

OSMANLI İMPARATORLUĞUNDA DEMİRYOLLARININ ROLÜ

Yrd.Doç.Dr. Ali Kemal GÜRBÜZ*

ÖZET

Tarihsel olarak, az gelişmiş ülkelerde demiryollarının geliştirilmesi genellikle gelişmiş ülkeler tarafından üsflenilmektedir. Bu olgu ilk bakışta demiryollarının sadece emperyalist sömürüyü kolaylaştıran bir araç olduğu izlenimini uyandırabilir. Fakat gerçekte yabancılar eliyle yapılmış ta olsa demiryollarının ülkedeki ekonomik gelişmeye hizmet edici bir fonksiyonu da bulunmaktadır.

Bu yazıda Osmanlı İmparatorluğu örneği üzerinde durularak bu olgunun geçerliliği ortaya konulmakta ve emperyalist ülkelerin az gelişmiş ülkelerde demiryolu yapmasına ev sahibi ülkenin izin vermesini sâdece "teslimiyetçilik" veya "çaresizlik" ile açıklamanın yetersiz olduğu gösterilmeye çalışılmaktadır.

Keywords: Ottoman-Empire-Railways.

THE ROLE OF RAILWAYS IN THE OTTOMAN EMPIRE

ABSTRACT

As a historical reality, constitution of railways in the underdeveloped countries has been undertook by developed countries. At first glance, this fact may indicate that the railways are means of imperialist exploitation. But, although the railways has been constituted by developed' countries, railways has a role that is to advance the economy too.

In this article, by means of to analyse Ottoman Empire as a sample, the valid of this proposition is demonstrated and it is indicated that, to permit by host country for to constitution of railways can not simply considered as helplessness or devotion of the host country.

Keywords: Ottoman-Empire-Railways.

* Balıkesir Üniversitesi Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Anabilim Dalı Öğretim Üyesi

I.Giriş

Bilindiği gibi Osmanlı İmparatorluğu'nun son zamanlarında dış dünya ile ilişkileri konusunda genellikle olumsuz bir manzara çizilmektedir. Genel kam, Osmanlı'nın hep taviz veren, fakat karşılığında birşey almayan bir görünüm sergilediğidir. Bu durumun kolay bir açıklama tarzı, Osmanlı yönetiminin basiretsiz, dirayetsiz veya çaresiz olduğu şeklindedir.

Günümüzde Osmanlı üzerine genel düzeyde yapılan tartışmalarda değer yargılarının büyük ölçüde rol oynadığı ve bunun sonucunda tartışmacıların bu konuda birbirine tamamen zıt görüşlere sahip olabildikleri gözlenmektedir. Bu alanda yapılan tartışmaları nesnel bir karaktere kavuşturmaya çalışmanın bir yolu, bazı somut olgular üzerinde durulmasından geçmektedir. Osmanlı İmparatorluğu \nda genellikle yabancılar eliyle yürütülen demiryolu yapımı ve Osmanlı yönetiminin izlediği demiryolu politikası konusu da bunlardan birisidir. Nitekim bu konu incelendiğinde, "Osmanlı aslında iyiydi" ya da "hayır kötüydü" gibi yaklaşımların gerçekte çok anlamlı olmadıkları açıkça anlaşılabilmektedir.

Bazı yazarlara göre, "demiryollarının tarihi Türkiye'nin emperyalist devletler tarafından parçalanıp yok edilme çabalarının tarihidir"¹ Muhakkak ki Cumhuriyetten önceki dönemdeki demiryolu gelişimi, bu dönemin siyasal ve ekonomik durumuyla bağlantılıdır.² Üstün bir konumda bulunan emperyalist ülkeler, demiryollarını¹ ekonomik sömürülerini kolaylaştıran bir araç olarak görmüşlerdir. Fakat gerçekte demiryolları yabancılar eliyle de yapılmış olsa, azgelişmiş ülkelerde demiryollarının gelişiminin ikili bir rolü bulunmaktadır: Demiryollarının emperyalist sömürüye hizmet edici yönü ve demiryolların ekonomik gelişmeye hizmet edici yönü... İzleyen kısımlarda esas olarak bunun gösterilmesi amaçlanmaktadır ve Osmanlı demiryolları konusu bu konuda çarpıcı

¹ Acaroğlu, İrem. "Ulaşım Sistemleri ve Demiryolu Ulaşım Sisteminin Bunlar İçindeki Yeri". 1. Ulusal Demiryolu Kongresi: Ankara 9-10-11 Ocak 1979, Hacettepe Vakıfları Meteksan Baskı İşletmesi. 1979. s.254.

² Atık, Saffet. "Türkiye'de Demiryollarının Tarihi Gelişim Süreci ve Mekan Organizasyonuna Etkileri". 1.Ulusal Demiryolu Kongresi: Ankara 9-10-11 Ocak 1979. Meteksan Baskı İşletmesi. 1979. s. 116.

bir örnek oluşturmaktadır. Gerek Osmanlı İmparatorluğu ile emperyalist ülkeler arasında yapılan demiryolu anlaşmalarının incelenmesi, gerekse emperyalistler ile Osmanlı'nın demiryolu meselesine nasıl yaklaşıklarının incelenmesi demiryollarının bu ikili rolünü ortaya koymaktadır. Bu inceleme aynı zamanda, bu dönemde Osmanlı'nın ne derece akılcı ya da ne derece basiretsiz davrandığı tartışması üzerine daha nesnel bir fikir edinilmesine de yardımcı olabilecek bir nitelik taşımaktadır.

2. Genel Olarak Geleneksel Yapının Çözülmesi ile Demiryollarının İlişkisi

Osmanlı toplumunun geleneksel üretim tarzı, o döneme göre ileri sayılabilecek bir ulaşım sistemi olan demiryolu olgusu ile bağdaşmaz niteliktedir. Çünkü üretimin pazar için yapıldığı; toplum tipi olan kapitalist toplumun tersine, diğer geleneksel biçimlerde ulaşım duyulan ihtiyaç daha azdır. Herşeyden önce, Osmanlılarda içeride bile mal ticareti üzerinde sıkı bir denetim söz konusudur. Bilindiği gibi ticaret üzerindeki denetimin kalkması, kütleli üretim, kapitalleşme, ve ulaşım yoğunluğunun artması birbirine bağlı olan olgulardır. Yani Osmanlı'nın geleneksel üretim tarzı içerisinde ulaşımın baştan kısıtlanmış olduğu ileri sürülebilir. Kaldı ki, Osmanlı'da devletin, egemenliğine tehlike oluşturabilecek en küçük bir girişime bile genellikle izin vermediği de bilinmektedir.¹ Bütün bu sebeplerle, Türkiye'de geleneksel yapının çözülmesi, demiryollarının gelişmesi ile başabaş olmasa bile onun başlıca şartlarından birini oluşturmuştur.³ Ve yine bilinmektedir ki, Osmanlı'da kapitalizmin' gelişmesi

¹ Bozdemir, Mevlüt. Türk Ordusunun Tarihsel Kaynakları. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayını. Ankara, 1982. s.44-49. Daha sonraları ise şartların değişmesi sonucu, demiryolu ulaşımı Osmanlı yöneticileri tarafından da gerek ekonomik, gerekse askeri açıdan egemenliğin başlıca aracı olarak görülecektir. Bkz. Abdülhamit. Siyasi Hatıratım. Beşinci Baskı. Dergâh Yayınları. İstanbul, 1987. s. 94, 103-104, 123-124, 138-140. . . , •••.

² Geleneksel yapıdaki bozulmanın başlangıcı 16. yüzyıla kadar gider. Oysa demiryollarının yapımına başlanması 19. yüzyılda olmuştur. ,

³ Belirtmek gerekir ki, tımar sistemi Osmanlılarda, fiili olarak imparatorluğun her- tarafında uygulanan bir sistem değil, bir yönetim prensibidir. Osmanlıların fethettiği ülkelerin önceki durumuna göre bu uygulama kimi zaman değişik biçimler alabilmiştir. Hatta bazı yerlere ise hiç dokunulmamış, bunlar yalnızca vergiye bağlanmıştır. Örneğin Bosna, Hersek, Eflâk,

toplumun iç dinamizmi yerine dış etkiler sayesinde gerçekleştiği gibi, demiryolu yapımı da genellikle yabancılar tarafından üstlenilmiştir.

Ne var ki, geleneksel Osmanlı toprak sisteminin kesinlikle İmparatorluğun her yerinde uygulandığından değil, ancak uygulanmaya çalışıldığından bahsedilebilir. Örneğin Sencer bu konuyla ilgili olarak şunları belirtmektedir;

"Osmanlı İmparatorluğu'nun kuruluş döneminin belirgin niteliği, tavaifi mülük anarşisi içerisinde doğan ve onun zararına gelişen merkezî bir devletin toprak soyluları sınıfıyla uzun bir çatışmaya girişmesi ve bu çatışmanın bir sonucu olarak malikâne sisteminden sipahi tımarına doğru bir gelişme çizgisi izlemesidir. Bu sürecin ayıncı özelliği, malikâne tipi toprakların sürekli olarak mîrî topraklara katılması olmuştur. Şer'an her türlü karışmadan uzak olması gerekirken, özel mülk ya da vakıf toprakların her dönemde tımara katıldığına ilişkin belgelere rastlanmaktadır".¹

Bu sebeple, Osmanlı İmparatorluğu'nun iç dinamizmi ile kapitalizme geçemeyip, yalnızca dış etkilerle kapitalistleşerek periferi-'haline gelmesinden ve demiryollarının gelişiminin de buna eşlik etmesinden söz edildiği zaman, bunun hangi coğrafi mekânda sözkonusu olduğuna da dikkat etmek gerekmektedir. Nitekim, Osmanlı İmparatorluğu'nun yan-sömürge oluşunda demiryollarının rolünden söz edildiği zaman, sözkonusu edilen yolların genellikle Anadolu'da yer aldığı, yani mekânsal bir sınırlamaya gidildiği görülmektedir.

Boğdan ve Doğu vilayetleri özel derebeylikler olarak muhafaza edilmiştir. Birçok bölgede yerel özellikler titizlikle gözönüne alınmıştır. Çoğu yerde ise -normal olarak- İmparatorluğa katılan ülkelerde yaşayan sertlerin, İmparatorluğun reayası durumuna dönüştükleri görülmektedir. Bu konuda daha bilgi için bkz. Tabakoğlu, Ahmet. Gerileme Dönemine Giren Osmanlı Maliyesi. Dergah Yayınları. İstanbul, 1985. s.45-69, Sencer. a.g.e. s. 32,44,244-247.

¹ Sencer. a.g.e. s.250.

Türkiye'de demiryolu ulaşımının tarihi, dünya pazarlarının ele geçirilmesi için Avrupa'da yoğun rekabetin yaşandığı 19. yüzyılın ikinci yarısında başlar.¹ İlk demiryolunun ne zaman yapıldığı, hangi hatlardan oluştuğu konusunda eldeki bilgilerin çelişkili olmasına karşılık,² genellikle ilk demiryolunun 1856 yılında İngilizler'e verilen imtiyazla İzmir-Aydın arasında yapıldığı ilen sürülmektedir. Osmanlı geleneksel yapısının çözülme sürecinin iyice tamamlanması ile (gerçekte günümüzde bile pre-kapitalist ilişkilere hala rastlanmasına rağmen) demiryollarının yapılmaya başlanmasının aşağı yukarı eş zamanlı olduğu görülmektedir. Gerçekten de tımar sistemi 1840 yılında resmen kaldırılmış, 1858 kanunuyla da toprakta tam mülkiyet hakkına kesinlikle izin verilmiştir.³

Osmanlı İmparatorluğu'nun geleneksel yapısı kendiliğinden kapitalizme dönüşebilme yeteneğinden oldukça uzakür. Bu nedenle, İmparatorluğun kapitalizme açılması dış etkilerle meydana gelmiştir. Avrupalılar tarafından yeni ticaret yollarının bulunması Osmanlı ticaretinin önemini ve dolayısıyla gelirlerini azaltmıştır. Yeni teknolojik gereklerin de etkisiyle devlet giderleri artarken, bu gider artışları sistemin ruhuna ters düşen uygulamalarla karşılanmaya çalışılmıştır. Geleneksel ordu sistemi ihtiyaçlara cevap vermez olmuş, merkezî bir orduya duyulan ihtiyaç artmıştır. Bu da sistemi çözücü en önemli etkilerden birisi olmuştur. Bütün bu etkiler meydana gelirken, Osmanlı toplumunun geleneksel sınırlamaları yüzünden yerli bir burjuvazinin ortaya çıkışı da gecikince, Osmanlı toplumunda ancak dış ekonomilerin bir parçası olmak şeklinde bir kapitalizm ortaya çıkmıştır.

¹ Taşan, Hasan. "Türkiye'de Ulaşım Politikası ve Demiryolları". 1. Ulusal Demiryolu Kongresi; Ankara 9-10-11 Ocak 1979. Hacettepe Vakıfları Baskı İşletmesi. 1979. s.229.

² İlk demiryolları konusunda bkz. Acaroğlu. a.g.e. s.255; 1. Ulusal Demiryolu Kongresi; Ankara 9-10-11 Ocak 1979, Hacettepe Vakıfları Meteksan Baskı İşletmesi. 1979. s .1, Rathman, Lothar. Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi. Gözlem Yayınlan.' İstanbul, 1976. s.41-42; Eldem, Vedat. Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartlan Hakkında Bir Tetkik. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınlan. Ankara, 1970. s.156; Kurmuş, Orhan. Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi. Savaş Yayınlan. Ankara, 1982. s.20.

³ Sencer. a.g.e. s.52.

Milli sanayi kapitülasyonlar ve Batı'nın rekabeti nedeniyle daha doğmadan çökerken, dinsel temele dayanan ahiliğin yerini, dinsel temele dayanmayan loncaların alması³ bile bu gelişmeyi önleyememiştir. Anadolu'da kırsal kesim Batı'nın pazar ekonomisine açılırken, bu açılış Batı Avrupa ülkelerinin pazarlarına açılış şeklinde olmuş, kırsal kesim ona hammadde ve tanm ürünü temin eden² bir parçası haline gelmiştir.³

Batıya hammadde ve tanm ürünü ihraç eden⁴ ve batıdan mamul madde satın alan Osmanlı ekonomisinde üretim esas olarak tanma dayalıdır. Buna karşılık özellikle ticaret, ulaştırma ve bankacılık gibi hizmet kesimleri önemli sermaye birikimine konu olmuştur. Bu kesimlerin çok büyük oranda azınlık ve yabancı sermaye egemenliğinde olduğu görülmektedir.⁵ Bunun sebeplerinden bin, kapitalizmin dış etkilerle geliştiği Osmanlı ülkesinde, dış ticaret ekonomisinin altyapısını oluşturan bu unsurların esas olarak yabancılar daha çok ilgilendirmesidir. Örneğin İzmir limanını kırsal kesime bağlayan demiryolunun imtiyazının İngilizlerin Aydın Demiryolu Şirketi'ne verildiği 1856 yılında, İzmir'de 1061 tane İngiliz tacir vardır. Bunlar Ermeni Rum komisyoncular aracılığıyla mamul madde ithalatı ve tanm ürünleri ihracatını

¹ Sencer. a.g.e. s.286.

² Tabakoğlu bu konuda şurdari belirtmektedir: "Demir, bakır, kurşun, gümüş, altın, şarap, tuz, güjherçile gibi maden kaynaklarına sahip olan ülke, hammadde kaynağı ve mamul madde sürüm alan olarak Batı ekonomisi etkisi altına girme vetiresinde idi. Amerika'dan gelen bol gümüşle beslenen dış talep ülke hammadde ve yan mamullerini çekmeyi sürdürüyordu. Gemi teknolojisinin ilerlemesi Osmanlı limanlarına mal almaya gelen gemilerin miktarını artırıyordu. Özellikle dokuma sanayiminde görülen teknolojik inkişaf sebebiyle Avrupa'lı tüccar pamuk, pamuk ipliği, bal mumu, deri gibi ham ve yan işlenmiş malları, bunların bir kısmının ihracı yasak olmasına rağmen piyasadan toplayabiliyordu. Devlet iç ve dış ticarete sınır konmasını ilke olarak benimsememişti. Sadece ordu için gerekli olan bazı stratejik mallarla, halkın temel besin maddelerine ihraç yasağı koyuyordu. Fakat Batı'daki yüksek talep ile yüksek fiyatlar bu yasakları aşabiliyordu". Bkz. Tabakoğlu a.g.e. s.13.

³ Atik. a.g.e. s.1 16. İlginçtir ki, Batı'nın ucuz mallarının etkisiyle ülke sanayisi çökerken, ülkeye tanm ürünü ve hammadde talebinin arttığı söylenmesi, bir bakıma dolaylı olarak sözkonusu dönemde dış ticaret hadlerinin, yan-sömürge haline geldiği ilen sürülen Osmanlı Devleti'nü lehine geliştiğini ifade etmek anlamına gelmektedir.

⁴ Kepenek, Yâkup. Türkiye Ekonomisi: Savaş Yayınları. Ankara, 1984. s.24.

⁵ Kepenek, a.g.e. s.9, 11, 111.

gerçekleştirmektedirler. İzmir'deki İngiliz tacirler, İzmir'le Batı Anadolu'yu birbirine bağlayan bir hattın kendi menfaatlerini çoğaltacağını bilmemdediler. Ancak onlar, böyle bir projeyi gerçekleştirmek için Osmanlı Hükümetinin gücünün yetmeyeceğini de çok iyi biliyorlardı.¹

Ulaşım alanında en büyük gelişme demiryollarında görülmektedir.² Amaç tarımsal üretimin ve madenciliğin pazara açılmasıdır." Bunun yanısıra mamul malların ülke içine daha kolay girebilmesidir.

3. Osmanlı Topraklarında Yapılan Demiryolları

Ülkede yapılan demiryollarının ne amaçla yapıldığı, kime hizmet ettiği konularına daha fazla girmeden önce, demiryollarının tarihçesine kısa bir göz atmakta fayda vardır.

Demiryollarının, işletme imtiyazı belirli bir süre için yabancılara verilmek suretiyle, genellikle yabancılar tarafından yapıldığı görülmektedir.⁴ Türkiye'de ilk demiryolu 1856 yılında İngilizlere verilen imtiyazla İzmir-Aydm arasında yapılan demiryoludur. Demiryollarının yapımına başlanan dönem Tanzimat döneminin sonlarına tekabül etmektedir. 1908'e kadar demiryolları 5883 km.yi bulmuştur. Demiryolu yatırımlarında Almanların payı %57, Fransızların payı %23,5 İngilizlerin payı %20 dir. 1914'e kadar yapılan demiryolu uzunluğu ise 6309 km.yi bulmuştur.⁵

1860 yılında 66 km. uzunluğundaki Tuna hattı için Trevor Barkley İngiliz gurubu ile imtiyaz anlaşması imzalanmıştır.⁶

¹ Kurmuş, a.g.e. s.37.

² Yerasimos, Stefanos. Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye. Üçüncü Baskı, Gözlem Yayınları. İstanbul, 1980. s.522.

³ Kepenek, a.g.e. s.22; Taşan, a.g.e. s.229-230; Kurmuş.a.g.e. s.20., Gerçekten de demiryolu kullanılarak taşınan ürün miktarlarıyla ilgili rakamlar bunu doğrulamaktadır. Bu konuda bkz. Kurmuş.a.g.e.

⁴ Shaw, Stanford ve Ezel Kural Shaw. Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye. İkinci. Cilt. E Yayınları. İstanbul, 1983. s. 157-158.

⁵ Bkz. Yerasimos. a.g.e. s. 522-523, 1. Ulusal Demiryolu Kongresi, ş. 1 ;Kurmuş, a.g.e. s.20, Eldem. a.g.e. s.156, Shaw, a.g.e. 158,280; Kepenek, a.g.e. s.22, Atık. a.g.e.s.H7, .

⁶ Eldem. a.g.e. s. 156.

1869'da Avusturyalı bir musevi olan Baron Hirsch'e 85 yıl süreyle Şark-Rumeli demiryolları imtiyazı verilmiştir.¹ Şark demiryolunun yapımına Avusturya şirketince 1871 yılında başlanmış, bu demiryolunun Türkiye'yi ilgilendiren Sirkeci - Edirne kesimi 1888 de tamamlanarak İstanbul Avrupa'ya bağlanmıştır.²

1890 yılında Selanik'ten Manastır'a kadar 269 km. lık bir hat için Alman Deutsche Bank gurubuna imtiyaz verilmiştir.³

Bir başka hat, Haydarpaşa-Ankara yolunu ve uzantılarını kapsayan "Anadolu Demiryolu"dur. Bu yolun Haydarpaşa-İzmit arasını hükümet kendisi yapmıştır. Bu kesim 1873 yılında bitirildikten sonra, hükümet işletmeyi devretmiştir.⁴

Bir başka hat İstanbul ile Bursa'yı birbirine bağlayan "Bağdat Demiryolu Hattı"dır. Bu hattın yapımında Almanların büyük payı vardır. Bu nedendir ki bu hattın yapım öyküsünün neredeyse Türk-Alman ilişkileriyle özdeşleştirilmesi pek yanlış olmaz.⁵ Ancak imtiyazın hattın hangi kesimlen içm, hangi tarihlerde, hangi şirketler kanalıyla verildiği, hattın hangi kesiminin yapımına ne zaman başlanıp ne zaman bitirildiği konusunda eldeki bilgiler oldukça çeşitlidir. Bütün bu bilgilerden, Bağdat demiryolu hattının, Anadolu Demiryollarının sonradan Basra'ya kadar uzatılmasıyla meydana geldiği anlaşılmaktadır. Öyle ki kimi yerde, "Anadolu-Bağdat hattının" İstanbul-İzmit kesiminin 1873 yılında hükümetçe yapıldığından bahsedilirken, kimi yerde 1888'de Deutsche Bank'a Haydarpaşa-Ankara hattının imtiyazının verildiğinden söz edilmektedir. Kimi yerde ise Ankara'dan ötesi içm "Bağdat Demiryolu" teriminin kullanıldığı görülmektedir.⁶ Dolayısıyla, yol bir

¹ Yerasünos. a.g.e. s.524-535, Eldem.a.g.e. s. 157.

² 1. Ulusal Demiryolu Kongresi, s. 1.

³ Eldem. a.g.e. s. 158.

⁴ Yerasünos. a.g.e. s.523-524; Eldem. a.g.e. s.159.

⁵ Bu konuda oldukça değerli sayılabilecek eserler de yazılmıştır. Bkz. Özyüksel, Murat. Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Suresinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları. Arba Yayınları. İstanbul, 1988.

⁶ Karşılaştırma açısından bkz. Yerasünos. a.g.e. s.523-524, 1. Ulusal Demiryolu Kongresi; s: 1; Yeniay, İ. Hakkı. Osmanlı Borçlan Tarihi. İstanbul Üniversitesi Yayınları. İstanbul, 1964. s.87-88; Kurdakul, Necdet. Osmanlı İmparatorluğu'ndan OrtaPoğu'ya

defa ve verilen tek bir imtiyazla yapılmadığından, bu hat için emperyalist ülkelenn kendi aralarında sürdürdüğü rekabet te,¹ buna bağlı olarak tek bir çarpışma değil, sürekli devam eden bir mücadele karakteri göstermiştir.

1892 yılında Selanik'i İstanbul'a bağlamak için Baudouy adlı bir Fransız demiryolu imtiyazı verilmiştir.²

1901-1908 de yapılan "Hicaz Demiryolu" ise müslüman halktan toplanan paralarla, asker çalıştırılarak ve Türk mühendisler tarafından yapılan bir demiryoludur. Tamamen Osmanlı hükümetince gerçekleştirilen bu hat, 1914 öncesinde hükümet tarafından işletilen tek yoldur.³

Çeşitli tarihlerde yapılan diğer demiryolları ve bu yolların imtiyaz sahipleri ise şunlardır:⁴

- a) Mudanya-Bursa (Fransız)
- b) Yafa-Kudüs (Fransız)
- c) Şam-Hama ve eklentileri (Fransız)
- d) Trablusşam-Humus (Fransız)
- e) Mersin-Adana (Alman)
- f) İzmir-Kasaba (Alman)

Birinci Dünya Savaşı patlak verince askeri, nedenlerle bütün demiryollarına el konularak, bunların idaresi, oluşturulan "Askeri Demiryollar İdare-i Umumiyesi" ne bağlandı.⁵ Ancak bu demiryollarım yapan iki-üç ülkenin karşı safta yer almış olması da kuşkusuz bu kararda etkin olmuştur. Bu kurumun görevleri arasında Ankara-Şivas ve Samsun-Sivas hatlarını yapmak ta bulunuyordu. Savaşın yenilgiyle bitmeni takiben, demiryolları tekrar eski sahiplerine iade edilmiştir. Cumhuriyetle birlikte ise bunlar satın alınmış ve devlet

Belgelerle Şark Meselesi. Dergâh Yayınlan. İstanbul, 1976. s.87-88; Rathmartn. a.g.e. s.81, Eldem. a.g.e. s.159-160.

¹ Abdülhamit. a.g.e. s. 103-104.

² Eldem. a.g.e. s. 158.

³ Abdülhamit. a.g.e. s. 123, Yerasimos. a.g.e. s.523, Eldem.a.g.e. s. 160-161.

⁴ Yerasimos.a.g.e. s.522.

⁵ 1. Ulusal Demiryolu Kongresi, s. 1.

tararından işletilmeye başlanmıştır. İmparatorluktan Cumhuriyete miras kalan demiryollarının toplam uzunluğu 4000 kilometrenin üzerindedir.¹

Osmanlı İmparatorluğu'nda Yatırımlar ve Kaynakları
(Milyon kuruş)

Sektörler <	Fransa	İngiltere	Almanya	Diğerleri—
Demiryolu	2369	573	2273	110
Madencilik	385	45	21.	7
Bankacılık	320	285	125	90
Sanayi	200	250	100	100
Diğerleri	507	250	350	200

Kaynak. Taşan. a.g.e. s.231.

4. Bir Sömürgeleştirme ve Gelişme Aracı Olarak Demiryollarının İkili Rolü

Osmanlı Devleti 'nde yapılan demiryollarının emperyalist politikaların bir parçası olup olmadığı meselesi oldukça ilginç bir karakter arz etmektedir. Yabancıların ülke içine mamullerini dağıtmak, ülke dışına ise ihtiyaç duydukları malları çıkartmak için demiryollarına ihtiyaçlanmış ve bu yüzden demiryolu yapmışlardır. Bir adım daha atarak denilebilir ki, sömürgeci amaçlardan bahsediliyorsa, bu amaçlarına ulaşmak için demiryolu yapmışlardır. Ne var ki, meseleyi bu kadar basit bir şekilde kestirip atmak mümkün değildir. Yabancıların sömürü amaçları gütmesi gayet doğaldır. Esas düşünülmesi gereken, Türk tarafının onların amaçlarına ulaşmalarını niçin ve ne şekilde kabul ettiğidir

¹ I. Ulusal Demiryolu Kongresi, s.1-2, Kepenek, a.g.e. s.22, Nebioğlu, Osman. Bir İmparatorluğun Çöküşü ve Kapitülasyonlar. Tısa Matbaası. Ankara, 1986. s.62.

Bu dönemde demiryolu politikasının Osmanlı yönetimi tarafından da desteklendiği görülmektedir Zira Osmanlı toplumunun geleneksel yapısı çoktandır çözülme sürecine girmiştir. Geçmişten miras kalan başlıca prensip ise devletin bütümlüğünün korunmasıdır. Demiryolu politikası da bunun başlıca araçlarından birisi haline gelmiştir.

Geleneksel devlet politikasının unsurlarından olan, kamu hizmetlerinin devlet tarafından üstlenilmesi olgusu,¹ bu dönemde devletin endüstri etkinliklerini üstlenmesi biçiminde yaşamaya devam etmektedir. ^

Gerçekten de bu dönemde Osmanlı Hükümetleri, endüstrileşmeyi desteklemek zorunluluğunu duymaya başlamışlardır Çünkü geleneksel yapının devleti yaşatan gelir kaynakları kurumuştur ya da yem ihtiyaçların gerektirdiği giderler, bu gelir kaynaklarından sağlanan gelirlerin çok üzerindedir. Artık ülkenin gelirini ve dolayısıyla devletin vergi gelirlerini istenen düzeye ulaştırmada tek çıkar yol endüstri ve ticaret'tir. Demiryolu politikası ise bunun bir parçası olmaktadır. Ayrıca demiryollarıyla beraber, onların geçtiği yerlerde üretimin ve dolayısıyla vergilerin artması beklenmektedir. Osmanlı hükümetine göre hem tarım; hem ticaret • hem de gümrükten elde edilen vergiler artacaktır Gerçekten de bu beklentinin gerçekleştiği görülmektedir.²

Osmanlıların demiryolu yapılmasını istemelerinde bir başka sebep, asayişle ilgili sorunlar ve bunlarla savaşmada demiryolunun oldukça kullanışlı bir araç olmasıdır.³

Varolmak için gelişmek zorunda olan, bunun yanısıra borç içinde yüzen bir ülkenin büyük yatırım ve teknik uzmanlık isteyen demiryollarını kendisinin yapması ise oldukça zordur. Böyle olunca, ister istemez bu yolların imtiyaz karşılığı yabancılara yaptırılması söz konusu olmaktadır.⁴ Demiryolları genellikle belirli bir süre işletme hakkı ve kilometre başına kâr garantisi verme usulü ile

¹ Sencer, a.g.e. s.75.

² Kurmuş, a.g.e. s.49-50.

³ Kurmuş, a.g.e. s.48-49.

⁴ Shaw, a.g.e. s. 157.

yabancılara yaptırılmıştır.¹ Bu yükümlülükler hazineyi büyük yükler altına sokmuştur. Bununla beraber, başka türlü yapılması çok zor olan demiryolu ağı da tamamlanmıştır.²

Sultan II.Abdülhamit, hatıralarında demiryollarının memlekete sağlayacağı faydalardan söz etmektedir. Ona göre bu yollar "İngilizlere rağmen" yapılmalıdır. II. Abdülmarnit'e göre Bağdat Demiryolu sayesinde Avrupa-Hindistan yolu tekrar canlanacak ve İmparatorluk askerî açıdan da sağlanacaktır. Anadolu Demiryolu sayesinde, eskiden tarlalarda çürüyen hububatın şimdi iyi sürüm bulduğu, madenlerimizin dünya piyasasına arz edilebildiği, örneğin mabeyinci Ragıp Bey'in krom madeninin de bunlardan birisi olduğu yine Abdülhamit tarafından belirtilmektedir³ Abdülhamit ayrıca fayda-maliyet yaklaşımı da sergilemektedir. Örneğin belirtmektedir ki, yolun katettiği vilayetlerin getirdiği kazanç ise günden güne artmakla birlikte kilometre başına verilen teminat gerçekten de bir yüküdür; fakat demiryolu işi kârlı olduğundan ilende buna da lüzum kalmayacaktır. Yine de Padişah'a göre herhangi bir savaş durumunda düşmanın da kullanabileceği bölgelere demiryolu yapmamak icap etmektedir; çünkü bir örnektir ki Rusya İran'daki nüfuzunu demiryolları sayesinde temin etmiştir, vs..¹

Her ne kadar yabancılar, bu yolların yapımını kendi sömürgeci siyasetlerinin parçası olarak düşünmüşlerse de, gerçekte demiryolu yapımı,, bunları her kim yaparsa yapsın, ülkenin çıkarları açısından da gereklidir.

¹ Acaroğlu, a.g.e. s.255-256; Shaw, a.g.e. s. 157; Kepenek, a.g.e. s.22.

² Shaw, a.g.e. s. 157-158.

³ Bu olgu, kapitalist sınıfın önce kapıkulu sınıfı içerisinde doğduğu iddiasını teyit eder niteliktedir. Ragıp Bey, Dağardı kömür ocaklarının işletme imtiyazını İngiliz Peterson'm elinden alan bir kişidir. Buna benzer başka işler de yapmıştır. Ragıp Bey'in bu hareketleri yüzünden İngilizleri Osmanlı hükümetine yaptığı baskılar ise hiçbir işe yaramamıştır. Bu da ülkede o dönemde her şeyin yabancılara arzularına göre cereyan etmiş olduğu iddiaları ile tezat olan bir durumdur. Buna tezat olan bir başka durum, Mersin-Adana demiryollarının İngilizler tarafından yapılmasına rağmen, bitir bitmez başkalarına satılması ve bu yüzden İngilizlerin Türkiye'de demiryolu yapmaktan çekinmeye başlamalarıdır. Bu her iki olgu hakkında bkz. Kurmuş, a.g.e. s. 143,21.

O halde demiryolu bir sömürü aracı olabileceği gibi, bir gelişme aracıdır da... "Sömürü aracı olmak suçu, ulaşım sistemlerinin değildir. Ulaşım sistemi, ülkedeki egemen politik ve ekonomik sistem seçmelerine göre yorumlanır ve kullanılır".²

Acaba sömürgeciliğin varlığının ayırım kriterleri neler olabilir? Öyle ki, yabancılar kendi çıkarları için demiryolu yapmaktalar; fakat ülke de kendi çıkarları için buna müsaade etmektedir. Kanımızca demiryollarının yapımı sırasında her iki tarafça verilen karşılıklı tavizlerin dengeli olup olmadığına bakmak gerekmektedir. Bu karşılıklı anlaşmalarda yabancılar lehine dengesizlikler arttığı ölçüde dışa bağımlılıktan ve demiryollarının emperyalist politikaların bir parçası olduğundan bahsedilebilir.

5. Osmanlılar'ın Batılılarla Yaptıkları Demiryolu Anlaşmalarının Taşıdığı Şartlar ve Emperyalist Politikalarla İlişkileri

Osmanlı İmparatorluğu'nda yapılan demiryolları ile ilgili anlaşmalar gerçekten de bazı dengesizlikler içermektedir. Bunları şu şekilde Özetlemek mümkündür:

a-) Birçok demiryolu hattı bazı liman şehirlerinin gerisinde ağaç biçiminde yayılan kısa bağlantı hatları şeklindedir. Bu şekil, koloni tipi demiryollarının karakteristik şeklidir.³ Oysa ülkenin gelişmesi amacıyla ön planda tutulan bir demiryolu politikasının ürünü olan Cumhuriyet dönemi demiryolları, ülkenin dört bir yanına yayılan hatları şeklindedir.

b-) Bu demiryollarının yapılması için verilen tavizler muazzam ölçülere varmıştır. Kilometre teminatları büyük bir yükürdür.⁴ Bundan daha kötüsü, bu kilometre teminatları için devlet bazı gelirlerini karşılık göstermiş ve hatta tahsilini

¹ Abdülhamit. a.g.e. s.94, 103-106, 123-124, 138-140, 153, 161. Gerçekten de hükümetin gelirleri artmıştır. Bu konuda bkz. Shaw, a.g.e. s.280.

² Acaroğlu. a.g.e. s.254.

³ Atik. a.g.e. s. 118-138, Acaroğlu. a.g.e. s.255; Rathmann. a.g.e. s.41-42; Kurmuş, a.g.e. s.55.

⁴ Acaroğlu. a.g.e. s.256.

yabancılara bırakmıştır. Devletin egemenlik hakkına gölge düşürmesi açısından bu durumu, ülke üzerinde yabancıların denetiminin ve bu denetim için demiryolu politikasını nasıl kullandıklarını tipik bir göstergesi saymak mümkündür. Örneğin 1888 de Deutsche Bank ile bir anlaşma yapılmıştır. Bu anlaşma ile Bağdat Demiryolu'nun bir bölümü yapılacaktır. Sonradan İngiltere ve Fransa da zoraki olarak -ve biraz da Almanların arzusuyla- konsorsiyuma katılmıştır. Osmanlı hükümeti, bazı gelirleri kilometre güvencesi için (demiryoluyla beraber bu gelirlerin artacağını da hesaplayarak) ayırmıştır. Ancak yabancıların, baskısıyla, bu gelir kaynakları da onların adına bir komisyon tarafından işletilmeye başlanmıştır.¹

1903⁵te yine Bağdat Demiryolu için borçlanılmıştır. Bu borç için Konya, Halep ve Urfa aşarlarıyla, diğer bazı devlet gelirleri karşılık gösterilmiş, bu gelirlerin yabancıların yönettiği Duyun-u Umumiye idaresi tarafından tahsiline karar verilmiştir.² Esasen daha önce yapılmış borç anlaşmaları ve sürekli olarak yeni borçlara ihtiyaç duyulması yabancıların isteklerinin daha kolay kabul edilmesi neticesini doğurmaktadır. O kadar ki, borçlar artık devletten devlete de değil, şirketlerden devlete dir. 1894 yılında Rumeli demiryollarının imtiyazını alan şirketin hükümete borç verdiği görülmektedir.³ Bu durumun, imtiyazın verilmesinde rol oynamaması düşünülemez.

"1889 ile 1911 yılları arasında, bütün ülkede toplanan aşar %63 oranında bir artış gösterir. Demiryolu hatlarının geçtiği bölgelerde ise bu oran %114 tür. Bu da açıkça, tahsildan trenle, ülkeyi daha kolay dolaşabiliyor oluşu kadar demiryolu altyapısının, ekonomiyi dış pazara yönelmeye kışkırtıcı ve emperyalizmin üretim üzerinde dolaylı ama gerçek bir denetim sağlayışını da dile getirir".⁴

¹ Shaw, a.g.e. s.279, Yerasimos. a.g.e. s.522-523.

² Yeniay, a.g.e. s.87-88.

³ Yeniay, a.g.e. s.84-85.

⁴ Yerasimos. a.g.e. s.521-522, ayrıca bkz. Kurmuş, a.g.e. s.49-50.

1890 yılında Deutsche Barik'a verilen imtiyazla yapılan Selânik-Manastir hattının km. teminatı için Selanik ve Manastir Sancakları'nın aşarı karşılık gösterilmiş, bu teminatın idaresi Duyun-u Umumiye'ye verilmiştir.¹

1892 yılında Baudoy adlı Fransıza verilen kilometre teminatı için de Gümülcme, Siroz, Drama ve Dedeâğaç sancaklarında aynı uygulamaya gidildiği² görülmektedir.

c-) Kinü zaman sadece kilometre teminatı ve demiryollarını işletme hakkı ile yetmilmeyerek, demiryolunun geçtiği bölgelerdeki zenginlikleri işletme hakkının da yabancılara verildiği görülmektedir. Gmeğin 1888'de yapılan anlaşma ile Deutsche Bank'a Haydarpaşa-Ankara hattı boyunca, eni 20 km. ye varan bir şerit içerisindeki zenginlikleri işletme ve ağaçları kesme hakkı verilmiştir.³

d-) Elbette ki bu tip imtiyazlar bazı sorunları gündeme getirebilir. İmtiyaz sahibi firma, menfaatlerini çoğaltmak için yolu uzatabilir ve gereksiz yollar çizebilir. Ayrıca giderleri kısmak için yolu en az verimle çalıştırma yoluna gidebilir. Çünkü nasılolsa kilometre güvencesi almaktadır.⁴ Yapılan anlaşmalarda ise bütün bu ihtimallerin gözetildiğini gösteren herhangi bir belirtiye rastlanmamaktadır.

Demiryolu anlaşmaları konusundaki dengesizlikleri bu şekilde Özetledikten sonra dikkat çekici bazı noktalardan söz etmek gerekmektedir. Batı ülkelerinin demiryolları için seçtikleri güzergâhlar, Osmanlı topraklarını paylaşmak konusunda kendi aralarında vardıkları açık ya da zımnî anlaşmalara da uygun düşmektedir. Daha sonraki yıllarda, imzalaması için Osmanlı hükümeti'ne dayatılmak istenen Sevr antlaşması ile paylaşılması düşünülen bölgelere bakıldığında, bu durum açıklıkla gözlenebilir.⁵ Yani Osmanlı Devleti yabancılara

Eldem. a.g.e. s. 158.

² Eldem. a.g.e. s.158.

³ Rathmaun. a.g.e. s.47.

⁴ Yerasimos. a.g.e. s.525.

⁵ Acaroğlu. a.g.e. s.256; Özellikle A.B.D. run "Chester Hattı" adı altında demiryolu yaptığı Doğu illerimizde, o zamanki başkanları Wilson'm yüzüzce burada bir ermem devleti kurulmasını istemesi oldukça dikkat çekicidir. T.R.T. Kurumu'nun 1974-75 yıllarında

bu demiryollarını niçim yaptırırsa yaptırısın, onlar bunu bir nevi paylaşım ve egemenlik aracı olarak görmüşlerdir. Demiryollarına sahip olmak, egemenliğin bir parçası sayılmıştır.¹ Nitekim Mondros ateşkes antlaşmasının şartlarından birisi de itilaf devletlerinin, demiryollarını kontrol altına almasıdır.² Yanı politik ve askerî amaçlar da demiryollarının gelişini sürecinde etkin olmuştur.³ Şüphesiz bu politik ve askerî amaçların arkasında da, kapitalist devletlerin ekonomik çıkarları bulunmaktadır. Bütün bu sebeplerle kapitalist devletler Osmanlı İmparatorluğu'ndan demiryolu imtiyazı kapma savaşı içindedirler.⁴ Örneğin Rus basım Bağdat Demiryolu imtiyazının Almanlara verilmesine veryansın etmiştir.⁵ Rusya, bu demiryolu ile Avrupa'nın Mezopotamya'da etkisini artırmasından ve bu yolla Avrupa'ya akacak olan ürünlerin kendi buğday ticaretini sarsacağından endişe etmektedir.⁶ Earle'ün Bağdat Demiryolu için öne sürdüğü bazı tespitler, bu demiryolunun adeta emperyalistler arası rekabetin bir simgesi halme de geldiğini göstermesi yönünden oldukça ilginçtir:

"..... Bağdat Demiryolu bir emperyalist teşebbüs haline geldi. Alman Dışişleri Bakanlığı içim bir prestij sorunu oldu. Bunun başarısı millî gururla bütünleşti. Gerekirse, silahla ya da askerî ittifaklarla savunulacaktı. Artık Bağdat Demiryolu, sadece bir demiryolu değildi. Bir ruh durumu ve savaş öncesi diplomasisinin en büyük kozlarından biriydi. Profesör Jastrow'un dediği gibi Bağdat Demiryolu, "20. yüzyılın hayaleti" olmuştur".⁷

demiryolları ile ilgili olarak yaptığı belgesel programlardan birinde by duruma değinilmiştir. Bkz. T.R.T. Kurumu arşivleri.

¹ Taşan, a.g.e. s.231.

² Renouvi; Pierre. Birinci Dünya Savaşı 1914-1918. Çev. Adnan Cemgil. Altın Kitaplar Yayınevi. 1982. s.490.

³ Atık. a.g.e. s. 118.

⁴ Taşan, a.g.e. s.230.

⁵ Abdülhamit. a.g.e. s. 153; Kurdakul. a.g.e. s.88-89.

⁶ Kurdakul. a.g.e. s.89-90.

⁷ Earle, Edward Mead. Bağdat Demir/olu Savaşı. Çev. Kasım Yargıcı. Birinci Baskı. Milliyet Yayınları. Nisan 1972. s. 157.

Yabancıların Osmanlı'yı sömürge olarak gördüğü konusunda oldukça tipik başka örnekler de mevcuttur. Örneğin İzmir'deki İngiliz kolonsinin seçkin temsilcilerinden James Whittal şöyle demektedir:

".....ilk adım demiryolları yapmak olmalı. Bu demiryolları İngilizler tarafından yapılacak, İngilizler tarafından işletilecek ve İngilizlerin malı olacak. Çok kârlı olacaklar ve şimdiye kadar tarıma açılmamış bölgeleri çok verimli yapacaklar, demiryolu şirketleri küçük muhtar cumhuriyetler biçiminde gelişecek".¹

Gerçekten de İngilizlerin yaptığı Aydın Demiryolu'nun imtiyazına- sahip olan "Aydın Demiryolu Şirketi" adeta küçük bir cumhuriyet olmuştur. Bu şirkette çalışanlar çalıştıkları süre içerisinde "1 suçlar işlemişler ve Türk mahkemeleri bunları yargılayamamıştır".²

Aydın hattının yapımı sırasında meydana gelen olaylar, yabancıların Osmanlı ile ilişkilerinin sömürgecilik ilişkileri olup olmadığı konusunda oldukça aydınlatıcı niteliktedir. Aydın hattının imtiyazını ilk defa alan kişi olan Robert Wilkin, İngiliz Büyükelçisi'ne baskı yaptırmayı ihmal, etmemiştir. 1856 yılında verilen imtiyaza göre, Osmanlı hükümeti 50 yıl süreyle sermayenin %6 sı kadar kâr garantisi vermektedir. Klâr %7 den fazla olursa, Osmanlı Hükümetiyle bölüşülecektir. Demiryolu yapımı için dışardan getirtilecek mâllara gümrük muafiyeti tanınacak ve şirket, hattın yapımı için hükümete ait toprakları, madenleri ve ormanları bedava kullanabilecektir. Ayrıca, hat boyunca 45 km. enindeki şeridin içerisinde kalan madenleri işletme hakkı veriliyor, rakip demiryolu şirketlerinin

¹ "Commercial Reports," Accounts and Papers, 1983, vol, Ixxxiii, s.1037-1091. den aktaran Kurmuş, a.g.e. s.21, ayrıca, Atık. a.g.e. s. 116-117.

² Kurmuş, a.g.e. s.21-22.

kurulması önleniyordu. Sonradan imtiyaz süresi uzatılıp kâr garantisi de yükseltilmiştir.¹

Topraklan üzerinden demiryolu geçeceğini öğrenen arazi sahiplen mallarının fiyatlarını %500 artırarak şirkete satmaya kalktılar. Ancak Osmanlı hükümeti, bu topraklan eski değerleriyle kamulaştırdı ve şirkete hibe etti. Bu arada şirkete yardımcı olmayan bir vali azledilip, yerine başkası getirildi.²

1899 yılında Osmanlı Devleti Aydın hattını almanların Anadolu Demiryolu kumpanyasına satmak istediği halde, İngilizlerin yoğun baskısı yüzünden bunu gerçekleştirememiştir.³

Demiryolunun yapımı sırasında, işçiler bir Ermeninin bağım tahrip etmişlerdi Ermeni, şirketi mahkemeye verdi. Ancak mahkeme, hiç bir tazminat ödenmemesine karar verdiği gibi, inceleme masrafları da Ermeniye ödettirildi.⁴:

Ne var ki, bütün bu olaylara Osmanlı Hükümeti'nin göz yumması, yabancı baskısı altında olması kadar, kendisinin de demiryolunun bir an önce bitirilmesini istemesiyle de açıklanabilmektedir. Gerçekten demiryolunun 15.000 adet pay senedinin Osmanlı Padişahı ve onun memurları tarafından satın alındığı görülmektedir.⁵ Bunun sebeplen, başta da belirttiğimiz gibi, demiryolu ile birlikte devlet gelirlerinin de artacağı beklentisi ve asayişle ilgili endişelerdir.⁶ Üstelik Aydın Demiryolu Şirketi, venmsız çalışarak devletten yüklü miktarda kilometre tazminatı alan bir şirket te olmamıştır.⁷

Şüphesiz, yabancıların Türkiye'de demiryolu yapmak istemesinde rol oynayan politik ve ekonomik sebeplerin yanında, demiryolu işletmeciliğinin o dönem için başlı başına kârlı bir yatırım alanı olduğu da belirtmek gerekmektedir.¹

¹ Kurmuş.a.g.e. s.38,48^9.

² Kurmuş.a.g.e. s.48.

³ Kurmuş.a.g.e. s.22.

⁴ Kurmuş.a.g.e. s.48-49.

⁵ Kurmuş.a.g.e. s.39-40.

⁶ Bu konuda bkz. Kurmuş.a.g.e. s.48-50.

⁷ Kurmuş.a.g.e. s.51-52.

6. Kapitalistleşme Sürecinde Demiryollarının Rolü Konusunda Tipik Bir Örnek: İzmir-Aydın Demiryolu

Demiryollarının Anadolu'nun kapitalistleşme sürecine girmesinin ürünü olmanın yanı sıra, bizzat demiryolları da bu gelişmeyi hızlandırmıştır. Örneğin ilk demiryolu Aydın Demiryolu olduğundan, Batı Anadolu kapitalizmin gelmesinde diğer bölgelerin önüne geçmiştir. Demiryolunun geçtiği bölgelerde geleneksel ürünler yerine smâi bitkilerin yetiştirilmeye başlandığı görülmektedir.² Bu, demiryolunun doğrudan etkisidir. Yine demiryolu sayesinde tacirler, daha düşük miktarda stok bulundurma ve stoklara bağlanan fonları başka yerlerde kullanma imkânını elde etmişler,³ dolayısıyla iş hacimlerini artırma fırsatı bulmuşlardır. Süreç içerisinde; Batı Anadolu'da ücretli emeğin ortaya çıktığı da görülmektedir." Yani kapitalist çiftçilik başlamıştır. İşin ilginç yönü, demiryollarının yaparlarının İngilizler olmasına karşılık bu kapitalist çiftçilikten işletenler de İngilizlerdir. Bu dönemde çeşitli sebeplerle⁵ üretimin azalması sonucu, toprakların İngilizlere satmaya hazır birçok toprak s^Mbjümhınıriaktadır. 1866 yılında İngilizlenn baskısı sonucunda yabancılara taşınmaz mal sahibi olma hakkı tanınmıştır. Buna bağlı olarak 1868 yılında İzmir yakınlığında tanına müsait toprakların üçte birinin İngilizlenn tapulu malı haline geldiği görülmektedir. 1878 yılında ise bu oran %41 dir.⁶ İngilizlerin gelişiyle birlikte tanında makinalaşma da görülmektedir.⁷ Bu arada esas olarak feodal toplumda rastlanan angarya geleneğinin kalktığı görülmekteyse de bu, kapitalistleşmeyle ilgili olmaktan ziyade, köylülerin toprak sahibinin "gâvur" olması sebebiyle angarya ile yükümlü

¹ Taşan, a.g.e. s.231; Yerasimos. a.g.e. s.322.

² Kurmuş,a.g.e. s.71-72.

³ Kurmuş,a.g.e. s.72.

"Kurmuş,a.g.e. s.73-74.

⁵ Bu sebepler için bkz. Kurmuş,a.g.e. s.75-78.

⁶ Kurmuş,a.g.e. s.78-79.

⁷Kurmuş,a.g.e. s.91-92.

olmadıklarını ileri sürerek, toprak sahibi hesabına fazla, çalışmayı reddetmeleriyle ilgilidir.¹

Bu dönemde Aydın Demiryolu vasıtasıyla önemli miktarda maden taşındığı görülmektedir.² Bu da demiryollarının hammadde ihracını gerçekleştirerek kapitalistleşmeyi hızlandırmış olduğu görüşünü kuvvetlendirmektedir.

7. Demiryolu; Dışa Bağımlılığın Sebebi mi, Neticesi mi?

Daha önce de belirttiğimiz gibi, demiryollarının bir egemenlik ve sömürü aracı olmasının suçu bir ulaşım sistemi olarak demiryollarında değildir. Olsa olsa demiryollarının bunu kolaylaştırıcı bir yönü bulunduğu sözedilebilir. Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik açıdan dışa bağımlı hale gelmesi daha eskilere dayanmaktadır. Gerek Osmanlı toplumunun iç dinamizmi ile kapitalizme geçemeyişi, gerekse geleneksel yapının dış etkiler sonucunda çözülmesi ile Batı, ekonomik açıdan üstün bir duruma geçmiştir. Osmanlı'nın geleneksel yapısı çöktüğü halde, yerine yenisi konulamamış, bu da mâli güçsüzlüğü, mâli açıdan Batı'ya muhtaç olmayı ve bunlarla birlikte, Batı'nın politik ve askerî açıdan üstün duruma geçmesini beraberinde getirmiştir: Başlangıçta "ülkeler arasında" dış ticaretin devam etmesi için yapılan hukuksal düzenlemeler olan kapitülasyonlar, emperyalist kapitülasyonlara dönüşmüş ve Batı'nın ayrıcalıklı haline gelmiştir.¹ Osmanlı Devleti birçok kereler bu kapitülasyonları kaldırmak istediye de başaramamıştır. Bunun sebepleri gerek ekonomik, gerek politik, gerekse askerîdir. Gerçekte bu üç unsuru birarada ve birbirini açıklayan unsurlar olarak görmek gereklidir. Batının ekonomik üstünlüğü, askerî ve politik üstünlüğünü beraberinde getirmekte, gerek Osmanlı'nın mâli açıdan Batı'ya muhtaç olması, gerekse sözkonusu unsurlar sayesinde Osmanlı'dan koparılan ekonomik avantajlar daha da artırılabilmektedir. Arada bir kaybedilen savaşlar sonucunda Osmanlı'nın

¹ Kurmuş.a.g.e. s.81.

² Bu konuda bkz. Kurmuş.a.g.e.

uluslararası alandaki pazarlık gücünün giderek daha çok azalması da bu hazin tabloyu tamamlamaktadır. Gerçekten de ekonomik ve askerî sebepler ve birbirini açıklayan, içice unsurlar olarak görülmedikçe, demiryollarının gelişimini yorumlamak güçleşmekte ve hatalı sonuçlara ulaşmak mümkün hale gelmektedir. Zaten tanhe bakıldığında görülmektedir ki, ekonomik güç ile askerî güç daima birbirine paralel olmuştur. Büyük Atatürk bunu çok iyi görerek, "askerî zaferlenn ekonomik zaferlerle taçlandırılmadıkça kalıcı olmayacağını" söylemiştir.²

8. Almanya: Dostluk ya da Bağımlılık

O dönemde Almanya Osmanlı İmparatorluğu'nun İngiltere ve Fransa'ya göre daha çok güvendiği ve dost saydığı bir ülkedir.³ Bilindiği gibi Almanya, diğerlerle nazaran daha geç gelişen bir ülkedir ve Osmanlı İmparatorluğu ile arasında diğerlerinde olduğu gibi herhangi bir sürtüşme meydana gelmemiştir. Osmanlı İmparatorluğu demiryolu yapımında Almanlarla ilişki kurmaya, diğer ülkelerle ilişki kurmaya nazaran daha fazla isteklidir. Her ne kadar Sultan II.Abdülhamit, büyük devletleri "mavi boncuk"⁴ politikasıyla uzun yıllar idare etmişse de, tıpkı muhalifleri olan ittihatçılar gibi, -dış politika gereği, açıkça olmasa bile- alınanlara yakınlaşma eğilimini onda da gözlemek mümkündür!

Osmanlı Devleti bu dönemde Almanya ile sadece demiryolları konusunda değil, birçok konuda işbirliği yapmaktadır. Almanlar Osmanlı Ordusu⁵'nin eğitimine yardımcı olmaktadır. Bunu silah ticareti ve demiryolu' anlaşılân izlemiştir. Bu arada iki ülke arasındaki ticaret gelişmektedir. Giderek Osmanlı dış ticaretinde Almanlar baş sıraya yükselmiştir.⁵

¹ Kapitülasyonlar hakkında geniş bilgi için bkz. Nebioğlu. a.g.e.

² Bu konuda Engels'in teonk planda verdiği bir örnekten söz etmeden de geçemeyiz: "Ünlü romanda Robenson Cuma'yı kılıçla köleleştirir. Evet ama Robenson kılıcı nereden bulmuştur ve niçin Cuma'da da buna karşılık bir tabanca bulunmasın? O halde salt kılıçla köleleştirme fikri anlamsızdır". Bkz. Engels, Friednch. Anti-Dühring.

³ Abdülhamit. a.g.e. s. 153; Rathmann.a.g.e. s.10,42.

⁴ Rathmann. a.g.e. s.44.

⁵ Rathmann. a.g.e. s. 10-11,29.

Bütün bu şartlar altında, hele hele Almanya o zamana kadar Osmanlı Devleti'nden toprak talep etmeyen ve silahlı bir çatışmaya girmeyen tek ülke iken, Osmanlı'yı sömüren bir devlet sınıfına normal olarak sokulmaması gerekmektedir. Ne var ki askerî bir zorlama olmamasına rağmen yine de ortada bir sömürge havası esmiştir. Bunun sebebi kanımızca, birbirleriyle ekonomik ilişkiler kuran iki ülkenin ekonomik gelişmişlik seviyelerinin birbirlerine göre oldukça dengesiz oluşu ve bu sebeple de Almanya'nın pazarlık gücünün daha fazla oluşudur. Deutsche Bank'a Anadolu Demiryolu konusunda imtiyaz verilmesinin arkasından gelişen olaylar oldukça ilginçtir. Deutsche Bank Osmanlı Hükümeti'ne %5 faizle 1,5 milyon Osmanlı Lirası borç vermiş, arkasından 4 Ekim 1888 tarihinde imtiyaz anlaşması imzalanmıştır.¹ Yine bu anlaşma gereğince Deutsche Bank'a Haydarpaşa-Ankara hattı boyunca 20 km. lik bir şerit içerisindeki zenginliklerden faydalanma hakkı verilmiştir.² Pan-Cermenik gruplar bu olayı coşkuyla kutlamışlar, bunun içm toplantılar düzenlemişlerdir. Onlar anlaşmayı Alman yayılmasının bir unsuru olarak görmüşler, ancak bu durum giderek Osmanlılarda Almanların yürüttüğü demiryolu yapımına karşı güvensizlik doğurmuştur. Sonunda Deutsche Bank olaya müdahale etmek ve sömürgecilik gibi bir amaçlara im olmadığı yolunda Osmanlı Hükümeti'ne telkinlerde bulunmak zorunda kalmıştır.³

Daha sonraları, aslında Almanya'nın da sömürgeci olduğu, Mezopotamya, Arabistan ve Güney İran'da gözü olduğu, ayrıca İstanbul-Bursa hattının yapımının da bu amacın bir parçası olduğu iddia edilmiştir.⁴

9. Sonuç

Dünyanın gelişmiş emperyalist ülkelerinin Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu yapmak istemeleri gerek kendi ekonomik sömürü amaçlanılın, gerekse

¹ Fransızlar bu sözü edilen imtiyazı kendileri almak için, Osmanlı İmparatorluğu'nu borç vermemekle tehdit etmişlerdir. Fakat arkasından almanlar aynı borcu verince, Fransa'nın mâlî boykot silahı etkisizleşmiştir. Bkz. Rathmann. a.g.e. s.43,47. ,<

² Rathmann. a.g.e. s.63.

³ Rathmann. a.g.e. s.63.

⁴ Rathmann. a.g.e. s.81-82.

siyasal olarak nüfuz alanları yaratma çabalarının sonucudur. Sömürgeci devletler ancak sömürülecek ülkede bir ulaştırma altyapısı mevcutsa o ülkenin yeraltı zenginliklerini ve tarımsal ürünlerini ülkelere transfer edebilirler. Gerçekten yabancıların ülkede demiryolu yapmalarına izin veren Osmanlı yönetimlerinin bu gerçekten tamamen habersiz, ya da bu gerçek karşısında çaresiz olduğunu ileri sürmek güçtür. Süper güçler karşısında, geri kalmış bir ekonomik yapı kısırlı döngüsü içerisinde mal sıkıntıları, boğuşan Osmanlıların da demiryolu yapımından ulaştırmanın gelişmesiyle birlikte ekonominin canlanması, üretimin ve dolayısıyla vergi gelirlerinin artması, devlet otoritesinin en uca köşelere kadar ulaşması gibi bazı yararlar beklemeleri sözkonusudur. Ulaştırma altyapısı geleneksel yapıdan kapitalizme, yani daha modern bir topluma geçişin itici gücünü oluşturmaktadır ve bunu gerçekleştirebilmek için Osmanlı'nın elinde yeterli kaynak bulunmamaktadır. Süper güçler karşısında ayakta kalabilmek için gelişmek zorunda olan Osmanlı, yabancılar bazı imtiyazlar verme karşılığında da olsa demiryolu yapımına bu nedenle genellikle olumlu yaklaşmıştır.

Osmanlı örneği, yabancılar tarafından yapılan demiryollarının az gelişmiş ülkelerde ikili bir rol üstlenmiş olduğunu, demiryollarının bir taraftan emperyalist sömürü amaçlarına hizmet ederken, diğer taraftan da ülkede ekonomik gelişme ve refahı sağlayıcı yönde bir fonksiyon bulunduğunu göstermesi açısından çarpıcı bir örnek oluşturmaktadır.

Osmanlılarla yabancı ülkeler arasında yapılan demiryolu anlaşmalarında bazen yabancılar lehine olan hükümlerin daha çok ağırlık kazandığı gözlenmektedir. Osmanlı'nın bazen yan-sömürge olarak nitelendirilmesi de herhalde bu gibi hususların neticesi olsa gerektir. Fakat Osmanlı'nın bu konuda zaman zaman oldukça akılcı davranabildiğini sergileyen örnekler de bulunduğu gözönüne alınırsa, bu durumun Osmanlı'nın teslimiyetçiliğinden ziyade, tarafların karşılıklı pazarlık güçleriyle ilgili olduğuna karar vermek daha doğru olur. Pazarlık gücü ise gerek ekonomiyle ilgili, gerekse ekonomi dışı birçok faktör tarafından belirlenmektedir.

KAYNAKLAR

- ABDÜLHAMİT. Siyasi Hatıratım. Beşinci Baskı. Dergâh Yayınları. İstanbul, 1987.
- ACAROĞLU, İrem. "Ulaşım Sistemleri ve Demiryolu Ulaşım Sisteminin Bunlar İçindeki Yeri." 1. Ulusal Demiryolu Kongresi. Ankara 9-10-11 Ocak 1979. Hacettepe Vakıfları Meteksan Baskı İşletmesi. 1979. ss.251-264.
- ATİK, Saffet. "Türkiye'de Demiryollarının Tarihi Gelişim Süreci ve Mekan Organizasyonuna Etkileri". 1. Ulusal Demiryolu Kongresi. Ankara 9-10-11 Ocak 1979. Hacettepe Vakıfları Meteksan Baskı İşletmesi. 1979. ss.112-142.
- BOZDEMİR, Mevlüt. Türk Ordusunun Tarihsel Kaynakları. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayın. Ankara, 1982.
- "COMMERCIAL Reports, " Accounts and Papers, 1883, vol, Ixxxiii, s. 1037-1091.
- EARLE, Edward Mead. Bağdat Demiryolu Savaşı. Çev. Kasım Yargıcı. Birinci Baskı. Milliyet Yayınları. Nisan 1972. s. 157.
- ELDEM, Vedat. Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları. Ankara. 1970.
- ENGELS, Friedrich. Anti Dühring. Sol Yayınları.
- KEPENEK, Yakup. Türkiye Ekonomisi. Savaş Yayınları. Ankara, 1984.
- KURDAKUL, Necdet. Osmanlı İmparatorluğu'ndan Ortadoğu'ya Belgelerle Şark Meselesi. Dergâh Yayınları. İstanbul, 1976.
- KURMUŞ, Orhan. Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi. Savaş Yayınları. Ankara, 1982.
- NEBİOĞLU, Osman. Bir İmparatorluğun Çöküşü ve Kapitülasyonlar. Tisa Matbaası. Ankara, 1986.
- ÖZYÜKSEL, Murat. Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları. Arba Yayınları. İstanbul, 1988.

- RATHMANN, Lothar. Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Giriş. Gözlem Yayınlan. İstanbul, 1976.
- RENOUVIN, Pierre. Birinci Dünya Savası. 1914*1918. Çev. Adnan Cemgil. Altın Kitaplar Yayınevi. 1982.
- SENCER, Muzaffer. Osmanlı Toplum Yapısı. May Yayınlan AŞ.. İstanbul, 1982.
- SHAW, Stanford ve Ezel Kural Shaw. Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye. İkinci CiltE Yayınlan. İstanbul, 1983.
- TABAKOĞLU, Ahmet. Gerileme Dönemine Girerken Osmanlı Maliyesi. Dergâh Yayınlan. İstanbul, 1985.
- TAŞAN, Hasan. "Türkiye'de Ulaşım Politikası ve Demiryollar". 1. Ulusal Demiryolu Kongresi. Ankara 9-10-11 Ocak 1979. Hacettepe Vakıflar Meteksan Baskı İşletmesi. 1979. ss.227-250.
- ___T.R.T. Kurumu arşivleri.
- ___1. ULUSAL Demiryolu Kongresi. Ankara 9-10-11 Ocak 1979. Hacettepe Vakıflar Meteksan Baskı İşletmesi. 1979.
- YENİAY, İ.Hakkı. Osmanlı Borçlan Tarihi. İstanbul Üniversitesi Yayınlan. İstanbul, 1964.
- YERASİMOS, Stefanos. Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye. Üçüncü Baskı. Gözlem Yayınlan. İstanbul, 1980.