaya olmak üzere toplam 22 kilometre yol tesviye edilmiş, 5 menfezin inşası tamamlanmıştı. Mütemadi tamiratlara 28.542 kuruş, inşaatlar için 753.597 kuruş olmak üzere toplam 782.140 kuruş harcanmıştı. İstihdam edilenlere yapılan harcamalarla sarfiyat 950.724 kuruşu bulmuştu. Çatalca Sancağı'nda ise silindir kullanılarak 5 kilometre şose yapılmış, 5 kilometre yola ise kırma taş dökülmüştü. Sancak dâhilinde 1 köprü 6 menfez tamir edilmişti. Mütemadi tamiratlara 12.289 kuruş, inşaatlara 87.690 kuruş olmak üzere toplam 99.979 kuruş harcanmıştı. İstihdam edilenlere yapılan harcamalarla yol ve köprüler için yapılan sarfiyat 139.604 kuruşu buluyordu⁷⁹⁵.

Diğer taraftan İstanbul Vilayeti dâhilinde 1914 yılında yapılması planlanan yolların inşası istenilen düzeyde olmamıştı. Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra bile vilayet içerisinde 1914 yılında yapılması planlanan bazı güzergâhlarda halen inşa edilmemiş, tamire muhtaç yolların bulunması bunu gösteriyor. 1926/1927 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesine göre İstanbul Vilayetinde yolların genel durumu şu şekildeydi. Devlet yolları kapsamında Üsküdar-Şile arasında 66 kilometrelik yol inşa edilmiş, hat üzerinde tamirat yapılmaktaydı. Haydarpaşa-İzmit arasındaki 40 kilometrelik yolun 20 kilometresi henüz bitirilmişti. Topkapı-Silivri arasında 76 kilometrelik hattın muhtelif kısımlarındaki 25 kilometrelik bölüm tamamen açılmamıştı. Hadımköy-Terkos-Karaburun arasındaki 45 kilometrelik hattın ise 36 kilometresi açılmış, hattın diğer kısımlarında tamirat için keşifler yapılmaktaydı.

İstanbul'da vilayet yolları kapsamında Çobançeşme-Kemerburgaz arasında 9 kilometre 500 metrelik kısım ile Bahçeköy-Valide Bendi arasındaki 2 kilometre 200 metrelik kısmı inşa edilmişti. Sarıyer-Zekeriyaköy-Kilyos hattında 9 kilometrelik yolun tesviyesi yapılmış, yolda kullanılacak taşlar hazırlanmıştı. 1.5 kilometre Metris Çiftliği yolu ise inşa edilmiş, iyi vaziyetteydi. Şeyhli-Alemdağı arasında 6 kilometrelik kısım üzerinde tesviye yapılmış, köprülerin inşası bitmek üzereydi. Tuzla-İstasyon arasında 2 kilometre 235 metrelik yol tamir edilmiş, iyi haldeydi. Buzhane Deresi üzerinde 50 metre açıklığında beton köprü inşa edilmişti. Bu yol hatlarının dışında Maltepe-Yarımburgaz arasında 12 kilometrelik yol, Beykoz-Mahmut Şevket Paşa-Buzhane arasında 13 kilometrelik yol, Buzhane-Kurna arasında 5 kilometrelik yol ile Mahmut Şevket Paşa-Ali Bahadır arasında 5 kilometrelik kısımda yol çalışmaları devam ediyordu⁷⁹⁶.

⁷⁹⁵DH.UMVM. 153/60, 1336 B 5/16 Nisan 1918.

⁷⁹⁶Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi, 1926/1927: 614-616.

3.4.1.3.4. Osmanlı Asya'sında Yollar

II. Meşrutiyet Dönemi'nde yol vergisinin uygulanmadığı Bağdat, Basra, Hicaz ve Yemen dışında Osmanlı Devleti'nin Asya topraklarında bulunan vilayet ve müstakil sancaklarında yolların genel vaziyeti şöyledi.

3.4.1.3.4.1. Ankara Vilayeti

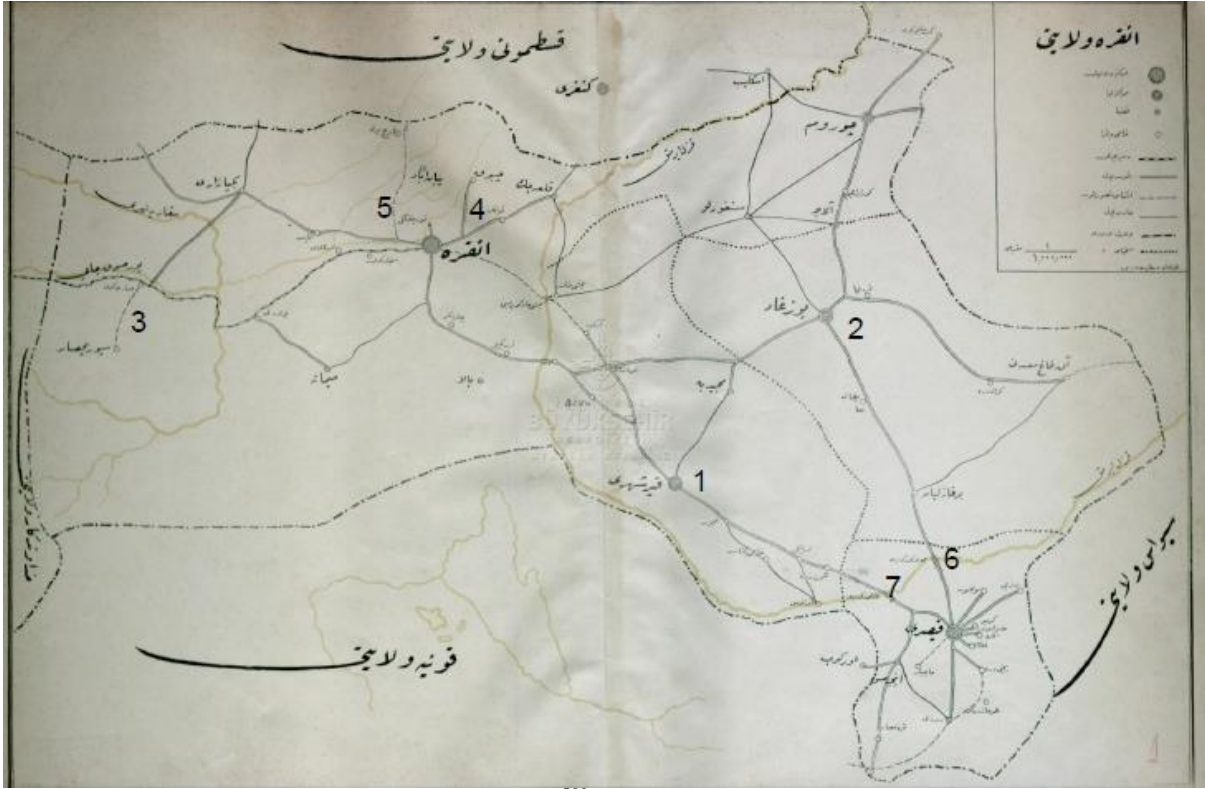
1908 yılı itibariyle Ankara Vilayeti; Merkez Ankara, Yozgat, Kayseri, Kırşehir ve Çorum sancaklarından müteşekkildi⁷⁹⁷. Ankara Vilayet merkezinde 1907 yılı itibari ile Ayaş'ı Sincan Köyü İstasyonuna, Beypazarı'nı Ayaş, Nallıhan, Mihalıççık'a; Mihalıççık'ı Beypazarı, Nallıhan ve Sarayköy İstasyonu'na; Kalecik'i Ankara'ya bağlayan şoseler vardı. Haymana'yı Polatlı İstasyonu'na bağlamak için inşa edilmekte olan şose yol henüz tamamlanmamıştı. Bala ve Yabanabad'ın hiçbir kasabaya şose bağlantısı yoktu. Vilayetin Kayseri Sancağı, şose ile Ankara, Kırşehir, Yozgat, Boğazlıyan, Develi, İncesu, Sivas, Maraş'a bağlıydı, Develi'nin Kayseri ile şose bağlantısı bulunuyordu. Yozgat Sancağı'nın Alaca, Çorum, Akdağ, Boğazlıyan, Kayseri ve Ankara'ya şose bağlantısı vardı. Boğazlıyan'dan Kayseri ve Yozgat'a; Akdağmadeni'ninden Yozgat'a şose yol bulunuyordu. Kırşehir Sancağı ile Kayseri ve Ankara arasında şose yol vardı. Keskin Kazası'nın Ankara'ya bağlantısı Kayseri yolu vasıtasıyla idi, bu yol üzerinde Yahşihan Köprüsü ve şose yolun tamamlanmasıyla bağlantı kurulmuş olacaktı. Çorum Sancağı'nda ise sancak merkezini Samsun, Ankara, Kayseri, Yozgat ve Kırşehir'e bağlayan şose yol mevcuttu. İskilip'in hiçbir kasabaya şose bağlantısı bulunmuyordu. Osmancık'ın ise Hacı Hamza Nahiyesi ile Hacıköyü'ne şose bağlantısı vardı, Osmancık'tan Çorum'a doğru bir şose inşasına da başlanmıştı⁷⁹⁸. 14 Aralık 1908 tarihli Nafia Programına göre vilayet dâhilinde 2127 kilometre yol bulunuyordu. Bu yolun 1478 kilometresinde köprüleri yapılmış, 135 kilometresi ise köprüleri inşa edilmemiş şose idi. 174 kilometrede tesviye-i tûrabiye yapılıyordu. 340 kilometrelik kısımda ise henüz yol çalışmaları başlatılmamıştı⁷⁹⁹.

1910 yılından sonra başlatılan yol yapım çalışmaları neticesinde vilayet dâhilinde bazı devlet yolları ve vilayet yollarının inşa ve tamirâtı yapıldı. 1913 yılı nihayetinde Ankara Vilayeti'nin yol durumu şu şekildeydi.

⁷⁹⁷Koçak, 2013: 45.

⁷⁹⁸Koçak, 2013: 228.

⁷⁹⁹Bkz. Tablo 3.3. 1908 yılı sonunda ise Ankara Vilayeti'nde 1452 kilometre köprüleri ile 159 kilometre köprüsüz olmak üzere 1.611 kilometre şose; 154,6 tesviye edilmiş, 28 kilometrede tesviyenin devam ettiği toplam 182,6 kilometre tesviye-i tûrabiye halinde yol bulunuyordu. HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917.



Harita 3.4 Ankara Vilayeti'nin Ulaşım Ağı (1914)⁸⁰⁰

Tablo 3.13 Ankara Vilayeti'nde İnşa Edilmiş Yollar İle 1914 Yılı Muvazenesine Dâhil Tarik-i Vilayetin İsimlerini Mübeyyin Cetveldir

Yolların İsimleri	Mesafe Km/m	Açıklamalar
1.Ankara-Kırşehir-Kayseri	312+920	Bu yol daha önceden ikmal olunmuşsa da ekseri imalatı sanayisi ahşap olduğundan bu defa kargire tahvili suretiyle inşa edilmektedir.
2.Kayseri-Yozgat-Çorum-Samsun	255+054	Bu yollar üzerindeki ameliyat-ı sanayi dahi aynı tertipte inşa edilmektedir.
3.Sivrihisar-Sarayköy	41+000	1914 yılında yeniden inşa edilmek üzere münakasadır (açık-eksiltme).
4.Ankara-Çubukabad	20+000	1914 yeniden tamir edilmek üzere münakasadır (açık-eksiltme).
5.Ankara-Yabanabad (Kızılcahamam) üzerindeki köprü		İnşa edilmektedir, yol kısmı üzerinde arabanın müruru kabildir.
6.Avanos- Ürgüp yolu üstünde Avanos Köprüsü		İnşa edilmektedir.
7.Kırşehir-Nevşehir Yolu üzerinde Acıöz Köprüsü		1914 yılında yeniden inşa edilmek üzere münakasadır.
8.Alaca-Sungurlu	30+000	1914 yılından itibaren yeniden inşasına başlanılacaktır. Yol hafif tonajlı arabaların geçişine uygundur.
9.Çorum-İskilip	60+000	1914 yılından itibaren yeniden inşasına başlanılacaktır. Yol hafif tonajlı arabaların geçişine uygundur.

⁸⁰⁰Harita ve tablolarda yol ve yol güzergâhları tarafımızdan numaralandırılmıştır. Vilayet Yolları Haritası, 1913.

1916 yılında Ankara Vilayeti'nde hususi yollar kapsamında silindir kullanılarak 6 kilometre şose yapılmış, 4 köprü, 6 menfez inşa edilmiş; 6 köprü, 5 menfez ise onarılmıştı. İnşaat ile yol ve köprülerde istihdam edilen çalışanlara yapılan harcamalar 429.340 kuruşu bulmuştu⁸⁰¹. 1917 yılında Ankara Vilayeti'nde, Ankara-Kalecik-Çankırı-Kastamonu-İnebolu arasında 348,7 kilometre devlet yolu vardı. Bu yolun 160,8 kilometresi iyi halde, 104 kilometresi tamire muhtaç, 56,7 kilometresi tesviye halinde, 26,9 kilometresi ise henüz açılmamış vaziyetteydi⁸⁰².

Diğer taraftan I. Dünya Savaşı'nın başlaması Osmanlı Devleti'nin diğer vilayetlerinde olduğu gibi Ankara Vilayeti'nde de yapılması planlanan yolların inşasını aksattı. 1926 yılı itibari ile Ankara'da devlet yolları olarak Ankara-İnebolu yolunun Çankırı sınırına kadar olan 95 kilometrelik kısmı, Ankara-İzmit yolunun Çankırı sınırına kadar olan 164 kilometrelik bölümü ile Ankara-Keskin-Yozgat yolunun Yozgat sınırına kadar olan 110 kilometrelik kısmı bulunuyordu. Vilayet yolları olarak ise Ankara-Kırşehir yolunun Kırşehir sınırına kadar olan 125 kilometresi, Ankara-Kırşehir-Bala yolunun Kırşehir sınırına kadar olan 76 kilometresi Ankara-Haymana yolunun Kırşehir sınırına kadar olan 88 kilometresi mevcuttu. Yine Ankara-Yabanabad arasında 95 kilometre, Beypazarı-Sarayköy arasında 59 kilometre uzunluğunda yol vilayet yolları dâhilinde yer almaktaydı⁸⁰³.

3.4.1.3.4.2. Adana Vilayeti

1908 yılı itibariyle Adana Vilayeti, Merkez Adana, Kozan, Cebelibereket, Mersin, İçel sancaklarından müteşekkildi⁸⁰⁴. II. Meşrutiyet Dönemi'nde Adana Vilayeti'nde 511 kilometre köprüleri inşa edilmiş, 358 kilometresinde tesviye-i türabiye yapılmış, 189 kilometresinde ise inşasına hiç başlanılmamış olmak üzere 1058 kilometrelik bir yol ağı mevcuttu⁸⁰⁵.

Adana Vilayeti'nde 1913 yılı sonunda yolların genel vaziyeti tablo ve haritada gösterildiği gibiydi⁸⁰⁶.

⁸⁰¹DH.UMVM. 153/60, 1336 B 5/16 Nisan 1918.

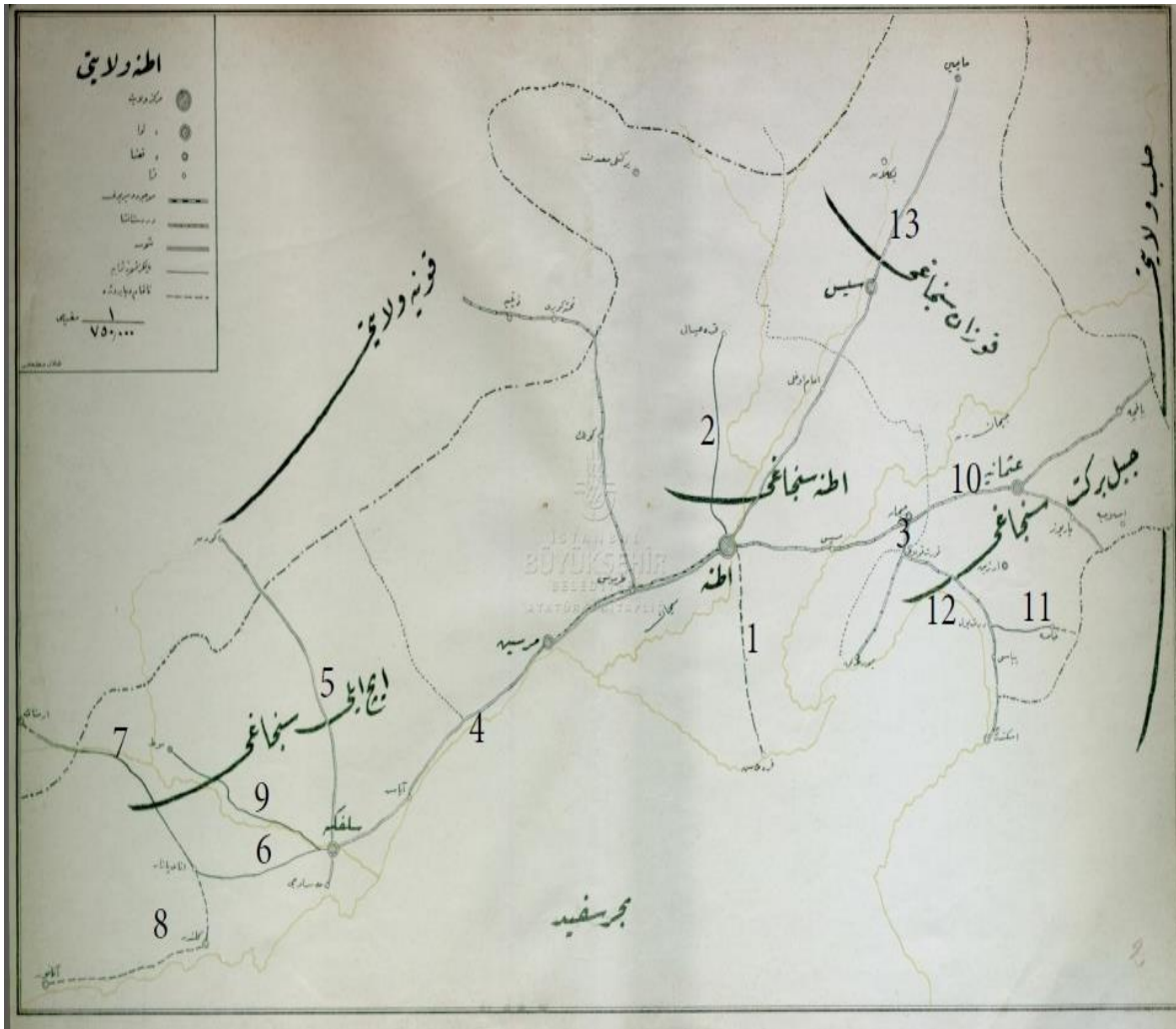
⁸⁰²HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917.

⁸⁰³Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi, 1926/1927: 482.

⁸⁰⁴Adana Vilayeti'nin idari teşkilatı ile ilgili bkz. Talayhan, 2001: 23-91.

⁸⁰⁵Bkz. Tablo 3.3.

⁸⁰⁶Tablo ve haritada yollar tarafımızdan numaralandırılmıştır. DH. UMVM. 74/31, 1 M 1333/3 Aralık 1914; Vilayet Yolları Haritası, 1913.



Harita 3.5 Adana Vilayeti'nde Ulaşım Ağı (1914)

Tablo 3.14 Adana Vilayeti'nde Ulaşım Ağı (1914)

Yolların İsimleri	Uzunluk Km/M	İnşa Edilmiş Km/M	İnşa Edilen Km/M	1914 İnşa Olan	Yılında Edilecek
1. Adana-Karataş	48+525	6+484		3+500	
2. Adana-Karaisalı	45+000				
3. Ceyhan-İstasyon	0+820		0+820		
4. Silifke-Mersin	90+970	90+970			
5. Taşocağı-Silifke-Karaman sınırı	113+400	113+400			
6. Silifke-Anaypazarı	62+000	62+000		5+000	
7. Anaypazarı-Ermenek	48+000				
8. Anaypazarı-Gülnar-Anamur	92+000			5+000	
9. Mut-Silifke	90+000			5+000	
10. Osmaniye-İstasyon	1+900		1+900		
11. Hassa-İstasyon Yolu	20+000			3+000	
12. Dört Yol-İstasyon	3+500			3+500	
13. Hassa-Dört Yol	18+750			3+500	
14. Sis-Haçın	96+307	96+307			

Adana-Karataş yolunun yapımına daha önceden amele-i mükellefe tarafından başlanılmış, 6 kilometre 484 metrelik bölüm şose olarak yapılmıştı. 22 kilometre 241 metrelik kısım ise tesviye-i türabiye halindeydi. Hattın 19 kilometre 800 metrelik bölümünde yol hiç yoktu ve bu bölümde yolun açılması gerekiyordu. Ancak geçen zaman içerisinde yolda herhangi bir çalışmanın yapılmaması nedeniyle mevcut yolun tesviye-i türabiyesi yapılmış bölümleri de bozulmuştu. Yol üzerinde köprüler inşa edilmemiş olduğundan yazın kuru havalarda ova olması münasebetiyle araba işleyebiliyorsa da kışın bu mümkün olmuyordu. Adana-Karaisalı yolu ise henüz açılmamıştı. Yolun 20. kilometresinde Çakıt deresi üzerinde 30 metre açıklığında 8 gözlü bir kargir köprü inşa olunmaktaydı⁸⁰⁷. Ceyhan-İstasyon arası 1914 yılında yapılacaktı. Silifke-Mersin yolunun yapımına daha önceden amele-i mükellefe ile başlanmış, şose halinde yapılmış ve araba işleyişine müsaitti. Ancak hattın bazı kısımları bozulmuş olduğundan yolun o kısımlarının tamirine devam edilmekteydi. Adana Vilayeti'nde Taşocağı, Silifke, Karaman sınırına kadar olan yolun, Silifke'den Taşocağına kadar olan 11 kilometre 500 metrelik kısmının tamirata yapıldığından araba işleyişine elverişliydi. Ancak geriye kalan 101 kilometre 900 metrelik kısım ciddi bir tamirata ihtiyaç duyuyor, yol hattını bazı noktalarda yeni güzergâhlardan geçirmek icap ediyordu ve araba geçişine müsait değildi. Silifke-Anaypazarı ile Anaypazarı-Ermenek yolları ise amele-i mükellefe tarafından yapılmış, ancak mütemadiyen tamir görmediğinden araba geçişine elverişsiz hale gelmişti. Yolların geçtiği güzergâhın bazı noktalarda değiştirilmesi gerekiyordu. Anaypazarı-Gülнар-Anamur yolunun muhtelif noktalarında daha önceden yol yapım çalışmaları başlamış ise de bitirilememişti ve araba geçişine müsait değildi. Mut-Silifke yolu açılmamıştı, yapımına 1914 yılından itibaren başlanılacaktı. Osmaniye-İstasyon yolu 1914 yılında inşa edilecek, Hassa-İstasyon yolu ise yeniden yapılacaktı. Dört yol-İstasyon yolundan araba geçebiliyordu, ancak 1914 yılında yol tekrar elden geçirilecekti. Hassa-Dört yol, dağ yoluydu, hayvanlarla gitmek ancak kabil oluyordu, bu yolunda bazı kısımları 1914 yılında ıslah edilecekti. Sis-Haçin yolu ise önceden amele-i mükellefe tarafından yapılmış ise de yeniden tamir edilmesi gerekiyor, dik ve meyilli olan bazı noktalarda yolun araba geçişine müsait hale getirilmesi için yeni güzergâhların belirlenmesi icap ediyordu⁸⁰⁸.

Adana Vilayetinde 1914 yılında yapılması planlanan yolların büyük bir kısmı I. Dünya Savaşı ve savaş koşullarının yarattığı durum dolayısıyla planlandığı gibi inşa edilemedi. Savaş koşulları dolayısıyla askeri açıdan yapılması gerekli görülen yolların inşasına önem verildi. Cemal Paşa'nın gayretleri ile 4. Ordu Komutanlığı mıntıkasında olan Suriye ve Filistin bölgelerinde yol yapım çalışmaları başlatılmıştı. Bu kapsamda Suriye'nin Anadolu ile bağlantısını kurabilmek için 78 kilometre uzunluğunda Pozantı-Tarsus yolu tamir edildi. Yine

⁸⁰⁷ Bu köprü Mütcahhit Toros Kolamiridos tarafından inşa ediliyordu. Köprü yapımının fen kaidelerine uygun şekilde icra edildiği 20 Ekim 1913 tarihinde Adana Merkez Mühendisi Ali Haydar Bey tarafından onaylanmıştı. Bkz. ŞD. 2144/32, 1334 Ra 21/ 27 Ocak 1916.

⁸⁰⁸ DH. UMVM.73/31, 16 Şubat 1329/1 Mart 1914.

Vilayet dâhilinde bulunan Osmaniye-İslahiye yolu tamir edilerek Halep ile olan bağlantı sağlanmış oldu⁸⁰⁹.

1916 yılında Adana Vilayeti'nde 20,8 kilometre toprak yol tesviye edilmiş, 8 köprü, 6 menfezin inşası tamamlanmıştı. Yol ve köprülerde istihdam edilen çalışanlar ile inşaatlara toplam 238.682 kuruş sarf edilmişti. İçel Sancağı'nda ise 1,2 kilometre yol tesviye edilmiş, 2,3 kilometre şose yola kırma taş döşenmişti. 1916 yılı içinde Sancak dâhilinde 1 köprü ile 2 menfez onarıldı. Yol ve köprüler için 111.124 kuruş harcama yapıldı⁸¹⁰.

1917 yılında Vilayet dâhilinde yapılması ordu tarafından gerekli görülen İslahiye-Maraş, Maraş-Elbistan, Maraş-Antep, Akçakoyunlu-Antep-Maraş yollarının inşa ve tamirâtı Adana, Halep vilayetleri ile Maraş Mutasarrıflığı'ndan istendi⁸¹¹. 1917 yılı başında Adana Vilayeti'nde İskenderun-Payas-Hamidiye-Adana-Tarsus arasında 165 kilometre devlet yolu vardı. Bu yolun 32,5 kilometresi iyi halde, 64,6 kilometresi tamire muhtaç, 14 kilometresi tesviye halinde, 54 kilometresi ise henüz açılmamış vaziyetteydi. Adana-Sis arasında ise 73 kilometre devlet yolu bulunuyordu. Yolun 500 metresi iyi halde, 51 kilometresi tamire muhtaç, 2,5 kilometresi tesviye halinde, 18 kilometresi ise henüz açılmamış vaziyetteydi⁸¹².

3.4.1.3.4.3. Aydın Vilayeti

1908 yılı başında Aydın Vilayeti; İzmir, Saruhan, Aydın, Menteşe ve Denizli sancaklarından oluşuyordu⁸¹³. Aydın Vilayeti'nde 14 Mart 1908 tarihi itibari ile 1000 kilometresinde köprüleri inşa edilmiş, 130 kilometresinde köprüleri inşa edilmemiş olduğu halde 1130 kilometre şose; 114 kilometre tesviye-i türabiyesi yapılmış, 49 kilometresinde tesviyesine başlanılmamış hatlar olmak üzere 1293 kilometrelik bir yol ağı bulunuyordu. Aydın Vilayeti'nde mevcut yol güzergâhlarının dışında 273 kilometrelik yeni yolların yapılması planlanıyordu⁸¹⁴.

II. Meşrutiyet sonrası yol yapımı konusunda başlatılan çabaların neticesinde 1913 yılı sonu itibariyle Aydın Vilayeti'nin ulaşım ağı ve karayollarının durumu harita ve tablolarla gösterildiği gibiydi⁸¹⁵.

⁸⁰⁹ Kabacalı, 2016: 344-347.

⁸¹⁰ DH. UMVM. 153/60, 1336 B 5/16 Nisan 1918.

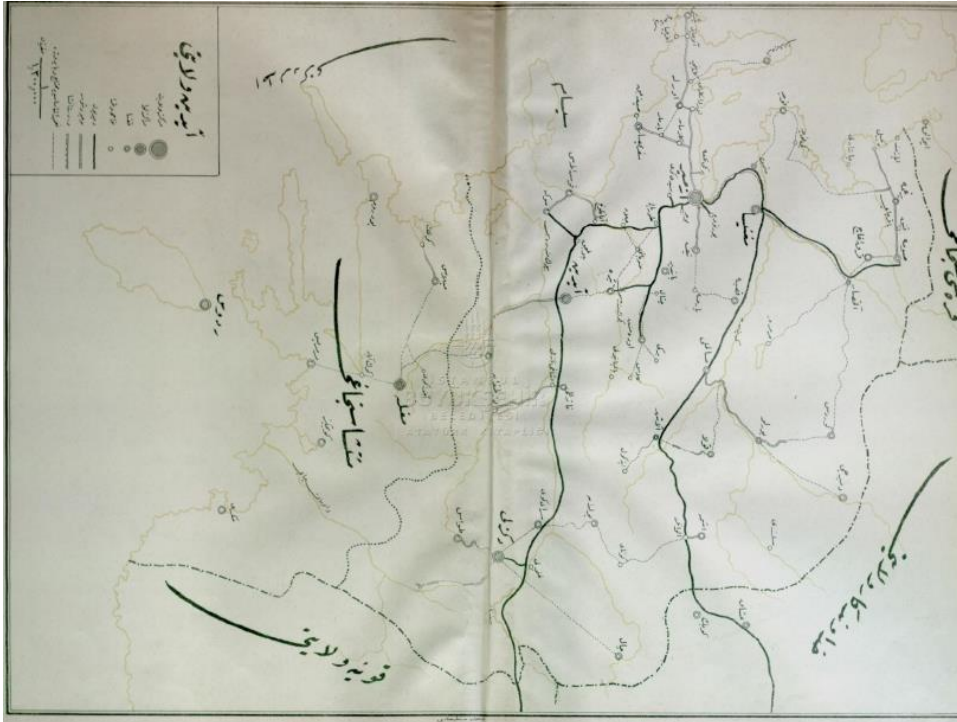
⁸¹¹ DH. UMVM. 72/29, 12 Z 1335/29 Eylül 1917.

⁸¹² HRT. h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917.

⁸¹³ Erdem, 2001: 33.

⁸¹⁴ Bkz. Tablo 3.3. 1908 yılı sonunda ise Aydın Vilayeti'nde 998 kilometre köprüleri ile birlikte 128 kilometresi köprüsüz olmak üzere 1.126 kilometre şose; 118 kilometresi tesviye edilmiş, 59,7 kilometresi tesviye edilmekte olan 177,7 kilometre tesviye-i türabiye halinde yol bulunuyordu. Henüz açılmamış aksam ile vilayet dâhilindeki yol miktarı 1.507 kilometreyi bulmaktaydı. HRT. h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917.

⁸¹⁵ Vilayet Yolları Haritası, 1913. 1916 yılı itibariyle Aydın Vilayeti dâhilinde devlet ve vilayet yollarını gösteren harita için bkz. HRT. h... 1424, 1334 Ca 8/13 Mart 1916.



Harita 3.6 Aydın Vilayeti'nde Ulaşım Ağı (1914)

Tablo 3.15 Aydın Vilayeti'nde Yollar (1914)

Yolların İsimleri	Mesafe	Şose			
		Tamirata Yapılmış		Tamire Muhtaç	
		-den	-e kadar	-den	-e kadar
İzmir-Urla-Çeşme	89+705	0+000	74+000	76+000	78+570
Çeşme-Yeni Nahiye	5+000				
İzmir-Urla-Çeşme yolundan ayrılan Alaçatı-Ağrılyan	4+600			0+000	4+600
İzmir-Urla yolunun 22+720 kilometresinden ayrılan Kızman-Seferihisar-Sığacık	28+990	0+000	23+740		
İzmir-Urla yolunun 9+487 kilometresinden ayrılan Yeni Kale yolu	3+477	0+000	3+477		
İzmir-Nif, Parse-Kasaba	63+000	0+000 15+000	1+226 26+000		
Mersinli-Çamdibi	1+663	0+000	1+663		
İzmir-Kemer-Paradise	8+500	0+000 0+000	8+500 5+804		
İzmir-Bayraklı; Karşıyaka-Menemen	29+528	8+804 27+704	14+104 29+528		
İzmir-Bornova	10+000	0+000	10+900		
Bornova-Bayraklı	7+000	0+000	7+000		
Ayanluğ-Kuşadası	18+600	0+000	15+460		
Kuşadası-Söke	23+288	0+000	0+500		
Ödemiş-Birgi	8+485	0+000	8+485		
Soma İstasyonu-Bergama-Dikili	73+756	0+000	76+756		
Bergama-Menemen	73+460			0+000	6+580
İzmir-Marmaris yolunun 45+000 kilometresinde ayrılmış Cilad şubesi	4+300			0+000	4+300
Çatal-Ödemiş-Kes	48+930			0+000	48+930
Urla-Bademler Şubesi	8+740				
İzmir-Menemen yolunun Eski Foça şubesi	31+410	20+000	31+500	16+500	20+000
İzmir-Menemen yolunun Yeni Foça Şubesi	15+000				
Toplam	556+432	71+608	334+703	92+500	162+980

Tablo 3.16 Aydın Vilayeti'nde Yapılmakta Olan Yollar (1914)

Yolların İsimleri	Tesviye-i Türahiye Halinde Olan		Yapımına Başlanmayan		1913 Yılında İnşa Halinde Olan		Açıklamalar
	-den	-kadar	-den	-kadar	-den	-kadar	
İzmir-Urla-Çeşme			0+000	3+428	10+129	17+645	İnşa halindedir, araba kısmen işler
Çeşme-Yeninahiye	0+000	5+000	18+679	29+400			
İzmir-Urla-Çeşme yolundan ayrılan Alaçatı-Ağırlyan			0+000	12+000			Araba işler.
Kızman-Seferihisar-Sığacık	23+740	28+990					
Aydın Sancağı toplamı			18+679	45+828	10+129	17+645	
Yeni Kale yolu					4+470	37+591	Kuru duvarları yapılmaktadır, araba işler.
İzmir-Nif, Parse-Kasaba	26+000	63+000			3+075	15+000	Köprü tamirleri yapılmıştır.
Mersinli-Çamdibi			11+700 47+000	20+887 57+155	20+887 18+980	36+042 35+000	İnşa edilmektedir. Araba işlemez
İzmir-Kemer-Paradise							Araba gider.
İzmir-Bayraklı; Karşıyaka-Menemen			7+107 0+000	17+752 50+000	5+000	7+000	Yol tamamlanmış, araba işler vaziyettedir.
Denizli Sancağı Toplamı			68+887	145+794	53+413	130+632	
Soma İstasyonu-Bergama-Dikili			37+500	39+140	18+327	19+140	İnşa edilmektedir. Araba işlemez.
Bergama-Menemen	6+580	66+880					
Muğla Sancağı Toplamı			38+500	39+140	18+227	19+140	
Çatal-Ödemiş-Kes							
Urla-Bademler Şubesi	0+000 7+740	5+740 8+740	25+748	119+090	169+756	233+593	
İzmir-Menemen yolunun Eski Foça şubesi			57+019 18+679	281+000 45+828	14+561 10+129	28+189 17+645	
İzmir-Menemen yolunun Yeni Foça Şubesi	0+000	15+000	65+807 38+500	145+794 39+140	52+412 18+227	130+633 19+140	
Genel Toplam	64+350	193+350	205+803	630+852	365+852	429+190	

Her ne kadar Aydın Vilayeti dâhilinde 1914 yılı içerisinde yolların bir kısmında inşa ve tamirat düşünülse de I. Dünya Savaşı'nın başlaması bu düşüncelerin gerçekleştirilmesine mani olmuş, savaş koşulları dolayısıyla yolların inşası ve tamiratında bazı aksamalar yaşanmıştı. 2 Şubat 1915 tarihinde Dâhiliye Nezareti genel bir tebligatla yolların iyi halde tutulmasını her üç ayda bir yol inşa ve tamirâtı ile ilgili defterlerin Nezarete takdimini vilayetlerden istemişti. Ancak vilayet dâhilinde bu talimatın uygulanması pek mümkün olmamıştı. 1916 yılında Menteşe Livası dâhilinde bulunan Aydın-Marmaris devlet yollarının 55 kilometresi ile vilayet yolları kapsamında olan 39 kilometrelik bölüm kısmen tamir edilmişti. Milas-Ahiköy arasındaki yolun 1915 yılında tamirâtı yapılmış 25 kilometrelik Milas-Güllük yollarında tamirci barakaları olmadığından buralarda şimdilik tamirat yapılamıyordu. Menteşe Mutasarrıflığı bu barakaların hem şoselerin muhafazası hem de yol üzerinde asayişin sağlanması açısından önemli olduğunu, bu nedenle bir kısmının yapımına başlanarak bekçi istihdamının sağlanacağını Dâhiliye Nezareti'ne bildiriyordu⁸¹⁶. Ancak Muğla-Aydın yolunun inşası savaş nedeniyle mümkün olmadı ve Menderes Nehri üzerinde yapılan ahşap köprünün savaş sonrası kargire dönüştürüleceği Dâhiliye Nezareti'ne iletildi⁸¹⁷.

1916 yılında Aydın Vilayeti'nde hususi yollar kapsamında 10 kilometre toprak yol tesviye edilmiş, silindir kullanılarak 22 kilometre şose yol yapılmış, 4,6 kilometre şoseye kırma taş döşenmişti. Vilayet dâhilinde bir yıl içinde 11 köprü, 10 menfez inşa edilmiş; 29 köprü, 7 menfez onarılmıştı. Mütemadi tamirâtlara 176.261 kuruş, inşaatlara 209.367 kuruş olmak üzere toplam 385.628 kuruş harcanmıştı. İstihdam edilen çalışanlara yapılan harcamalarla yol ve köprüler için yapılan sarfiyat 783.209 kuruşu buluyordu⁸¹⁸.

1917 yılı başlarında Aydın Vilayetinde; İzmir-Torbalı-Çine-Gökabat-Marmaris'te 22 kilometresi iyi halde, 108 kilometresi tamire muhtaç, 130 kilometresi henüz açılmamış olmak üzere 322 kilometrelik devlet yolu bulunmaktaydı⁸¹⁹. Yol yapım çalışmaları 1917 yılının Mart ve Mayıs ayları içerisinde sürdürülmüş, amele taburları da bu aylar zarfında yol inşa ve tamiratında görev almışlardı⁸²⁰.

⁸¹⁶DH.İ.UM.EK 21/62, 1334 Z 14/12 Ekim 1916.

⁸¹⁷DH.UMVM 73/7, 1335 Z 13/30 Eylül 1917.

⁸¹⁸DH. UMVM. 153/60, 1336 B 5/16 Nisan 1918.

⁸¹⁹HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Aralık 1917.

⁸²⁰Amele taburlarının sayısı, vilayet dahilinde yapmış oldukları faaliyetlerle ilgili bkz. DH.UMVM 83/35, 1335 N 19/9 Temmuz 1917.

3.4.1.3.4.4. Erzurum Vilayeti

1908 yılında Erzurum Vilayeti; Merkez Erzurum, Beyazid ve Erzincan sancaklarından müteşekkildi⁸²¹. Erzurum Vilayetinde 1908 yılı başlarında 265 kilometre köprüleri yapılmış, 11 kilometre köprüleri inşa edilmemiş olduğu halde şose, 270 kilometre tesviye-i türabiye yapılmış, 81 kilometrede tesviyesine başlanmamış olmak üzere 627 kilometre yol bulunuyordu. Vilayet dâhilinde 850 kilometrelik inşasına başlanılmayan yol hattı vardı. Bu da yapıldığı takdirde vilayette 1477 kilometrelik bir yol ağı söz konusu olacaktı⁸²².

II. Meşrutiyet ile birlikte Erzurum'da yolların inşası konusunda bir çabanın ortaya konulması istenmiş, ahalinin yol yokluğundan oldukça muzdarip olduğu hususu sürekli olarak gündeme getirilmişti. Özellikle vilayet içerisinde Erzurum'u sahile bağlayacak Erzurum-Rize yolunun inşa edilmesi talep ediliyordu. 1909 yılında bu yolun inşa masraflarının merkez bütçeden karşılanması gündeme gelmişse de bu mümkün olmamış, vilayet yolu kapsamında amele-i mükellefe tarafından yapılması Nafia Nezareti'nden istenmişti⁸²³. 1910 yılında ise Erzurum Vilayeti'nde yolların inşasına harcanmak üzere bütçeye 113.000 lira tahsisat ilave edilmişti⁸²⁴. 1907-1910 yılları arasında Erzurum Vilayetinde 51 adet köprü inşa edilmiş, 23 kilometre yol tesviye edilmiş, 34 kilometre ise şose yapılmıştı⁸²⁵.

1913 yılı sonu itibariyle Erzurum Vilayeti'nin ulaşım ağı ve karayollarının durumu harita ve tablolarda gösterildiği gibiydi⁸²⁶.

⁸²¹ Erzurum Vilayeti'nin idari taksimatı ile ilgili bkz. Öncü, 2006: 28-29.

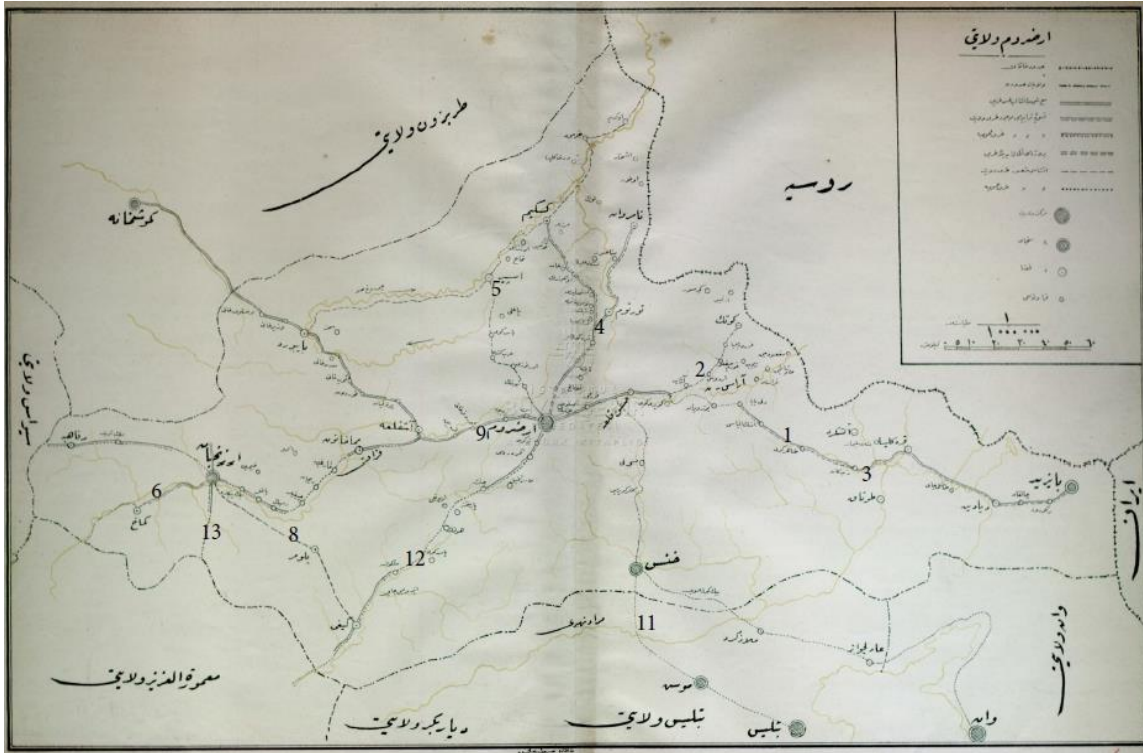
⁸²² Bkz. Tablo 3.3. 1908 yılı sonunda Erzurum Vilayeti'nde 270 kilometre köprüleri inşa edilmiş, 15 kilometre köprüleri inşa edilmemiş olduğu halde 285 kilometre şose; 331 kilometre tesviye edilmiş, 74 kilometre tesviye halinde olarak 405 kilometre tesviye-i türabiye halinde yol vardı. Henüz açılmamış 929,7 kilometre dâhil edildiğinde vilayette bulunan yollar 1660,8 kilometreyi buluyordu. HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Aralık 1917.

⁸²³ DH.MKT. 2894/23, 1327 B 21/8 Ağustos 1909.

⁸²⁴ BEO, 3742/280609, 1328 R 21/2 Mayıs 1910.

⁸²⁵ Öncü, 2006: 275.

⁸²⁶ Harita ve tabloda yollar tarafımızdan numaralandırılmıştır. Vilayet Yolları Haritası, 1913. DH. UMVM. 74/31, 1333 M 15/3 Aralık 1914.



Harita 3.7 Erzurum Vilayeti'nde Ulaşım Ağı (1914)

Tablo 3.17 Erzurum Vilayeti'nde Yollar (1914)

Yolların İsimleri	Mesafe	Kilometre		Kısmi İnşaat		Projeleri Hazırlanmış Olup 1914 yılında Yapılacak Olan Yollar
		-den	-e kadar	Şose	Tesviye-i Türabiye	
Merkez						
1.Erzurum-Hasankale-Beyazıt Yolu ⁸²⁷	274+500	0+000 35+500 43+000 80+000	35+500 43+000 54+384 274+500	7+500 8+264	186+234	11+384
2.Erzurum-Beyazıt Yolunun ÇobanköprüsündenKötek Rusya Sınırına ⁸²⁸	49+770	54+400	10+170	0+864		
3.Erzurum-Beyazıt Yolundan Tutak ⁸²⁹	30+000	130+000	160+000	2+190		

⁸²⁷Erzurum-Hasankale-Beyazıt yolunun ilk 43 kilometresi araba işleyişine müsaitti. Hattın 43 kilometre ile 53 kilometreleri 1914 yılında inşa edilecekti. 80 kilometre ile 274 kilometresi ise daha önce tesviye-i türabiyesi iyi yapılmadığı için harap durumdaydı ve yeniden inşası gerekiyordu.

⁸²⁸Araba geçişine müsait olmakla birlikte Kötek ile Rusya sınırı dışında olan mahallerde herhangi bir çalışma yapılmamıştır.

⁸²⁹Arabalar işleyebilmektedir.

Yolların İsimleri	Mesafe	Kilometre		Kısmi İnşaat		Projeleri Hazırlanmış Olup 1914 yılında Yapılacak Olan Yollar
		-den	-e kadar	Şose	Tesviye-i Türabiye	
4.Erzurum-Tortum- Keskim Yolu ⁸³⁰	171+000	0+000 5+328 13+060 31+604 73+646 80+320 81+928	5+328 13+060 31+604 73+646 80+320 81+928	7+832	30+330 6+174 25+460	5+328 18+544 1+608
5.Erzurum-İspir-Rize Sınırına Kadar ⁸³¹	138+000	100+073	105+000		4+927	
Erzincan Sancağı						
6.Erzincan-Kemah ⁸³²	97+000	0+000	35+694	24+003	11+371	
7.Erzincan-Gümüşhane Yolu ⁸³³	29+400	0+000	29+400	12+400	17+000	
8.Erzincan-Kiğı ⁸³⁴	180+000					
9.Erzurum-Trabzon ⁸³⁵	166+000	0+000	166+000	166+000		
10.Erzurum-Trabzon Yolundan Erzincan- Refahiye ⁸³⁶	246+000	40+000 128+000	85+481 246+000	31+498 7+110	13+983 70+550	
11.Erzurum-Hasankale- Hıms-Bitlis Yolu ⁸³⁷	150+000	0+000 35+000	35+000 150+000	35+500	6+000	
12.Erzurum-Kiğı ⁸³⁸	182+000	0+000	182+000	1+145	79+779	
13.Erzincan-Dersim- Harput ⁸³⁹	45+000	0+000	15+860		15+860	

1914 yılında I. Dünya Savaşı'nın başlaması üzerine Erzurum Vilayeti'nde yapılması askeri anlamda gerekli görülen yolların inşası için amele taburları teşkil edildi. Vilayet dâhilinde on amele taburu görev yapmaktaydı. 1, 2, 4, 6 ve 8. Amele taburları Erzurum-Tercan-Erzincan yol güzergâhı üzerinde çalışıyordu. Bu taburlar Erzurum-Tercan yolunu büyük ölçüde tamir etmiş, Tercan-Erzincan arasında kışın geçişe müsait olmayan Cebice güzergâhı terk edilerek Sansa üzerinden yeni bir yol açılmıştı. Karabik-Aşkale-Bayburt arasında 2. Amele taburları Bayburt Amele Taburları ile çalışmakta, yol sürekli olarak tamir

⁸³⁰Yolun 35 kilometresinde araba geçişine müsaittir, diğer kısımları 1914 yılında inşa edilecektir.

⁸³¹Araba geçişine elverişsiz.

⁸³²Araba işler.

⁸³³Araba geçişine müsait.

⁸³⁴Mekkareciler gidip-gelmekte, yolda herhangi bir çalışma yapılmamıştır.

⁸³⁵Daha önceden şose yoldu; ancak zamanla bozuldu, şirket tarafından yeniden inşa edilecektir.

⁸³⁶Arabalar geçse de Kotor Köprüsü ile Merdan Deresi arasındaki sekiz saatlik mahaldeki yollarda hiçbir çalışma yapılmamıştır.

⁸³⁷Araba işleyişine müsaittir.

⁸³⁸Bu yolun Melekyan Köyüne kadar olan sekiz saatlik mesafesinde öküz arabaları gidip-gelmektedir.

⁸³⁹Tesviye yapılan bölümünde araba gidip-gelse de diğer kısımları gayet sarp dağlıktan ibarettir.

edilmekteydi. Vilayet dâhilinde 7. Amele taburu Erzurum-Kiğı, 9. Amele taburu ise Erzurum-İspir arasında çalışmaktaydı. 5. Amele taburu ise Hınıs-Hasankale ile Erzurum-Karagöbek yollarında görevliydi⁸⁴⁰. Erzurum Vilayeti'nde yolların iyi halde tutulması savaş yıllarında bölgenin güvenliğini sağlamak, ordu nakliyatını kolay şekilde yapmak açısından önemli görüldüğünden 20 Şubat 1916 tarihinde Sivas şehrinde yol inşaatında çalışan bütün amelenin işlerini bırakarak Ulukışla-Sivas-Erzurum menzil yollarının tamiratında istihdam edilmeleri istenmişti⁸⁴¹.

Erzurum Vilayeti'nde 1917 yılı başlarında Erzurum-Kiğı-Harpüt arasında 5 kilometresi iyi halde, 7 kilometresi tamire muhtaç, 25 kilometresi tesviye edilmiş, 268 kilometresi henüz açılmamış olmak üzere 307 kilometre dolayında bir devlet yolu söz konusuydu⁸⁴². Bu yollar Erzurum Vilayeti için oldukça yetersizdi. Üstelik I. Dünya Savaşı Erzurum ve çevresindeki yolların daha da harap duruma düşmesine sebebiyet vermiş, mevcut yollarda savaş koşullarında bozulmuştu. Vilayet gelirlerinin de yol yapmak için yeterli olmaması 1919 yılında vilayet dâhilindeki bazı yolların fevkalade bütçeden ayrılan tahsisatlarla tamir edilmelerini gerekli kılmıştı⁸⁴³.

3.4.1.3.4.5. Beyrut Vilayeti

Osmanlı Devleti'nde Beyrut Vilayeti, 1908 yılı itibari ile Beyrut, Akka, Trablusşam ve Nablus sancaklarından oluşuyordu⁸⁴⁴. 1908 yılında vilayet dâhilinde 339 kilometre köprüleri yapılmış, 12 kilometrede köprüleri inşa edilmemiş olmak üzere 351 kilometre şose, 93 kilometresi tesviye edilmiş, 12 kilometresinde tesviye yapılmamış, 117 kilometresine henüz başlanmamış olmak üzere 573 kilometre yol ağı bulunuyordu⁸⁴⁵.

1913 yılı sonlarında vilayette bulunan yolların durumu harita ve tablolarda gösterildiği gibiydi.

⁸⁴⁰ Mutlu, 2006: 44.

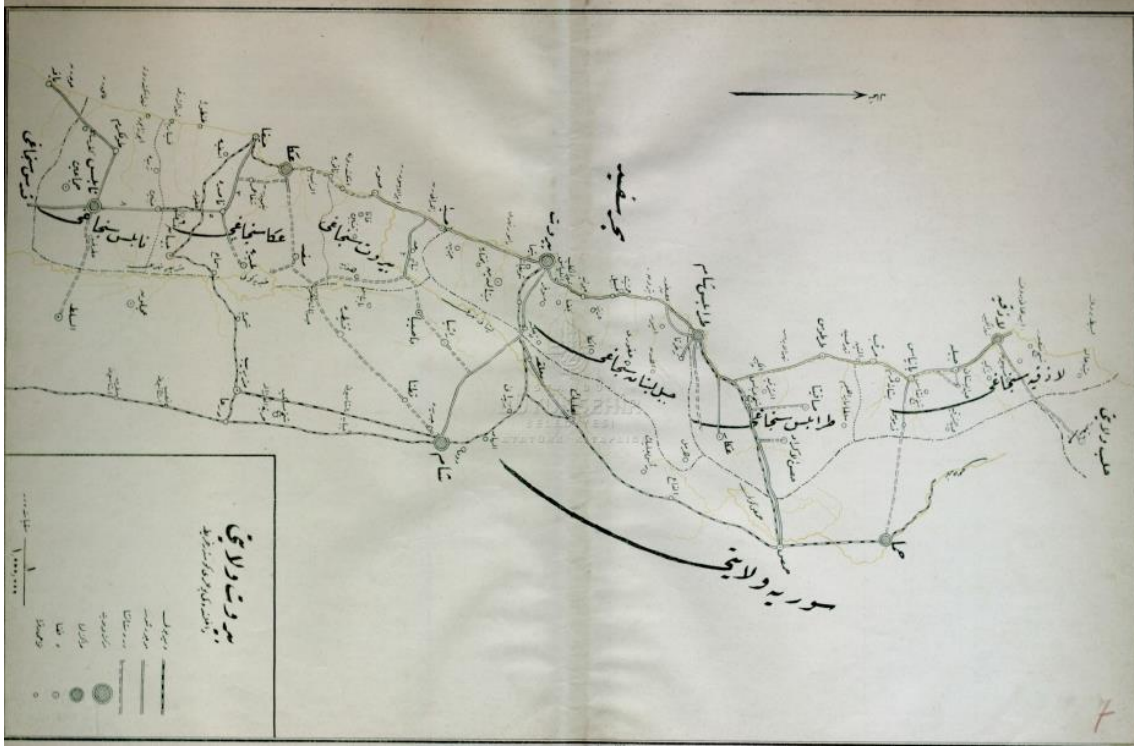
⁸⁴¹ DH. ŞFR. 61/63, 1334 R 15/20 Şubat 1916.

⁸⁴² HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Aralık 1917.

⁸⁴³ Öncü, 2006: 285-286.

⁸⁴⁴ Çelik, 2010: 27.

⁸⁴⁵ Tablo 3.3. 1908 yılı sonunda Beyrut Vilayeti'nde 362 kilometre köprüleri inşa edilmiş, 10,7 kilometresi köprüleri inşa edilmemiş olduğu halde 372,7 kilometre şose; 53 kilometresi tesviye edilmiş, 8 kilometresinde tesviye çalışmalarının devam ettiği 61 kilometre tesviye-i tûrabiye halinde yol vardı. Henüz açılmamış 175 kilometre dâhil edildiğinde vilayetin yol ağı 609,4 kilometreyi buluyordu. DH. UMVM. 153/60, 1336 B 5/16 Nisan 1918.



Harita 3.8 Beyrut Vilayeti'nde Ulaşım Ağı (1914)⁸⁴⁶

Tablo 3.18 Beyrut Vilayeti'nde Yollar (1914)⁸⁴⁷

Yolların İsimleri	İnşa Edilmiş	İnşa Edilmekte	İnşa Edilmemiş	Mesafe	Toplam
Merkez Sancağı					
Beyrut Şehri Etraf Yolları ⁸⁴⁸	5+000		8+000	13+000	
Sayda-Merciyun Yolu ⁸⁴⁹	49+000			49+000	62+000
Akka Sancağı					
Hayfa-Nasıra Yolu ⁸⁵⁰	37+000			37+000	
Nasıra-Teberiya Yolu	15+000	12+000	5+400	32+400	
Nasıra-Afuvle Yolu ⁸⁵¹	1+200	10+000		11+200	
Cüneyn-Afuvle Yolu ⁸⁵²	17+900			17+900	
Akka-Safet Yolu ⁸⁵³		10+000	45+000	55+000	

⁸⁴⁶ Vilayet Yolları Haritası, 1913. Beyrut Vilayetinde yolların durumunu gösteren bir başka harita için bkz. HRT.h... 1914, 1334 L 23/23 Ağustos 1916.

⁸⁴⁷ DH. UMVM. 74/31, 1333 M 15/3 Aralık 1914. Vilayet Yolları Haritası, 1913.

⁸⁴⁸ Beyrut Şehri'nin Cebel-i Lübnan ile olan sınır yoludur.

⁸⁴⁹ Yolun inşası 1913 yılında tamamlanmış, sürekli onarımı yapılmaktadır.

⁸⁵⁰ Tamir edilmektedir, arabaların kullanımına uygundur.

⁸⁵¹ İnşa edilmektedir, araba işleyişine müsaittir.

⁸⁵² Tamire muhtaç, araba geçişine müsaittir.

⁸⁵³ 10 Kilometresi ihale edilmiş, 1914 yılı bütçesine dâhil edilmiştir. 1915 yılı sonuna kadar araba işleyişine müsait hale getirilmesi düşünülmektedir.

Yolların İsimleri	İnşa Edilmiş	İnşa Edilmekte	İnşa Edilmemiş	Mesafe	Toplam
Nablus Sancağı					
Cüneyn-Nablus Yolu ⁸⁵⁴	29+000	6+100		35+000	188+600
Trablus Sancağı					
Trablus-İskele Yolu	2+300			2+300	
Trablus-Şimendüfer İstasyonu ⁸⁵⁵	1+700			1+700	
Trablus-Haniye Yolu ⁸⁵⁶	5+600		12+400	18+000	
Trablus-Bohssas Yolu	2+300			2+300	
Trablus-Zagarta Yolu ⁸⁵⁷	2+500			2+500	
Trablus-Akkar Yolu	10+500			10+500	
Trablus-Humus Yolu ⁸⁵⁸	95+000			95+000	132+300
Lazkiye Sancağı					
Lazkiye-Trablus Yolu ⁸⁵⁹	22+600		59+400	82+000	
Lazkiye-Demserhu Yolu ⁸⁶⁰	3+500			3+500	
Lazkiye-Cisr eş Şuğur Yolu ⁸⁶¹	13+600		31+400	45+000	130+500

I. Dünya Savaşı sırasında Beyrut Vilayeti'nde yolların inşası daha çok askeri gereklilik ön planda tutularak gerçekleştirildi. Özellikle 4. Ordu tarafından Suriye, Halep, Beyrut, Kudüs'te yapılması istenen devlet yollarında harcanmak üzere 1916 yılı nafia bütçesine 5.000.000 kuruş fevkalade tahsisat olarak eklendi⁸⁶². Cemal Paşa'nın da çabaları ile 1916 yılında Kudüs, Yafa-Şam ve Beyrut şoseleri onarılmış, Beyrut-Şam arasında 112 kilometre yolun tamirata yapılmıştı⁸⁶³. 1916 yılı içerisinde Beyrut Vilayeti'nde hususi yollar kapsamında 9,6 kilometre toprak, 2 kilometre yumuşak kaya olmak üzere toplam 11,6 kilometre yol tesviye edilmiş, silindir kullanılarak 5 kilometre şose yapılmış, 10,6 kilometre yola da kırma taş dökülmüştü. Bir yıl içerisinde vilayet dâhilinde 2 köprü, 10 menfez inşa edilmiş, 7 köprü ile 11 menfez onarılmıştı. Mütemudi tamiratlara 72.337 kuruş, inşaatlara 550.766 kuruş olmak üzere toplam 623.103 kuruş harcanmıştı. Yol ve köprü yapımında istihdam edilenlere yapılan harcamalarla toplam sarfiyat 940.388 kuruşu buluyordu⁸⁶⁴. Ancak savaş koşulları vilayette yapılacak yollara tahsisat ayrımını oldukça güçleştirmiş, yol yapımını

⁸⁵⁴ İnşa edilmekte olup araba geçişlerine müsaittir.

⁸⁵⁵ Mükemmel olup, araba geçişlerine müsaittir.

⁸⁵⁶ İnşa edilmekte olup, araba geçişine müsaittir.

⁸⁵⁷ Arabaların geçişine müsaittir.

⁸⁵⁸ Tamire muhtaçtır, araba işler.

⁸⁵⁹ Kısmen inşa edilmiştir. İnşa edilemeyen kısımları 1914 bütçesine dahil edilmiş, 1915 yılı sonuna kadar araba işleyişine müsait hale getirilmesi düşünülmektedir.

⁸⁶⁰ Araba işleyişine müsaittir.

⁸⁶¹ 13 Kilometresi inşa edilmiş, 1914 yılı bütçesine Nehr-i Kebir Köprüsü'nün inşası için ilave tahsisat eklenmiştir.

⁸⁶² İ. DUİT 80/34, 7 Eylül 1335/20 Eylül 1916; İ. DUİT 130/29, 1335 S 4/30 Kasım 1916; İ. DUİT 80/37, 1335 Ra 14/8 Ocak 1917.

⁸⁶³ Kabacalı, 2016: 346-347.

⁸⁶⁴ DH. UMVM. 153/60, 1336 B 5/16 Nisan 1918.

aksatmıştı. Beyrut-Trablusşam yolunun Cebel-i Lübnan sancağı dâhilinde kalan bölümlerinin tamiri için 15 bin liraya ihtiyaç duyulmuş, bu miktar vilayet bütçesinden karşılanamadığı için 1918 yılı nafîa bütçesinin devlet yolları tahsisatından karşılanması Nafia Nezareti tarafından talep edilmişti. Ancak yolun devlet yolları kapsamında olmaması, merkez bütçenin içerisinde bulunduğu mali çıkmaz nedeniyle bu talep kabul görmemiş, yerel imkanlarla yolun inşası istenmişti⁸⁶⁵.

1917 yılı başlarında Beyrut Vilayetinde Şam-Beyrut arasında 29 kilometre iyi durumda, 87 kilometresi tamire muhtaç olduğu halde toplam 116 kilometre; Beyrut-Akka-Hayfa arasında 72 kilometresi iyi halde, 10 kilometresi tamire muhtaç, 10 kilometre tesviye edilmiş, 27 kilometre ise henüz açılmamış olmak üzere toplam 131 kilometre devlet yolu bulunuyordu⁸⁶⁶. Beyrut Vilayeti Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'nda güney cephesinde savaşı kaybetmesi üzerine 1918 yılında İngilizlerin işgali altına girdi⁸⁶⁷.

3.4.1.3.4.6. Bitlis Vilayeti

Bitlis Vilayeti, 1908 yılı itibariyle Bitlis dışında Muş, Siirt, Genç sancaklarından oluşuyordu⁸⁶⁸. 14 Mart 1908 tarihinde Bitlis Vilayetinde 18 kilometre köprüleri yapılmış, 61 kilometre köprüleri bulunmayan, 82 kilometre tesviye edilmiş, 242 kilometresine başlanılmamış olmak üzere 393 kilometre yol ağı bulunuyordu⁸⁶⁹.

II. Meşrutiyet ile birlikte yol yapımına hız verilmek istense de bu Bitlis Vilayeti dâhilinde olumlu sonuçlar doğurmadı. Vilayetin varidatı azdı, bu durum yol vergilerinin de o oranda toplanması anlamına geliyordu. Bu nedenle vilayet dâhilinde önemli yollar devlet yolları kapsamında merkezi bütçeden tahsisat ayrılarak inşa edilmesi gerekiyordu. 1910 yılında Bitlis-Erzurum yolu devlet yolları kapsamında inşa edilmek istenmiş, hattın yapımına başlanmışsa da çok küçük kısmı inşa edilmişti⁸⁷⁰.

1913 yılı sonlarında Bitlis Vilayetinde yolların durumu harita ve tabloda gösterildiği gibiydi⁸⁷¹.

⁸⁶⁵ BEO, 4458/334295, 1335 Ca 10/4 Mart 1917.

⁸⁶⁶ HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917.

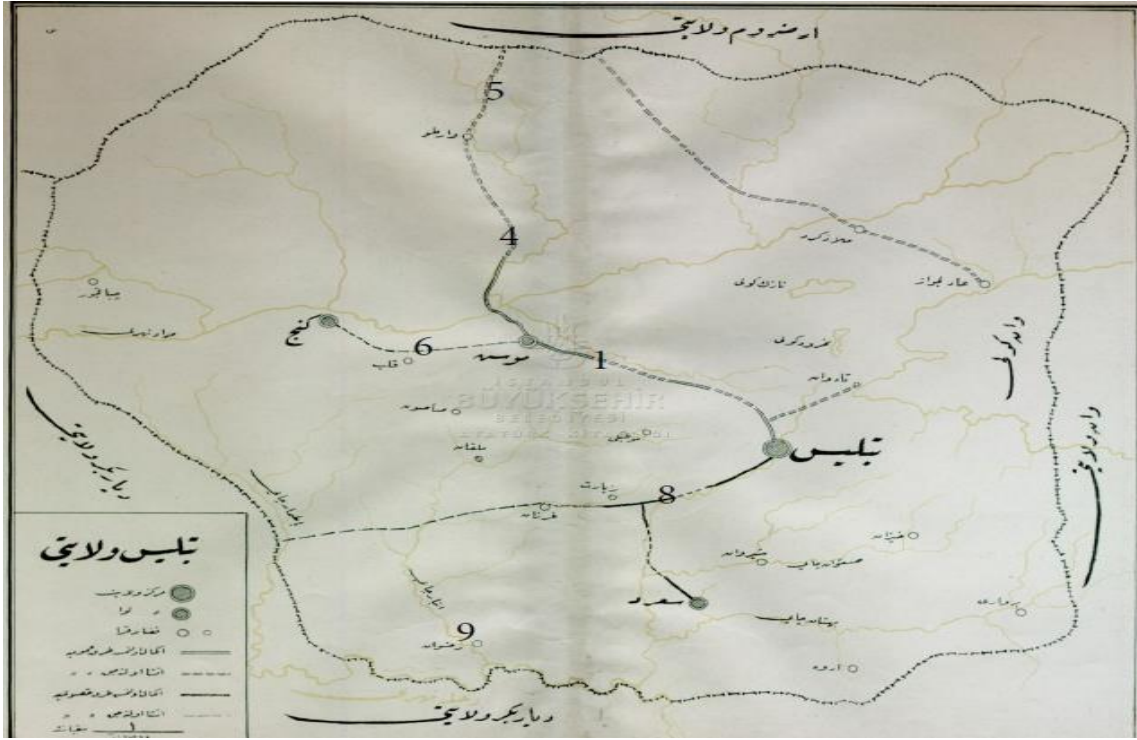
⁸⁶⁷ Çelik, 2010: 264.

⁸⁶⁸ Cırık, 2015: 21-22.

⁸⁶⁹ Bkz. Tablo 3.3. 1908 yılı sonunda Bitlis Vilayeti'nde 18,7 kilometre köprüleri inşa edilmiş, 63 kilometre köprüleri inşa edilmemiş olduğu halde toplam 81,7 kilometre şose, 53,5 kilometresi tesviye edilmiş, 44 kilometrede tesviye çalışmalarının devam ettiği toplam 97,5 kilometre tesviye-i türabiye halinde yol bulunuyordu. Henüz açılmamış 143,6 kilometre yol da dâhil edildiğinde vilayetin yol ağı 321,5 kilometreyi buluyordu. HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917.

⁸⁷⁰ Cırık, 2015: 150.

⁸⁷¹ Haritada numaralar tarafımızdan düzenlenmiştir. Numaraların hangi hatları ifade ettiği ile ilgili Tablo 3.19'a bakınız. Vilayet Yolları Haritası, 1913. DH. UMVM. 74/31, 1333 M 15/3 Aralık 1914.



Harita 3.9 Bitlis Vilayeti'nde Ulaşım Ağı (1914)

Tablo 3.19 Bitlis Vilayeti'nde Yollar (1914)

Yolların İsimleri	Şose		Tesviye-i Türabiye		İnşa Edilmemiş	Toplam Uzunluk
	Köprülü	Köprüsüz	Yapılmış	Yapılmamış		
1.Bitlis-Muş ⁸⁷²		50+000	8+000		22+000	80+000
2.Muş-Bulanık					96+000	96+000
3.Bulanık-Malazgirt					25+000	25+000
4.Muş-Varto	9+000	7+000			27+000	43+000
5.Varto-Hınıs					42+000	42+000
6.Muş-Genç					60+000	60+000
7.Genç-Palu					100+000	100+000
8.Bitlis-Ziyaret	29+000			29+000		75+000
9.Ziyaret-Rızvan ⁸⁷³					81+000	81+000

Bu yollar üzerinde inşaat I. Dünya Savaşı dolayısıyla yapılamamış, savaş koşulları nedeniyle tamirat da yeterince mümkün olmamıştı. 1917 yılı başlarında Bitlis Vilayetinde; Bitlis-Tatvan-Muş-Hınıs-Erzurum arasında 106 kilometresi tamire muhtaç, 142 kilometresi

⁸⁷²Yolun tesviyesi kısmen yapılmıştı, tam manası ile inşa edilemediği için araba işleyişine müsait değildi.

⁸⁷³Bu yolun 30. kilometresine kadar araba işleyebiliyordu.

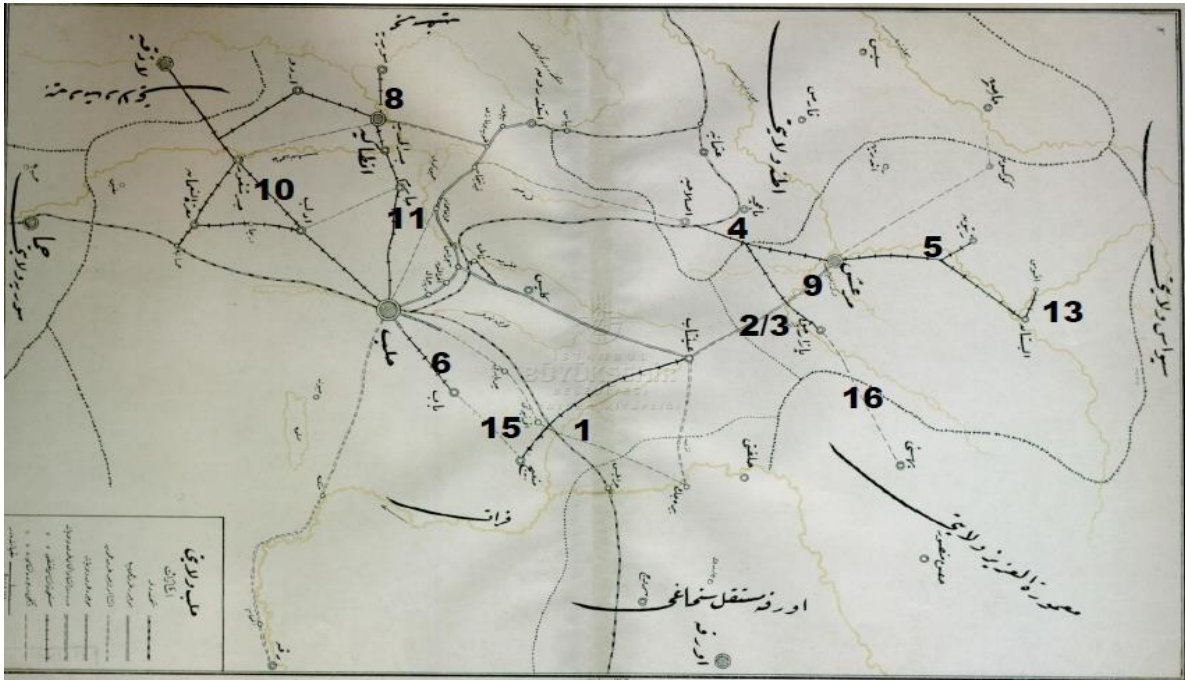
henüz açılmamış olmak üzere 245 kilometre devlet yolu bulunuyordu⁸⁷⁴. Vilayette iyi durumda yolun hiç olmaması, 1917 yılı yollarının neredeyse 1908 yılıyla aynı olması Bitlis Vilayetinde yol yapımı konusunda neredeyse hiçbir mesafenin alınmadığını gösteriyor.

1926 yılında Bitlis Vilayeti, Destomi-Bitlis, Bitlis-Norşin arasında 75 kilometre devlet yollarına; Bitlis-Hizan, Bitlis-Mutki, Bitlis-Ahlat arasında 125 kilometre vilayet yollarına sahipti⁸⁷⁵.

3.4.1.3.4.7. Halep Vilayeti

14 Mart 1908 tarihinde Halep Vilayetinde 369 kilometresinde köprüleri yapılmış, 22 kilometre köprüleri inşa edilmemiş olduğu halde 391 kilometre şose, 121 kilometresi tesviye edilmiş, 16 kilometre tesviyeye başlanılmamış, 480 kilometre de hiç inşa edilmemiş olmak üzere toplamda 1008 kilometre yol ağı bulunuyordu⁸⁷⁶.

1913 yılı sonlarında Halep Vilayetinde yolların durumu harita ve tablolarda gösterildiği gibiydi⁸⁷⁷.



Harita 3.10 Halep Vilayeti'nde Ulaşım Ağı (1914)

⁸⁷⁴HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917.

⁸⁷⁵Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi, 1926/1927: 713.

⁸⁷⁶Bkz. Tablo 3.3. 1908 yılı sonunda Halep Vilayeti'nde 366 kilometre köprüleri inşa edilmiş, 19 kilometre köprüleri inşa edilmemiş olduğu halde 385 kilometre şose; 123 kilometre tesviye edilmiş, 6 kilometre tesviyesi tamamlanmamış olduğu halde 129 kilometre tesviye-i türabiye halinde yol vardı. Henüz açılmamış 422 kilometre dâhil edildiğinde vilayetin yol ağı 937 kilometreyi buluyordu. HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917.

⁸⁷⁷Haritada numaralar tarafımızdan düzenlenmiştir. Numaraların hangi hatları ifade ettiği ile ilgili Tablo-3.20'ye bakınız. Vilayet Yolları Haritası, 1913. DH. UMVM. 74/31, 1333 M 15/3 Aralık 1914.

Tablo 3.20 Halep Vilayeti'nde Yollar (1914)⁸⁷⁸

Yolların İsimleri	Uzunluk			Açıklama
	Toplam Uzunluk	İnşa Edilmiş	İnşa Edilmekte	
1.Halep-Birecik	120+000	120+000		İnşa edilmiştir. Araba işler.
2.Ayıntab-Maraş Yolu ⁸⁷⁹	80+000	14+000	16+580	
3.Ayıntab-Maraş Yolu	49+420			12. kısma araba gider
4.Maraş-İslahiye	41+000		7+500	Araba İşlemez
5.Maraş-Zeytun	45+000		16+000	Araba işlemez.
6.Halep-Elbab	30+000	4+000		Araba işlemez.
7.Hamdaniya-Maara	29+000		11+000	Araba işler.
8.Topboğazı-Antakya-Süveydiye ⁸⁸⁰	60+000	10+000		
9.Ayıntap-Akçakoyunlu ⁸⁸¹	30+000			Araba işler.
10.Halep-İdlib-Cisr-i Şugur-Lazkiye Sınırı	106+000			Halep'ten İdlib'e kadar araba işler.
11.Halep-Harim-Antakya-Süveydiye Yolu	120+000			Araba işlemez.
12.HamidiyeKöprüsü-Elbistan Yolu	65+000			Araba işlemez.
13.Elbistan-Efsus Yolu ⁸⁸²	25+000			Araba işlemez.
14.Halep-Termanin-Hamam Yolu	60+000			Araba işlemez.
15.Elbab-Münbic Yolu	66+000			15 Kilometrelik kısmı yapılırsa arabalar işleyebilir.
16.Pazarcık-Besni Yolu ⁸⁸³	50+000			Araba işlemez.

I. Dünya Savaşı'nda Halep Vilayeti'nde önemli yolların inşası için amele taburları görevlendirildi. Halep Menzil Müfettişliği'ne bağlı 5100 er vilayet dâhilinde yolların inşasında görev aldı⁸⁸⁴. 1916 yılında Beyrut, Suriye, Halep ve Kudüs'te yolların inşası ve tamiratında kullanılmak üzere nafia tahsisatına 50.000 lira fevkalade bütçe kapsamında eklendi⁸⁸⁵. Dördüncü Ordu mintikasında Cemal Paşa'nın yoğun gayretleri ile 140 kilometre uzunluğunda bulunan Halep-İskenderun yolu tamir edildi⁸⁸⁶.

1916 yılı başından yılsonuna kadar Halep Vilayetinde hususi yollar kapsamında 8 köprü, 35 menfez inşa edilmiş, 2 köprü onarılmıştı. Tamiratlar için 27.439, inşaatlar için

⁸⁷⁸DH.UMVM. 74/31, 1333 M 15/3 Aralık 1914.

⁸⁷⁹Yolun; 1. 2. 3. 4. kısımları inşa edilmiş, 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. kısımları inşa edilmektedir. 49+420 kilometresi tamire muhtaçtır ve harita ve keşifleri yapılmıştır. Araba geçişine müsaittir.

⁸⁸⁰Topboğazı-Antakya kısmından araba geçerse de Antakya-Süveydiye kısmından geçemez.

⁸⁸¹3-9 numaralı yollar 1914 yılından itibaren yeniden inşası gereklidir.

⁸⁸²10-13 numaralı yollar, acilen inşa edilmesi gerekli görülen yollardır.

⁸⁸³14, 15, 16 numaralı yollar ikinci derecede yapılması planlanan yollardır.

⁸⁸⁴Mutlu, 2006: 29.

⁸⁸⁵İ. DUİT 80/34, 14 Eylül 1332/27 Eylül 1916.

⁸⁸⁶Kabacalı, 2016: 347.

684.986 lira olmak üzere toplamda 712.425 lira harcanmıştı⁸⁸⁷. 1917 yılı başında Halep Vilayetinde, Halep-Zor-Bağdat arasında 12 kilometresi iyi halde, 65 kilometresi tesviye edilmiş olmak üzere 77 kilometre devlet yolu bulunuyordu. Bu kapsamda yapımına hiç başlanılmamış 693 kilometre yol söz konusuydu⁸⁸⁸. Ekim 1918 tarihinde İngiliz ve Arap kuvvetleri Osmanlı Ordusu'nu Şam'dan çekilmeye mecbur etmiş, 23 Ekim 1918 tarihinde Aneze Araplarından oluşan Arap ordusu Halep'i ele geçirerek 402 yıllık Osmanlı hâkimiyetine son vermişti⁸⁸⁹.

3.4.1.3.4.8. Hüdavendigâr (Bursa) Vilayeti

1908 yılı başında Bursa Vilayetinde 1838 kilometre köprüleri inşa edilmiş, 36 kilometre köprüleri yapılmamış, 156 kilometre tesviye edilmiş, 17 kilometre tesviyesine başlanılmamış olmak üzere 2047 kilometre yol ağı bulunuyordu. Vilayet dâhilinde 304 kilometre yolun yapılması planlanmaktaydı⁸⁹⁰.

II. Meşrutiyet ile birlikte yol inşası hususunda yapılan düzenlemeler, Bursa Vilayeti'nde yol vergi gelirlerinin diğer vilayetlere göre daha iyi olması vilayet dâhilinde yol çalışmalarının daha iyi yapılmasında etkili oldu. 1913 yılı sonlarında Bursa Vilayetinde yollar harita ve tabloda gösterildiği gibiydi⁸⁹¹.

⁸⁸⁷ İnşa ve tamiratla ilgili yapılan diğer harcamalar için bkz. DH. UMVM 153/60, 1336 B 5/16 Nisan 1918.

⁸⁸⁸ HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917.

⁸⁸⁹ Koltuk, 2018: 28.

⁸⁹⁰ Bkz. Tablo 3.3. 1908 yılı sonunda Bursa Vilayeti'nde 1846 kilometre köprüleri inşa edilmiş, 407 kilometre köprüleri inşa edilmemiş olduğu halde 2.253 kilometre şose; 146,7 kilometresi tesviye edilmiş, 12 kilometre tesviye halinde olmak üzere 158,7 kilometre tesviye-i tûrabiye halinde yol vardı. Henüz açılmamış 300,8 kilometre de dâhil edildiğinde Bursa Vilayeti'nin yol ağı 2346,7 kilometreyi buluyordu. HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917.

⁸⁹¹ Harita ve tabloda yollar tarafımızdan numaralandırılmıştır. Vilayet Yolları Haritası, 1913. Karesi Sancağında yolları, demiryolu ve köprüleri gösteren 1330 (1914) yılı cetvellerine eklenmiş harita için bkz. HRT.h... 1402, 1334 R 5/27 Ocak 1916.



Harita 3.11 Bursa Vilayeti'nde Ulaşım Ağı (1914)

Tablo 3.21 Hüdavendigâr (Bursa) Vilayeti'nde Yollar (1914)

Yolların İsimleri	Toplam Uzunluk	İnşa Edilmiş	İnşa Edilen	1914 Yılında İnşa Edilecek	İnşa Edilecek
1.Mudanya-Bursa-Yenişehir-Bilecik ⁸⁹²	128+350	128+150			
2.Bursa-Yenişehir Yoluna Bitişik İnegöl-Karaköy-Kütahya-Karahisar-Çay ⁸⁹³	355+800	355+800			
3.Bursa-Karacabey-Bandırma ⁸⁹⁴	98+000	98+000			
4.Bursa-Adranos-Tavşanlı-Kütahya Yolu ⁸⁹⁵	216+000	96+000	12+000	31+000	77+000
5.Bursa-Gemlik-Pazarköy-Yalova-İzmit Sınırına ⁸⁹⁶	97+500	97+500			
6.Bilecik-Söğüt-Çukurhisar-Eskişehir-Çifteler-Aziziye-Bolvadin-Çay Yolu ⁸⁹⁷	235+000	123+000	20+000	1+000	9+000
7.Kütahya-Uşak-Çivril Yolu ⁸⁹⁸	185+800	145+000		40+800	

⁸⁹²Yol genişliği 6 metre olan hat devlet yolları niteliğine sahipti. Mudanya'dan itibaren 70 kilometrelik kısım yeniden tamir edilmiş olduğundan gayet kullanışlı, geliş-gidişe uygundu.

⁸⁹³Hattın yol genişliği 5 metredir, geliş-gidişe müsaittir.

⁸⁹⁴Yol genişliği 5 metre olan hat devlet yolları kapsamındadır. Tamirata ertelenmiş, Karacabey-Bandırma kısmı oldukça bozuktur, tamirata yapılacaktır. Kış mevsiminde geliş-gidişler oldukça güçtür.

⁸⁹⁵Yol genişliği 4 metre olan hattın henüz inşa edilmemiş kısımları olduğundan geneli araba geçişine müsait değildir.

⁸⁹⁶Hattın yol genişliği 4/5 metredir. Yol iyi halde olup 25 kilometrelik kısmın tamirata müteâhhitler tarafından yapılmaktadır. Yalova sınırında 213 metrelik kısımda yol bozuktur, onun dışında iyi haldedir.

⁸⁹⁷Yolun genişliği 4 metre olup, hat üzerinde açılmamış kısımlar mevcuttur. Yol araba geçişlerine müsait değildir.

⁸⁹⁸1914 yılında Gediz Kasabasında 800 metre tamirat yapılacaktır. Uşak-Çivril yolunda geliş-gidiş mümkün değildir, diğer kısımlarda araba işler.

Yolların İsimleri	Toplam Uzunluk	İnşa Edilmiş	İnşa Edilen	1914 Yılında İnşa Edilecek	İnşa Edilecek
8.Karahisar-Sandıklı-Dinar-Isparta Sınırına Kadar ⁸⁹⁹	108+860	108+860			
9.Mudanya-Bergos Şubesi ⁹⁰⁰	3+100	3+100			
10.Bursa-Mudanya İltisak NoktasındanKurşunlu Yolu ⁹⁰¹	20+440	13+440		7+000	
11.Bursa-Bilecik İltisak Noktasından Menteşe-Karsak Geçidine Kadar ⁹⁰²	34+000	34+000		8+000	
12.İnegöl-Yenişehir-İznik-Mekkece Yolu ⁹⁰³	74+000	69+000			5+000
13.İnegöl-Karaköy Yolu'nun Birleştiği Yerden Domaniç'e ⁹⁰⁴	34+500	34+500			
14. Domaniç Yoluna Bitişen Noktadan Çitli'ye Kadar ⁹⁰⁵	5+000	5+000			
15.Bilecik-Karaköy ⁹⁰⁶	24+700	24+700			
16.İnegöl-İstasyon Yolu	3+000	3+000			
17.Çukurlar-Sadıkkabri Yolu ⁹⁰⁷	13+648	13+648			
18.Kütahya-Karahisar Yolunun Bitişen Noktasından İtibaren Altıntaş-Dumlupınar Yolu ⁹⁰⁸	36+500	36+500			

1914 yılında yapılması tasavvur edilen bayındırlık çalışmaları koşulların elverdiği ölçüde icra edildi. Ancak kısa süre sonra başlayan I. Dünya Savaşı yol yapımında aksamalara sebebiyet verdiği gibi önceliklerinde değişmesine neden oldu. Bu durum yeni düzenlemeleri gerekli kılmış, Karahisar⁹⁰⁹ ve Kütahya Sancaklarında maarif, ziraat, sanayi, yol ve diğer inşaat işleri ile ilgili beş yıllık programlar hazırlanmıştı. Kütahya Sancağı tarafından hazırlanan programa Çukurlu-Sadıkkırı, Altıntaş-Dumlupınar-Uşak yollarının bakımlarının yapılması, nafia bütçesinden arttırılacak tahsisat ve tasarruflarla inşalarının tamamlanması şartıyla onay verildi⁹¹⁰.

⁸⁹⁹Yol üzerinde geliş-gidiş mümkündür.

⁹⁰⁰3 metre genişliğinde olan yol iyi durumdadır, araba işleyişine müsaittir.

⁹⁰¹4 metre genişliğe sahip olan yol iyi haldedir.

⁹⁰²1914 yılında inşa edilecek 8 kilometrelik kısım dışında 34 kilometrelik kısım iyi halde, geliş-gidişlere müsaittir.

⁹⁰³Yol 4 metre genişliğe sahiptir. Yenişehir-İznik yolunun Bambucak geçidine kadar 12 kilometrelik kısmın tesviye-i türabiyesi yapılmıştır. Yapılmayan kısımlar üzerinden geçilemez. Yapılan kısımlarda geliş-gidişler mümkündür.

⁹⁰⁴4 metre genişliğinde olan şose yol tamire muhtaçtır. Geliş-gidiş zorlukla yapılmaktadır.

⁹⁰⁵4 metre genişliğe sahip olan yol iyi haldeydi, hat üzerinde 24 metre uzunluğa sahip köprü bulunuyordu.

⁹⁰⁶5 metre genişliğe sahip olan yolda gidiş-geliş oldukça zor yapılmaktadır.

⁹⁰⁷4 metre genişliğe sahip olan yollar iyi haldeydi.

⁹⁰⁸4 metre genişliğe sahip olan yol hattından demiryolu da geçtiği için metruk haldeydi; buna rağmen araba ile geçmek mümkündür.

⁹⁰⁹DH. UMVM 85/31, 1335 Z 14/1 Ekim 1917.

⁹¹⁰DH. UMVM 82/45, 1334 Ş 13/15 Haziran 1916; DH. UMVM 82/43, 1334 Ca 3/8 Mart 1916.

1916 yılında Bursa Vilayetinde yol inşa ve tamirâtı ile ilgili yapılan çalışmalar sancaklar bağlamında şu şekildeydi. Hüdavendigâr Sancağında, 3 kilometre 677 metre yol tesviye edilmiş, 6 kilometre silindir kullanılarak toplam 12 kilometre 521 metre şose yol inşa edilmişti. Sancak dâhilinde 2 köprü inşa edilmiş, 35 köprü ise onarılmıştı. Mütemadi tamiratlar için 467, yeni yapılan inşaatlar için 468.390 olmak üzere toplam 486.857 lira harcanmıştı. Çalışanlara yapılan harcamalarla yol için yapılan sarfiyat 155.840 liraya ulaşıyordu. Karahisar Sancağında 658 metre yol tesviye edilmiş, silindir kullanılarak 17 kilometre şose yol yapılmış, inşaatlarda 1397 metreküp kırma, 190 metreküp ham taş kullanılmıştı. Sancak dâhilinde 1 köprü inşa edilmiş, 4 köprü ise onarılmıştı. Mütemadi tamirata 184.193, inşaata 157.627 lira olmak üzere toplam 341.860 lira harcanmıştı. Çalışanlara yapılan harcamalarla sarfiyat 103.440 liraya ulaşmıştı. Kütahya Sancağında 16 kilometre yol tesviye edilmiş, silindir kullanılarak 16 kilometre şose yapılmıştı. Sancak dâhilinde 6 köprü, 15 menfez inşa edilmiş, 25 adet köprü 1 adet menfez onarılmıştı. Karesi Sancağında ise 7 kilometre yol tesviye edilmiş, silindir kullanılarak 6 kilometre şose yapılmıştı. Sancak dâhilinde 1 adet köprü, 57 adet menfez inşa edilmiş; 70 köprü, 6 menfez ise onarılmıştı. Mütemadi tamirata 65.212, inşaat için 353.750 lira olmak üzere 418.962 lira harcanmıştı⁹¹¹.

1917 yılında Bursa Vilayetinde; Mudanya-Bursa-Yenişehir-Bilecik arasında 65 kilometresi iyi halde, 63 kilometresi tamire muhtaç olmak üzere 128 kilometre; Susurluk-Mihaliç-Bursa arasında 52 kilometresi iyi halde 54 kilometresi tamire muhtaç olduğu halde 106 kilometre devlet yolu bulunuyordu. Bu kapsamda Bandırma-Susurluk-Balıkesir arasında 90 kilometresi iyi halde, 8 kilometresi tamire muhtaç olmak üzere 99 kilometre devlet yolu vardı⁹¹².

3.4.1.3.4.9. Diyarbakır Vilayeti

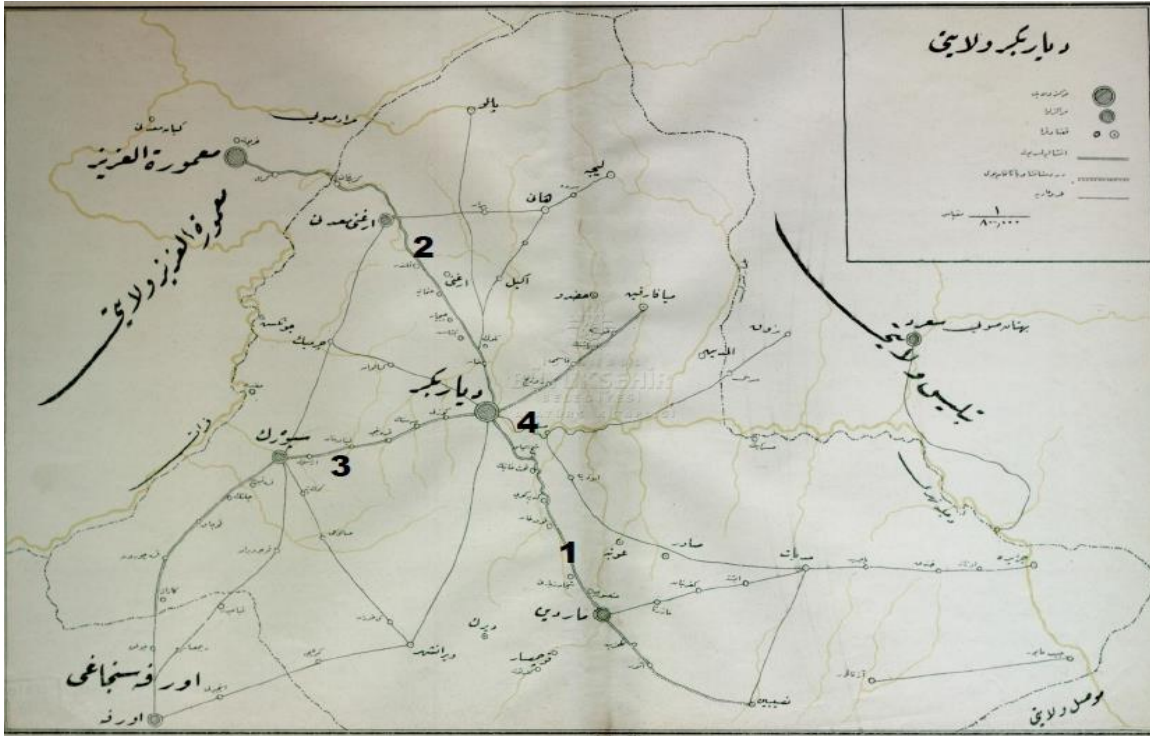
Diyarbakır Vilayetinde 1908 yılı sonunda köprüleri inşa edilmiş 310 kilometre, köprüleri inşa edilmemiş 30 kilometre olmak üzere toplam 340 kilometre şose; 28 kilometre tesviye edilmiş, 25 kilometre tesviyesine başlanılmamış güzergâhlar olmak üzere 393 kilometre yol vardı. Bu rakama henüz inşasına başlanılmamış 307 kilometrelik kısım eklendiğinde vilayet dâhilindeki yolların uzunluğu 757 kilometreye ulaşıyordu⁹¹³.

⁹¹¹ DH. UMVM 153/60, 1336 B 5/16 Nisan 1918.

⁹¹²HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917.

⁹¹³HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917. Vilayetin 1908 yılı başlarındaki yol durumu için bkz. Tablo 3.3

1913 yılı sonunda Diyarbakır Vilayetinde yollar harita ve tabloda gösterildiği gibiydi⁹¹⁴.



Harita 3.12 Diyarbakır Vilayeti'nde Ulaşım Ağı (1914)

Tablo 3.22 Diyarbakır Vilayeti'nde Yollar (1914)

Yolların İsimleri	Toplam Uzunluk Km	İnşa Edilmiş Km	İnşa Edilen Km	1914 Yılında İnşa Edilecek Olan Km
1.Diyarbakır-Mardin Yolu ⁹¹⁵	90+000	43+000	12+000	16+000
2.Diyarbakır-Harput Yolu	113+000	40+000		
3.Diyarbakır-Halep Yolu ⁹¹⁶	155+000	131+000	6+000	8+000
4.Diyarbakır-Bitlis Yolu ⁹¹⁷	110+000	55+000		10+000

I. Dünya Savaşı'nda Diyarbakır Vilayetinde yol yapım çalışmaları askeri yolların yapımına öncelik verilerek icra edildi. Yapımı önemli olan yolların inşasında vilayet bütçesi yeterli gelmediği durumlarda merkezi bütçeden mali destek sağlandı. Örneğin, inşası devam eden Urfa-Diyarbakır yolunun top nakli ve asker sevkiyatına müsait hale getirilmesi için

⁹¹⁴ Harita ve tabloda yol güzergâhları tarafımızdan numaralandırılmıştır. Vilayet Yolları Haritası, 1913. DH. UMVM. 74/31, 1333 M 15/3 Aralık 1914.

⁹¹⁵ Vilayet yolu olan bu hat üzerinde araba ile nakliyat mümkündür.

⁹¹⁶ Devlet yolları kapsamında olan hatlarda (2 ve 3 numaralı yollar) acilen tamir edilmesi gerekli kısımlar onarılmaktaydı, araba geçişlerine müsaitti.

⁹¹⁷ Devlet yolları kapsamında olan yol ek tahsisat ile inşa edilecekti. Üzerinde kısmen araba ile nakliyat mümkündür.

1.000 lira Nafia Nezareti'nden gönderilmişti⁹¹⁸. Bunun dışında yapımı önem arz eden yolların inşasına öncelik verilmiş vilayet bütçesi varidatının bu yolların yapımına aktarılması sağlanmıştı. Bu kapsamda 1916 yılı vilayet hususi bütçesinde Ergani-Çermik-Siverek yolu inşaat fazlasından 175.000 kuruş ile Mardin-Savur-Midyat-Siirt yolunun inşa masrafları fazlası olan 173.420 kuruşun (ki toplamda 348.420 kuruş) Diyarbakır-Lice-Çapakçur yolları inşaatına sarf edilmesi kararlaştırılmıştı⁹¹⁹. Diyarbakır-Mardin yolu inşaat fazlası olan 7.000 kuruş ise Nusaybin-Musul yolu inşaatına aktarılmıştı⁹²⁰.

1916 yılında Diyarbakır Vilayetinde 31 kilometre tesviye-i türabiyesi yapılmış, 27 kilometre yola kırma taş döşenmiş, silindir kullanılarak 31 kilometre şose inşa edilmişti. Vilayet dâhilinde 2 köprü, 30 menfez yapılmıştı. Mütemadi tamirata 5.320 lira, inşa edilen yol, köprü gibi hizmetlere 162.619 lira olmak üzere toplam 167.939 lira harcanmıştı. Çalışanlara ödenen miktarda dâhil edildiğinde Turuk ve Meâbir İdaresi'nin bir yıl içerisinde yapmış olduğu harcamalar 259.347 lirayı buluyordu⁹²¹. 1917 yılı başlarında Diyarbakır Vilayetinde Diyarbakır-Bitlis arasında 227 kilometre uzunluğunda devlet yolu bulunuyordu. Bu yolun 75 kilometresi tamire muhtaç, 106 kilometresi ise henüz açılmamıştı⁹²².

Diyarbakır Vilayetinde yol konusunda başarılı icraatlar söz konusu değildi. Diyarbakır merkez sancağı dışında, Ergani, Mardin, Siverek sancakları da vilayet dâhilinde bulunuyordu ve inşa edilen yollar oldukça sınırlıydı. Bu durum 1918 yılında da devam etti. 1918 yılı Mart ayında vilayette icra edilen yol çalışmalarını gösteren bir cetvele göre Diyarbakır-Mardin yolunun 1,049 kilometresine taş dökülmüş, yol çalışmalarına 7.070 kuruş harcanmıştı. Mardin-İstasyon yolunun 750 metresi amele taburları tarafından tesviye edilmişti. Bunun dışında 801 metre uzunluğunda kaldırım inşa edilmiş, 299 metre küp kırma, 196 metre küp ham taş caddelere döşenmişti⁹²³.

3.4.1.3.4.10. Suriye Vilayeti

Suriye Vilayeti; Şam, Hama, Havran, Kerek Sancaklarından müteşekkildi⁹²⁴. 1908 yılı sonunda vilayet dâhilinde köprüleri ile birlikte 396 kilometre, köprüleri inşa edilmediği halde 81 kilometre olarak toplam 477 kilometre şose; 55 kilometresi tamamlanmış, 20 kilometresinde çalışmaların devam ettiği 75 kilometre tesviye halinde olmak üzere 552

⁹¹⁸DH.İ.UM.EK. 82/22, 1335 C 2/26 Mart 1917.

⁹¹⁹DH.UMVM 21/40, 1334 Z 27/25 Ekim 1916. İ.DUİT 129/75, 1334 Z 12/19 Ekim 1916.

⁹²⁰İ. DUİT, 129/76, 1335 S 18/14 Aralık 1916.

⁹²¹DH.UMVM 153/60, 1336 B 5/16 Nisan 1918.

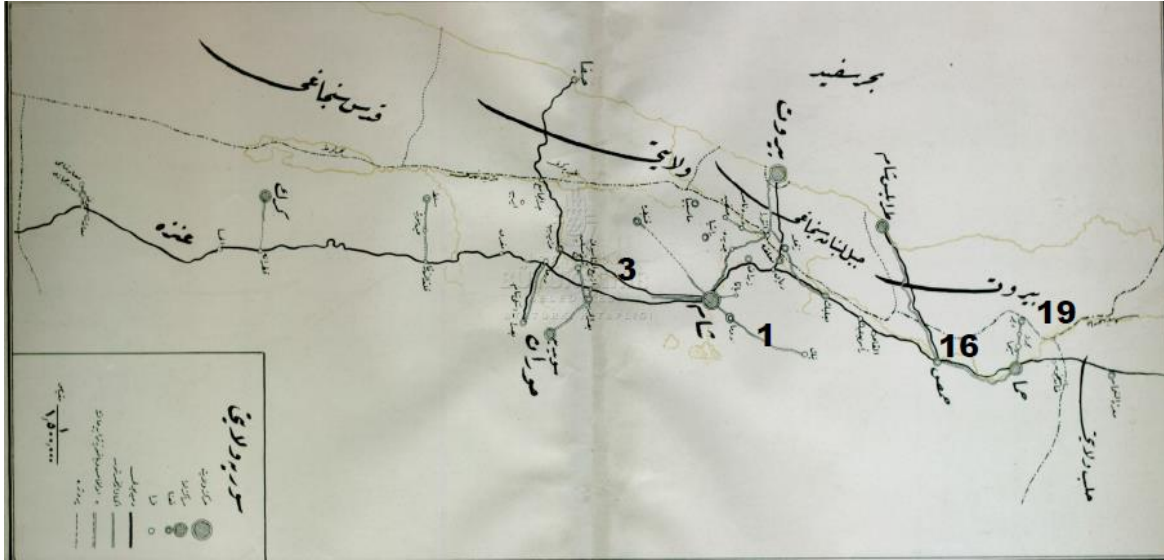
⁹²²HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917.

⁹²³DH.UMVM 155/22, 1336 Za 12/19 Ağustos 1918.

⁹²⁴Suriye Vilayeti'nin idari taksimatı ile ilgili bkz. Samur, 1983: 16-35.

kilometre yol bulunuyordu. Yapımına başlanılmayan 268 kilometrelik kısımda eklendiğinde vilayetin yol ağı 821 kilometreye ulaşıyordu⁹²⁵.

1913 yılı sonlarında Suriye Vilayeti'nin yol durumu harita ve tabloda gösterildiği gibiydi⁹²⁶.



Harita 3.13 Suriye Vilayeti'nde Ulaşım Ağı (1914)

Tablo 3.23 Suriye Vilayeti'nde Yollar (1914)

Yolların İsimleri	1914 Yılında İnşa Edilecek Yollar	Uzunluk		Genel Toplam	Açıklamalar
		Araba İşler	Araba İşlemez		
1.Şam-Duma-Nebek ⁹²⁷		87+000		87+000	
2.Şam-Tel-ez-zahib ⁹²⁸		12+000		16+000	
3.Şam-Mezirib		30+000	44+000	74+000	Önceden inşa edilmiştir
4.Şam-Kastra-Cistr-i Benat-1 Yakub	28+500	39+500	49+000	88+500	39 kilometresinde kadar araba gider.
5.Uman-Salit ⁹²⁹		55+000		55+000	
6.Katrana-Kerek ⁹³⁰	45+000		45+000	45+000	
7.Dera-İstasyon		1+800		1+800	İnşa edilmiştir.
8.Dera-Basr Eski Şam	40+000		40+000	40+000	
9.Basr Eski Şam-Salhad	23+500		23+500	23+500	1914'te inşa edilecektir.
10.Ezri'-Basr-ül-harir		12+000		12+000	İnşa edilmiştir.
11.Basr-ül-harir-Suveyda	27+000	27+000	27+000	27+000	1914'te inşa edilecektir.

⁹²⁵HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917. Vilayetin 1908 yılı başında yol durumu için bkz. Tablo 3.3

⁹²⁶ Harita ve tabloda yollar tarafımızdan numaralandırılmıştır. Vilayet Yolları Haritası, 1913. Yine bkz. DH.UMVM 74/31, 1333 M 15/3 Aralık 1914.

⁹²⁷Yolun 10 kilometresi tamir edilmiş, diğer kısımlarının bakımı, köprülerin onarımı gerekmektedir.

⁹²⁸Köy yolu şeklinde yapılmış, araba geçişine müsaittir.

⁹²⁹ Bu yolun en önemli kısmı olan 9 kilometre 875 metrelik kısmı açılmış ve şose yapılmıştır. Diğer kısımlarından araba geçer.

⁹³⁰Yolun yarıdan fazlasının tesviye-i türabiyesi yapılmış, 1914 yılında tamamen bitirilmesi planlanmaktadır.

12.Maalka-Meşgure	30+300	31+000	24+500	55+000	
13.Şam-Berze-Saydnaya		23+000		23+000	
14.Hama-İstasyon		1+700		1+700	İnşa edilmiştir.
15.Humus-İstasyon		1+000		1+000	İnşa edilmiştir.
16.Hama-Humus-Trablusşam		68+000		68+000	Tamire muhtaçtır.
17.Şemskin-Ezri'		10+000		10+000	Tamire muhtaçtır.
18.Baalbek-Bekaa		33+000		33+000	Tamire muhtaçtır.
19.Hama-Lazkiye ⁹³¹	15+000	26+000	15+000	56+000	
20.Maan-İstasyon		4+500		4+500	İnşa edilmiştir.
Toplam	209+000	456+000	268+000		

Suriye Vilayetinde 1914 yılında yapılması planlanan yolların inşası sene sonunda I. Dünya Savaşı'nın başlaması nedeniyle tam manası ile mümkün olmadı. Cemal Paşa I. Dünya Savaşı'nda 4. Ordu Kumandanlığı'na tayin edilince bölgeye gelmiş, Suriye ile Anadolu arasında bağlantı yollarının tamiri için büyük gayretler sarf ederek 1915 yılında Suriye Vilayeti'ni Halep, İslahiye üzerinden Pozanti'ya bağlayan yolun tamir edilmesini sağlamıştı. Cemal Paşa Suriye-Filistin arasında da yola ihtiyaç olduğunu görmüş 1915 yılında Şam-Kuneytire-Cesr-Binati-Yakup, Taberiye, Nasıra-Afule arasında yolların inşa edilmesini temin etmişti⁹³². Vilayet dâhilinde yapılması gerekli görülen ancak savaş koşulları dolayısıyla (yol vergisi tam anlamıyla toplanmadığı için) yapımında aksamaların yaşandığı yolların inşasına genel bütçeden tahsisatlar ayrılmış, bu sayede yolların yapımına çalışılmıştı. Suriye, Halep, Beyrut, Kudüs'te harcanmak üzere 1916 yılı fevkalade bütçesinden 50.000 lira tahsisat ayrılmıştı⁹³³.

1916 yılında Suriye Vilayetinde 74 kilometresi toprak, 5 kilometresi yumuşak kaya, 4 kilometresi sert kaya olmak üzere 87 kilometre yol tesviye edilmiş; 31 kilometresi silindir kullanılarak olmak üzere 44 kilometre şose yapılmıştı. Vilayet dâhilinde bir yıl içerisinde 8 köprü, 55 menfez inşa edilmiş; 4 köprü, 10 menfez ise onarılmıştı. Mütemadi tamirat için 66.933 kuruş, inşaatlar için 2.436.650 kuruş olmak üzere toplam 2.503.583 kuruş harcanmıştı⁹³⁴. 1917 yılında Suriye Vilayetinde Şam-Kuneytire-Cesr-Binati-Yakup-Taberiye-Nasıra-Afule-Cüneyn-Nablus arasında 199 kilometre devlet yolu bulunuyordu. Bu yolun 131 kilometresi iyi halde, 51 kilometresi tamire muhtaç, 17 kilometresi ise tesviye edilmiş vaziyetteydi⁹³⁵.

I. Dünya Savaşı'nda 19 Eylül 1918 tarihinde Nablus yakınında bulunan İngiliz ordu birlikleri Osmanlı ordusuna hücum etmiş, İngiliz orduları karşısında tutunamayan Türk birlikleri geri çekilmek zorunda kalmışlardı. 21 Eylül'de Nasıra, 1 Ekim'de Şam, 27 Ekim'de

⁹³¹Yolun bir kısmı 1914 yılında geriye kalan kısmı ise daha sonra inşa edilecekti. Yolun mevcut haliyle bir kısmında ara geçebiliyordu.

⁹³²Kabacalı, 2016: 344-347.

⁹³³DH. UMVM 47/38, 1334 Z 9/7 Ekim 1916. İ. DUİT 80/37, 1335 Ra 14/ 8 Ocak 1917.

⁹³⁴DH. UMVM. 153/60, 1336 B 5/ 16 Nisan 1918.

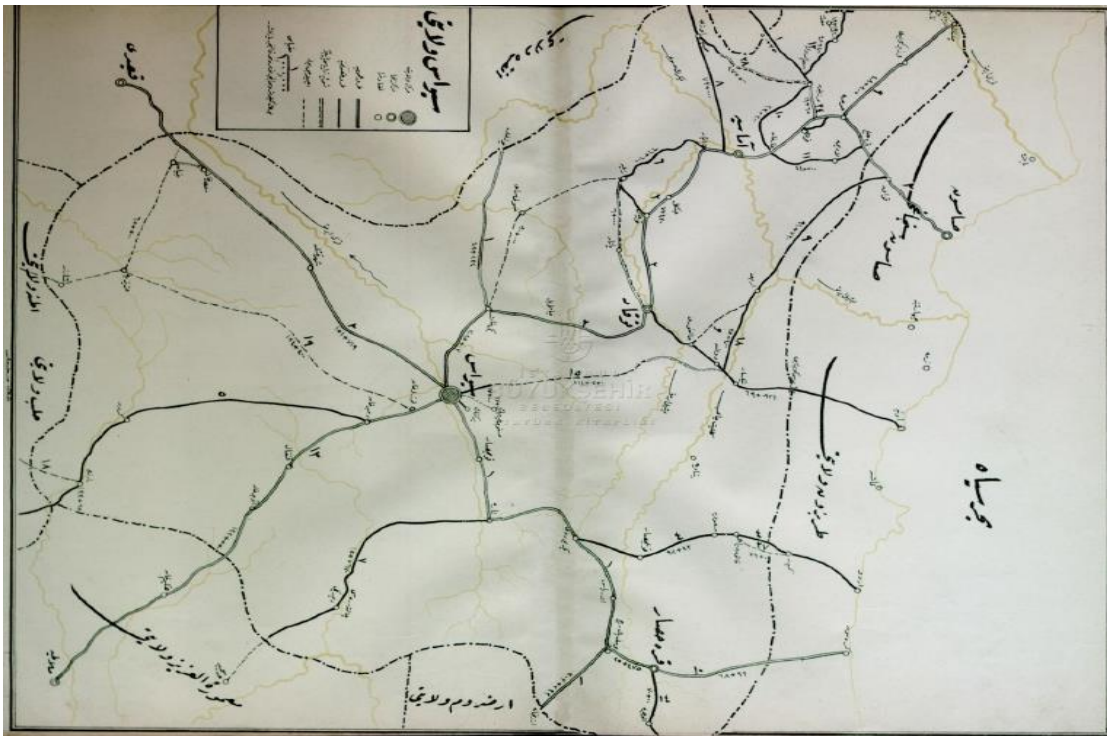
⁹³⁵HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917.

Halep İngilizler tarafından işgal edilmiş, Suriye Vilayeti Osmanlı Devleti'nin egemenliğinden çıkmıştı⁹³⁶.

3.4.1.3.4.11. Sivas Vilayeti

Sivas Vilayeti; Sivas, Tokat, Amasya, Şark-i Karahisar sancaklarından oluşuyordu⁹³⁷. 1908 yılı sonunda Sivas Vilayetinde köprüleri ile inşa edilmiş 1754 kilometre, köprüleri yapılmadan inşa edilmiş 90 kilometre olmak üzere toplam 1844 kilometre şose; 174 kilometresi tesviye edilmiş, 145 kilometresi bitirilememiş bulunduğu halde 319 kilometre tesviye-i tûrabiye halinde yol bulunuyordu. Böylelikle şose ve tesviye halinde bulunan yolların miktarı 2163 kilometreye ulaşmaktaydı. Henüz açılmamış 452 kilometre yol bu miktara dâhil edildiği takdirde vilayetin yol ağı 2617 kilometreyi bulmaktaydı⁹³⁸.

1913 yılı sonlarında Sivas Vilayeti'nin yol durumu harita ve tabloda gösterildiği gibiydi⁹³⁹.



Harita 3.14 Sivas Vilayeti'nde Ulaşım Ağı (1914)

⁹³⁶ Osmanlı Belgelerinde Suriye, 2013: 5.

⁹³⁷ Birol, 2004: 210.

⁹³⁸ HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917. Vilayetin 1908 yılı başında yol durumu için bkz. Tablo 3.3.

⁹³⁹ Vilayet Yolları Haritası, 2013. Yine Sivas Vilayeti'nin civar sancak ve vilayetlere uzanan yollarıyla ilgili planlar için bkz. PLK.p.. 6635.

Tablo 3.24 Sivas Vilayeti'nde Yollar (1914)

Yolların İsimleri	İnşa Edilmiş Km	İnşa Edilen Km	1914 Yılından İtibaren İnşa Olunacak Km	Açıklama
Sivas Sancağı				
Sivas-Tuzlahan-Aziziye-Kayseri ⁹⁴⁰			217+500	
Sivas-Niksar ⁹⁴¹	5+000		106+250	
Aziziye-Haçin(Vilayet Sınırı)			47+000	Araba işlemez.
Necd Hanı-Gürün-Darende-Elbistan (Vilayet Sınırı) ⁹⁴²	133+000		20+000	
Zara-Divriği-Arapgir ⁹⁴³	105+000		30+000	
Sivas-Soğuk Çermik ⁹⁴⁴	4+560		7+440	
Sivas -Kışla-i Hümayun ⁹⁴⁵	1+510	0+200		
Yıldızhanı-Sıcak Çermik ⁹⁴⁶		0+800	2+200	
Tokat Sancağı				
Tokat-Niksar-Ünye ⁹⁴⁷	96+826			
Tokat-Pazar-Zile ⁹⁴⁸		60+000		
Tokat-Niksar Yolundan Çal Kuru Deresi-Erbaa ⁹⁴⁹	35+600			
Niksar-Erbaa ⁹⁵⁰	20+000		20+000	
Çal Kuru-Erbaa-Kavak Sınırı ⁹⁵¹			91+720	
Tokat-Zile-Amasya ⁹⁵²	66+600			
Zile-Sulusaray-Yeni Han			80+000	Araba işlemez.
Pazar-Tokat Yolundan Dökmetepe ⁹⁵³		2+500		
Amasya Sancağı				
Amasya-Mecitözü-Çorum Sınırı ⁹⁵⁴	50+000		20+000	
Amasya-Merzifon ⁹⁵⁵	45+000			
Amasya-Kaynar-Zile sınırı ⁹⁵⁶	20+000			

⁹⁴⁰Şose yol değilse de iyi havalarda arabalar işlemekte idi. Sivas'tan itibaren 17+500 kilometresi Sivas-Harpüt-Bağdat devlet yollarına dâhildi.

⁹⁴¹Sivas'tan itibaren 5 kilometrelik kısım araba işleyişine müsaitti. Diğer kısımlarda ulaşım mekkarelerle icra edilmekteydi.

⁹⁴²Sivas-Malatya yolunun 41. kilometresinden Necd Hanı civarından ayrılan yolun 133 kilometrelik kısmında araba ile ulaşım mümkündü. 20 kilometrelik kalan kısımda ise ulaşım mekkare ile sağlanmaktaydı.

⁹⁴³Yolun 105. kilometresinde bulunan Divriği'ye kadar arabalar işliyor, kalan kısımda (Arapgir sınırına kadar) ulaşım mekkarelerle sağlanıyordu.

⁹⁴⁴Yolun Sivas'tan itibaren 4+560 kilometrelik kısmı şoseydi. Diğer 7+440 kilometrelik kısmı şose değilse de iyi havalarda arabaların işleyişine müsaitti.

⁹⁴⁵Yolun inşasına 1911 yılında başlanmış 1912 yılında yapımı tamamlanmıştı. 200 metrelik kısmı 1914 yılında inşa edilecekti.

⁹⁴⁶Yol, Sivas-Samsun yolundan ayrılmakta, Sıcak Çermik'e kadar inşa edilmesi düşünülmekteydi. 1913 yılında 800 metrelik kısmın tesviye-i türabiyesi yapılmıştı.

⁹⁴⁷Yolun Tokat ile Niksar arasındaki Döneke Deresi güzergâhının değiştirilmesi düşünülmekteydi. Bu haliyle de yol genellikle ulaşma elverişliydi. Ancak Niksar ile Ünye arasındaki yol tamire muhtaç hale gelmişti.

⁹⁴⁸Yol 1908 yılında keşifleri yapılarak tesviye-i türabiyesi bitmek üzereydi. Kısmen taşları hazırlanmış, 1913 yılı sonbaharında kırma taşlar döşenmeye başlanmıştı.

⁹⁴⁹Yol arabaların işleyişine müsaitti. Bazı noktaları kış aylarında karla kaplandığı için kısmen güzergâhının değiştirilmesi düşünülmüyordu.

⁹⁵⁰Yolun inşasına 1907 yılında başlanmış, ancak henüz bitirilememişti. İyi havalarda arabaların işleyişine müsaitti.

⁹⁵¹Yolun inşasına 20 sene önce başlanmış halen bitirilememişti. Araba işleyişine müsait değildi.

⁹⁵²Yolun Turhal'dan Zile'ye kadar olan kısmı iyi haldeydi. Zile'den itibaren Hatunbekarı'na kadar olan kısmında tamire muhtaç yerler vardı. Şahinkayası civarındaki kariyyeden itibaren yol çok dik olduğu için güzergâhın değiştirilmesi gerekiyordu.

⁹⁵³Yol, Pazar Nahiyesi ile Turhal Nahiyeleri arasında ulaşımı sağlaması dolayısıyla büyük öneme sahipti. 1913 yılında inşasına başlanmış, tesviye-i türabiyesi yapılmıştı.

⁹⁵⁴Yolun Amasya'dan itibaren 9 kilometrelik kısmında ulaşma mani kısımlar tamir edilmekteydi. Diğer 41 kilometrelik kısım tamire muhtaç olmakla birlikte arabaların işleyişine müsaitti. Mecitözü'nden itibaren Çorum sınırına kadar olan kısımda henüz şose yapılmamıştı; ancak iyi havalarda araba geçişine müsaitti.

⁹⁵⁵Yol daha önceden inşa edilmişti; ancak mevcut haliyle harap ve tamire muhtaçtı. İyi havalarda arabalar işleyebiliyordu.

Yolların İsimleri	İnşa Edilmiş Km	İnşa Edilen Km	1914 Yılından İtibaren İnşa Olunacak Km	Açıklama
Amasya-Ladik-Karadağ ⁹⁵⁷	24+500			
Mecitözü-Merzifon ⁹⁵⁸		47+500		
Merzifon-Gümüşhacıköy-Osmancık ⁹⁵⁹	45+400			
Gümüşhacıköy-Maden	6+150			Tamire muhtaçtır. Araba İşler.
Kolay-Çeltik Şubesi	10+000			Tamire muhtaçtır. Araba İşler.
Kolay-Merdahur Şubesi	1+500			Tamire muhtaçtır. Araba İşler.
Merzifon-Çorum Sınırı ⁹⁶⁰	50+521			
Çeltik-Karnarlı Şubesi ⁹⁶¹			12+500	
KarahisarSancağı				
Karahisar-Tirebolu Sınırı ⁹⁶²	40+000		30+000	
Keçeyurdu-Mesudiye-Ordu ⁹⁶³	135+000			
Koyulhis-Mesudiye Yolunun Mesudiye Şubesi	1+050			Tamire muhtaçtır. Araba İşler.

Vilayet dâhilinde mevcut yolların tamiri için; Sivas Sancağında 1.313.430 kuruş, Tokat Sancağında 17.621.000 kuruş, Amasya Sancağında 3.402.500 kuruş, Karahisar Sancağında 252.500 kuruş olmak üzere toplamda 22.589.430 kuruşa ihtiyaç duyuluyordu. Yeniden inşa edilecek yolların masrafı ise Sivas Sancağında 41.175.000 kuruş, Tokat Sancağında 8.750.000 kuruş, Amasya Sancağında 17.575.000 kuruş, Karahisar Sancağında 7.500.000 kuruş olmak üzere toplamda 75.000.000 kuruş olarak hesaplanıyordu.

I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla Sivas Vilayeti'nde yolların inşasında askeri yolların yapımı öncelik kazandı. Sivas önemli bir kavşak noktasındaydı, Doğu Cephesinde görev alan askeri birliklerinin cepheye sevki daha çok Sivas üzerinden gerçekleştiriliyordu. I. Dünya Savaşı'nda III. Kolorduya bağlı yedi amele taburu Sivas Vilayetinde yolların inşasında görev aldı. Vilayet idaresinde bulunan işçi taburlarıyla on amele taburu vilayet dâhilinde görevlendirilmişti. Amele taburları 1915 yılında Sivas-Erzincan, Sivas-Kayseri yollarının tamirinde görev almışlardı. Sivas-Erzincan yolu üzerinde iki büyük köprü inşa edilmiş, Sivas'tan itibaren 10 kilometre yol şose olarak yapılmış, hattın kalan kısımları tamir

⁹⁵⁶Yolun 7.5 kilometresi iyi bir şekilde onarılmıştı. Diğer kısımları tamire muhtaç ise de geliş-gidişe mani değildi.

⁹⁵⁷Yol daha önce inşa edilmiş; ancak zamanla tamire muhtaç hale gelmişti. 1914 yılında tamir edilecekti.

⁹⁵⁸Yolun yapımına 1913 yılında amele-i mükellefe ile başlanmış 3 kilometresi inşa edilmişti. İyi havalarda kalan kısımda hafif arabaların geçişi mümkündü.

⁹⁵⁹Yolun inşası tamamlanmıştı; ancak tamir edilmesi gereken yerler bulunuyordu. Bu kısımlar mütemediyen tamir edilmekte, arabalar işlemekteydi.

⁹⁶⁰Yol iki seneden beri tamir edilmekte olduğundan iyi haldeydi; ancak bazı kısımlarının ıslah edilmesi gerekiyordu.

⁹⁶¹Yolun 1200 kilometresinde tesviye-i türabiyesi yapılmıştı. Kalan kısımda iyi havalarda hafif araçlar işleyebiliyordu.

⁹⁶²Yolun 40 kilometresi önceden açılmıştı; ancak araba işleyişine müsait olmadığından iki seneden beri tamir edilmekteydi. 30 kilometrelik kısımda ise hiçbir çalışma yapılmamıştı, araba işleyişine müsait değildi.

⁹⁶³Yolun Mesudiye'ye kadar olan 70 kilometrelik kısmı araba işleyişine müsaitti. Mesudiye ile Ordu arasındaki 45 kilometrelik kısım her ne kadar daha önceden açılmışsa da tamire muhtaçtı. Bu kısım araba işleyişine müsait değildi, ulaşım mekkarelerle yapılıyordu. Özellikle 1750 rakıma sahip Hacıbel kış aylarında karla kaplı olduğu için Göbekkaya mevkiinden itibaren dere boyu takip edilerek 45 kilometre uzunluğunda bir yol açılması ahali tarafından isteniyordu.

edilmişti⁹⁶⁴. Vilayet dâhilinde çalışan amele taburları da ordu tarafından yapımının önem arz ettiği alanlara kaydırılmış, Sivas-Ulukışla, Erzurum- Menzil yollarının yapımında istihdam edilmişlerdi⁹⁶⁵.

1916 yılında Sivas Vilayetinde hususi yollar bağlamında 80 kilometre yol tesviye edilmiş, silindir kullanılarak 3 kilometre şose yapılmıştı. Bir yıl içerisinde 23 köprü, 36 menfez inşa edilmiş, 3 köprü ise onarılmıştı. Mütemadi tamiratlar için 15.096 kuruş, inşaatlar için 361.002 kuruş olmak üzere toplam 376.098 kuruş sarfedilmişti. İstihdam edilen çalışanlara yapılan harcamalarla yol ve köprülere yapılan sarfiyat 474.208 kuruşa ulaşmıştı⁹⁶⁶. 1917 yılında Sivas Vilayetinden geçen Samsun-Havza-Merzifon-Amasya-Sivas-Kayseri-Niğde-Ulukışla arasında 850 kilometre devlet yolu vardı. Bu yolun 431 kilometresi iyi halde, 373 kilometresi tamire muhtaç, 3 kilometresi tesviye edilmiş, 42 kilometresi ise henüz açılmamış vaziyetteydi⁹⁶⁷.

3.4.1.3.4.12. Trabzon Vilayeti

1908 yılında Trabzon Vilayeti; Trabzon (Merkez Trabzon, Ordu, Giresun, Tirebolu, Görele, Vakfikebir, Akçaabat, Sürmene, Of kazaları), Canik (Merkez Samsun, Bafra, Ünye, Fatsa, Çarşamba, Terme kazaları), Lazistan (Merkez Rize, Pazar, Hopa kazaları), Gümüşhane (Merkez Gümüşhane, Kelkit, Şiran, Torul kazaları) sancaklarından müteşekkildi⁹⁶⁸. Trabzon Vilayetinde 1908 yılı sonunda köprüleri inşa edilmiş 594 kilometre, köprüleri inşa edilmediği halde 67 kilometre olarak toplam 661 kilometre şose; 87 kilometresi tesviye edilmiş, 28 kilometresi tesviye halinde olmak üzere 115 kilometre tesviye-i tûrabiye halinde yol bulunuyordu. Şose ve tesviye halinde olan yolların uzunluğu 776 kilometreydi. Vilayet dâhilinde henüz açılmamış olan 232 kilometrelik kısım eklendiğinde yol ağı 1005 kilometreyi bulmaktaydı⁹⁶⁹.

II. Meşrutiyet ile birlikte Trabzon Vilayetinde yolların inşası hususu gündeme geldi. Ahalinin yapılmasını özellikle istediği yolların başında Trabzon-Erzurum yolu geliyordu. Bu yol 1872 yılında inşa edilmişti, ancak tamir edilmesi, iyi hale getirilmesi gerekiyordu. Yolun inşasına 1911 yılında devlet yolları kapsamında Turuk-ı Umumiye Şirketi tarafından başlandı. Balkan Savaşlarının başlamasıyla yol yapım çalışmaları yavaşlasa da 1913 yılında Maçka'ya

⁹⁶⁴ Mutlu, 2006: 44.

⁹⁶⁵ DH. İ.UM. 16/1, 1333 R 8/23 Şubat 1915; DH.ŞFR. 61/63, 1334 R 15/20 Şubat 1916.

⁹⁶⁶ DH. UMVM. 152/60, 1336 B 5/16 Nisan 1918.

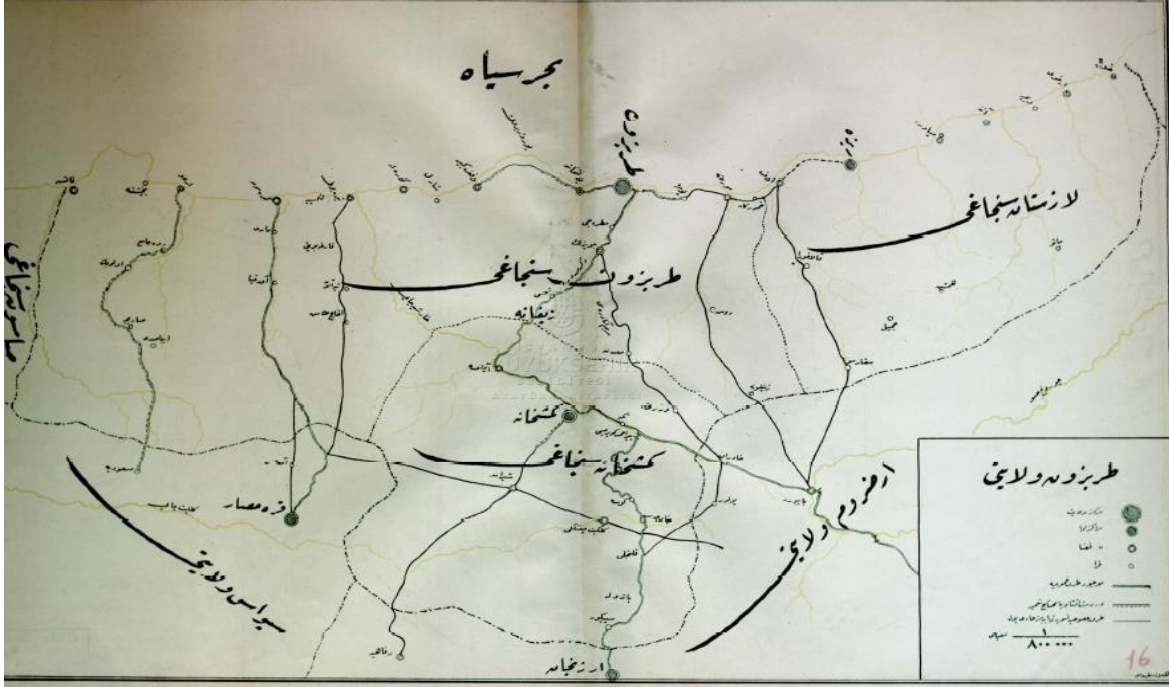
⁹⁶⁷ HRT.h... 1305, 1335 Ca 20/23 Mart 1917.

⁹⁶⁸ Canik Sancağı 1910 yılında müstakil hale geldi. Trabzon Vilayeti'nin idari taksimi ile ilgili bkz. Aktaş, 2015: 24-26.

⁹⁶⁹ HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917. Vilayetin 1908 yılı başlarındaki yol durumu için Tablo 3.3'e bakınız.

kadar olan kısım inşası edilmiş, vilayette bu sırada Değirmendere'ye kadar olan bölümün yapımını tamamlamıştı. Ancak I. Dünya Savaşı'nın başlaması Trabzon-Erzurum yolunun tamirâtı ve iyileştirilmesi çabalarını sonuçsuz bıraktı⁹⁷⁰.

1914 yılı başında Trabzon Vilayeti'nin yol durumu haritada gösterildiği gibiydi⁹⁷¹.



Harita 3.15 Trabzon Vilayeti'nde Ulaşım Ağı (1914)

1916 yılında Trabzon Vilayetinde 56 kilometre yol tesviye-i türabiye edilmiş, 54 kilometre şose yapılmıştı. Vilayet dâhilinde 19 köprü, 48 menfez inşa edilmiş, 1 köprü ise onarılmıştı. Canik Sancağı'nda ise 1 kilometre yol tesviye edilmiş, 16 köprü, 18 menfez inşa edilmişti. 61 köprü, 6 menfez ise tamirattan geçirilmişti. 1916 yılında Sancak dâhilinde mütemadi tamirata 135.921 kuruş, inşaatlar için 247.660 kuruş olmak üzere toplam 382.581 kuruş harcanmıştı⁹⁷².

1917 yılında Trabzon Vilayetinde devlet yolları kapsamında Giresun-Karahisar-ı Şarki (Şebinkarahisar) arasında 122 kilometre yol vardı. Bu yolun 106 kilometresi tamire muhtaç, 16 kilometresi ise henüz açılmamış vaziyetteydi. Trabzon-Gümüşhane-Bayburt-Erzurum arasında 321 kilometre devlet yolu vardı. Yolun tamamı tamire muhtaç haldeydi. Rize-

⁹⁷⁰ Aksoy, 2014:301.

⁹⁷¹ Vilayet Yolları Haritası, 1913.

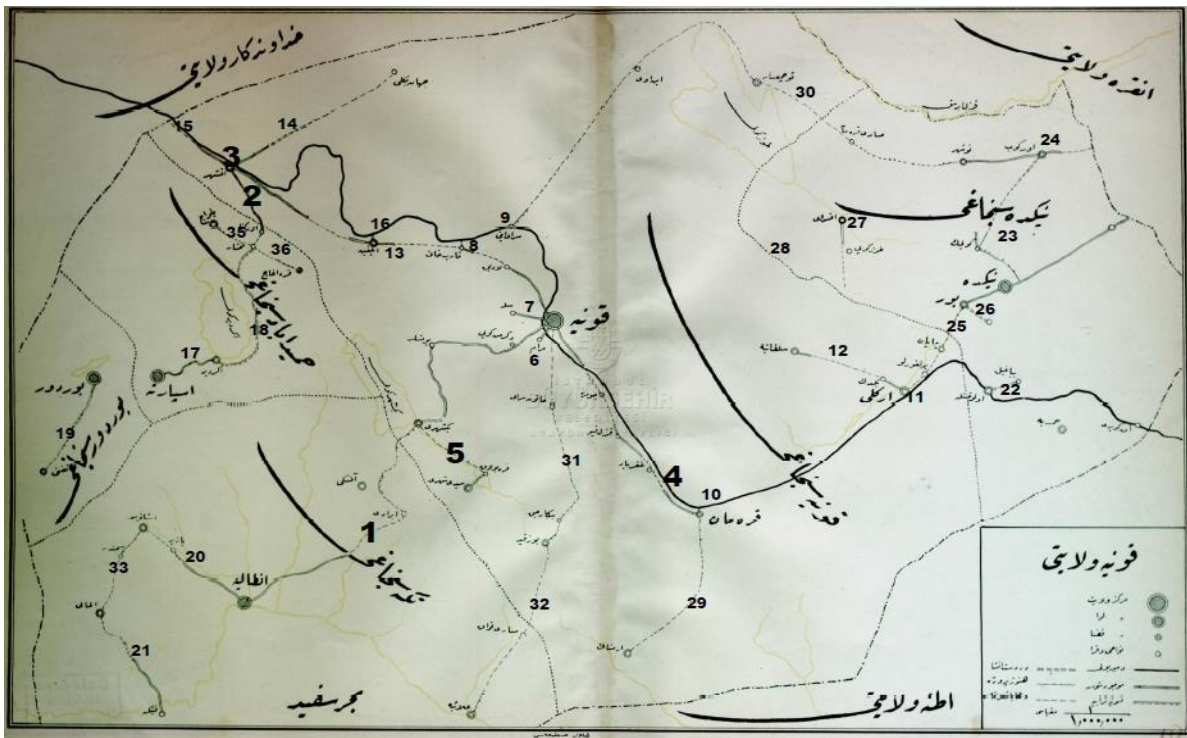
⁹⁷² DH. UMVM. 153/60, 1336 B 5/16 Nisan 1918. Turuk-ı Umumiye Şirketi Canik Sancağı'nda yol çalışmalarında bulunmuş, bu şirkette istihdam edilen Makineci Mehmet ile Yazıcı Şükrü Beyler alacakları olan 5.000 liranın tahsili için Dâhiliye Nezaretine müracaat etmişlerdi. DH.İ.UM.EK. 23/75, 1335 M 12/8 Kasım 1916.

Erzurum arasında ise 221 kilometre uzunluğunda olan devlet yolunun 2,5 kilometresi tamire muhtaç, 218,5 kilometresi ise henüz açılmamış durumdaydı⁹⁷³.

3.4.1.3.4.13. Konya Vilayeti

1908 yılında Konya Vilayeti; Merkez Konya, Niğde, Burdur, Hamidabad (Isparta), Teke (Antalya) sancaklarından oluşuyordu⁹⁷⁴. 1908 yılı sonunda Konya Vilayeti'nde 812 kilometre köprüleri inşa edilmiş, 44 kilometresi köprüleri inşa edilmemiş olduğu halde toplam 856 kilometre şose; 344 kilometresi tesviye edilmiş, 3 kilometresi tesviye halinde toplam 347 kilometre tesviye-i tûrabiye halinde yol bulunuyordu. Şose ve tesviye halinde olan yolların miktarı 1203 kilometreydi. Vilayet dâhilinde henüz açılmamış aksam olan 452 kilometre bu rakama eklendiğinde vilayetteki yolların toplam uzunluğu 1655 kilometreyi buluyordu⁹⁷⁵.

1913 yılı sonunda Konya Vilayeti'nde yollar harita ve tabloda gösterildiği gibiydi⁹⁷⁶.



Harita 3.16 Konya Vilayeti'nde Ulaşım Ağı (1914)

⁹⁷³HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917.

⁹⁷⁴Talayhan, 2001: 214.

⁹⁷⁵HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917. 1908 yılı başında vilayetteki yolların durumu için bkz. Tablo 3.3.

⁹⁷⁶Harita ve tabloda yollar tarafımızdan numaralandırılmıştır. Vilayet Yolları Haritası, 1913. Ayrıca, Arnurrefik tarafından hazırlanan Burdur Sancağı köy, nahiye, kaza ile kara ve demiryollarını gösteren 1/200.000 ölçekli harita için bkz. HRT.h... 599/1, 1333 R 26/13 Mart 1915.

Tablo 3.25 Konya Vilayeti'nde Yollar (1914)

Yolların İsimleri	Toplam Uzunluk	İnşa Edilmiş	Tesviye Halinde	İnşa Edilmekte	1914 Yılında İnşa Edilecek	Henüz Başlanılmamış
1.Konya-Antalya ⁹⁷⁷	240+000	137+090	7+570	11+600	18+500	65+239
2.Akşehir-Örkenez ⁹⁷⁸	28+161	28+161				
3.Akşehir-İstasyon ⁹⁷⁹	2+200	2+200				
4.Konya-Karaman-Silifke Sınırı ⁹⁸⁰	121+000	50+000	28+000			43+000
5.Seydişehir-Beyşehir ⁹⁸¹	30+000	5+000				25+000
6.Konya-Merem	8+000	8+000				
7.Konya-Sille	7+784	8+784				
8.Kadınhanı-İstasyon	8+400	8+400				
9.Sarayönü-İstasyon	0+920	0+920				
10.Karaman-İstasyon	1+100	1+100				
11.Araklı-İstasyon	0+975	0+975				
12.Araklı-Sultaniye	45+000	15+000			5+000	25+000
13.Konya-Akşehir	130+000	88+000	7+000			35+000
14.Akşehir-Çobanbeyli	90+000	5+900		5+800		78+300
15.Akşehir-Bursa Sınırı	14+250	6+000	2+563			5+687
16.Ilgın-İstasyon	1+250	1+250				
17.Isparta-Eğirdir ⁹⁸²	32+780	32+180	0+600			
18.Eğirdir-Örkenez ⁹⁸³	65+128		29+150			35+978
19.Burdur-Tefenni ⁹⁸⁴	70+000	18+000		20+000	10+000	22+000
20.Antalya-İstanoz(Korkuteli) ⁹⁸⁵	55+430	41+430			5+000	9+000
21.Finike-Elmalı ⁹⁸⁶	65+000	25+685	8+500	10+000		20+815
22.Ulukışla-Bayağıl	4+110			4+100		
23.Niğde-Nevşehir	83+000	10+000	20+000		15+000	38+000
24.Nevşehir-Ürgüp-	35+000	18+000	7+000			10+000
İncesu	60+000	13+000	14+000			47+000
25.Niğde-Bor-Araklı ⁹⁸⁷						
26.Bor-Kilisehisar Şubesi ⁹⁸⁸	10+000			10+000		
27.Aksaray-Karasu	35+000	5+454				29+546
28.Konya-Aksaray ⁹⁸⁹	130+000				10+000	120+000
29.Ermenek-Karaman ⁹⁹⁰	90+000				5+000	85+000
30.Koçhisar-Sarayönü	142+000				5+000	137+000

⁹⁷⁷Yolun inşa edilmiş olan Konya cihetinde 83, Antalya cihetinde 54 kilometresi araba işleyişine müsaitti.

⁹⁷⁸Yol araba işleyişine müsaitti.

⁹⁷⁹Yol araba işleyişine müsaitti.

⁹⁸⁰Konya-Karaman kısmı üzerinde araba işlemekteydi.

⁹⁸¹Bütün hat araba işleyişine müsaitti.

⁹⁸²6-17 numaralı yolların hepsi araba işleyişine müsaitti.

⁹⁸³İyi havalarda tesviye edilmiş kısımlarında araba işleyebiliyordu.

⁹⁸⁴Araba işleyişine müsaitti.

⁹⁸⁵Araba işleyişine müsaitti.

⁹⁸⁶Yolun inşa edilen kısmı üzerinde araba işleyebiliyordu.

⁹⁸⁷22-25 Numaralı yollar üzerinde araba işleyebiliyordu.

⁹⁸⁸Paralel olan iki yoldan da araba işlemekteydi.

⁹⁸⁹Yol araba işleyişine müsaitti.

⁹⁹⁰Araba işlemediğinde ulaşım mekkareyle sağlanmaktaydı.

Yolların İsimleri	Toplam Uzunluk	İnşa Edilmiş	Tesviye Halinde	İnşa Edilmekte	1914 Yılında İnşa Edilecek	Henüz Başlanılmamış
31.Bozkır-Konya ⁹⁹¹	90+000				5+000	85+000
32.Alaiye-Bozkır ⁹⁹²	120+000				5+000	115+000
33.Elmalı-İstanoz (Korkuteli) ⁹⁹³	45+000				14+000	31+000
34.Uluborlu-Keçiborlu	30+000				5+000	25+000
35.Yalvaç-Örkenez	18+000				5+000	13+000
36.Karaağaç-Örkenez	20+000				5+000	15+000
37.Eğirdir-Sarıdris	25+000				5+000	20+000
38.Ürgüp-Aneki	30+000				5+000	15+000
39.Bor-Kayseri Yolu İltisak ⁹⁹⁴	2+500				2+500	
Toplam	1987+288	529+530	120+385	61+810	125+000	1150+565

1914 yılında yapılması planlanan yolların inşası dönemin şartları ve I. Dünya Savaşı'nın başlaması dolayısıyla planlandığı gibi mümkün olmadı. 1916 yılında Konya Vilayetinde hususi yollar kapsamında 1 kilometre yol tesviye edilmiş, silindir kullanılarak 900 metre şose yapılmıştı. Bir yıl içinde 1 menfez inşa edilmiş, 3 köprü ise onarılmıştı. Mütemadi tamirlere 68.542 kuruş, inşaatlara ise 753.597 kuruş harcanmıştı. Bu tablo mevcut koşulların Konya Vilayeti'nde yol yapım çalışmalarını oldukça aksattığını gösteriyor. Diğer taraftan Teke (Antalya) Sancağı'nda 1916 yılında hususi yollar kapsamında 4 kilometre yol tesviye edilmiş, çoğu silindir kullanılarak olmak üzere 3 kilometreye yakın şose yapılmıştı. Sancak dâhilinde 4 menfez inşa edilmiş, 11 köprü ise onarılmıştı⁹⁹⁵. Mütemadi tamirlere 34.067, inşaatlara 70.852 kuruş olmak üzere toplam 104.919 kuruş yol ve köprüler için harcanmıştı. İstihdam edilen çalışanlara verilen maaşlarla bu rakam 203.499 kuruşu buluyordu⁹⁹⁶.

Sancak dâhilinde yolların yetersiz olması 1916 yılında inşa edilecek yollarla ilgili 5 yıllık bir programın hazırlanmasına neden oldu. 1916 yılında Antalya Sancağı'nda mevcut yollar ile beş yıl içerisinde yapılması planlanan yollar tabloda gösterildiği gibiydi.

⁹⁹¹Yollar araba işleyişine müsaitti.

⁹⁹²Yol mevcut haliyle araba işleyişine müsait değildi.

⁹⁹³1914 yılında 14+000 kilometrelik kısım inşa edilirse bütün yol hattı araba işleyişine müsait hale gelecekti.

⁹⁹⁴34 ile 39 numaralı yollar araba işleyişine müsaitti.

⁹⁹⁵1916 yılında askeri açıdan yapılması gerekli görülen Antalya-Manavgat arasındaki yanarak tahrip olmuş köprünün tamirat masrafları olan 1.737 lira Harbiye Nezareti'nden Teke Mutasarrıflığı'na havale edilmişti. DH. UMVM. 73/10, 1336 Ra 8/22 Aralık 1917.

⁹⁹⁶DH.UMVM. 153/60, 1336 B 5/16 Nisan 1918.

Tablo 3.26 Antalya Sancağı'nda 1916 ile 1920 Yılları Arasında Yapılması Planlanan Yollar

Yolların İsimleri	Mesafe Km	İnşa Edilmiş Kısım Km		İnşa Edilecek Kısım Km	5 Yıl İçinde Yapılması Planlanan Aksam Km
		Şose Km	Tesviye-i Türahiye Km		
1.Antalya-Korkuteli Yolu	55+420	42+620	0+978	11+832	12+000
2.Korkuteli-Elmalı Yolu ⁹⁹⁷	50+000	-	5+000	50+000	26+000
3.Antalya-Finike Yolu	65+000	17+185	5+024	4+815	23+000
4.Elmalı-Kaş Yolu	100+000	-	-	100+000	18+000
5.Kaledökeş?-Şube Yolu	6+700		2+700	4+000	6+700
6.Antalya-Konyaaltı Yolu	6+000	0+580	0+909	4+501	5+000
7.Antalya-Manavgat-Akseki-Konya Sınırı	205+000	12+692	14+170	192+208	76+000
8.Akseki-İbradı Yolu	30+000	-	-	30+000	12+000
Toplam					128+700

Sancak dâhilinde İbradı-Gümüş(?) arasında 20 kilometre, İbradı-Orman(?) arasında 5 kilometre, Manavgat-Alanya arasında 80 kilometre, Elmalı-Finike arasında 65 kilometre, Korkuteli-Salamat Boğazı arasında 30 kilometre, Külçek-Bozova arasında 6,7 kilometre yolun da beş yıl içerisinde tamiri, mevcut olmayanların inşası planlanmaktaydı⁹⁹⁸.

1918 yılı sonunda Antalya Sancağı'nın yol durumu haritada gösterildiği gibiydi.

⁹⁹⁷ 1924 yılında Antalya Gazetesi'nde "Kara Bahtlı Yol" adlı bir yazı kaleme alan Doktor Ferruh Niyazi Bey Elmalı-Korkuteli arasında 35 sene evvel başlanılan yolun halen 8/1'inin bitirilmiş vaziyette olduğunu yazmıştır. Bu tarihlerde Antalya-Korkuteli yolunun iyi halde; ancak Korkuteli-Elmalı yolunun tamire muhtaç vaziyette olduğu anlaşılmaktadır. Bkz. Azakoğlu, 2010: 21-24.

⁹⁹⁸ Teke (Antalya) Sancağında yolların vaziyetini gösteren 1/500000 ölçekli harita için bkz. HRT.h... 2234, 1334 Ca 24/29 Mart 1916.



Harita 3.17 Antalya Sancağı'nda Yollar (1918)

Harita üzerinde kesik kırmızı çizgiler hiç inşa edilmemiş yolları göstermekteydi. Bu durum Manavgat, Finike, Elmalı kazalarında yapılması planlanan yolların büyük bir bölümünün inşa edilemediği gösteriyor⁹⁹⁹.

Diğer taraftan 1917 yılı başında Konya Vilayeti'nde, Antalya-Burdur-Isparta-Eğirdir arasında 178,5 kilometre devlet yolu vardı. Bu yolun 75,5 kilometresi iyi halde, 42 kilometresi tamire muhtaç, 36 kilometresi tesviye halindeydi. Henüz açılmamış vaziyette 24 kilometre yol bulunuyordu¹⁰⁰⁰.

3.4.1.3.4.14. Kastamonu Vilayeti

1908 yılında Kastamonu Vilayeti; Merkez Kastamonu, Kangırı (Çankırı), Sinop ve Bolu sancaklarından oluşuyordu. 1909 yılında Bolu Sancağı müstakil hale gelerek Kastamonu Vilayeti'nden ayrılmıştı¹⁰⁰¹. 1908 yılı sonunda Kastamonu Vilayeti'nde 641 kilometre köprüleri ile inşa edilmiş halde, 41 kilometre köprüleri inşa edilmemiş vaziyette toplam 682 kilometre şose; 184 kilometresi tamamlanmış, 8 kilometresinde çalışmaların devam ettiği 192 kilometre tesviye-i türabiye halinde yol bulunuyordu. Şose ve tesviye halinde olan yollara henüz açılmamış kısımlar eklendiğinde vilayetin yol ağı 1618 kilometreye ulaşıyordu¹⁰⁰².

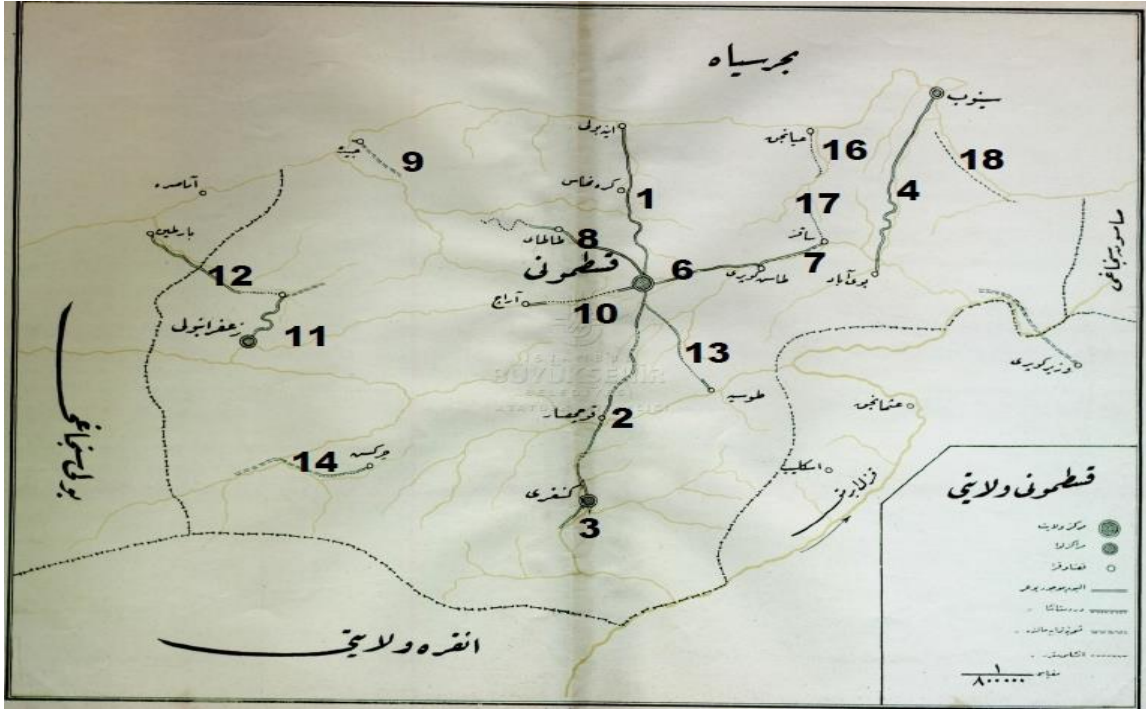
⁹⁹⁹ HRT. h... 2545, 1337 C 8/9 Mayıs 1919.

¹⁰⁰⁰ HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917.

¹⁰⁰¹ Erdem, 2001: 10.

¹⁰⁰² HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917. Vilayetin 1908 yılı başında yol durumu için bkz. Tablo 3.3

1913 yılı sonunda Kastamonu Vilayeti'nde yollar harita ve tabloda gösterildiği gibiydi¹⁰⁰³.



Harita 3.18 Kastamonu Vilayeti'nde Yollar (1914)

Tablo 3.27 Kastamonu Vilayeti'nde Yollar (1914)

Yolların İsimleri	Uzunluk Km	Mevcut Km	Şose Km	İnşa Edilen Km	1914 Yılında İnşa Edilecek Olan Yollar Km
Devlet Yolları					
1.Kastamonu-İnebolu ¹⁰⁰⁴	89+670	89+670			
2.Kastamonu-Çankırı ¹⁰⁰⁵	114+593	80+278			
3.Çankırı-Ankara Sınırı ¹⁰⁰⁶	49+260	18+000			
4.Sinop-Boyabat ¹⁰⁰⁷	96+750	96+750			
5.Sinop-Boyabat-Vezirköprü Sınırı ¹⁰⁰⁸	61+000				
Vilayet Yolları					
6.Kastamonu-Taşköprü ¹⁰⁰⁹	44+500	44+500			

¹⁰⁰³ Harita ve tablolardaki yol güzergâhları tarafımızdan numaralandırılmıştır. Vilayet Yolları Haritası, 1913. DH. UMVM. 74/31, 1333 M 15/3 Aralık 1914.

¹⁰⁰⁴ Mevcut şose her zaman araba işleyişine müsaitti. İcap eden mahallerin tamirâtı her sene yapılmaktaydı.

¹⁰⁰⁵ Hattın mevcut şose kısmı ile tesviye-i türabiye halinde bulunan 34 kilometrelik kısmı her vakit araba işleyişine müsaitti. İcap eden mahallerin tamiri her sene yapılıyordu.

¹⁰⁰⁶ Hattın şose halinde olan, tesviye-i türabiye halinde bulunan ve henüz ameliyat görmemiş kısmı araba işleyişine müsaitti.

¹⁰⁰⁷ Hattın büyük kısmı harap halde bulunsa da araba işleyişine müsaitti. İcap eden mahalleri her yıl kısım kısım tamir edilmekteydi.

¹⁰⁰⁸ Hattın tesviye edilmiş 31 kilometrelik kısmı araba işleyişine müsaitti. Henüz çalışmaların yapılmadığı 30 kilometrelik kısım araba işleyişine müsait değildi.

¹⁰⁰⁹ Hattın bozuk mahalleri tamir edilmekteydi. Taşköprü olarak bilinen köprünün 1914 yılında tamiri kararlaştırılmıştı. Yol her zaman araba işleyişine müsaitti.

Yolların İsimleri	Uzunluk Km	Mevcut Şose Km	İnşa Edilen Km	1914 Yılında İnşa Edilecek Olan Yollar Km
7.Taşköprü-Boyabat ¹⁰¹⁰	85+000		20+336	
8.Kastamonu-Tatay ¹⁰¹¹	29+750	29+750		
9.Tatay-Cide ¹⁰¹²	115+540	11+540		15+000
10.Kastamonu-Araç ¹⁰¹³	60+000	3+500	2+800	15+000
11.Araç-Safranbolu ¹⁰¹⁴	70+300	0+300		
12.Safranbolu-Bartın ¹⁰¹⁵	58+155	42+320		15+835
13.Kastamonu-Tosya ¹⁰¹⁶	65+000	18+175	9+498	30+000
14.Çerkes-Gerede ¹⁰¹⁷	43+000		11+229	0+640
15.Çankırı-Sungurlu Sınırı ¹⁰¹⁸	50+000			15+000
16.Sinop-Ayancık	60+000			25+000
17.Taşköprü-Ayancık	50+000			25+000
18.Gerze-Bafra ¹⁰¹⁹	88+000			15+000
Toplam	1230+518	434+783	43+863	156+475

1914 yılında inşa edilmesi planlanan yollar, I. Dünya Savaşı'nın başlaması dolayısıyla öncelikler değişerek inşa edilmeye çalışıldı. Dâhiliye Nezareti tarafından 10 Ağustos 1914 yılında alınan karar gereği seferberlik kapsamında silahaltına alınan gayrimüslimlerin yol inşaatlarında çalıştırılması istendi. Bu kapsamda Kastamonu Vilayeti'nde de amele taburları görevlendirildi. Kastamonu Amele Taburu'nda 750 nefer görev alarak vilayet dâhilinde bulunan yolların inşa ve tamiratında bulundular¹⁰²⁰.

1916 yılında Kastamonu Vilayeti'nde hususi yollar kapsamında 8,6 kilometre toprak, 3,6 kilometre yumuşak, 1,8 kilometre sert kaya olmak üzere 14 kilometre yol tesviye edilmişti. Bir yıl içinde 9 köprü, 14 menfez inşa edilmiş, 14 köprü ise onarılmıştı. Mütemadi tamirlere 27.164 kuruş, inşaatlara 335.594 kuruş olmak üzere toplam 365.758 kuruş harcanmıştı. Çalışanlara yapılan harcamalarla yol ve köprüler için yapılan sarfiyat 468.594 kuruşu buluyordu¹⁰²¹.

¹⁰¹⁰Tesviye-i türabiyesi ve şose yapılmakta olan hat üzerinde 1914 yılında 49 köprünün inşaatına başlanması kararlaştırılmıştı. Yoldan yazın araba ile geçmek mümkün oluyordu.

¹⁰¹¹Yol her zaman araba işleyişine müsaitti.

¹⁰¹²Şose kısım dışında hat araba işleyişine müsait değildi.

¹⁰¹³Yol patikadan ibaretti, dağlık araziden geçmekte olmasına rağmen araba işleyebilmekteydi.

¹⁰¹⁴Yol patikadan ibaretti, kısmen çay mecrası dâhilinde ve kısmen dağlık ve ovalık araziden geçmesine rağmen iyi havalarda araba işleyebiliyordu.

¹⁰¹⁵Kuru havalarda kısmen çay mecrasında kısmen mevcut şose üzerinde araba ile geçilebiliyordu.

¹⁰¹⁶Hattın, 30 kilometrelik kısmı 1914 yılında kısmen tamir edilerek kısmen yeniden inşa edilerek inşası kararlaştırılmıştı. Yaz mevsiminde mevcut patika ve şosedan araba ile geçmek kabildi.

¹⁰¹⁷Hattın 1914 yılında 640 metre uzunluğunda Hamamlı adlı kayalık mahalliyle inşa halinde olan kısmının yapımına başlanması kararlaştırılmıştı. Yaz mevsiminde mevcut patikadan araba ile geçilebiliyordu.

¹⁰¹⁸Hattın büyük bir kısmı ovoidan geçmekteydi. 105 metre uzunluğunda ve Terme Çayı Köprüsü geçen yıl inşa edildiğinden mevcut patikadan araba ile geçilebilmekteydi.

¹⁰¹⁹16, 17, 18 numaralı yol hatlarında patikalar söz konusuydu, yollar dağlık arazi üzerinden geçtiği için katiyen araba işleyişine müsait değildi.

¹⁰²⁰Mutlu, 2006: 30.

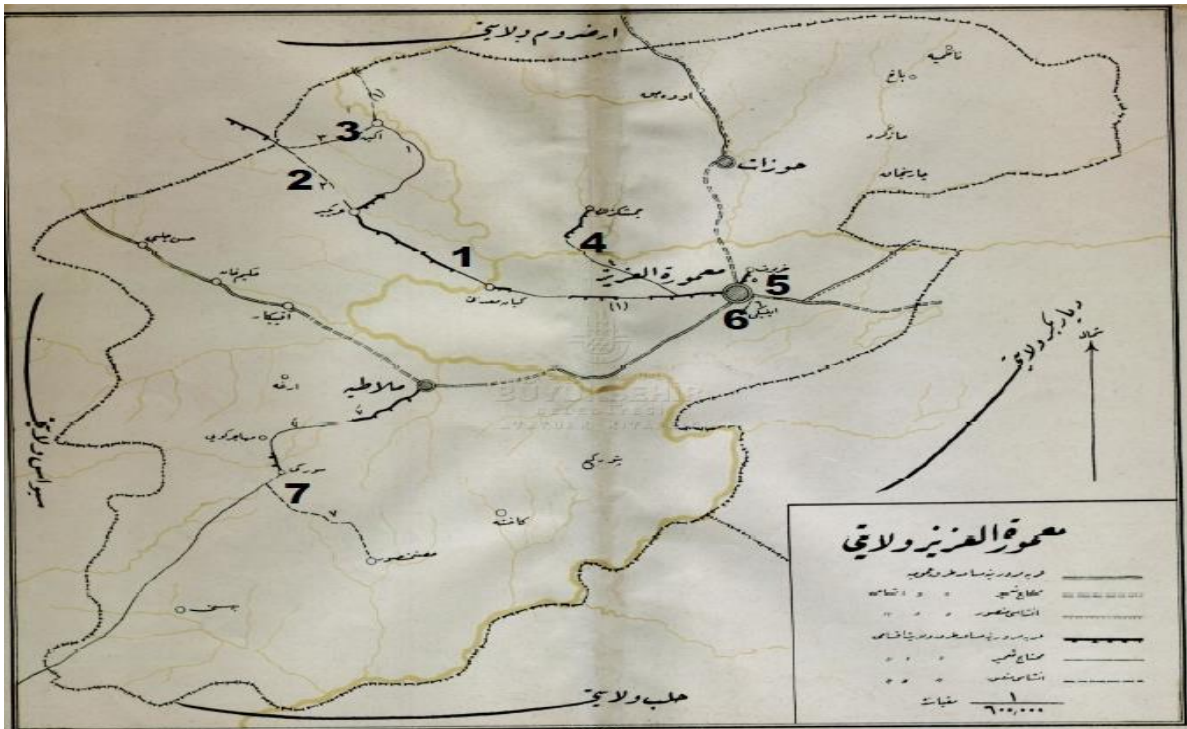
¹⁰²¹DH.UMVM. 153/60, 1336 B 5/16 Nisan 1918.

1917 yılı başında Kastamonu Vilayeti'nde devlet yolları kapsamında Ankara-Çankırı-Kastamonu-İnebolu arasında 348,7 kilometre yol vardı. Bu yolun 160,8 kilometresi iyi halde, 104 kilometresi tamire muhtaç, 56,7 kilometresi tesviye halinde, 26,9 kilometresi ise henüz açılmamış vaziyetteydi. Vilayet dâhilinde, Sinop-Boyabat-Havza arasında ise 218,5 kilometre devlet yolu vardı. Bu yolun 108 kilometresi iyi halde, 18 kilometresi tamire muhtaç, 60 kilometresi tesviye halinde, 31,8 kilometresi henüz açılmamış vaziyetteydi¹⁰²².

3.4.1.3.4.15. Mamüretü'l Aziz (Elazığ) Vilayeti

1908 yılında Mamüretü'l Aziz Vilayeti, Merkez Mamüretü'l Aziz, Dersim ve Malatya sancaklarından oluşuyordu¹⁰²³. 1908 yılı sonunda Vilayet dâhilinde 357 kilometre köprüleri inşa edilmiş halde, 86,9 kilometresi köprüleri inşa edilmemiş vaziyette olarak toplam 443,9 kilometre şose; 138 kilometresi tamamlanmış, 9,9 kilometresinde çalışmaların devam ettiği toplam 147,9 kilometre tesviye-i türabiye halinde yol bulunuyordu. Şose ve tesviye halinde bulunan yollara henüz açılmamış 170 kilometrelik kısım dâhil edildiğinde vilayetteki yolların uzunluğu 712,5 kilometreye ulaşmaktaydı¹⁰²⁴.

1913 yılı sonunda vilayet dâhilinde yolların vaziyeti haritada gösterildiği gibiydi¹⁰²⁵.



Harita 3.19 Mamüretü'l Aziz Vilayeti'nde Ulaşım Ağı (1914)

¹⁰²²HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917.

¹⁰²³Vilayetin idari taksimatı ile ilgili bkz. Arslan, 2012: 31

¹⁰²⁴HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917. Vilayetin 1908 yılı başında yol durumu için bkz. Tablo 3.3.

¹⁰²⁵Vilayet Yolları Haritası, 1913. 28 Mart 1916 tarihinde vilayetin yol durumunu gösteren 1/500000 ölçekli harita için bkz. HRT.h... 2351, 1334 Ca 23/28 Mart 1916. Malatya Sancağı'nda yolların vaziyetini gösteren harita için bkz. HRT.h... 2265, 1334 L 7/7 Ağustos 1916.

Harita üzerinde gösterilen yolların genel vaziyeti 1914 yılı başında şu durumdaydı. (1) Mezraa-Maden-Arapgir-Eğın-Erzincan (Vilayet sınırına kadar) güzergâhı üzerinde 202,6 kilometre uzunluğunda yol vardı. Yolun 23 kilometresi mütemadiyen tamir edildiğinden araba işleyişine müsaitti. Geriye kalan kısmın bir bölümü tesviye halindeydi. Arapgir ile Eğın, Eğın ile vilayet sınırı arasında bazı aksamın henüz tesviyesine başlanmadığından Arapgir'den ileriye araba işleliyordu. Tesviye edilmiş kısım ile şosesi döşenmiş kısımlarda kayalara rastlanılan bölümlerin hendekleri açılmamıştı. Vilayet Meclis-i Umumisi tarafından 1914 yılında bu yol üzerinde 300.000 kuruşluk tamiratın yapılması kararlaştırılmıştı. (2) Arapgir-Divriği (Vilayet sınırına kadar) arasında 38,5 kilometre uzunluğunda yol mevcuttu. Bu yolun Arapgir'den itibaren Eskişehir kadar 5 kilometrelik kısmının önceden tesviyesine başlanılmıştı; ancak bitirilememişti. Yol üzerinde hiçbir imalat yapılamadığından araba işleyecek vaziyette değildi. Yolun inşa edilmesi ve Zara-Karahisar-Giresun devlet yollarına bağlantısı sağlanması halinde Giresun İskelesi Samsun İskelesinden daha kısa mesafede bulunmuş olacağı dikkate alınarak Vilayet Meclis-i Umumisi tarafından yolun 1914 yılında inşasına başlanmasına karar verilmiş, 6.000 lira tahsisat ayrılmıştı. (3) Eğın-Divriği şube yolu (Vilayet sınırına kadar) takribi 35 kilometre uzunluğa sahipti. Bu şube yolunun yeniden açılması ve 1914 yılında yol için 3.000 liranın sarf edilmesi Vilayet Meclisi Umumisi tarafından kararlaştırılmıştı. (4) Mezraa-Çemişgezek yolu 60 kilometre uzunluğa sahipti. Bu yolun 4 kilometre şosesi yapılmış, 8 kilometrelik kısmın imalatı sanayisi ile tesviyesi yapılmaktaydı. 1914 yılında 5 kilometrelik kısmının kırma taş ile döşenmesi kararlaştırılmıştı. (5) Mezraa-Harpur yolu 5 kilometre uzunluğundaydı. Bu yol inşa edilmiş ve üzerinde araba işlemekteydi. Vilayet Meclisi tarafından yolun bazı kısımlarının 1914 yılında tamir edilmesi için 50.000 kuruş tahsisat ayrılmıştı. (6) Mezraa-İğiki Karyesi yolu 3 kilometre uzunluğa sahipti. Mezraa Kasabası'nın bir mahallesi olan İğiki Karyesine yeniden yol inşa edilmesi kararlaştırılmıştı; ancak henüz tesviyesine dahi başlanmamış ise de araba işlemekteydi. Vilayet Meclisi tarafından 1914 yılında bu yol için 30.000 kuruş harcanması kararlaştırılmıştı. (7) Suverni-Hısnımansur (Adıyaman) yolu 55 kilometre uzunluğa sahipti. Bu yolun vilayet dâhilindeki uzunluğu 200 kilometreydi. Daha önceden Malatya'dan Antep'e doğru inşasına başlanmış 21 kilometresi inşa edilmişti ve 75 kilometrelik kısmının ise tesviyesi yapılmıştı. Malatya-Antep yolu üzerindeki Suverni civarından ayrılarak Hısnımansur'a giden kısmın yeniden 1914 yılında inşasına başlanması ve bu yol için 6.500 lira sarf edilmesi kararlaştırılmıştı¹⁰²⁶.

¹⁰²⁶ DH. UMVM. 74/31, 1333 M 15/3 Aralık 1914, Vilayet Yolları Haritası, 1913.

1916 yılında Mamüret'ül Aziz Vilayeti'nde hususi yollar kapsamında 95 kilometre toprak, 792 metre yumuşak, 21 metre sert kaya olmak üzere 96 kilometre yol tesviye edilmiş, 28 köprü, 13 menfez ise inşa edilmişti. İnşaatlar için 17.373 kuruş harcanmış, istihdam edilenlere ödenen ücretlerle yol ve köprülere yapılan harcamalar 27.687 kuruşa ulaşmıştı¹⁰²⁷.

1917 yılı başında Sırcas-Kilis-Antep-Birecik-Urfa-Siverek-Diyarbakır-Ergani-Mezraa-Dersim-Erzincan arasında 846,5 kilometre uzunluğunda devlet yolu vardı¹⁰²⁸. Bu yolun 22 kilometresi iyi halde, 402,7 kilometresi tamire muhtaç, 62,6 kilometresi tesviye halinde, 355 kilometresi ise henüz açılmamış vaziyetteydi¹⁰²⁹. Vilayet dâhilinde bulunan devlet yolları Mezraa-Malatya-Sivas sınırı, Mezraa-Diyarbakır sınırı, Mezraa-Dersim-Erzincan sınırı ile Mezraa-Palu arasında bulunuyordu. Vilayet yolları ise Mezraa-Keban-Arapgir-Eğir-İliç-Erzincan sınırı, Malatya-Maraş ile Mezraa-Harpur arasında mevcuttu. 1918 yılında Mamüret'ül Aziz Vilayeti'nde yolların büyük kısmı tamire muhtaç vaziyetteydi¹⁰³⁰.

3.4.1.3.4.16. Musul Vilayeti

1908 yılında Musul Vilayeti; Merkez Musul, Şehrizer (Kerkük) ve Süleymaniye sancaklarından oluşuyordu¹⁰³¹. 1908 yılı sonu itibarıyla vilayette 11,6 kilometre köprüleri inşa edilmiş vaziyette şose, 8,9 kilometre tesviye-i türabiye halinde, 197 kilometre henüz açılmamış olduğu halde toplam 218 kilometre yol mevcuttu¹⁰³².

1913 yılı sonunda Musul Vilayeti'nin yol durumu harita ve tabloda gösterildiği gibiydi¹⁰³³.

¹⁰²⁷DH.UMVM. 153/60, 1336 B 5/16 Nisan 1918.

¹⁰²⁸Mamüretü'l Aziz-Dersim yolunun inşası askeri açıdan oldukça önemli görülüyordu. Bu yolun inşası için 8 Eylül 1917 tarihinde 3.000 lira Nafia Nezareti'nden, 2.000 lira Tahsisat-ı Harbiye'den olmak üzere 5.000 lira tahsisat ayrılmıştı. DH. ŞFR. 79/57, 1335 Za 21/8 Eylül 1917.

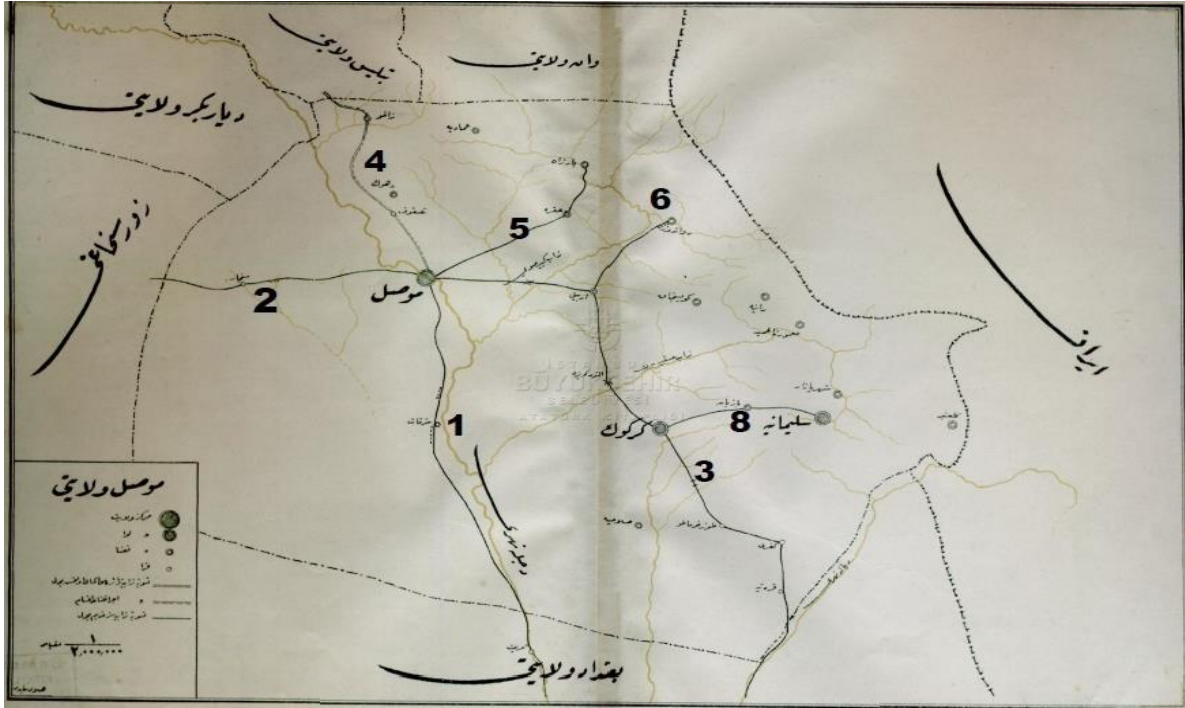
¹⁰²⁹HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917.

¹⁰³⁰1918 yıllarında Mamüret'ül Aziz Vilayeti'nde devlet ve vilayet yollarının durumu ile ilgili 1/500000 ölçekli harita için bkz. HRT.h... 1660, 1337 C 12/15 Mart 1919.

¹⁰³¹Vilayetin idari taksimatı için bkz. Hut, 2006: 47-59.

¹⁰³²HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917. Vilayetin 1908 yılı başında yol durumu için bkz. Tablo 3.3.

¹⁰³³Vilayet Yolları Haritası, 1913. (Harita üzerinde yolların numaralandırılması tarafımızdan yapılmıştır.)



Harita 3.20 Musul Vilayeti'nde Ulaşım Ağı (1914)

Tablo 3.28 Musul Vilayeti'nde Yollar (1914)

Yolların İsimleri	Toplam Uzunluk Km	İnşa Edilmiş Km (Şose Olmayan)	Tesviye Edilen Km	İnşa Edilecek Km	Tamirat Yapılacak Km
1.Musul-Şarkat-Bağdat	250+000	22+000			
2.Musul-Zor ¹⁰³⁴	250+000	30+000			
3.Musul-Kerkuk-Bağdat ¹⁰³⁵	250+000	24+000			
4.Musul-Bitlis ¹⁰³⁶	120+000	13+564	7+588	0+997	13+564
5.Musul-Afre-Barzan ¹⁰³⁷	115+000			25+000	
6.Revanduz-Serdarpan ¹⁰³⁸	7+000	7+000		7+000	
7.İltisak Yolu ¹⁰³⁹					
8.Kerkük-Süleymaniye ¹⁰⁴⁰	123+000				
Toplam Km	1115+000	96+564	7+688	32+997	13+564

Tablodan da anlaşılacağı üzere Musul Vilayeti'nde yolların büyük bir kısmı inşa edilmemiş vaziyetteydi. I. Dünya Savaşı'nın başlaması vilayet dâhilinde yapılması planlanan yolların inşasını mümkün kılmadığı gibi önceliklerin de değişmesine neden oldu. 1916 yılında

¹⁰³⁴ 1 ve 2 numaralı yolların inşa edilmiş kısımları araba işleyişine müsaitti.

¹⁰³⁵ Yolun Azgın-Dakok Köprüsü kısmının tesviyesi araba işleyişine mani oluyordu. Zap-Dakok Köprüleri inşa ediliyor, inşaat bitmek üzereydi.

¹⁰³⁶ Bu yol üzerinde çalışmalar yapılmış, Raho Kazasına kadar araba işleyebiliyordu.

¹⁰³⁷ Yol araba işleyişine müsait değildi. Geliş-gidişlerin kolayca yapılabilmesi için Zap Nehri üzerinde bir köprü inşasına başlanmıştı.

¹⁰³⁸ Bu yol inşa edildikten sonra tamir görmemiş olduğundan araba işleyişine müsait değildi.

¹⁰³⁹ Ana yolları birbirine bağlıyordu, mürur kabildi.

¹⁰⁴⁰ Henüz yapımına başlanmamıştı.

hususî yollar kapsamında Musul Vilayeti'nde 9,8 kilometresi toprak, 4 kilometresi sert kaya olmak üzere 13,8 kilometre yol tesviye edilmiş; 4,6 kilometre silindir kullanılarak 10 kilometre şose yapılmıştı. Vilayet dâhilinde bir yıl içinde 10 köprü, 5 menfez inşa edilmiş; 21 köprü, 43 menfez ise tamir edilmişti. İnşaatlar için 1.123.773 kuruş harcanmıştı. Çalışanlara yapılan harcamalarla yol ve köprüler için yapılan sarfiyat 1.222.184 kuruşu buluyordu¹⁰⁴¹.

I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin İtilaf Devletlerine savaşı kaybetmesi 30 Ekim 1918 yılında Mondros Ateşkes Antlaşması'nın imzalanması ile neticelenmiş, ancak İngilizler Irak Cephesi'nde kuzeye doğru ilerleyişlerini mütareke hükümlerine aykırı olarak sürdürmüşlerdi. Kasım 1918 itibarıyla İngilizler Musul'u işgal etmeye başlamış, Türk memurların vazifelerine son vermişlerdi. 30 Kasım 1918 tarihinde Musul tamamen İngiliz işgali altına girmiş, bölgede Osmanlı hâkimiyeti son bulmuştu¹⁰⁴².

3.4.1.3.4.17. Van Vilayeti

1908 yılında Van Vilayeti; Merkez Van ile Hakkâri sancaklarından oluşuyordu¹⁰⁴³. 1908 yılı sonunda Van Vilayeti'nde 74,8 kilometre köprüleri inşa edilmiş, 29 kilometre köprüleri inşa edilmemiş olduğu halde toplam 103,8 kilometre şose; 69 kilometresi tamamlanmış, 11 kilometresinde çalışmaların devam ettiği toplam 80 kilometre tesviye-i türabiye halinde yol bulunuyordu. Henüz açılmamış 349,8 kilometre dâhil edildiğinde Vilayetin toplam yol ağı 534 kilometreyi ancak buluyordu¹⁰⁴⁴.

1913 yılı sonunda Van Vilayeti'nde yolların durumu harita ve tabloda gösterildiği gibiydi¹⁰⁴⁵.

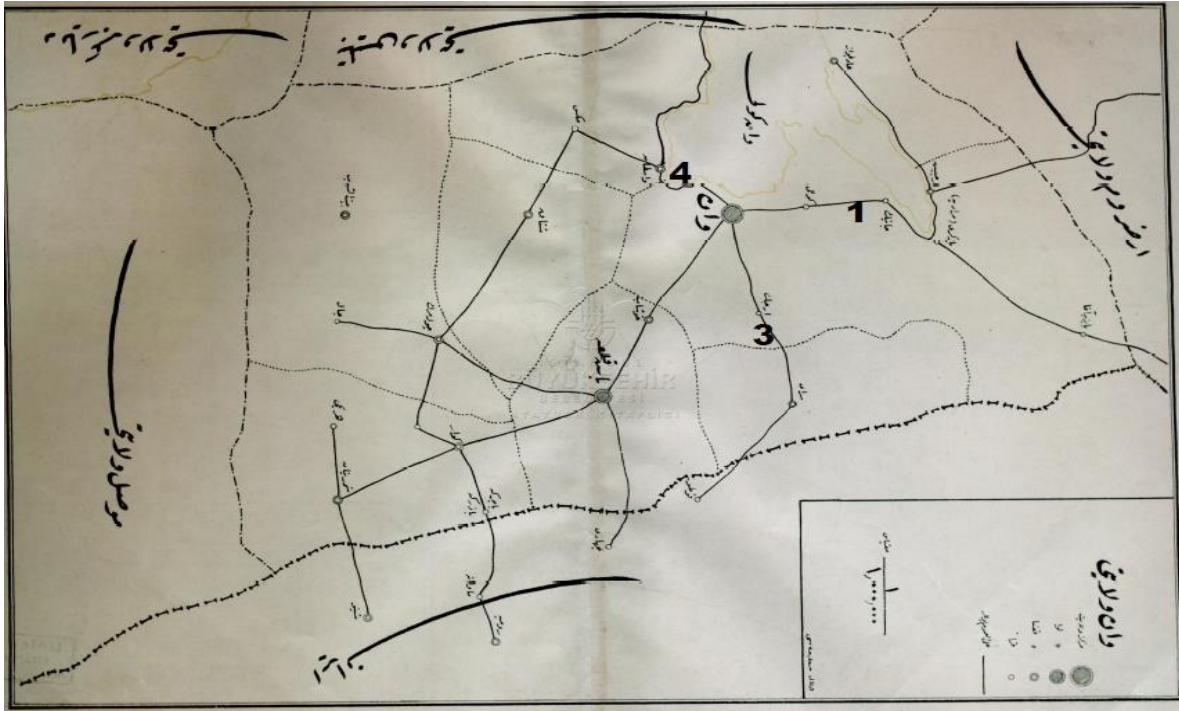
¹⁰⁴¹ DH. UMVM. 153/60, 1336 B 5/16 Nisan 1918.

¹⁰⁴² I. Dünya Savaşı'ndan sonra Misak-ı Milli sınırları belirlenirken Musul'da bu sınıra dâhil edilmişti. Çünkü Musul nüfusunun sair ekseriyeti Türk ve Müslümanlardan oluşuyordu. Lozan'da çözümlenemeyen meselelerin başında Musul sorunu gelmiş, Türkiye 1926 yılında İngiltere ile yapılan Ankara Antlaşması ile Musul'u Irak'a bırakmak zorunda kalmıştı. Musul Vilayeti'nde Osmanlı Devleti'nin icra ettiği faaliyetlerle ilgili bkz. Musul-Kerkük ile İlgili Arşiv Belgeleri (1525-1919), 1993: 59.

¹⁰⁴³ Vilayetin idari teşkilatı ile ilgili bkz. Yıldız ve Deniz, 1995:200.

¹⁰⁴⁴ HRT.h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917. Vilayetin 1908 yılı başında yol durumu için bkz. Tablo 3.3.

¹⁰⁴⁵ Harita ve tablo üzerinde yollar tarafımızdan numaralandırılmıştır. Vilayet Yolları Haritası, 1913. Osmanlı Devleti'nin doğusu ile kısmen güneyinin mülki taksimatını ve yollarını gösteren 1/1500000 ölçekli harita için bkz. HRT.h... 1709, 1334 Ca/ Mart 1916.



Harita 3.21 Van Vilayeti'nde Ulaşım Ağı (1914)

Tablo 3.29 Van Vilayeti'nde Yollar (1914)

Yolların İsimleri	Mesafe	Şose							
		Mütemadiyen Tamir edilen		Harap		Tesviye Halinde		Hiç İnşa Olunmamış	
		-den	-e kadar	-den	-e kadar	-den	-e kadar	-den	-e kadar
1. Van-Erzurum	128+000			0+000 10+000 16+000	6+000 16+000 32+000	0+000 32+000 37+500 40+000 47+100 58+000 58+000	10+000 37+500 40+000 47+100 58+000 63+500	63+500	128+000
2. Van-Beyazıt	64+500								64+500
3. Van-Saray	100+000	0+000	4+000			4+000	7+000	7+000	100+00
4. Van-Bitlis ¹⁰⁴⁶	139+000			0+000 5+717	5+717 11+325	11+000 20+000	11+325 21+639	5+717 11+325 18+500 21+639	11+000 18+500 20+000 29+319

¹⁰⁴⁶Yol üzerinde 12 metre açıklığında iyi halde ahşam köprü bulunuyordu.

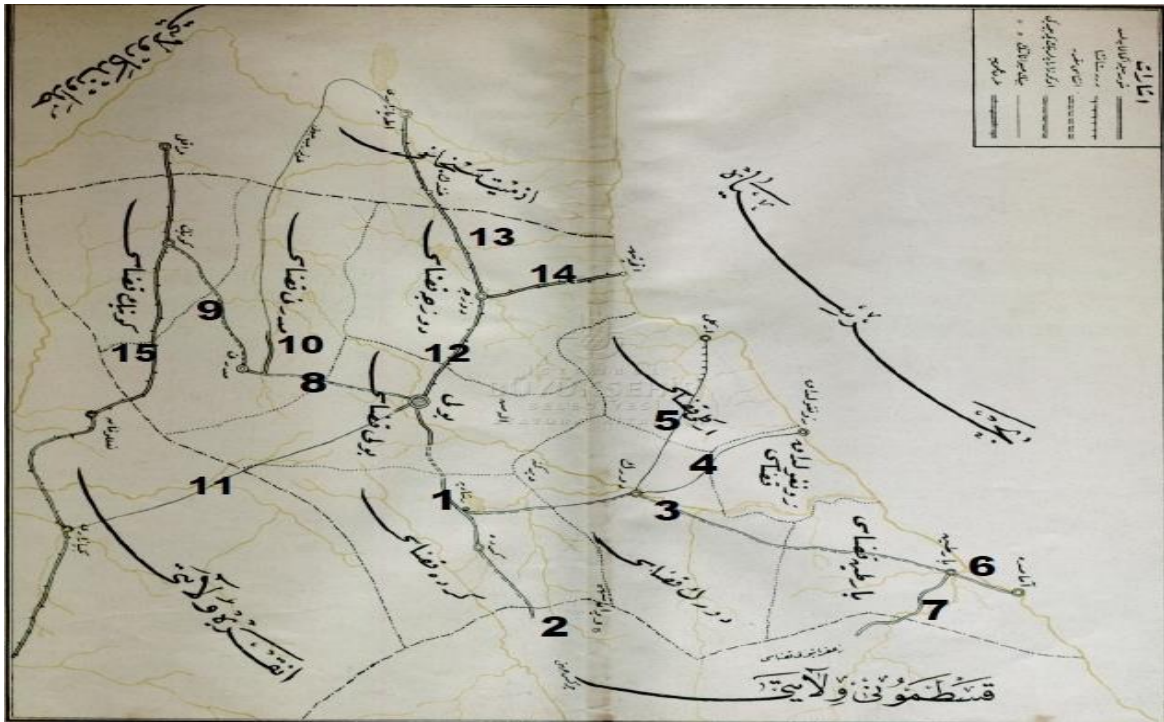
Tabloda da görüldüğü üzere 1914 yılında Van Vilayeti'nde çok az yol mevcuttu. Van-Erzurum yolunun 63,5 kilometresi inşa olunmuş, kalan 65 kilometrelik kısım inşa edilmemişti. Van-Beyazıt arasında 64,5 kilometrelik yol hiç inşa edilmemiş, 100 kilometre uzunluğu bulunan Van-Saray yolunun ise çok az bir kısmı inşa edilmişti.

3.4.1.3.4.18. Bolu Sancağı

Bolu, 1908 yılında Kastamonu Vilayeti'nden ayrılmış, müstakil sancağa dönüştürülmüştü. Sancak; Ereğli, Bartın, Bolu, Devrek, Düzce, Zonguldak, Gerede, Göynük, Mudurnu kazalarından müteşekkildi¹⁰⁴⁷.

II. Meşrutiyet sonrası Osmanlı Devleti'nde yolların inşası ile ilgili başlatılan çabalar neticesinde Bolu Sancağı'nda da yolların yapımı gündeme geldi. 1910 yılında 10 bin kilometre yol yapım imtiyazı Fransız şirkete verilmişti. Sancak dâhilinde bazı yollar da bu kapsamda inşa edilecekti.

1913 yılı sonlarında Bolu Sancağı'nın yol durumu harita ve tabloda gösterildiği gibiydi¹⁰⁴⁸.



Harita 3.22 Bolu Sancağı'nda Ulaşım Ağı (1914)

¹⁰⁴⁷ Boztaş, 2006: 37.

¹⁰⁴⁸ Harita ve tablo üzerinde yollar tarafımızdan numaralandırılmıştır. Vilayet Yolları Haritası, 1913.

Tablo 3.30 Bolu Sancağı'nda Yollar (1914)¹⁰⁴⁹

Yolların İsimleri	Şose	İnşa Edilen	1914 Yılında İnşa Edilecek	Mekkare Arabalarının Geçebileceği Kısım	Yaylı Arabaların Geçişine Uygun Kısım	Binek Hayvanları ile Geçilebilecek Kısım	Uzunluk
1.Bolu-Reşadiye-Gerede ¹⁰⁵⁰	41+347	7+000					52+946
2.Gerede-Çerkes ¹⁰⁵¹				35+000			35+000
3.Reşadiye-Durak-Bartın ¹⁰⁵²				150+000		30+000	180+000
4.Durak-Çaycuma-Zonguldak ¹⁰⁵³						52+000	52+000
5.Durak-Araklı ¹⁰⁵⁴	5+465	6+882				47+653	60+000
6.Bartın-Amasra ¹⁰⁵⁵	16+000						16+000
7.Bartın-Safranbolu ¹⁰⁵⁶	27+142		6+000				27+142
8.Bolu-Mudurnu ¹⁰⁵⁷	5+000				47+000		52+000
9.Mudurnu-Göynük ¹⁰⁵⁸					55+000		55+000
10.Mudurnu-Dokurcan ¹⁰⁵⁹	5+420					74+580	80+000
11.Bolu-Beyazırma ¹⁰⁶⁰	5+750					64+250	70+000
Devlet Yolları							
12.Bolu-Düzce ¹⁰⁶¹	48+568						48+568
13.Düzce-Nuhviran ¹⁰⁶²	30+354						30+354
14.Düzce-Akçaşehir ¹⁰⁶³	38+500						38+500

¹⁰⁴⁹DH.UMVM. 74/31, 1333 M 15/3 Aralık 1914.

¹⁰⁵⁰Yolun 11 kilometresi tamamlanmamıştı; ancak her mevsim araba işleyişine müsaitti. Mütemediyen tamir edilmekteydi. Noksan kısmı 1914, 1915 yıllarında inşa edilecekti.

¹⁰⁵¹Yol, patika halindeydi, ancak yaz mevsiminde araba işleyebiliyordu. Etap etap şoseye dönüştürülmek üzere ahalinin taahhütleri doğrultusunda mükellefiyet-i kanuniye haricinde 1914 yılından itibaren esas güzergâh üzerinde 4 metre genişliğinde tesviyesine başlanması kararlaştırılmıştı.

¹⁰⁵²Yol üzerinde kısmen manda ve öküz arabaları işlemekteydi. Yol vergileriyle etap etap şoseye dönüştürülmeye çalışılıyordu. 1914 yılından itibaren esas güzergâh üzerinde 4 metre genişliğinde tesviyesine başlanması kararlaştırılmıştı.

¹⁰⁵³Patika halinde olan yol sarp mahallerden geçtiği için inşası görüşülmekteydi.

¹⁰⁵⁴Kalan kısım 1914 yılında genişletilerek etap etap şoseye dönüştürülmesi kararlaştırılmıştı.

¹⁰⁵⁵Yol mütemediyen tamir ediliyordu, geliş-gidişe müsaitti.

¹⁰⁵⁶Daha önceden şose olarak inşa edilmiş olan yoldan geliş-gidiş mümkünse de 5 kilometrelik kısım kayalı yamaçlardan geçmekteydi. 1914 yılında bu kısmın güzergâhı değiştirilecekti.

¹⁰⁵⁷Kalan aksamın 1914 yılında şose olarak inşası kararlaştırılmıştı.

¹⁰⁵⁸Yolun kalan kısmı 4 metre genişliğinde şoseye dönüştürülmesi kararlaştırılmıştı.

¹⁰⁵⁹Yolun kalan kısmı 4 metre genişliğinde şoseye dönüştürülmesi kararlaştırılmıştı.

¹⁰⁶⁰İhcalara giden kısım inşa edilmişti. Kalan kısım için henüz herhangi bir karar alınmamıştı.

¹⁰⁶¹Turuk-ı Umumiye Şirketi tarafından imalatına 1914 yılında başlanacaktı. Halihazırda araba işleyişine müsaitti.

¹⁰⁶²Turuk-ı Umumiye Şirketi tarafından 1914 yılında imalatına başlanacaktı. Halihazırda araba işleyişine müsaitti.

¹⁰⁶³Turuk-ı Umumiye Şirketi tarafından ikinci derecede inşa edilmek üzere tecil olunmuştu. Bu yolun değiştirilen kısmına denk gelen 1700,00 metrelik toprak kısım hariç olmak üzere geliş-gidişlere müsaitti.

Yolların İsimleri	Şose	İnşa Edilen	1914 Yılında İnşa Edilecek	Mekkare Arabalarının Geçebileceği Kısım	Yaylı Arabaların Geçişine Uygun Kısım	Binek Hayvanları ile Geçilebilecek Kısım	Uzunluk
15.Taraklı-Göynük-Nallıhan ¹⁰⁶⁴	90+346						90+346

1914 yılında Bolu Sancağı'nda yapılması planlanan devlet yolları I. Dünya Savaşı'nın başlaması dolayısıyla planlandığı gibi yürütülemedi. Ancak hususi yollar kapsamında Bolu Mutasarrıfı Ali Osman Bey'in gayretleri ile önemli çalışmalar yapıldı. 1914 yılında sancak dâhilinde 164 kilometre uzunluğunda yol, 100 adet ahşap köprü ile 40 adet menfez inşa edilmişti¹⁰⁶⁵.

I. Dünya Savaşı'nın başlaması ile birlikte askeri anlamda yapılmasının önem arz ettiği yolların inşasına öncelik verildi. Seferberlik kapsamında silah altına alınan gayrimüslimler daha çok yol inşa ve tamirati gibi geri hizmetlerde istihdam edildiler. Bu kapsamda I. Ordu'ya bağlı olarak 1254 neferden oluşan Bolu Amele Taburu oluşturuldu ve sancak dâhilinde bazı yolların inşa ve tamirati bu taburlar vasıtasıyla yapıldı. Ancak amele taburunun sancak dâhilinde yol inşa ve tamirinde çalışabileceği aylar sınırlıydı. Kış mevsiminde yol işlerinde çalışmalar yapılamadığı için sancak dâhilinde bulunan amele taburlarının ya geçici süre ile terhis edilmeleri ya da diğer vilayetlerde istifade edilmeleri Bolu Mutasarrıflığı'ndan (25 Ocak 1916) istenmişti¹⁰⁶⁶.

1916 yılında Bolu Sancağı'nda hususi yollar kapsamında 6,7 kilometre toprak, 3,6 kilometre yumuşak kaya olmak üzere 10 kilometre civarında yol tesviye edilmiş; 9,8 kilometre yola kırma taş dökülerek şose haline getirilmişti. Bir yıl içinde sancak dâhilinde 6 köprü, 6 menfez inşa edilmiş; 30 köprü ile 11 menfez onarılmıştı. Mütemudi tamirlara 61.046 kuruş, inşaatlar için 122.786 kuruş olmak üzere 183.832 kuruş harcanmıştı. Çalışanlara yapılan harcamalarla yol ve köprülere yapılan sarfiyat 265.899 kuruşu buluyordu¹⁰⁶⁷.

3.4.1.3.4.19. Zor (Deyr-i Zor) Sancağı

Zor Sancağı, 19 Haziran 1882 tarihinde müstakil sancak haline getirilmişti¹⁰⁶⁸. 1908 yılı sonunda Zor Sancağı'nda 14,6 kilometre köprüleri inşa edildiği halde şose, 1,1 kilometre

¹⁰⁶⁴Turuk-ı Umumiye Şirketi tarafından ikinci derecede inşa edilmek üzere tecil olunmuştu. Bu yol bir dereceye kadar geliş-gidişe uygunsu da çok eski bir şose olduğundan harap bir halde bulunmaktaydı.

¹⁰⁶⁵ Atam, 2015: 262.

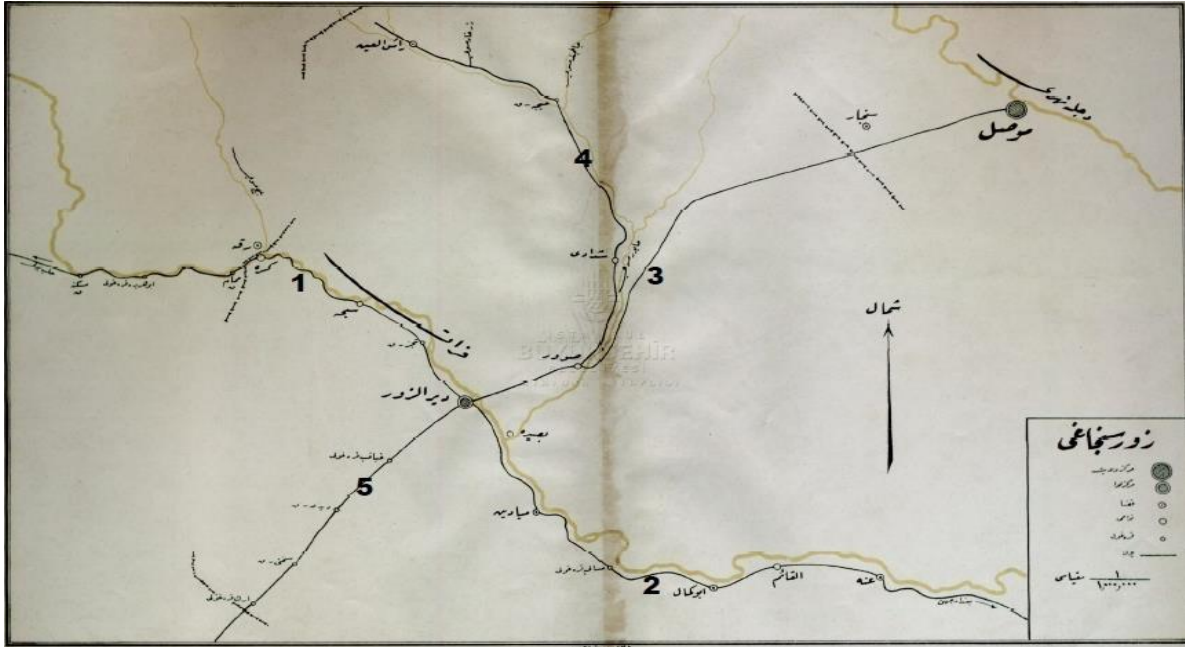
¹⁰⁶⁶DH.İ.UM 59/1, 1334 Ra 19/25 Ocak 1916.

¹⁰⁶⁷DH.UMVM 153/60, 1336 B 5/16 Nisan 1918.

¹⁰⁶⁸ Bostan, 1986: 165.

tesviye edilmiş halde olmak üzere 15,6 kilometre yol vardı. Henüz açılmamış 255 kilometre dâhil edildiğinde sancağın yol ağı 271 kilometreyi buluyordu¹⁰⁶⁹.

1913 yılı sonunda Zor Sancağı'nın yol durumu haritada gösterildiği gibiydi¹⁰⁷⁰.



Harita 3.23 Zor Sancağı'nda Yollar (1914)

Haritada gösterilen yollar 1914 yılı itibariyle şu durumdaydı. (1) Zor-Halep Yolu: 130 kilometre olan yolun 11 kilometresi muntazam şoseydi. 11. kilometre ile 22. kilometreye kadar sert toprak ve kayalık olan kısım 1913 yılı içinde tesviye edilmişti. Yolun 22. kilometresinden 27. kilometresine kadar olan kısmı düz ovalık ve kumsaldı. 27 ile 32. kilometreler 1913 yılı içinde yeniden şose yapılmıştı. 32 ile 37. kilometreler arası ovalık ve kumsal araziydi. 37'den 40. kilometreye kadar olan kısmında Fırat Nehri'nin tahribatından dolayı yol güzergâhının değiştirilmesi kararlaştırılmış ve bu kısımda yol bitirmek üzereydi. 40 ile 60 kilometreler arası yol iyi şekilde tesviye olunmuştu. 60-65 kilometreler arası kayalık mevkiden geçen yol 1913 yılı içinde muntazam bir şekilde tesviye edilmişti. 65 ile 110. kilometreler düz ovalık araziden geçiyordu. 110 ile 112 kilometreler 1914 Mart ayından itibaren tesviye edilmesi kararlaştırılmış, 125.000 kuruş tahsis edilmişti. Bu kısmın 1914 Mart'ı ile Mayıs ayı zarfında bitirilmesi planlanıyordu. 112'den 130 kilometreye kadar olan kısımda yol düz ovalık araziden geçiyordu. Yani, hat üzerinde 16 kilometre muntazam şose, 19 kilometre tesviye edilmiş yol mevcuttu. Bu kısımlar ile yolun diğer kısımları otomobil

¹⁰⁶⁹ HRT. h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917. 1908 yılı başında Zor Sancağı'nın yol durumu için bkz. Tablo 3.3

¹⁰⁷⁰ Haritada yol güzergâhları tarafımızdan numaralandırılmıştır. Vilayet Yolları Haritası, 1913. DH. UMVM. 74/31, 1333 M 15/3 Aralık 1914.

işleyişine müsaitti. (2) Zor-Bağdat Yolu: 150 kilometre olan yol araba geçişine müsaitti. Zor Merkezinde 1,5 kilometre kısım 1914 yılında tamir edilecekti. Bu haliyle de yol otomobil işleyişine müsaitti. (3) Zor-Musul Yolu: 130 kilometre uzunluğunda olan yol üzerinde hiçbir çalışma yapılmamıştı. Ancak yol düz ve kumsal çöl üzerinden geçtiği için her türlü nakliye vasıtasının geçmesine müsaitti. (4) Zor-Resülayn Yolu: 250 kilometre olan yol iyi durumdaydı. (5) Zor-Tedmur ve Şam Yolu: 150 kilometre olan hat çöl yolundan ibaretti. Yol geliş-gidişe uygun durumdaydı¹⁰⁷¹.

Zor Sancağı'nda yollar genellikle çöl ve ovalardan geçtiği için ulaşımın sağlanmasında güçlük çekilmiyordu. Deyr-i Zor 1918 yılında İngilizler tarafından işgal edilmiş, böylelikle bölgedeki Osmanlı hâkimiyeti son bulmuştu¹⁰⁷².

3.4.1.3.4.20. İzmit Sancağı

1908 yılı itibari ile İzmit Sancağı; Adapazarı, Kandıra, Geyve, Karamürsel, Yalova ve Gebze kazalarından oluşuyordu¹⁰⁷³. 1908 yılı sonunda İzmit Sancağı'nda 194 kilometre köprüleri inşa edilmiş, 36,6 kilometre köprüsüz olmak üzere 230,6 kilometre şose; 29,5 kilometresi tesviye edilmiş, 44 kilometresi henüz açılmamış olmak üzere toplam 304 kilometre yol vardı¹⁰⁷⁴.

II. Meşrutiyet ile birlikte İzmit Sancağı'nda yolların tamir ve inşası meselesi gündeme geldi. Devlet yolları kapsamında inşa edilecek yollar Turuk-ı Umumiye Şirketi'ne ihale edilmişti. I. Dünya Savaşı bu kapsamda inşa edilecek yolların ikmalini mümkün kılmadığı için sancak dâhilinde yollar yerel imkânlarla inşa edilmeye çalışıldı. 1916 yılında İzmit Sancağı'nda beş yıllık bayındırlık programı hazırlanmıştı. Bu kapsamda 1916 yılı bütçesinde 45 kilometre uzunluğunda olan İzmit-Kandıra yolunun bozuk olan 13 ile 18 kilometrelerinin inşası, 80 kilometre uzunluğa sahip Adapazarı-Karasu yolu, 5 kilometre uzunluğa sahip Arifiye-Adliye yolu, 45 kilometre uzunluğa sahip Karamürsel-İzmit yolu gibi hatların inşa ve tamiratlarında kullanılmak üzere 850.000 kuruş tahsisat ayrıldı¹⁰⁷⁵. Daha önceden başlanılan Kandıra yolu ve yol üzerindeki köprülerin inşası için 1916 yılında merkez hazineden 445.514 kuruş tahsisat istendi¹⁰⁷⁶. 1916 yılında İzmit Sancağı'nda 7 kilometre toprak yol tesviye

¹⁰⁷¹ Vilayet Yolları Haritası, 1913.

¹⁰⁷² Bostan, 1986: 168.

¹⁰⁷³ Köseoğlu, 2010: 22.

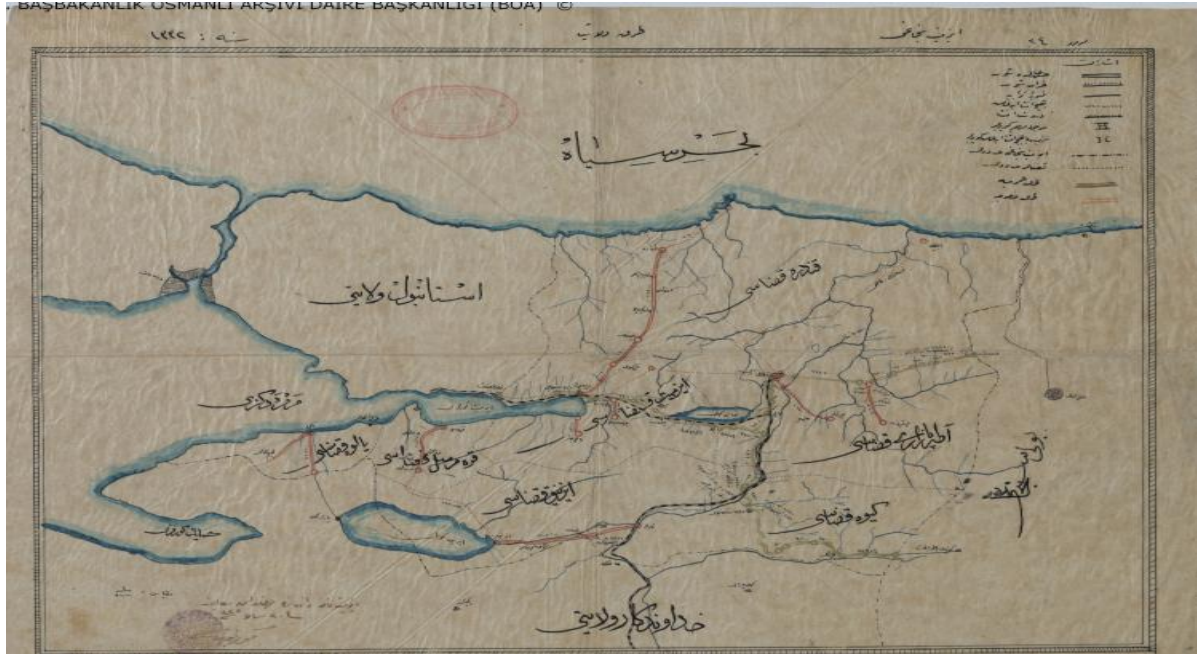
¹⁰⁷⁴ HRT. h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917. 1908 yılı başında İzmit Sancağı'nın yol durumu için bkz Tablo 3.3.

¹⁰⁷⁵ DH. UMVM. 85/28, 1335 Z 25/12 Ekim 1917.

¹⁰⁷⁶ DH. UMVM. 135/10, 1334 Ra 7/13 Ocak 1916.

edilmiş, silindir kullanılarak 5 kilometre olmak üzere toplam 7 kilometre şose yapılmış, 11 menfez inşa edilmişti¹⁰⁷⁷.

1916 yılında İzmit Sancağı'nın yol durumu haritada gösterildiği gibiydi¹⁰⁷⁸.



Harita 3.24 1916 Yılında İzmit Sancağı'nda Yollar

İzmit Sancağı'nda 1917 yılı Aralık ayında Karamürsel-İznik Yolunun 11 kilometresi tamir edilmiş, İzmit-Kandıra yolu üzerinde 1 metre genişliğe sahip köprü ile Davutlar Köprüsü inşa edilmekteydi. Bir ay içerisinde yol ve köprülere yapılan harcama 29,246 kuruştu¹⁰⁷⁹.

3.4.1.3.5. Rumeli'de Yollar

1908 yılında Osmanlı Devleti'nin Balkan topraklarında Selanik, Manastır, Kosova, Yanya, İşkodra ve Edirne Vilayetleri vardı. 1908 yılı sonunda Selanik Vilayeti'nde 788 kilometre köprüleri inşa edilmiş, 24,9 kilometre köprüleri inşa edilmemiş olduğu halde 812,9 kilometre şose; 117 kilometre tesviye edilmiş, 35,8 kilometre tesviyenin devam ettiği, 417 kilometre henüz açılmamış olduğu halde toplam 1383 kilometre yol bulunuyordu. Manastır Vilayeti'nde 1322,8 kilometre köprüleri inşa edilmiş, 17,8 kilometre köprüleri inşa edilmemiş olduğu halde 1340 kilometre şose; 58,9 kilometre tesviye edilmiş, 7 kilometrede tesviye çalışmalarının devam ettiği 65,9 kilometre tesviye-i türabiye halinde yol vardı. Henüz

¹⁰⁷⁷ DH. UMVM. 153/60, 1336 B 5/16 Nisan 1918.

¹⁰⁷⁸ Harita üzerinde kırmızı çizgiler hususi yolları, kahverengi çizgiler devlet yollarını göstermektedir. HRT. h... 582.

¹⁰⁷⁹ DH. UMVM 156/31, 1337 M 22/28 Ekim 1918.

açılmamış 397 kilometre dâhil edildiğinde Manastır Vilayeti'nin yol ağı 1803,9 kilometreyi buluyordu. Kosova Vilayeti'nde 659 kilometre köprüleri inşa edilmiş, 33 kilometre köprüleri inşa edilmemiş olduğu halde 692 kilometre şose; 203,6 kilometre tamamlanmış, 183 kilometre çalışmaların devam ettiği toplam 386,6 kilometre tesviye-i türabiye halinde yol vardı. Henüz açılmamış 197,8 kilometre de dâhil edildiğinde vilayetin yol ağı 1277 kilometreyi buluyordu. Yanya Vilayeti'nde 568,6 kilometre köprüleri inşa edilmiş, 6,9 kilometre köprüleri inşa edilmemiş olduğu halde 575,5 kilometre şose; 31 kilometresi tamamlanmış, 5 kilometrede çalışmaların devam ettiği 36 kilometre tesviye halinde yol vardı. Henüz açılmamış 231 kilometre de dâhil edildiğinde Yanya Vilayeti'nin toplam yol ağı 843 kilometreyi buluyordu. İşkodra Vilayeti'nde ise 89 kilometre köprüleri inşa edilmiş şose; 16,8 kilometre tesviye edilmiş, 11 kilometrede çalışmaların devam ettiği toplam 27,8 kilometre tesviye-i türabiye halinde yol vardı. Henüz açılmamış 69 kilometre de dâhil edildiğinde vilayetin yol ağı 186,6 kilometreye ulaşıyordu¹⁰⁸⁰.

II. Meşrutiyet Dönemi'nde 1908 yılında hazırlanan Nafia Programının uygulanmaması üzerine 1910 yılında yolların inşa ve tamirâtı ile ilgili yeni bir program hazırlanmış, 10 bin kilometre yolun inşası Turuk-ı Umumiye Şirketi'ne ihale edilmişti. Osmanlı Devleti'nin Avrupa'da kalan topraklarında bu programın uygulanması siyasi gelişmeler dolayısıyla mümkün olmadı. Balkan Savaşı'nın kaybedilmesi ile birlikte Selanik, Manastır, Kosova, İşkodra, Yanya vilayetlerinin tamamı, Cezayir-i Bahri Sefid Vilayeti'nin ise büyük bölümü Osmanlı Devleti'nin egemenliğinden çıktı. Bu durumda Osmanlı Devleti'nin Rumeli topraklarında sadece Edirne Vilayeti kalmıştı.

3.4.1.3.5.1. Edirne Vilayeti

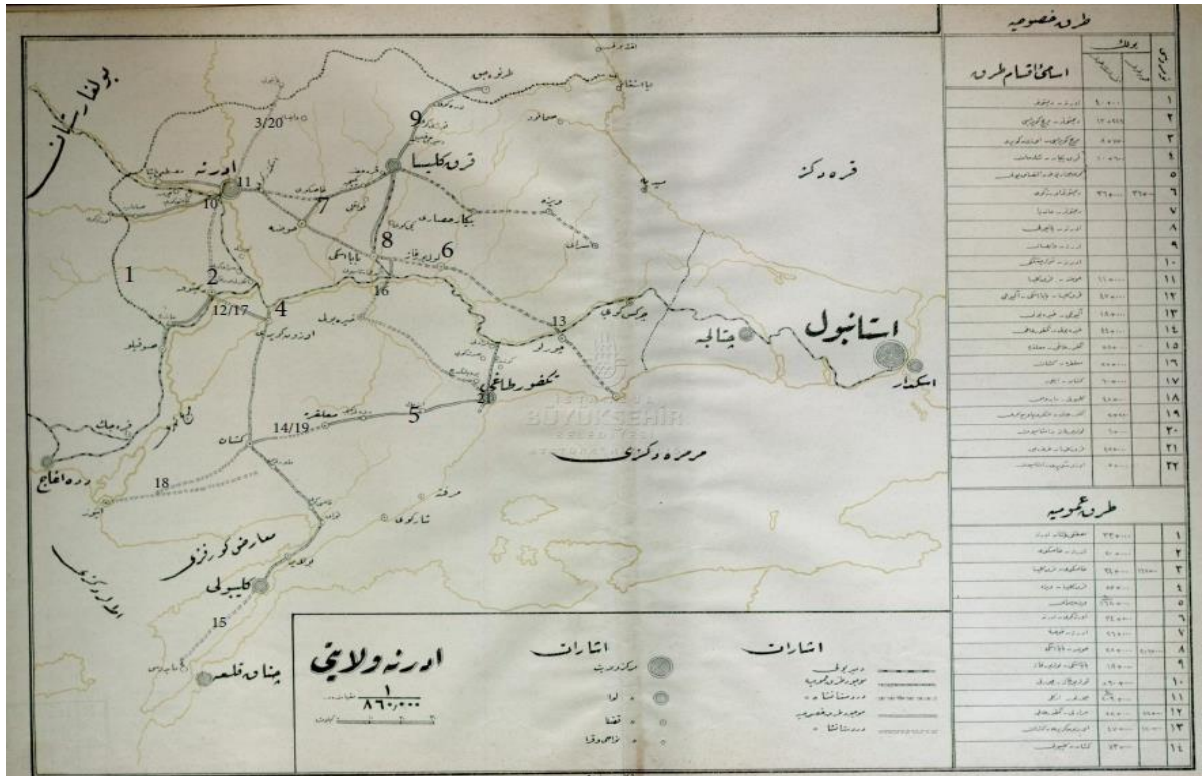
1908 yılında Edirne Vilayeti; Edirne, Kırkkilise, Tekfurdağı, Gelibolu, Dedeâğaç, Gümülcine sancaklarından oluşuyordu¹⁰⁸¹. Edirne Vilayetinde, 1908 yılı sonlarında 1965 kilometre uzunluğunda yol ağı vardı. Bu yol ağının 699 kilometresinde köprüler mevcut, 47 kilometresinde ise köprüler inşa edilmemişti. 356 kilometrede yol düzleştirmeleri yapılmış, 78 kilometrede ise yol düzleştirme çalışmaları devam ediyordu. Vilayet dâhilinde yapılması planlanan ancak yapımına henüz başlanılmamış 785 kilometre yol bulunuyordu¹⁰⁸².

1913 yılı sonlarında vilayetin yol durumu, inşası bitmiş olan yollar ile inşasına devam edilen yollar harita ve tabloda gösterildiği gibiydi.

¹⁰⁸⁰ HRT. h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917. Vilayetlerin 1908 yılı başında yol durumları için bkz. Tablo 3.3.

¹⁰⁸¹ Özey, 2002: 9-10.

¹⁰⁸² Bkz. Tablo 3.3.



Harita 3.25 Edirne Vilayeti'nde Ulaşım Ağı (1914)¹⁰⁸³

Tablo 3.31 Edirne Vilayeti'nde İnşa Edilmiş Yollar (1914)

Yolların İsimleri	Mesafe Km/M	Açıklamalar
1.Dimetoka-Ortaköy	36+000	Kısmen tamire muhtaçtır.
2.Dimetoka-İstasyon	3+000	İyi haldedir.
3.Edirne-Vakf-ı Yanbolu	8+000	Tamire ihtiyacı vardır.
4.Edirne-İstasyon	3+850	Tamir edilmelidir.
5.Tekfurdağı-Malkara	56+785	Tamirâtı mütemadiye yapılmaktadır.
6.Lüleburgaz-İstasyon	6+000	İyi haldedir.
7.Havsa-Hasköy	11+000	Tamire muhtaç
8.Kırkkilise-Babaeski-Alpullu-İstasyon	47+270	Tamirâtı mütemadiye yapılmaktadır.
9.Kırkkilise-Tırnovacık	45+000	Mütemadiyen tamir edilmektedir.
10.Karaağaç'tan Şimendüfer ambarına	0+765	İyi haldedir.
11.Edirne-Kışla-i Hümayun	2+500	İyi haldedir.
12.Uzunköprü-Dimetoka	2+550	Tamir edilmektedir.
13.Çorlu-İstasyon	2+225	Tamirâtı mütemadiye yapılmaktadır.
14.Keşan-Malkara 1.Kısım	6+000	Yeniden inşa edilmiştir.

¹⁰⁸³ Harita üzerinde yollar tarfımızdan numaralandırılmıştır. Vilayet Yolları Haritası, 1913. Yine Edirne Vilayetinde mevcut devlet ve vilayet yollarının durumunu gösteren 1/500000 ölçekli harita için bkz. HRT.h... 2379, 1334 C 6/10 Nisan 1916. Bunun dışında Edirne Vilayeti'nin yerleşim merkezleri, yollar, akarsular, dağ ve ovalarını gösteren Alman Genel Kurmay Başkanlığı Kardografi Dairesi'nin hazırlamış olduğu 1/800000 ölçekli harita için bkz. HRT.h... 389, 1335 Ra 6/31 Aralık 1916.

Tablo 3.32 Edirne Vilayeti'nde İnşası Devam Eden Yollar (1914)

Yolların İsimleri	Mesafe Km/M	Açıklamalar
15. Gelibolu-Maydos	10+000	Kuru havalarda araba işler.
16.Hayrabolu-Alpullu İstasyonu	18+000	Yazın araba işleyişine müsaittir.
17.Uzunköprü-Dimetoka	12+156	Güzergâh üzerinde araba işlemez.
18.Keşan-İnöz	10+000	Güzergâh üzerinde araba işlemez.
19.Malkara-Keşan	8+000	Güzergâh üzerinde araba işlemez.
20.Edirne-Yanbolu (1.Kısım)	4+237	Güzergâh üzerinde araba işlemez.
21.Tekfurdağı-Askeripavibonları	2+250	Güzergâh üzerinde araba işlemez.

Tabloda gösterilen yollar dışında vilayette 1914 yılında yapılması planlanan yol güzergâhları bulunmaktaydı. Gelibolu-Maydos yolunun ikinci kısmı olan 10 kilometre için keşiflerin yapılması mahallinden istenmişti. Kuru havalarda arabaların yoldan geçmeleri mümkün oluyordu. Edirne-Dimetoka yolunun birinci kısmı olan 11 kilometresi ile Edirne-Yanbolu yolunun ikinci kısmı olan 7 kilometresinde hatların güzergâhı belirlenmiş, keşifleri yapılmıştı. Her iki yolda araba geçişlerine müsait değildi. Keşan-İnöz yolunun ikinci kısmı olan 10 kilometresi ile Hayrabolu-Tekfurdağı yolunun 12 kilometrelerinin inşası için keşiflerinin yapılması yerel idareden talep edilmişti¹⁰⁸⁴.

Edirne Vilayeti'nde yapılması planlanan yolların I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla inşası mümkün olmadı. Savaş yılları boyunca yol yapım çalışmaları, amele taburlarının vilayet dâhilinde gerçekleştirdikleri küçük inşa ve tamiratlarla sınırlı kaldı. Amele taburları sadece yol işlerinde değil mevsim şartlarına göre ziraat işlerinde de çalıştırılıyorlardı. 6 Ağustos 1916 tarihinde Edirne'de bulunan amele taburunun ziraat işlerinde çalıştırılmak üzere Konya Vilayeti'ne gönderilmesi istendi¹⁰⁸⁵. Buna rağmen 1916 yılı içerisinde Edirne Vilayeti'nde hususi yollar kapsamında 7 kilometre toprak yol tesviye edilmiş, 12 kilometresi silindir kullanılarak olmak üzere 15,8 kilometre şose yapılmıştı. Bir yıl içinde vilayet dâhilinde 7 köprü, 26 menfez inşa edilmiş; 3 köprü, 18 menfez ise onarılmıştı. Mütemadi tamiratlara 121.227 kuruş, inşaatlara 887.826 kuruş olmak üzere 1.009.053 kuruş harcanmıştı. Çalışanlara yapılan harcamalarla yol ve köprülere ayrılan tahsisat 1.281.885 kuruşu buluyordu¹⁰⁸⁶.

1917 yılında Osmanlı Devleti'nin Rumeli topraklarında (Edirne, İstanbul Vilayeti ile Çatalca Sancağı) 686,9 kilometre devlet yolu vardı. Bu yolun 318 kilometresi iyi halde 86

¹⁰⁸⁴ DH. UMVM. 74/31, 1 M 1333/3 Aralık 1914.

¹⁰⁸⁵ DH.İ.UM 59/1, 1334 L 6/6 Ağustos 1916.

¹⁰⁸⁶ DH. UMVM. 153/60, 1336 B 5/16 Nisan 1918.

kilometresi tamire muhtaç, 135,5 kilometresi tesviye edilmemiş, 146,7 kilometresi ise henüz açılmamış vaziyetteydi¹⁰⁸⁷.

3.4.1.3.6. 1918 Yılında Yolların Genel Vaziyeti

Osmanlı Devleti 1914 yılında girmiş olduğu I. Dünya Savaşı'nı 1918 yılında kaybetti. Anadolu dışında hâkim olduğu bütün topraklar egemenliğinden çıkmıştı. Uzun süren savaş koşulları içerisinde yollar bakımlı tutulamamış, geneli itibari ile tamire muhtaç bir hale gelmişti.

Osmanlı Devleti'nde toplumu oluşturan herkesin muzdarip olduğu sorunların başında yolların yetersizliği geliyordu. II. Meşrutiyet Dönemi'nde yolların inşasına büyük önem verilmiş olsa da bu konuda başarılı olunamadı. Yolların inşasında başarı elde edilememesinin birçok nedeni vardı. Her şeyden evvel II. Meşrutiyet Dönemi Osmanlı Devleti'nde ayrışmanın en fazla hissedildiği dönemdi. Meşrutiyetin ilanı toplumu oluşturan unsurları bir arada tutmaya yeterli gelmemişti. Önce Trablusgarp Savaşı, ardından Balkan Savaşları, nihayetinde ise başlayan I. Dünya Savaşı Osmanlı Devleti'nde uzun soluklu bir yol programının icrasını imkânsız kılmıştı. Fevkalade koşullar yolların tamir ve inşasında mevcut koşullara uygun politikaların takip edilmesinde etkili olmuş, askeri açıdan önem arz eden yolların yapımına öncelik verilmişti.

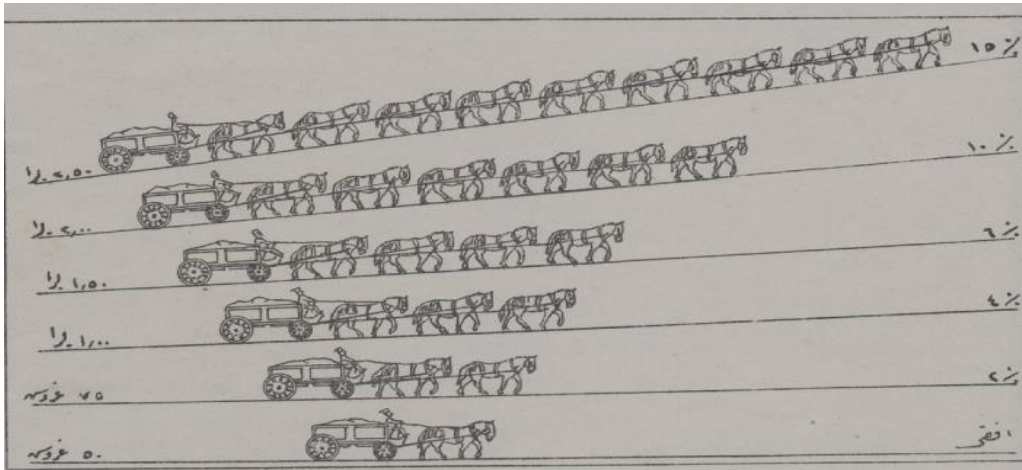
Yol yapımında başarılı olunamamasının bir diğer sebebi çok sık Nafia Nazırlarının değiştirilmesi, her gelen nazırın kendine mahsus bir yol yapma usulünü icra etmeye kalkışmasıydı¹⁰⁸⁸. Diğer taraftan yolların inşa ve tamirati çoğu zaman yol mevzuatına uygun icra edilmiyordu. 30 cm malzeme dökülmesi gereken bir yola 15 cm malzeme dökülüyor, bu şekliyle yol yapılmış kabul ediliyordu¹⁰⁸⁹. Yolların mütemadi bakımları yapılmadığı için de inşa edilen yollar kısa sürede tekrar eski halini alıyor, bazen eskisinden de kötü duruma gelebiliyordu. II. Meşrutiyet Dönemi'nde insanların bedenen yollarda çalışarak yol vergisinden muaf tutulma uygulamasına angarya oluşturduğu gerekçesi ile son verilmişti. Bu durum yol yapımında kötü neticeler doğurdu. Çünkü bedeli nakti ödemekle mükellef olan ahalden yol vergisi hiçbir zaman tam olarak tahsil edilemedi. Bu durum yerel yöneticilerin insanları bedenen yollarda çalıştırarak yolların tamir ve inşasını temin etme imkânlarını elinden aldı. 2 Ağustos 1914 tarihinde seferberlik ilanı ile birlikte yollarda insanların çalıştırılması ile ilgili bir talimatname hazırlanmış olsada savaş koşullarında nitelikli insan gücü silah altına alındığı için bunun uygulanmasında istenilen başarı elde edilemedi. Diğer

¹⁰⁸⁷ HRT. h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917. 1917 yılında Osmanlı Devleti'nin Rumeli topraklarında devlet yolları için bkz. Tablo 3.7.

¹⁰⁸⁸ Nafia Nazırları ile ilgili çalışmanın Birinci Bölümüne bakınız.

¹⁰⁸⁹ MMZC, 1. Dönem 2. İçtima, 6. Cilt. İ. 115, s. 368.

taraftan buharlı silindirlerin kullanılmaya başlanması ile birlikte daha nitelikli yolların inşası mümkün hale gelmişti. Ancak çoğu yerde buharlı silindirlerin temin edilememesinden dolayı yollar istenilen vasıfta inşa edilemiyordu. Yolların belli vasıflarda inşa edilmesi, yol eğiminin belli seviyelerde tutulması, yol güzergâhının en uygun nokta tayin edilerek o güzergâhlardan geçirilmesi yollardan en iyi şekilde ve en uygun maliyetle faydalanmak açısından önem arz etmekteydi. Çünkü % 4 meyille inşa edilmesi gereken bir yol % 6 meyille inşa edildiğinde inşaat hem mevzuata aykırı yapılmış oluyor hem de ulaşım maliyeti artıyordu. % 15 meyille inşa edilen bir yolda ulaşım maliyeti 3,50 lira, % 10 meyille inşa edilen bir yolda 3,00 lira, % 6 meyille inşa edilen bir yolda 1,50 lira, % 4 meyille inşa edilen bir yolda 1,00 lira, % 2 meyille inşa edilen bir yolda 75 kuruş, % 0 meyille inşa edilen bir yolda 50 kuruş olarak hesaplanıyordu¹⁰⁹⁰.



Şekil 3.1 Yol Güzergâhlarında Yokuşların Nakliyat Üzerinde Oluşturduğu Güçlük ve Maliyet

Bütün bu sebeplerin dışında II. Meşrutiyet Dönemi'nde yol yapımında başarılı olunamamasının iki temel nedeni vardı. Bunların ilki ekonomik imkânsızlık diğeri ise teknik kabiliyetin iyi nitelikte yol yapmaya elverişli olmamasıydı. 1908 yılında hazırlanan Nafia Programı mali kaynak temin edilemediği için uygulanamamıştı. Bunun üzerine 1910 yılında bazı vilayet yolları da dâhil edilerek belirlenen 10.000 kilometre yol Fransızlara imtiyaz olarak verilmiş, Turuk-ı Umumiye Şirketi tarafından yolların inşasına başlanılmıştı. Ancak bu girişim I. Dünya Savaşı'nın başlaması, Fransa'nın I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti ile farklı cephelerde yer alması dolayısıyla yarım kalmış, istenilen neticeyi vermemişti. Diğer taraftan kâr marjının düşük olduğu karayolu inşasına yabancı sermayenin ilgisi demiryolları inşasında olduğu gibi yüksek seviyelerde değildi. Yol yapımı küçük müteahhitlere tevdi

¹⁰⁹⁰ HRT. h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917.

edildiği takdirde ise yolların inşası hem mümkün olmuyor, hemde istenilen zamanda ve vasıfta yol yapılamıyordu. Yol yapımında karşılaşılan güçlüklerin bir diğer önemli sebebi yetişmiş eleman ve teknik kadronun bulunmayışıydı. Mühendis Mektebi'nin kurulduğu tarihten 1916 yılına kadar mezun ettiği mühendisler ve mezun olanların yol ve köprü inşasında istihdam edilenleri aşağıdaki tabloda gösterildiği gibiydi¹⁰⁹¹.

Tablo 3.33 Yol ve Köprü İnşasında İstihdam Edilen Osmanlı Mühendisleri (1888-1916)

Yıl	Mezun Olan Mühendis Adedi	Vefat	Yol ve Köprü İnşasında İstihdam Edilen	Yıl	Mezun Olan Mühendis Adedi	Vefat	Yol ve Köprü İnşasında İstihdam Edilen
1888	13	2	7	1903	14	6	3
1889	25	5	16	1904	15	0	4
1890				1905	11	0	3
1891	14	6	4	1906	11	2	1
1892	14	2	3	1907	11	1	2
1893	8	2	2	1908	11	2	4
1894	12	1	4	1909	9	0	1
1895	12	3	2	1910	16	0	4
1896	7	1	4	1911	19	0	0
1897	12	1	7	1912	9	0	0
1898	10	1	3	1913	18	0	5
1899	14	3	4	1914	21	0	0
1900	4	0	1	1915	4	0	0
1901	3	0	1	1916	5	0	0
1902	9	2	3	Toplam	331	40	88

Mühendis Mektebi, 29 yılda 331 mühendis yetiştirmiş, bu mühendislerin 88'i yol ve köprü inşasında görev almışlardı. I. Dünya Savaşı öncesinde yüzölçümü 1.910.000 kilometre kareyi bulan Osmanlı Devleti'nin çok az sayıda yetiştirdiği mühendislerle yol inşa etmesi mümkün görünmüyordu.

Bir işin başarısı karşılaştığı güçlükler ve mevcut koşullar dikkate alınarak değerlendirildiğinde ancak ortaya konulabilir. II. Meşrutiyet Dönemi'nde yol inşası mevcut koşullar dikkate alındığında hiçbir şey yapılmamıştır demenin çok ötesinde taktirle karşılanması gereken çabalar içermektedir. Osmanlı bakiyesi olarak Cumhuriyet'e dört başı mamur, her tarafta köprülerle tezyit edilmiş bir yol sistemi bırakılmadı. Türkiye Cumhuriyet'i kurulduğunda sınırlarımız dâhilinde bulunan topraklarda 13.900 kilometre stabilize şose ve 4.450 kilometre toprak yol olmak üzere 18.350 kilometre yol ve 94 adet köprü vardı¹⁰⁹². Bu miktar ülkenin sınırları dikkate alındığında elbette çok azdı. Ancak bu Osmanlı Devleti'nden karayolu anlamında Cumhuriyet'e hiçbir şey intikal etmemiştir

¹⁰⁹¹ HRT. h... 1305, 1335 Ca 29/23 Mart 1917.

¹⁰⁹² Anılarla Karayolları Tarihi, 2007: 12.

anlamına gelmiyordu. Tarihsel süreklilik içerisinde iyi nitelikte bir yol sistemi bırakılmadı; ancak Osmanlı döneminde hazırlanan yol mevzuatları ve kazanılan tecrübeden Cumhuriyet'in ilk yıllarında istifade edildi. II. Meşrutiyet Dönemi'nde yollarda çalışarak yol vergisinden muaf tutulma usulünün kaldırılması yolların tamir ve inşasında iyi bir yöntem olmadığını göstermişti. Cumhuriyet ile birlikte bu yöntem terk edilerek tekrar bedenen yollarda çalışma usulü takip edilmeye başlandı¹⁰⁹³. Çünkü II. Meşrutiyet Dönemi'nde elde edilen tecrübe bu usulün iktisadi ve içtimai şartlarımıza daha uygun olduğunu gösteriyordu. 1950'li yıllara kadar karayollarının inşası bu niteliğini korudu, yolların yapımında makinelerden ziyade kol gücü ön plandaydı.

3.4.2. Demiryollarının İnşası ve Bu Amaçla Kurulan Şirketler

1 Kasım 1908 tarihi itibari ile Osmanlı Devleti'nin Avrupa topraklarında “Şark Şimendüfer Kumpanyası”, “Selanik-Manastır Şimendüfer Şirketi”, “Selanik-İstanbul İltisak Hattı Osmanlı Demiryolları” tarafından 1.682 kilometrelik bir demiryolu ağı inşa edilmişti ve bu şirketler aracılığıyla yolcu taşımacılığı ve eşya nakliyatı yapılmaktaydı. Aynı tarihte Osmanlı Devleti'nin Asya topraklarında ise “Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi”, “Bağdat Demiryolu Şirketi”, “İzmir-Kasaba Şimendüfer Şirketi”, “Aydın Şimendüfer Şirketi”, “Adana Demiryolu Şirketi”, “Şam-Hama ve Temdid-i Demiryolu Şirketi”, “Lübnan Tramvay Şirketi”, “Yafa-Kudüs-i Şerif Şimendüfer Şirketi”, “Hicaz Şimendüferi”, “Mudanya-Bursa Şimendüfer Şirketi” tarafından toplamda 4.339 kilometre demiryolu ağına adı geçen şirketlerle yolcu ve eşya taşımacılığı yapılmaktaydı¹⁰⁹⁴. Yani Meşrutiyet ilan edildiğinde ülkenin 6.221 kilometre demiryolu ağı söz konusuydu.

II. Meşrutiyet döneminde imtiyaz usulü ile demiryolu yapma politikası devam etti. Bu yapılırken yeni şirketler kurarak farklı bölgelerde demiryolu yapma politikasından ziyade mevcut şirketlere daha evvelden yapım ve işletim imtiyazı verilen hatların uzatılması hakkı verildi. 1908 sonrası imtiyazlar eskiden farklı olarak mecliste uzun tartışmalar sonrasında veriliyor, devlet yararına en uygun teklifi hangi şirket yaparsa demiryolu yapım hakkının o şirkete verilmesi hususuna özen gösteriliyordu. En uygun teklif mevcut şirketler tarafından veriliyordu; çünkü belli bir bölgede demiryolu inşa etmiş ve işletmekte olan şirketler daha az maliyetle hatların uzatılmasını teklif edebiliyorlar ve yeni inşa edecekleri hatlar daha önceden

¹⁰⁹³Bu sayede ülkemizde 1931 yılı başında 7.674+689 kilometre iyi halde, 7.626+403 kilometre tamire muhtaç şose, 4.699+499 kilometre imalatlı tesviye-i tûrabiye, 5.624+068 kilometre imalatsız tesviye-i tûrabiye, 8.687+515 kilometre ham olmak üzere 34.312+171 kilometre yol yapmaya muvaffak olundu. Bkz. 1931 Senesi Bidayetinde Türkiye Dâhilinde Mevcut Yolları Gösterir Haritadır, Harita Umum Müdürlüğü, Nafia Vekaleti Yollar Fen Heyeti (1930).

¹⁰⁹⁴Tekeli ve İlkin, 2010: 186-187.

inşa ettikleri ile entegre edildiğinde daha uygun teklifte bulunabiliyorlardı. Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nde 1908 sonrası demiryollarının yapımı mevcut şirketlere yeni hatlar için demiryolu yapım imtiyazının verilmesi ile gerçekleşti.

Diğer taraftan Meşrutiyetin 1908 yılında yeniden ilanı ile birlikte yönetimde söz sahibi olmaya başlayan liberal görüşlere sahip kişiler, II. Abdülhamit'in çok yakın ilişkiler kurduğu Almanya'ya karşı mesafeli durdular. Bu durum Fransa ve İngiltere lehine bir havanın oluşmasına, daha evvel II. Abdülhamit tarafından Almanlara verilen Bağdat demiryolu hattının Meclis-i Mebusan'da eleştirilmesine neden oldu. Ancak Almanya bu süreci iyi yönetti; Almanların barışçı yayılma politikaları, Osmanlı Devleti'nin ihtiyaç duyduğu borçlanma konusunda sağladıkları kolaylıklar meşrutiyet sonrası kendilerine karşı oluşan soğukluğu ortadan kaldırdı. Özellikle 1904 yılından beri yapımı konusunda herhangi bir mesafenin alınmadığı Bağdat demiryolu hattının bitirilemeyen kısımlarının inşası ile ilgili Osmanlı-Alman temsilciler arasında 21 Mart 1911 tarihinde yapılan yeni imtiyaz sözleşmesi pürüzleri tamamen ortadan kaldırdı. I. Dünya Savaşı öncesinde Almanya, Osmanlı toplam ticaretine katılım açısından İngiltere ve Fransa'nın gerisinde olmasına rağmen Osmanlı Devleti üzerindeki politik nüfuzunu en fazla arttıran ülke olmuştu¹⁰⁹⁵. Dolayısıyla II. Meşrutiyet Dönemi'nde demiryollarının yapımı konusunda sermaye akışının sağlanması ile ilgili önce Almanya'ya karşı mesafeli bir tutum söz konusu olmuşsa da bu kısa sürede aşılmış, I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti ve Almanya aynı blok içinde yer almışlardı. Bu dönem içinde 1914 yılına kadar demiryolu yapımında daha çok Fransız, İngiliz ve Alman sermayesi söz konusu iken dünya savaşıyla bu durum Almanya lehine değişmişti. Ancak I. Dünya Savaşı ile birlikte inşa edilen demiryolu hatları sınırlı kalmış demiryolu yapımında askeri gerekçeler ön planda tutulmuştu.

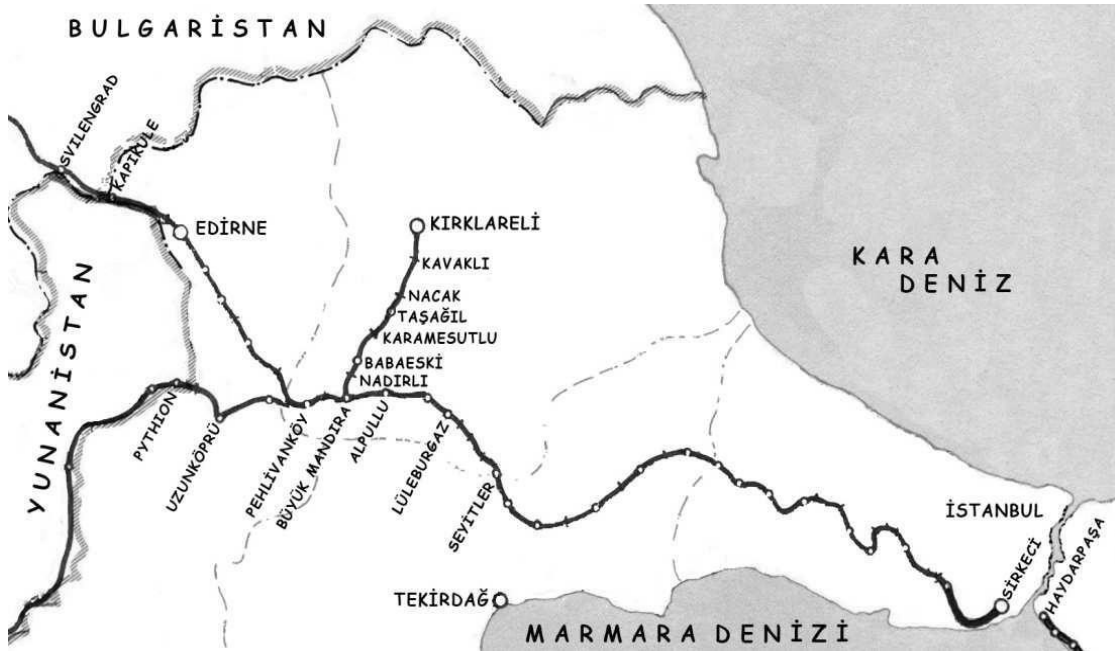
3.4.2.1. Şark Demiryolu Şirketi, Babaeski-Kırkkilise (Kırklareli) Hattının İnşası

II. Meşrutiyet Dönemi'nde yapılan demiryolu hatlarından biri Babaeski-Kırkkilise arasında inşa edildi. İnşa edilen bu hat Rumeli Demiryollarının bir uzantısıydı. Bilindiği üzere Osmanlı Devleti'ni bir demiryolu hattı ile Avrupa'ya bağlama, bu hattın sağlayacağı siyasi, iktisadi ve askeri faydalardan yararlanma isteği 19. yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkmış, ardından bu amaçla 7 Ekim 1869 tarihinde Brüksel bankerlerinden Baron Hirsch ile Osmanlı Devleti arasında bir sözleşme imzalanmıştı. Hirsch hattın yapımı için Rumeli Demiryolları İşletme Şirketi'ni kurmuş, sözleşmede taahhüt ettiği birçok hususa riayet etme konusunda özenli davranmamış ve devleti büyük zarara uğratmıştı. Bu olumsuzluklara rağmen hattın

¹⁰⁹⁵Özyüksel, 2008: 484-488.

yapımı 12 Ağustos 1888 tarihinde bitirilmişti ve İstanbul-Viyana arasında trenle seyahat etmek olanaklı hale gelmişti. Diğer taraftan Rumeli Demiryolları İşletme Şirketi Avusturya tabiiyetine geçerek 1878 yılında Şark Demiryolları Şirketi adını almış, ardından şirket 1889 yılında Almanlar tarafından satın alınmıştı. Şark Demiryolları Şirketi hükümetin yabancı şirketleri denetim altına alma politikasının bir sonucu olarak 1910 yılında Osmanlı Anonim Şirketi'ne dönüşmüştü¹⁰⁹⁶.

Babaeski-Kırklareli arasında bir demiryolu hattının inşa edilmesi fikri ilk olarak 1864 yılında gündeme gelmiş, o tarihten itibaren farklı zamanlarda birçok girişim olmuşsa da bu konuda herhangi bir başarı elde edilememişti. Ancak 19. yüzyılın başlarından itibaren Balkanlar'da ortaya çıkan karışıklıklar, Trakya'nın askeri öneminin artması, bölge halkının demiryolu yapımı konusundaki arzuları hükümeti harekete geçirmiş, Babaeski-Kırklareli arasında demiryolu hattının yapım ve işletim hakkına Şark Demiryolu Şirketi talip olmuştu¹⁰⁹⁷.



Harita 3.26 İstanbul-Edirne-Kırklareli Demiryolu Güzergâhı¹⁰⁹⁸

Babaeski-Kırklareli demiryolu yapım imtiyazının Şark Demiryolu Şirketi'ne verilmesi hususu 31 Mayıs 1910 tarihinde Meclis-i Mebusan'da yapılan oturumda milletvekilleri arasında müzakere edildi. İcra edilen oturumda mebuslar öncelikle inşa edilecek demiryolu hattının dar hat mı yoksa geniş hat mı olması konusunda görüş ayrılıkları yaşamışlardı.

¹⁰⁹⁶Engin, 2013: 220-231.

¹⁰⁹⁷Doğan, 2016: 577-578.

¹⁰⁹⁸Yıldız, 2013: 53.

Tekfurdağı (Tekirdağ) Mebusu Agop Boyacıyan; aynı zamanda kendisi bir mühendisti, maliyeti düşürmek için hattın dar hat olarak inşa edilmesini istiyordu. Kırkkilise Mebusu Mustafa Arif Bey, Agop Boyacıyan'ın görüşlerine katılmıyor, yapılacak hattın doğrudan geniş hatta bağlanacağı, eğer dar hat olarak inşa edilirse Babaeski'ye gelen yolcu, eşya ve mühimmatı askeriye'nin indirilip tekrar geniş hatlara aktarılmasının gerekeceğini, bunun zaman ve para kaybına sebebiyet vereceğini söylüyordu. Hattın kilometre başına maliyeti şimdiye kadar yapılmış demiryolu hatları içerisinde en uygun olanıydı.

Mebuslar arasında tartışma yaratan bir diğer mesele hattın yapım imtiyazının neden Şark Demiryolları Osmanlı Anonim Şirketi'ne verildiği, başka taliplerin niçin aranmadığı meselesiydi. Bu teknik bir konu olarak görüldü ve eleştirilere Nafia memuru Muhtar Bey yanıt vererek gerekçeleri şu şekilde açıkladı. Evvela, gerek Nafia Nezareti ve gerekse şirket tarafından yapılan tahkikat neticesinde kilometre başına maliyet 85.000 frank olarak hesaplanmıştı. Şark Demiryolu Şirketi, İstanbul, Edirne, Dedeağaç, Selanik, Üsküp hatlarında demiryolu işletme hakkına sahip olduğu için daha uygun bir teklif verme olanağına sahipti. Eğer yeni bir şirkete bu iş havale edilecek olursa bu hattın işletilmesi ile diğer hatlar arasında farklılık oluşacak, ayrıca yeni kurulan şirket kısa mesafenin inşa ve işletim hakkını alacağı için kilometre başına daha yüksek maliyet çıkaracaktı. İkinci olarak hattın inşası için Şark Demiryolları Şirketi'nden başka teklifte bulunan olmamıştı. Bu açıklamalardan sonra, Babaeski civarından başlayarak Kırkkilise Kasabası'na bağlanmak üzere 1 metre 435 milimetre arzında bir demiryolu inşa ve işletilmesi için Şark Demiryolları Şirketi ile sözleşme imzalamaya Ticaret ve Nafia Nezareti'nin yetkili olduğu hususundaki kanun layihası mecliste onaylanarak kabul edildi¹⁰⁹⁹.

Babaeski-Kırkkilise hattının inşası konusunda Şark Demiryolu Şirketi ile görüşmeler şirket adına Olrih Goros ile hükümet adına Nafia Nazırı Hallacyan Efendi arasında yürütüldü. Taraflar arasında ilk olarak 11 Mayıs 1910 tarihinde imzalanan, 20 Temmuz 1910 tarihinde ufak tadilatlar yapılan imtiyaz sözleşmesi ile hükümet hattın yapım ve işletim hakkını 47 yıl süre ile şirkete veriyordu. Hattın yapımında devlet, hat üzerindeki devlet arazilerinin (miktarını kendi belirlemek ve istimlâk hakkı kendisinde kalmak şartıyla) bedelsiz şirkete teslimi, güzergâh üzerinde her türlü taş ve kum ocaklarının şirkete bırakılması gibi kolaylıklar sağlıyordu. Buna mukabil şirket 18 ay içerisinde inşaatı tamamlayacak, mukavelede yer almayan ancak hattın yapımında gerekli her türlü araç-gereci kendisi temin edecek, devlet 15 yıl sonra hattı satın alma hakkına sahip olacaktı. Sözleşme gereği şirket mümkün mertebe

¹⁰⁹⁹MMZC, Dönem 1, İçtima 2, Cilt 5, Birleşim 101, 18 Mayıs 1326-31 Mayıs 1910, s. 616-624.

hattın inşa ve işletmesinde Osmanlı vatandaşlarının istihdam edilmesine özen gösterecekti¹¹⁰⁰. Aynı zamanda şirket Sirkeci-Yeşilköy arasındaki demiryolu hattını çift hatta çevirecekti, bu imtiyazla Sirkeci-Yeşilköy arasındaki hattın çift hatta dönüştürülmesi hakkı da Şark Demiryolu Şirketi'ne veriliyordu¹¹⁰¹.

Hattın inşası planlanandan önce gerçekleşti, Kasım 1912'de Babaeski-Kırkkilise arasında tren işlemeye başlamıştı. Balkan Harbi'nde hat Bulgar işgaline uğradı, 22 Temmuz 1913 tarihine kadar yaklaşık 9 ay Bulgar işgali altında kaldı¹¹⁰². Osmanlı Devleti'nin Avrupa topraklarındaki demiryolu hatlarının birçoğu Babaeski-Kırkkilise hattının maruz kaldığı akibete uğramış Balkan Savaşı'nın kaybedilmesi ile düşman işgali altına girmişti. Böylelikle, Rumeli'de Osmanlı Devleti'nin 1908 yılı sonlarında 1.682 olan demiryolu hattı 337 kilometreye inmişti. Osmanlı Devleti'nin elinde kalan topraklar Şark Demiryolu Şirketi tarafından işletilmeye devam etti. I. Dünya savaşında Avusturya Osmanlı Devleti'nin müttefiki olduğu için Fransa ve İngiliz şirketlerine ait demiryollarının başına gelenler Şark Demiryolu Şirketi'nin başına gelmemiş, Askeri Demiryolları Umum Müdürlüğü tarafından işletilmek gibi bir durumla karşılaşmamıştı¹¹⁰³. Ancak bu hattın tali bir hat olması, Bağdat seferinin başarılı bir şekilde icrası için Resülayn'dan Dicle'ye yeni bir demiryolu hattının inşa edilme gerekliliği hükümetin ray, travers gibi teknik ihtiyaçların Babaeski-Kırkkilise hattından sağlama kararı almasına neden oldu. Dolayısıyla I. Dünya Savaşı esnasında hattın 16 kilometrelik bölümü söküldü¹¹⁰⁴. Mütareke yıllarında (1918-1922) Fransızlar Şark Demiryolu Şirketi'ne el koydular. Milli Mücadele'nin başarıya ulaşması sonucunda Lozan Barış Antlaşması ile Rumeli demiryollarının Türkiye sınırları içinde kalan kısmı yine Şark Demiryolu Şirketi tarafından işletilmeye devam etti. 1936 yılında Türkiye Cumhuriyeti Devleti Şark Demiryolu Şirketi'ni 6 milyon Türk lirasına satın alarak, imtiyaz süresinin bitmesini beklemeden hattın milli demiryolları arasına dâhil edilmesini sağladı¹¹⁰⁵.

3.4.2.2. İzmir-Kasaba ve Temdid-i Demiryolu Şirketi

İzmir-Kasaba ve Temdid-i Demiryolu Şirketi Osmanlı Devleti'nin demiryolu inşa etme politikalarının yanında büyük devletlerin nüfuz mücadelesi ile belli alanlarda etkin olma siyasetlerinin de bir sonucuydu. Batı Anadolu'da demiryolu yapmak ve bunun sağladığı imkânlarla etki alanları oluşturmak, ticari ve iktisadi faydalar sağlamak ilk olarak İngilizler

¹¹⁰⁰Doğan, 2016: 577-578.

¹¹⁰¹Onur, 1953: 28.

¹¹⁰²Doğan, 2016: 579.

¹¹⁰³Engin, 1993: 214.

¹¹⁰⁴Kavaklı-Kırklareli arasında 16 kilometrelik kısım sökülmüştür. Bkz. Doğan, 2016: 579-580.

¹¹⁰⁵Engin, 1993: 214-217.

tarafından gerçekleştirildi. Fransızlar da benzer amaçlarla hareket ettiler, bölgede demiryolu inşa etme politikalarına ortak oldular. Çünkü demiryolu herhangi bir bölgede etki oluşturmanın önemli bir aracıydı ve Osmanlı Devleti'nin Batı Anadolu topraklarında bu süreç şu şekilde yaşandı.

Osmanlı Devleti, Batı Anadolu topraklarında ilk demiryolu yapım ve işletim imtiyazını İngilizlere vermişti. 1855 yılı ortalarında Robert Wilkin isimli bir İngiliz tüccar dört ortağı ile birlikte Osmanlı Devleti'ne müracaat etmiş, İzmir-Aydın arasında bir demiryolu yapma iznini devletten talep etmişti. Wilkin'in bölgede yapmak istediği demiryolu hattı İzmir ve çevresi açısından oldukça önemliydi; çünkü bölgede ticaretle uğraşan kesimler demiryolunun sağlayacağı ticari ve iktisadi avantajların farkındaydılar, dolayısıyla hattın inşasını destekliyorlardı¹¹⁰⁶. Bölge halkının desteği, devletin demiryolu yapımı ve ülkenin bayındır hale getirilmesi hususunda demiryollarının üstlendiği büyük rolün farkında olması, üstelik demiryollarının tarımı geliştireceği ve bunun devlet gelirlerini arttırarak mali sıkıntıları azaltabileceği düşüncesi Wilkin tarafından talep edilen imtiyazın alınmasında etkili oldu. 23 Eylül 1856 tarihli fermanla bir şirket teşkili ve İzmir-Aydın arasında demiryolunun inşa ve işletme hakkı Wilkin ve ortaklarına verildi¹¹⁰⁷. Wilkin kısa sürede elde ettiği imtiyazı İngiltere'de bir gruba sattı, imtiyazın yeni sahipleri Mayıs 1857'de İzmir'den Aydın'a Osmanlı Demiryolu adında bir şirket kurarak çalışmalara başladılar. Hattın yapımında bazı aksaklıklar yaşanmış olsa da şirket 7 Haziran 1877 tarihinde İzmir-Aydın arasında 133 kilometrelik hattın inşasını tamamlamış ve hizmete açılmıştı¹¹⁰⁸.

İzmir-Aydın demiryolunun inşa ve işletilmesinin yanı sıra İngilizler İç Ege'yi sahile bağlamak ve tarımsal üretimin süratle İzmir limanına nakletmek için İzmir-Kasaba demiryolu imtiyazına da talip oldular. 1863 yılında Price isimli bir İngiliz İzmir-Kasaba arasında demiryolu inşa etme imtiyazını elde etti, İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi'ni kurarak çalışmalara başladı. Şirket % 6 kar garantisi ile 1864 yılında İzmir-Kasaba hattını tamamladı, ardından 1875 yılında demiryolu hattı Alaşehir'e kadar uzatıldı. 1888 yılında ise herhangi bir kâr garantisi verilmeksizin Manisa-Soma hattının yapım ve işletim hakkı devlet tarafından şirkete verilmiş, 1890 yılında bu hat işletmeye açılmıştı¹¹⁰⁹.

Yapılan sözleşmeler dolayısıyla 1891 yılında İzmir-Kasaba demiryolu hattı Osmanlı Hükümeti'nin eline geçti, hükümet bu hattın işletilmesi ve Alaşehir'den Afyonkarahisar'a

¹¹⁰⁶Kurmuş, 2007: 100.

¹¹⁰⁷Akyıldız, 2005: 17.

¹¹⁰⁸Kurmuş, 2012: 101-111.

¹¹⁰⁹Özyüksel, 2013: 9.

uzatılması hakkını Belçikalı George Nagelmackers'adevretti¹¹¹⁰. Nagelmackers 1894 yılında bütün haklarını Paris'te kurulan İzmir-Kasaba ve Temdid-i (Uzantıları) Osmanlı Demiryolu Şirketi'ne (Societe Ottomane du Chemin de fer de Symrne-Cassaba et Prolongement) sattı. Böylelikle İzmir-Kasaba demiryolu hattı İngilizlerin kontrolünden çıkarak Fransızların eline geçmiş oluyordu¹¹¹¹. Şirket, 18 Ekim 1895 yılında başladığı Alaşehir-Afyonkarahisar hattının yapımını 15 Aralık 1897'de tamamladı¹¹¹².

Bir taraftan Fransızlar Alaşehir-Afyon arasında demiryolu inşa ederken diğer taraftan Almanlar Eskişehir-Konya demiryolu hattının yapımına 1890 yılında başlamışlardı. Kütahya, Afyon üzerinden Konya'ya ulaşan hattın inşası 29 Temmuz 1896 tarihinde tamamlandı¹¹¹³. Böylelikle İzmir-Kasaba ve Temdid-i Demiryolu Şirketi'nin inşa ettiği Alaşehir-Afyon hattı ile Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından inşa edilen Eskişehir-Konya hattı Afyon üzerinden geçmiş oluyordu. İki hattın birbirine bağlanması ve böylelikle İstanbul ile İzmir arasında demiryolu bağlantısının sağlanması gerekiyordu. Bu uzunca bir süre mümkün olmadı. 15 Eylül 1908 tarihinde Nafia Nezareti, İzmir-Kasaba ve Temdid-i Demiryolu Şirketi'nden Afyon'dan geçen İzmir demiryolu ile İstanbul'dan gelen Anadolu demiryollarının birleştirilmesi için iltisak hattının inşa ve işletilmesi gerekliliğini bildirdi. Demiryolları İdaresi tarafından teklif olunan ve şirket tarafından kabul edilmesi halinde hayata geçirilecek düzenlemeye göre iltisak hattı üzerinde icra olunacak nakliyattan yıllık gelirlerin kilometre hesabıyla 15.000 franka ulaşan miktarının tamamı, bundan fazlasının ise yarısı İzmir-Kasaba ve Temdid-i Demiryolu Şirketi'ne ait olacaktı. Diğer yarısı ise temdit hattı genel hâsılatına eklenecek ve hâsılat 15.000 franka ulaşmadığı zamanlarda noksan kalan miktar hükümetten talep edilmeyecekti. Nafia Nezareti, hasat zamanının sona ermesi, ticaret ve ziraat erbablarının demiryollarından hakkıyla istifadelerinin sağlanması için Anadolu Demiryolları ile İzmir-Kasaba ve Temdid-i Demiryolları Şirketi arasında uzlaşmaya varılarak iltisak hattının hemen inşa ve işletilmesini talep ediyordu¹¹¹⁴. Bu çabalar sonuç verdi, İzmir-Kasaba demiryolu hattı ile Anadolu demiryolu hattı 7 Aralık 1908'de sonuçlanan görüşmeler

¹¹¹⁰İzmir-Kasaba demiryolu ile temdidine ait mukavename suretinde, bir tarafta Devlet-i Aliyye adına hareket eden Ticaret ve Nafia Nazırı ile diğer tarafta Rober Çelik Fabrikaları Şirketi Reisi, Anglers Çelik Fabrikalar Şirketi Meclis İdare Azası, Yataklı Vagonlar Şirketi Müdürü Georges Nagelmackers arasında sözleşme yapıldığı belirtilmektedir. Sözleşmeye göre (Madde 1) evvela, İzmir'den Kasaba'ya (Turgutlu) ve Alaşehir'e ve Manisa'dan Soma'ya ve İzmir'den Bornova'ya kadar toplam uzunluğu takriben 266 kilometre olan mevcut hatların işletilmesi; ikinci olarak Alaşehir'den Afyon'a kadar yaklaşık 247 kilometre uzunluğunda bir hattın inşasıyla işletilmesi imtiyazı Nagelmackers'a verilmişti. İmtiyaz müddeti 99 yıl olarak belirlenmişti. 22 Şubat 1893 tarihli sözleşmenin diğer hükümleri için bkz. Mecmua-i Mukavelat, 1329(Cilt:11): 4-11.

¹¹¹¹Geyikdağı, 2008: 137.

¹¹¹²Salname-i Vilayet-i Hüdavendigar, 1325: 281.

¹¹¹³1338 Sene-i Maliyesine Mahsus Milli Nevsal, 1338(1922): 132-133.

¹¹¹⁴Mecmua-i Mukavelat, 1329 (Cilt:11): 39-40.

sonrasında¹¹¹⁵ 1909 yılında birleştirildi¹¹¹⁶. İltisak hattının bu kadar geç inşa edilmesinin sebebi Fransız-Alman rekabetine dayanmaktaydı. İngilizler ve Fransızlar Osmanlı Devleti'nin var olan pazarlarında nüfuz alanları oluştururken, Almanlar potansiyel pazarlara yöneliyorlar İç Anadolu ve hinterlandını İstanbul'a bağlayan hububat hattını oluşturmak istiyorlardı¹¹¹⁷. Dolayısıyla Afyonda bu iki hattın birleştirilmesi Osmanlı Devleti açısından oldukça önemliydi; ancak gerek Fransızlar ve gerekse Almanlar açısından genel politik tavırlarına uygun düşmüyordu.

Diğer taraftan Alaşehir-Afyon demiryolunun tamamlanmasının ardından 1912 yılında Soma-Bandırma hattının da inşasıyla İzmir-Kasaba demiryolunun ana hat ve şube hatları toplamı 702 kilometreyi bulmuştu¹¹¹⁸.

İzmir-Kasaba ve Temdid-i Demiryolu Şirketi bu hatlarla gelirini her geçen yıl arttırdı. Şirketin 1901 yılında umumi varidatı 23.207.448 kuruş iken gelirler 1902 yılında 24.783.745 kuruşa, 1903 yılında 24.784.899 kuruş ile hemen hemen bir önceki yıl ile aynı seviyede oldu. Şirket, 1904 yılında 25.721.714 kuruş, 1905 yılında ise 25.539.556 kuruş gelir elde etti¹¹¹⁹. 1910 yılında ise Soma-Bandırma demiryolu yapım imtiyazını elde etti.

3.4.2.2.1. Soma-Bandırma Demiryolu Hattının İnşası

Soma-Bandırma demiryolu hattının inşası politik, askeri gibi idari kaygıların yanı sıra tarımsal üretimin attırılması ile tarımsal sömürü açısından Avrupalı sermaye çevrelerinin ilgisini çekiyordu¹¹²⁰. Çünkü Balıkesir, Güney Marmara'yı İstanbul ve dünya ticaretine bağlama noktasında oldukça önemliydi. Özellikle Bandırma limanı hem İstanbul ile bölge arasında kilit bir kavşak noktasını oluşturuyor, hem de imparatorluk merkezini Ege Bölgesi'ne bağlıyordu. Bu özellikleri dolayısıyla Ege Bölgesi'nden Bandırma'ya kadar uzanan bir demiryolu hattının yapımı ile ilgili birçok defa teşebbüste bulunulmuş; ancak bunlarda başarı elde edilememişti. II. Meşrutiyet'in ilanının ardından hükümet hattın önemi dolayısıyla 11 Temmuz 1909 yılında ilana çıkmış, 13 Eylül 1909 tarihine kadar hattın yapım ve işletim hakkını almak isteyenlerin Nafia Nezareti'ne başvurmaları istenmişti. Hükümet ciddi müteşebbislerin ve sermaye sahiplerinin başvurularını nazarı dikkate almak konusunda kararlı hareket etmiş, bu hususta herhangi bir aksaklığın yaşanmaması için başvuru

¹¹¹⁵Yaşar, 2007: 286.

¹¹¹⁶Uzuntepe, 2000: 81.

¹¹¹⁷Efe, 2005: 99.

¹¹¹⁸Kaynak, 1982: 162. Hattın İzmir'den Alaşehir'e kadar olan kısımlarında yer alan istasyonlar ve güzergâh üzerindeki mevkiilerde demiryolu inşa tarihleri ile ilgili bkz. Uzuntepe, 2000: 77-78.

¹¹¹⁹İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketi hakkında bkz. Salname-i Vilayet-i Hüdavendigâr, 1325: 281-282.

¹¹²⁰Schoenberg, 1977: 364.

sahiplerinin kefalet akçesi yatırmalarını zorunlu tutmuştu. İmtiyazı alan şirketin hattın inşasına mali kudretlerinin yeterli olduğunu ispat etmeleri, bu noktada başvuru sahiplerinin tanınmış bir bankadan teminat için 1.800.000 liralık beyanname göstermeleri istenmişti¹¹²¹.

Hükümetin hattın yapımı ile ilgili 1909 yılında yaptığı ilana başvuruda bulunanlar olmuşsa da içlerinde sadece İzmir-Kasaba ve Temdid-i Demiryolu Şirketi ile Mösyö Granşan teminat akçesi yatırmıştı. Nafia Nezareti kefalet akçesini oldukça önemsiyor, Nafia Nazırı Bedros Hallacyan Efendi, teminat akçesi ödenmediği takdirde vaki olan tekliflerin yok hükmünde tutulacağını beyan ediyordu. Hükümet, Mösyö Granşan'ın teklifini inşaat masraflarının faizi ve resülmalin teminini hükümetten talep etmesi dolayısıyla faydalı bulmuyordu. Dolayısıyla İzmir-Kasaba ve Temdid-i Demiryolu Şirketi'nin teklifi daha uygun bulunmuş, hattın yapım imtiyazı adı geçen şirkete verilmişti. Nitekim 28 Haziran 1910 tarihinde Meclisi Ayan'da yapılan müzakerelerde Soma-Bandırma demiryolu hattı mebuslar arasında uzun süre müzakere edildi. Nafia Nazırı Hallacyan Efendi hattın inşasından yana idi, hattın yapılma gerekçelerini, İzmir-Kasaba ve Temdid-i Demiryolu Şirketi'nin yapmış olduğu teklifin makul olduğunu izah etti. Uzun süren müzakerelerin ardından yapımının gerek askeri, gerek ticari açıdan birçok fayda sağlayacağı düşünülen demiryolunun inşası ya mebuslar tarafından tasdik edilecek ya masrafları fazla bulunarak ret edilecek ya da başka talipler aranarak ne zaman bulunursa o vakit yapılmasına karar verilecekti. Mebuslar, hattın ticari, sanayi, iktisadi ve zirai menfaatlerinin yanında askeri avantajları açısından yapılmasının oldukça faydalı olacağı kanaatinde birleştiler. Çünkü ordunun önemli bir bölümünü oluşturan redif kuvvetlerinin hızlı bir şekilde Anadolu'dan Rumeli'ye nakledilmesinde hattın önemli olduğunu, bunun ise devletin bekası için diğer faydaların çok daha önünde olacağını düşünüyorlardı¹¹²².

Soma ile Bandırma arasında geniş bir hattın inşa ve işletilmesine dair imtiyaz Osmanlı Devleti adına İstanbul Mebusu ve Ticaret-Nafia Nazırı Hallacyan Efendi ile İzmir-Kasaba ve Temdid-i Demiryolu Şirketi adına hareket eden Mösyö Salondrouze de Lamornaix arasında 30 Temmuz 1910 yılında imzalanan sözleşme ile verildi. Bu sözleşme 22 Şubat 1893 yılında Alaşehir-Afyon demiryolu hattının yapımı için şirketle Osmanlı Devleti arasında imzalanan ve 33 maddeden ibaret olan sözleşmeye ek olarak hazırlanmıştı¹¹²³.

On yedi maddeden oluşan ek sözleşmeye göre şirket, Soma ile Bandırma arasında müstemilatı ile birlikte demiryolu inşa edecek, hattın Bandırma'dan sahile kadar uzatılmasını

¹¹²¹Soma-Bandırma demiryolu hattının önemi, hattın yapımı için girişimde bulunanlar ve bu süreçte yaşanan gelişmelerle ilgili bkz. Satılmış, 2016: 159-165.

¹¹²²MAZC, Dönem 1, İçtima 2, Cilt 2, Birleşim 95, 15 Haziran 1326-28 Haziran 1910, s. 621-632.

¹¹²³Mecmua-i Mukavelat, 1329(Cilt:11): 4-11.

da sağlayacaktı. İmtiyaz, İzmir-Alaşehir, İzmir-Bornova, Manisa-Soma-Alaşehir-Afyon hatlarının imtiyaz müddeti sona erdiğinde bitecek¹¹²⁴, Soma-Bandırma temdit hattı diğer hatlarla birlikte herhangi borç ve taahhüt gösterilmeksizin hükümete teslim edilecekti. Şirket, imtiyazın kanunla tasdikinden sonra gerekli çalışmaları bir yıl içinde yaparak harita ve layihaları hazırlayacak, Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderecekti. Nezaret üç ay içerisinde gönderilen evrakı inceleyerek ya mevcut haliyle ya da tadilat yapılması gerekiyorsa yapılacak değişiklikleri belirterek onaylayacaktı. Bu onayın ardından şirket bir yıl içerisinde inşaata başlamak zorundaydı ve üç yıl içinde de hattın yapımını tamamlayacaktı. Mücbir sebeplerle inşaata ara verilirse kaybedilen zaman üç yıla eklenecekti. Demiryolu inşaatı için gerekli olup yurtdışından getirilmesi icap eden alet, edevat ve malzeme gümrük vergisinden muaftı. İmtiyaz müddetince demiryolu ile müştemilatından, arazi ve sermayesi ile gelirlerinden vergi alınmayacaktı. Şirket hisseleri damga vergisinden muaf tutulacaktı. Ancak hattın işletilmesi için gerekli olan kömürden gümrük vergisi alınacaktı. Şirket imtiyaz elde ettikten sonra 15 gün içerisinde müzakere sürecinde Osmanlı Bankası'na yatırdığı 10.000 lira teminat akçesini 20.000 liraya çıkaracak, 15 gün içerisinde teminat akçesini bankaya yatırmadığı takdirde hem imtiyaz hakkı elinden alınacak hem de bankada bulunan 10.000 lirasına devlet tarafından el konulacaktı. Hükümet imtiyaz müddeti zarfında % 4 faizle ve her biri 500 frank kıymetinde olmak kaydıyla şirkete 77.832 adet devlet tahvilatı verecekti. Şirket her sene sonunda demiryolu ve müştemilatının gelirlerini hesaplayacak, kati hesaplama sonra iki ay içerisinde varidatının hükümet tahvil ve amortismanına kifayet edecek miktarını hazineye teslim edecekti. Yıllık gelirlerden gider masrafları, hükümet tahvilatının yıllık toplamı ile işletme masrafları tenzil olunduktan sonra kalacak fazla şirket ve hükümet arasında eşit şekilde paylaşılacaktı. Hükümet Soma-Bandırma hattını satın almak isterse şirket mevcut olan diğer hatları da satmaya mecbur olacaktı ve satın alma işleminin detayları, ne şekilde olacağı mukavelede belirtilmişti. Şirket Soma-Bandırma hattını, Alaşehir-Afyon hattını inşa ettiği şekilde yapacak, satın alması gerekli olan makineleri Alaşehir-Afyon hattı için kararlaştırılan şekilde temin edecekti. Yani şirket, demiryolunun inşasıyla tamiri için lazım gelen keresteleri hattın geçtiği mahallerde devlete ait arazilerden temin edebilecekti. Hattın bir bölümü tamamlandığında Nafia Nezareti tarafından tayin edilecek bir fen komisyonu inşaatı teftiş edecek, teftiş sırasında hattın şartname hükümlerine ve inşaatı fenne uygun yapıp

¹¹²⁴Alaşehir-Afyon demiryolu hattının imtiyazı şirkete 1893 yılında 99 yıl süre ile verilmiştir. Bkz. Mecmua-i Mukavelat, 1329 (Cilt:11): 4.

yapılmadığı denetlenecekti. Bu denetim sonucunda hazırlanan rapora Nafia Nezareti olur verirse inşaatın yapımına devam edilecekti¹¹²⁵.

Şirketin Soma-Bandırma hattı üzerinde bulunduracağı makineler kilometre başına en az 14.000 frank kıymetinde olacak, 22 Şubat 1893 tarihli Alaşehir-Konya hattının yapımı ile ilgili mukavele ve şartnamenin bu sözleşmeye aykırı olmayan hükümleri aynen uygulanacaktı. Ancak Soma-Bandırma hattı için yolcu ve eşyaların taşınması ile ilgili ücret tarifeleri 3 Ekim 1888 tarihli Haydarpaşa-Ankara demiryolu mukavelesine bağlı şartnamenin 4. faslına göre tayin edilecekti. Buna göre adam başına kilometre hesabı üzerine nakliyatın fiyatı birinci mevki için 27, ikinci mevki için 20, üçüncü mevki için 13 para olarak tayin edilmişti¹¹²⁶. Bunların dışında şirket İzmir ile Bandırma arasında karşılıklı yolcu katarları tertip edecek bu katarların saatteki hızları 40 kilometreden aşağı olmayacaktı.

Sözleşmeye göre eğer hükümet Bandırma'da liman inşası imtiyazını başka bir şirkete verirse İzmir-Kasaba ve Temdid-i Demiryolu Şirketi'nin bu konuda yapmış olduğu harcamalarını şirkete ödeyecekti. Aynı zamanda şirket demiryolu taburlarından müstahdem olup askerlik dairesinden diploma almış olan kişilerin istihdamına özen gösterecekti. Bununla birlikte işletme umurunda istihdam edilmiş mütehasıs memur ve ameleden başka diğer mevkilerde çalışan kişiler mümkün mertebe Osmanlı tebaasından olacaktı¹¹²⁷.

İmtiyaz sözleşmesinin ardından 3 Aralık 1910 tarihinde hattın yapımı için Maliye Nazırı Cavit Bey ile şirket vekili Mösyö Salondrouze de Lamonaix arasında istikraz mukavelenamesi imzalandı. "Soma-Bandırma Demiryolu Osmanlı İstikrazı" adı altında yapılan dış borçlanmaya göre hükümet 1.712.304 lira; yani 38.916.000 frank borç alacak ve bu borcu her biri 22 Osmanlı lirası ya da 500 franklık 77.832 adet devlet tahviline ayırarak bunları % 4 faiz ile işletecekti. Bu faizler her altı ayda bir; yani yılın her nisan ve ekim ayı başlarında altın akçe 44 kuruş ya da 10'ar franklık kupona mukabil hamilinin rızasına göre İstanbul ya da Paris'te ödenecekti. Bu tahvilata merbut birinci kuponun vadesi 1911 Ekimi'nde dâhil olacak 1911 Nisan'ı başından itibaren işlemiş olan faizi ihtiva edecekti. Toplam borç, yıllık % 0,12715 miktarının tahsisi suretiyle 1 Nisan 1911 tarihinden itibaren 82 yılda ödenecekti. Hükümet, 77.832 adet tahvilatı bastırmak ve dağıtmak için İzmir-Kasaba ve Temdid-i Demiryolu Şirketi'ne yetki verdi, basım ve dağıtım masraflarını üstlendi. Ancak, devlet istikrazının Paris ve diğer borsalarca kabulü için yapılacak masraflar ile ecnebi pulları

¹¹²⁵ Alaşehir-Afyon demiryolu hattının inşası için 1893 yılında şirket ile hükümet arasında tanzim edilen mukavelenin 9. ve 10. Maddeleri için bkz. Mecmua-i Mukavelat, 1329 (Cilt:11): 6.

¹¹²⁶ Haydarpaşa-Ankara hattında eşya ve yolcu taşımacılığında ücret tarifelerinin diğer hükümleri için bkz. Mecmua-i Mukavelat, 1329 (Cilt:4): 13-20.

¹¹²⁷ Soma-Bandırma imtiyaz mukavelesi için bkz. A. DVN. MKL. 47/12, 1326 Ş 26/23 Eylül 1908; Mecmua-i Mukavelat, 1329(Cilt:11): 40-45.

masrafları şirkete ait olacaktı. Diğer taraftan hükümet tahvillerin Avrupa piyasalarında biran evvel tedavüle çıkarılması için bazı kolaylıklar sağladı ve şirkete hükümet onayına gereksinim olmadan Maliye Nezareti imzası ile geçici şehadetnameler çıkarma yetkisi verildi¹¹²⁸.

Soma-Bandırma demiryolu hattının yapımına istikraz mukavelesinin imzalanmasından sonra başladı. İmtiyaz sözleşmesine göre şirket 20 kilometreden az olmamak kaydıyla hattın bitirilen kısımlarını Nafia Nezareti'nin onayı ile işletmeye açabilecekti. Şirket hattın ilk etaplarını 1911 yılı içinde bitirdi. 190 kilometre uzunluğunda olan Soma-Bandırma hattı tamamen işletmeye 1912 yılının Ekim ayında açıldı. Demiryolunun açılması bölge ticaretini geliştirdi, çünkü İstanbul ile İzmir arasında en kısa güzergâh Soma-Bandırma demiryolu ile sağlanmıştı. Soma-Bandırma demiryolu I. Dünya Savaşı'nda özellikle Çanakkale Cephesi'nde ordunun ihtiyaçlarının karşılanmasında önemli rol üstlendi¹¹²⁹.

İzmir-Kasaba ve Temdid-i Demiryolu Şirketi tarafından işletilen İzmir-Bornova, İzmir-Kasaba-Manisa-Soma, Soma-Bandırma hatları Lozan Barış Antlaşması'nda şirketle yapılan görüşmeler neticesinde 1 Ocak 1927 tarihinden itibaren 6 yıl geçerli olmak ve devletin satın alma hakkı saklı tutulmak kaydıyla intibak sözleşmesi yapıldı. İntibak sözleşmesinin sona ermesinden sonra satın alma hususunda şirketle yapılan görüşmeler uzun sürmüştü de 26 Mayıs 1934 tarihinde satış sözleşmesi imzalandı; 14.957.000 lira mukabilinde 1 Haziran 1934 tarihinden itibaren şirket millileştirildi¹¹³⁰.

3.4.2.3. Bağdat Demiryolu Şirketi

II. Meşrutiyet Döneminde demiryolu yapımı ve işletimi konusunda faaliyet yürüten şirketlerden biri de Bağdat Demiryolu Şirketi idi. Bilindiği üzere Bağdat Demiryolu Şirketi Almanlar tarafından kurulmuştu. Osmanlı Devleti'nde İstanbul-Bağdat arasında demiryolu yapım ve işletim hakkını Almanlar almışlardı. Her ne kadar 1871 yılında hattın ilk etaplarının inşasına devlet eliyle başlanmış olsa da 1875 Muharrem Kararnamesi ve devletin mali iflası hattın yapımında kayda değer bir ilerleme sağlanmasını mümkün kılmamıştı. 4 Mart 1889 tarihinde Almanların hattın yapım imtiyazını devralmalarıyla inşaat hızlanmış, Anadolu Demiryolu Şirketi'ni kuran Almanlar 576 kilometrelik İstanbul-Ankara hattını kısa sürede inşa etmişlerdi. Bu hattın hızlı şekilde inşası Osmanlı Devleti'nin 1893 yılında Ankara-Kayseri ile Eskişehir-Konya demiryolu yapım imtiyazlarını da Almanlara vermesine neden oldu. Almanlar Ankara-Konya hattını inşa etmeseler de Eskişehir-Konya hattının inşasına hemen başladılar, hattı 1896 yılında tamamlayarak ulaşıma açtılar. İstanbul-Konya arasında

¹¹²⁸İstikraz sözleşmesinin tam metni için bkz. Mecmua-i Mukavelat, 1329 (Cilt:11): 45-48.

¹¹²⁹Satılmış, 2016: 178-181.

¹¹³⁰Akalan, 2010: 183-184.

demiryolu ulaşımının sağlanması ile hattın Konya'dan Bağdat ve Basra'ya kadar uzatılması meselesi daha güçlü bir şekilde gündeme geldi. Hattın geri kalan kısımlarının tamamlanması işi 25 Kasım 1899 tarihinde yine Almanlara verildi ve 5 Mart 1903 tarihinde kesin imtiyaz sözleşmesi imzalandı. Sözleşme 46 maddeden oluşuyor, 99 yıl süre ile şirket imtiyaz hakkı elde ediyordu. Bu sözleşmeyle Anadolu Demiryolu Şirketi'nin de imtiyazı 99 yıl uzatılmış oluyordu. İmtiyazın elde edilmesi üzerine hattın yapımı için Arthur von Gwinner başkanlığında Bağdat Demiryolu Şirketi kuruldu¹¹³¹. Bağdat Demiryolu Şirketi (İmperial Ottoman Bagdat Railway Company) 15 milyon frank sermaye ile kurulmuştu ve şirketin % 10'u Anadolu Demiryolu Kumpanyası'na aitti¹¹³².

Bağdat Demiryolu Şirketi Konya'dan başlayarak Karaman ve Ereğli üzerinden Toros Dağlarını aşır Çukurova'da Adana-Mersin demiryolu ile birleşecekti. Ardından Amanos Dağları aşılarak Halep'e, sonrasında Nusaybin ve Musul'a ulaşılacaktı. Musul'dan itibaren Dicle Nehri Vadisi'ni izleyecek olan hat Tekrit, Samara ve Sadiye üzerinden Bağdat'a varacaktı. Hattın Bağdat ile Basra arası da inşa edilerek demiryolunun Basra Körfezi'ne ulaşması sağlanacaktı. Hat 200 kilometrelik bölümlere ayrılmıştı. Her bölüm için imtiyaz süresi Osmanlı Hükümeti'nin şirkete tahvil ve senetleri teslim ettiği andan itibaren başlayacaktı¹¹³³.

3.4.2.3.1. Bulgurlu-Nusaybin-Bağdat Demiryolunun İnşası

Bağdat demiryolunun ilk 200 kilometrelik kısmı olan Konya-Bulgurlu hattı 25 Ekim 1904 tarihinde bitirilerek kısa sürede işletmeye açıldı. Çünkü Konya-Bulgurlu arası demiryolu yapımına oldukça müsait coğrafi koşullar barındırıyordu ve bu kısmın hızlıca inşası mümkün oldu. Ancak Bulgurlu'dan sonra demiryolunun geçeceği bölgeler için aynı şeyi söylemek zordu, aşılması gereken dağlar, zorlu arazi koşulları söz konusuydu. Dolayısıyla hattın ikinci kısmı olan dört etaptan oluşan 840 kilometrelik Bulgurlu-Halep-Nusaybin hattının yapımına iktisadi ve siyasi nedenlerden ötürü beş yıl başlanamadı. Osmanlı Hükümeti 2 Haziran 1908 tarihinde Padişah iradesiyle hattın dört bölümü ile, Telhabeş-Halep bağlantısının inşasına karar verdi¹¹³⁴.

Bağdat hattının Bulgurlu'dan Nusaybin yakınlarında El Helif mevkiine kadar uzatılması ve Telhabeş ile Halep arasına bir şube hattının inşası için Meclis-i Vükela ve Padişah iradesi ile karar verildikten sonra Bağdat Demiryolu Şirketi'nin 5 Mart 1903 tarihli

¹¹³¹ Almanların yapmış olduğu demiryolları ile ilgili çalışmanın "Alman Sermayesi ile İnşa Edilen Demiryolları" kısmına bakınız.

¹¹³² Özyüksel, 2013: 197.

¹¹³³ Özyüksel, 2013: 198.

¹¹³⁴ Ökçün, 1970: 19.

sözleşmesine zeyl bir mukavelename dâhil edildi. Bu ek sözleşmeye göre Bağdat hattının temdidine Duyun-ı Umumiyyeye mahsus varidat fazlası karşılık tutulmuş olduğundan bu hattın 1903 sözleşmesinin 35. Maddesi mucibince her kilometre için 11.000 frank hesabıyla teminat akçesi Duyun-ı Umumiyyeye ait varidat fazlasından tesviye olunacaktı. Duyun-ı Umumiyyeye ait varidat fazlası teminat akçesine yetmediği takdirde sene sonunda ortaya çıkan noksan Konya ve Adana vilayetlerinin gelecek yıl ağnam vergisi hasılatı ile Halep Vilayeti'nin ağnam vergisinden -tazminatı harp karşılığı olan miktar düşüldükten sonra karşılanacaktı.

İşletme masraflarına hattın yıllık gelirleri karşılık tutulmaktaydı. Hattın yıllık gelirleri 1903 sözleşmesinin 35. Maddesine göre kilometre başına 4.500 frank olarak belirlenmişti. Eğer kilometre başına 4.500 frank gelir temin edilemez ise tahakkuk eden noksan teminat akçesi karşılığı olan gelir fazlasından tamamlanacak, gelir fazlası yeterli değilse teminat akçesi noksanı gibi Konya, Adana ve Halep vilayetlerinin gelecek yılki ağnam vergisinden karşılanacaktı. Hattın işletme gelirleri yıllık 4.500 frankı aşarsa 1903 sözleşmesinin 35. Maddesine göre hareket edilecekti. Yani, işletme gelirleri 4.500 frank ile 10.000 frank arasında olursa 4.500 frankın üstü devlete kalacak, 10.000 frankı aşarsa hükümet ile şirket arasında % 60 ile % 40 oranında pay edilecekti¹¹³⁵.

1903 sözleşmesinde şirketin imtiyazın verildiği tarihten itibaren 8 ay zarfında inşa edilecek hatlara dair keşif çalışmalarını yapması, harita ve layihaları hazırlayarak Ticaret ve Nafia Nezareti'ne göndermesi gerekiyordu. Nezaret kendisine ulaşan belgeleri ulaştığı tarihten itibaren 3 ay içerisinde incelemek ve tasdik etmek zorundaydı. Ancak 1908 yılına ait ek sözleşmede hat uzunluğunun fazla olması dolayısıyla bu sürenin yeterli gelmeyeceği düşünülerek yeni bir düzenleme yapıldı. Buna göre şirket Bulgurlu'dan Telhabeş ve Halep'e kadar olan hattın harita ve layihalarını 1 sene içerisinde, Telhabeş'ten Nusaybin'e (Elhelif) kadar olan kısmın harita ve layihalarını ise 3 yıl içerisinde tamamlayarak Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderecekti. Nezaretin gönderilen evrakı inceleyip tasdik etmesi de 3 aydan 4 aya çıkarılıyordu. Sözleşme gereği 840 kilometrelik bölümün 8 yıl içinde bitirilerek işletmeye açılması isteniyordu¹¹³⁶.

2 Haziran 1908 tarihinde ek sözleşme ile birlikte Bağdat demiryolunun Bulgurlu-Nusaybin (Elhelif) kısmı için Nafia Nezareti ile Bağdat Demiryolu Şirketi, Deutsche Bank yetkilileri ve Duyun-ı Umumiyye İdaresi vekili arasında istikraz mukavelesi imzalandı. İstikraz sözleşmesi tahmini 840 kilometre olan hattın faiz ve re's-ül malı (ana para) yıllık kilometre başına 11 bin frank teminata muadil olmak üzere yapılıyordu. Hükümet tarafından

¹¹³⁵ Mart 1903 sözleşmesinin 35. Maddesi için bkz. Mecmua-i Mukavelat, 1329 (Cilt:12): 17-19.

¹¹³⁶ Mecmua-i Mukavelat, 1329 (Cilt:12): 56-57.

iki tertip şeklinde düzenlenen istikrazın ikinci tertibine göre 4.752.000 Osmanlı lirası (108.000.000 frank) borç alındı. Miktarı belirtilen para her biri 22 Osmanlı lirası ya da 500 frank olan 216.000 adet tahvilata (borç senedi) ayrıldı. Üçüncü tertibe göre ise 5.236.000 Osmanlı Lirası (119.000.000 frank) borç 22 Osmanlı Lirası veya 500 frank olan 238.000 adet tahvilata bölündü. Bu iki tertip istikrazın yıllık faizi % 4'tü, faizlerin bedeli sahiplerinin isteğine göre Frank, Mark, Sterlin, Felemenk Florini veya Osmanlı Lirası olarak altı ayda bir (Ocak ve Temmuz ayı başlarında) ödenecekti¹¹³⁷.

Bir taraftan hattın inşası ile ilgili bu gelişmeler yaşanırken diğer taraftan 2 Haziran 1908 tarihinde yapılan ek sözleşme ve istikraz mukavelesini imzalanmış, kısa bir müddet sonra 23 Temmuz 1908 tarihinde meşrutiyet Osmanlı Devleti'nde yeniden ilan edilmişti. Meşrutiyetin ilanı ile yasama organı; yani Meclis-i Ayan ve Mebusan 17 Aralık 1908 tarihinde çalışmalarına başlamıştı. Meclisin çalışmalarına başlamasıyla birlikte Bağdat demiryolunun imtiyaz hükümleri, hattın yapımında yaşanan gecikmeler meclis gündemine geldi. 27 Şubat 1909 tarihli Meclis-i Mebusan oturumunda Bağdat Mebusu İsmail Hakkı Bey konu hakkında Nafia Nezaretinden açıklama istedi. Açıklanmasını istediği hususlar, Bağdat demiryolu imtiyaz sözleşmesinin niçin gizli tutulduğu, imtiyaz sözleşmesinde Osmanlı Devleti'nin egemenliğini ihlal eden hükümlerin olup olmadığı, varsa imtiyazın siyasi sakıncaları, Bulgurlu'dan öte hattın yapımının neden geciktiği, güzergâh seçiminde yabancı devletlerin etkisinin olup olmadığı meseleleriydi. Nafia Nazırı Zihni Paşa, İsmail Hakkı Bey'in izahat istediği konulara açıklık getirdi. Evvela, sözleşmenin gizli tutulmasının Bağdat Demiryolu Sözleşmesine mahsus olmadığını, II. Abdülhamit döneminde bu tür imtiyazların neşredilmesi tarzında bir usulün bulunmadığını; ancak Nafia Nezareti'nin yalnız Bağdat Demiryolu Sözleşmesi değil, ne kadar genel sözleşme ve imtiyaz mukavelesi varsa hepsinin basılması taraftarı olduğunu ifade etmişti. Nafia Nazırı sözleşmede siyasi sakıncalar, Osmanlı egemenliğini ihlal edecek nitelikte hükümler, hattın güzergâhının seçilmesinde yabancı devletlerin herhangi bir müdahalesinin bulunduğunu düşünmüyordu. Hattın inşasında yaşanan gecikmeleri ticari ve ekonomik kayıp olarak görüyor, Bulgurlu'dan Halep'e kadar olan bölümün 8 yıl yerine 5-6 yılda bitirilmesine çalışılacağını belirtiyordu.

Bunun üzerine tekrar söz alan İsmail Hakkı Bey, sözleşme hükümlerinin mutlaka halkla paylaşılması gerektiği hususunun altını çizdi, nazırın diğer konularda ifade ettiği açıklamalara katılmadığını belirtti. İsmail Hakkı Bey, Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşasının genellikle teminat akçesi ile yapıldığını, en gelişmiş ülkelerde teminat akçesi 8 bin, 9 bin frankı geçmemesine rağmen, Osmanlı Devleti'nde bu miktarın 10 bin, 15 bin, hatta 18

¹¹³⁷2 Haziran 1908 tarihli istikraz sözleşmesi için bkz. Mecmua-i Mukavelat, 1329 (Cilt:12): 57-64.

bin franka çıktığını ifade ediyor, Bağdat demiryolu için kilometre başına verilen 11 bin frank teminatı fazla buluyordu. İsmail Hakkı Bey'in bu düşüncelerine diğer mebuslarda katılmış, kilometre teminatının fazla olduğunu, Bağdat demiryolunun pahalıya yaptırıldığı görüşünü savunmuşlardı. Onlara göre gayri safi gelirin kilometre başına 10 bin franktan fazla olan kısımlarının hükümet ile şirket arasında % 40-% 60 oranında paylaşılması doğru değildi. Nasıl ki gayri safinin 4.500 franktan fazla olan miktarı devlete bırakılıyorsa, 10 bin franktan fazla olan miktarı da hükümete bırakılmalıydı.

Sonuçta yapılan uzun müzakerelerin ardından mebusların büyük bir bölümü imtiyaz sözleşmesinde bulunan bazı hükümlerin değiştirilerek uygulamaya devam edilmesi kanaatinde birleştiler¹¹³⁸.

Bu gelişmelerden sonra Bağdat demiryolu imtiyazına ait 5 Mart 1903 tarihli mukaveleye 9 Mart 1909 tarihinde ikinci, 21 Mart 1911 tarihinde ise üçüncü ve dördüncü ek sözleşmeler yapıldı. 9 Mart 1909 tarihli ikinci ek sözleşme Bağdat demiryolunun Mersin-Adana demiryolu ile Adana yakınlarındaki Yenice İstasyonunda birbirlerine bağlanması ile ilgiliydi. Hükümet bu iki hattın birbirine entegre hale getirilmesinin bölge halkı açısından faydalı olacağı kanaatindeydi. Bu maksatla yapılan sözleşme ile birlikte iki hattın birleştirilmesinden doğacak masraflar Bağdat Demiryolu Şirketi'ne ait olacaktı¹¹³⁹.

Diğer taraftan siyasi ve ekonomik gelişmeler 1908 yılında meşrutiyetin yeniden ilanı ile birlikte II. Abdülhamit-II. Wilhelm arasında daha önceden oluşan dostluğa, dolayısıyla Alman yatırımlarına karşı oluşan olumsuz havayı dağıtmaya başladı. 1909 yılı sonlarına kadar Osmanlı Devleti'ndeki siyasi durum tam olarak İtilaf Devletlerinden yana iken bu durum 1910 yılı ortalarından itibaren değişmeye başladı. Maliye Bakanı Cavit Bey'in gümrük gelirlerini güvence göstererek Fransa ve İngiltere nezdinde başlattığı 30 milyon dolarlık borç talebi bu devletler tarafından karşılanmazken, Almanlar bu durumu fırsata çevirdiler % 4 faizle Osmanlı hükümetine 30 milyon dolarlık borç verdiler. Bu borç Osmanlı Devleti'nin mali sorunlarını çözmedi, bu nedenle gümrük vergilerinin % 4 oranında arttırılması konusu gündeme geldi. Bu konuda büyük devletlerin rızasını almak maksadıyla hükümetin 1910 yılından 1911 yılı yazına kadar başlattığı çabalara İngiltere sürekli engellerle mani olmaya çalışırken Almanya yine uzlaşmacı bir tavır sergiledi; 1910 Kasımında Almanlar Osmanlı Devleti'nin gümrük vergilerini arttırmasına karşı çıkmayacaklarını belirttiler. Alman hükümeti bununda ötesinde Osmanlı Devleti'ne Bağdat demiryolu hattının Bağdat'tan sonraki kısmını istediğine verebilme imkânını tanıdı. Yalnız Deutsche Bank Bağdat, Basra ile Basra

¹¹³⁸Bağdat Demiryolu Sözleşmesi hakkında mecliste yapılan tartışmalar için bkz. MMZC, Dönem 1, İçtima 1, Cilt 2, Birleşim 35, 14 Şubat 1324/27 Şubat 1909, s. 56-81; Ökçün, 1970: 19-37.

¹¹³⁹Mecmua-i Mukavelat, 1329 (Cilt:12): 64-67.

Körfezi arasındaki hatlarda Türk olmayan gruplar kadar hisse sahibi olabilmek hakkına sahip olmak istiyordu. Osmanlı Hükümeti için önemli fedakârlıklarda bulunmuş bir devletin bu istekleri oldukça makul görüldü. Dolayısıyla Almanların bu yeni önerisi 21 Mart 1911 tarihinde Osmanlı Hükümeti tarafından kabul edildi. Bu hem Bağdat demiryolunun tamamlanmamış bölümlerinin yapımının önünü açtı hem de Almanlar zor zamanlarında Türk Hükümeti'nin yanında yer alarak hükümetin itimadını kazandılar. Maliye Nazırı Cavit Bey'e göre bu sonuç Almanlar açısından, "1908 devrimi ile Büyük Savaş'ın patlak vermesi arasında tarihin yazmadığı en büyük diplomatik zaferdi"¹¹⁴⁰.

Bağdat demiryoluna ait 5 Mart 1903 tarihli mukaveleye 21 Mart 1911 tarihinde üçüncü ve dördüncü ek sözleşmeler bu gelişmeler sonrasında yapıldı. 21 Mart 1911 tarihindeki üçüncü ek sözleşme Osmanlı Devleti adına Sadrazam ve aynı zamanda Ticaret ve Nafia Nazırı Vekili Hakkı Paşa ile Bağdat Demiryolu Şirketi Meclis İdare Azası Mösyö Edward Hugenin arasında imzalanmıştı. Buna göre Bağdat demiryoluna ait 2 Haziran 1908 tarihli birinci ek sözleşmeye atıf yapılıyor, hükümet Bulgurlu-El Helif hattının ardından Bağdat'a kadar demiryolunun uzatılacağı hükmünü tekrar sözleşmeye koyuyordu. Şirket, 5 Mart 1903 tarihli sözleşmenin 35. Maddesi ile elde ettiği El Helif-Bağdat kısmının inşa ve işletmesi için yıllık taksitler ve işletme masraflarının devlet gelirlerinden karşılanmasına dair olan hakkından vazgeçiyordu. Sözleşme gereği El Helif ve Bağdat arasındaki hatların harita ve projeleri bu mukavelenin imzalandığı tarihten itibaren bir sene içerisinde Ticaret ve Nafia Nezareti'ne sunulacak, Nezaret harita ve projeleri iki ay içerisinde inceleyerek onaylayacaktı. Bu onayın ardından şirket hattın Bağdat'a kadar olan kısmını 5 yıl içinde tamamlayacaktı.

El Helif-Bağdat arasındaki hatların inşası için 2 Haziran 1908 tarihli iki ve üç numaralı istikraz tertipleri hakkında muharrer ahkâma tabi dört, beş ve altı numaralı tertipler hazırlandı. 2 Haziran 1908 tarihli istikraz tertiplerinden farklı olarak yeni tertip istikrazların her birinin kıymeti 54 milyon frank olarak belirlendi. Şirketin bu tertipleri gerek münferit gerekse toplu olarak vaz etmesini hükümetten isteme hakkı vardı. Yeni tertiplerin muamelatına tahsis olunan karşılıklar bu sözleşmenin ikinci maddesinde gösterildiği şekilde olacaktı. Yani şirket, yıllık taksitler ve işletme masraflarına karşılık devletin gelirlerini şirkete tahsis etmesine dair olan hakkından feragat ediyordu¹¹⁴¹.

21 Mart 1911 tarihli dördüncü ek sözleşme ile hükümet Bağdat Demiryolu Şirketi'ne Osmaniye'den İskenderun'a geniş bir şube hattı inşa ve işletme imtiyazını verdi. Bu imtiyaz, Bağdat demiryolu imtiyazına ait 5 Mart 1903 tarihli sözleşme ve şartnamenin bu mukavele ile değiştirilmeyen şartlarına tabi olmak kaydıyla verilmişti. İmtiyaz müddeti Bulgurlu- El Helif

¹¹⁴⁰Earle, 2003: 204-211.

¹¹⁴¹Mecmua-i Mukavelat, 1329 (Cilt:12): 68-69.

hattı imtiyazının sona ermesi ile bitecekti¹¹⁴². Şube hattına ait projeler sözleşme tarihinden itibaren 9 ay zarfında Nafia Nezareti'ne gönderilecek, nezaret projelerinin yapılmasına onay verildikten sonra şirket hattın inşasını 2 sene içinde tamamlayacaktı. Bu şube hattı devlet teminatı ve devletin mali desteği olmaksızın, zarar ve hasarı kendisine ait olmak üzere şirket tarafından inşa edilecek ve işletilecekti. Hattın tesisi için şirket tarafından tedavüle konulacak hisse senetleri damga kanuna tabiiydi. Hükümet, Bulgurlu- El Helif hattını satın almaksızın şube hattını satın alamayacaktı. Bağdat demiryolu ile şube hattı tamamlandığında işletme sırasında müşterek tarifeler tatbik edilirse ücret kat edilen mesafelere göre eşit şekilde belirlenecekti¹¹⁴³.

Bağdat demiryolunun Akdeniz'e ulaştırılması maksadıyla verilen bu imtiyaz kısa sürede Bağdat Demiryolu Şirketi tarafından kullanıldı. 10 Haziran 1912 tarihinde Toprakkale-İskenderun şube hattının inşa çalışmaları başladı. Sözleşmeden de anlaşılacağı üzere hattın yapımı için hükümetin kilometre teminatı bulunmuyor, şirket kendi imkânları ile hattı inşa ediyordu. Bağdat Demiryolu Şirketi, kilometresi 260.110 franktan 15.9 milyon franklık hisse senedini satışa çıkardı, bunların borsada % 81 fiyatla satışından 12.9 milyon frank gelir temin edildi. Bu çabalar neticesinde 59 kilometrelik Toprakkale-İskenderun hattı 1 Kasım 1913 tarihinde tamamlanarak işletmeye açıldı¹¹⁴⁴.

Diğer taraftan 21 Mart 1911 tarihinde imzalanan ek sözleşmelerle Bağdat Demiryolu Şirketi, 23 Mart 1894 tarihli Haydarpaşa Limanı inşa ve işletme imtiyazı ile aynı koşullarda İskenderun'da liman yapmak ve işletmek imtiyazına da sahip oluyordu. Bu maksatla 21 Mart 1911 tarihinde 1894 Haydarpaşa Liman imtiyazına zeyl olarak bir sözleşme eklendi, bu sözleşmede yer alan hükümler dışında 1894 yılında verilen imtiyaz hükümleri geçerli sayıldı¹¹⁴⁵.

Bağdat Demiryolu Şirketi 1911 yılı imtiyaz sözleşmeleri ile Bağdat-Basra demiryolu yapım hakkından vazgeçiyordu; ancak İskenderun'da liman inşa ve işletme hakkını alarak daha kârlı bir yatırımın önünü açıyor, Almanların Akdeniz'de ve Osmanlı Devleti üzerindeki etkisi daha da artıyordu. Bir taraftan Almanların Akdeniz'de elde ettikleri bu avantaj, diğer taraftan Bağdat'tan öte hattın Basra'ya kadar uzatılması hakkından Bağdat Demiryolu Şirketi'nin vazgeçmiş olması ve bunun Osmanlı Devleti üzerinde İngiliz baskısını

¹¹⁴² Bulgurlu- El Helif demiryolu hattının imtiyaz müddeti 5 Mart 1903 tarihli sözleşmede 99 yıl olarak belirlenmişti.

¹¹⁴³ Mecmua-i Mukavelat, 1329 (Cilt:12): 69-71.

¹¹⁴⁴ Beşirli, 2004a: 226-227.

¹¹⁴⁵ İskenderun Limanı inşa ve işletilmesi için 21 Mart 1911 yılında Haydarpaşa Liman Şirketi ile yapılan ek sözleşme maddeleri için bkz. Mecmua-i Mukavelat, 1329 (Cilt:12): 72-74.

azaltmasının doğurduğu rahatlama inşaatın başlamasının önündeki engelleri ortadan kaldırdı¹¹⁴⁶.

Bu gelişmelerin ardından Almanlar Bağdat demiryolunun Bulgurlu'dan itibaren Bağdat'a kadar ulaştırmak için hattın muhtelif kısımlarında inşa faaliyetlerine başladılar. Hattın Bulgurlu'ya kadar olan kısımları demiryolu yapımına uygun bölgelerden geçiyordu ve o kısımlar hızlı bir şekilde tamamlandı. Ancak Bulgurlu'dan sonra hattın geçtiği bölgeler coğrafi koşullar açısından büyük zorluklar barındırıyor, Toros ve Amanoslar gibi sıra dağların aşılması gerekiyordu. Bu şartlarda başlayan Bağdat demiryolunun inşası güç şartlarda da olsa devam etmişti. 1914 yazına kadar Bulgurlu-Ulukışla (38 km) 1 Temmuz 1911'de, Durak-Yenice (18 km) 27 Nisan 1912'de, Yenice-Mamure (97 km) 27 Nisan 1912'de, Radşu-Halep-Trablusşam (203 km) 15 Aralık 1912'de, Ulukışla-Karapınar (53 km) 21 Aralık 1912'de, Toprakkale-İskenderun (59 km) 1 Kasım 1913'te, Bağdat-Sumike (62 km) 2 Haziran 1914'te, Sumike-İstabolat-Samara (57 km) hattının yapımı ise 7 Ekim 1914 tarihinde tamamlanmıştı¹¹⁴⁷. I. Dünya Savaşı başladığında Bağdat demiryolu hattının 877 kilometresi tamamlanmış, Toros dağlarının aşılmasında yaşanan güçlükler dolayısıyla hattın Karapınar-Durak (38 km), Amanos Dağlarından dolayı Mamure-Raco (100 km) hatları ile Telebyat-Nusaybin-Tikrit-Samara (723 km) kısımları tamamlanamamıştı. Hattın bitirilemeyen kısımlarında I. Dünya Savaşı boyunca çalışmalar devam etti. Karapınar-Durak arasını 36 tünelle aşan Almanlar hattın inşasını 9 Ekim 1918 tarihinde bitirdiler. Bu sırada Amanos tünelleri de bitirilerek Ekim 1918'de İstanbul-Halep hattında demiryolu ulaşımı sağlandı. Diğer taraftan Bağdat demiryolunun Irak'ta bulunan Telebyat-Nusaybin-Tikrit-Samara hatları ile Derbesiye-Mardin şube hattı da 1918 yılına kadar tamamlanmıştı¹¹⁴⁸. Hattın tamamlandığı tarihlerde I. Dünya Savaşı Almanya ve Osmanlı Devleti'nin de yer aldığı müttefikleri tarafından kaybedilmişti. Dolayısıyla Nusaybin-İstanbul arasını kesintisiz geçen ilk tren hattın inşasında çalışan Almanlar ve aileleri ile Alman askerlerini taşıyordu¹¹⁴⁹. Diğer taraftan İstanbul-Bağdat demiryolu hattının bütün müştemilatı ile eksiksiz tamamlanması 1940 yılını buldu¹¹⁵⁰.

Osmanlı Devlet adamları Bağdat demiryolunun geçtiği güzergâhlarda ticareti canlandıracağına, tarımsal üretimi attıracağına, tarımın cazip hale gelmesi ile halkın daha çok üretim yapacağına inanıyorlardı. Üretimin artması halkın zenginleşmesini sağlayacak, devlet varidatı artacaktı. Demiryolunun yapılması ile birlikte askeri birliklerin hızlı bir şekilde bir

¹¹⁴⁶Özyüksel, 2013: 343-344.

¹¹⁴⁷Rathmann, 1982: 102. Ayrıca Konya-Bağdat Demiryolu tablosuna bakınız.

¹¹⁴⁸Onur, 1953: 24-31.

¹¹⁴⁹Ortaylı, 2012: 166.

¹¹⁵⁰Özyüksel, 2013: 475

yerden bir yere nakledilmesi mümkün olacak, özellikle Bağdat demiryolu ile Rusların güneye inmeleri engellenebilecekti. Dolayısıyla devletin bekası açısından demiryolları önemli görülüyordu. Diğer taraftan Osmanlı Devleti kendisiyle dostane ilişkiler geliştiren Almanlarla iş tutmayı, diğer Avrupalı devletlerle iş yapmaya tercih ediyordu. Müslüman sömürüye sahip olmayan Almanların dostluğu Osmanlı Devleti'nin denge siyaseti ile de örtüşüyordu¹¹⁵¹.

Bağdat demiryolu Almanlar açısından emperyalist yayılmanın bir aracıydı. Almanlar Osmanlı Devleti'ni doğrudan kolonileri haline getirme politikalarından ziyade ekonomik yatırımlarla Anadolu ve Ortadoğu'da hammadde ihtiyacını karşılayabilen siyasi bir güç olma eğilimi ile hareket ettiler¹¹⁵². İngiliz ve Fransızlar Anadolu'da demiryollarını daha çok var olan pazarlardan geçirirken Almanların potansiyel pazarları tercih etmelerinin temel sebebi buydu. Bağdat demiryolu ile Almanlar, Anadolu ve Ortadoğu'da zenginliklerini İstanbul üzerinden Avrupa'ya hızlıca aktarma gayreti içerisindeydiler¹¹⁵³. Bağdat demiryolu hattının yapımı ilerledikçe Almanların Osmanlı Devleti üzerindeki siyasi ve askeri etkisi daha da arttı. Bu durum Osmanlı-Alman ticaretini geliştirse de Almanların beklentilerini hiçbir zaman tam olarak karşılamadı ve Anadolu uluslar arası ticaretin merkezi olamadı¹¹⁵⁴. Böyle bir neticenin ortaya çıkmasında siyasi gelişmelerin etkisi oldukça fazlaydı. I. Dünya Savaşı'nın kaybedilmesi, Almanların savaş sonunda büyük beklentilerle inşa ettikleri Bağdat demiryolu hattından yeterince istifade etmelerini engelledi. Bir yerde, uzunca süredir Almanlar tarafındanilmekilmek işlenen doğuda nüfuz oluşturma siyaseti ve bunun en önemli aracı olan Bağdat demiryolu hattı I. Dünya Savaşı'nın enkazı altında kalıyordu.

II. Meşrutiyet Dönemi'nde Babaeski-Kırkkilise, Soma-Bandırma demiryolu hatlarının ve Bağdat Demiryolunun bitirilemeyen kısımlarının inşası dışında Hicaz demiryolu ile ilgili de çalışmalar sürdürüldü. İstanbul'dan kutsal merkezlere oradan da Yemen'e kadar uzatılması planlanan Hicaz demiryolu Osmanlı Devleti tarafından inşa ediliyordu. Hattın inşasına 1 Eylül 1900 tarihinde başlandı, Medine şehrine 1908 yılında ulaşan demiryolu, Hayfa şubesinin açılması ile 1464 kilometreye ulaştı ve 1 Eylül 1908 tarihinde resmi bir törenle açıldı¹¹⁵⁵. Hicaz demiryolu 1908 yılından 1917 yılına kadar 17 kilometre uzunluğunda Akka-Beledüşşeyh, 100 kilometrelik Afûle-Lûd, 155 kilometre uzunluğunda Vadiüssür-el-Avca, 39 kilometre uzunluğunda et-Tin-Beytülhanum şube hatları ve Kademişerif'ten Şam'a döşenen raylarla 1750 kilometre uzunluğa erişti. Ancak I. Dünya Savaşı bu savaş esnasında Arapların Osmanlı Devleti'ne karşı çıkarmış oldukları isyanlar devletin hatlar üzerindeki denetimini

¹¹⁵¹ Albayrak, 1995: 21-23.

¹¹⁵² Avcı, 2015: 279.

¹¹⁵³ Efe, 2005: 99.

¹¹⁵⁴ Avcı, 2015: 279.

¹¹⁵⁵ Gülsoy, 2013: 241-246.

zayıflattı. Medine'nin 10 Ocak 1919 tarihinde düşmesi ile Osmanlı Devleti'nin bölge ve demiryolu üzerindeki hâkimiyeti sona erdi¹¹⁵⁶.

Hicaz demiryolu dışında II. Meşrutiyet döneminde inşa edilen hatlardan biri Ankara Yerköy yakınlarında İzzettin İstasyonu'na kadar uzatılan 127 kilometrelik dekovil hattı oldu. Öteden beri Ankara'dan doğuya doğru bir demiryolu hattının inşası devlet tarafından faydalı bulunmuş; ancak Rusların mani olmaları nedeniyle yapılamamıştı. Bu durumun ortaya çıkardığı sorunlar I. Dünya Savaşı'nda oldukça hissedildi. Ankara'dan Yerköy'e doğru demiryolu hattının yapımına bu gerekçelerle başlandı ve 1 Ağustos 1919 tarihinde hat ulaşımına açıldı. Ankara-İzzettin hattı Kurtuluş Savaşı boyunca işgal edilmemiş tek demiryolu hattı idi ve Orta Anadolu buğdayının batıya aktarılmasında önemli bir rol oynadı¹¹⁵⁷.

Ankara-İzzettin İstasyonu arasındaki 127 kilometrelik demiryolu hattı hariç tutulursa 1918 yılında Osmanlı Devleti'nin işgal edilmemiş topraklarında kalan bölgelerde demiryolu hatlarının toplam uzunluğu 4112 kilometreyi bulmuştu. 1032 kilometrelik normal Anadolu hattı, 966 kilometre Bağdat hattı, 68 kilometre Adana-Mersin hattı, 703 kilometre İzmir-Kasaba hattı, 609 kilometre İzmir-Aydın hattı, 337 kilometre Şark demiryolları hattı bulunuyordu. Mudanya-Bursa arasında 41, Erzurum-Sarıkamış arasında 232 kilometrelik dar demiryolu hattı vardı. Sarıkamış'tan sınıra kadar uzanan 124 kilometrelik geniş demiryolu hattı bulunuyordu¹¹⁵⁸.

3.4.3. Liman ve Rıhtımların İnşası ve Bu Amaçla Kurulan Şirketler

Ticaretin büyük ölçekte yapılabilmesi ulaştırma araçlarının niteliğiyle doğrudan ilintilidir. Denizyolu taşımacılığı uluslar arası ticarete sağladığı kolaylıklar ve sunduğu makul maliyet sebebiyle tarih boyu ticarete tercih edilen ulaşım araçlarından biri olmuştur. Denizyolu taşımacılığında limanlar önemli bir yere sahiptir. 19. yüzyıl ortalarından itibaren Osmanlı Devleti'nin batı ile olan ticari münasebetleri yapılan yeni ticari antlaşmalarla artmış, bu durum limanların yeni ticari gelişmelere uygun hale getirilmesi sorununu doğurmuştur.

3.4.3.1. 1908 Nafia Programında Limanlar

Nafia programına göre ulaşım ağlarının denize ulaşan kısımlarına ticaret limanları yapmadıkça ne denizlerden ne de ulaşım ağlarından gereğince istifade etmek mümkündü. Bu nedenle deniz araçlarının doğrudan doğruya yanaşabilecekleri limanlara ihtiyaç vardı. Programa göre limanlar şu vasıflara sahip olmalıydı. Limana yanaşan deniz araçlarının kısa

¹¹⁵⁶Gülsoy-Ochsenwald, 1998: 444.

¹¹⁵⁷Mutlu, 1989: 21.

¹¹⁵⁸Yıldırım: 2002: 322.

sürede boşaltılmaları, bunun için limanın gerekli alet ve donanıma sahip bulunması gerekiyordu. Limanlarda eşyanın kısa süre muhafazası için ambar ve sundurmalar inşa edilmeli, gelen eşyanın süratle sevki için demiryolu hatları ile bağlantı sağlanmalıydı. Gümrük antrepolarının tesisi, hasara uğramış deniz araçlarının tamirlerinin yapılabileceği araçların temini, akşamları da çalışmaların yapılabilmesi için uygun ortamın oluşturulması gerekiyordu.

Osmanlı Devleti'nde imtiyazla inşa edilmiş limanlar; Dersaadet, Haydarpaşa, İzmir, Selanik, Beyrut ve Sakız limanlarıydı. Bu limanların yukarıda izah edilen niteliklere sahip olmayan cihetleri şirketlerle müzakere edilerek giderilmeli, limanların ıslahı sağlanmalıydı.

Osmanlı Devleti, İstanbul ile Basra Körfezi, Karadeniz ile Akdeniz arasında bulunan sınırlara ayrıldığından bu hududun nihayeti olan dört noktada mükemmel limanlar inşa etmeliydi ki bu noktalar Haydarpaşa ve Basra ile Samsun ve Mersin'dir.

Haydarpaşa Limanı inşa edilmişti. Bağdat Demir Yolu Şirketi'nin Bağdat, Basra ile Zebir Şubesi'nin nihayete erdiği noktalarda liman inşa etme hakkı vardı. Geriye Samsun ve Mersin limanlarının inşası kalıyordu.

Bu büyüklükte olmasa da Trablusşam'da bir liman tesisi ve bir de Erzurum ve havalisini kapsamak üzere demiryolu hattının getirileceği yer dikkate alınarak Trabzon ya da Tirebolu ile bir de Bandırma'da liman inşa edilmeliydi. Böylelikle Hicaz ve Yemen dışında Osmanlı Devleti'nin Asya topraklarında Bağdat Demiryolu Şirketi'nin salahiyetinde olan üç liman dışında beş limanın inşası planlanmaktaydı.

Rumeli'de ise üç limanın inşasına ihtiyaç vardı. Bu limanlardan bir tanesi Şark Demiryolları ile Selanik-Dedeoğaç hattına mahreç olmak üzere Dedeoğaç'ta, diğerleri ise Yanya demiryoluna bitişik olmak üzere Serandoz'da ve Draç'ta inşa olunacaktı. Bu üç limandan Dedeoğaç Limanı'nın inşa edilmesi daha önemli görülmekte, umuma müteallik olduğu düşünülmekteydi. Bazı sebepler dolayısıyla limanın hükümet tarafından inşa edilmesi isteniyordu. Limanın inşası bir müteahhide, inşa masrafları 25-30 sene içinde ödenmek şartıyla ihale edilebilirdi.

Bu limanların inşası için bütçenin ne kadar olması gerektiği keşifler yapılmadığı için bilinmiyordu. Ancak bu konuda mevcut layihalar ve daha önce inşa edilen diğer limanlara yapılan harcamalar dikkate alınarak; Trabzon ya da Tirebolu limanı için 350.000, Samsun Limanı için 900.000, Mersin Limanı için 900.000, Dedeoğaç Limanı için 500.000, Trablusşam Limanı için 500.000, Serandoz Limanı için 300.000, Draç Limanı için 400.000, Bandırma Limanı için 150.000 olmak üzere toplam 4.000.000 Osmanlı Lirası maliyet ön görülüyordu.

Yapılması ön görülen limanların memleketin mali imkanları ile inşası yıllar alabilirdi. Bu nedenle bunların imtiyaz usulüyle inşa edilmesi isteniyordu.

İnşa edilmesi gerekli birinci derece öneme sahip sekiz adet liman dışında bir de ikinci derece öneme sahip limanlar belirlenmişti. Bunlar; Zonguldak, İnebolu, Derince, Mudanya, İskenderun limanlarıydı. Bunlara Rize¹¹⁵⁹, Giresun¹¹⁶⁰, Ordu¹¹⁶¹, Ünye, Terme¹¹⁶², Sinop¹¹⁶³, Amasra¹¹⁶⁴, Ereğli¹¹⁶⁵, Midye¹¹⁶⁶, Tekirdağ¹¹⁶⁷, Bozcaada¹¹⁶⁸, Midilli¹¹⁶⁹, Kavala¹¹⁷⁰, Antalya¹¹⁷¹, Rodos¹¹⁷², Lazkiye¹¹⁷³, Yafa¹¹⁷⁴, Bingazi¹¹⁷⁵, Trablusgarp¹¹⁷⁶ limanları da eklenecekti. Zonguldak, İnebolu, Derince, Mudanya ve İskenderun Limanları'nın mevcut imalatları hakkında kısa açıklamalarda bulunmuş, Zonguldak Limanı'nın 42 sene müddetle imtiyaz olarak inşa edildiği belirtilmişti. İnebolu Limanı'nda birkaç sene önce şehrin doğusunda 140 metre uzunluğunda bir set inşa edilmiş, ancak set zamanla tahrip olarak tamire muhtaç hale gelmişti. Derince Limanı'nda Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi Konya hattı mukavelesi gereği Derince'de gayet fazla olan deniz araçlarının yavaşmaları maksadı ile bir iskele inşası için gerekli hazırlıkları yapmıştı. Mudanya Limanı'nda Mudanya-Bursa Demiryolu Şirketi bir iskele inşa etmişti, bu iskeleye İdare-i Mahsusa vapurları

¹¹⁵⁹ Rize'de bir iskelenin inşası ve vinç makineleri için 25.000 Osmanlı Lirası'na ihtiyaç duyulacağı düşünülmüyordu.

¹¹⁶⁰ Bu limanın icap edeceği masraf daha önce yapılmış keşifler dikkate alınarak 87.000 Osmanlı Lirası olarak hesaplanıyordu.

¹¹⁶¹ Ordu'da şimdilik 25.000 Osmanlı Lirası sarfıyla bir iskelenin inşa edilmesi yeterli görülüyordu.

¹¹⁶² Ünye ve Terme'ye 15.000 Osmanlı Lirası sarfıyla bir iskelenin inşa edilmesi yeterli görülüyordu.

¹¹⁶³ Tabi bir limana sahip olan Sinop'ta rıhtımlar tesisi ve malların hızlı biçimde yüklenip boşaltılmaları için iskeleler inşa edilmeliydi. Bu işler için yapılacak harcamaların 87.000 Osmanlı Lirası olacağı düşünülmüyordu.

¹¹⁶⁴ Limanın doğu tarafında mevcut temeller üzerine bir dalgakıran setti inşa edilmek isteniyordu, maliyetin 15.000 Osmanlı Lirası olacağı düşünülmüyordu.

¹¹⁶⁵ Burada 400 metre uzunluğunda bir set inşası ve diğer imalatlar için 56.000 liranın gerekli olduğu düşünülmüyordu.

¹¹⁶⁶ Midye'nin karşısında bulunan Saroz Burnu'nda 186 metre uzunluğunda bir dalgakıran set inşası ve altı metre genişliğe sahip gemilerin güvenle sığınabilecekleri mahal için 25.000 liranın sarf edilmesi gerekiyordu.

¹¹⁶⁷ Buraya 3.000 lira sarfıyla 500 metre uzunluğunda demirden bir iskele inşası alet ve edevatın konulması kararlaştırılmıştı.

¹¹⁶⁸ Küçük tonajlı gemiler için emin bir mahal olan Bozcaada Limanı'nın 1.700 lira mukabilinde tamir edilmesi mahalli memurlar tarafından istenmiş, hükümet masrafların yol vergisi bakayasından karşılanmasına izin vermişti.

¹¹⁶⁹ Buraya gelen büyük kumpanya vapurlarının limana girmelerini temin etmek için limanın tarakla temizlenmesi gerekiyordu. Eski setlerin ve rıhtımların yeniden inşası, muhtelif imalatlar için 70.000 Osmanlı Lirasının gerekli olduğu düşünülmüyordu.

¹¹⁷⁰ 25.000 lira maliyetle küçük bir muhafaza setinin inşa edilmesine ihtiyaç vardı.

¹¹⁷¹ 40 tonu geçmeyen gemiler ile mavnalar için 20.000 liranın sarfıyla bir liman inşası tasavvur ediliyordu.

¹¹⁷² Eski limanın tarakla temizlenmesi ve setlerin muhtelif tamiratları ile icap eden diğer tesisatlar için 60.000 liranın sarfı gerekiyordu.

¹¹⁷³ Küçük bir limanın inşası ve limanın bazı mahallerinin 4 metreye kadar derinleştirilmesi için 6.000 liranın sarf edilmesi gerektiğine dair vilayet tarafından proje hazırlanmıştı.

¹¹⁷⁴ Kısmen ahşap kısmen demir bir iskelenin inşası için 25.000 liranın sarfına ihtiyaç vardı.

¹¹⁷⁵ 425 metre uzunluğunda bir set mevcuttu. Ancak kullanılan kısım yeterli gelmediği için settin 186 metre daha uzatılması gerekiyordu. Bu sayede 18 hektarlık muhafazalı bir alan oluşacak, mevcut kısmın 8 metre olan ciheti 5 metre daha derinleştirilecekti. Bu işler için 51.000 liraya ihtiyaç duyuluyordu.

¹¹⁷⁶ Trablusgarp Limanı'nın vapurların girişine müsait hale getirilmesi için temizlenmesi, derinliğinin arttırılması gerekiyordu. Bu iş ve diğer imalatlar için 82.000 liraya ihtiyaç vardı.

yanaşmaktaydı. İskenderun Limanı'nda ise 8.000 lira sarfıyla demirden bir iskele inşa edilmekteydi.

İkinci derece öneme sahip limanların inşası için toplam 692.000 liraya ihtiyaç vardı. Bu miktarı Osmanlı Devleti'nin kendi mali imkânları ile karşılaması mümkün değildi, dolayısıyla bu limanların da imtiyaz yöntemi ile inşası öneriliyordu¹¹⁷⁷.

1908 Nafia Programı hazırlandıktan kısa bir müddet sonra 1909 yılında “Umur-ı Nafia İçin Akdolunacak İstikraz Hakkında Kanun Layihası” tanzim edilmişti. Dış borç alımı için hazırlanan bu kanun layihasında üç sene içinde imtiyaz suretiyle yaptırılması mümkün olmayan küçük liman ve dalgakıran setlerin inşasına 1909 yılı için 50.000, 1910 yılı için 100.000, 1911 yılı için 50.000 olmak üzere toplam 200.000 lira istikraz talep ediliyordu. Ancak Nafia Nezareti'nin talep ettiği bu miktar, limanların keşiflerinin yapılmadığı, harcama kalemlerinin tahmini olduğu gerekçesi ile Meclis tarafından kabul edilmedi. Bu şartlarda programda yer alan limanların imtiyaz usulü ve yerel imkânlarla inşasından başka çare kalmıyordu¹¹⁷⁸.

II. Meşrutiyet Dönemi'nde limanların inşası, ıslah edilmeleri, günün şartlarına göre yeniden tanzimleri hususunda çok az çalışma yapılmıştır. Bu dönemde liman ve rıhtımlarla ilgili yapılan çalışmaların sınırlı kalmasında dönemin fevkalade koşullarının da etkisi büyüktür. Siyasi olarak devlet, önce Trablusgarp Savaşı, ardından Balkan Savaşları ve nihayetinde I. Dünya Savaşı ile çok zor bir tarihi sürece girmiştir. Dolayısıyla II. Meşrutiyet Dönemi'nde limanlarda yapılan çalışmalar imtiyazla yaptırılan bazı limanlar dışında neredeyse yok denecek kadar azdır.

3.4.3.2. Ereğli Şirketi Osmaniyesi, Zonguldak Limanı'nın İnşası

Ereğli'de kömür madeninin bulunması II. Mahmut'un saltanatının son dönemlerinde olmuş, maden havzası 1848 yılında Padişah Abdülmecid tarafından vakıf haline getirilmiş, böylelikle yabancı sermayenin bu alana girmesi engellenmişti. Dolayısıyla Ereğli Kömür Madenleri'ni işleten ilk şirketler yerli sermaye sahipleri tarafından kurulan şirketler olmuş, Karamanyan Kumpanyası (1883), Gürcü Kumpanyası (1885), Sarıcazadeler Şirketi (1900) bölgede maden ocağı işletmişti. Ancak bu durum yabancı sermaye sahiplerinin bölgeye olan ilgilerini sonlandırmamış, özellikle Fransızlar Ereğli Kömür Madenleri ile yakından ilgilenmişlerdi. Havzada çıkarılan madenlerin taşınmasında yaşanan güçlükler, bu nedenle havzaya bir liman yapılması düşüncesi, bu limanın inşası için hükümetin mali gücünün

¹¹⁷⁷ Umur-ı Nafiaya Dair Layiha, 1908: 1-8; Tekeli ve İlkin, 2010: 191-193.

¹¹⁷⁸ MMZC, 1. Dönem, 1. İçtima, 5. Cilt, İ. 105, 20 Haziran 1325/ 3 Temmuz 1909, s. 149.

yetersiz olması Fransızların beklediği fırsatı ortaya çıkarmış, Osmanlı hükümeti imtiyaz yoluyla limanın inşa edilmesini kararlaştırmıştı¹¹⁷⁹.

Zonguldak'ta bir liman inşası 20 Aralık 1893 tarihinde Osmanlı tebaasından Yanko Bey ile Mösyö Leonidis Zarifi ve Osmanlı Bankası Müdür Yardımcısı olan Mösyö Gaston dö Benuva (Auboyneau)'ya 42 yıl süre ile verilmişti. İmtiyaz sahipleri Zonguldak'ta bir liman ve rıhtım inşa ve idare etmek için 18 Mayıs 1896 tarihinde Paris'te Ereğli Şirketi Osmaniyesi'ni kurdular. Şirketin öncelikli işi Zonguldak Limanı ve rıhtımının inşasıydı; ancak buna mukabil şirkete bazı madenlerin işletilmesi hakkı da verildi. İmtiyaz sahibi Yanko Bey şirketin kurulması ile birlikte haklarını genel kurula devretmiş böylelikle Fransızlar Zonguldak Limanı yapım hakları bağlamında Ereğli Kömür Madenleri'nde de hak sahibi olmuşlardı¹¹⁸⁰.

Ereğli Şirketi tarafından yapımına başlanan Zonguldak Limanı'nın inşası 1901 yılında tamamlandı; ancak hükümet limanın sözleşmede yer alan hükümler çerçevesinde yapılmadığını gerekçe göstererek eksikliklerin tamamlanmasını istedi, resmi olarak liman açılmadı.¹¹⁸¹ Limanın inşası tamamlandığı halde resmi olarak açılmamış olmasının bir diğer sebebi Ereğli Şirketi'nin kanunsuz olarak maden ocaklarını işletmesi, hükümetin bu duruma duymuş olduğu tepkiydi. Çünkü imtiyaz sözleşmesinin 3. ve 11. maddelerinde şirketin liman ve rıhtım hafriyatı, bina ve sair inşaatın yapımı ve iltisak hatları hafriyatı sırasında çıkacak maden damarlarını işletme hakkı vardı. Ereğli Şirketi yalnız sözleşmede yer alan düzenlemelerin kendisine tanıdığı sınırlar dâhilinde kalmadı. Osmanlı tebaasından Pangiris ve Cartali Beyler tarafından 13 Eylül 1896 tarihinden itibaren çeşitli dönemlerde alınan maden ocağı işletme ruhsatlarını vekâleten kullandı. Bu durum hükümetin tepkisini çekiyor, limanın resmi açılışı yapılmıyordu¹¹⁸².

Ancak bu durumdan karlı çıkan taraf şirket olmuş; çünkü 5 yıl zarfında limandan yapılan yüklemeler 2.116.781 tona ulaşmış, devletin bundan % 8 hesabıyla 9.304 lira kaybı söz konusu olduğu gibi liman üzerinden gerçekleşecek ithalat ve ihracat gelirlerinden de mahrum kalmıştı. Limanın resmi olarak açılmamış olması kömür naklinde büyük zorluklar yaratıyor, bu durum fabrikaların ve devlet kurumlarının kömüre olan ihtiyaçlarını arttırıyordu. Aynı zamanda Ereğli Şirketi diğer maden işletmecilerinin limandan istifade etmelerine müsaade etmeyerek haksız rekabet ortamı yaratıyor, mağduriyetlerin yaşanmasına sebebiyet

¹¹⁷⁹ Tak, 2001: 253-255.

¹¹⁸⁰ Ereğli Şirketi Osmaniyesi'nin yönetim merkezi İstanbul'dur. İlk yönetim kurulu Mösyö Donereveo (Baron de Nervo), Mösyö Kumandan Berje, Mösyö Kont Darnod ve Mösyö Lui Lafolt'ten müteşekkildi. Görünüşte Osmanlı tabiyetli olan şirket gerçekte Fransız sermayesi ile meydana gelmiş, devletle olan ilişkileri siyasi gelişmelerden etkilenmiştir. Şirketin sermayesi, kar ve zarar durumu için bkz. Yılmaz, 2011: 89-94; Balcı ve Sırma, 2012: 59-65.

¹¹⁸¹ Yıldız, 2014: 151.

¹¹⁸² Genç, 2008: 415-416.

veriyordu¹¹⁸³. Bunun üzerine Osmanlı Devleti şirketin liman imtiyazını satın almaya çalışmış, bu çaba şirketin satış karşılığı halihâzırda işlettiği maden ocaklarının fiili durumunun hükümet tarafından tanınmasını şart koşması dolayısıyla sonuç vermediği gibi Fransız Sefiri Kont Vitali'nin de duruma müdahil olması ile Osmanlı-Fransız ilişkilerinin gerilmesine sebebiyet vermişti¹¹⁸⁴. Diğer taraftan Ereğli Şirketi'nin asıl işi olan Zonguldak Limanı'nı inşa etmek dışında maden ocaklarını işletmeye yönelmesi Osmanlı Devleti'nin şirketi bu arzusundan uzak tutmaya sevk etmiş; ancak bu konuda başarı elde edilememişti. 5 Mart 1912 tarihinde şirketin müstear namıyla işlettiği maden ocaklarının şirkete ait olduğunu devlet kabul etmek zorunda kalmıştı. Devletin bu şekilde Fransız sermayesini tanınması öteden beri havza ile ilgilenen diğer yabancı sermaye çevrelerini de harekete geçirmişti¹¹⁸⁵.

Zonguldak Limanı'nın resmi olarak açılmamış olmasının devlete herhangi bir faydası bulunmuyordu. Kasım 1908 tarihinde Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından gönderilen bir heyetin limanda yapmış olduğu incelemeler sonucunda dalga kıran settinin ve liman derinliğinin sözleşme şartlarına uygun olmadığı anlaşıldı. Eksikliklerin altı ay içerisinde tamamlanması şartıyla 1 Mart 1909 tarihinde limanın geçici kabul işlemleri yapıldı. Ancak şirket tayin edilen süre içerisinde eksiklikleri tamamlayamadı, limanın sözleşmede yer alan şartlar mukabilinde tamamlanması 1912 yılında ancak mümkün olabildi¹¹⁸⁶.

3.4.3.3. İnebolu Limanı

İnebolu, Kastamonu Vilayeti'nin kuzeyinde Karadeniz kıyısında coğrafi açıdan oldukça önemli bir mevkide bulunuyordu. Ali Tefik Bey 1897 tarihli Memalik-i Osmaniye Coğrafyası adlı eserinde İnebolu'yu "kasabanın ab (su) ve havası latif ve dâhil ve harici eşcâr-ı müsmireyi (meyve veren) havi bahçeler ile müzeyyendir," sözleri ile tarif ediyor. İnebolu Karadeniz'de iskelesi olan sayılı kasabalardan biriydi, İdare-i Mahsusa, Loyd ve sair vapur kumpanyaları kasabaya uğruyor, bu vesileyle iç kesimlerden gelen malların ihracı ve o nisbette ithalat mümkün oluyordu¹¹⁸⁷.

İnebolu'nun coğrafi açıdan önemli bir mevkide olması, ithalat ve ihracatın hergeçen gün artması, mevcut iskelenin bir limana dönüştürülmesi gerekliliğini doğurdu. Çünkü İnebolu, Kastamonu Vilayeti'nin yegâne ticaret vasıtası olması hasebiyle Karadeniz sahilinde muhim bir iskele olmasına rağmen muntazam bir limana sahip olmaması yüzünden kötü

¹¹⁸³ Genç, 2007: 388-389.

¹¹⁸⁴ Genç, 2008: 416.

¹¹⁸⁵ Tak, 2001: 256. Ereğli Kömür Madenleri'ni Fransa'nın dışında İngiltere, Almanya, Rusya, İtalya ve Yunanistan'ın ele geçirme istekleri söz konusu olmuştur. Bu rekabet için bkz. Sarıkoyuncu, 1993: 316-332.

¹¹⁸⁶ Genç, 2007: 390. Zonguldak Limanı ve Zonguldak kömür ocaklarının devlet tarafından istimlak edilmesi çabaları ile ilgili bkz. MV. 198/100, 1333 N 19/31 Temmuz 1915. MV. 205/19, 1335 S 24/20 Aralık 1916.

¹¹⁸⁷ Avcı, 2012: 21.

havalarda eşya ve yolcu nakli güçlüklerle yapılmaktaydı. Bazı zamanlarda ise deniz araçları kasabaya uğramadan gitmek durumunda kalıyordu. Bu nedenlerden dolayı İnebolu’da iskelenin iyileştirilmesine çalışılmış, masrafları Nafia Nezareti’nden karşılanarak 105 metre bir mahallin inşa edilmesi sağlanmıştı. Bilahare Nafia Nezareti Fen Heyeti tarafından yapılan keşifler sonucunda 70.000 bin lira sarfiyatla limanın inşa edilebileceği anlaşılmıştı. Hazine-i Hassa namına müteâhhit marifetiyle ya da imtiyaz suretiyle limanın inşası gündeme gelmiş; ancak bir netice elde edilememişti. Bunun üzerine limanın inşasının yerel imkânlarla karşılanıp karşılanamayacağı Kastamonu Vilayeti’nden sorulmuş, İnebolu Kaymakamı tarafından gönderilen tahriratta iskelenin bir yıllık hâsılatının 9.000 liraya yakın olduğu bildirilmişti¹¹⁸⁸.

Gelire nazaran masrafların çokluğu mahalli gelirlerle limanın inşasının çok uzun seneler sürmesine sebep olacaktı. Bu nedenle ticari işler ve asker sevkiyatı açısından önem arz eden limanın ya Nafia Nezareti tarafından ya da münasip bir şirkete ihale ile inşası Kastamonu Vilayet Meclisi tarafından istenmiş, durum Bahriye,¹¹⁸⁹ Dâhiliye ve Ticaret ve Nafia Nezaretleri’ne bildirilmişti (24 Mart 1909). Bunun üzerine 9 Haziran 1909 tarihinde Nafia Nezareti daha evvel Avrupa’dan getirmiş olduğu bir mühendisi Karadeniz sahilinde yapılacak olan limanları teftiş için göndermiş, mühendisin İnebolu Limanı hakkında yapacağı incelemeler neticesine göre Nezaret tarafından icabının yapılacağı belirtilmişti¹¹⁹⁰.

Ancak bu çalışmalardan bir netice elde edilememiş, İnebolu’da limanın inşasına bir türlü başlanamamıştı. Bu durum bölge halkının tepkisini çekmiş, 1911 yılında Kastamonu Gazetesi’nde yer alan bir haberde limanın inşa edilmemiş olmasının protesto edileceği yazılmıştı. Bunun üzerine İstanbul’dan Nafia Mühendisi Manikos Efendi İnebolu’ya tayin edilmiş, limanın inşası için 1912 yılında 10.000 lira tahsisat ayrılmıştı¹¹⁹¹. Bu kapsamda limanın inşası Fransızlara verilmiş, ancak inşa çalışmaları başlamadan I. Dünya Savaşı çıktığı için bu çabada netice vermemişti¹¹⁹².

Milli Mücadele Dönemi’nde İnebolu limandan mahrumdu, fotoğrafta görüldüğü gibi sadece bir iskeleye sahipti¹¹⁹³.

¹¹⁸⁸ 1908 yılında İnebolu İskeleyi’ne Osmanlı bandıralı toplam tonajı 217.825 olan 193 vapur, Osmanlı bandıralı toplam tonajı 21.039 olan 7.151 adet vapur dışında diğer deniz araçları; yabancı bandıralı toplam tonajı 232.293 olan 168 adet vapur gelmiştir.

¹¹⁸⁹ Bahriye Nezareti İnebolu Limanı’nın inşaat masraflarının Ticaret ve Nafia Nezareti’ne ait olduğunu belirtmiştir. DH. MKT. 2825/70, 1327 Ca 9/29 Mayıs 1909.

¹¹⁹⁰ DH. MKT. 2846/68, 1327 Ca 27/16 Nisan 1909; DH. MKT. 2800/33, 1327 R 12/3 Mayıs 1909.

¹¹⁹¹ DH. İD. 6/34, 1330 Ca 4/21 Nisan 1912.

¹¹⁹² Eski, 1997: 929-940.

¹¹⁹³ Fotoğrafta “Anadolu’daki İngiliz esirleri İnebolu’yu terk ederlerken” ibareleri yer almaktadır. Fotoğraf Atatürk Kitaplığı’ndan temin edilmiştir.



Fotoğraf 3.1 İnebolu İskelesi

İnebolu İskelesi mevcut haliyle Milli Mücadele'nin kazanılmasında büyük rol oynamış, İstanbul'dan ve diğer bölgelerden silah ve cephane sevkiyatı İnebolu üzerinden yapılmıştı¹¹⁹⁴.

3.4.3.4. Haydarpaşa Liman Şirketi, İskenderun Limanı'nın İnşa İmtiyazı

Kuzey Suriye'nin önemli bir ticaret kenti olan Halep'in doğal limanı olan İskenderun, Suriye kıyılarında yılın büyük bölümünde güvenli demirleme imkânı sunması ve rüzgarlara karşı korunaklı olmasına rağmen coğrafi avantajlardan 20. yüzyıl başlarına kadar yeterince yararlanamadı¹¹⁹⁵. Bunun temel nedeni deniz ticaretinin rahatlıkla yapılabileceği, gemilerin kolayca yanaşıp yüklerini boşaltacağı bir limanın olmamasıydı. 19. yüzyıl ortalarında İskenderun Limanı'nın temizlenmesi ve yeni iskelenin inşa edilerek limanın daha etkin kullanılması gündeme gelmişse de bu mümkün olmamış; yüzyılın sonunda İsmail Hakkı Bey'in daha sonra İngiliz ve Fransız ve diğer Avrupalı şirketlerin İskenderun'da modern liman inşa etme talepleri olumlu bir şekilde neticelenmemişti. 1903 yılında Bağdat demiryolu yapım imtiyazını elde eden Almanlar, bu imtiyazla hattın Akdeniz'e bağlantısı için İskenderun'a bir liman ve demiryolu hattı inşa etme önceliğine sahip olmuşlardı. Ancak II. Meşrutiyet'in ilanı, yeni yönetimin Almanlara mesafeli durması liman ve bağlantı hattının

¹¹⁹⁴ İnebolu'nun Milli Mücadelede yıllarında silah sevkiyatı noktasında sahip olduğu önemle ilgili bkz. Çiçek, 1997: 406.

¹¹⁹⁵ Baskıcı, 2005: 91.

inşasını engellemiş, bu durum 1910 yılına kadar devam etmişti. 1910 yılında Almanya'nın İttihat ve Terakki ile geliştirdiği olumlu ilişkiler, Osmanlı hükümetinin dış borç alımında sağladığı kolaylıklar aradaki soğukluğu ortadan kaldırmış, 1911 yılında Bağdat Demiryolu hattının inşa edilmemiş kısımlarının bitirilmesi, Bağdat demiryolunun Akdeniz'e ulaştırılması ve İskenderun Limanı'nın inşa hakkı Almanlara verilmişti¹¹⁹⁶.

21 Mart 1911 tarihinde Bağdat Demiryolu Şirketi ile Osmanlı Hükümeti arasında 5 Mart 1903 tarihli mukaveleye ek olarak üçüncü ve dördüncü ek sözleşmeler yapıldı. Dördüncü ek sözleşme Bağdat Demiryolu Şirketi'ne Osmaniye'den İskenderun'a geniş bir şube hattı inşa etme hakkı, Haydarpaşa Liman Şirketi'ne ise İskenderun'da modern bir liman yapma yetkisi veriyordu.

Bunun üzerine İskenderun'da modern bir liman inşası için 21 Mart 1911 tarihinde Haydarpaşa Liman Şirketi Meclis İdare Azası Mösyö Edward Hugenin ile Osmanlı Hükümeti adına hareket eden Sadrazam ve Ticaret ve Nafia Nazırı Vekili İbrahim Hakkı Paşa arasında 13 maddeden ibaret bir sözleşme imzalandı.

Buna göre hükümet Haydarpaşa Liman Şirketi'ne İskenderun'da gemilerin doğrudan doğruya rıhtıma yanaşması, yolcu ve askerlerin, eşya ve mühimmatın rahatlıkla gemilerden indirilip gemilere yüklenmesi, limanda mağaza ve antrepoların inşası imtiyazını belli şartlar mukabilinde veriyordu. Bu imtiyaz, Haydarpaşa Liman imtiyazına ait 23 Mart 1899 tarihli sözleşme ve şartnamenin bu mukavele ile değiştirilmeyen şartlarına tabi olmak kaydıyla verilmişti. İmtiyaz müddeti Bağdat demiryolu hattının 5 Mart 1903 tarihinde 99 yıl süre ile verilen Bulgurlu-El Helif hattının imtiyaz müddetinin sona ermesi ile bitecekti. Limanın inşasına ait projeler sözleşme tarihinden itibaren on beş ay zarfında Nafia Nezareti'ne takdim edilecek, nezaret tarafından projenin onaylanmasından itibaren inşaat 4 yıl içerisinde bitirilecekti. Sözleşme ile şirket Payas'ta bir iskele inşa ve işletme salahiyetine de sahipti. Bu iskelenin inşa edilmesi halinde demiryolu hattına bağlanması da şirket tarafından sağlanacaktı. İskelenin kullanımından dolayı tatbik edilecek tarifeler Nafia Nezareti ve şirket tarafından belirlenecek, şayet şirket inşaatın sona ermesinden itibaren iki sene içinde bu hakkını kullanmazsa bu salahiyet yok hükmünde sayılacak, hükümet Payas'ta liman ve iskele tesisi için diğer şahıs veya şirkete imtiyaz verebilecekti.

Limanın inşası için şirket tarafından çıkarılacak hisse senetleri damga vergisine tabiiydi. Şirket inşaatı devletten herhangi bir teminat ve mali yardım talep etmeksizin yapacaktı. Şirket ihtiyat akçesi dışında İskenderun Limanının -inşa edildiği taktirde Payas iskelesinin- her türlü yıllık gelirlerinden önce işletme masraflarını, sonra inşaata

¹¹⁹⁶Beşirli, 2004b: 182-183.

başlanıldığında sarf edilen sermayenin % 6 faizle imtiyaz müddetinin bitimine kadar amortismanını tenzil edecekti. İşletme masrafı ve inşaat giderleri için sarf olunan sermaye miktarı hisse sahiplerinin genel toplantılarda tasdik olunan bilançolarla tayin edilecek, şirket bu bilançoları Nafia Nezareti'ne göndermeye mecbur olacaktı. Şirket gelirleri öncelikle işletme masraflarına ve inşaat giderlerine harcanacaktı. Bütün giderler karşılandıktan sonra bir fazla söz konusu olursa bu hükümet ile şirket arasında yarı yarıya paylaşılacaktı.

Hükümet Bağdat demiryolunun Bulgurlu-El Helif arasındaki kısmını satın almak şartıyla İskenderun Limanı ile –inşa edildiği takdirde- Payas iskelesinin imtiyazını satın alabilecekti. Sözleşme gereği şirketin gerek Haydarpaşa Liman imtiyazı ve gerek İskenderun Limanı ile inşa edildiği takdirde Payas iskelesi imtiyazını diğer bir şahıs veya şirkete terk ya da devretme hakkı bulunmuyordu. 2 Mart 1899 tarihli sözleşmenin 19. Maddesi İskenderun Limanı ile inşa edildiği takdirde Payas iskelesinde tatbik edilmeyecekti. Yani, şirket tarifelerde indirim yapmakta özerk değildi¹¹⁹⁷.

Sözleşmede yer alan hükümler doğrultusunda İskenderun'da inşa edilecek modern bir limanın Bağdat Demiryolunu Akdeniz'e bağlaması sebebiyle Batı Akdeniz limanları ile İskenderun arasında ihracat ve ithalatı önemli ölçüde kolaylaştıracağı, ticari potansiyeli arttıracığı düşünülüyordu. Limanın önemi dolayısıyla hükümet Bağdat Demiryolunda olduğu gibi İskenderun'da da Liman Şirketi'ne devlet arazilerini bedelsiz tahsis edeceği, şirketin iş yapabilmek için ihtiyaç duyduğu arazileri özel bir kanunla kamulaştıracağı vaadinden bulunuyordu¹¹⁹⁸.

İskenderun Limanı'nın 1914 yılında bitirilmesi planlanıyordu. Çalışmalar hem liman için hem de limanı Bağdat demiryoluna bağlayacak Toprakkale-İskenderun hattının inşası için 10 Haziran 1912 tarihinde başladı. Toprakkale-İskenderun hattı inşaatın başlamasının ardından kısa bir müddet sonra 1 Kasım 1913 tarihinde bitirilerek işletmeye açıldı. Ancak İskenderun Limanı'nın inşası planlandığı gibi ilerlemedi, I. Dünya Savaşı'nın başlaması, İskenderun'un düşman işgali altına girmesi, 1939 yılına kadar Fransızların bölgede kalmaları liman yapımını geciktirdi. Yaşanan bu gelişmelerin ardından İskenderun'da modern bir liman 1972 yılında ancak yapılabildi¹¹⁹⁹.

İskenderun'da modern anlamda bir limanın 20. yüzyıl sonlarında yapılmış olmasına rağmen kentin mevcut iskelesi ve coğrafi açıdan sahip olduğu imkânları ticaretin sürekli gelişmesini sağladı, kent buna bağlı olarak büyüdü. Özellikle yelkenli gemilerin yerini buharlı

¹¹⁹⁷2 Mart 1899 tarihli sözleşmenin tam metni için bkz. Kösebay Erkan, 2007: 245-257. İskenderun Limanı inşa ve işletilmesi için 21 Mart 1911 yılında Haydarpaşa Liman Şirketi ile yapılan ek sözleşme maddeleri ve Liman tarifesi için bkz. Mecmua-i Mukavelat, 1329 (Cilt:12): 72-74.

¹¹⁹⁸Beşirli, 2004b: 185.

¹¹⁹⁹Ürkmez, 2012: 134-135. Beşirli, 2004b: 187.

gemilerin alması, bu durumun uluslar arası ticarete deniz taşımacılığına kazandırdığı avantajlar İskenderun'un gelişmesinde etkili oldu. İskenderun önceleri iptidai şartlarda yükleme-boşaltmanın yapıldığı ve bu işle uğraşan küçük bir nüfusun ikamet ettiği bir yerken zamanla buharlı gemilerin uğradığı, Halep'in kervan ticaretinin bir kısmını ele geçiren önemli bir liman kentine dönüştü¹²⁰⁰.

3.4.3.5. Bandırma Limanı

Bandırma İskelesi 1864 yılında inşa edilmişti; ancak mevcut haliyle deniz araçlarının kullanımına elverişli değildi, kötü havalarda teknelerin iskelede barınmaları güç oluyordu. Dolayısıyla Bandırma'da bir limanın inşa edilmesine ihtiyaç duyuluyordu. Limanın inşası 1899 yılında Bandırma Belediyesine verilmiş, 20. yüzyıl başında belediye tarafından rıhtım setti ile limanın inşası tamamlanmış, İdare-i Mahsusa vapurlarının yanaşacağı bir de iskele yapılmıştı¹²⁰¹.

Limana için yapılan harcamaları karşılamak üzere belediye tarafından ithalat ve ihracat ürünlerine ek vergiler konulması kararlaştırılmış, tarifeler belirlenmişti. Belirlenen tarifeler Şûrâ-yı Devlet tarafından onaylandı. Ancak bu şekilde vergi artırımını bazı şikayetlere sebebiyet verdi. İtiraza sebebiyet veren husus mahalli idarenin iskeleye yanaşamayan vapurlardan da aynı oranda vergi tahsil etmek istemesinden kaynaklanıyordu. Çünkü belediye idaresinin inşa etmiş olduğu iskele küçük hacimli vapurların yanaşabileceği vasıftaydı, büyük hacimli vapurlar set haricinde demirliyor, eşya ve yolcuların kıyıya nakli mavnacılar marifetiyle sağlanıyordu. Doğrudan iskeleye yanaşan vapurlarla iskeleye yanaşamayan vapurların limandan istifadesi eşit oranda olmadığı için set haricinde bekleyen vapurlardan diğerlerine göre yarı oranında vergi alınması, iskele haricinde sahile çıkarılan eşyadan vergi alınmaması istendi¹²⁰². Ancak Bahriye Nezareti'nin 8 Ocak 1907 tarihinde liman idaresine göndermiş olduğu yazıda liman dâhiline giren deniz araçlarından şartname ve tarifemelerde gösterilen miktar dışında vergi alınmaması gerektiği belirtildi¹²⁰³.

Bandırma limanı 14.000 lira karşılığında bir müteahhide belediye tarafından yaptırılmıştı. 27 Haziran 1910 tarihinde limanın inşası sebebiyle % 8 faizle liman müteahhidine 6.800 lira borç bulunuyordu. Limanın yıllık giderleri 4.400 lirayı buluyordu. 2.500 liradan ibaret olan iskele vergisi arttırılarak yıllık hâsılat 4.000 liraya çıkarıldı.

¹²⁰⁰Baskıcı, 2005: 96.

¹²⁰¹Yıldız, 2014: 153-154.

¹²⁰²DH. MKT. 1094/40, 1324 Ca 5/27 Haziran 1906.

¹²⁰³DH. MKT. 1139/30, 1324 Za 23/8 Ocak 1907. Diğer taraftan yabancılar da bu duruma karşı çıkmış, inşa edilen limana karşılık getirilen ek vergilerin yabancılar için uygulanamayacağını sefaretleri aracılığıyla merkezi hükümete bildirmişlerdir. DH. MKT. 1098/6, 1324 Ca 15/7 Temmuz 1906; DH. MKT. 2760/74, 1327 S 15/8 Mart 1909.

Belediyenin müteahhide olan borcu bitene kadar iskele vergisinde herhangi bir tenzilatın yapılamayacağı Şûrâ-yı Devlet tarafından kararlaştırıldı¹²⁰⁴.

Diğer taraftan Soma-Bandırma demiryolunun inşası 30 Temmuz 1910 tarihinde İzmir-Kasaba ve Temdid-i Demiryolu Şirketi'ne verilmiş, Ekim 1912 tarihinde demiryolu hattı işletmeye açılmıştı¹²⁰⁵. Hattın inşası esnasında Bandırma Belediyesi ile şirket arasında Bandırma'da inşa edilecek istasyon binasının yeri konusunda ihtilaf çıkmıştı. Belediye istasyon binasının şehir içinde ve hükümet konağı civarında yapılmasını isterken, şirket daha geniş alana ihtiyaç duyulduğu gerekçesi ile binayı şehrin 600 metre dışında deniz karşısında inşa etmek istiyordu. Belediye ile demiryolu arasındaki ihtilaf Mart 1912 yılında çözüldü, değişiklikten kaynaklı ortaya çıkan 300 franklık masraf belediye tarafından karşılanmak kaydıyla tren istasyonu limanda inşa edildi. Ayrıca demiryolu şirketi belediye hesabına 22.000 lira mukabilinde gümrük iskelesini 50 metre uzatmayı, rıhtım duvarlarını inşa etmeyi yeni bir gazhane binası yapmayı, şose yollar ile kaldırımların inşası ve liman tamiratını üstlendi¹²⁰⁶.

Mendirek kısmının inşası ile birlikte Bandırma Limanı fotoğraftaki görünümüne kavuşmuştu¹²⁰⁷.



Fotoğraf 3.2 Bandırma Limanı

¹²⁰⁴ DH. İD.. 42/3, 1330 R 9/28 Mart 1912.

¹²⁰⁵ Daha geniş bilgi için çalışmanın Soma-Bandırma Demiryolunun İnşası kısmına bakınız.

¹²⁰⁶ Satılmış, 2016: 177.

¹²⁰⁷ Fotoğraf Atatürk Kitaplığı'ndan temin edilmiştir.

Soma-Bandırma demiryolunun inşası, Bandırma limanının mevcut şartlara göre yeniden düzenlenmesi Bandırma'yı Marmara Bölgesinde oldukça önemli hale getirdi. İstanbul ve Marmara'nın Ege ile en kısa bağlantısı bu sayede sağlanmış oldu.

3.4.3.6. Diğer Liman ve Rıhtımlarda Yapılan Çalışmalar

1908 Nafia Programında 19 iskelede çalışma yapılması ve bu iskelelerin güvenli, ticari şartlara uygun bir liman haline getirilmesi hedefleniyordu. Ancak planlandığı gibi limanların inşası mümkün olmadı. Genel itibari ile liman haline getirilen ve kısmen tadilat ve düzenlemelerin yapıldığı limanlar yukarıda izah edilenlerle sınırlı kaldı. Bunun dışında sahil kentlerinde az da olsa rıhtım ve iskelelerin onarımı ve tadilatı ile ilgili bazı çalışmalar yapıldı.

20. yüzyılın başında Mersin korunaklı bir limana sahip değildi, açık bir demirleme yeri idi, özellikle kış aylarında gemilerden eşya nakliyatı çok güç yapılmakta, bazı zamanlarda ise bu hiç mümkün olmamaktaydı¹²⁰⁸. 22 Ekim 1906 tarihinde Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi Başmühendis Kalemi'nden Mösyö Valdorop ile İtalyan Mühendis Barbayor Mersin'e gelmiş, liman inşası için incelemelerde bulunmuşlardı. Yapılan tetkikler neticesinde doğal koşulların uygun olmaması nedeniyle maliyet yüksek çıkmıştı¹²⁰⁹. Ancak Mersin'de bir liman inşası oldukça önemliydi, çünkü civarda bulunan Tarsus Limanı tıkanmış, Yumurtalık ve Karataş Limanları modernleştirilememişti¹²¹⁰. 1886 yılında Mersin-Adana demiryolunun açılması, Mersin'i doğu hinterlandının denize açılan kapısı haline getirmişti. Ayrıca Mersin Gülek Boğazı yoluyla İç Anadolu'nun uluslar arası pazara açılan kapısıydı, bölgesel tarımın ticarileşmesinde Mersin'in büyük rolü söz konusuydu¹²¹¹.

Bu durum Mersin iskelelerinden yapılan ticaretin her geçen gün artmasına neden olmuştu. 1836-1910 yılları arasında Mersin'de ihracat 9,2, ithalat 9,5 ve ticaret hacmi 9,3 kat artmıştı. Adana ve civarında ihracata yönelik pamuk yetiştiriciliği Mersin iskelelerinden yapılan ihracatı da buna bağlı olarak arttırmıştı¹²¹². Nitekim 31 Mart 1909 tarihinde Mersin Belediye Başkanı'nın Ticaret ve Nafia Nezareti'ne çekmiş olduğu telgrafta Mersin Kazası'nın ticari potansiyelinin oldukça arttığı, ithalat ve ihracat miktarının 4.000.000 liraya yaklaştığı belirtilmiş, eğer kente antrepo, liman ve rıhtım inşa edilirse varidatın bir kat daha artacağı ifade edilmişti¹²¹³.

¹²⁰⁸ Baskıcı, 2005: 98.

¹²⁰⁹ DH. TMIK.M.. 232/12, 1324 N 5/23 Ekim 1906; Baskıcı, 2005: 98.

¹²¹⁰ Durak, 2006: 68.

¹²¹¹ Selvi Ünlü, 2009: 10.

¹²¹² Baskıcı, 2005: 100-101.

¹²¹³ BEO, 3526/264389, 1327 Ra 9/31 Mart 1909.

Mersin'de ihtiyaçları karşılayacak bir limanın inşası II. Meşrutiyet Dönemi'nde mümkün olmamıştır. Ticaret mevcut iskelelerden; Demiryolu İskelesi, Taş İskele, Gümrük İskelesi'nden yapılmaya devam etmiştir¹²¹⁴. Mersin'e modern anlamda bir limanın inşa edilmesi 20. yüzyılın ikinci yarısında; 1960 yılında ancak mümkün olabilmişti¹²¹⁵.

II. Meşrutiyet Dönemi'nde özellikle Dedeoğlu ve Samsun'da liman inşasına çaba gösterildi. 1906 yılında Dedeoğlu İskelesi, Burgaz'da inşa edilen liman dolayısıyla önemini kaybetmeye başlamıştı. Kazada ticaretin eskisi gibi canlandırılması iskelenin limana dönüştürülmesi ile mümkündü. Bu amaçla mutasarrıflıktan belediye hesabına bir dalgakıran inşa edilmesi istenmiş, yapılacak keşifler için lazım gelen 220.000 liranın ihracat ve ithalata konulacak ek vergi hâsılatından karşılanması kararlaştırılmıştı. Ancak belediye kendi imkânları ile limanı inşa edememiş, limanın Hazine-i Hassa tarafından ya da başka bir şekilde inşası Edirne Vilayet Meclisi'nden talep edilmişti. Çünkü Dedeoğlu sadece ticaret açısından değil, askeri açıdan da önemli bir mevkide bulunuyor, limanın inşa edilmemiş olması sermaye sahiplerinin birer birer kentten el çekmelerine sebebiyet verdiği gibi askeri açıdan da olumsuzluklar yaratıyordu (24 Nisan 1907)¹²¹⁶. Meşrutiyet'in ilanı sonrasında Dedeoğlu Limanı'nın yapılması gündeme gelmiş, askeri açıdan arz ettiği önem dolayısıyla limanın inşası için Mösyö Picard bölgeye gönderilmişti. Ancak kısa süre sonra Balkan Savaşlarının başlaması inşaatın yapılmasını imkânsız kılmıştı¹²¹⁷.

II. Meşrutiyet Dönemi'nde liman inşa edilmesi planlanan yerlerden biri Samsun'du. Samsun; Canik Sancağı'nın merkezi olması, iç bölgelerle ulaşımın sağlanmasında coğrafi şartların sunmuş olduğu avantajlar, deniz ticareti açısından önemli bir mevkide bulunması dolayısıyla gelişmiş, 19. yüzyılın başlarında Trabzon'un gölgesinde kalmış olmasına rağmen yüzyılın sonlarında bu durumu tersine çevirmişti. Kentin gelişiminde deniz ticareti önemli rol oynuyordu; ancak kent 20. yüzyıl başlarında gelişiminin ana unsuru olan deniz ticaretinin daha fonksiyonel yapılmasını sağlayacak alt yapı donatılarına sahip değildi, bir liman bulunmuyordu. Kente gelen gemiler açık denizde demirliyor, çapar adı verilen kayıklar aracılığıyla yükleme-boşaltma işleri yapıyordu¹²¹⁸.

1906 yılında Samsun'da altı adet demirden inşa edilmiş iskele vardı. Gümrük İskelesi ile Gazhane İskelesi arasında 100 metre uzunluğunda 5 metre genişliğinde iki demir iskelenin

¹²¹⁴ Mersin'de liman inşa girişimleri için bkz. Aytar, 2017: 302-306. Farklı dönemlerde iskelelerin durumu için bkz. Selvi Ünlü, 2009: 12.

¹²¹⁵ Nacar, 2017: 73.

¹²¹⁶ Osmanlı Belgelerinde Batı Trakya, 2009: 380-381.

¹²¹⁷ MMZC, 1. Dönem, 1. İçtima, 5. Cilt, İ. 105, 20 Haziran 1325/3 Temmuz 1909, s. 149.

¹²¹⁸ Nacar, 2016: 42.

inşasına 10 Aralık 1906 tarihinde Belediye tarafından başlanmıştı¹²¹⁹. Samsun Belediyesi'ne ait yük ve yolcu iskelelerinin 1907 yılında tamir edilmesi kararlaştırılmış, masrafların belediye tarafından karşılanması, ihale bedelinin seneden seneye mal sandığına ödenmesine Şûrâ-yı Devlet tarafından onay verilmişti¹²²⁰.

Diğer taraftan 1908 Nafia Programında Samsun'da bir limanın inşa edilmesine öncelik veriliyordu. 1909 yılında Mühendis Mösyö Godard Samsun'da bir liman inşası için keşiflerde bulunmak üzere kente gönderilmişti¹²²¹. Ancak bundan herhangi bir sonuç elde edilememişti. Samsun'da liman inşası hususunda en önemli teşebbüs Türkiye Milli Bankası tarafından 1910 yılında yapıldı. 1910 yılında Türkiye Milli Bankası Trabzon ve Samsun'da liman inşasına talip olmuştu. 21 Ağustos 1911 tarihinde hükümet ile Banka arasında limanların keşiflerinin yapılması için ön sözleşme imzalanmış, daha sonra Samsun Limanı'nın plan ve projeleri hazırlanarak Nafia Nezareti'ne sunulmuşsa da I. Dünya Savaşı'nın başlaması çalışmaları sonuçsuz bırakmıştı¹²²².

3.4.4. İç Sularda Gemi Nakliyatı ve Tarımsal Üretimi Arttırmaya Yönelik Çalışmalar

Nehirler ve göller kara ulaşımının gelişmediği, arazi şartlarının zorluklar barındırdığı coğrafyalarda en kolay ulaşım vasıtaları olarak tarih boyu hep ön plana çıkmışlardı. İnsanların gerek gündelik ihtiyaçlarını karşılamaları, gerekse tarımsal faaliyetlerde bulunarak hayatlarını idame ettirmeleri noktasında su hayati öneme sahipti. Bu nedenle tarih boyu kadim medeniyetler ve kültürler hep suyun bol olduğu coğrafyalarda kurulmuş, insanoğlu mukadderatını su kaynaklarına ve bu kaynakların mukadderatına bağlamıştı. Akarsular, nehirler ve göller tarih boyu yaşamın asli unsuruydu, coğrafi olarak bol tatlı su kaynaklarına sahip olan devletler sosyal, ticari ve iktisadi kalkınma olanaklarına daha fazla sahip olmuşlardı.

Osmanlı Devleti sahip olduğu topraklar itibari ile coğrafi açıdan birçok akarsu, göl ve nehirleri bünyesinde barındırıyor, ülke dâhilinde çok geniş, verimli ovalar bulunuyordu. Akarsular ve göller ulaşım açısından önemli nakil vasıtaları haline getirilebilirdi. Bataklıklar kurutulup ovalar suyla buluşturulursa tarımsal üretim artar, buna bağlı olarak devletin varidatı o nispette büyüyebilirdi. Dolayısıyla II. Meşrutiyet Dönemi'nde bu husus üzerinde ciddiyele duruldu. Nitekim 1908 Nafia Programının asıl hazırlanma gerekçesi zirai üretimi artırma amacına dayanıyordu. Diğer hususlar; yani demiryolları ve limanların inşası ile yolların

¹²¹⁹ DH. MKT. 1138/10, 1324 Za 20/5 Ocak 1907.

¹²²⁰ DH. TMIK.S.. 67/40, 1325 S 20/4 Nisan 1907.

¹²²¹ MMZC, 1. Dönem, 1. İçtima, 5. Cilt, İ. 105, 20 Haziran 1325/3 Temmuz 1909, s. 149.

¹²²² Topal, 2001: 1-2. İ. MMS. 143/8, H.14-08-1329/10 Ağustos 1911; BEO, 3928/294593, 1329 Ş 20/16 Ağustos 1911.

yapılması gibi konular hem temel alt yapı yatırımları hem de tarımsal üretimi pazarlama noktasında tamamlayıcı unsurlar olarak görülüyordu.

3.4.4.1. 1908 Nafia Programında İç Sularda Gemi Nakliyatı, Bataklıkların Kurutulması

1908 Nafia Programı, zira-i sulama ve iç sularda gemi nakliyatı açısından ırmak ve nehirlerin değerlendirilmesinin umumun faydasına çok önemli katkılar sağlayacağını ifade ediyordu. Demiryolları iç sularda ulaşımı gereksiz kılmıyor, bilakis akarsu ve göllerde ulaşım ile demiryolları birbirlerinin noksanlarını tamamlayan unsurlar olarak görülüyordu. Nitekim az yer tutan değerli emtia demiryolları vasıtasıyla çok yer tutan ve daha az değere sahip emtia nehirler ve akarsular vasıtasıyla taşınabilirdi. İç suların nakliyat üzerinde yarattığı kolaylık ve ekonomiye sunduğu katkının farkına Avrupa varmıştı ve 1886 yılından beri Avrupa'da her sene bu konuda kongreler yapılmaktaydı. Birçok Avrupa devleti, Fransa, Almanya, Belçika, Rusya, İtalya, Avusturya iç sularda ulaşım ile ilgili birçok imalatı mühimme meydana getirmiş olduğu gibi büyük projelerin icrasını bile dikkate almışlardı.

Nehirlerin ıslahı sadece ulaşım açısından değil, zirai sulama açısından da önemliydi. Ancak Osmanlı Devleti şimdiye kadar bu hususta herhangi bir çalışma içerisinde olmamış; şimdiye kadar bu konuda sadece üç imtiyaz verilmişti. Bunlardan ilki Vardar ve Karaazmak nehirleri ile Yenice ve Vardar göllerinde setlerin inşası, arazinin sulanması için 1892 yılında verilen imtiyazdı. İmtiyaza göre 125.000 lirası arazinin sulamasına olmak üzere toplam 565.000 lira maliyet hesaplanmışsa da adı geçen göl ve nehirde herhangi bir çalışma yapılamamıştı. Yine 1892 yılında Menderes Nehri'nin bir kısmı üzerinde zirai sulama ve nehir üzerinde ulaşımın temin edilmesi için imtiyaz verilmişti. Bunun dışında bir de Hüdavendigâr Vilayeti dâhilinde Susurluk Nehri üzerinde ulaşımın sağlanması için imtiyaz verilmişti. Bu imtiyazların hiçbiri uygulamaya girmemişti.

Ancak hükümet İşkodra'yı su taşkınlarından korumak noktasında önem arz eden Drin ve Kiri nehirlerini düzenlemek, Boyana Nehri'ni ulaşım elverişli kılmak için keşifler yaptırmıştı. Yapılan keşifler sonucunda bu işler için 160.000 liraya ihtiyaç duyulduğu anlaşılmıştı. Bunun dışında Meriç, Kızılırmak ve Yeşilirmak gibi önemli akarsularda hiçbir amelîyat söz konusu değildi.

Suya ihtiyaç duyan toprakların su ile buluşturulması, fazla su dolayısıyla tarım yapılamayan alanların kurutulması gerekmektedir. Sulama ya kanallar marifetiyle ya da suni taşkınlarla icra olunur. Kanal açmak sadece sulama açısından değil, aynı zamanda ulaşım açısından da kullanılabilirdi için zirai üretimin taşınmasında da fayda sağlayabilirdi.

1880 yılında Hasan Fehmi Paşa tarafından hazırlanan layihada tarımsal sulamanın yapılacağı arazi; Sis Ovası'nda 1.100.000, Adana Ovası'nda 2.200.000, Mersin ve Silifke Ovası'nda 1.100.000, Antalya Körfezi Ovası'nda 2.200.000, Aydın Vilayeti'nde 2.200.000, Bursa Vilayeti'nde 2.200.000, Suriye'de 3.300.000, diğer mahallerde 3.300.000 dönüm olmak üzere toplam 18.500.000 dönüm olarak belirlenmişti. Bu arazinin sulanması için ciddi bir bütçeye ihtiyaç duyuluyordu. Programın uygulanmasında Konya Ovası'nın sulanması ile ilgili başlatılan girişimler dışında çok az başarı elde edilmişti. Çünkü 18.500.000 dönüm arazinin sulanması için 12-15 milyon liraya ihtiyaç vardı, bu miktarın 8 yıllık dönem içinde karşılanması mümkün değildi. Dolayısıyla 1908 Nafia Programında bazı alanlara öncelik verilerek buraların zirai üretime uygun hale getirilmesi ile yetinilmesi kararlaştırılmıştı.

Öncelik verilen alanlardan biri Mersin'den Sis'e kadar uzanan ve hububat ve pamuk yetiştiriciliğine oldukça elverişli olan Adana Ovası idi. Tarsus (Berden) Çayı ve Seyhan ve Ceyhan nehirlerinin geçtiği Adana Ovası bu akarsular sayesinde yağmurun az olduğu dönemlerde bile sulanma olanaklarına sahipti. Suların çoğaldığı bahar mevsimlerinde tarım arazilerinin taşkınlardan korunması için setlerin inşa edilmesi gerekiyordu. Bu kapsamda, Sis Ovası'nda 1.100.000, Adana Ovası'nda 2.200.000 olmak üzere toplam 3.300.000 dönüm arazinin imar ve ıslah edilmesi ön görülüyordu. Bu imar ve ıslah çalışmaları için Hıttı-i İrakıye'de bir hektar arazi için tahmin edilen oranlar dikkate alındığında 2.000.000 liranın gerekli olduğu düşünülüyordu. Ancak harcama rakamları tahmini olarak belirlenmişti, gerçekte Adana Ovası'nın sulanması için sarf edilmesi gereken miktar haritaların tanzimi, tesviye muamelesinin ifa edilmesi sonucu hazırlanacak proje ile belirlenecekti.

Tarımsal sulama için öncelik verilen alanlardan bir diğeri Selanik civarında Karaazman ile Vardar nehirlerinde kanal açılması, set inşası ile Yenice Gölü'nün kurutulması ile ilgiliydi. Bu işler için gerekli sarfiyat 560.000 lira olarak hesaplanmış imtiyazla ihale edilmişti. Bu meblağın 125.000 lirası İşkodra'yı su taşkınlıklarından korumayı amaçlıyor ve 200.000 dönüm araziye mahsus masrafları içeriyordu. Ancak bu imtiyaz uygulanamamıştı, yeniden tetkik edilmesi gerekiyordu. Bu konuda daha önce imtiyaz sahipleri tarafından Fransız Mösyö Shradet'e hazırlattırılan bölgeyle ilgili haritanın tetkiki nezaretin işini kolaylaştırabilirdi.

Aydın Vilayeti'nde 2.500.000 dönüm arazinin sulanması arzulanıyordu. Menderes Nehri boyunca uzanan Sarayköy'den denize kadar 170 kilometre uzunluğunda 8 kilometre genişliğinde 1.400.000 dönüm olan Aydın Ovası bulunuyordu. Aydın Ovası'nın ardından Manisa, Akhisar, Kırkağaç, Soma, Bergama, Ödemiş, Tire, Bayındır ovaları da zirai sulamaya

muhtaçtı. Bu mahallerin sulanması için keşiflerin yapılması gerekiyordu. 2.500.000 dönüm arazi için 1.500.000 liranın sarf edilmesi gerekmekteydi.

Bunların dışında Halep Vilayeti'nde İskenderun bataklıklarının kurutulması, Kötek Suyu mecrasının tanzimi, Kilis ve Antep ovalarının; Suriye Vilayeti'nde Hama ve Humus ovalarının; Kudüs Sancağı'nda Yafa Ovası'nın sulanması; Beyrut Vilayeti'nde Katuriye bataklıklarının kurutulması hedefleniyordu.

Tarımsal sulama ve bataklıkların kurutulması gibi işlerin iki şekilde icrası düşünülmekteydi. Bunlardan ilki bu işlerin bizzat Osmanlı Hükümeti tarafından icra ve işletilmesi yönündeydi. İkincisi ise hükümetin ameliyatın inşa ve işletilmesi imtiyazını bir şirket ya da arazi sahiplerinden müteşekkil bir sendikaya ihale etmesi ile olabilirdi. Ancak bu yöntemin şimdilik icrası mümkün görülüyordu. Memleket için faydalı olan yöntem bu işlerin devlet tarafından yapılması olsa da bütçenin mevcut durumu buna engeldi. Dolayısıyla arazinin sulanması işlerinde de imtiyaz usulüne başvurmaktan başka çare kalmıyordu. Tarımsal sulama mukabilinde alınacak ücret hükümet veya imtiyaz sahibinin ya mahsûlatından bir miktar hisse alınarak ya da suyun satışından sağlanacaktı.

Hıta-i Irakiye'de keşiflerin icrası Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından yeterli sayıda fen memuru ile birlikte Sir William Willcocks'a verilmişti. Adana Vilayeti'nde icrası lazım gelen ameliyat için ise Fransa Turuk ve Meâbir Baş Mühendisleri'nden Mösyö Godard görevlendirilmişti¹²²³.

1908 Nafia Programı'nda tarımsal arazinin sulanması ve iç sularda gemi nakliyatı ile ilgili hazırlanan kısım programın tanziminde doğrudan etkisi olan zirai üretimi arttırmaya yönelik olsa da uygulanabilmesi için gerekli ön çalışmalardan yoksun olarak düzenlenmişti. Programın en büyük eksiği keşifler yapılmadığı için harcama kalemlerinin tahmini rakamlarla belirlenmiş olmasıydı. Bu durum ve II. Meşrutiyet Dönemi'nin olağanüstü koşullar barındırması 1908 Nafia Programı'nda iç sularda gemi nakliyatı ve bataklıkların tarıma uygun hale getirilmesi isteklerini büyük ölçüde engelledi. II. Meşrutiyet Dönemi'nde tarımsal sulama ve iç sularda gemi nakliyatı ile ilgili yapılan çalışmalar genel itibari ile aşağıda ele alınan konularla sınırlı kaldı.

3.4.4.2. Anadolu Demiryolu Şirketi, Konya Ovası'nın Sulanması

Konya Ovası'nın sulanması Seydişehir, Bozkır ve Beyşehir ahalisinin yaşamları üzerinde olumsuz etkiler yaratan su probleminin ortadan kaldırılması, suyun ihtiyaç bağlamında kullanılmasının temini noktasında gündeme gelmişti. Çünkü Konya ve çevresinde

¹²²³ Umur-ı Nafiaya Dair Layiha, 1908: 8-16; Tekeli ve İlkin, 2010: 193-196.

tarıma elverişli çok geniş alanlar söz konusu olmakla birlikte bu mahallerin su ile buluşturulamaması büyük sıkıntıları beraberinde getiriyor, kurak mevsimlerde kıtlık baş gösterdiği gibi yağmurun bol olduğu zamanlarda sel baskınları ile karşılaşılabilirdi. Bu da bölge halkının tarım ve hayvancılık faaliyetlerine engel olarak geçim üzerinde büyük zorluklar doğuruyordu. Konya Ovası'nın sulanması ile ilgili özellikle 19. yüzyılda birçok girişim olmuşsa da bunların hiçbirisinde başarı elde edilememiştir. Konya Ovası'nın sulanması ile ilgili ilk ciddi teşebbüs 20. yüzyıl başında Konya Valisi Avlonyalı Ferit Paşa'nın¹²²⁴ 1909 yılında Beyşehir, Seydişehir, Bozkır, Karaman kazalarını dolaşarak vilayet dâhilinde yaptığı teftişlerle ilgili düzenlediği raporunda gündeme gelmiş, Ferit Paşa sadrazam olduktan sonra projenin hayata geçmesi için çalışmıştır¹²²⁵.

Ferit Paşa'nın raporu hazırlamasının ardından 1903 yılında Anadolu Demiryolu Şirketi'nde çalışan mühendis A. Waldorp Beyşehir Gölü ve Konya havzasını incelemiş, hazırlamış olduğu raporunu 3 Ağustos 1903 tarihinde yetkili makamlara iletmişti. Bu rapor sonrası bölgede hidroloji ve harita çalışmalarının başlaması üzerine yine Waldorp tarafından 1904 yılında yeni bir rapor hazırlanmış, ilk etütler, keşif ve sözleşmelerin hazırlanması ile ilgili bilgilere yer verilmişti. Waldorp tarafından 1906 yılında da ayrıca bir rapor tanzim edildi, bu raporda mali hesaplamalarla ilgili bilgiler yer aldı¹²²⁶.

Bu hazırlıkların ardından projenin ihalesine 1906 yılında çıkıldı. İhaleye Anadolu Demiryolu Şirketi ile İtalyan bir şirket talip olmuş; ancak Anadolu Demiryolu Şirketi'nin teklifi daha uygun bulunarak hükümet ile şirket arasında sözleşme imzalanmıştı. 30 Nisan 1908 tarihinde söz konusu sözleşme Padişah II. Abdülhamit tarafından tasdik edildi. Bu kapsamda Anadolu Demiryolu Şirketi, Beyşehir Gölü'nden bir kanalla Konya Ovası'na su vermek, Karaviran (Suğla) Gölü'nü kurutmak, meydana gelecek 80 bin dönüm arazinin sulanması işini üstlendi¹²²⁷. Konya Ovası'nın sulanması maliyetinin 830.000 lira sarfıyla mümkün olacağı düşünülüyordu. Altı yıl içinde bitirilmesi planlanan ameliyatın projeleri Nafia Nezareti'ne arz edilecek, imalatın bitirilmesi ile geçici kabul muamelesinin ifası için Nafia Nezareti tamamen icra edilmiş olan ameliyatın miktarını demiryolu şirketi ile tayin edecek, böylelikle imalatın toplam masrafı ortaya çıkmış olacaktır. Tayin edilen masraf miktarı 19.500.000 Frank; yani 836.000 Osmanlı Lirasını aşarsa fazla olan miktar Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından karşılanacaktı. Ancak Osmanlı Hükümeti'nin bedelini bizzat düzenleyerek istimlâk ettiği arazinin kıymeti ve inşaatın devamı müddetince ödenecek faizler

¹²²⁴ Avlonyalı Ferit Paşa'nın hayatı ve Konya Valisi olarak yaptığı çalışmalarla ilgili bkz. Kırmızı, 2014: 95-185.

¹²²⁵ Konya Ovası'nın sulanması ile ilgili teşebbüsler için bkz. Muşmal, 2015a: 14-25.

¹²²⁶ Yılmaz, 2016: 484-485.

¹²²⁷ Projenin ihale süreci, mukavelename ve şartnameleri için bkz. Kızılkaya ve Akay, 2014: 41-52.

bu miktara dâhil edilmemişti. İmalat için hükümet tarafından yapılan dış borçlanmaya yıllık % 5 faiz verilecek, 35 sene içerisinde ödeme tamamlanacaktı. 35 yıl zarfında ana paraya mahsuben % 1,1072 faiz verilecek¹²²⁸, gerek faiz gerekse ana para için ödenmesi lazım gelen miktar yıllık % 6,1072 olacaktı. Konya Ovası'nın su ile buluşturulması ile devletin aşar vergisinden elde ettiği gelir artmakla birlikte mahsulatın naklinden hasıl olacak gelir devlet hazinesinin varidatını arttıracaktı. Üretilen tarımsal ürünlerin Anadolu ve Bağdat Demiryolları vasıtasıyla nakliyatı temin edileceğinden devletin bu şirketlere ödediği teminat akçesinden bir miktar azalma sağlanacaktı. Eğer yeterli derecede zirai üretim yapılabilirse nakliye gelirlerinden hazine yıllık 100.000 Osmanlı Lirası gelir temin edecekti¹²²⁹.

23 Kasım 1907 tarihinde Konya Ovası'nın sulanması projesi Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verilmiş, inşaat planlandığı gibi altı yıl içinde bitirilerek 6 Ocak 1913 tarihinde geçici kabulü icra edilmişti. Projenin bitirilen kısmının işletilmesi gerekmektedir. Osmanlı Devleti ilk defa böyle bir projeyi hayata geçirmişti, irva ve iska ameliyatının ciheti feniyesine ait muamelatı yapabilecek olanaklara sahip değildi. Bunun üzerine sözleşmenin 8. maddesinde yer alan hükümler mucibince, ameliyatın kesin kabul tarihinden itibaren işletmenin iyi halde tutulması masrafları Osmanlı Hükümeti'ne ait olmak üzere işletme hakkının 5 yıl süre ile Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verilmesi kararlaştırıldı. Şirket ile Osmanlı Hükümeti arasında yapılan müzakerelerle istihdam edilecek memur maaşları için (Mecidiye) 19 kuruş hesabıyla yıllık 887.695 kuruş 8 para ve şirketin merkezde istihdam edeceği fen, yazı ve hesap işlerine bakan çalışanlar ile diğer işlere ödenmek için 150.000 franklık (675.000 kuruş) tutar tahsis edilecekti. Böylelikle Osmanlı Hükümeti Konya Ovası sulama tesisini 5 yıl süre ile yıllık 1.562.695 kuruşa Anadolu Demiryolu Şirketi'ne ihale etmiş oluyordu. İhalenin 1913 yılına ait (7 aylık dönem için) masrafları, -ki bunlar işletmeye ait 911.573 kuruş ile mütemadi tamiratlar ve istihdam edilen çalışanların barınabilecekleri koğuşların inşası gibi tesisatlara yapılacak olan (1.539.000 kuruş) harcamaları içeriyordu- için 1913 yılı Nafia bütçesinin 13. faslına 2.450.573 kuruş ilave edildi¹²³⁰.

Konya Ovası Sulama Projesi'nin tamamen bitirilmesi 1913 yılı sonlarını buldu. Böylelikle Beyşehir Gölü suları 217 kilometrelik bir toprak isale kanalıyla Konya Ovası'na nakledildi; üç esas kanal vasıtasıyla ova su ile buluşturuldu. Konya Ovası Sulama Projesi 20. yüzyıl başlarında Osmanlı Devleti'nin ilk modern sulama projesi oldu¹²³¹. Bu proje Konya'nın tahıl ambarı sıfatını almasında etkili oldu. Ticaret arttı, bölgeye telgraf hatları

¹²²⁸ Anaparaya verilen yıllık faiz oranı Kızılkaya ve Akay tarafından % 1,072 olarak verilmiştir. Bkz. Kızılkaya ve Akay, 2014: 46.

¹²²⁹ Umur-ı Nafiaya Dair Layiha, 1908: 11-12.

¹²³⁰ İ. DÜİT, 84/53, 1331 L 04/6 Eylül 1913, MV. 231/277, 1331 N 30/2 Eylül 1913.

¹²³¹ Muşmal, 2015b: 368.

döşendi, yeni yol ve köprüler inşa edildi, Osmanlı tebaası için yeni istihdam kapısı oluşturdu¹²³².

Konya Ovası Sulama Projesi'nin hizmete girmesinden kısa bir müddet sonra I. Dünya Savaşı'nın başlaması, I. Dünya Savaşı'nın ardından Anadolu'nun işgaliyle birlikte buna karşı Kurtuluş Savaşı'nın başlatılması ve bu savaş ile bir var olma mücadelesinin ortaya konulması Konya Ovası sulama tesislerinin hakkıyla işletilmesini, mütemadi bakımlarının yapılmasını engellemiştir¹²³³. Ancak mevcut haliyle proje Osmanlı Devleti'nden Cumhuriyete intikal eden önemli miraslardan biri olma vasfını korudu.

3.4.4.3. Çukurova'nın Islahı, Bölgede Nehirlerin Ulaşımaya Uygun Hale Getirilme Girişimleri

Toros ve Amanos dağları arasında yer alan; Sertavul ve Gülek geçitleri ile Anadolu'nun iç kesimlerine açılan Çukurova; Seyhan, Ceyhan, Tarsus ve Göksu ırmaklarının taşıdığı alüvyonlardan oluşan bir delta ovasıdır. Osmanlı döneminde Çukurova'nın en önemli yerleşim birimleri ovanın büyük bölümünün bulunduğu Adana ve Tarsus ile 19. yüzyıldan sonra gelişen Mersin'dir¹²³⁴.

Çukurova; Anadolu'yu Arap vilayetlerine bağlayan bir noktada ve birçok alanda yüksek potansiyele sahip olmasına rağmen 19. yüzyıl başlarına kadar tahıl ve pamuk üretiminin daha çok yerel ihtiyaçları karşıladığı, bataklıklarla kaplı ve göçer aşiretlerin yaşadığı bir bölge olmaktan öteye gidememiştir. Ancak bölgenin çehresi 19. yüzyılda değişti. 19. Yüzyılda göçerlerin iskanı, Kırım Savaşı'ndan sonra Çerkezlerin bölgeye yerleştirilmeleri, yerleşik hayatın başka insanları da bölgeye çekmesini sağladı; özellikle Mersin'in bu yüzyılda liman kenti olarak gelişmesi tarımsal üretimin ticarileşmesini temin ederek bölgeyi Osmanlı Devleti'nin en önemli pamuk üreticisi ve ihracatçısı konumuna getirdi¹²³⁵.

Bununla birlikte bölgede bulunan akarsuların kontrol altına alınamamış olması Çukurova'dan istenilen faydanın elde edilmesini engelliyordu. Oysaki 550 kilometre uzunluğunda olan Seyhan Nehri ile 400 kilometre uzunluğa sahip Ceyhan Nehri, 80-100 metre genişlikleri birkaç metreyi bulan derinlikleri ile hem ulaşım hem de tarımsal sulama açısından büyük potansiyele sahiplerdi. Bunun için bölgede bulunan akarsuların temizlenmesi, setler inşası, kanallarla tarım alanlarının sulanması gerekiyordu. Diğer taraftan akarsuların kontrol altına alınmaması bölgede bulunan yerleşim alanları açısından da büyük tehlike oluşturuyordu. Özellikle bahar aylarında karların erimesi dolayısıyla nehir sularının

¹²³² Yılmaz, 2016: 497.

¹²³³ Kızılkaya ve Akay, 2014: 116.

¹²³⁴ Turhan Sarıköse, 2013: 6-8.

¹²³⁵ Toksöz, 2006: 97-100.

yükselmesi yerleşim alanları ile tarım arazilerini ve tarımsal ürünleri sular altında bırakıyor, yol ve köprüler tahrip olarak kullanılamaz hale geliyordu¹²³⁶.

Bu nedenle 1850’li yıllardan itibaren Çukurova bölgesinde akarsuların ıslahı ve nehirler üzerinde gemi işletme talepleri söz konusu olmuştu. 1867, 1869, 1870, 1874, 1883 ve 1884 yıllarında daha çok yabancılar; özellikle Fransızlar tarafından bölgede bu tür faaliyetler için imtiyaz talebi olmuşsa da bu tür imtiyazların bölgeyi yabancı devletlerin nüfuzu altında bırakabileceği endişesi devletin bu talepleri kabul etmemesinde etkili olmuştu. Çukurova’da, 19. yüzyıl sonlarında nehirlerin ıslahı ve nehirler üzerinde taşımacılık yapılması hususunda önemli teşebbüslerden biri daha önce Adana Vali Yardımcılığı görevinde bulunmuş olan Ahmet Reşit Bey tarafından yapılmıştı. Ahmet Reşit Bey’e göre, 80-100 metre genişliğe birkaç metre derinliğe sahip olan Seyhan ve Ceyhan nehirleri ulaşım oldukça elverişliydi. Bu nehirlerin ulaşım açılması için çok fazla masraf yapmaya gerek yoktu. İlk etapta bir tarak vapuru, bir istimbot ve birkaç mavna tedarik ederek Seyhan Nehri’nin Adana’ya; Ceyhan Nehri’nin Misis’e kadar olan kısımları ulaşım açılabilirdi. Buralar ulaşım açıldıktan sonra elde edilecek nakliye gelirleri hem işletme masrafları hem de nehirlerin kalan kısımlarının temizlenmesi için kullanılabilirdi. Bu yapıldığı takdirde nehirlerin yatakları derinleştiği için hem Adana şehri ve diğer yerleşim alanları hem de tarımsal araziler sık sık gerçekleşen sel baskınlarına maruz kalmayacaktı. Ulaşım daha uzak mesafelere yapılabilecek, tarımsal üretimin hızlıca ihracı, bölgenin bayındır hale gelmesi, varidatın artması ve buna bağlı olarak vergi hâsılatının çoğalması gibi birçok fayda sağlanacaktı¹²³⁷.

Çukurova bölgesinin ıslahı ile ilgili 19. yüzyılda yapılan bütün girişimler sonuçsuz kaldı. Bölgenin potansiyeli dolayısıyla bu tür çalışmalar için imtiyaz talepleri, bölge insanlarının akarsuların neden oldukları sel baskınlarının önlenmesi hususunda merkezi hükümetten istekleri 20. yüzyıl başlarında da devam etti. Bu yüzyılda yabancıların imtiyaz taleplerine karşı Osmanlı Devleti’nin olumsuz yaklaşımında bir değişiklik olmadığı gibi devlet eliyle ya da Osmanlı tebaasına mensup kişi/kişiler tarafından Çukurova’nın ıslahı da gerçekleştirilemedi.

Bu sıralarda Ceyhan Nehri’nin bir kolu olan Savrun Çayı mecrasını değiştirmiş, bazı köyleri istila ederek 40-50 bin dönümlük araziye bataklık ve sazlık haline getirmişti. Bu durum bölgede yaşayan insanları çok zor durumda bırakmış, yerel ahali hayatından umutsuz olarak yaşamaya başlamış, bazı köylüler yerleşim alanlarını terk etmeye mecbur olmuşlardı. Yerel halk Savrun Çayı’nın biran evvel eski mecrasına döndürülmesi için merkezi hükümetten bölgede keşif ve tetkikatın yapılmasını istiyordu. Kendilerinden tarik bedelati

¹²³⁶ Çatal, 2015: 296-297.

¹²³⁷ Yörük, 2015: 432-436.

alınmamak kaydıyla nehrin eski mecrasına döndürülmesine amade olduklarını İstanbul'a bildirmişlerdi¹²³⁸.

Çukurova bölgesinde sadece Savrun nehri değil diğer akarsularda her sene taşkınlıklara sebebiyet veriyor, 300.000 dönüm arazi her yıl sular altında kalıyordu. Bu durum sıkça bölge halkının şikâyetlerine sebebiyet veriyordu. Merkezi hükümet 25 Temmuz 1907 tarihinde Maliye Komisyonu'nun yapmış olduğu mütalaada bu istekleri dikkate almış bölgenin ıslahının imtiyaz yöntemiyle değil hükümet tarafından yapılması kararlaştırmıştı¹²³⁹.

Osmanlı Hükümeti Çukurova'nın ıslahı ile ilgili en önemli çalışmayı 22 Şubat 1908 tarihinde bölgede yapılacak işlerle ilgili bir talimat yayımlayarak yaptı. Bu talimata göre hükümet Seyhan ve Ceyhan nehirlerinin ıslahı, bu amaçla set ve bentlerin inşası, taşkınların önlenerek bataklıkların oluşmasına imkân verilmemesi, civarda mevcut bataklıkların kurutulması tarım arazisine dönüştürülmesi için dört yıl içerisinde 200 bin lira tahsisatla çalışma yapacaktı. Bu tahsisattan her sene 50 bin lira harcama yapılması, icabı kadar fen memuru alınması, Avrupa'dan bir mütehassıs ve bir mühendisin getirilmesi planlanıyordu. Bir defaya mahsus olmak üzere 200 bin lira ek tahsisat dışında sondaj aletlerinin alınması için 15 bin kuruş ayrıca tahsis edildi. Hazırlanan bu talimata rağmen Çukurova'nın ıslahı siyasi gelişmeler ve 1909 yılında meydana gelen Adana Olayları dolayısıyla mümkün olmadı¹²⁴⁰.

Diğer taraftan II. Meşrutiyet Dönemi'nde de Fransızların Çukurova bölgesinde her türlü faaliyetlerde bulunmak maksadıyla imtiyaz elde etme çabaları devam etti. Fransızlar çok geniş alanlarda sadece bataklıkların kurutulması gibi tarımsal üretimle ilgili değil, ormanların işletilmesi gibi diğer birçok alanda da imtiyaz talebinde bulunuyorlardı. Buna göre Adana Vilayeti'ndeki arazinin sulanması ve bu amaçla lazım gelen amelîyatı icra kılmak, Seyhan ve Ceyhan nehirleri ile diğer akarsuların neden olduğu bataklıkları kurutmak, Adana, Konya ve Halep vilayetlerinde bulunan ormanlardan istifade etmek maksadıyla Londra'da mukim Fransız ve Johnson ile ortakları adına merkezi hükümetten imtiyaz talep ediliyordu. İmtiyaz talebini içeren dilekçeye bir de layiha eklenmiş bu haliyle talepte bulunanların istekleri Şûrâ-yı Devlet tarafından tetkik edilmişti. Mukavelenamenin 14. Maddesi ormanların kullanımına aitti, imtiyaz talebinde bulunanlar Adana, Konya ve Halep vilayetlerindeki miri ormanları ekonomiye kazandırmak için her türlü faaliyette bulunmayı taahhüt ediyorlardı. Başvuruda bulunanlar ormanlar dışında Çukurova'da nehir sularını tarımsal sulama için kullanmak,

¹²³⁸ DH. TMIK. M.. 249/44, 1325 Ca 4/15 Temmuz 1907.

¹²³⁹ Çatal, 2015: 298.

¹²⁴⁰ Zeyrek ve Akman, 2015: 622-623; Çatal, 2015: 299. 200 bin lira tahsisatla Çukurova'nın ıslah edilmesi mümkün değildir. Hükümet imkanlar dâhilinde acil yapılması gereken işler için böyle bir tahsisat ayırmıştır. Yukarıda da izah edildiği gibi 1908 Nafia Programında bölgede 3.300.000 dönümlük arazinin imar ve ıslahı için 2.000.000 liraya ihtiyaç olduğu ve bu rakamında keşif yapılmadığı için tahmini olarak tanzim edildiği belirtilmiştir.

nehirlerde gemi işletmek, nehirler üzerinde setler inşa ederek elektrik üretmek ve tarımsal faaliyetlerde bulunmak gibi nafia hizmetlerine de talip oluyorlardı. Şûrâ-yı Devlet'in yaptığı incelemede bölgede yapılacak nafia işleri ile ilgili Ticaret ve Nafia Nezareti'nin bir çalışma başlattığı anlaşılmış, Nezaretten işin ciheti hakkında bilgi istenmişti.

Ticaret ve Nafia Nezareti'nin 9 Nisan 1910 tarihinde Şûrâ-yı Devlete gönderdiği cevabi yazıda Adana Vilayeti'ndeki arazinin sulanması, bataklıkların kurutulması ameliyatının imtiyaz suretiyle verilmesinin caiz olmadığı bildirildi. Johnson ve ortaklarının imtiyaz talepleri daha geniş bir alanı kapsasa da bu hükmün onların imtiyaz talebine de şamil olması uygun görüldü¹²⁴¹.

Fransızların 1910 yılında akim kalan bu teşebbüslerinin ardından Çukurova'ya olan ilgileri son bulmadı. 1912 yılında Çukurova Emperyal Çiftlikleri Birliği Bağdat Demiryolu sınırına kadar 72 bin hektarı bulacak bir alanda tarımsal faaliyetler için imtiyaz talebinde bulundu. Osmanlı Hükümeti imtiyaz talebinde bulunanlarla sözleşme imzalamışsa da Almanların baskısı hükümetin mukaveleyi tek taraflı feshetmesiyle sonuçlandı¹²⁴².

Meşrutiyet yıllarında Çukurova bölgesinin ıslahı ve tarımsal üretimin attırılması ile ilgili en büyük girişim Almanlar tarafından yapıldı. Almanların 1900'lü yılların başından itibaren bölge ile ilgili başlatmış oldukları çalışmalar daha geniş alanların tarıma uygun hale getirilmesi, daha organize iş gücünün kullanımı ve tarımda makineleşmeyi önceliyordu. Alman Levant Pamuk İşletmeleri Birliği, Osmaniye yakınlarında 1000 hektarlık alanda çiftlik kurarak pamuk üretimine başladı¹²⁴³. Ardından 1913 yılında Bağdat Demiryolu Şirketi Çukurova'da 40 milyon frank masrafla 500.000 hektar alanda pamuk üretimi yapmak için Osmanlı Devleti'nden imtiyaz elde etmeyi başardı; ancak I. Dünya Savaşı'nın başlaması bu projenin hayata geçirilmesini engelledi. Bütün bunlara rağmen Çukurova'da tarımsal üretim Meşrutiyet yıllarında artarak devam etti, bölge Osmanlı Devleti'nde tarımın en fazla ticarileştiği bölge olarak ön plana çıktı¹²⁴⁴.

3.4.4.4. Yenice Gölü ile Vardar ve Karaazmak Nehirleri'nin Islahı Teşebbüsleri

Selanik Ovası'nda bulunan Yenice Gölü, Karaazmak ile Vardar nehrine bağlanmaktaydı¹²⁴⁵. Yenice Gölü ve Karaazmak nehrinde vapur işletmek, göl ve nehri gemi ulaşımına uygun hale getirmek, bataklık halinde bulunan arazileri ziraata açarak tarımsal faaliyetlerde bulunmak maksadıyla ilk teşebbüs 1881 yılında söz konusu olmuş, bu maksatla

¹²⁴¹ BEO, 3739/280368, 1328 R 13/24 Nisan 1910.

¹²⁴² Toksöz, 2006: 107.

¹²⁴³ Toksöz, 2006: 107.

¹²⁴⁴ Özyüksel, 2013: 268.

¹²⁴⁵ Kıl, 2013: 445.

Osmanlı tebaasından İbrahim, Salih, Ahmet Beyler ile Yanko Efendi'ye 35 yıl süre ile imtiyaz verilmişti¹²⁴⁶. Ancak bu müteşebbislerin imtiyaz elde etmelerine rağmen işe başlayamamış olmaları 1892 yılında bölgede benzer işler icra etmek maksadıyla yeni bir imtiyaz sözleşmesinin devlet tarafından verilmesine neden oldu. Bu sefer Selanik eşrafından Hamdi Bey ile oğlu Adil Bey'e Vardar Nehri ile Yenice Gölü'nün mecralarının temizlenmesi ile buralarda vapur işletme imtiyazı 35 yıl süre ile verilmişti¹²⁴⁷. Ancak ikinci girişimde başarılı olamamış, imtiyaz sahipleri 2.000 lira teminat akçesi yatırmış olsalar da uzunca bir müddet herhangi bir çalışma icra etmemişlerdi. Bu durum 1910 yılında hükümetin imtiyazı feshetmesine sebebiyet vermiş, imtiyaz sahiplerinden imtiyazlarının lağvedildiği ve ileride bu meyanda herhangi hak talep etmeyecekleri hususunda kendilerinden senet alınmış, bu işle ilgili harita, plan ve projeleri Ticaret ve Nafia Nezareti'ne teslim etmeleri istenmişti. Bu şartlar mukabilinde imtiyaz sahiplerinin 18 Aralık 1909 tarihinde teminat akçesi olarak bankaya yatırdıkları 2.000 liranın kendilerine iade edilmesi hususunda istekleri hükümet tarafından kabul görmüştü¹²⁴⁸.

Bu iki teşebbüsten de olumlu bir netice çıkmamış olmasına rağmen Osmanlı Devleti'nde zaman zaman bu göl ve nehirlerin ıslahı gündeme geldi. Yenice Gölü'nün kurutulması sadece zirai üretim için yeni tarım alanlarının açılması maksadıyla değil aynı zamanda güvenlik açısından da isteniyordu. Çünkü Yenice ve çevresinde eşkıyalık ederek ahalinin huzurunu bozan kişiler öteden beri Yenice Gölü'nü bir sığınma yeri olarak kullanıyorlar, sığ göl suları ve sazlıkların sağladığı barınma imkânlarından yararlanarak kolayca kolluk kuvvetlerinin takibatından kurtuluyorlardı. Özellikle 3. Ordu Yenice Gölü'nün bu amaçla kullanılması dolayısıyla gölün kurutulmasını talep ediyordu¹²⁴⁹.

Bu talepler dikkate alınarak harekete geçildi. Yenice Gölü'nü, Yenice ve Vodina kazalarında eşkıyalık eden çetelere sığınmak olmaktan çıkarmak, civar köy ve kasabaları su baskınlarından ve daimi surette meydana gelen bataklıklardan kurtarmak için mahallince Mühendis Osman Kadri Bey tarafından bir inceleme yapıldı. Yapılan incelemede keşif için 70-80 bin liraya ihtiyaç duyulduğu anlaşıldı. Ticaret ve Nafia Nezareti'nin konu hakkında görüşü sorulması üzerine 24 Aralık 1906 tarihli cevabi yazıda Yenice Gölü ve etrafında bulunan akarsuların ıslahı için Şirketi Hayriye'de olduğu gibi Osmanlı tebaasından mürekkep

¹²⁴⁶ Ekinci, 2005: 189-191.

¹²⁴⁷ 1892 yılında Hamdi Bey ve Oğlu Adil Bey'e Vardar Nehri'nin mecrasını temizlemek ve nehir üzerinde vapur işletmek için verilen imtiyazın içeriği ile ilgili bkz. Ekinci, 2005: 192-194.

¹²⁴⁸ MV. 136/38, 1328 M 18/30 Ocak 1910; BEO, 3698/277313, 1328 M 24/5 Şubat 1910.

¹²⁴⁹ 27 Haziran 1906 tarihinde Yenice Kazası dâhilinde bulunan bir çiftliğe 20 kadar Bulgar eşkıyası gelmiş, 2 çoban ile 45 koyunu gasp ederek beraberlerinde götürmüşlerdi. Olayın çiftlik görevlileri tarafından kolluk kuvvetlerine bildirilmesi üzerine eşkıyanın yakalanması için takibat başlatılmış, dört gün devam eden tahkikat neticesinde eşkıyanın Yenice Gölü'ne sığındıkları anlaşılmıştı. Bunun üzerine gölün farklı noktalarına kurulan pusularla suçluların yakalanması sağlanmıştı. BEO, 2899/217397, 1324 B 9/29 Ağustos 1906.

bir şirketin kurulması, daha detaylı keşifler için hükümet tarafından mühendisler tayin edilmesi istendi¹²⁵⁰.

16 Haziran 1907 tarihinde Vardar ve Karaazmak nehirlerinin mecralarının temizlenmesi, Yenice Gölü'nün kurutulması için keşifname ve plan hazırlandı, bu hususta Nafia Müdüriyeti tarafından bir rapor tanzim edildi. Bu işlerin icrası için 300.000 liraya ihtiyaç duyulduğu anlaşılmış, devlet yıllık 20.000 lira teminatı ancak gösterebilmişti. Bu noktada masrafların temini arazinin kurutulması ile ortaya çıkacak yeni alanların satılması ile mümkün olabileceği Selanik Vilayeti'nden bildirilmişti¹²⁵¹.

Gerek vilayetin gerekse Ticaret ve Nafia Nezareti'nin konu hakkındaki görüşleri 10 Mart 1908 tarihinde Meclis-i Vükela'da ele alındı. Vardar Nehri'nin taşkınlar sebebiyle ahaliyi uğrattığı zararların tespiti için bir fen heyetinin bölgeye gönderilerek keşif ve incelemelerde bulunması, nehrin taşkın zamanlarında icap eden mevkilerde meyillerin oluşturularak yeni mecraların açılması, gerekli noktalarda setler inşa edilerek nehir mecrasının Karasulu'ya kadar ıslah edilmesi ve nehir yatağının temizlenmesi kararlaştırıldı. Yenice Gölü'nü kurutmak için Karaazmak nehrinin ayrı bir mecra ile denize akıtılması lüzumlu görüldü. Bu işlerin yapılması halinde kısmen daimi surette, kısmen ara ara nehirlerin istilasına maruz kalan ve miktarı 460.000 dönümü bulan tapulu arazi kurtarılmış olacak, diğer taraftan 300.000 dönüm kadar yeni arazi kazanılacaktı. Aynı zamanda Yenice Gölü çevresinde bataklıklar dolayısıyla yaz mevsimlerinde ortaya çıkan hastalıkların önüne geçilerek hem ahalinin sağlığı korunacak hem de yüz binlerce dönüm arazi ziraata açılarak Selanik ve Yenice kazalarının gelirleri her geçen yıl artacaktı. Bu sayede Osmanlı Devleti'nin bölgeden topladığı aşar vergisinde de ciddi bir artma söz konusu olacaktı¹²⁵².

Bölgenin sahip olduğu potansiyel 1908 Nafia Programı'nda tarımsal su işleri konusunda yapılması gerekli görülen işler bahsinde ele alınmış Karaazmak ve Vardar nehirlerinde setlerin inşası ve Yenice Gölü'nün kurutulması ile ilgili 560.000 liraya ihtiyaç duyulduğu belirtilmişti. Ancak II. Meşrutiyet yıllarında Selanik ve çevresinin çok az bir süre Osmanlı hâkimiyetinde kalması, Balkan Savaşları ile bölgenin kaybedilmesi bu konuda yapılmak istenilen çalışmaların icrasını mümkün kılmamıştı. 1908 ile 1912 yılları arasında Yenice Gölü ile Karaazmak ve Vardar nehirlerinin ıslahı ile ilgili yapılanlar daha evvel Haydar Bey ve Oğlu Adil Bey'e 1892 yılında verilen imtiyazın lağvedilmesi ile Yenice Gölü ve çevresinin topografik haritasının temininden öteye gidemedi¹²⁵³.

¹²⁵⁰ BEO, 2976/223136, 1324 Za 29/14 Ocak 1907; BEO, 2934/220029, 1324 N 7/25 Ekim 1906.

¹²⁵¹ BEO, 3082/231143, 1325 Ca 11/22 Haziran 1907.

¹²⁵² BEO, 3265/244844, 1326 S 6/10 Mart 1908.

¹²⁵³ Yenice Gölü ve çevresinin 1/50000 ölçekli topografik haritası için bkz. HRT.h.. 337, 1331 R 4/13 Mart 1913.

3.4.4.5. Menderes Nehri ve Havzasının Islahı Çalışmaları

Günümüzde Menderes Nehri; Sandıklı ve Dinar arasında Suçıkan mevkiinden doğmakta Uşak, Denizli, Aydın illerinden geçerek Ege Denizi'ne dökülmektedir. Suçıkan, Işıklı, Küfi, Menderes Nehri'nin kaynağını oluşturmakta; denize döküldüğü Dipburun'a kadar Nehir Çine, Banaz, Çürüksu ve Akçay ana kollarından beslenmektedir. Nehir; Çivril, Çal ve Baklan ovaları ile Sarayköy'den denize kadar uzanan 1.400.000 dönüm Aydın Ovası'ndan geçmektedir ve yaklaşık 380 kilometre uzunluğu ile Batı Anadolu'nun en uzun akarsuyu konumundadır¹²⁵⁴.

Osmanlı Devleti'nde Menderes Nehri üzerinde taşımacılık yapmak, nehrin ıslahını temin ederek nehir havzasında tarımsal faaliyetleri arttırmak hususunda önemli teşebbüsler 19. yüzyıl sonlarında gerçekleşti. 1884 yılında Menderes Nehri'ni ulaşıma uygun hale getirerek taşımacılık yapmak imtiyazı 99 yıl süre ile Ser Kiları Osman Efendi'ye verildi. İmtiyazın kapsamı sadece nehir taşımacılığı ile sınırlı değildi, bataklıkların kurutulması ile nehir havzasının ziraata uygun hale getirilmesi gibi üretim ilişkilerini de düzenleyen niteliği söz konusuydu. İmtiyaz sahibi Menderes Nehri'nin sağ ve sol kıyısında 5 kilometrelik alanda özel mülkiyetin olmadığı kısımlarda ziraat yapmak hakkına sahipti. Üstelik bu arazilerin tapuları ulaşım ve bataklıkların kurutulması işleri ilerledikçe imtiyaz sahibine veriliyordu. Ancak 19. yüzyılın son çeyreğinde gerçekleşen ilk ciddi teşebbüsten olumlu bir netice elde edilememiş, ardından 1892 yılında yine tebaadan Ohannes Samancı Efendi ile Mösyö Natan Derifos'a 99 yıl süre ile benzer amaçlarla imtiyaz verilmişse de sonuç alınamamıştı¹²⁵⁵.

20. yüzyıl başlarında Menderes Nehri ve havzası ile ilgili ulaşım ve tarımsal anlamda yapılmak istenenler zaman zaman ortaya çıkan taşkınların meydana getirmiş oldukları zararları önleme isteğinden öteye gidemedi. Örneğin 1907 yılında Menderes Nehri'nin taşkınlarından dolayı Söke Kazası'nın Sarıkemer Köyü'nde bulunan dalyanlar zarar görmüş, bir daha bu tür zararların vuku bulmaması için nehrin etrafına setlerin inşa edilmesi gündeme gelmişti. Setlerin inşası için gerekli olan 367.810 kuruşun daha önce aynı yöntemle inşa edilen Kozluca ve Maltepe setlerinde olduğu gibi yarısının Düyün-ı Umumiye İdaresi'nden diğer yarısının ise bedeli daha sonra Aydın Vilayeti'nin tarik bedelatı nakdiyesinden karşılanmak üzere Ziraat Bankası'ndan avans suretiyle alınması talep edilmişti¹²⁵⁶.

Diğer taraftan Menderes Nehri yatağının temizlenerek nehrin ıslahının sağlanamamış olması sürekli sorunlara sebebiyet veriyor, bölge halkının geçim kaynakları üzerinde olumsuz bir durum oluşturuyordu. Örneğin nehrin mecrasını değiştirmesi ile birlikte Deringöl ve

¹²⁵⁴ Gürbüz, 2015: 503-504.

¹²⁵⁵ Çelik, 2005: 114-121.

¹²⁵⁶ BEO, 3154/236541, 1325 Ş 20/28 Eylül 1907.

Karine dalyanları iş yapamaz duruma gelmiş, 1909 yılında dalyanları işletenler ve devlete bu iş dolayısıyla vergi ödeyen insanlar zor durumda kalmışlar ve durumu ilgili mercilere bildirmişlerdi. Gerek bu gibi zararların önüne geçmek gerekse havzanın ulaşım ve tarıma kazandırılması ile hem ahali hem de devlet açısından ortaya çıkaracağı faydalardan istifade etmek için bir an evvel çalışmalara başlanması 29 Eylül 1909 tarihinde Meclis-i Vükela'da yapılan toplantıda kararlaştırılmıştı¹²⁵⁷.

Bunun üzerine Menderes Nehri ile kollarının geçtiği ovaları sulamak, bu akarsular üzerinde inşası gerekli setlerin yapımını sağlamak ve diğer tarımsal faaliyetler için gerekli imalata dair projelerin hazırlanması için gerekli programın tanzim edilmesi işi Türkiye Milli Bankası'na¹²⁵⁸ ihale edilmişti¹²⁵⁹. Banka tarafından yapılan ön çalışma neticesinde kati keşiflerin 82.000 Sterlin'e, Menderes Havzası'nın tamamen tarımsal üretime uygun hale getirilmesi işinin ise 2.000.000 liraya mal olacağı tahmin edilmişti. Çünkü havzada yapılacak işler içerisinde Sarayköy civarından başlamak üzere birçok köylerin istimlâk edilerek tamamen kaldırılması, Aydın demiryolunun bazı cihetlerinin de değiştirilmesi gerekiyordu. Devletin mali gücü Menderes Nehri havzasının ıslahı için gerekli 2.000.000 lirayı karşılamaktan uzaktı. Keşifler için gerekli 82.000 sterlini bile karşılayacak mali kudret bulunmuyordu. Sonuçta bu gibi işlerin ileri bir tarihe ertelenmesi, devletin ekonomik koşullarının uygun olduğu bir zamanda yapılmasına karar verildi¹²⁶⁰.

Bu teşebbüslerin faaliyete geçememiş olmasının temel nedeni gerek imtiyaz sahiplerinin gerekse devletin Menderes Nehri havzası gibi çok geniş alanda, geniş kapsamlı bir projeyi hayata geçirebilecek imkânlarının bulunmayışındır. Yabancı müteşebbislerin bu tür işlere dâhil edilmesi müteşebbis hangi ülkeye mensupsa o ülkenin bölgede çok büyük kazanımlar elde etmesi gibi sonuçlar doğurmaktaydı. Bu ise Osmanlı Devleti'ni yabancı devletlerin etkisi altında bırakmakta, bu şekilde bir icraatın yapılmasındansa hiç yapılmaması devlet tarafından tercih edilmekteydi. Bu durum 19. yüzyıl sonlarında olduğu gibi 20. yüzyıl başlarında da Menderes Havzası'nın bütünü kapsayan, ulaşım ve tarımsal faaliyetler gibi benzer amaçlara yönelik girişimlerin hayat bulmasını engelledi. Menderes Nehri Havzası ile ilgili çalışmalar yerel ölçekli ve küçük alanlarda yapılmak istenen çalışmalar ile hayata geçmeyen Türkiye Milli Bankası'nın bütün havzayı kapsayan proje girişimleri ile sınırlı kaldı.

¹²⁵⁷ MV. 132/90, 1327 N 14/29 Eylül 1909.

¹²⁵⁸ Türkiye Milli Bankası, 13 Eylül 1909 tarihinde Osmanlı Devleti'nde ticaret ve sanayinin gelişmesi, madenlerin işletilmesi, halkın ve devletin menfaatine olan çalışmaların yapılması, menkul ve gayrimenkul teminat karşılığında borç verilmesi gibi hizmetlerinin yapılması amacıyla kurulmuştu. Daha geniş bilgi için bkz. Balcı ve Sırma, 2012: 151-155.

¹²⁵⁹ BEO, 3871/290296, 1329 Ra 20/21 Mart 1911.

¹²⁶⁰ DH. İD... 25/16, 1330 L 18/30 Eylül 1912.

Bu girişim o kadar dar ölçekliydi ki havzada tasavvur edilen bayındırlık işlerinin keşiflerini bile yapmak mümkün olamamıştı.

3.4.4.6. Mezopotamya'da (Elcezire) Tarımsal Üretim Arttırılması Girişimleri ve Ulaşım

1908 Nafia Programı, Mezopotamya'da yapılacak umur-ı nafia işlerini Osmanlı Devleti'nde uygulanacak bayındırlık programının birinci öncelikli konusu olarak görüyor, programın beşinci kısmı bu hususta yapılacak işlere ayrılıyordu. Program, Mezopotamya'nın hiç olmazsa eski şöhretine kavuşmasının temin edilmesi amacı ile hazırlanmış, bunun için birkaç set, birkaç bendin inşası ile birkaç kanalın açılmasının yeterli olacağı ifade edilmişti. Mevcut durumda Mezopotamya, çamurlu araziden, geniş çöller dâhilinde meralardan ve bataklıklardan başka bir şeye sahip değildi. Kısa bir süre önce bu bölgenin en mamur ve en mühim bölümü olan Semave ve Museyrip arasında yer alan verimli topraklar bile Fırat Nehri'nin Hindiye Kanalı'na dolması, Hindiye Setti'nin mevcut haliyle buna mani olamaması nedeniyle tehlike altındaydı. Bu nedenle Mısır'da hayata geçirdiği sulama projesi ile başarılı çalışmalarda bulunmuş İngiliz Mühendis Sir William Willcocks'a müracaat edilmiş, onun bölge ile ilgili yaptığı araştırmaların neticelerine programda yer verilmişti.

William Willcocks tarafından 1.285.000 hektar alanın sekiz yılda sulanması için 12 proje hazırlanmış; maliyetin 7.410.000 sterlin olacağı hesaplanmıştı. Projeler içerisinde; Museyrip ve Semave arasındaki Hindiye Kanalı'nın etrafında bulunan arazinin sulanması, Dicle nehrinin ulaşımına uygun hale getirilmesi, Fırat ve Dicle nehri üzerindeki setlerin takviyesi, Bağdat'ın batısı, doğusu, güneyi, kuzeybatısı, güneydoğusundaki araziler ve Bağdat-Museyrip arasındaki arazi ile Basra'nın sulanması yer alıyordu. Ayrıca projelerde Kurma bataklıklarının kurutulması ve ziraata uygun hale getirilmesi ile eski Hay Kanalı'nın yeniden açılması planlanmaktaydı¹²⁶¹.

Bu işlerin yapılabilmesi gerek mali gerekse fenni cihette tecrübe sahibi bir zatın tasarrufuna bırakılması ile mümkün olabileceği düşünülmüş, bu hususta William Willcocks ile beş yıllık sözleşme imzalanmıştı. William Willcocks hem bu projelerin uygulanması hem de II. Abdülhamit zamanında 100.000 lira tahsisat ayrılarak inşasına başlanılan ve şimdiye kadar 11.000 liranın harcandığı Hindiye Setti'nin tamirini yapacaktı¹²⁶².

1908 Nafia Programı kaynak yokluğundan hayata geçirilemedi. Dolayısıyla Mezopotamya'da yapılması planlanan bayındırlık işleri de diğer bölgelerde yapılmak istenen

¹²⁶¹ William Wilcocks tarafından Mezopotamya'nın sulanması maksadıyla hazırlanan 12 projenin detayları için bkz. Tekeli ve İlkin, 2010: 196-201.

¹²⁶² Umur-ı Nafiaya Dair Layiha, 1908: 1-14.

nafia işleri ile aynı kaderi paylaştı, küçük ölçekli lokâl çalışmalardan, anlık çözümlerden ve o an için sorun teşkil eden meselelerin çözülmesi ile sınırlı kaldı. Bu vaziyet içerisinde Mezopotamya’da II. Meşrutiyet yıllarında bataklıkların kurutulması ve nehirlerin ıslahı gibi alanlarda yapılan çalışmalar İngiliz sermayedarlar tarafından müteşekkil Sir John Jackson Ltd. Şirketi ile yine İngiliz sermaye sahipleri tarafından kurulan Türkiye Milli Bankası tarafından sağlanmaya çalışıldı.

1912 yılında Türkiye Milli Bankası Bağdat Vilayeti’nde tarımsal sulama ve ziraatın geliştirilmesi gibi bayındırlık alanlarında yapılacak çalışmalar hakkında incelemelerde bulunmak üzere Mühendis Mösyö Mone’yi bölgeye gönderdi¹²⁶³. Ancak Türkiye Milli Bankası Mezopotamya bölgesinde sulama ve ziraatın geliştirilmesi için bir mühendisi bölgeye göndermiş olsa da daha sonraki yıllarda Banka doğrudan bu alanlarda bir çalışma içerisinde olmadı. Bölgede sulama, su arama işleri nehirler üzerinde setlerin inşası gibi faaliyetler Sir John Jackson Ltd. Şirketi tarafından yürütüldü, devletin finansal anlamda sıkıştığı süreçlerde Türkiye Milli Bankası bu konuda destek sağladı.

Bu yıllar içerisinde hükümet öncelikle Hindiye Barajı’nın inşa edilmesi işine ağırlık vermişti. Çünkü Hindiye Barajı’nın inşa edilmesi yerleşim yeri olan Hille için büyük önem taşıyor, su verilemediği takdirde hem ahali büyük maişet sıkıntısı yaşıyor hem de iki-üç yüz kilometrelik alanda tarımsal faaliyetler yapılamadığından hazinenin yıllık vergi kaybı 100.000 lirayı buluyordu. Haddizatında Fırat Nehri Hille’den geçiyordu. Fırat Nehri’nden bir kanal vasıtasıyla Necef’e su getirilmiş, ancak zaman içinde nehrin asıl mecrası; yani Hille’den geçen kısım, toprağın suyun mecrasını doldurması, suyun akış tarzı nedeniyle metruk kalmış, nehrin suları Necef üzerinden akmaya başlamıştı. Bu durum asıl nehir mecrasının senenin büyük kısmında susuz kalmasına sebebiyet vermişti. Bunun üzerine II. Abdülhamit döneminde Necef’e su sevk eden ve zamanla nehrin mecrasını o yöne kaydıran kanalın önüne bir set yapılmış¹²⁶⁴, suların birikmesi sağlanarak asıl mecraya su sevk etmek mümkün hale gelmişti. Ancak bu set fen kaidelerine uygun bir şekilde inşa edilmediği için kısa sürede bozulmuştu. Ahali açısından büyük zorluklara sebebiyet veren bu sorunun çözümü için II. Meşrutiyet yıllarında harekete geçilmiş, Hindiye Barajı’nın inşası için keşifler önce William

¹²⁶³ Mösyö Mone’ye Bağdat seyahatinde Osmanlı tebaasından Fuat Muzaffer Bey eşlik etmiş, bu seyahat sırasında Halep ve Deyr-i Zor yoluyla bölgeye gidecek olan ekibin güvenliklerinin sağlanması Halep Vilayeti ile Deyr-i Zor mutasarrıflığından istenmişti. Bkz. DH. İD... 28/50, 1330 B 4/19 Haziran 1912.

¹²⁶⁴ Hindiye Barajı’nın bakım ve onarımı için II. Abdülhamit döneminde her yıl Bağdat Vilayeti adına nafia hesabına 71.000 kuruş ayrılmıştı. Ancak gerek Hille’nin su sorununun çözümü gerekse Necef’in su baskınlarından korunması için Hille mecrasının temizlenmesinin yanı sıra Hindiye Süddesi ile Necef arasında kapaklı bir köprüünün inşası gerekiyordu. Bu yapıldığı takdirde hem Necef su baskınlarına maruz kalmayacak hem de Hille’nin su ihtiyacı karşılanmış olacaktı. Bkz. Erdem, 2010: 231-232.

Willcocks'a yaptırılmış, inşa işleri bilahare Sir John Jackson Ltd. Şirketi'ne ihale edilmişti¹²⁶⁵.

Hille ve çevresi için büyük öneme sahip Hindiye Barajı'nın inşası ve suyun taksimi maksadıyla yapılan Habaniye (Cibaniye) Savakı'nın inşasına Sir John Jackson Ltd. Şirketi tarafından başlanılmışsa da inşa işlemleri oldukça yavaş ilerlemiş, mali kaynak bulma noktasında büyük sıkıntılar yaşanmıştı. Finansal sorunların çözülememesi ve şirketin alacaklarını tahsil edememesi bir ara inşaatın tamamen durmasına neden olmuştu. Bu sorunu aşabilmek için hükümet ilk olarak 4 Mart 1913 yılında Türkiye Milli Bankası'na müracaat etmiş, bankadan 50.000 lira avans almaya muvaffak olmuştu. Ardından 24 Haziran 1913 tarihinde çıkarılan geçici bir kanunla inşa işlemleri için 12.300.000 kuruş tahsisat ayrılması kararlaştırılmıştı. Bu tahsisatla şirkete olan borç ödenecek, inşaat çalışmalarına tekrar başlanması sağlanacaktı. Şirket tarafından ileride ortaya çıkacak hak edişlerin peyderpey ödenmesi için Harp Vergisi olarak toplanmış olan % 6 faizli 3 milyon 8 liralık hazine tahvilinden 99.000 liralık miktarı Türkiye Milli Bankasına teminat gösterilerek 35.000 liralık bir avansın ayrıca adı geçen bankadan alınmasına karar verilmişti¹²⁶⁶.

Yapılması planlanan inşa işlerinin bir türlü bitirilememiş olması bölge halkını büyük zorluklarla yüz yüze getirmişti. Bu durum Sebilürreşâd Dergisi'nin 11 Nisan 1913 tarihli sayısında Hindistan Muhabiri'nin "Hint Yolunda" başlığını taşıyan mektubunda dile getirilmiş, Bağdat ahvali ile ilgili bilgi verilirken Hindiye Barajı ameliyatının ağır bir halde devam ettiği, bu gidişle gelecek yıl da Hille'ye su verilemeyeceği ve ahalinin büsbütün mahvolacağı belirtilmişti. "Senede bin lira kadar bir varidata malik olup da hanesi daima gelen geçene açık bulunan zevat bu sene susuzluk yüzünden arazilerinden beş lira bile kazanamadıklarından dolayı evleri barkları yıkılıp perişan oldular," denilerek durumun vahameti gözler önüne serilmişti¹²⁶⁷.

Sebilürreşâd Dergisi'nin kötü bir muştı olarak okuyucularına duyurduğu mevcut ahval sonraki yıllarda ahalinin istediği tarza tahvil oldu. Sir J. Jackson Limitet Şirketi Hindiye Barajı inşaatını 1913 yılı sonlarında bitirmeye muvaffak oldu. Zirai sulama ve su tutmak amacıyla yapılan kapaklar ile 36 taş ayaktan oluşan modern bir baraj, 18.000.000 pounda

¹²⁶⁵ MMZC, 2. Dönem, 1. İçtima, 2. Cilt, İ. 42, 16 Temmuz 1328/29 Temmuz 1912, s. 513-514.

¹²⁶⁶ İ. MMS. 169/1, 1331 Ş 25/30 Temmuz 1913. 28 Ağustos 1913 tarihinde Türkiye Milli Bankası'ndan alınan 35.000 lira avans daha önce aynı bankadan alınan 50.000 lira avansla aynı şartlarda alınmış, Banka Müdürü Mösyö H.P. Kingham ile hükümet arasında mukavele imzalanmıştı. Bkz. A. DVN. MKL. 55/19, 1331 N 25/28 Ağustos 1913. Avans mukavelesinin tasdikli sureti için bkz. BEO, 4209/315612, 1331 N 29/1 Eylül 1913.

¹²⁶⁷ M. Tefvik, 1913: 80-82.

tamamlanmıştı. Ancak baraj bütün müstemilatıyla bitirilememiş, inşaatın devam eden kısımlarında çalışmalar sürdürülmüştü¹²⁶⁸.

Diğer taraftan 1914 yılında yaşanan fevkalade siyasi gelişmeler inşaatın tamamen bitirmesini mümkün kılmamış, hükümet ödemelerde büyük sıkıntılarla karşılaşmıştı. Bunun üzerine Mezopotamya’da Sir John Jackson Ltd. Şirketi vasıtasıyla icra edilmekte olan irva ve iska ameliyatına ait ödemelerin yapılamaması nedeniyle şirketin İstanbul vekili çalışmaların durdurulduğunu hükümete bildirmiş, ameliyatın tatili halinde şimdiye kadar yapılan masrafların şirkete ödenmesini istemişti. Yapılmakta olan işlerin ara vermeden sürdürülmesi için en az 60.000 liranın tahsis edilmesine ihtiyaç duyulduğu anlaşılmıştı. Bu konu 21 Kasım 1914 tarihli Meclis-i Vükela toplantısında ele alındı. Sir John Jackson Ltd. Şirketi’nin İngiliz tabiiyetine sahip olması nedeniyle icra etmekte olduğu bayındırlık faaliyetlerine devam etmesinin uygun olmadığına karar verildi. Çünkü I. Dünya Savaşı başlamış, Osmanlı Devleti ile İngiltere başka bloklar içerisinde yer almışlardı. Bunun üzerine şirketle olan mukavelenin feshedilmesi ve İngilizlerin ihracına, bölgede devam eden inşa faaliyetlerinin hükümet tarafından yapılmasına karar verilmişti. Bu işler için şimdilik 20.000 lira tahsisat ayrılmıştı¹²⁶⁹. Ancak I. Dünya Savaşı’nın başlaması üzerine Osmanlı Devleti’nin güney sınırlarında İngilizlere karşı bir savaşın yürütülmesi Bağdat ve çevresinde yapılmakta olan bu tür çalışmaların tamamen akim kalmasına sebebiyet vermişti.

Mezopotamya’da Fırat ve Dicle nehirleri sadece tarımsal sulama ve zirai işler noktasında değil aynı zamanda ulaşım açısından da büyük öneme sahipti. Fırat ve Dicle nehirlerinde vapur işletme ruhsatını 1840 yılında Lynch Şirketi almış; ancak özellikle II. Abdülhamit zamanında şirketin ruhsatı imtiyaza dönüştürmesine imkân tanınmadığı gibi adı geçen nehirlerde vapur işletme imtiyazı Hazine-i Hassa’ya verilmişti. Lynch Şirketi’nin iki vapur işletme hakkı bulunuyordu ve 1900 yılında Hazine-i Hassa tarafından Hamidiye Vapur İdaresi ile Lynch Şirketi’ne rekabet etme amacı güdüüyordu. Ancak II. Meşrutiyet’in ilan edilmesi ile birlikte Padişah II. Abdülhamit politika değişikliğine giderek Lynch Şirketi ile rekabet yerine uzlaşma gayreti içerisinde olmuş, Lynch Şirketi yetkililerinin ortak şirket kurma teklifine sıcak bakmıştı. Padişah’ın 31 Mart İsyanı (13 Nisan 1909) sonrası tahttan indirilmesi bu görüşmeleri sonuçsuz bıraktı. V. Mehmet Reşat’ın padişah olması ile birlikte ise Hazine-i Hassa’ya ait olan gayri menkul ve nafia imtiyazları, Maliye Nezareti’ne devredildi¹²⁷⁰.

¹²⁶⁸ Akpınar, 2017: 194-195.

¹²⁶⁹ MV. 195/1, 1333 M 3/21 Kasım 1914.

¹²⁷⁰ Ekinci, 2007: 309-310.

Fırat ve Dicle nehirlerinde vapur işletme imtiyazının Hazine-i Hassa'dan Hazine-i Maliye'ye intikal etmesinin ardından hükümet bir Osmanlı anonim şirketi teşkil etmenin gerekli olduğunu düşündü ve bu işin en faydalı şartlara bağlı teklife ihale edilmesinin çareleri üzerinde durdu. İşin devlete en faydalı koşullarla tanzimi için mukavele ve şartnameler düzenlendi. Ancak halihâzırda Dicle ve Fırat nehirlerinde Lynch Şirketi vapurları seyr-i sefer etmekte, diğer bir şirkete imtiyaz verilmesi halinde ya Lynch Şirketi'nin ruhsatının iptali ya da eskiden olduğu gibi taşımacılık faaliyetlerine devam etmesi gerekiyordu. Her iki koşulda da bazı mahzurların doğacağı; ilkinde Lynch Şirketi'nin zorluk çıkaracağı ikincisinde ise yeni teşekkül edecek şirket ile rekabette bulunacağı ön görülüyordu. Bunun üzerine ara bir formül bulundu, bir Osmanlı anonim şirketi teşkil edilerek Lynch Şirketi'nin de bu şirkete dâhil edilmesi, daha önceden verilen izinlerin yok hükmünde sayılmasının hükümetin menfaatine olacağı düşünüldü. Çıkarılacak hisse senetleri hükümet ile şirket arasında yarı yarıya paylaşılacak, idare meclisi başkanlığı bir sene şirket bir sene hükümet yetkilileri tarafından ifa edilecekti¹²⁷¹.

Lynch Şirketi ile hükümet arasında bir Osmanlı anonim şirketinin kurulması ile Dicle ve Fırat nehirlerinde vapur işletme imtiyazının bu şirkete devri hususunda ilk adım 1909 yılında atıldı. Yeni durumda Hamidiye Vapur İdaresi, İdare-i Nehriye'ye dönüştürülüyor, yeni kurulacak şirketle Lynch Şirketi'nin daha önceden aldığı izinler tamamen ortadan kaldırılarak Bağdat-Basra arasında vapurların Osmanlı Sancağı ile seyr-i sefer etmeleri, yük ve yolcu taşıma fiyatlarının hükümet tarafından belirlenmesi ön görülüyordu¹²⁷². İmtiyazın bu şekliyle İngiliz sermaye çevrelerinin ortaklığında hükümetinde katılımıyla teşkil eden bir şirkete devredilmesi meclis içerisinde büyük tartışmalara, yerel halkın tepkisine sebebiyet verdi¹²⁷³.

Lynch meselesinin meclis içerisinde mebuslar tarafından sert bir şekilde eleştirilmesine rağmen yapılan oylamada farklı bir tavır ortaya konulmuş, önerge 8 oya karşı 168 oyla kabul edilmişti. Ancak tartışmalar Hüseyin Hilmi Paşa ile İttihat ve Terakki yakınlığına gölge düşürmüş, ortaya çıkan soğukluk kabinenin hükümet etme imkânını ortadan kaldırdığı gibi imtiyazın kullanılmasını da engellemişti¹²⁷⁴.

Ortaya çıkan bu durum Fırat ve Dicle nehirlerinde mevcut halin devam etmesine; yani Lynch Şirketi'nin daha evvel sahip olduğu ruhsatla taşımacılık faaliyetlerini sürdürmesine neden oldu. Bu sırada hükümet adı geçen nehirlerde yerel müteşebbislere de benzer ruhsatlar verdi. Hamidiye Vapur İdaresi'nin İdare-i Nehriye'ye tahvili ile nehirlerde zaten vapur

¹²⁷¹ BEO, 3610/270682, 1327 B 16/3 Ağustos 1909.

¹²⁷² Ekinci, 2007: 315.

¹²⁷³ Meclis-i Mebusan'da Lynch Meselesi'nin tartışılması ile yerel halkın tepkisi hakkında bkz. Malhut, 2011: 43-86.

¹²⁷⁴ Tunaya, 2015: 91.

işletme hakkı bulunuyordu; onun dışında Ağa Cafer, Esterebadi, Bağdat ve Zor belediyelerine de taşımacılık ruhsatı verildi¹²⁷⁵.

Fırat ve Dicle nehirlerinde Osmanlı Devleti ile İngiliz sermaye çevrelerinin ortak bir Osmanlı anonim şirketi kurma isteklerinin ikinci adımı 1913 yılında atıldı. 12 Aralık 1913 tarihinde Hakkı Paşa ile James Lyle Inchcape arasında “Dicle ve Fırat Üzerinde Gemiciliğe İlişkin İmtiyaz” adlı 38 maddeden müteşekkil bir sözleşme yapıldı. Bu sözleşme ile İngilizlere verilen imtiyaz 1909 yılındaki düzenlemelerden daha ağır koşullar içeriyordu¹²⁷⁶. Ancak imtiyaz verildikten kısa bir müddet sonra başlayan I. Dünya Savaşı bu teşebbüsünde hayat bulmasına imkân tanımadı.

3.4.4.7. Tarımsal Sulama ve İç Sularda Gemi Nakliyatı ile İlgili Yapılan Diğer Çalışmalar

Yukarıda izah edilen bölgelerin dışında II. Meşrutiyet yıllarında tarımsal sulama ve iç sularda gemi nakliyatı gibi alanlarda yapılan diğer çalışmalar genel hatlarıyla aşağıda yer alan bölgelerle sınırlı kaldı. Bu bölgelerden biri Susurluk Nehri ve havzasında tasavvur edilen çalışmalardan müteşekkildi. 27 Ocak 1903 tarihinde Dilaverpaşazade Mehmet Rauf Bey’e Hüdavendigâr Vilayeti dâhilinde bulunan Susurluk (Susıgırlık) Nehri ile ona bağlı göl ve kollarını ulaşıma uygun hale getirme, bu amaçla yapılması gerekli inşaatları icra ile vapur idaresi tesis, idare ve işletilmesi, yine tarımsal sulama v.b. faaliyetler için imtiyaz verilmişti.

Dilaverpaşazade Mehmet Rauf Bey imtiyaz sahibi olarak adı geçen bölgede bahsi geçen işleri icra etmek için 25 Eylül 1909 tarihinde, “Susurluk Seyr-i Sefain İrva ve İska Anonim Osmanlı Şirketi”ni kurmuştu. Dilaverpaşazade Mehmet Rauf Bey dışında şirketin diğer ortakları Yenializade Mehmet Celalettin Bey ve Mösyö Paul Lacheze ile şirketin diğer vekilleri ayandan Gazi Ahmet Muhtar ve yine ayandan Raif Paşalar, Müzehane Müdürü Hamdi Bey, İstanbul’da mukim ve önde gelen ticaret erbaplarından Mösyö Herman de Andria, Paul de Andria, Michel Papadopoulo, John Castelli, Nearque Castelli, Dominique G. Corpi, Laurent Dupuis, S. E. Paul Dussap Paşa idi.

Susurluk Seyr-i Sefain İrva ve İska Anonim Osmanlı Şirketi’nin dâhili nizamnamesine göre şirketin merkezi İstanbul olacak, imtiyaz sahipleri Osmanlı Devleti’nin sair mahalleri ile yurt dışında da şubeler açabileceklerdi. Şirket Osmanlı Devleti’nin kanunlarına tabiydi ve imtiyazın müddeti 61 yıl olarak belirlenmişti. Şirketin sermayesi 110.000 Osmanlı lirasından ibaretti ve her biri 5,5 Osmanlı lirası veya 5 İngiliz lirası ya da 125 frank olmak üzere 20.000

¹²⁷⁵ Ekinci, 2007: 343.

¹²⁷⁶ 1913 yılında Dicle ve Fırat nehirlerinde taşımacılık faaliyetleri için verilen imtiyaz hükümleri hakkında bkz. Kocatürk, 2013: 142-173.

hisseye bölünmüştü. Heyet-i Umumiye'nin sermayeyi % 6 derecesine kadar arttırmaya hakkı vardı¹²⁷⁷.

Dilaverpaşazade Mehmet Rauf Bey'e Susurluk Nehri ve havzasında tarımsal sulama ve nakliyat hususlarında yetki veren imtiyaz 1903 yılında tevdi edilmiş, 1909 yılında bu amaçla bir şirket kurulmuş olmasına rağmen çalışmaların başlamamış olması imtiyazın feshedilmesi isteklerini gündeme getirmişti. Bu amaçla Varna eşrafından Galip Bey ve arkadaşları bir dilekçe ile Ticaret ve Nafia Nezareti'ne başvurdular; Balıkesir, Kirmasti, Mihaliç civarındaki nehirlerin temizlenmesi ile ulaşımın temin edilmesi konularında Dilaverpaşazade Rauf Bey'e verilen ve tayin edilen vakitte işe başlanılmamış olan imtiyazın kendilerine verilmesini talep ettiler. Bunun üzerine Şûrâ-yı Devlet tarafından yapılan tetkikat neticesinde Rauf Bey ve arkadaşlarının sahip oldukları imtiyazı mevki-i tatbika koymak için şirket kurmuş oldukları, teşkil edilen şirketin devlet tarafından kabul ve tasdik edildiği anlaşılmış, feshi gerektirecek bir durumun olmadığı dilekçe sahiplerine bildirilmişti¹²⁷⁸.

Bununla birlikte II. Meşrutiyet döneminde Marmara Bölgesi'nde tarımsal sulama, nehir ve göllerde taşımacılık faaliyetleri ile ilgili önemli bir adım 1915 yılında atıldı. Başkumandan Vekili ve Harbiye Bakanı Enver Bey, 13 Haziran 1915 tarihinde gerek askeri gerekse iktisadi nakliyat açısından büyük bir öneme sahip Apolyont (Uluabat) Gölü, Susurluk Nehri, Sapanca Gölü ve Sakarya Nehri mecralarının taşımacılığa uygun hale getirilmesinin ekonomi ve mahalli ziraatın gelişmesi noktasında büyük faydalar doğuracağından hareketle bu işlerin Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne bırakılmasını istedi¹²⁷⁹. Bu istek hükümet tarafından da kabul edilerek 17 Haziran 1915 tarihinde hazırlanan bir nizamname ile bahsi geçen nehir ve göllerde taşımacılık işleri Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne verildi¹²⁸⁰.

Diğer taraftan Susurluk Nehri ve havzasında nakliyatı temin etme ve tarımsal faaliyetlerde bulunmak hakkını elde eden Susurluk Seyr-i Sefain İrva ve İska Anonim Osmanlı Şirketi çalışmalarına hiçbir zaman başlayamamıştır. Bu durum 27 Mart 1918 tarihli meclis oturumunda Karesi Mebusu Hüseyin Kadri Bey tarafından dile getirilmişti. Hüseyin Kadri Bey, Susurluk Nehri ve havzasının ulaşımına uygun hale getirilmesi ve tarımsal sulama faaliyetlerinin yapılması ile birlikte havzada yer alan araziden mümkün olduğu kadar daha çok istifade edilmesi için bir şirket kurulmuş olmasına rağmen şimdiye kadar hiçbir

¹²⁷⁷ Şirketin dâhili nizamnamesi 27 Ocak 1903 tarihli ferman ile 18 Nisan 1903 tarihli mukavelenin 14. Maddesi ahkâmına ve Meclis-i Ticaret ve Nafia'nın 28 Haziran 1909 tarihli kararları ile Hukuk Müşavirliği'nin 20 Haziran 1907 tarihli müzakerelerine binaen Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından tasdik edilmişti. Şirketin dâhili nizamnamesi için ayrıca bkz. A. DVN. MKL. 49/4, 1327 N 27/ 12 Ekim 1909.

¹²⁷⁸ BEO, 3704/277733, 1328 S 05/16 Şubat 1910.

¹²⁷⁹ İ. MMS. 197/15, 1333 Ş 4/17 Haziran 1915.

¹²⁸⁰ DH.İ.UM 38/1, 1333 L 4/15 Ağustos 1915; MV. 240/55, 1333 B 2/16 Mayıs 1915.

çalışmanın yapılmadığını ifade etmiş, hiç kimsenin şirkete sermaye yatırmadığından yakınmişti¹²⁸¹.

Taşımacılık açısından kullanılan önemli akarsulardan biri Meriç Nehri idi. Meriç Nehri'nde taşımacılık faaliyetleri özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısında imtiyazlar yolu ile şirketlere verilmişti. Ancak Rumeli demiryolunun inşası ile birlikte taşımacılıkta daha güvenli olan demiryolları kullanılmış, yolcu ve yük taşımacılığı hususunda Meriç Nehri'nin önemi azalmıştı¹²⁸². Meşrutiyet Dönemi'nde ulaşım açısından değil ama zirai sulama ve tarımsal faaliyetler noktasında Meriç Nehri ile ilgili bazı çalışmalar yapılmıştı. Meriç Nehri'nin mecrasının temizlenmesi, setler inşası ile sular altında kalmış olan arazinin kurutulması için Fransız Umur-ı Nafia Şirketi ile 27 Haziran 1912 tarihinde mukavelename yapılmıştı¹²⁸³. Çünkü Meriç Nehri'nin sık sık taşması tarımsal alanlar için olduğu kadar yerleşim yerleri açısından da büyük sorunlar teşkil ediyordu¹²⁸⁴.

Ulaşımında kullanılan nehirlerden biri de Bartın Çayı idi. Bartın çayının denize döküldüğü noktadan iç kesimlere doğru 11 kilometrelik kısım çeşitli büyüklükteki su taşıtlarının işleyişine imkân veriyor, nehrin bu özelliği doğal bir liman işlevi görmesine, bölgenin iktisadi gelişiminde önemli bir yer edinmesinde etkili oluyordu. Ancak nehrin ağız kısmı sık sık deniz kumu ile dolduğu için bu durum nakliyat açısından büyük problemlere sebebiyet veriyordu. Sorunun çözümü noktasında gerek ahali gerekse devlet tarafından birtakım tedbirler düşünülmüş bazı çalışmalarda bulunulmuşsa da istenilen netice elde edilememişti¹²⁸⁵.

II. Meşrutiyet yıllarında iç sularda ulaşım noktasında yapılan çalışmalardan bir diğeri Eğirdir Gölü'nde olmuştu. 1912 yılında demiryolunun Fransızlar tarafından Eğirdir'e getirilmesinin ardından hattı inşa eden Eğirdir Şimendüfer İşletme Kumpanyası 1914 yılında Eğirdir Gölü Ulaşım İmtiyaz Hakkı'nı elde etmiş, 100 tonluk bir römorkör, 4 duba, 10-30 ton taşıyabilen bir filika, 50 ton kapasiteli 5 mavna ve 20 kayık ile taşımacılık faaliyetlerinde bulunmuştu. 1922 yılında Eğirdir'de Deniz Müfrezesi Komutanlığı kurulduktan sonra bu komutanlığın ilk icraatı Eğirdir Gölü'nde Fransızlara ait imtiyaz hakkına el koymak olmuştu¹²⁸⁶.

Meşrutiyet yıllarında Anadolu'nun en büyük gölü olan Van Gölü'nde de ulaşım konusunda istenilen hedeflere ulaşılmamıştı. 19. yüzyıl sonlarından itibaren gündemde olan

¹²⁸¹ MMZC, 3. Dönem, 4. İçtima, 3. Cilt, İ. 76, 27 Mart 1334/27 Mart 1918, s. 371.

¹²⁸² Tekdemir, 2015: 657.

¹²⁸³ BEO, 4056/304134, 1330 B 12/27 Haziran 1912.

¹²⁸⁴ Meriç Nehri taşkınlarının yaratmış olduğu sorunlar ve nehrin ıslahı ile ilgili yapılan çalışmalar için bkz. Kapanşahin, 2015: 546-547.

¹²⁸⁵ Çetin ve Tilbe, 2015: 650.

¹²⁸⁶ Babacan, 2015: 587.

gölde vapur işletme teşebbüsleri 20. yüzyıl başında da olumlu bir netice vermemişti. 2 Nisan 1913 tarihinde Meclis-i Vükela toplantısında Şûrâ-yı Devlet'in 12 Haziran 1912 tarihli mazbatasını okunmuştu. Bu mazbatada Van Gölü'nde vapur işletmek için kendilerine daha önceden imtiyaz verilen Artin Sarrafyan ve Abraham Kavafyan Efendilerin imtiyaz haklarının feshi, sözleşmelerinin iptali dolayısıyla ödenmesi gereken tazminatın Hazine-i Maliye tarafından karşılanması isteniyordu. Van Gölü'nde ise mahallince bir anonim şirket teşkil edilmesi, vapur işletmelerinin bu şirket vasıtasıyla icrasının daha muvafık olacağı görüşü ön plana çıkmıştı¹²⁸⁷.

Van Gölü'nde vapur işletmek için mahalli sermaye sahipleri tarafından bir şirket 1913 yılında teşkil edilmişse de daha sonraki yıllarda bu konuda herhangi bir ilerleme kaydedilememiş, ruhsat sahiplerinin gölde vapur işletmeleri mümkün olmamıştı. Dolayısıyla Van Gölü'nde seyr-i sefer daha çok Ermenilerin işlettikleri küçük kayıklar ile 1905 yılında göle indirilen 2 gemiden öteye gidememişti. Ancak bunların dışında Van'da ikamet eden Doktor Öster, kendisinin kullandığı sandala Amerika'dan motor getirtmeye muvaffak olmuş, yine Ruslar I. Dünya Savaşı sırasında işgal ettikleri Van Gölü'nde motor işletmişlerdi¹²⁸⁸.

İç sularda ulaşımın yanında Osmanlı Devleti'nin değişik vilayetlerinde tarımsal sulama faaliyetleri noktasında da birtakım istekler yerel ahali tarafından söz konusu ediliyordu. 1911 yılında Bitlis Vilayeti'nden Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen bir yazıda Muş ovasının susuz bulunan kısımlarının suya kavuşturulması için Karasu ve Murat nehirlerinden istifade edilmesi isteniyordu. Bitlis Vilayet Meclisi 1910 yılında Muş Ovası'nın Karasu ve Murat nehirleri ile ihya edilmesi, Ahlat dâhilindeki Nazik suyunun uygun bir kısmından Van Gölü'ne isalesi ile birkaç köyün su baskınlarından kurtarılması hususunda vilayet meclisi tarafından çalışmalar yapılması kararlaştırılmıştı. Bu maksatla 500 lira tahsisat ayrılmış, İstanbul'dan gönderilen bir mühendis tarafından bölgede keşifler yapılmıştı. Yapılan bu keşiflere rağmen daha sonra herhangi bir çalışmanın bölgede yapılmamış olması halkın tepkisine sebebiyet vermiş, halkın birçoğunun ihtiyaçlarını temin için Rusya sınırına gitmek mecburiyetinde kalmaları gibi bir sonucu ortaya çıkarmıştı. 20 Kasım 1911 tarihinde Dâhiliye Nezareti'nden Nafia Nezareti'ne gönderilen yazıda bu konu hakkında bir çalışmanın yapılması isteniyordu. Bunun üzerine Nafia Nezareti Bitlis Vilayeti'nin bölge ile ilgili daha evvel yaptırmış olduğu keşif raporlarını Mühendis Otçuyan Efendi'ye yeniden tetkik ettirdi. Otçuyan Efendi'nin yaptığı inceleme sonrasında tanzim ettiği raporda Karasu ve Murat nehirlerinden getirilecek sularla Muş Ovası'nın 110.000 hektarlık kısmı sulanabilecekti. Bulanık Gölü suları ile Yoncalı gibi çevrede bulunan diğer ovalarında sulanması mümkün

¹²⁸⁷ MV. 175/121, 1331 R 24/2 Nisan 1913; MV. 231/40, 1331 R 24/2 Nisan 1913.

¹²⁸⁸ Van Gölü'nde vapur işletme teşebbüsleri hakkında ayrıntılı bir çalışma için bkz. Tızlak, 2015: 408-409.

olacaktı. Ancak ticari anlamda bir üretimin yapılması nakliye vasıtalarının gelişmemiş olması dolayısıyla mümkün değildi. Bu nedenle basit ameliyatla yetinilmesi düşünülüyor, yerel ahalinin ihtiyaçları mukabilinde bir tarımsal üretim öngörülüyordu. Bunun için Muş Ovası'nda yapılacak çalışmalar için 28.980 lira, Bulanık Gölü'nden itibaren açılacak kanallar masrafları için 11.328 lira olmak üzere toplam 41.000 liraya ihtiyaç duyulacağı hesaplanıyordu. Ancak Nafia Nezareti, imalatı nafianın çokluğuna binaen bunların hepsinin hükümet tarafından yapılmasının mümkün olmadığını, devletin mali gücünün her tarafta bu kabil icraatlar için yeterli gelmeyeceğini belirtiliyordu. Üstelik bu tür bayındırlık faaliyetleri sadece inşa etmekle bitirilemiyor, mütemadi tamiratlar için de sürekli tahsisat ayırmak gerekiyordu. Bu nedenle Nafia Nezareti Muş Ovası'nın sulanması ve diğer işler için mahalli servet sahiplerinin bir şirket kurmaları ile işin icrasını öneriyordu. Bu da mümkün değilse imtiyaz usulüne başvurmaktan başka çare kalmıyordu¹²⁸⁹.

1908-1918 yılları arasında iç sularda gemi nakliyatı ve tarımsal sulama faaliyetleri gibi çalışmalar devletin birçok bölgesi için söz konusu olmuş; ancak çok az bölgede bu tür icraatlar içerisinde bulunulabilmiştir. Bayındırlık işlerinin bu cihetinde yaşanan bu durum aslında diğer nafia hizmetlerinde yaşanan sorunlarla benzer nitelikler arz eder. Devletin bataklıkları kurutarak tarımsal üretimi arttırma, nehirleri ulaşımına uygun hale getirerek ulaşımı kolaylaştırma isteklerinin karşısında mali yetersizlik büyük bir sorun olarak ortaya çıkmıştır. Devletin hâkim olduğu sınırlar içerisinde bayındırlık hizmetlerinin çoğuna kendi imkânları ile yetişememiş olması, yerel sermaye çevrelerinin teşvik edilerek onlar vasıtasıyla kurulacak şirketler eliyle işlerin yürütülmesi çaresine başvurmayı gerekli kılmıştır. Ancak sermaye birikiminin olmadığı bir ülkede bu tür ortaklıklarla büyük bayındırlık hizmetlerinin yürütülmesini beklemek beyhudedir. O halde imtiyaz yoluyla yabancı sermayeye müracaat etmek gerekir. Yabancı sermaye ise kâr mârjının yüksek olduğu alanlara yönelmiş, devletin ve halkın kazancından çok kendi kazancını öncelemiştir. Dolayısıyla ulaşım imkânlarının olmadığı Muş Ovası gibi bölgeler için yabancı ilgisi de söz konusu olmamıştır.

¹²⁸⁹ DH. İD. 6/27, 1330 M 13/3 Ocak 1912.

SONUÇ

Osmanlı Devleti'nde bayındırlık, 19. yüzyıla kadar daha çok yerel idarecilerin yetkisi dâhilinde, askeri ve mülki hizmetlerle bir bütün olarak yapılmaktaydı. Bayındırlık işlerinin yerine getirilmesinde merkezi yönetim doğrudan icra makamı değil daha çok denetleyici konumundaydı. Bu durum Osmanlı Devleti'nde merkezileşme çabalarının ön plana çıktığı II. Mahmut Dönemi (1808-1839) ile birlikte; dünyada meydana gelen gelişmelerin de bir sonucu olarak değişmeye başlamış, kısa bir müddet sonra 1848 yılında Nafia Nezareti kurulmuştu. Başlarda Nafia Nezareti'nin görev alanları ormanlar, maden, ziraat, ticaret gibi çok geniş alanları içerse de zamanla bu işler aynı adı taşıyan nezaretlere devredilmişti. Kent hizmetlerinin icrasında belediyelerin teşkil edilmesi ile birlikte şehir içi bayındırlık işleri şehreminlerine bırakılırken Nafia Nezareti devlet ve vilayet yollarının yapımı, demiryolları, liman ve rıhtımların inşası, bataklıkların kurutulması gibi işlerin yürütülmesinden sorumlu tutulmuştu.

Nafia Nezareti'nin sorumluluğunda olan işlerin yürütülmesinde; devletin ekonomik imkânlarının yetersizliği, kalifiye insan gücü eksikliği ile geniş sınırlara sahip Osmanlı Devleti'nde bayındırlık işlerinin çokluğu gibi üç önemli sorunla karşılaşıldı. Devletin ya dış sermayeye müracaat ederek yabancıların Osmanlı ülkesinde bayındırlık hizmetlerinin yapımında görev almalarını sağlaması ya da kendi imkânları ile veya ülke içerisinden çıkacak taliplilerle bayındırlık işlerini yerine getirme gibi bir tercihte bulunması gerekiyordu. Devletin mali imkânları ile yerel müteşebbislerin sermaye birikimleri büyük çaplı bayındırlık faaliyetlerinin icrası için yeterli değildi. Bu durumda ya bayındırlık hizmetlerinin imkânlar ölçüsünde yapılması ya da yabancı sermayeye müracaat edilerek, dış yatırımlar yoluyla işlerin yürütülmesi cihetine gidilmesi gerekiyordu. Her iki tercihte bir takım olumsuz sonuçlar doğuracağı açıktı. Babıâli, büyük çaplı bayındırlık hizmetlerinin icrasını ülkenin imarı ve bayındır hale gelmesi, ulaşım ağlarının iyileştirilmesi, ticaretin artarak varidatın çoğalması noktasında önemli buluyor, bu yönde bir tercihin avantajları yabancı yatırımcıların elde ettikleri haklarla oluşan olumsuzlukların ötesinde olacağı düşünülüyordu.

Diğer taraftan yabancı sermayenin Osmanlı Devleti'ne olan ilgisi 19. yüzyılla birlikte artmaya başladı. Özellikle Sanayi Devrimi sonrası Avrupa'da üretilen sanayi mamullerinin pazarlanması, hammaddelerin tedariki, sanayileşme ile Avrupa'da ortaya çıkan sermaye birikiminin bayındırlık gibi kâr mârjının yüksek olduğu alanlara yönelmesi Osmanlı Devleti'ni dış yatırımcılar açısından oldukça önemli kılıyordu. Zaten Avrupa devletlerinin kapitülasyonlarla Osmanlı Devleti'nden elde etmiş oldukları haklar söz konusuydu. Ve bu

haklar 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bir yandan ticaret anlaşmalarına dönüştürülmüş, diğer yandan ise Avrupalı herhangi bir devletin Osmanlı Devleti'nden elde etmiş olduğu haklar diğerlerine de teşmil edilerek genişletilmişti. 19. yüzyılın ortalarından itibaren Avrupalı devletlerin dünyanın farklı bölgelerini doğrudan işgal etmek yerine ticari, siyasi ve ekonomik çıkarlarını yatırımlar yoluyla koruma politikalarına yönelmeleri Osmanlı Devleti'ni kapitülasyonların yanında bir de imtiyazlarla tanıştırdı. İmtiyazla kapitülasyon aynı şey olmamakla birlikte devletin imtiyazlar süreci ile tanışmasının ardından kapitülasyonları tamamen kaldıramamış olması bu iki unsurun birlikte varlıklarını sürdürmelerine neden oldu.

19. yüzyılda Avrupa devletlerinin yayılcı politikalarında görülen değişim ile Osmanlı Devleti'de karayollarının açılması, demiryollarının inşası, nehirlerin ulaşımına uygun hale getirilmesi, limanların yapılması, madenlerin işletilmesi, fabrikaların tesisi gibi istekleri örtüştü. Artan yabancı alaka yabancı nüfuzunu da aynı oranda artırıyor buna karşılık devletin nüfuzu azalıyordu. Ancak imtiyaz yöntemi Osmanlı yönetimi açısından tercihten ziyade zorunluluk olarak görülüyordu. Herhangi bir bölgede fabrika kurmak, maden işletmek, demiryolu yapmak gibi işler için Osmanlı Devleti'nden imtiyaz elde edenler bu imtiyazlarını şirketler tesis ederek kullanıyorlardı. Osmanlı Devleti'nden bayındırlık faaliyetlerinin yürütülmesi için imtiyaz talebinde bulunan yabancı müteşebbisler arasında başlayan rekabet kısa bir süre sonra hükümetlerin de olaya dâhil olmaları ile batılı devletlerin bir rekabetine dönüşüyor, Osmanlı Devleti'nde bayındırlık faaliyetleri kapitülasyonlar-ımtiyazlar-anonim şirketler sarmalı ile Avrupalı Devletlerin nüfuz mücadelesi gölgesinde yürütülmeye çalışılıyordu.

Yabancı sermayedarların Osmanlı Devleti'nde bayındırlık faaliyetleri için en çok talepte buldukları alan demiryolları idi. Demiryollarının yapımına talip olan yabancı sermayedarlar genellikle limanların inşa ve işletilmesinde de rol almak istemişlerdi. Öncelikli amaçları Osmanlı Devleti'ni bayındır hale getirmek değil; şirketlerinin kâr oranlarını arttırmak, demiryolu hatlarını limanlara bağlayarak Osmanlı Devleti'nin zenginliklerini daha fonksiyonel bir biçimde kullanmaktı. Limana ulaşmayan demiryolları gerek Osmanlı Devleti gerekse şirketler açısından işlevsizdi. Bu nedenle demiryolu imtiyazını alanlar demiryolu yapma karşılığında hattın geçtiği alanların belli kısımlarında maden arama imtiyazı, devlet ormanlarından bedelsiz yararlanma, yurtdışından getirilecek araç-gereçlerin gümrükten muaf tutulması gibi ayrıcalıklardan daha iyi faydalanabilmek için liman yapımına da talip oldular.

Osmanlı Devleti'nde kamu hizmetlerinin yerine getirilmesinde 19. yüzyıl ortalarından itibaren görülen değişim, bu değişim ile birlikte merkezi hükümet eliyle bayındırlık hizmetlerinin yapılması, aynı zamanda tebaanın ihtiyaçlarının değişmesi, kamu hizmetlerinin

çeşitlenmesi, teknik anlamda meydana gelen gelişmeler; demiryolu, telgraf, telefon gibi araçların gündelik yaşamda kullanılması devletin bayındırlık alanında yapacağı yatırımların maliyetini ve çeşitliliğini arttırmıştı. Artık geleneksel yöntemlerle bayındırlık hizmetleri yapılamadığı gibi sadece Nafia Nezareti'nin bu kadar cesim bir işin üstesinden gelmesi de mümkün değildi. Bu nedenle yol, şimendüfer, telefon, rıhtım, liman inşası, nehirlerin seyr-i sefere uygun hale getirilmesi, bataklıkların kurutulması, şehirlerin aydınlatılması gibi hususlar imtiyazla şirketlere verildi. 19. yüzyılın ikinci yarısıyla başlayan bu süreç II. Meşrutiyet ile birlikte artarak devam etti.

II. Meşrutiyet'in ilanından hemen sonra 14 Aralık 1908 tarihinde Umur-ı Nafia Programı hazırlandı. Altı bölümden oluşan program yollar ve köprüler, demiryolları, limanlar, iç sularda gemi nakliyatı ve tarımsal sulama ile Mezopotamya'da yapılacak bayındırlık işlerini kapsıyordu. Program için ihtiyaç duyulan sermaye, dış borçlanma yoluyla sağlanmaya çalışılmış; ancak programın icrası için talep edilen dış borçlanmaya meclis tarafından onay çıkmamıştı. Bu gerekçe ile 1908 tarihli Nafia Programı uygulanamamışsa da II. Meşrutiyet döneminde bayındırlık işlerinin yürütülmesinde imtiyaz yöntemi ve şirketler eliyle bu işlerin yapılması kararı değişmemişti.

II. Meşrutiyet Dönemi'nde bayındırlık faaliyetlerinin yerine getirilmesinde istenilen netice elde edilememişti. Bayındırlık işlerinin istenilen düzeyde yapılamamış olmasının birçok nedeni vardı. Her şeyden evvel bu yıllar Osmanlı Devleti'nde ayrışmanın en fazla hissedildiği yıllar olmuştu. Meşrutiyetin ilanı toplumu oluşturan unsurları bir arada tutmaya yeterli gelmemiş, öncesinde Trablusgarp Savaşı, ardından Balkan Savaşları, nihayetinde ise I. Dünya Savaşı Osmanlı Devleti'nde uzun soluklu bayındırlık politikalarının takip edilmesini imkânsız kılmıştı. Bu dönemde devletin karayollarının inşası, demiryolları, liman ve rıhtımlar ile iç sularda gemi nakliyatı ve bataklıkların kurutulması ile ilgili takip ettiği siyaset ve bu siyasetin genel neticeleri şu şekilde oldu.

1908 Nafia Programı'nda 30.044 kilometre yolun inşa edilmesi planlanmaktaydı; ancak bu program mali yetersizlik dolayısıyla uygulanamamıştı. Bunun üzerine 1910 yılında bazı vilayet yolları da dâhil edilerek belirlenen 10.000 kilometre yolun inşası Fransızlara verilmiş, Turuk-ı Umumiye Şirketi tarafından yolların yapımına başlanmıştı. Ancak bu girişim I. Dünya Savaşı'nın başlaması, Fransa'nın I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti ile farklı bloklarda yer alması dolayısıyla yarım kalmış, tam manası ile uygulanamamıştı. Diğer taraftan kar mârjının düşük olduğu karayolu inşasına yabancı sermayenin ilgisi demiryolu inşasında olduğu gibi yüksek seviyelerde değildi. Yol yapımı küçük müteâhhitlere tevdi edildiği takdirde ise yolların inşası hem mümkün olmuyor, hem de istenilen zamanda ve

vasıfta yol yapılamıyordu. Yolların yol mevzuatına uygun inşa edilmemesi, bakımların mütemediyen yapılmaması yapılan yolların da kısa sürede tahrip olmasına neden oluyordu. II. Meşrutiyet yıllarında insanların bedenen yollarda çalışarak yol vergisinden muaf tutulmaları uygulamasına angarya oluşturduğu gerekçesi ile son verilmiş, bunun yerine yol vergisinin nakdi olarak alınması kararlaştırılmıştı. Ancak yol vergisi hiçbir zaman tam manası ile toplanamadığı için yolların inşası ve onarımında aksamalar yaşanmıştı. 2 Ağustos 1914 tarihinde seferberlik ilanı ile birlikte yollarda bedenen ahalinin çalıştırılması hususunda talimatname hazırlanmıştı; ancak savaş koşullarında nitelikli insan gücünün silah altına alınması nedeniyle bunun uygulanmasında istenilen başarı elde edilemedi. I. Dünya Savaşı yıllarında askere alınanların bir kısmı amele taburlarında görevlendirilip yol yapımında istihdam edilmişlerdi. Bu sayede bazı yerlerde askeri anlamda yapılması gerekli olan yollar inşa edilmişti. Osmanlı Devleti'nin geneli açısından savaş koşullarının getirmiş olduğu fevkalade şartlar yolların inşasını engellediği gibi mevcut olanlarının da periyodik bakımlarının yapılamamasına, yolların tamire muhtaç bir hale gelmesine sebebiyet vermişti.

II. Meşrutiyet Dönemi'nde önemli bayındırlık yatırımlarından biri demiryollarıydı ve bu dönemde de öncesinde olduğu gibi demiryollarının inşasında büyük ölçüde imtiyaz usulüne başvuruldu. Bu yapılırken yeni imtiyazlarla farklı bölgelerde demiryolu inşa etme politikalarından ziyade mevcut şirketlere daha evvel yapım ve işletim hakkı verilen hatları uzatma yetkisi verildi. 1908 sonrası imtiyazlar eskiden farklı olarak Meclis-i Mebusan'da uzun tartışmalardan sonra veriliyor, devlet yararına en uygun teklif hangi şirket tarafından verilirse demiryolu yapım imtiyazının o şirkete verilmesi hususuna özen gösteriliyordu. En uygun teklif ise mevcut şirketler tarafından veriliyordu. Çünkü, belli bir bölgede demiryolu inşa etmiş ve işletmekte olan şirketler daha az maliyetle hatların uzatılmasını teklif edebiliyorlar ve yeni inşa edecekleri hatlar daha önceden inşa ettikleri ile entegre edileceğinden daha uygun teklifte bulunabiliyorlardı. Dolayısıyla II. Meşrutiyet yıllarında Osmanlı Devleti'nde demiryollarının inşası daha çok mevcut şirketlere yeni hatlar için imtiyaz verilmesi ile gerçekleştirildi.

Osmanlı Devleti'nde 1908 yılına kadar İstanbul, Haydarpaşa, İzmir, Selanik, Beyrut ve Sakız limanları imtiyaz usulü ile inşa edilmişti. Hükümet artan ticari münasebetler dolayısıyla liman inşasına Meşrutiyet yıllarında önem vermişti. Yolların denize ulaşan kısımlarına ticaret limanları inşa etmedikçe denizlerden ve ulaşım ağlarından gereğince istifade etmek mümkün değildi. Bu nedenle mevcut limanların niteliklerinin iyileştirilmesi, limanı olmayan kentlerinde bir an evvel limana kavuşturulmaları hususunda bir çaba ortaya konulmuştu. Bu dönemde genel bayındırlık hizmetlerinin uygulanamama gerekçeleri

limanların inşası içinde engelleyici bir neden olmuştu. II. Meşrutiyet yıllarında 19 iskelede çalışma yapılması, bu iskelelerin güvenli, ticari şartlara uygun bir liman haline getirilmesine çalışılsa da çok azında iyileştirmeler yapılmıştı.

1908-1918 yılları arasında iç sularda gemi nakliyatı ve bataklıkların kurutularak tarımsal sulama faaliyetlerinin arttırılması gibi çalışmalar birçok bölge için söz konusu olmuş; ancak çok az bölgelerde bu tür faaliyetler içerisinde bulunulabilmişti. Bayındırlık hizmetlerinin bu cihetinde yaşanan bu durum diğer nafia hizmetlerinde yaşanan sorunlarla benzerdi. Devletin hakim olduğu sınırlar içerisinde bayındırlık hizmetlerinin çoğuna kendi imkanları ile yetişememiş olması, yerel sermaye çevrelerinin teşvik edilerek onlar vasıtasıyla kurulacak şirketler eliyle işlerin yürütülmesi çaresine başvurmayı gerekli kılmıştı. Her iki teşebbüsten olumlu bir neticenin elde edilememiş olması devletin bu hususta da imtiyaz usulüne yönelmesine neden olmuştu. Ancak yabancı sermayenin ilgisi ulaşım imkânlarının ve tarımsal potansiyelin yüksek olduğu Batı Anadolu, Çukurova gibi bölgelerde yoğunlaşmış, ülkenin tamamını kapsayan nitelikte çalışmalar yapılamamıştı.

KAYNAKÇA

Arşiv Kaynakları

Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi Başkanlığı (BOA)

A.DVN.(Bab-1 Asafi Divan-ı Hümayun Kalemî)

119/42

A.DVN.MKL (Sadaret Divan Mukavelenameler)

18/23 55/19 49/4

A.MKT.NZD.(Sadaret Mektubi Kalemî Nezaret ve Deva'ir Evrakı)

59/83 57/35

A.MKT (Sadaret Mektubi Kalemî Evrakı)

148/46 156/59 156/59

435/87 408/81

A.MKT. MHM. (Sadaret Mektubi Muhimme Kalemî Evrakı)

358/62 268/8 267/68 272/44

327/99 447/56 358/62 435/87

272/44 464/100 451/6 408/81

454/39 458/67 461/58

458/17 468/32

BEO (Babiâli Evrak Odası Evrakı)

3751/281315 3814/286029 3861/289529 4322/324147 3470/260241

4154/311508 4375/328116 4379/32404 4388/329100 3619/271417

4321/324022 4320/323996 4322/324113 3575/268102 3739/280411

3790/284176 3980/288461 3969/297650 3894/291990 3872/290355

4194/314488 3742/280609 4458/334295 3526/264389 3928/294593

3739/280368 2899/217397 2976/223136 2934/220029 3082/231143

3265/244844 3154/236541 3871/290296 4209/315612 3610/270682

3704/277733 4056/304134

C.DH. (Cevdet Dahiliye)

13/630 189/10576 382/25212

508/34600 783/63655 738/60415

777/69236 772/62899 703/49222

703/49222 607/42325 578/40239

587/40855 534/37055 551/38301

609/42461	635/44133	666/46364		
C.NF. (Cevdet Nafia)				
56/2771	6/284	4/175		
6/284				
DH. EUM. 2.Şb (Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye İkinci Şube)				
26/41				
DH. EUM. 5.Şb (Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Beşinci Şube)				
10/33				
DH. İD (Dâhiliye Nezareti İdare Evrakı)				
1121/20	6/34	42/3	25/16	28/50
6/27				
DH. İ.UM.EK (Dâhiliye Nezareti İdare-i Umumiye Evrakı)				
7/78	22/46	21/62	82/22	16/1
23/75	59/1			
DH. MKT. (Dâhiliye Nezareti Mektubi Kalemı)				
2894/23	2825/70	2846/68	2088/33	1139/30
1094/40	1098/6	2760/74	1138/10	
DH. MTV. (Dâhiliye Nezareti Mütenevvia Evrakı)				
28/10				
DH. MUİ. (Dâhiliye Muhaberat-ı Umumiye İdaresi Evrakı)				
144/40				
DH. ŞFR. (Dâhiliye Nezareti Şifre Evrakı)				
61/63	79/57			
DH. TMIK.M. (Dâhiliye Nezareti Tesrî-i Muamelat)				
232/12	67/40	249/44		
DH. UMVM. (Dâhiliye Nezareti Umur-ı Mahalliye ve Vilayat Müdürlüğü Evrakı)				
152/32	74/31	72/41	74/31	153/60
73/31	72/29	73/7	83/35	85/31
82/45	82/43	21/40	155/22	47/38
152/60	73/10	85/28	135/10	156/31
HR. HMŞ. İŞO. (Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası)				
197/43	199/41	222/32	222/64	192/37
199/41	104/13			
HR. SFR. 3. (Hariciye Nezareti Belgrat Sefareti)				

624/5	619/7			
HRT.h... (Haritalar)				
1305	389	1424	1914	1402
599/1	2234	2545	2351	2265
1660	1709	582	2379	389
337				
İ. DH. (İrade Dâhiliye)				
188/10529	705/49384	675/47020	189/10576	551/38301
975/77000	703/49222	706/49446	382/25212	587/40855
707/49535	715/49979	733/60119	508/34600	578/40239
750/61291	778/63311	791/64244	738/60415	607/42325
790/64204	866/69293	891/70886	777/63236	609/42461
797/64644	811/65546	839/67299	783/63655	635/44133
866/69293	868/69407	871/69594	534/37055	666/46364
975/77000	836/67299	913/72503		
İ.DUİT (İrade Dosya Usulü)				
138/6	11/44	138/6	80/34	130/29
138/17	190/50	57/52	80/37	129/75
129/76	84/53			
İ.HR. (İrade Hariciye)				
270/16236	272/16395	278/17055		
278/17087	232/13688	276/16879		
277/16904	276/16879	277/16904		
İ.MMS. (İrade Meclis-i Mahsus)				
27/1172	32/1323	38/1588	196/17	37/1549
169/1	197/15			
İ.ŞD (İrade Şûrâ-yı Devlet)				
45/2410	49/2730	49/2730	143/8	
İ.MTZ.GR (İrade Eyalet-i Mümtaze Girid)				
14/499				
MV (Meclis-i Vükela Mazbataları)				
165/6	175/37	198/55	199/62	212/315
198/100	205/19	231/277	136/38	132/90
195/1	175/121	231/40	240/55	

MVL (Meclis-i Vala Evrakı)

63/25

PLK.p... (Plan-Proje)

6635

ŞD (Şurayı Devlet Belgeleri)

2392/12

2144/32

Y.EE. (Yıldız Esas Evrakı)

77/4

42/92

43/36

Y.PRK.ML. (Yıldız Perakende Evrakı Evrakı Maliye Nezareti Maruzatı)

2/59

Y.PRK.BŞK. (Yıldız Perakende Evrakı Başkitabet Dairesi Maruzatı)

2/32

Diğer Kaynaklar

Abdürreşid İbrahim, (1327). “Kapitülasyon”. *Sırat-ı Müstakim*, 7(157), İstanbul.

Acun, F. (2005). “Osmanlı Şehirlerinde Devlet ve Sivil Toplum”. *Sivil Toplum Dergisi*, 3(10): 51-60.

Adamof, E.E. (1972). *Sovyet Devlet Arşivi Gizli Belgelerinde Anadolu'nun Taksimi Planı*. (Çev. H. Rahmi), Belge Yayınları, İstanbul.

Ahmad, F. (1999). *İttihatçılıktan Kemalizme*. Kaynak Yayınları, İstanbul.

Ahmad, F. (2004). *İttihat ve Terakki 1908-1914*. Kaynak Yayınları, İstanbul.

Ahmet Cevdet Paşa, (2010). *Sultan Abdülhamid'e Arzlar (Ma'rûzât)*. (Haz: Yusuf Halaçoğlu), BKY, İstanbul.

Ahmet Nusret, (1325). *İmtiyazat-ı Ecnebiyye Yahut Uhud-u Âtika*. Matba-i Jirayır ve Keteon, Dersaadet 1325 (1909).

Akalan, A. O. (2010). *Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Tarihi*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara.

Aker, E. Z. (1999). *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayileşme Sorunları ve Kapitülasyonlar*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Akgündüz, S. N. (2016). “Tanzimat Dönemi Osmanlı Ceza Hukukunun Kaynakları”. *AİBÜ İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 4(8): 1-16.

- Akkuş, Y. (2013). “Osmanlı devlet ve vilayet bütçeleri (1840-1913) nasıl okunmalı”. *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 40: 147-178
- Aköz, A. ve Yörük, D. (2003). “XVI. Yüzyılda Aksaray Sancağı’ndaki Taşra Görevlileri”. *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 14: 107-132.
- Akpınar, D. (2017). *Osmanlı’da Su Projeleri Hindiyeye Barajı*. Arı Sanat Yayınevi, İstanbul.
- Akpınar, M. (2013). “Bir Tanzimat Bürokratinin Portresi: KrikorAğaton Efendi (1823-1868)”. *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXVIII(2): 329-354.
- Akpınar, M. (2015). “Osmanlı Hariciye Nazırları (1836-1922)”, *Sosyal ve Beşeri Bilimler Araştırmaları Dergisi*,35: 173-205.
- Aksoy, V. (2014). *II. Meşrutiyet Dönemi’nde Trabzon*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon.
- Akşin, S. (1970). *31 Mart Olayı*. Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara.
- Akşin, S. (2000). *Türkiye Tarihi 3*. Cem Yayınevi, İstanbul.
- Akşin, S. (2000). *Türkiye Tarihi 4, Çağdaş Türkiye 1908-1980*. Cem Yayınevi, İstanbul.
- Aktan, A. (2018). *Muharrerât-ı Nâdire*. Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- Aktaş, E. (2015). *Erzurum ve Trabzon Vilayetlerinde Salgın Hastalıklar (1838-1914)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.
- Akyıldız, A. (1993). *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform*. Eren Yayıncılık, İstanbul.
- Akyıldız, A. (2001). *Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri*. Tarih Vakfı, İstanbul.
- Akyıldız, A. (2005). *Anka’nın Sonbaharı Osmanlı’da İktisadi Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*. İletişim Yayınları, İstanbul.
- Akyıldız, A. (2010). “Şehremini”. *TDV İslam Ansiklopedisi*, c. 38, İstanbul.
- Akyıldız, A. (2010). “Şirket-i Hayriyye”. *Türk Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C:39, İstanbul.
- Akyılmaz, B. (1999) “Osmanlı Devletinde Merkezden Yönetimin Taşra İdaresi”. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 4: 127-156.
- Albayrak, M. (1995). “Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu’nun Yapımı”. *OTAM (Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi)*, 6: 1-38.
- Albayrak, M. (hızl.). (2006). *Türkiye’de Beş Sene Liman von Sanders*. Yeditepe Yayınevi, İstanbul.

- Ali Suavi, (1287). “Jules Favre ve İmtiyazat-ı Ecnebiyye”. *Ulûm Gazetesi*, Sayı:3/Ek, Trouville/Paris, 1287(1870): 42-43.
- Alkan, M. (2014). “Hüseyin Hilmi Paşa'nın Rumeli Umumi Müfettişliği (1902-1908)”. *CBÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, 13(1): 242-255.
- Anırlarla Karayolları Tarihi. (2007). Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Apaydın, B. (2009). *Kapitülasyonların Osmanlı-Türk Adli ve İdari Modernleşmesine Etkisi*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. İstanbul Kültür Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Arıkan, R. (2016). “I. Dünya Savaşı'nda Marne Cephesi ve Osmanlı Devleti'nin Savaşa Girişi”. *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 1(1): 1-36.
- Arıkan, Z. (2005). “1536 Kapitülasyonları ve Cumhuriyet İdeolojisi”. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 24(37): 15-21.
- Armaoğlu, F. (2004). *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi*. Alkım Yayınevi, İstanbul.
- Arslan, B. (2015). “Harb-i Umumiden Mütarekeye İttihatçılığın Dönüşümü Üzerine Bazı Düşünceler”. *100. Yılında Birinci Dünya Savaşı Sempozyum Bildiriler Kitabı*. 16-18 Ekim 2014, İzmir, 73-84.
- Arslan, Z. (2012). *Mamuretü'l-Aziz (Elazığ) ve Çevresinde Asayiş (1914-1923)*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Aslan, T. (2010). “31 Mart Hadisesi Üzerine Vilayetlerde Çıkan Olaylar Karşısında Alınan Tedbirlere ve Askeri Faaliyetlere Dair Yazışmalar”. *OTAM*, 28: 1-26.
- Aslan, T. (2014). “II. Abdülhamit ve İttihat ve Terakki Cemiyeti İlişkileri Üzerine Bir Deneme”. *Sultan II. Abdülhamit Sempozyumu İç ve Dış Siyaset Bildiriler*. 20-21 Şubat 2014, Selanik, 111-136.
- Atabaş, C. (2011). *Sava Paşa'nın Girit Valiliği (1885-1887)*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Atam, Ş. (2015). *Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Niğde Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Niğde.
- Avcı, C. (2012). “19. Yüzyıl Sonlarında Kastamonu Vilayeti”. *Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1(24): 18-33.
- Avcı, R. (2015). “Sömürünün Ulaşım Aygıtları: Bağdat Demiryolu Özelinde Alman Emperyalizmi”. *Mukaddime*, 6(2): 263-282.
- Aydın, M. (1994). “Ethem Paşa, İbrahim”. *TDV İslam Ansiklopedisi (DİA)*, c. 10, ss. 418-420.

- Aydın, M. A. (1989). “Mecelle’nin Hazırlanışı”. *Osmanlı Araştırmaları IX*, İstanbul.
- Aynizade Hasan Tahsin, (1908). “Ticaret Şirketleri ve Menafi-i İktisadiyesi”. *Beyanülhak*, 1(5): 100-101.
- Aysal, N. (2006). “Örgütlenmeden Eyleme Geçiş: 31 Mart Olayı”. *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 37-38: 15-53.
- Aysal, N. (2014). “Osmanlı ve Yunan Demiryollarının Karşılaştırmalı Bir Analizi”. *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 20: 327-352.
- Aytar, İ. H. (2017). “Mersin Limanı’nın İnşaat Süreci ve Yerel Basına Yansımaları Üzerine Bir Değerlendirme”. *Akademik Bakış Dergisi*, 60: 300-323.
- Azakoğlu, N. (2010). *1924 Antalya Gazetesi’nin Baş Makalelerinin Transkripsiyonu ve Yazımı*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Babacan, H. (2015). “Osmanlı’dan Cumhuriyete Eğirdir Gölü’nde Taşımacılık”. Ş. Batman, Ö. Tok (Haz.). *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller 1*. Ekspres Baskı, Kayseri, ss. 583-590.
- Babaoğlu, R. (2014). “Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekâleti Devlet Demiryolları Samsun-Sivas Demiryolu Amasya İstasyonunun İşletme Küşadı”. *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, 13(25/26): 183-234.
- Balcı, R. ve Sırma, İ., (2012). *Memalik-i Osmaniye’de Osmanlı Anonim Şirketleri*. İstanbul Ticaret Odası, İstanbul.
- Baskıcı, M. M. (2005). *1800-1914 Yıllarında Anadolu’da İktisadi Değişim*. Turhan Kitabevi, Ankara.
- Başol, S. (2008). *Kentleşme, Ekonomi ve Sosyal Hayat Yönleriyle 17. Yüzyıl Bursa Vakıfları*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Baykara, A. (2010). “XIX. Yüzyılda Fethiye Kazasındaki Krom Madenleri ve İşletme İmtiyazları”. *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXV(1): 77-100.
- Baykara, T. (1999). “Osmanlı Devleti Şehirli Bir Devlet Midir?”. *Osmanlı*. Cilt: 5, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.
- Bayram, S. (2009). *Osmanlı Döneminde Selanik Limanı:1869-1912*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Bayur, H. K. (1954). *Sadrazam Kamil Paşa-Siyasi Hayatı*. Ankara.
- Berki, A. H. (1966). *Vakfa Dair Yazılan Eserlerle Vakfiye ve Benzeri Vesikalarda Geçen İstilah ve Tabirler*. Doğu Matbaacılık, Ankara.
- Berksan, N. (1950). *Yol Davamız*. Akın Matbaası, Ankara.

- Besalel, Y. (2004). *Osmanlı ve Türk Yahudileri*. Gözlem Gazetecilik Basın ve Yayın, İstanbul.
- Beşirli, M. (2004a). “Bağdat Demiryolunun Akdeniz Uzantısı: Toprakkale-İskenderun Demiryolu”. *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 23: 215-236.
- Beşirli, M. (2004b). “Haydarpaşa Liman Şirketi’ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi (1911)”. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 11: 179-203.
- Bingöl, S. (2004). *Tanzimat Devrinde Osmanlı’da Yargı Reformu (Nizamiye Mahkemelerinin Kuruluşu ve İşleyişi 1840-1876)*. Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir.
- Birdudak, T. S. (2013). “Osmanlı Basınında Mahmut Şevket Paşa Suikastı”. *Bilig*, 65: 69-94.
- Birol, N. (2004). “XIX. Yüzyıl Sonlarında Sivas Vilayeti’nde Müslüman Eğitim-Öğretim Kurumları ve Faaliyetleri”. *A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 24: 209-232.
- Boğaziçi, Şirket-i Hayriyye, Tarihçe, Salname. (1330). Neşreden: Şirketi Hayriyye İdaresi, Ahmed İhsan ve Şürekası Matbaacılık Osmanlı Şirketi, İstanbul.
- Bostan, İ. (1986). “Zor Sancağı’nın İmar ve Islahı ile Alakalı Üç Layiha”. *Osmanlı Araştırmaları VI*, İstanbul.
- Bozatay, Ş. A. ve Demir, K. A. (2014). “Osmanlı Adli ve İdari Sisteminde Kadılık: Kurumsal Bir Değerlendirme”. *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(10): 71-89.
- Bozkurt, G. (1996). *Bayı Hukukunun Türkiye’de Benimsenmesi, Osmanlı Devleti’nden Türkiye Cumhuriyeti’ne Resepsiyon Süreci (1839-1939)*. TTK Yayınları, Ankara.
- Boztaş, A. (2006). *Islahat Döneminde Bolu Tarihi (1868-1869) (937 No’luŞer’iye Sicili Defterine Göre)*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bolu.
- Bulut, N. (2008). “Türkiye’de Temel Hak ve Özgürlüklerin Gelişimi Açısından 1909 Anayasa Değişikliklerinin Önemi”. *Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, XII(1-2): 1-15.
- Can Tunalı, A. (2009). “Fehmi Paşa”. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, 28(46): 71-87.
- Can, B. B. (2000). *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Canatar, M ve Baş, Y.(1998). “Şûrâ-yı Devlet Teşkilatı ve Tarihi”. *OTAM (Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi)*, 9: 113.

- Cengiz, M. (2018). *Osmanlı'da Bir Ermeni Hariciye Nazırı Gabriel Noradunkyan Efendi*. Gündoğan Yayınları, İstanbul.
- Çetin, E. (2017). *Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e Anadolu'da Karayolu Ulaşımı*. TTK, Ankara.
- Cırık, B. (2015). *İkinci Meşrutiyet Döneminde Bitlis Sancağı (1908-1914)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya.
- Çadırcı, M. (1991). "Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı". *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 15(26): 153-167.
- Çağatay, N. (1943). "Osmanlı İmparatorluğunda Maden İşletme Hukuku". *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi (DTCF Dergisi)*, 2(1): 117-126.
- Çakmak, B. (2008). "XX Yüzyıl Başında Uşak'ta Kurulan İp Fabrikaları". *Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(2): 41-58.
- Çakmak, Z. (1996). *1875 Hersek İsyanı ve Bosna-Hersek'in Avusturya-Macaristan İmparatorluğu Tarafından İşgali*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ.
- Çalen, M. K. (2012). "1909 Kanun-ı Esasi Tadilatı". *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 2(4): 129-140.
- Çalen, M. K. (2012). "1909 Kanun-i Esasi Tadilatı". *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 2(4): 129-140.
- Çam, İ. D. (2012). "Bir Milli İktisat Projesi: İzmir İhracat ve İthalat Türk Anonim Şirketi". *The Journal of Academic Social Science Studies*, 5(5): 45-56.
- Çatal, A. C. (2015). "Nehirlerin Sosyo-Ekonomik Yaşantıya Etkisi (Seyhan Nehri Örneği)". Ş. Batman, Ö. Tok (Haz.). *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 1*. Ekspres Baskı, Kayseri, ss. 291-300.
- Çavdar, T. (1970). *Osmanlıların Yarı-Sömürge Oluşu*. Ant Yayınları, İstanbul.
- Çavdar, T. (1995). *Talat Paşa Bir Örgüt Ustasının Yaşam Öyküsü*. Kültür Bakanlığı Yayınları, İstanbul.
- Çelik, B. (2005). "Gerçekleşmemiş Bir Yol Hikayesi: 19. Yüzyıl'ın Son Çeyreğinde Menderes Nehri'nin Ulaşımına Açılması Projesi". *Tarih Araştırmaları Dergisi*, XXVI (38): 113-130.
- Çelik, G. (2007). *İstanbul Tarihi Yarımadası'nda Tanzimat Dönemi İdari Yapıları*, Yayımlanmamış Doktora Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Çelik, G. ve Kuban, Z. (2009). "İstanbul Tarihi Yarımadası'nda Tanzimat Dönemi İdari Yapıları". *İTÜ Dergisi*, 8(1): 71.

- Çelik, K. (2010). *Osmanlı Hâkimiyetinde Beyrut (1839-1918)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ.
- Çetin, E. ve Tilbe, Ö. (2015). “20. Yüzyıl Başlarında Bartın Nehri’nin Islahı ve Ulaşım Açılması İçin Yürütülen Çalışmalar”. Ş. Batman ve Ö. Tok (Haz.). *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller 2*. Ekspres Baskı, Kayseri, ss. 643-652.
- Çınar, B. (2014). “Birinci Dünya Savaşı’nda Osmanlı Jeopolitiğinin Rolü”. *Gazi Akademik Bakış*, 8(15): 39-56.
- Çiçek, R. (1997). “Ankara Hükümeti’nin Dünya’ya Açılan Kapısı İnebolu-Ankara Yolu”. *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 20: 399-406.
- Çiftçi, C. (2001). *Bursa’da Vakıfların Sosyo-Ekonomik İşlevleri*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Çillier, Y. (2015). “Modern Milliyetçilik Kuramları Açısından 19. Yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu Fikir Akımları”. *Akademik İncelemeler Dergisi*, 10(2): 45-65.
- Çufalı, M. (1999). “Kapitülasyonların Mahiyeti ve Osmanlı Devleti’nin Yıkılışındaki Rolü”. *Türk Yurdu*, 19-20(148-149): 161.
- Damlıbağ, F. (2013). “Osmanlı Devleti’nde Sanayi Finansman Metodu Olarak Fabrika İmtiyaz Sistemi”. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 6(2): 197-222.
- Damlıbağ, F. (2014). “Buz Sanayi Örneğinde Osmanlı İmtiyaz Sistemi”. *İktisat Fakültesi Mecmuası*, 64(2): 45-87.
- Demirel, F. (2010). *Adliye Nezareti Kuruluşu ve Faaliyetleri (1876-1914)*. Boğaziçi Üniversitesi Yayınevi, İstanbul.
- Devellioğlu, F.(2005). *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*. Aydın Kitabevi, Ankara.
- Deyrolle, T. (1938). *1869’da Trabzon’dan Erzurum’a*. (Çev. R. E. Koçu), Aydınlık Basımevi, İstanbul.
- Diñçer, C. (1971). “Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa’nın Anadolu’nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha”. *Belgeler*, V-VIII(9-12): 153-233.
- Doğan, F. (2016). “Osmanlıdan Cumhuriyet’e Kırklareli-Babaeski Demiryolu”. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 9(42): 576-583.
- Dosay, M. (1996). “İbrahim Edhem Paşa”. *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*,7: 113-117
- Durak, S. (2006). *1929 Dünya Ekonomik Buhranı’nın Mersin Limanı Üzerine Etkileri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mersin.

- Dursun, H. (2016). “Yeni Bir Yetkilendirme (İmtiyaz) Sözleşmeleri Kanunu Yapılmasına Mutlak Bir Gereksinim Var”. *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, 125: 85-146.
- Dündar, A. (2000). *Arşivlerdeki Plan ve Çizimler Işığında Osmanlı İmar Sistemi: (XVIII ve XIX Yüzyıl)*. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Düstur, Tertip 2, Cilt 6, s. 1342-1350.
- Düstur, Tertip 1, Cilt:2, s. 310-317.
- Düstur, Tertip I, Cilt: 5, 963-965
- Düstur, Tertip I, Cilt: 6, s. 520-523.
- Düstur, Tertip II, Cilt: 5, 114-115.
- Düstur, Tertip:1, Cilt:1, s. 230.
- Düstur, Tertip:1, Cilt:1, s. 276.
- Düstur, Tertip:1, Cilt:3, s. 498-499
- Düstur, Tertip:1, Zeyl 3, s. 160-168.
- Düstur, Tertip:2, Cilt:2, s. 362-365.
- Düstur, Tertip:3, Cilt:13, s. 564.
- E. M. (1329). “Kapitülasyonlar Nasıl Kalkar (Bir Japon Muallimin Fikri)”. *İslam Dünyası*, 12: 180-182.
- Earle, E. M. (2003). *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı (1903-1923)*. Örgün Yayınevi, İstanbul.
- Efe, A. (2005). “Almanya’ya Verilen İkinci Demiryolu İmtiyazı: Hububat Hattı”. *OTAM*, 18: 95-117.
- Ekici, İ. (2006). “XIX. Yüzyıl Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler”. *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXI(2): 35-76.
- Ekinci, İ. (2003). “Hacı David Vapur Kumpanyası ve Amerikan Boykotu”. *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, 9: 53-78.
- Ekinci, İ. (2005). “Osmanlı Devleti’nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşletme Teşebbüsleri”. *Türk Dünyası Araştırmaları*, 156: 185-203.
- Ekinci, İ. (2007). *Fırat ve Dicle’de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdaresi)*. Asil Yayın Dağıtım, Ankara.
- Eldem, V. (1994). *Osmanlı İmparatorluğu’nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Elmacı, M. E. (2001). *II. Meşrutiyet’ten Lozan’a Kapitülasyonlar*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İzmir.

- Elmacı, M. E. (2009). “İttihat Terakki ve Milli İktisat Düşüncesinin Uygulamaya Geçirilmesi”. *İttihat Terakki ve Jön Türkler*. Kaynak Yayınları, İstanbul.
- Engin, V. (1993). *Rumeli Demiryolları*. Eren Yayıncılık, İstanbul.
- Engin, V. (2002). “Osmanlı Devleti’nin Demiryolu Siyaseti”. *Türkler*, Cilt:14, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.
- Engin, V. (2008). “Rumeli Demiryolu”. *Türk Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C:35, İstanbul.
- Engin, V. (2013). “Rumeli Demiryolları”. *Osmanlı’da Ulaşım, Kara-Deniz-Demiryolu*, Çamlıca, İstanbul.
- Eraslan, C. ve Olgun, K. (2006). *Osmanlı Devleti’nde Meşrutiyet ve Parlamento*. 3F Yayınevi, İstanbul.
- Erdem, E. (2017). “Sanayi Devriminin Ardından Osmanlı Sanayileşme Hamleleri: Sanayi Politikalarının Dinamikleri ve Zafiyetleri”. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 48: 17-44.
- Erdem, G. (2001). *Kastamonu, Aydın, Hüdavendigar ve Ankara (Bozok) Vilayetlerinin İdari Taksimatı (1855-6/1910-1)*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Niğde.
- Erdem, S. (2010). *Sultan II. Abdülhamit Devri (1876-1908) Osmanlı Devleti’nde Bayındırlık Faaliyetleri*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ.
- Erhan, Ç. (Ed.). (2003). *Yaşayan Lozan*. T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Erim, N. (1953). *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1953.
- Eroğlu, N. (2002). “Mehmed Cavid Bey’in İktisadi Görüşleri”. *İstanbul Üniversitesi Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi*, 2: 163-183.
- Eryılmaz, B. (1999). *Kamu Yönetimi*. Erkam Matbaacılık, İstanbul.
- Esirgen Örsten, S. (2011). “II. Meşrutiyet Meclis Tutanaklarına Göre “MenafiiUmumiyeye Müteallik İmtiyazat Hakkında Kanun”un Kabulü”. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 60(4): 935-962.
- Esirgen, S. Ö. (2010). *Osmanlı Devleti’nde Yabancılara Verilen Kamu Hizmeti İmtiyazları*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Eski, M. (1997). “İnebolu Limanı’nın Tarihçesi ve Önemi”. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 13(39): 929-940.

- Eşiyok, B. A. (2010). “Osmanlı İmparatorluğu’nun Dünya Ekonomisine Eklemlenmesinde Bir Dönüm Noktası: 1838 Serbest Ticaret Sözleşmesi”. *Mülkiye*, XXXIV(266): 67-108.
- Eşref Edip, (1330). “Kapitülasyonları İlgası”. *Sebilü’r-Reşad (Sırat-ı Müstakim)*, XII(310): 417.
- Feyizoğlu, H. S. (2010). *Tanzimat Dönemi’nde Kadılık Kurumu ve Şer’i Mahkemelerde Düzenlemeler*. Kitabevi Yayınları, İstanbul.
- Gedikli, F. (1999). “Osmanlı Şirketleri”. *Osmanlı*, Yeni Türkiye Yayınları, Cilt:3, Ankara.
- Genç, H. (2007). *Ereğli Kömür Madenleri (1840-1920)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Genç, H. (2008). “Maden Havzasında Modern Bir Şehrin İnşası: Zonguldak (1840-1920)”. E. Özvar ve A. Bilgin (Ed.). *Selçukludan Cumhuriyete Şehir Yönetimi*. Forart Basımevi, İstanbul, ss. 403-422.
- Genç, M. (2012). *Osmanlı İmparatorluğu’nda Devlet ve Ekonomi*. Ötüken, İstanbul.
- Gençer, C. İ. (2017). “19. Yüzyılda İzmir ve Selanik’te Kentsel Dönüşüm: Rıhtım ve Limanların İnşası”. *Meltem İzmir Akdeniz Akademisi Dergisi*, 1: 33-51.
- Geyikdağı, V. N. (2008). *Osmanlı Devleti’nde Yabancı Sermaye 1854-1914*. Hil Yayın, İstanbul.
- Göçer, K. (2016). “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Ulaşım ve Servet-i Fünûn Dergisi Ulaşım Bibliyografyası”. *Bilgi Ekonomisi ve Yönetim Dergisi*, XI(II): 149-205.
- Gökmen, E. (2007). “II. Abdülhamit Dönemi Maden İmtiyazları (1878-1899)”. *Belleten*, LXXI(262): 969-996.
- Gönen, D. (2005). “İslam Hukukunda Mudarebe (Emek+Sermaye) Şirketinde Tarafların Hak ve Borçları”. *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, LXIII (1-2): 193-212.
- Gönüllü, A. R. (2011). “Osmanlı Devleti’nin Son Dönemlerinde Yol Vergisi (1866-1921)”. *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 30: 289-333.
- Gözler, K. (2008). *İdare Hukukuna Giriş*, Ekin Basım Yayın Dağıtım, Bursa.
- Gözübenli, B. (2000). “İnan”. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, İstanbul.
- Gül, M. (2010). “Kapitülasyonlar: Kaldırılma Teşebbüsleri ve Lozan’da Kaldırılışı”. *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, XII(1): 86-87.
- Güllü, E. R. (2010). “Münşi ve Muhlis Bir Midhat Paşa Yetiştirmesi: Köse Mehmet Raif Paşa (1836-1911)”. *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 17: 71-111.

- Gülpınar, Ş. (2010). *Osmanlı'da Tanzimat Dönemi'nde Merkeziyetçilik ve Bu Bağlamda Yapılan İdari Düzenlemeler*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Karaman.
- Gülsoy, U ve Ochsenwald, W. (1998). "Hicaz Demiryolu". *TDV İslam Ansiklopedisi (DİA)*, c. 17, ss. 441-445.
- Gülsoy, U. (2013). *Osmanlı'da Ulaşım, Kara-Deniz-Demiryolu*. Çamlıca, İstanbul.
- Güneş, İ. (2012). *Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e Türkiye'de Hükümetler Programları ve Meclisteki Yankıları (1908-1923)*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Güneş, M. (2015). "Osmanlı Döneminde İstanbul'da Vilayet İdaresinin Teşekkülü". *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 37: 181-199.
- Güran, T. (2014). *19. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi Üzerine Araştırmalar*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Gürbüz, A. (2015). "19. Yüzyıl Sonlarında Menderes Nehri'nin Islahı ve Ulaşımına Açılması Tasarısı". Ş. Batman, Ö. Tok (Haz.). *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 2*. Ekspres Baskı, Kayseri, ss. 503-511.
- Gürdoğan, B. (1959). "İkinci Meşrutiyet Dönemi'nde Anayasa Değişiklikleri". *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 16(1): 91-105.
- Güresin, E. (1969). *31 Mart İsyanı*. Habora Kitabevi, İstanbul.
- Gürpınarlı, H. O. (2002). "İzmir ve Saruhan Sancaklarındaki Aşar Yolsuzluğu, Kıtılık ve İdari Sonuçları". *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 17(1): 13-38.
- Hanioğlu, M. Ş. (1995). "Enver Paşa". *İslam Ansiklopedisi*. Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Hanioğlu, M. Ş. (2001). "İttihat ve Terakki Cemiyeti". *İslam Ansiklopedisi*. Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul, 476-484.
- Hanioğlu, Ş. (1989). *Bir Siyasal Örgüt Olarak Osmanlı İttihad ve Terakki Cemiyeti ve Jön Türklük*. İletişim Yayınları, İstanbul.
- Hasan Fehmi, (1325). "İmtiyazat-ı Ecnebiyyenin Çare-i İlgası". *İlmi Hukuk ve Mukayese-i Kavanin Mecmuası*, Cilt:1, Sayı:1, İstanbul, 31 Mart 1325/13 Nisan 1909.
- Hut, D. (2006). *Musul Vilayeti'nin İdari, İktisadi ve Sosyal Yapısı (1864-1909)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- II. Meşrutiyet'in İlk Yılı 23 Temmuz 1908-23 Temmuz 1909. (t.y.)Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

- İbnü'r Refet Mehmet Memduh, (1327). *Kapitülasyon Yahut, Memalik-i Osmaniyyede Ecnebilerin Haiz Oldukları İmtiyazat*. Matba-i Ahmed İhsan, Dersaadet 1327 (1911).
- İbrahim Serbestoğlu, İ. (2011). “Zorunlu Bir Modernleşme Örneği Olarak Osmanlı Tabiiyet Kanunu”. *OTAM*, 34: 205-206.
- İlhami İbnül Hâk, (1325). “Avrupa’da ve Türkiye’de Şimendüferlerin Tarihçesi ve Hükümetlere Karşı Ukûd-u Maliyeleri”. *Osmanlı Mühendis ve Mimar Cemiyeti Mecmuası*, 2, Dersaadet.
- İlhan, M. M. (2008). “Osmanlı Su Yollarının Sevk ve İdaresi”. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, 27(44): 41-66.
- İlk Osmanlı Numune-i Terakki-i Ziraat Şirketi’nin Beyannamesi, (1329). Keteon Bedros Matbaası, İstanbul.
- İmtiyazat ve Mukavelat (1302). Cilt:1, Matba-i Osmaniye, İstanbul.
- İnalcık, H. (2000). “İmtiyaz”. *DİA*, c.22, İstanbul.
- İnalcık, H. (2004). *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1300-1600)*. (Çev. H. Bertay), Eren Yayıncılık, İstanbul.
- İnalcık, H. ve Arı, B. (2005). “Türk-İslam-Osmanlı Şehirciliği ve Halil İnalcık’ın Çalışmaları”. *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, 3(6): 27-56.
- İskender, B. (2009). *Mahalli İdarelerin Kuruluş Sürecinde Balıkesir (1864-1922)*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Balıkesir.
- İzgöer, A. Z. (2014). *Müslüman, Osmanlı ve Modern Ahmet Cevdet Paşa*. İz Yayıncılık, İstanbul.
- Kabacalı, A. (hızl.). (2016). *Hatıralar Cemal Paşa*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Kal’a, A. (1999). “Osmanlı Devleti’nde Sanayileşmenin İlk Yıllarında Özel Fabrikalar”. *Osmanlı*, Cilt:3, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.
- Kal’a, A. (2003). “Osmanlı Esnafı ve Sanayisi Üzerine Yapılan Çalışmalarla İlgili Genel Bir Değerlendirme”. *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, 1(1): 245-266.
- Kallek, C. (2000). “İmtiyâzât”. *DİA*, c. 22, İstanbul.
- Kaluç, Ş. (2009). “Osmanlı Ahrar Fırkasının Kuruluşu, Faaliyetleri ve Sonu”. *Liberal Düşünce*, 53-54: 191-227.
- Kansu, A. (2002). *1908 Devrimi*. İletişim Yayınları, İstanbul.

- Kapaşahin, M. (2015). "Osmanlı Belgelerine Göre Meriç Nehri Taşkınları". Ş. Batman, Ö. Tok (Haz.). *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 2*. Ekspres Baskı, Kayseri, ss. 545-560.
- Kapitülasyon, Tarihi, Menşei, Asılları, (1330). (Çev. M. İskender ve A. Reşad), Kanaat Matbaası, Dersaadet.
- Karaca, E. (2014). "1914 Seçimleri Sürecinde İttihat ve Terakki Partisi'nin Ermenilerle Uzlaşma Çabalarının Osmanlı Basınına Yansıması." *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 10(19): 77-104.
- Karahasanoglu, C. O. (2011). "Mecelle-i Ahkam-ı Adliyye'nin Yürürlüğe Giriş ve Türk Hukuk Tarihi Bakımından Önemi". *OTAM*, 29 : 93-124.
- Karal, E. Z. (2011a). *Osmanlı Tarihi Nizam-ı Cedid ve Tanzimat Devirleri (1789-1856)*. Cilt-V, TTK, Ankara.
- Karal, E. Z. (2011b). *Osmanlı Tarihi Islahat Fermanı Devri (1856-1861)*. Cilt-VI, TTK, Ankara.
- Karal, E. Z. (2011c). *Osmanlı Tarihi Islahat Fermanı Devri 1861-1876*. Cilt-VII, TTK, Ankara.
- Karal, E.Z. (2011d). *Osmanlı Tarihi Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri 1876-1907*. Cilt: VIII, TTK, Ankara.
- Karal, E. Z. (2011e). *Osmanlı Tarihi İkinci Meşrutiyet ve Birinci Dünya Savaşı (1908-1918)*. Cilt: IX, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Karaman, D. (2001). *Cavid Bey ve Ulum-ı İktisadiye ve İçtimaiye Mecmuası*. Liberte Yayınları, Ankara.
- Kasaba, R. (1993). *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi*. Belge Yayınları, İstanbul.
- Kaştan, Y. (2015). "Arşiv Belgelerine Göre I. Dünya Savaşı'nda Almanya ile Osmanlı Devleti Arasındaki Ekonomik İlişkiler". *100. Yılında I. Dünya Savaşı Uluslararası Sempozyumu*. 3-5 Kasım 2014, Ankara, 749-783.
- Kaştan, Y. (2016). "Osmanlı Devleti'nde "1913 Tarihli İdare-i Umumiye-i Vilayat Kanun-i Muvakkati" İle Vilayet Yönetiminin Yeniden Yapılandırılması". *Osmanlı Medeniyeti Araştırmaları Dergisi*, 2(2): 78-98.
- Kaştan, Y. (2016). "Osmanlı İmparatorluğu'nda Kömür Ocaklarının İşletilmesi (1839-1918)". *Osmanlı Medeniyeti Araştırma Dergisi (OSMED)*, 2(2): 1-26.
- Kaya, E. (2008). "İttihat ve Terakki Liderlerinin Yurtdışına Kaçışları ve Bunun İstanbul Basınındaki Yansımaları". *Erzincan Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 10 (1): 181-201.

- Kaya, Ş. (2010). “Bazı Liman Kentlerindeki Örnekler Işığında Tanzimat Dönemi ve Sonrasında İnşa Edilen Gümrük Binalarının Mimari Özellikleri”. *Sosyal Bilimler Dergisi*, 4: 73-92.
- Kayam, S. S. ve Tokdemir, E. (2011). “Savaşın Zayıf Halkası: Osmanlı Kara Ulaşımı 1853-1918”. *Yakın Tarihimizin İktisadi Panoraması*. Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- Kaynak, M. (1982). *Demiryolları ve Ekonomik Gelişme XIX. Yüzyıl Deneyimi*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Ankara.
- Kazgan, H. (1999). *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Şirketleşme*. Creative Yayıncılık, İstanbul.
- Kenanoğlu, M. M. (2007). “Nizamiye Mahkemeleri”. *DİA*, Cilt:33, İstanbul.
- Kepenek, Y. ve Yentürk, N. (1997). *Türkiye Ekonomisi*. Remzi Kitabevi, İstanbul.
- Kerimoğlu, H. T. (2006). “1913-1914 Rumlara Karşı Boykot ve Hüseyin Kazım Bey'in Bir Risalesi”. *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, V(13): 91-107.
- Keskin, Ö. (2005). *Orman ve Ma'âdin Nezareti'nin Kuruluşu ve Faaliyetleri*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Keskin, Ö. (2011). “Osmanlı Devleti'nde Maden Hukukunun Tekâmülü (1861-1906)”. *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, 29: 125-148.
- Kınel, M. (2013). “Yenice-i Vardar”. *Türk Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C:43, İstanbul.
- Kılıç, M. (2009). *Osmanlı Hariciyesinde Gayrimüslimler (1836-1876)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2009.
- Kılıç, M. (2014). “Osmanlı Hariciyesi'nin Ermeni Elçi ve Maslahatgüzarları”. *Yeni Türkiye*, 60: 1-9.
- Kılıç, S. (2004). “Su Yolları ve Su Yolcu Esnafına Dair Bazı Tespitler”. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, 23(36): 175-188.
- Kırmızı, A. (2014). *Avlonyalı Ferid Paşa Bir Ömür Devlet*. Klasik Yayınları, İstanbul.
- Kızılkaya, O. ve Akay, T. (2014). *II. Abdülhamit'in Tarımsal Kalkınma Hamlesi (Konya Ovası Sulama Projesi)*. Sonçağ Yayınları, Ankara.
- Kili, S. ve Gözübüyük, A. Ş. (2000). *Senedi İttifak'tan Günümüze Anayasa Metinleri*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Kışalı, Y. (2002). *Şirketler Muhasebesi*. Beta, İstanbul.

- Kocatürk, Ö. (2013). *Osmanlı-İngiliz İlişkilerinin Dönüm Noktası (1911-1914)*. Boğaziçi Yayınları, İstanbul.
- Koç, B. (2005). “1870 Orman Nizamnamesinin Osmanlı Ormancılığına Katkısı Üzerine Bazı Notlar”. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 24(37): 231-257.
- Koç, Y. (2005). “Osmanlı’da Kent İskanı ve Demografisi (XV.-XVIII. Yüzyıllar)”. *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, 3(6):161-210.
- Koçak, A. (2013). *Salnamelere Göre Ankara Vilayeti (1871-1907)*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Koltuk, M. T. (Ed.) (2018). *Osmanlı Belgelerinde Halep*. Seçil Ofset, İstanbul.
- Konan, B. (2006). *Osmanlı Devleti’nde Yabancıların Kapitülasyon Kapsamında Hukuki Durumu*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Koraltürk, M. (1999). “Osmanlı Devleti’nde Şirketleşme, İlk Anonim Şirket ve Borsanın Kuruluşu”. *Osmanlı*. Cilt:3, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.
- Kösebay Erkan, Y. (2007). *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Köseoğlu, S. A. (2010). *Milli Mücadele Döneminde İzmit Sancağı’nda Asayiş Sorunları ve Çete Faaliyetleri*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Yeditepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İstanbul.
- Kuneralp, S. (2003). *Son Dönem Osmanlı Erkânı ve Ricali (1839-1922)*. İsis, İstanbul.
- Kuran, A. B. (2012). *Osmanlı İmparatorluğunda İnkılâp ve Milli Mücadele*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Kurdakul, N. (1981). *Osmanlı Devleti’nde Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar*. Döler Neşriyat, İstanbul.
- Kurmuş, O. (2012). *Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi*. Yordam Kitap, İstanbul.
- Kurşun, Z. (2008). “Küçük Said Paşa”. *Türk Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C:35, İstanbul.
- Kurt, M., Çakır, B. ve Demir, K., (2016). “Türkiye’de Modern Yönetimin Erken Dönemleri: Geç-Osmanlı Döneminde Fabrikalar, Sanayi Mektepleri ve Yabancı Uzmanlar”. *İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Dergisi*, 45: 154-165.
- Kuzucu, K. (2012). “Layihalar Işığında Bağımsızlık Sürecinde Arnavutluk’un Sosyal ve Siyasi Durumu (1860-1908)”. *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, XII(2): 309-332.

- Küçük, C. (1991). “Babîâli Baskını”. *İslam Ansiklopedisi*. Cilt-4, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Külünk, M. E. (2006). *Kapitülasyonların Kaldırılması (1914)*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Kütükoğlu, M. (1979). “İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı”. *İstanbul Üniversitesi Tarih Dergisi*, 32: 495-558.
- Kütükoğlu, M. S. (2018). *Osmanlı'nın Sosyo-Kültürel ve İktisadi Yapısı*. Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- Kütükoğlu, S. K. (1999). “Ahidnâmeler ve Ticaret Mûâhedeleri”. *Osmanlı Ansiklopedisi*, Cilt III, ss. 329-341.
- Lewis, B. (2009). *Modern Türkiye'nin Doğuşu*. (Çev: B. B. Turna), Arkadaş, Ankara.
- Macfie, A.L. (2003). *Osmanlı'nın Son Yılları 1908-1923*. Kitap Yayınevi, İstanbul.
- Mahmut Cevat İbnü'ş Şeyh Nâfi, (2001). *Maârif-i Umûmiye Nezâreti Târihçe-i Teşkilat ve İcraatı XIX. Asır Osmanlı Maârif Tarihi*. (Haz. T. Kayaoğlu), Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.
- Malhut, M. (2010). “20. Yüzyıl Başında “İmtiyaz” Kelimesi ile “Kapitülasyon” Kelimesi'nin Tarihsel Açıdan Karşılaştırmalı İncelenmesi”. *History Studies*, 2(2): 401-413.
- Malhut, M. (2011). *Meclis-i Mebusan'da İmtiyazlar Sorunu ve Tartışmaları (1908-1914)*. İlkim Ozan Yayınları, Antalya.
- Martal, A. (1988). “XVI. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Su-Yolculuk”. *Belleten*, TTK Yayınları, LIII(205): 1585-1653.
- Martal, A. (1999). “Osmanlı Sanayileşme Çabaları (XIX. Yüzyıl)”. *Osmanlı*, Cilt:3, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.
- Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi. (1324). 1. Dönem, 1. Cilt, İ. 19, 14 Kanunusani 1324/27 Ocak 1909, s. 343-347.
- Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi. (1324). 1. Dönem, 2. Cilt, İ. 40, 28 Şubat 1324/13 Mart 1909, s. 273-277.
- Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi. (1324). Dönem 1, İçtima 1, Cilt 2, Birleşim 35, 14 Şubat 1324/27 Şubat 1909.
- Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi. (1325). 1. Dönem, 1. İçtima, 6. Cilt, İ. 126, 25 Temmuz 1325/7 Ağustos 1909, s. 159.
- Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi. (1325). 1. Dönem, 1. İçtima, 6. Cilt, İ. 132, 31 Temmuz 1325/13 Ağustos 1909, s. 388.

- Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi. (1325). 1. Dönem, 1. İçtima, 6. Cilt, İ. 137, 5 Ağustos 1325/18 Ağustos 1909, s. 539-540.
- Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi. (1326).Dönem 1, İçtima 2, Cilt 5, Birleşim 101, 18 Mayıs 1326-31 Mayıs 1910.
- Mecmua-i Mukavelat, (1310). Cilt:4, Matba-i Osmani, Dersaadet.
- Mecmua-i Mukavelat, (1310). Cilt:6, Matba-i Osmani, Dersaadet.
- Mecmua-i Mukavelat, (1310). Cilt:7, Matba-i Osmani, Dersaadet.
- Mecmua-i Mukavelat. (1329). Cilt:11, Selanik Matbaası, Dersaadet.
- Mecmua-i Mukavelat. (1329). Cilt:12, Selanik Matbaası, Dersaadet.
- Mecmua-i Umur-ı Nafia, (1302). “İcraat-ı Nafia”. Numara:1, Muharrem 1302.
- Mehdi Fraşerli, (2008).*Osmanlı Devleti'nde Kapitülasyonların Uygulanışı (İmtiyâzât-ı EcnebiyyeninTatbikât-ı Hâzırası)*. (Haz: F. Tızlak). Fakülte Kitabevi, Isparta 2008.
- Milli Nevsal (1338 Sene-i Maliyesi'ne Mahsus). (1338). “Şimendüferlerimiz”. Kanaat Matbaası, İstanbul.
- Muâhedât Mecmûası, (2008). Cilt-1, TTK, Ankara.
- Musul-Kerkük ile İlgili Arşiv Belgeleri (1525-1919). (1993). T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Muşmal, H. (2015a). “Konya Ovası Sulama Projesi Fikrinin Ortaya Çıkışı ve Projeye İlgili İlk Çalışmalar”. *The Journal of AcademicSocial Science Studies*, 33: 11-28.
- Muşmal, H. (2015b). “Beyşehir Regülâtörü (Taş Köprü)”. *Tarih Okulu Dergisi (TOD)*, 8(XXI): 357-373.
- Mutaf, A. (1997). *Osmanlı Arşiv Belgelerine Göre Şûrâ-yı Devlet (1868-1922/1284-1342)*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Mutaf, A. (2010). “Tanzimat Döneminde Osmanlı Maden İşletmeciliği Prosedürü”. *History Studies*, 2(2): 293-303.
- Mutlu, C. (2006). *Osmanlı Arşiv Belgelerine Göre Amele Taburları (1914-1918)*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Mutlu, N. Y. (1989). *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi 1920-1988*. Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Matbaası, Ankara.
- Müezzinoğlu, E. (2015). “Savaş Kabinelerinin Sorgulanmalarına Göre Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na Girişi”. *HistoryStudies*, 7(1): 121-138.

- Nacar, C. (2016). “20. Yüzyıl Başında Samsun Limanı’nda Çalışmak: Serbest Ticaret ve Nöbet Usulü Tartışması”. *Toplum ve Bilim*, 136: 40-60.
- Nacar, C. (2017). “Yükselen Bir Liman Kentinde Ekonomik Pastayı Paylaşmak: 20. Yüzyılın Başında Mersin’de Rekabet, Çatışma ve İttifaklar”. *Cihannüma Tarih ve Coğrafya Araştırmaları Dergisi*, III(I): 71-94.
- Nafia Nezareti’nden Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’na (1848-2015). (t.y.). Özel Ofset, Ankara.
- Nebioğlu, O. (1986). *Bir İmparatorluğu’n Çöküşü ve Kapitülasyonlar*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara.
- Noviçev, A.D. (1979). *Osmanlı İmparatorluğu’nun Yarı Sömürgeleşmesi*. (Çev. N. Dinçer), Onur Yayınları, Ankara.
- Oğuz, M. (2007). *II. Abdülhamid’e Sunulan Layihalar*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Okan, O. (2011). “İktisat-Milli İktisat-Ziya Gökalp”. *Ziya Gökalp (1875-1924)*. T.C Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara.
- Olgun, K. (1999). “Asker-Siyaset İlişkilerinde Bir Dönüm Noktası Halaskâr Zabitan Grubu ve Faaliyetleri”. *İlmi Araştırmalar*, 7: 157-175.
- Olgun, K. (2014). “1912 ‘Sopalı’ Meclis-i Mebusan Seçimlerinde Ermeniler”. *Yeni Türkiye*, 60: 1-13.
- Onur, A. (1953). *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953)*. K.K.K. İstanbul Askeri Basımevi, İstanbul.
- Oraloğlu, A. Z. (2013). “Zühtü Paşa”. *TDV İslam Ansiklopedisi (DİA)*, c. 44, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Orhonlu, C. (1990). *Osmanlı İmparatorluğunda Derbent Teşkilatı*. Eren Yayınevi, İstanbul.
- Ortaylı, İ. (2008). *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*, 3. Baskı, Cedit Neşriyat, Ankara.
- Ortaylı, İ. (2008). *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*. Cedit Neşriyat, Ankara.
- Ortaylı, İ. (2011). *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880)*. Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- Ortaylı, İ. (2012). *Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman Nüfuzu*. Timaş Yayınları, İstanbul.
- Osmanlı Belgelerinde Batı Trakya. (2009). Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, İstanbul.
- Osmanlı Belgelerinde Birinci Dünya Harbi I, (2013). Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul.
- Osmanlı Belgelerinde Suriye. (2013).T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayınları, Seçilofset, İstanbul.

- Ökçün, A. G. (1967). “Kapitülasyonlar Hakkında Babıâli’nin Sefaretlere Gönderdiği 7 Temmuz 1867 Tarihli Muhtıra”. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 22(3): 140.
- Ökçün, A. G. (1970). “Osmanlı Meclis-i Mebusanında Bağdat Demiryolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar”. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 25(2): 15-56.
- Ökçün, A. G. (1972). “XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında İmalat Sanayi Alanında Verilen Ruhsat ve İmtiyazların Ana Çizgileri”. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilimler Fakültesi Dergisi (AÜSBFD)*, 27 (1): 135-166.
- Ökçün, G. (1997). *İktisat Tarihi Yazıları*. Sermaye Piyasa Kurulu, Ankara.
- Ökmen, M. ve Yılmaz, A. (2009). “Klasik Dönemden Tanzimat’a Osmanlı Kenti ve Yerel Yönetimler”. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 23: 91-112.
- Öncü, A. S. (2006). *1908-1923 Yılları Arasında Erzurum Vilayeti’nin İdari ve Sosyo-Ekonomik Durumu*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Atatürk Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Erzurum.
- Önertoy, O. (1992). “Ömer Seyfettin’de Milliyetçilik Düşüncesi”. *Doğumunun Yüzüncü Yılında Ömer Seyfettin*. Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- Önge, Y. (1984). “Vakıf Müessesesinde Su ve Önemi”. *I. Vakıf Haftası*, Ankara.
- Önsoy, R. (1999). “Muharrem Kararnamesi ve Düyun-u Umumiye İdaresi”. *Osmanlı 3 İktisat*, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.
- Örenç, A. F. (2016). “Modern İstanbul Limanı’nın İnşası Sürecinde Galata ve Eminönü Semtlerinde Kentsel Değişim”. *Osmanlı İstanbulu IV*. Gök Matbaacılık, İstanbul.
- Örs, O. (2013). “Kuruluşundan Birinci Dünya Savaşı’na Kadar İttihat ve Terakki Cemiyeti”. *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 51: 679-716.
- Özdağ, A. (2014). “Son Sadrazamlardan Hüseyin Hilmi Paşa’nın Hayatı ve Faaliyetleri (1855-1923)”. *Karadeniz Araştırmaları*, 41: 147-159.
- Özdalga, E. (2011). *Tarihsel Sosyoloji*. Doğubatı Yayınları, Ankara.
- Özey, R. (2002). “19. Asırda Edirne Vilayeti Coğrafyası”. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 6: 1-36.
- Özgül, C. G. (2011). *Türkiye’de Kentsel Hizmetler Alanında İmtiyazlı Şirketler ve Beledileştirme (1850-1950)*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Özgün, C. (2008). “Osmanlı Ekonomi Politığıne Kısa Bir Bakış (XVIII-XIX Yüzyıllar)”. *Tarih Okulu*, 1: 9.

- Özguven, Y. (2011). “19. Yüzyıl Başlarında İstanbul’da Değişen Kent Yönetim Mekanizmaları”. *Sigma (Mühendislik ve Fen Bilimleri Dergisi)*, 3(2): 283-289.
- Öztürk, A. İ. (2010). *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e İmtiyaz Usulüyle Yürütülen İstanbul Belediye Hizmetleri (1852-1964)*. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, İstanbul.
- Öztürk, İ. (2009). *Osmanlı İmparatorluğu’ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Öztürk, N. (1995). *Türk Yenileşme Tarihi Çerçevesinde Vakıf Müessesesi*. Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara.
- Öztürk, N. (2003). *Azınlık Vakıfları*. Altın Küre Yayınları, Ankara.
- Öztürk, Y. (2014). *Kuruluşundan 1950’ye Kadar Bursa Belediyesi ve Hizmetleri*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.
- Özyüksel, M. (2013). *Osmanlı İmparatorluğu’nda Nüfuz Mücadelesi Anadolu ve Bağdat Demiryolları*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Pamir, A. (2002). “Kapitülasyon Kavramı ve Osmanlı Devleti’ne Etkileri”. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 51(2): 87.
- Pamuk, Ş. (2005). *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*. Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Petek Yörükoğlu, A. (2014). *İttihat Terakki İktidarı ve Halaskaran-ı Zabitan Grubu (1908-1913)*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Quataert, D. (1985). “19. Yüzyıl’da Osmanlı Devleti’nde Madencilik”. *Tanzimat’tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, Cilt:4, İstanbul.
- Quataert, D. (1999). *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü*. (Çev. T. Güney), İletişim Yayınları, İstanbul.
- Quataert, D. (2004). *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*. Eren Yayıncılık, İstanbul.
- Quataert, D. (2017). *Osmanlı Devleti’nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş 1881-1908*. İletişim, İstanbul.
- Raccagni, M. (1980). “The French Economic Interest in the Ottoman Empire”. *Journal of Middle East Studies*, 11(3): 339-376.
- Ramsaur, E. E. (2007). *Jön Türkler ve 1908 İhtilâli*. Pozitif Yayınları, İstanbul.

- Rathmann, L. (1982). *Berlin-Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*. Belge Yayınları, İstanbul.
- Report by Major Law on Railways in Asiatic Turkey. (1896). London.
- Reyhan, C. (2000). "Bir Belge, Yerel Yönetim Metinleri (XX), 1913 Tarihli Vilâyat Genel İdaresi Geçici Kanunu". *Çağdaş Yerel Yönetimler*, 9(1): 129-154.
- Rıza, A. ve Galib, M.(1977). *Geçen Asırda Devlet Adamlarımız II*. Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul.
- Rivlin, H. A. B. (1961). "The Railway Question in the Ottoman-Egyptian Crisis of 1850-1852". *Middle East Journal*, 11(4): 365-388.
- Rosenthal, S. (1980). "Foreigners and Municipal Reform in İstanbul: 1855-1865". *International Journal of Middle East Studies*, 11(2): 227-245.
- Sağlam, N. ve Şengel, S. (2012). *Şirketler Muhasebesi*. Detay Yayıncılık, Ankara.
- Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, (1297). Matbaa-i Amire, Def'a 35, 1297 H. (1880).
- Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, (1298). Mahmut Bey Matbaası, Def'a 36, 1298 H. (1881).
- Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye. (1294). Def'a 36, 1294 H. (1877), s. 116.
- Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye. (1296). Matbaa-i Amire, Def'a 34, 1296 H. (1879), s. 59-60.
- Salname-i Vilayet-i Hüdavendigâr. (1325). Vilayet Matbaası, s. 281.
- Samur, S. (1983). *Suriye Vilayeti'nin İdari ve Sosyal Yapısı (1840-1908)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Saner Gönen, Y. (1999). "Hukuki Kapitülasyonlar ve Sonuçları". *Osmanlı Ansiklopedisi*, c. 6, İstanbul.
- Sarıkoçuncu, A. (1993). "Emperyalizm ve Zonguldak Kömür Havzası". *OTAM*, 4: 310-332.
- Satan, A. (2013). "Osmanlı Devri Demiryolu Kronolojisi". *Osmanlı'da Ulaşım, Kara-Deniz-Demiryolu*, Çamlıca, İstanbul.
- Satılmış, S. (2016). "Osmanlı'da Bandırma-Soma Demiryolu Hattının Kuruluşu". *Tarih ve Gelecek Dergisi*, 2(2): 157-185.
- Schoenberg, P. E. (1977). "The Evolotion of Transport in Turkey (Eastern Thrace and Asia Minor) Under Ottoman Rule". *Middle Eastern Studies*, 13(3): 359-372.
- Sel Turhan, F. (2005). "Bir Osmanlı Balkan Tarihçisi MachielKiel". *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, 3(6): 589-599.

- Selvi Ünlü, T. (2009). “Bir İskeleden Liman Kentine Doğu Akdeniz’in Önemli Bir Limanı Olarak On Dokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Mersin’de Mekansal Gelişim”. *Planlama*, 3(4): 4-26.
- Semiz, Y. (2014). “İttihat ve Terakki Cemiyeti ve Türkçülük Politikası”. *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 35: 217-244.
- Serbestoğlu, İ. (2011). “Zorunlu Bir Modernleşme Örneği Olarak Osmanlı Tabiiyet Kanunu”. *OTAM*, 34: 193-214.
- Serçe, E. ve Yetkin, S. (1998). “Ticari Hayatın Millileştirilmesi Sürecinde Ticaret Borsaları: İzmir Örneği (1891-1930)”. *Toplum ve Bilim*, 79: 162-188.
- Seyfettin, Ö. (2014). *Bütün Hikâyeleri 1*. Üç Harf Yayıncılık, İstanbul.
- Seyitdanlıoğlu, M. (1996). “Yerel Yönetim Metinleri IV: Şehremaneti’nin Kuruluşu ve Şehremaneti Nizamnamesi”. *Çağdaş Yerel Yönetimler*, 5(3): 75-82.
- Seyitdanlıoğlu, M. (1997). “Osmanlı Ahrar Fırkası: Programı, İçtüzüğü, Beyannameleri”. *Liberal Düşünce*, 3: 102-117.
- Seyitdanlıoğlu, M. (1999). *Tanzimat Devrinde Meclis-i Vâlâ (1838-1868)*. TTK, Ankara.
- Seyitdanlıoğlu, M. (2014). “Divan-ı Hümayun’dan Meclis-i Mebusan’a Osmanlı İmparatorluğu’nda Yasama”. H. İnalçık ve M.Seyitdanlıoğlu (Ed.). *Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Sipahi, B. ve Küçük, İ. (2011). “Türk Ticaret Kanunları ve Muhasebenin Gelişimine Etkilerinin 160 Yıllık Öyküsü”. *Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 1: 181-193.
- Sükan, B. (2014). “İmparatorluk’tan Cumhuriyet’e Türkiye’de Yabancı Sermaye”. *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 54: 195-122.
- Süreyya, M. (1996). *Sicill-i Osmani*. (Haz: O. Hülagü, M. Ekincikli ve H. Savaş). Cilt: III, Sebil Yayınevi, İstanbul 1998.
- Süreyya, M. (1998). *Sicill-i Osmani*. (Haz: O. Hülagü, M. Ekincikli ve H. Savaş). Cilt: IV/11, Sebil Yayınevi, İstanbul.
- Şemseddin Sami, (1317). *Kamus-i Turki*. İkdam Matbaası, Dersaadet.
- Şen, İ. (1995). *Sadrızam Kıbrıslı Mehmet Kamil Paşa (1832-1913)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- T.C. Resmi Gazete. (1934). Sayı: 2713, 29 Mayıs 1934, s. 3853-3856.
- Tahir Taner, T. (1942). “Lozan Muahedesi ve Kapitülasyonların İlgası”. *Muammer Reşit Seviğ’e Armağan*, İ. Ü. Hukuk Fakültesi Yayını, İstanbul.

- Tak, İ. (2001). “Osmanlı Dönemi’nde Ereğli Kömür Madenleri’nde Faaliyet Gösteren Şirketler”. *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 18: 253-257.
- Tak, İ. (2001). *Osmanlı Döneminde Ereğli Kömür Madenleri*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.
- Takvim-i Vekayi. (1332). Sayı (Numara): 2468, 2 Mart 1332.
- Talayhan, M. A. (2001). *Osmanlı Devlet Salnamelerine Göre Adana ve Konya Vilayetlerinin İdari Taksimatı 1851-1910*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Niğde.
- Tan, T. (1967). “Osmanlı İmparatorluğunda Yabancılara Verilmiş Kamu Hizmeti İmtiyazları”. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilimler Fakültesi Dergisi*, 22(2): 293-325.
- Tanör, B. (2006). *Osmanlı-Türk Anayasal Gelişmeleri*. YKY, İstanbul.
- Tanpınar, A. H. (2006). *XIX. Asır Türk Edebiyatı Tarihi*. Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Taş, M. (2003). “Osmanlı’dan Günümüze Yapı Üretiminde Mimarlık Meslek Örgütlenmesinin Gelişimi”. *Uludağ Üniversitesi Mühendislik – Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 8(1): 203-214.
- Tekdemir, A. (2010). “Tanzimat Dönemi Nafia Nezareti”. *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 1(1): 114-115.
- Tekdemir, A. (2010a). *Ticaret Nezareti (1839-1876)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Tekdemir, A. (2015). “19. Yüzyılın İkinci Yarısında Meriç Nehri’nde Vapur İşletme İmtiyazı”. Ş. Batman, Ö. Tok (Haz.). *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller 1*. Ekspres Baskı, Kayseri, ss. 643-660.
- Tekeli, İ. ve İlkin, S. (2010). *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Altyapısı Oluşurken*. İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Temel, M. (2015). “Atatürk Döneminde Muğla Madenleri’nin İmtiyaz, Devir ve Ferağ Muameleleri”. *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 37: 1-34.
- Tepekaya, M (2013). “1912 Osmanlı Meclisi Mebusan Seçimlerinde Saruhan (Manisa) Sancağı İttihat ve Terakki Fırkası Adayı Yusuf Rıza Bey ve Seçim Beyannamesi”. *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, XIII(27): 33-61.
- Tevfik, M. (1913). “Hint Yolunda”. *Sebilürreşâd*, 10(239): 80-82.
- Tızlak, F. (1996). “XIX Yüzyıl Ortalarında Osmanlı Maden Yatakları”. *Belleten*, LX(229): 703-718.
- Tızlak, F. (1997). *Osmanlı Döneminde Keban-Ergani Yöresinde Madencilik (1775-1850)*. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

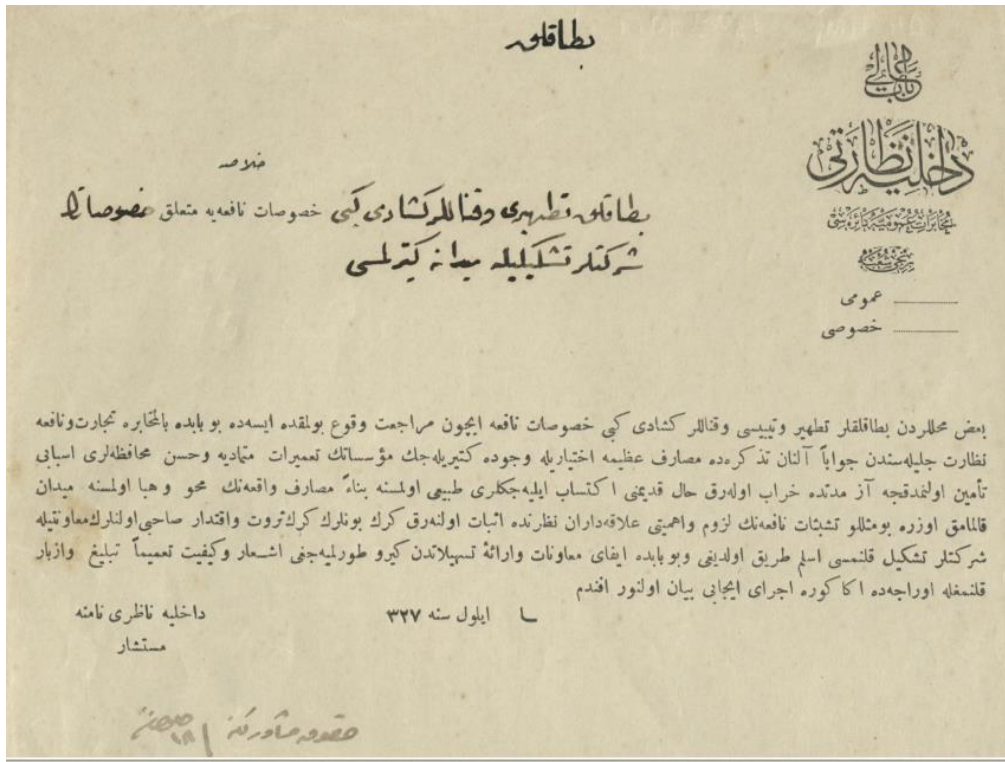
- Tızlak, F. (1999). “Osmanlı Devletinde Madencilik”. *Osmanlılar*, Yeni Türkiye Yayınları, Cilt:3, Ankara.
- Tızlak, F. (2015). “Osmanlı Devleti ve Van Gölü’nde Vapur İşletmeciliği”. Ş. Batman, Ö. Tok (Haz.). *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller 1*. Ekspres Baskı, Kayseri, ss. 391-412.
- Ticaret ve Ziraat Nezareti Mecmuası. (t.y.). Sayı: 19, Matbaa-i Hayriye ve Şürekâsı, İstanbul.
- Toksöz, M. (2006). “Bir Coğrafya, Bir Ürün, Bir Bölge: 19. Yüzyılda Çukurova”. *Kebikeç*, 21: 97-110.
- Topal, C. (2001). *Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Samsun’un Ekonomisi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun.
- Toprak, Z. (2012). *Türkiye’de Milli İktisat (1908-1918)*. Doğan Kitap, İstanbul.
- Topuzlu, C. (2010). *İstibdat-Meşrutiyet-Cumhuriyet Devirlerinde 80 Yıllık Hatıralarım*. İşaret Yayınlar, İstanbul.
- Tozlu, S. (1999). “Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839-1908)”. *Osmanlı 3 İktisat*, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.
- Tunaya, T. Z. (2015). *Türkiye’de Siyasal Partiler*. Cilt-3, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Tuncer, O. C. (2007). “Anadolu’da Vakıflar ve Bayındırlığa Katkısı”. *Vakıflar Dergisi*, 29: 21-27.
- Turan, Ş. (1963). “Osmanlı Teşkilatında Hassa Mimarları”. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 1(1): 159-202.
- Turhan Sarıköse, S. (2013). *XIX. Yüzyılda Çukurova’da Doğal Afetler ve Salgın Hastalıklar*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- Turuk ve Maâbir Talimat-ı Umumiyesi. (1326). Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul.
- Turuk ve Meâbir Sarfiyatı Hakkında Nizamname. (1327).Matba-i Hayriye, İstanbul.
- Tutel, E. (2006). *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*. İletişim Yayınları, İstanbul.
- Türkgeldi, A. F. (2010). *Görüp İşittiklerim*. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi. (1926/1927). Cilt. 2, Matbuat Müdüriyeti Umumiyesi, s. 614-616.
- Türkmen, Z. (1995). “Osmanlı Devleti’nde Kapitülasyonların Uygulanışına Toplu Bir Bakış”. *Osmanlı Tarihi Araştırmaları ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, 6: 326.
- Türkmen, Z. (2001). “Girit Adasını Osmanlı İdaresinden Ayırma Çabaları: Yunan İsyanını Takip Eden Dönemdeki Gelişmeler (1821-1869)”. *OTAM (Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi)*, 12: 219-244.
- Türkoğlu, Ö. (2010). “XIX. Yüzyıl Osmanlı Toplumunda Yol Algısı”. *Kebikeç*, 30: 105-115.

- Uçarol, R. (2012). “1912 Balkan Bunalımı, Osmanlı Devleti’nde Büyük Kabine’nin Kurulması ve Savaşa Giriş”. *Balkan Savaşları Paneli*. C. Şayin (ed.). Harp Akademileri Basımevi, İstanbul.
- Umur-ı Nafiaya Dair Layiha. (1908). Ticaret ve Nafia Nezareti, İstanbul.
- Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası, (1320).18. Sene, Alim Matbaası, İstanbul, 15 Rebiulevvel 1320/22 Haziran 1902.
- Umur-ı Nafiaya Ait Mecmua-i Mukavelat (1329). “Kasaba ve Bandırma-Soma Demiryollarına Ait Mukavelat”. Cüz: 11, Selanik Matbaası, Dersaadet.
- Umur-ı Nafiaya Ait Mecmua-i Mukavelat, 1329. “Anadolu Demiryoluna Ait Mukavelat”. Cüz: 7, Selanik Matbaası, Dersaadet.
- Umur-ı Nafiaya Ait Mecmua-i Mukavelat, 1329. “Dersaadet-Selanik İltisak Demiryoluna Ait Evrak-ı İmtiyaziye”. Cüz: 10, Selanik Matbaası, Dersaadet.
- Umur-ı Nafiaya Ait Mecmua-i Mukavelat, 1329. “Selanik-Manastır Demiryoluna Ait Evrak-ı İmtiyaziye”. Cüz: 7, Selanik Matbaası, Dersaadet.
- Umur-ı Nafiaya Ait Mecmua-i Mukavelat, 1329. “Yafa-Kudüs-ü Şerif Demiryoluna Ait Evrak-ı İmtiyaziye”. Cüz: 5, Selanik Matbaası, Dersaadet.
- Umur-ı Nafiaya Ait Mecmua-i Mukavelat, (1329). “Yafa-Kudüs-ü Şerif Demir Yoluna Ait Evrak-ı İmtiyaziye” , Cüz: 5, Selanik Matbaasında Tab Olunmuştur, Dersaadet.
- Uzunçarşılı, İ. (2014). *Osmanlı Devletinin İlmiye Teşkilatı*. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Uzunçarşılı, İ. H. (2011). *Osmanlı Tarihi I*. TTK, Ankara.
- Uzuntepe, G. (2000). *Osmanlı İmparatorluğu’nda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın-Kasaba (Turgutlu) (1856-1897)*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.
- Ünal Özkorkut, N. (2004). “Kapitülasyonların Osmanlı Devleti’nin Yargı Yetkisine Getirdiği Kısıtlamalar”. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 53(2): 83-94.
- Ürkmez, N. (2012). *Tanzimat’tan I. Dünya Savaşı’na İskenderun*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.
- Üstün, Y. (2014). “Sigorta, Tekafül ve Kooperatif Sigortacılığı”. *Karınca Dergisi*, 80(927): 1-12.
- Varlık, M. B. (1985). “Osmanlı Devleti’nde Madenlerde Çalışma Koşulları”. *Tanzimat’tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, Cilt:4, İstanbul.

- Varol, Ö. (2007). *II. Abdülhamit Dönemi'nde Düyun-u Umumiye İdaresi'nin Kuruluşu ve İşleyişi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Vilayet Yolları Haritası. (1913). Dâhiliye Nezareti Umur-ı Mahalliye Vilayet Müdüriyeti, Hilal Matbaası, İstanbul.
- Vural, M. K. (2016). “Savaş Yıllarında Milli Bir Burjuvazi Oluşturma Çabası Olarak “Harp Zenginleri” ve Buna Yönelik Eleştiriler”. *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, XVI(32): 109-131.
- Yardımcı, M. E. (2016). “Osmanlı İmparatorluğu'nda Özel Teşebbüslere Sağlanan Devlet Destekleri: Karamürsel Çuka, Şayak ve Fes Fabrikaları Örneği”. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 12: 410-418.
- Yaşar, S. (2007). *Siyasal, Sosyal, Ekonomik Yönleri ile Afyon (1923-1960)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Yazıcı, M. (2010). *Mudanya-Bursa Demiryolu Yapımı ve İşletilmesi (1873-1908)*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Yazıcı, N. (1992). “Tanzimat'ta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı”. *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 3: 332-376.
- Yediöldüz, B. (2003). *XVIII. Yüzyılda Türkiye'de Vakıf Müessesesi: Bir Sosyal Tarih İncelemesi*. TTK, Ankara.
- Yerasimos, S. (2014). *Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu*. Türkiye İş Bankası Yayınlar, İstanbul.
- Yıldırım, İ. (2002). “Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış”. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 12(1): 311-324.
- Yıldız, A. (2013). “Kırklareli-Babaeski Gar Binalarının Mimari ve Yapısal Analizi”. *SDU International Technologie Science*, 5(1): 51-61.
- Yıldız, M. Z. ve Deniz, O. (1995). “Maarif Salnamelerine Göre 19. Yüzyıl Sonunda Van'da Eğitim ve Kültürel Hayat”. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 21(35): 197-208.
- Yıldız, Ö. (2012). *II. Meşrutiyet'ten I. Dünya Savaşı'na Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İzmir.
- Yıldız, Ö. (2014). *Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914)*. Tarihçi Kitabevi, İstanbul.

- Yıldız, S. (2017). *Gizemini Koruyan Bir İsyân Çıkışından Bastırılmasına Kadar 31 Mart İsyanı*. Gece Kitaplığı, Ankara.
- Yılmaz, E. (2016). “Demiryolları ve Tarımsal Gelişme: Konya Ovası Sulama Projesi Örneği”. *II. Uluslararası Sempozyum: Geçmişten Günümüze Bozkır*. 6-8 Mayıs 2016, Konya, s. 471-500.
- Yorulmaz, Ş. (1994). *Aydın Vilayeti’nde Madenler (1850-1908)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İzmir.
- Yörük, S. (2015). “Gerçekleşmemiş Bir Proje Çalışması: 19. Yüzyıl Sonlarında Seyhan ve Ceyhan Nehirleri Yoluyla Taşımacılık ve Şirket-i Nehriye Teşekkülü”. Ş. Batman, Ö. Tok (Haz.). *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller 2*. Ekspres Baskı, Kayseri, ss. 431-440.
- Zeyrek, S. (2012). “II. Meşrutiyet’te Demokratik Muhalefetin Sonu: Arnavut İsyânları ve Sonuçları”. *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 33: 299-336.
- Zeyrek, S. ve Akman, H. (2015). “Adana Ovası’nın Islahı, Seyhan ve Ceyhan Nehirleri Mecralarının Tanzim Edilmesi ile İlgili Çalışmalar ve Engeller”. Ş. Batman, Ö. Tok (Haz.). *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller 2*. Ekspres Baskı, Kayseri, ss. 617-626.
- Zürcher, E. J. (1987). *Milli Mücadelede İttihatçılık*. Bağlam Yayınları, Ankara.

EK 1- BAYINDIRLIK İŞLERİNİN ŞİRKETLER KURULARAK YAPILMASI



Bataklık

Babîâli Dâhiliye Nezareti

Hulasa: Bataklık tathiri ve kanallar küşadı gibi hususat-ı nafiaya müteallik hususatın şirketler teşkiliyle meydana getirilmesi

Bazı mahallerden bataklıklar tathiri ve teybisi (kurutma) ve kanallar küşadı gibi hususatı nafia için müracaat vuku bulmakta ise de bu babda bil-muhabere Ticaret ve Nafia Nezareti Celilesinden cevaben alınan tezkerede mesarif-ı azime ihtiyarıyla vücuda getirilecek müessesatın tamiratı mütemadiye ve hüsnü muhâfazaları esbabı temin olunmadıkça az müddette harab olarak hal-i kadimini iktisap eyleyecekleri tabii olunmasına binaen mesarif-ı vakıânın mahv ve heba olmasına meydan kalmamak üzere bu misillü teşebbüsat-ı nafianın lüzum ve ehemmiyeti alakadaran nazarında ispat olunarak gerek bunların gerek servet ve iktidar sahibi olanların muavenetiyle şirketler teşkil kılınması eslem-i tarik olduğu ve bu babda ifâ-yı muâvenet ve irâe-i teshilattan geri durulmayacağı işar ve keyfiyet tamimen tebliğ ve izbar kılınmakla oraca da ona göre icrâ-yı icabı beyan olunur efendim.

Fi Eylöl 1327(1911)

Dâhiliye Nazırı Namına Müsteşar

Kaynak: DH. HMS, 14/75, 7 Şevval 1329/1 Ekim 1911.

EK 2- ANONİM ŞİRKETLERİ NİZAMNAME-İ DÂHİLİSİ (1912)

Nizamname

Anonim Şirketleri Nizamname-i Dâhilisi

Birinci Fasl

Şirket Teşkilî ve Maksudı ve İsmi ve Merkezi Beyanındadır

Birinci Madde: ...hususatını icrâ etmek üzere zirde muharrerinin imza...ile tertib ve ihrâc-ı projeati kararlaştırılan hisseler eshâbı beyninde bir Osmanlı anonim şirketi teşkil olunmuştur.

İkinci madde: Şirketin unvanı.... olacak tâbiyeti itibari ile bilcümle muamelatı hakkında Devlet-i Osmaniye'nin kavânin ve nizâmât-ı hazıra ve müstakbelesi tatbik edilecektir.

Üçüncü Madde: Şirketin merkeziolacak ve Memâlik-i Osmaniye'nin sair bir mahalinde veya memâlik-i ecnebiyyede dahi şubeleri bulunacaktır.

Dördüncü Madde: Şirket müddeti bazı esbattan dolayı kat' veya temdid edilmedikçeseneden ibaret olacaktır.

İkinci Fasl

Sermaye ve Hisse Senadâtı Beyanındadır

Beşinci Madde: Şirket sermayesi.... ibaret olup beheri.... Osmanlı lirası kıymetindehisseye münkâsıdır.

Heyet-i umumiyyenin işbu sermayeye bir misli tezyid etmeye salahiyeti olacaktır. Tezyid-i sermayeye karar verildiği zaman hükümete malûmât verilecektir. Sermayenin bir mislinden fazla tezyidi evvel emirde hükümet muvâfakatının istihsâline mütevâkkıftır. Şirket ihrâc eyleyeceği hisse senedâtının numûneleri kable'l-ihrac li-ecli't-tasdik Ticaret Nezaretine tevdi edilecektir.

Altıncı Madde: Şirket sermâyesinin tamamı imza ve yüzde onu istihsâl olunduktan sonra suret-i katiyyede teşkil etmiş addolunacak ve hissedar yazılanlara tediye ettikleri takasidi mübeyyin muvakkat senedat verilecek ve sermâyenin nısfının tediyesinde eshâbı yedinde bulunan senedat-ı muvakkate senedat-ı asliyeye tahvil edilecektir. Şirketin hisse senedâtının bir tarafı Türkçe ve diğer tarafı....lisanlar ile tânzim olunacaktır.

Sermayenin aylık taksidinin tediyesinden sonra kalacak miktarı şirketin ihtiyacına göre mukassaten veya defaten Meclis-i İdarenin kararıyla Dersaadet ve sair lazım gelen mahallere el-sine-i muhtelifede çıkan resmi ve gayri resmi bazı gazetelerle lâ-ekal otuz gün evvel ilan olunarak mutâlebe olunacaktır.

Yedinci Madde: Hisseler bedelinin nısfı tediye olununcaya değin verilen senedat-ı muvakkate eshâbının ismine muharrer olacak ve bedelinin yüzde onu tediye olunmadıkça kabil-i hâvâle ve fûruht olamayacaktır. Ve bunların havale ve fûruhatı şirketin defterine kayıt edilerek zir-i bayi ile müşteri ve müdürandan biri tarafından imza olunmağla icra olunacak ve

keyfiyet havale ve fûruhtı senetle dâhi zıkr ve işaret kılınacaktır. Bedelin nısfı tediye olduktan sonra senedat-ı asliye hamiline ait olmak üzere muharrer bulunacaktır.

Sekizinci Madde: Hisse senetleri şirket nazarında kabil-i inkısam değildir. Ve şirket her hisse için bir sahip tanır. Bir hissedarın varis veya dayinleri hiç bir vesile ile şirketin emvâl ve emlâkının taht-ı hacze vâz'ını talep ve şirketin umur-ı idaresine müdâhale edemezler. Ve istifa-i hukuk için şirketin muhasebe defatiri ile heyeti umumiyyenin kararlarını kabule mecburdurlar.

Dokuzuncu Madde: Evkât-ı muayyenede tekasiti tediye olunmayan hisse senedatının sahiplerinden teehhurat-ı vâkıdan dolayı ihtar-ı keyfiyete hacet kalmaksızın taksitin hululü gününden itibaren senevi yüzdehesabıyla faiz ahz olunacaktır.

Onuncu Madde: Şirketin taksitleri vaktiyle tediye edilmemiş senedat eshâbı aleyhine ikâme-i dava etmeye ve hisseleri dâhi satmaya salahiyeti olacaktır. Ve bu makule satılması lazım gelen hisse senedatının numeroları gazeteler marifetiyle neşr ve ilan olunarak tarih-i ilandan on beş gün sonra şirket hiç bir güne ihtara ve muamelat-ı adliyyeye mecbur olmamak ve zarar ve ziyânı sahibe ait olmak üzere Dersaadet vemahalin borsalarında ve borsalarda henüz alınıp satılması kâbil olunmamış ise müzâyede tarikiyle hisseleri sattıracaktır. Bu vecihle fûruht olunan senedat iptal olunacak ve müşterilere eski senetlerin numerolarını havi olmak üzere yeni senedat ita kılınacaktır. Satılan senedin eshâm-ı hâsılası hissedarın şirkete olan düyûnuna hasr ve tahsis olunur. Ve noksanı ondan talep olunacağı gibi fazlası var ise ana ita olunur.

Üçüncü Fasl

Şirketin Umur-ı Dâhiliyesi Beyanındadır

On Birinci Madde: Şirketin umur ve mesâlihi heyet-i umumiyye tarafından mensûp ve beşten ...kadar azadan mürekkep bir meclis-i idareye ihâle olunur. Ve şu kadar ki ilk üç sene müddet için teşkil olunacak Meclis-i İdare azası müessisler tarafından tayin olunacaktır.

On İkinci Madde: Üç sene müddet için tayin olunan azanın müddet-i memuriyetleri hitam bulduktan sonra meclis-i idareye intihâp olunacak azanın ilk teceddünde kura ile ve andan sonra kıdem itibariyle her seneçıkarılarak yerlerine aheri intihâp ve tayin kılınacaktır. Şu kadar ki çıkan azanın tekrar intihâbı caiz olacaktır.

On Üçüncü Madde: Meclis-i İdarenin içtimaı icab-ı maslahata tabi olacak ise dedefa şirketin merkezinde toplanması labüttür. Müzakeratın muteber olması lâ-ekal nısfından bir ziyade azanın bizzat hâzirûna menûttur.

Meclis-i İdarenin kararları hazır bulunan azanın ekseriyet-i ârâsıyla muteber olunur. Tesavi-i ârâ vukuunda keyfiyet içtimâ-ı atıye talik edilir ve anda dâhi tesviye-i ârâ vuku bulursa mevzubâhis olan teklif red olunur.

On Dördüncü Madde: Meclis-i idarenin müzakeratı zabıt defterine kayıt olunur. Ve zir-i reis ile hazır-ı bi'l-meclis bulunan aza tarafından imza edilir. Zaptın sureti veya fıkra-i mahrecesi muteber olmak için reis veya vekili tarafından imza olunmak lazım gelir.

On Beşinci Madde: İdare meclisi azasından her biri şirketin ...hisse senedatına mâlik olması lâzım gelir. Senedat-ı mezbure şirketin sandığına tevdi olunacak ve müddet-i memuriyetleri zarfında satılamayacaktır. Bunların üzerine fûruhtunun caiz olmadığını mübeyyin bir damga vurulacaktır.

On Altıncı Madde: Meclis-i idare azasından bir veya bir kaçının vefatı veya istifası vukuunda veya sair bir sebepten dolayı bir veya bir kaç aza yeri münhal kalır ise meclis-i idare anların yerine muvâkkaten aza tayin eyleyecek ve intihâbı kat' gelecek heyet-i umumiye tarafından icrâ olunacaktır.

On Yedinci Madde: Meclis-i idare her sene içlerinden bir reis ve bir reis vekili intihâb eder. Ve reisin veya vekilin gıyabında vekâlet etmek üzere azadan birini tayin eyley.

On Sekizinci Madde: Azadan memalik-i ecnebiyyede ikamet edenler veya muvâkkaten gaybubet edenler esna-i muzakeratta kendilerine vekâlet etmek üzere refiklerinden azadan birini tayin edebilirler. Şu kadar ki vekâlet edecek azanın kendi reyî dâhil olduğu halde ikiden ziyade reyî olamayacaktır.

On Dokuzuncu Madde: Meclis-i idare şirketin umur ve emvalinin idaresi için iktidar-ı tamm-ı haizdir. Ve hatta sulh olmak ve hüküm tayin etmek sâlahiyetine dahi mâliktir. Ve heyet-i umumiyyeye arz olunacak hesabata tânzim ile tevzi olunacak temettü'ün miktarını teklif eder. Meclis-i idarenin reisi gerek müddei gerek müddei aleyh sıfatıyla huzur-ı mehâkimde bizzat veya bil-vekâle şirket namına müdafaada bulunur.

Yirminci Madde: Meclisi idare mevadd-ı mahsusa ve bir müddet-i muayyene için haiz olduğu iktidarı kısmen veyahut tamamen azasından bir veya birkaç zata ba-vekâlet-i mahsusa ihale edeceği misüllü mesalih-i cariye için hariçten dahi bir veya bir kaç zatı tevkil eyleyebilir.

Yirmi Birinci Madde: Meclis-i idare azası hâsılat-ı safiyeden kendilerine tahsis kılınacak hisseden başka mecliste hazır bulunacakları günler için hissedaran heyeti umumiyyesince takdir ve tayin edilecek bir ücret dahi ahz edilecektir.

Dördüncü Fasl

Heyet-i Umumiye Beyanındadır

Yirmi İkinci Madde: Sûret-i muntazamada akd-i içtimâ eden heyet-i umumiye ümûm hissedaranın heyeti mecmuası makamında bulunur.

Yirmi Üçüncü Madde: Heyet-i umumiye her senezarfında şirketin merkezinde sûreti adiyede akd-i içtimâ eder. Bundan başka meclis-i idare icap eyledikçe sureti fevkâlade de olarak heyet-i umumiyyeyi davet edebilir. Her sene heyet-i umumiyyenin içtimâ-ı nihayet yirmigün akdem tahriren Ticaret Nezareti'ne ihbar olunacak ve heyeti mezkurede canib-i nezaretten bir komiser hazır bulundurulabilecektir.

Meclis-i idare ve müfettiş raporları ile senelik bilançodan ve heyet-i umumiye zâbitnâmelerinden ve heyet-i mezkurede hazır bulunan hissedarânın esâmi ve miktar-ı hisselerini mübeyyin cetvelden dörder nüshası Ticaret Nezareti'ne gönderilecektir.

Yirmi Dördüncü Madde: Heyet-i umumiye vekâlet veya asâleten lâ-ekal ...hisseye mâlik olan hissedarandan mürekkeb olacaktır. Heyet-i umumiye de gerek asâleten ve gerek vekâleten hazır bulunan hissedarının her hisse için bir reyi olacak ve şu kadar ki her bir hissedarınden ziyade reyi olamayacaktır.

Yirmi Beşinci Madde: Davetnâmeler yevm-i içtimâdan lâ-ekal bir mâh evvel altıncı maddede beyan edildiği vechile gazetelerle ilan kılınacaktır.

Yirmi Altıncı Madde: Heyet-i umumiye gerek asâleten ve gerek vekâleten şirket sermayesinin bir rub'ına müsâvi hisse senedatına mâlik hissedarlar hazır bulunur ise teşkil etmiş add olunur. Heyet-i umumiye de hazır bulunacak hissedarânın mutasarrıf oldukları hisselerin sâlifü'z-zikr bir rub'a müsavi olup olmadığı anlaşılacak üzere hisse sentlerini on gün zârfinda meclis-i idare tarafından irae olunacak mahale teslim etmeleri davetnâmelerde ihtar olunacaktır. İş bu heyet-i umumiyyenin defâ-ı evvel içtimânda hazır bulunan hissedarının asâleten ve vekâleten hâmil oldukları hisse senedâtının miktarı derece-i kifâyede olmadığı halde heyet-i umumiye ikinci defâ olarak içtimâyâ davet edilir.

İş bu ikinci içtimâda hazır bulunan hissedarın hisselerinin miktarı ne olursa olsun birinci içtimâda müzâkere olunmasına karar verilmiş olan hususat hakkında icrâyı müzakerat edeceklerdir. Bu vecihle cereyan eden müzakerat mer'i ve müteber olacaktır. Birinci içtimâ ile ikinci içtimâ beynindeki müddet yirmi günden dîn ve bir mâhdan efzûn olmayacak ve ikinci içtimân davetleri on gün evvel ilan olunacaktır.

Yirmi Yedinci Madde: Heyet-i umumiyyeye meclisi idare reisi riyaset eder. Ve reis mevcut olmadığı halde, meclis idare azası içlerinden birini riyaset vekâletine intihab eylerler. Heyet-i umumiye de hazır olup en ziyâde hisseye mâlik olanlardan ikisi rey toplamak hizmetini ifa eder. Heyet-i umumiye kâtib-i reisi ile rey toplamaya memur olanlar tarafından tayin olunur.

Yirmi Sekizinci Madde: Heyet-i umumiyyede müzakere olunan hususata ekseriyet-i ârâ ile karar verilir. Müzakere olunacak mevadın cetveli meclisi idare tarafından tânzim edilir. İş bu cetvele dâhil olacak mevadd meclis-i idarenin teklifatı ile hâmil oldukları hisselerin bedeli şirket sermayesinin lâ-ekal yüzde ...bâliğ olan hissedarın tarafından yevmi içtimâdan lâ-ekal on gün evvel vuku bulacak teklifattan ibaret olacaktır. İş bu cetvele dâhil olmayan hususat heyet-i umumiye de müzakere olunamaz.

Yirmi Dokuzuncu Madde: Heyet-i umumiye bil-cümle hesabatın tetkiki için gerek hissedarandan ve gerek hariçten bir veya müteaddit müfettiş tayin eder.

Otuzuncu Madde: Beher sene akt-i içtimâ edecek olan heyet-i umumiye şirketin umur-ı mesalihine dair her sene meclis-i idare tarafından takdim olunan layiha ile hesabata dair müfettiş tarafından verilen raporun kıratını istima' ve hesabatı ledel-müzakere ya kabul veya ret eder ve hisse-i temettü tayin eyler, tebdili iktiza eden meclisi idare azasının yerlerine diğerlerini nasb eder. Ve şirketin bil-cümle umuru hususata hakkında bil-müzakere karar-ı kat'-i ita ve meclis-i idarenin icap eylerse iktidarını tevsi' eyler. Fakat heyet-i umumiyyede asâleten ve vekâleten şirket sermayesinin lâ-ekal sülûsanına müsavi hisseler eshâbı mevcut olup bunların ekseriyet-i ârâsı hâsil olmadıkça sermayenin tezyidine karar verilemez.

Otuz Birinci Madde: Heyet-i umumiyyenin zapt olunan müzakeratı bir defter-i mahsusa kayıt ve zir-i heyet-i umumiye reisi ile rey toplamaya memur olanlar ve kâtip tarafından imza edilir. Heyet-i umumiyyenin her içtimânda hazır bulunan hissedaranın esamiyesi ile ikametgâhı ve her birinin hâmil olduğu hisselerin miktarını mübeyyin bir cetvel tanzim ile mevcûd olanlar tarafından imza edilip zâbit defterinin o günkü varakasına rapt ve talep vukûunda alakadarana tebliğ olunur.

Otuz İkinci Madde: Li-ecli'l-ihcâc ibraz olunacak heyeti umumiyyenin zâbit sureti veya bir fıkra-i mahrecesi meclis idare reisi veya vekili tarafından imza edilir.

Otuz Üçüncü Madde: Heyet-i umumiyye iş bu nizâmname ahkâmına tevfikân verilecek kararların kabulü gaip olan veya muhalif reyde bulunan hissedaran için dâhi mecburiyyülicaptır.

Beşinci Fası

Hesabât-ı Seneviyye ve Müfredat Defteri Beyanındadır

Otuz Dördüncü Madde: Şirketin sene-i maliyesi iptidasından bede' ilesonuncu günü hitam bulur. Fakat birinci sene-i maliye müstesna olarak şirketin sureti katiyyede teşkil-i tarihi ile o seneninsonuncu günü beynindeki müddeti şâmil olacaktır. Meclis-i idare her sene nihâyetinde şirketin matlubat ve düyûnatını hâvi bir defter-i umûmi tanzim ve işbu defter ile muvazene defterini ve hesabatı heyet-i umumiyyenin içtimândan kırk gün evvel müfettişlere irae ve tebliğ edecek ve heyet-i umumiyyenin hin-i içtimânda ana takdim edilecektir. Heyet-i umumiyyeye dâhil olmak sâlâhiyetine haiz olan her hissedaran mezkur defterleri ve hesabâtı mütalaa edebilir.

Altıncı Fası

Temettuatın Sûret-i Taksimi ve Re'sül-male Mahsub Akçe Beyanındadır

Otuz Beşinci Madde: Şirketin temettuatı safiyye-i seneviyesinden evvala bil-istisna hisselerin cümlesine faiz olarak bedeli tesviye edilmiş sermâyenin yüzde itasına kifâyet edecek meblâğ ve saniyen ihtiyat akçesini teşkil etmek üzere temettuatı mezburenin yüzdeifraz olunduktan sonra bâki kalan kısmı sureti atiyede taksim olunur.

Otuz Altıncı Madde: Heyet-i umumiyye hisse senedatının her sene bir miktar maiyetini kura keşidesiyle tedavülden alınmak üzere hâsılat-ı safiyeden her sene yüzdeakçenin ifrazına karar verebilir. Ve şu halde kurası isabet eden hisse senedatı istirdad edilerek onların yerine birer ... hissesi verilecek ve bu yeni hisseler için kemakan hisse-i temettû verilecek ve fakat faiz ita olunmayacaktır.

Yedinci Fası

İhtiyat Akçesi

Otuz Yedinci Madde: İhtiyat akçesi otuz altıncı madde mucibince temettuat-ı seneviyyeden müfrez mebalığın terakiminden teşkil edecek ve mesarifi fevkâlade gayri melhuzaya karşılık tutulacak ve işbu akçenin miktarı şirket sermayesininmüsavi bir reddeye balığ oldukta

ihtiyat akçesi ifraz olunmayacaktır. Şu kadar ki ihtiyat akçesi sermayenin yüzde ...balığ olduktan sonra ondan sarfiyat icrasıyla miktarı nispet-i mezkureden aşağı düşerse tekrar temettuatın tevkiyat icrasına mübaşeret olunacaktır.

Otuz Sekizinci Madde: Hâsılât-ı seneviyye hisse başına yüzde ...faiz veya hisse-i temettu itasına kifâyet etmediği takdirde noksan ihtiyat akçesinden ikmal edilebilecektir.

Otuz Dokuzuncu Madde: Şirketin inkızası müddetinde bil-cümle taahüdatı ifa olunduktan sonra ihtiyat akçesi kaffeten hissedaran beyninde taksim olunacaktır.

Sekizinci Fasl

Şirketin Temdid-i Müddeti ve Feshi ve Kat'-ı Muamelatı Beyanındadır

Kırkıncı Madde: Meclis-i idare her ne vakit ve her ne sebeple olursa olsun heyet-i umumiyyeyi içtimaya davetle şirketin müddetinin temdidini veya kat' ile tasfiye-i muamelatını veyahut sair şirket ile birleşmesini teklif edebilir. Şu kadar ki temdid-i müddet edilmesi veya icap eder ise şirketin sair şirketle birleşmesi tahvilat ihracı ve iş bu nizamnamenin tadili maddeler de her halde hükümet-i seniyyenin ruhsatına mutevâkkıftır.

Kırk Birinci Madde: Meclis-i idare şirket sermayesinin üç rub'u zayi olduğu halde şirketin feshine veya devamına karar verilmek üzere heyet-i umumiyyeyi davet eder.

Kırk İkinci Madde: Şirketin müddeti munkaziye oldukta veya müddeti tekmil olmaksızın fesholundukta içtimâ eden heyet-i umumiyye şirketin tasfiye-i muamelat ve hesabatına karar verecek ve tasfiye-i hesap için bir veya bir kaç memur tayin edecektir. Heyet-i umumiyye şirketin mevcut olduğu zamanlarda olduğu gibi tasfiye-i hesap esnasında dahi iktidar ve sâlâhiyetini istimale devam edecektir. Tasfiye-i hesaba memur olanlar heyet-i umumiyyenin kararı ve hükümet-i seniyyenin müsaadesiyle şirket-i mefsuhanın hukuk ve senedat ve taahüdatını diğer bir şirkete veya aher bir kimseye devir ve ferağ edebileceklerdir.

Kırk Üçüncü Madde: İşbu faslın hâvi olduğu maddelerde gösterilen hususata karar verme üzere sureti fevkâlâde de davet edilecek heyet-i umumiyye de şirket sermayesinin lâ-ekal nısfına müsavi hisse senedatını hâmil hissedaran olmadıkça cereyan edecek müzakerat makbul ve muteber olamaz.

Dokuzuncu Fasl

Mevadd-ı Müteferrika Beyanındadır

Kırk Dördüncü Madde: İşbu nizamnâme-i dâhili sureti şirketin teşkiline hükümetçe müsaade ita olunduktan sonra bir ay zarfında Dersaadet'te Takvim-i Vekayi ve diğer muteber bir gazete ile ve şirket muameleti veya şubat-ı idaresi bulunan yerlerde ceraid-i resmiye-i vesâire ile aynen veya icmalen neşir olunacağı gibi nizâmname-i dâhilide hükümetin müsaadesiyle vuku bulacak her güne tadilat ve her senenin heyet-i umumiyye mukarreratı ve senelik bilanço suretleri dâhi gerek Dersaadet ve gerek taşrada ber-vech-i mücerred ilan kılınacaktır.

Kırk Beşinci Madde: Şirket ihraç edeceği hisselerine sahip, kaydı zamanında neşir eyleyeceği tarifnamede evvela şirketin maksad-ı teşkilini ve müddetini, saniyen müessislerin esamisini,

salisen sermâyenin miktarını ve suret-i tezyidini, rabian temettûatın suret-i taksimini ve bu meyanda muessislere ve heyet-i idare azasına tahsis kılınacak makadiri sarahaten derç ve beyan edecektir.

Kırk Altıncı Madde: Şirket işbu nizamnameyi tab' ettirerek talib olanlara ita eyleyeceği gibi elli nüshasını bir defaya mahsus olmak üzere ticaret nezaretine irsal edecektir.

Kırk Yedinci Madde: Şirket istatistik idaresince ita kılınacak numunesine tevfikân her sene muamelatına dair bir istatistik cetveli tânzim ve nezarete takdim eyleyecektir.

Kaynak: Ticaret ve Ziraat Nezareti Mecmuası,1330 (Sayı: 19): 505-518.

ÖZGEÇMİŞ

Adı ve SOYADI	Ahmet KISA
EĞİTİM DURUMU	
Mezun Olduğu Lise	Fatsa Anadolu Lisesi
Lisans Diploması	Dokuz Eylül Üniversitesi Buca Eğitim Fakültesi Tarih Öğretmenliği, İzmir, 2009.
Yüksek Lisans Diploması	Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Bölümü, Ankara, 2012.
Tez Konusu	Celanthi Scalieri ve Aziz Bey Komitesi (1876-1878)
Yabancı Dil	İngilizce
İŞ DENEYİMİ	
Çalıştığı Kurumlar	Akdeniz Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi
E-Posta	ahmetkisa@akdeniz.edu.tr