



ANKARA
HACI BAYRAM VELİ ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

II. MEŞRUTİYET DÖNEMİ BAYINDIRLIK FAALİYETLERİ

(1908-1914)

HAZIRLAYAN

BURHAN KUŞ

DANIŞMAN

PROF. DR. NEJLA GÜNAY

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TARİH ANABİLİM DALI

YAKINÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI

TEMMUZ 2019



II. MEŞRUTİYET DÖNEMİ BAYINDIRLIK FAALİYETLERİ

(1908-1914)

BURHAN KUŞ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TARİH ANABİLİM DALI

YAKINÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI

ANKARA HACI BAYRAM VELİ ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

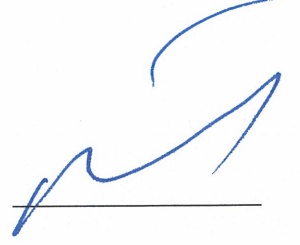
TEMMUZ 2019

Burhan KUŞ tarafından hazırlanan “II. Meşrutiyet Dönemi Bayındırlık Faaliyetleri (1908-1914)” adlı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından OY BİRLİĞİ/~~OY ÇOKLUCUĞU~~ ile Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Tarih Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı’nda Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Danışman: Prof. Dr. Nejla GÜNAY

Tarih Eğitimi Anabilim Dalı, Gazi Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum.



Başkan: Prof. Dr. Hale ŞIVGIN

Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi

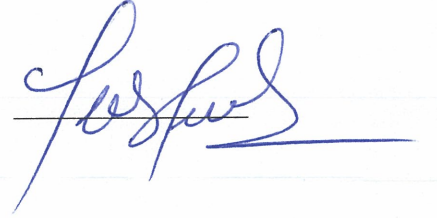
Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum.



Üye: Prof. Dr. Şennur ŞENEL

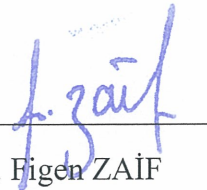
Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum.



Tez Savunma Tarihi: 18.07.2019

Jüri tarafından kabul edilen bu tezin Yüksek Lisans Tezi olması için gerekli şartları yerine getirdiğini onaylıyorum.



Prof. Dr. Figen ZAIĞ

Enstitü Müdürü

ETİK BEYAN

Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada; tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi, kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı, bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu, bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

Burhan KUŞ

18.07.2019



II. MEŞRUTİYET DÖNEMİ BAYINDIRLIK FAALİYETLERİ

(1908-1914)

(Yüksek Lisans Tezi)

Burhan KUŞ

ANKARA HACI BAYRAM VELİ ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

Temmuz 2019

ÖZ

Milliyetçilik akımı ve Sanayi İnkılabı'nın getirdiği en zorlu şartları yaşayan Osmanlı Devleti, bu dönemde gerek askeri gerek de ekonomik açıdan zayıflamış konumdaydı. Balkanlar milliyetçi isyanlarla çalkalanırken Osmanlılar bir yandan da sanayileşmiş devletlerle mücadele etmek zorunda kalıyordu. II. Meşrutiyet Dönemi devlet adamları, II. Abdülhamit'in hızlandırdığı bayındırlık hizmetlerini kendi iktidarları döneminde de sürdürmeye çalışmışlardır. Demiryolları başta olmak üzere ülkeyi karayolları, köprü, cami, kilise gibi yapılarla bayındır hale getirmişler, İstanbul ve kutsal topraklar başta olmak üzere ülkenin pek çok kentini modernleştirmeye çalışmışlardır. Bu çalışmanın amacı böylesine zorlu bir dönemi yaşayan Osmanlı Devleti'nin dünyanın 4 önemli devleti ile olan siyasi ve ticari ilişkilerini inceleyerek girdiği dış borç sarmalını incelemek, II. Meşrutiyet'te hangi zorlu şartlarda nasıl hizmetler yapıldığını ortaya koyabilmektir. II. Meşrutiyet Dönemi'ndeki bayındırlık hizmetlerini daha iyi anlayabilmek için de II. Abdülhamit dönemindeki bayındırlık hizmetlerini, Nafia Nezareti'nin kuruluşu ve teşkilat yapısı ile bu dönemde Osmanlı Devleti'nde kurulan şirketler incelenmeye çalışılmıştır.

Bilim Kodu: 116114

Anahtar Kelimeler: II. Meşrutiyet, II. Abdülhamit, bayındırlık, demiryolları, şirketler.

Sayfa Adedi: 130

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Nejla GÜNAY

**PUBLIC WORKS ACTIVITIES DURING THE SECOND CONSTITUTIONAL PERIOD
(1908-1914)**

(Master Thesis)

Burhan KUŞ

ANKARA HACI BAYRAM VELI UNIVERSITY

GRADUATE EDUCATION INSTITUTE

July 2019

ABSTRACT

The Ottoman Empire, which experienced the most difficult conditions brought about by the nationalism movement and the Industrial Revolution, was weakened both militarily and economically during this period. While the Balkans were shaken by nationalist insurgencies, the Ottomans had to fight industrialised states. II. Statesmen of the constitutional period, II. They tried to maintain the Public Works services that Abdulhamid accelerated during his power. Railways, especially the country highways, bridges, mosques, churches, such as the bayındır, Istanbul and the Holy Land, primarily tried to modernize many cities of the country. The aim of this study is to examine the political and commercial relations of the Ottoman Empire with the four important countries of the world and examine the external spiral of debt, which was entered by the Ottoman Empire during such a difficult period. To be able to explain how services are performed in constitutional law. II. In order to better understand the Public Works Services during the constitutional period, I. Abdulhamid Period Public Works Services, Nafia Nezareti'ninin establishment and organization structure and the Ottoman state established companies in this period were tried to examine.

Science Code: 116114

Keywords: II. Constitutional, II. Abdülhamit, public works, railways, companies.

Page Number: 130

Supervisor: Prof. Dr. Nejla GÜNAY

TEŞEKKÜR

Çalıőmam boyunca bana her türlü fedakarlığı gösteren annem Cemile KUŞ ve babam Mahmut KUŞ'a teőekkürü bir borç bilirim. Ayrıca konumuzun belirlenmesi ve çalıőılması açısından bana her türlü desteği veren, yeni kitaplar ve makaleler tanımamı sağlayan, bir akademik çalışmanın nasıl bir disiplin içerisinde yapılacağını öğreten ve yüksek tecrübesinden yararlanmamı sağlayan hocam ve tez danıőmanım Prof. Dr. Nejla GÜNAY'a sonsuz teşekkür ederim.



İÇİNDEKİLER

ÖZ	iv
ABSTRACT	v
TEŞEKKÜR	vi
İÇİNDEKİLER	vii
KISALTMALAR	x
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM	7
OSMANLI DEVLETİ'NDE SANAYİ VE TİCARETİN GENEL DURUMU	7
1.1. Tanzimat Dönemi'nde Sonra Ticari Hayatta Meydana Gelen Değişiklikler	7
1.2. Tanzimat Dönemi'nde Osmanlı Devleti'nin Batılı Devletler ile İlişkilerinin Artması ...	14
1.2.1. Rusya ile Siyasi ve Ticari İlişkiler	14
1.2.2. Almanya ile Siyasi ve Ticari İlişkiler.....	22
1.2.3. İngiltere ile Siyasi ve Ticari İlişkiler	26
1.2.4. Fransa ile Siyasi ve Ticari İlişkiler.....	29
1.3. Duyun-u Umumiye	33
1.4. Nafia Nezareti	36
4.1. Nafia Nezareti'nin Görev ve Yapılanması	37
4.2. Nafia Nezareti'nin Teşkilatlanması.....	39
İKİNCİ BÖLÜM	41
II. MEŞRUTİYET DÖNEMİ'NDE OSMANLI DEVLETİ'NDE BAYINDIRLIK HİZMETLERİ	41
2.1. II. Abdülhamit Dönemi Bayındırlık Hizmetleri.....	41
2.2. II. Meşrutiyet'in İlanıyla Oluşan Siyasi ve Toplumsal Tablo.....	46
2.3. Güçler Dengesi.....	48
2.4. II. Meşrutiyet Dönemi'nde Nafia Nezareti	49
2.4.1. Umur-ı Nafia Programı	51

2.4.2. II. Meşrutiyet Dönemi Nafia Nazırları	52
2.5. Demiryollarının Yapımı	53
2.5.1. Anadolu-Bağdat Demiryolu'na Eklmeler	53
2.5.2. Hicaz Demiryolu Projesi	57
2.5.3. Suriye-Filistin Demiryolu	61
2.5.4. Yemen Demiryolu	62
2.5.5. Chester'a Ayrıcalık Verilmesi	64
2.5.6. Doğu Vilayetlerinde Demiryolu Çalışmaları	66
2.6. Karayolları	67
2.7. Diğer Bayındırlık Hizmetleri	70
2.7.1. Köprüler	71
2.7.2. Sulama ve Bataklık Kurutma Faaliyetleri	72
2.7.3. Aydınlatma ve Tramvay Hizmetleri	73
2.7.4. İbadethane Yapımı	75
2.7.5. Kentleşme	76
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	81
BAYINDIRLIK FAALİYETLERİNİN FİNANSMANI	81
3.1. II. Meşrutiyet Dönemi Ekonomi Anlayışı	81
3.2. Teşvik-i Sanayi Kanun-u Muvakkatı	83
3.3. İç Borçlar	85
3.4. Dış Borçlar	87
3.4.1. 1908-1909 Borçlanmaları	89
3.4.2. 1910-1911 Borçlanmaları	89
3.4.3. 1913-1914 Borçlanmaları	90
3.4.4. Borçlanmanın Osmanlı Devleti İçin Sonuçları	91
3.5. Şirketler	92
3.5.1. Yerli Sermaye ile Kurulan Şirketler	92
3.5.1.1. Maadin Cevahir ve Mevaid-i Madeniye Şirketi	92

3.5.1.2. İstanbul Ticaret ve Ziraat ve Sanayi Şirket-i Osmaniyesi.....	93
3.5.1.3. Ticaret Osmanlı Anonim Şirket-i Umumiyesi	93
3.5.1.4. İttihad-ı Seyr-i Sefâin Anonim Şirket-i Osmaniyesi	95
3.5.1.5. Eskişehir Suni Portland Çimentoları ve Su Kireci Anonim Şirketi	95
3.5.1.6. Aydın İncir ve Himaye-i Zürrâ Osmanlı Anonim Şirketi	96
3.5.1.7. Boğaziçi Beykoz Parkı Osmanlı Anonim Şirketi.....	96
3.5.1.8. Tedkikât-ı Madeniye ve Sınaiye Osmanlı Anonim Şirketi	96
3.5.1.9. Milli Aydın Bankası	97
3.5.1.10. Taş Ocakları, Mermer, Tuğla ve Kiremit Üretimi İçin Kurulan Şirketler	97
3.5.2. Yabancı Sermaye Tarafından Kurulan Şirketler.....	98
3.5.2.1. Türkiye Milli Bankası	98
3.5.2.2. İtibar-ı Mali Osmanlı Anonim Şirketi.....	98
3.5.2.3. Osmanlı Ticaret Bankası	99
3.5.2.4. Maadin-i Osmanlı Anonim Şirketi.....	99
3.5.2.5. Kozlu Kömür Madenleri Osmanlı Anonim Şirketi.....	100
SONUÇ.....	101
KAYNAKÇA	105
EKLER.....	117
ÖZGEÇMİŞ.....	130

KISALTMALAR

a.g.e.: Adı geçen eser

a.g.m.: Adı geçen makale

a.g.t.: Adı geçen tez

BEO: Babıâli Evrak Odası

Bkz: Bakınız

BOA: Başbakanlık Osmanlı Arşivi

ev.: Çeviren

DARM: Drjaven Arhiv Republika Makedonija

DH. İD.: Dahiliye Nezareti İdare Kısmı

DH.: Dahiliye

DUIİT: Dosya Usulü İrâdeler Tasnifi

Ed.: Editör

Haz.: Hazırlayan

HR.: Hariciye

HRT: Harita

HUS: Hususi

İ. MMS: İrade Meclis-i Mahsus

İ.: İrade

MV: Meclis-i Vükela Mazbatası

PRK: Perakende Evrakı

s.: Sayfa

TŞAMC: Teşebbüs-i Şahsi ve Adem-i Merkeziyet Cemiyeti

vb: Ve benzeri

Y.: Yıldız

Y.E.E.: Yıldız Esas Evrakı



II. MEŞRUTİYET DÖNEMİ'NDE BAYINDIRLIK FAALİYETLERİ (1908-1914)

GİRİŞ

Coğrafi Keşifler, genel bir ifadeyle XV ve XVI. yüzyıllarda Avrupalılar tarafından yeni ticaret yolları bulma amacıyla başlatılan ve yeni kıtaların bulunmasıyla neticelenmiş bir keşif hareketidir. Keşifler, pek çok nedenden ötürü düşünülse de en önemli sebepleri ekonomik kaygılar oluşturmuştur. Avrupa'da XIV. yüzyıldan itibaren bilhassa altın olmak üzere değerli madenlerin tükenmeye yüz tutması Avrupalıları keşfe zorlamıştı. Afrika'da sayısız değerli madenin olduğunun düşünülmesi Portekizliler başta olmak üzere Avrupalı devletleri harekete geçirmiştir. Bununla beraber Fatih Sultan Mehmet'in 1453 yılında fethetmesi üzerine Hristiyan tüccarlara karşı bir tutum takınılması sonucunda Osmanlı'dan geçmek suretiyle Avrupa'ya akan malların akışı sekteye uğramıştır. Bu durum Avrupalıları, yeni arayışlara özendirilen temel nedenlerden biri olmuştur.

Teknolojik gelişimler coğrafi keşiflerin yayılmasına, bu yayılma da Avrupa'nın zenginleşmesine katkı sağlamıştır. Pusulanın geliştirilmesi ve okyanuslara açılırken dayanma gücü daha yüksek olan gemilerin yapımı Avrupalı denizcileri keşifler konusunda daha kararlı ve cesur hale getiren etmenlerden biri olmuştur. Özellikle Portekiz'in denizcilik bilgisinde ileri bir merhaleye erişmesi, daha fazla direkt ve yelkenlerle daha iyi gemiler yapması keşifler sürecinin daha hızlı bir şekilde yürümesini sağlamıştır. Bunlarla beraber dini ve mitolojik sebepler coğrafi keşifleri hızlandıran diğer sebepleri oluşturmuştur. Özellikle İber Yarımadası'nda bulunan Kastilya Krallığı ve Portekiz, dinsel kanaatleri katı bir şekilde yaşayan devletler olarak İslam devletlerinin gücünü kırmak ve "dinsizlere" ders verebilmek amacıyla denizaşırı maceralara daha iştahlı bir şekilde atılmışlardır.¹

Keşifler neticesinde Ümit Burnu bulunmuş, Amerika keşfedilmiş, Macellan ve Del Kano'nun çabaları sonucunda dünyanın yuvarlak olduğu ispatlanmış, Amerika ve Afrika'dan getirilen değerli madenler, Doğu karşısında etkisiz kalan Batı medeniyetini güçlendirmiştir. Öte yandan Avrupalılar yalnızca zenginleşmekle kalmamış, denizlerde en çok faaliyet gösteren devlet

¹ Abdullah Mesud Küçükcalay, **Coğrafi Keşifler ve Ekonomiler**, Çizgi Kitabevi, Konya, 2001, s.147-157.

olan Portekiz Krallığı'na karşı da bir meydan okuma sürecine girmişlerdir. Portekizlilere karşı dışardan en büyük meydan okuma Avrupalı rakiplerinden, bilhassa da Hollanda'dan geldi. Hollandalı tüccarların 1590'lı yıllarda araştırma mahiyetindeki ticari seyahatleri finanse etmesinin hemen ardından, 1602 yılında Hollanda Doğu Hindistan Kumpanyası kuruldu. Sonra gelen 60 yıl süresince Hollandalılar, Portekizlilerin en karlı postalarının çoğunu, bilhassa Baharat Adaları (Doğu Hint Adaları) ile ilgili olanlarını zorla ellerinden çekip aldılar. Hollandalıların zaferi sadece askeri alanda ve denizcilik alanında değildi. Bu başarı aynı zamanda ticari bir başarı anlamına da geliyordu. Hollandalılar hızla Avrupa'nın en önde gelen tüccar milleti olarak ortaya çıktılar. Avrupa taşımacılığının en büyük bölümünü ellerine geçirdiler ve dünyanın en büyük ticaret filosunu kurdular. Bu nedenle, Portekizli öncülerinkinden daha etkili ve karlı bir Asya ticaret imparatorluğunu kurmak için gerekli gemilere, ticari uzmanlığa ve sermaye kaynaklarına sahip oldular.²

Coğrafi Keşifler, Osmanlı Devleti'nin ekonomik durumunu ve politikasını doğrudan etkileyen bir faktör olmuştur. Osmanlı Devleti, denizlerde Portekiz'e karşı hareket etmekte gecikmiştir. Gözünü Mekke ve Kudüs'ü ele geçirmeye diken, halen bir Haçlı ruhu içerisinde olan Portekizlilere karşı Müslümanlar ve Hint tüccarları Osmanlı Devleti'nden yardım talep etmişlerdir. Kanuni Sultan Süleyman, İran savaşlarının masraflarından kurtulunca Mısır Valisi Hadım Süleyman Paşa'yı 72 gemi ve 20.000 kişilik mürettebattan oluşan bir donanmayla 1538'de Hindistan'a yolladı. Yol üzerindeki Aden'i alarak bir Osmanlı sancağı haline getiren Osmanlılar büyük toplarıyla Portekiz'i zor durumda bıraksalar da Diu'nun hükümdarı Mahmut, Portekizlilere yardım edince Osmanlılar geri çekilmek zorunda kalmışlardır. Osmanlı Devleti her ne kadar Kızıldeniz ve Arabistan'a karşı saldırılara bir karakol konumunda olabilecek Aden'i ele geçirseler de geç kaldıkları için Portekiz'in keşif yayılmasına karşı duramamışlardır.³

Coğrafi Keşifler sonucunda ticaret yolları yer değiştirmiş, buna bağlı olarak Osmanlı Devleti Doğu ve Batı arasındaki ticareti kendisi için en iyi şekilde sağlamaya çalışmıştır. Bu noktada Osmanlılar, en iyi politika olarak kapitülasyon vermeyi düşündüler. Osmanlılar kapitülasyonlarla iki amaç taşımıştır. Birincisi mali amaçtı, Osmanlı topraklarından transit olarak geçen ve ülkeden ihraç edilen mallardan vergi alıp gelir sağlamaktı. İkincisi ise bir siyasi amaç

² David Arnold, **Coğrafi Keşifler Tarihi**, çev. Osman Bahadır, Yöneliş Yayınları, İstanbul, 2000, s.48.

³ Halil İnalçık, **Rönesans Avrupası**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2013, s.135-136.

olup devletin çıkarlarını korumak ve emniyetini sağlayabilmektir. Bu çerçevede imtiyazı Batılı devletleri birbirine karşı kullanmak amacıyla vermeyi düşünmüşlerdir.⁴ Dünyanın değişen şartları her ne kadar Osmanlı Devleti'nin istediği ölçekte gitmese de Osmanlı devlet adamları çağına uygun politikaları yürütme akıl ve becerisine sahiplerdi.

Keşiflerle beraber tüm okyanuslar Osmanlı Devleti'ne vergi vermeye gerek kalmaksızın Avrupalı devletlerin kullanımına açılmıştır. 1750'lerden sonra devlet yeni kaynaklara yönelebilmek noktasında tımarların iltizam ile işletilebilmesi yolunu benimsemiştir. Topraklar artık eskisi gibi sistemle bir şekilde işletilememiş, buna mukabil olarak devlet için önemli roller üstlenen tımar sistemi eski teşkilatlanmasından uzak kalmıştır.⁵ Böylece Osmanlı kara ordusunun önemli bir gelir ayağı ortadan kalkmış, Osmanlı Devleti hem ekonomik hem de askerî açıdan ciddi bir gerilemeye girmiştir. Ekonomik açıdan iç ve dış etkilerin bir araya gelmesi Sanayi Devrimi'nin yaşandığı döneme denk gelmektedir.

Sanayi Devrimi, Avrupa'da başta İngiltere olmak üzere XVIII. ve XIX. yüzyıllarda yeni buluşların üretime olan etkisi ve buhar gücüyle çalışan makinelerin makineleşmiş endüstriyi doğurması, bu gelişmelerin de Avrupa'daki sermaye birikimini arttırması neticesinde doğmuştur. Avrupa'da sanayileşme hamlesinin 4 temel faktör neticesinde ortaya çıktığı söylenebilir. Bunlar;

- Üretim araçlarının teknik manada yenilenmesi
- Ulaşım araçlarında özellikle kanal ve demiryollarıyla görülen gelişme
- Sermaye birikimi
- Artan emek arzı.

Üretim araçlarının teknik olarak yenilenmesinden kasıt, durgun bir ticaret sisteminden kendinden iş bölümlü bir sanayiye geçiştir. Bunda özellikle teknolojinin gelişmesine bağlı olarak ortaya çıkan imalat makineleri çok önemli bir rol oynamaktadır. İngiltere'nin Sanayi Devrimi'ni ortaya çıkarmasında bir önemli unsur da 1753 yılında Hindistan'da Plessey Savaşı'nda Fransa'yı yenmeleridir. Çünkü Babür İmparatoru'nun büyük hazinesine el koymuşlardır. Bu hazine, İngiltere'nin makine üretiminde önemli bir yer kaplamıştır. İngiltere'nin sömürge yoluyla elde

⁴ Küçükkalay, a.g.e., s.255.

⁵ Küçükkalay, a.g.e., s.312.

ettiği paralar, sermaye birikimini sağlayan faktörlerden biri olmuştur. Buhar makinesi 1807 yılında ilk kez gemilerde kullanılmaya başlamıştır. Bütün bunlar Sanayi İnkılabı'na yol açan etkenleri oluşturdu.

Sanayi Devrimi denilince akla gelen her şeyden önce pamuklu tekstil dalı geliyor.⁶ Pamuklu tekstil alanında basit aletlerin yerine buhar gücüyle çalışan makineler geldi. Seri üretim ve makine gücü, üretim maliyetlerini büyük bir hızla düşürmeye başladı. Bu süreçte İngiltere'de Manchester, Fransa'da Marsilya ve Almanya'da Hamburg şehirleri sanayide ön plana çıktılar. Çünkü buralar tarımsal kaynakla beraber yeraltı kaynakları açısından da zengin bölgelerdi. Batı Avrupa, Kuzey Amerika ve Japonya'da kişi başına düşen milli gelir çok ciddi ölçüde arttı. Fakat bu artış, Afrika ve Asya ülkeleriyle beraber Osmanlı Devleti'nde görülmedi. Bu gelişimin Osmanlı'da değil de Britanya'da olmasının çeşitli şartları vardı. Evvela her ne kadar tarımsal kaynakların olmasından söz edilse de İngiltere'de toprak sahibi bir kitlenin çok fazla olmayışı ülke insanını sanayi dışı faaliyetlerden sınıai faaliyetlere daha kolay bir şekilde yönlendirmiştir.⁷ İngiltere'de fabrikalaşmaya yatırım yapabilecek kadar birikim oluşturmuş ve bu durum ülkede iktisadi ilerlemeler için yatırım yapabilecek bir kesimin oluşmasını sağlamıştır. Öte yandan Britanya'nın pek çok ülkeye göre denize yakın olması ve bu yakınlık sebebiyle iletişim ve ulaşım diğer Avrupa devletlerine göre kolay ve ucuz olması da Sanayi Devrimi'nin Britanya'da ortaya çıkmasında önemli bir faktör teşkil etmiştir.

Sanayi Devrimi sonrasında Avrupa toplumunda işgücü 4 şekilde tezahür etmiştir. Birinci olarak proleterlerin oluşturduğu işgücüdür. Sanayi Devrimi artık uşak olan insanların yerine usta ve işçi kavramlarını koymuş, emeği istihdam etmiştir. İkinci olarak bir düzenliliği, rutin iş bölümünü ve monotonluğu getirmiştir. Sanayi öncesinde rasyonel iş dağılımı yapılmadan işçiler herhangi bir düzen olmadan çalışırken, sanayileşme sonrasında ise saatlerle çalışılan makineleşmiş bir düzeni getirmiştir. Üçüncü olarak Avrupa'da işgücü kentlerde tezahür etmiştir. Üstelik bu durum ilk sanayicilik faaliyetlerinin gelişmiş ve sanayileşmiş köylerde ortaya çıkmasına rağmen olmuştur. 1750'lerde Britanya'da sadece Londra ve Edinburgh şehirlerinde nüfus 50.000'i geçerken, bu sayı 1801'de 9 şehri bulmuştur. Kentlerin giderek sanayileşmesi ve insanların buralara taşınma ihtiyacı duyması da nüfusu arttırmış ancak beraberinde hava ve su

⁶ Şevket Pamuk, **Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2014, s.84.

⁷ Eric Hobsbawm, **Sanayi ve İmparatorluk**, çev. Abdullah Ersoy, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara, 2003, s.36.

kirliliğine sebep olmuştur. Sanayi Devrimi sonrasında Avrupa toplumundaki işgücünün dördüncü tezahür şekli ise devrim öncesi deneyim, gelenek ve mantığın kapitalist toplumlar için yeterli görülmemesi üzerine yeni yollar üretilerek ortaya çıkmasıdır. Yani orta sınıf liberal iktisatçıların görüşüyle işçilerin hangi işlerde çalışırlarsa çalışsınlar kaza, hastalık ve yaşlılık için çeşitli önlemler alınması gerektiği konuşuldu.⁸

Sanayi İnkılâbı ile tarıma dayalı statik bir toplumun yerini, büyük ölçüde ekonomisi sanayiye dayanan dinamik bir toplum anlayışı aldı. Ancak yine de sanayileşmeye tarımın verdiği destek de yadsınamaz. Çünkü özellikle İngiltere’de tarım, sanayileşme için gerekli olan sermayenin önemli bir kısmını sağlamıştır. İlk demir fabrikalarının pek çoğu da toprak sahipleri tarafından kurulmuş ve bu sayede tarım sanayileşme için önemli bir köprü görevi görmüştür. Tarım; artan nüfusla birlikte sanayi merkezlerini beslemiş, İngiliz sanayi ürünlerine olan satın alma gücünün artmasını sağlamış, sanayileşme için gerekli olan sermayeyi temin etmiş ve sanayide istihdam edilmek üzere bir emek fazlasını serbest bırakmıştır.⁹

1848 sonrası dünya ekonomisi, İngiltere ve Fransa aracılığıyla Birleşik Devletler’den çıkarılan altınların etkisiyle kasıp kavrulmuştur. Altın, dünya ekonomisinin elindeki ödeme olanaklarını artırıp, iş adamlarının faiz oranlarını düşürdü ve kredi alımına teşvik etti. Altınla beraber çek ve poliçe gibi diğer ödeme araçlarının da hızla yayılmasından söz eden Eric Hobsbawm, altın arzının 3 yönü üzerinde bir ihtilaf bulunmadığını belirtmektedir. Yazara göre altın, birinci madde olarak bir enflasyon ve fiyat artışının hâkim olduğu bir dönemi ortaya çıkarmıştır. İkinci olarak büyük miktarda külçe altının varlığı Pound-Sterlin’e dayalı bir istikrarlı ve güvenilir bir para standardının oluştuğuna değinirken, üçüncü olarak yüksek altın arzının özellikle Pasifik çevresindeki yeni alanlarda yoğun bir ekonomik faaliyet oluşmasını sağladığını söyler. Bununla beraber yazar, özel girişimin özgürleşmesinin de endüstriyel ilerleme de itici güç olduğunu belirtip, ekonomik büyümede artık “ekonomik liberalizm” ideolojisinin bir reçete olduğuna hiçbir iktisatçı ve zeki politikacının itiraz edemeyeceğini söyler.¹⁰

⁸ Hobsbawm, **Sanayi ve İmparatorluk**, s.78-81.

⁹ Phyllis Deane, **İlk Sanayi İnkılabı**, çev. Tevfik Güran, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2000, s.44-45.

¹⁰ Eric Hobsbawm, **Sermaye Çağı**, çev. Bahadır Sina Şener, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara, 2009, s.48-49.



BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLI DEVLETİ'NDE SANAYİ VE TİCARETİN GENEL DURUMU

XIX. yüzyıl Osmanlı Devleti için sadece ıslahatların ve toprak kayıplarının olduğu bir yüzyıl olmamış, ticaretini ve sanayisini geliştirdiği, dünyaya ayak uydurmaya çalıştığı bir yüzyıl olmuştur. Sanayi İnkılâbı'ndan sonra teknolojinin gelişimi, seri üretimin ekonomi pazarındaki etkisi dünyanın geçmiş yüzyıllardan farklı bir yapıya bürümesine sebep olmuş, gelişmiş Batılı devletlerin ürettiği malları dünyanın pek çok ülkesine ihraç etmesini sağlamıştır. Osmanlı Devleti de bu dönemde ayakta kalma savaşı adına olup bitenlere seyirci kalmayarak yeni fabrikalar ve iş yerleri açmış, Beyoğlu başta olmak üzere İstanbul'un pek çok semtini geliştirerek bir ticaret sahası yaratmıştır. Osmanlı Devleti'nin gelişiminde şüphesiz ki demiryolunun etkisi çok büyüktür. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yapılan demiryolları, sadece iki şehir arasındaki mesafeyi kısaltmakla kalmamıştır. Hızlı ulaşım, müteşebbislerin iş yapmalarına olanak sağlamış, tüccarların mallarını demiryolunun geçtiği yerlere hızlıca ulaştırmalarına neden olmuştur. Bu durum da Osmanlı Devleti'nde ticari hayatı geliştirici bir faktör olmuştur. Osmanlı Devleti'nde ticari boyutun artışı öğrenilebilmek için, Batı ile gelişen ilişkileri ve içerideki önemli ticari meseleleri tahlil etmek gerekmektedir.

1.1. Tanzimat Dönemi'nde Sonra Ticari Hayatta Meydana Gelen Değişiklikler

Batı'da Sanayi Devrimi olmadan öncesindeki yüzyıllar boyunca geleneksel Osmanlı ekonomisi genel ve esas itibarıyla tarım ve belli meslek gruplarının gerçekleştirdiği küçük ölçekli imalât ve ticaret sektörlerine dayanmaktaydı. Üç kıtaya yayılmış büyük bir devlet olarak bölgesel çapta birbirinden oldukça farklı meslek erbabının el becerilerine dayalı olarak ürettiği ürünler şehirler ve uluslararası büyük bir coğrafyada mübadele imkânı buluyor ve de ülke ekonomisine göreceli bir rekabet üstünlüğü sağlıyordu. Çünkü, kıtalararası bir pazar büyüklüğüne sahip olan Osmanlı Devleti, böylece farklı milletlerin ve coğrafyaların işgücü niteliklerini esas alan mukayeseli üstünlüklerini kullanarak nispi bir refah düzeyini sağlamayı başarıyordu.

Bu durum zaman geçtikçe değişmeye başlamıştır. Devletin teşkilatlanmasında yaşanan yönetim zafiyetleri sonucu ortaya çıkan iç ve dış kaynakları tam olarak yönetememe durumu, tarım sisteminde yaşanan birtakım düzensizlikler, savaşlarda görülen başarısızlıklar ve toprak

kayıpları ile Batı'da ortaya çıkan Sanayi Devrimi, Osmanlı ekonomisinin Batı ile rekabet gücünü zayıflatmaya başlamıştır. Bu durumu düzeltebilmek için Tanzimat Dönemi'nden itibaren hız verilen sanayileşme hamleleri ve kaynak arayışları, reel sektörlerin yanı sıra finans sektörünü de harekete geçirmiştir. Bu çerçevede yerli sanayiye korumak ve geliştirmek maksadıyla sanayi politikalarını yürütmek üzere şirketleşme, sanayi komisyonu kurma, uluslararası fuarlar açma ve katılma, sanayi mektepleri açma, esnaf şirketleri kurma ve demiryolları başta olmak üzere altyapı yatırımlarını hızlandırma gibi pek çok sanayi politikası aracı harekete geçirilmiştir.¹¹

XIX. yüzyıla gelindiğinde Osmanlı Devleti, Sanayi Devrimi ile beraber Avrupa'nın ulaştığı gelişmiş ekonominin gerisinde kalmış ve Fransız İhtilali'nin getirdiği milliyetçilik anlayışı sebebiyle Balkan uluslarının ayaklanmaları karşısında zor durumda kalmıştır. Osmanlı Devleti için ekonomiden çıkışın anahtar yolları sanayiye geliştirmek ve dış borçlanma yoluna gitmektir. Bununla ilintili olarak da Osmanlı Devleti için bu yüzyılın en zaruri kısmı Batı ile siyasi ve iktisadi açıdan bütünleşmesidir.

XIX. yüzyıl başında Osmanlı sanayisi, teknik üretimden ziyade kaba ve orta kalitede eşya üretiminde yoğunlaşmıştır. Pamuklu yünlü dokuma, gıda, inşaat malzemesi, ev eşyası, metal, toprak ve ahşap kaplar üretilmiştir. İpekli mallarda da saf ve lüks ipekliler yerine, orta ölçekli kaliteye sahip olan ipekler tercih edilmiştir. Kaliteli mallar ise ithal etme yoluyla elde ediliyordu.¹²

Gelişen siyasi ortam Osmanlı Devleti'nin arzuladığı gibi gitmemiş, devleti mali açıdan büyük sıkıntılara sokmuştur. Devlet, bu yüzyılın başında tağşişlerle ayakta durmaya çalışmıştır. Tağşişler sayesinde devlet, gümüşlerin değerini azaltarak o para değeri sayesinde ödemelerinin önemli bir kısmını karşılayabilmekteydi. Eğer devlet, gücü yeterse eski sikkelerin tedavülünü yasaklamak suretiyle darphaneye getirilen eski sikkeleri düşük fiyatlarla satın alarak da ek gelir sağlayabiliyordu. Bununla beraber tağşişlerin de devlet için yaratacağı maliyetler vardır. *Birinci olarak, devletin topladığı vergiler içinde miktarları para birimi cinsinden sabitlenmiş olanlar, tağşiş sonrasında fiyatların artmasıyla, reel olarak azalacaktı... İkinci olarak, eğer piyasalar ya*

¹¹ Ekrem Erdem, "Sanayi Devrimi'nin Ardından Osmanlı Sanayileşme Hamleleri: Sanayi Politikalarının Dinamikleri ve Zaftiyetleri", *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Sayı 48, Temmuz-Aralık 2016, s.18.

¹² Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2014, s.233-234.

da halk para birimine olan güvenini kaybeder ve tağşişlerin tekrarlanacağına inanmaya başlarsa, devletin tağşişler yoluyla ek gelir sağlaması giderek zorlaşacaktı. Çünkü insanlar ülkenin sikkeleri yerine ellerinde yabancı sikkeler tutmaya başlayacaklar ve sikke bastırmak için darphanelere değerli madenler veya yabancı sikkeler getirmeyeceklerdi... Osmanlı tağşişlerimin üçüncü önemli maliyeti ise kalpazanlığın yaygınlaşmasıdır.¹³ Bu yüzden devlet için tağşişler, karlı olduğu kadar içinde bir kısım maliyetleri ve zararları da bulundurmışlar, bunlar Osmanlı Devleti için bir risk durumu teşkil etmiştir.

Tağşişler sonucu devlet, iç piyasadan borç almakta zorlanmıştır. Çünkü devletin tekrar tağşişe başvuracağı düşüncesi halk arasında bir güvensizliğe sebep oluyor ve bu yüzden teşebbüs sahipleri devlete ya borç vermiyor ya da yüksek faizler talep ediyordu. Nitekim 1808 sonrasında devlet, esham satışlarında zorlanmıştır. Tabii bununla beraber tağşişler, Osmanlı Devleti'ne başkentte muhalifler yaratmıştır. Bu yüzden merkezi devletin siyasal ve mali açıdan güçlenmesi hedefinde İstanbul'un ekonomik gücünün taşraya ulaşması gerekiyordu. Bu yüzden taşradaki ayan zümresinin gücünün sınırlanması için 1820'li yılların sonlarından itibaren II. Mahmut, taşradaki muhalefetin iktisadi gücünü kırma eğilimine girmiştir. Taşradaki ayanların en büyük iktisadi geliri olan devlet adına vergi toplayabilme yetkisi, başka kişilere verilemeye başlanmıştır.¹⁴ Böylece Anadolu ve Rumeli eşrafında ayanların fiili olarak denetlediği geniş toprakların bir kısmına el koymak suretiyle hem ayanların gücü kırılmış oldu hem de topraklar köylü üreticilere dağıtılmış oldu.

Osmanlı Devleti'nde II. Mahmut'un tahta çıkmasıyla beraber merkezi devlet güçlenmeye başlamıştır. II. Mahmut Dönemi'nde Batılı tarzda atılımlar yapılmış, sanayileşmeye giden yolda temeller atılmıştır. Padişah merkezi devletin mali ve siyasi alanda güçlenebilmesi amacıyla İstanbul'un gücünü taşraya ulaştırmak ve taşradaki unsurların yapısını devlete bağlı olarak zayıflatmak istedi. Bu anlamda Rumeli ve Anadolu'daki çeşitli topraklar ayanların kullanımından alınarak köylülere dağıtılmıştır. Köylerdeki ahalinin güçlenmesiyle beraber bir bakıma şehirlere kaçışın önü alınmak istense de tarımın gelişmesi de köyden şehre bir gelişimi mümkün kılmıştır. Osmanlı Devleti, her ne kadar Sanayi İnkılâbı'na ayak uyduramamış olsa da XIX. yüzyıl

¹³ Şevket Pamuk, **Osmanlı'dan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2012, s.105-106.

¹⁴ Pamuk, **Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi**, s.89.

öncesinde kuşkusuz birtakım sanayi kuruluşları da kurmuştur. Fatih Sultan Mehmet Dönemi'nde tophane ve tershanelerin yapıldığı bilinmektedir. Fakat Sanayi İnkılabı'na çağdaş olarak bakılacak olursa 18.yüzyılda İstanbul Üsküdar'da ipek imalathaneleri, Yalova'da kağıt fabrikası, Hasköy'de top dökümhaneleri, Bakırköy civarında barut fabrikası, Dolmabahçe yakınlarında tüfek fabrikası gibi pek çok sanayi kuruluşu kurulmuştur.¹⁵ Bu dönemde ilk fabrikalaşma örnekleri de görülmüş; kağıt, deri, ispiro ve kundura fabrikaları açılmıştır.

1838'de İngilizlerle Baltalimanı Ticaret Antlaşması imzalandı. 1826'dan beri kendi ihtiyaç duyduğu yerli hammaddelerin yabancı tüccarlar tarafından yurtdışına çıkarılmasını önleyen yed-i vahit (tekel) sistemini uygulamaya koymuştu. Bu sistem Büyük Britanya'nın çıkarlarına uygun düşmüyordu ve bu yüzden İngilizlerin baskısı neticesinde imzalanmıştır. Baltalimanı Ticaret Antlaşması ile tekel sistemi kaldırılmıştır. Bu durum İngiliz tüccarların dilediği gibi hammadde satın alabilmesine sebep olmuştur. Tanzimat dönemi Osmanlı devlet adamlarının bu antlaşmayı imzalarken uzun vadeli bir iktisadi sonuçları üzerinde düşündüğü söylenemez. Amaç, Osmanlı Devleti'nin İngiltere'den askeri ve siyasi desteği temin etmesiydi. Öte yandan, Avrupa devletleri kendi sanayilerini korurken, Osmanlı Devleti kapitülasyonlarla verdiği hakları korumak bir yana, daha da artırıyor. Bu suretle Osmanlı Devleti'nin Avrupa devletlerine karşı asırlardır sürdürdüğü ticarete üstünlük, İngiltere başta olmak üzere radikal bir biçimde Fransa ve Avusturya gibi ülkelerin eline geçiyordu.

1838-1841 Ticaret Antlaşmalarının yabancı mamul mallara tanıdığı kolaylıklar, yerli malların yabancı mallarla rekabet etmesini imkânsız hale getirmiştir. Yerli esnaf ve şehirlerle kasabalarda örgütlenmiş bulunan zanaatkar kesimin de bu durumdan payını almasıyla Osmanlı Devleti'ndeki pek çok sanayi kuruluşunun çökmesine sebep olmuştur. Özellikle 1851'e kadar tekstil sektörü hızlı bir şekilde yabancı egemenliğine girmiş, 1828 yılında 10.834 Sterlin olan tekstil ithalatı bir yılda neredeyse 4 katına çıkmış, 1851'e gelindiğinde ise 105.615 Sterlin'e ulaşmıştır.¹⁶

Osmanlı Devleti'nde 1860'lardan sonra, sanayileşme açısından farklı gelişmeler cereyan etmiştir. Tanzimat'ın yetiştirdiği yeni aydınlar grubu, artık ekonomi ve sanayiinin toplumların

¹⁵ Sefer Şener, "Osmanlı Sanayileşme Süreci ve Bu Süreçte Özel Girişimin Rolü", **Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, İzmir, 2007, Cilt 9, Sayı 3, s. 60-61.

¹⁶ Küçükcalay, **a.g.e.**, s.293.

hayatındaki rolü üzerine düşünmeye, Avrupa’da cereyan eden tartışmaları izlemeye ve bunlardan Osmanlı Devleti için sonuçlar çıkarmaya ve çözüm önerileri üretmeye başladılar. Şinasi, 1862’de Tasvir-i Efkâr Gazetesi’ni çıkararak akıl, kanun ve devletin görevleri esasını tartışmaya açmıştır. Namık Kemal, ekonomik serbesti hakkında düşüncelerini aktarmış, özel girişimciliğin ve özel sektörün bulunmasının Osmanlı Devleti’nin en büyük sıkıntısı olduğunu ifade etmiştir. Tanzimat sonrası kurulan yeni okullardan Mekteb-i Mülkiye, yeni iktisadi düşüncelerin ortaya konulduğu, bir düşünce merkezi olarak işlev görür. Burada iktisat dersleri veren Sakızlı Ohannes Paşa, Adam Smith’in *Ulusların Zenginliği* kitabından esinlenerek *Mebâdi-i İlm-i Servet-i Milel* isimli eserini yazmış; üretim, dolaşım, bölüşüm ve tüketim hakkında bilgiler vermiştir.¹⁷

Tanzimat aydınlarının yazıları Osmanlı’daki girişimcilere cesaret vermiş, bu bağlamda pek çok fabrika kurulmuştur. Ekrem Erdem’in eserine göre bu fabrikalardan bazıları faaliyet alanlarına göre şunlardır;

- Çini ve seramik alanında:
 - Beykoz Çini Fabrikası (1845).
 - Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu (1890-92).
- Elektrik üretimi alanında:
 - Dolmabahçe Gazhanesi (1853).
 - Beylerbeyi Sarayı Gazhanesi (1862).
 - Yedikule Gazhanesi (1880).
 - Kadıköy Hasanpaşa Gazhanesi (1891).
 - Silahtarağa Elektrik Santrali (1910-13).
 - Üsküdar Elektrik Fabrikası (1911).
- Deri ve kundura alanında:
 - Osmanlı İttihat Saraçlık Anonim Şirketi (1913).

¹⁷ Mehmet Seyitdanlıoğlu, “Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii”, Ankara Üniversitesi Tarih Araştırmaları

- Beykoz Ayakkabı Fabrikası (1884).
- Tekstil ve hazır giyim alanında:
 - Feshane-i Amire (1839).
 - İslimye Şayak Fabrikası (1840).
 - Hereke Fabrika-i Hümayunu (1843-45).
 - İzmit Çuha (Yün Kumaş) Fabrikası (1844).
 - Hereke Çuha Fabrikası (1845).
 - Bursa İpek Fabrikası (1846).
 - İzmir Muslin Boyama ve Basma Fabrikası (1847).
 - Bakırköy Bez Fabrikası (1850).
 - İzmir Kumaş Fabrikası - Basmahane (1861).
 - Kula Mensucat (1866), Kırkağaç Çırçır Fabrikası (1876).
 - İzmit İpek Fabrikası (1880).
 - Adana Milli Mensucat Fabrikası (1907).
- Kimya alanında: İzmir Yağ Fabrikası (1850).
 - Beykoz İspemecet (Mum Yağı) Fabrikası (1863).
 - İkinci İzmir Yağ Fabrikası (1870).
 - Tanen (Asit) Fabrikası (1891).
 - Küçükçekmece-Osmanlı Kibritleri Fabrikası (1898).
 - Galata Yüksek Kaldırım Pil Fabrikası (1917).
- Makine ve metal alanında:

- Zeytinburnu Demir Fabrikası (1843).
- Yedikule Şimendifer Fabrikası (1843).
- Eskişehir Demiryolu İnşa Fabrikası (1894).
- Şakir Zümre Soba Fabrikası (1918-23).
- Zeytinburnu Mavzer ve Fişek Fabrikası (1902).
- Zeytinburnu Asit ve Eter Fabrikası (1902).
- Zeytinburnu Kimyahane Fabrikası (1902).
- Savunma sanayii alanında:
 - İstinye Tersanesi (1856).
 - Cebehane-i Amire (Savaş Mühimmatı İmalatı) (1868).
 - Kayseri Güherçile Fabrikası (1891-92).¹⁸

Netice olarak Osmanlı Devleti, her ne kadar 1860'lardan itibaren sanayileşme sürecine hız verse de Avrupa'nın ulaştığı seviyeye ulaşamamıştır. Bunun sebepleri arasında Osmanlıların sanayileşmesinin kendi iç ihtiyaçlarından ötürü değil, merkez-çevre ilişkisi bağlamında çevresindeki olaylardan etkilenerek gerçekleşmesidir. Dünyadaki bütün sanayileşme atılımları bağımsız olarak düşünülemez. Merkez-çevre ilişkisi bağlamında dünyanın sanayileşmedeki merkezi İngiltere'dir ve ABD ile bütün Avrupa devletleri İngiltere'ye göre sanayileşmede şekil almıştır. Fakat yine de bu diğer devletlerin edilgen bir yapıda olduğuna gösterge değildir. Yeni kıtaların ele geçirilişi, Atlantik ötesi ticaret, Avrupa'ya değerli maden akımı, tarımda modern manadaki makinelerin kullanılması, hızlı nüfus artışı, üniter para birimine geçiş ve banka ile kredi kurumlarının gelişmesi gibi faktörler sanayileşme için gereken en önemli şartları oluşturmuşlardır. Bu manada Osmanlı Devleti'nin de sanayileşebilmesi için tarım, ticaret, nüfus

¹⁸ Ekrem Erdem, *a.g.m.*, s.25.

ve kurumsal düzenlemelerinin birlikteliğini aramak gerekmekteydi.¹⁹ Ancak bu şartlar bir araya gelemediği için Osmanlı Devleti yeterli ölçüde sanayileşememiştir.

1.2. Tanzimat Dönemi'nde Osmanlı Devleti'nin Batılı Devletler ile İlişkilerinin Artması

Osmanlı Devleti, XIX. yüzyılın ikinci yarısına girerken eski gücünden uzaktaydı. Bir yandan devlet kurumları eski işleyişini kaybetmiş, bir yandan Fransız İhtilali'nin yaydığı milliyetçilik fikri Osmanlı'daki ulusların ayaklanmasına sebep olmuş, diğer yandan da Sanayi Devrimi sonrası oluşan sömürge arayışları yaşanmış ve bütün bunlar Osmanlı Devleti'nin giderek zayıflamasına sebep olmuştur. XIX. yüzyılın hemen başında Balkanlar'da başlayan isyan hareketleri neticesinde ilk olarak 1812'de Sırlar özerklik kazanmışlardır. Bu sırada 1815'te Osmanlı Devleti katılmasa da İngiltere, Rusya, Avusturya ve Prusya tarafından Viyana Kongresi düzenlenmiş, burada Avusturya Başbakanı Metternich ve Fransa Dışişleri Bakanı Talleyrand önderliğinde mevcut statükonun korunması yönünde kararlar alınmıştır. Ayrıca kongrede Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünün korunması İngiltere tarafından fikir olarak öne sürülse de bu Rusya'dan ötürü icraata geçmemiştir.²⁰ 1829'da Edirne Antlaşması ile Yunanistan bağımsızlığını ilan etmiş, Cezayir ise Fransa tarafından işgal edilmiştir.

1.2.1. Rusya ile Siyasi ve Ticari İlişkiler

1812'de Besarabya ilhak edilmiş, daha önce Eflak ve Boğdan dolaylarında Türkleri tanzim eden Napolyon, Tilsit Görüşmeleri'nden sonra Rusların buralara sefere çıkmasına sessiz kalmış ve hatta desteklemiştir. Böylece Ruslar, 1812'ye kadar yürüttüğü bu siyasetin yanında artık Fransızların desteğini de yanına almıştır. Çar I. Nikola, Osmanlı Devleti'nin yaşadığı yönetimsel sıkıntılar ve bağımsızlık hareketlerini bir fırsat bilerek Osmanlı toprakları üzerindeki hırslarını arttırmıştır. 1821'de Mora'da Türklere karşı bir Yunan İsyanı patlak vermiş, Rusya bu durumda Yunanların yanında yer almış, teşvik ve destek sağlamıştır. Öte yandan 1826'da Akkerman Antlaşması ile Rus tüccarların serbestçe ticaret yapabilmeleri açısından Babıâli'den tavizler kopartılmış, Osmanlı Devleti'nin 1812 Bükreş Antlaşması'na göre alması gereken Kafkas kalelerinden vazgeçmesi sağlanmıştır. Aynı yıl Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılması ve yerine

¹⁹ Zafer Toprak, "Osmanlı Devleti ve Sanayileşme Sorunu", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi**, Cilt 3, s.1341.

²⁰ Fahir Armaoğlu, **19.Yüzyıl Siyasi Tarihi**, Timaş Yayınları, İstanbul, 2013, s.115.

henüz sağlam bir ordu kurulamadığı için devlet askeri açıdan çok zayıflamış, Rusya ise bunu fırsat bilerek Rum meselesini bahane tutmuş ve 20 Ekim 1827’de Navarin’de Türk donanmasını yakmıştır. General Dibiç önderliğinde Ruslar Edirne’ye dayanmış, Paskeveyiç ise Anadolu’nun doğusundaki Erzurum ve Kars gibi yerlere saldırmış, hatta I. Nikola İstanbul’a kadar ilerlemeyi düşünmüştür.²¹ Ancak Osmanlı Devleti’nin barış istemesi üzerine 1829’da Edirne Antlaşması imzalanmış; Rusya, Karadeniz’in Doğu sahilini komple ele geçirmiştir. Eflak, Boğdan ve Sırbistan’ın imtiyazları arttırılmış, Yunanistan ise bağımsız olmuştur.

1831 yılına gelindiğinde Mısır Valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa, Fransa’nın da desteğini alarak Osmanlı Devleti’ne isyan etti. Osmanlı Orduları karşısında başarıyla ilerleyen Mısır Ordusu, Filistin ve Suriye’yi işgal etti. İngiltere’den beklenen yardımın gelmemesi üzerine Sultan II. Mahmut çaresiz kalarak, Rus yardımını kabul etmek zorunda kaldı. Ruslar için çok önemli bir fırsat olan bu yardım karşılığında Rusya ile 8 Temmuz 1833 yılında Hünkâr İskelesi Antlaşması imzalanmış, iki düşman devlet müttefik olmuş ve Rusya, Boğazlar üzerinde nüfuz kazanmıştır. Bu antlaşma Osmanlı Devleti’nin ekonomik bağımsızlığını yitirmesinin ve Boğazlar üzerindeki hakimiyetinin yok oluşunun, Rusya Çarlığı’nın ise güçlendiğinin bir göstergesi olmuştur.²²

1843 yılında Hz. İsa’nın doğduğu yer olan Beytü’l Lahim’in üzerinde asılı bulunan birtakım Latince yazıların olduğu gümüş yıldızın kaybolması Ortodokslar ile Katolikler arasında tartışmaya sebep oldu. Ortodokslar olaydan Katolikleri sorumlu tutmuşlardır. Babıâli her ne kadar bu yıldızın yenisini yaptırıp asmayı teklif etse de bu iki taraftan da kabul görmedi. Bunu bahane eden Fransa Cumhurbaşkanı Louis Napolyon, kutsal topraklara ait isteklerde bulunmuş, Avusturya, İspanya ve Portekiz gibi devletleri de kışkırtarak 1740’ta Ortodoksların tasarrufuna bırakılan yerleri tekrar Katoliklere bırakmalarını talep etmiştir. Rusya ise mevcut statükonun korunmasına dair Osmanlı’dan bir ferman talep etmiştir. Böylece bu durum hem Louis Napolyon ile I. Nikola’nın savaşına dönüştü hem de Osmanlı Devleti’ni iki güçlü devletin arasında bıraktı ve bir Doğu meselesinin ortaya çıkmasına sebep oldu. Bu sırada aynı tarihlerde Petersburg’da yapılan baloda Çar Nikola, İngiliz elçisi Sir Hamilton Seymour’a Osmanlı Devleti’nin artık bir hasta adam olduğunu söylemiş ve Osmanlı Devleti’nin artık yıkılması gerektiğini söylemiştir. Sir

²¹ Akdes Nimet Kurat, **Rusya Tarihi**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2014, s.344.

²² Salih Yılmaz ve Abdullah Yakşi, “Osmanlı Devleti’nden Günümüze Türk Rus İlişkileri”, *Türk-Rus İlişkileri*, **TYB Akademi Dil Edebiyat ve Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı 17, Mayıs 2016, s.16.

Hamilton ise bu teklifi reddedip Osmanlı Devleti'nin yeniden güçlenebileceğine inandığını belirtmiştir. Osmanlı Devleti'nin Fransa'yı haklı gören ferman yayınlaması Rusya'nın tepkisini topladı. Rus Prensi Mençikof, yanında generaller ve çeşitli devlet adamlarıyla İstanbul'a gelmiş ve büyük kalabalık önünde gövde gösterisi yapmıştır. Mençikof, kutsal yerler meselesinde kendilerinin lehine tavizler istese de Fransa ve İngiltere'ye danışan Osmanlı Devleti bu isteği reddetti ve böylece Mençikof da ülkesine dönmek zorunda kaldı. Ancak bu bir savaş çıkacağı anlamına geliyordu. Rusya, savaş açmaksızın Prut'u aşarak askerlerini Boğdan'a soktu. 30 Kasım 1853 günü Nahimof komutasındaki bir Rus filosu, Karadeniz'deki fırtına yüzünden Sinop Limanı'na sığınan bir Türk filosunu yok etmiş, Sinop şehrindeki mahalleleri de yakıp talan etmiştir. Sinop Baskını'nda 4 bin kişinin ölmesi üzerine İngiltere ve Fransa bu olaya tepki gösterip Osmanlı Devleti ile bir ittifak antlaşması imzaladılar.²³

Fransa ve İngiltere, Osmanlı'nın Rusya'ya karşı olan savaşına katılırken Prusya ve Avusturya tarafsız kalmayı tercih etmiş, bununla beraber iki tarafı da barışa davet etmişlerdir. Kırım'da bir cephe açan İngiltere ve Fransa, denizden düşüremedikleri Sivastopol'ü karadan Piyemonte'nin desteğini alarak düşürmüş, savaşın Osmanlı Devleti ve müttefikler lehine son bulmasını sağlamışlardır. Kırım Savaşı'ndan sonra imzalanan 1856 Paris Barış Antlaşması'na göre Karadeniz tarafsız bir deniz haline getirilip askerden soyutlanıyordu. Osmanlı Devleti bu antlaşma ile bir Avrupa devleti sayılmış, Boğazlarda 1841 Sözleşmesi'nin geçerliliği yeniden ilan ediliyordu. Ayrıca Osmanlı Devleti, Batılı devletlerin de müdahalesini önlemek için Islahat Fermanı'nı ilan etmiş, kâğıt üzerinde kazandığı savaştan ciddi dezavantajlara sahip olarak ayrılmıştır.

1876'da Tersane Konferansı yapılmış, Osmanlı Devleti'nden Sırbistan ve Karadağ'ın topraklarının genişletilmesi, Bosna-Hersek ve Bulgaristan'a özerklik vermesi istenmiştir. Ancak bu teklif Osmanlı tarafından kabul görmeyince diğer devletler gibi Rusya da tepki göstermiştir. Tersane Konferansı'nda Osmanlı Devleti bu istekleri kabul etmeyince Londra'da yine bir konferans toplanmış ve burada da istekler reddedilince Balkanların karışıklığından istifade eden Rusya, Kafkasya ve Besarabya üzerinden saldırıya geçti. İngiltere; Rusya'ya Süveyş Kanalı'na dokunmadığı ve Boğazların statüsü bozulmadığı sürece tarafsız kalacağını deklare etti. Ruslar Çatalca'ya kadar dayanmış, Kars ve Ardahan'ı kısa sürede ele geçirmiş, Balkan topraklarında ise

²³ Armaoğlu, **a.g.e.**, s.241-250.

Tuna'yı geçerek Rusçuk ve Niğbolu'yu almıştır. Savaş sonunda yapılan Ayastefanos (Yeşilköy) Antlaşması'na göre Sırbistan, Karadağ ve Osmanlı bağımsız olacak, Kars Ardahan, Batum ve Doğu Beyazıt Rusya'ya verilecek, büyük bir Bulgaristan Krallığı kurulacaktı. Bununla beraber Bosna-Hersek özerk olacak, Girit'te ve Ermenilerin bulunduğu bölgelerde ıslahat yapılacaktı.

Ancak Bulgaristan'ın aşırı büyümesinden ve Rusya'nın bu maddelerle Balkanlar'da çok güçleneceğinden endişelenen İngiltere ve diğer Avrupalı devletler bu antlaşmayı tanımadı ve yerine Berlin Antlaşması imzalandı. Osmanlı Devleti, Rusya, Avusturya, Fransa, İtalya ve Almanya'nın katıldığı Berlin Konferansı'nda Bulgaristan'ın 3 parça haline ayrılacağı, Bosna-Hersek'in ise yönetimi Avusturya'da olsa da toprağın Osmanlı Devleti'nin olacağı üzerinde anlaşılmıştır. 1878 Berlin Antlaşması sonrasında Rus dış politikasında hayal kırıklığı ve tükenmişlik hâkim oldu.²⁴ Ancak yine de bu düş kırıklığına rağmen, Osmanlı hudutları içerisindeki azınlıkları da bağımsızlığı için kışkırtmaktan geri kalmamıştır. Doğu Rumeli krizi, ilk kez 1879'da patlak verdi. Rus askerlerinin Doğu Rumeli'den çekilmesi üzerine Osmanlı Devleti antlaşma gereği Bulgaristan ile Doğu Rumeli arasına asker sevk etmek istemiş, ancak bölge halkından ciddi tepkiler görmüştür. Keza Bulgaristan'dan da Osmanlı Devleti'ni engelleyeceğine dair açıklamalar geliyordu. Osmanlı Devleti'nin, Bulgaristan-Doğu Rumeli sınırına asker sevk edememesi bu iki bölgenin birleşmesinin önünde bir engel kalmamasına neden oldu. Rus Çarı General Obruçef, olayların yatışması için kendi çıkarlarını da düşünerek Doğu Rumeli'ye gidip olayları yatıştıracağını, fakat bunun karşılığında Osmanlı Devleti'nin Doğu Rumeli sınırına asker sevkinden vazgeçmesini teklif etti. Bu teklif kabul oldu. Obruçef bir süre muvaffak olsa da gerek Bulgaristan gerek Doğu Rumeli'de birleşmek için olaylar yeniden patlak vermiştir. Bulgaristan Prensi Alexandre Battenberg de bu iki bölge halkının taleplerini destekliyordu. Bu suretle olaylar artmış ve 18 Eylül 1885 sabahı Doğu Rumeli'nin merkezi Filibe'deki ayaklanmada darbe yapıldı ve Vali Gavril Paşa sınır dışı edildi. "Doğu Rumeli Geçici Hükümeti" kurulmuş, Battenberg de "Kuzey ve Güney Bulgaristan Prensi" unvanını alarak Bulgaristan'ın Doğu Rumeli'yi ilhakını beyan etti.

Kâmil Paşa, sadrazam tayin edildikten sonra Doğu Rumeli Krizi'ni barışçıl bir yolla nihayete erdirebilme amacındaydı. Bu yüzden Osmanlı Devleti, Doğu Rumeli'de ortaya çıkan müşkülâtın Berlin Antlaşması'nın hükümlerine ve padişahın hükümlerine uygun olmaması

²⁴ George Vernadsky, **Rusya Tarihi**, Selenge Yayınları, İstanbul, 2009, s.292.

sebebiyle İstanbul'da bir konferans toplanmasını talep etmiştir. 5 Kasım 1885'te toplanan İstanbul Konferansı'nda İngiliz ve Fransız delegeleri Doğu Rumeli'den kovulmuş olan Gavril Paşa'nın yerine 5 yıl için valiliğe Prens Aleksandr Battenberg'in atanmasını önerdiler. Böylelikle Bulgar halkının da memnuniyeti kazanılacaktı. Babıâli ise Rusya ve Almanya gibi düşünüp, statükonun devamından yanaydı. Ancak Sultan II. Abdülhamit, böyle bir durumun neticesinde Bulgar ahalisince mukavemet gösterilebileceği endişesini taşıyordu ve bunun da diğer bütün Balkan halklarına bir arazi talep etmeleri hususunda sıçrayabileceği düşüncesindeydi. Ancak konferans sırasında beklenmedik bir vaka ortaya çıkmıştır. Sırp Prensi Milan, Bulgaristan'ın Doğu Rumeli ile birleşmesi neticesinde topraklarının genişlemesine tepki göstermiş, bu konuda Rusya'nın da artık Bulgaristan'ı desteklemediğini görünce cesaretlenip Bulgaristan'a savaş açmıştır.²⁵

Rusya, Kırım Savaşı'nda yenilgi ve Paris Barış Antlaşması ile Karadeniz'de donanma bulundurmaktan mahrum edilmiş, Boğazlara istediği gibi sarkamamış ve Balkanlar'daki nüfuzunu güçlendirme çabaları durmasa da önemli ölçüde yavaşlamıştır. Bu yüzden Ruslar da İstanbul ve Boğazlarda yayılmanın çok zor olduğunu bildiğinden yayılması daha kolay alanlar olan Uzak Doğu ve Türkistan'da çabalarını sürdürmüştür. Paris Barış Antlaşması'ndan sonra özellikle mukavemetlerini kırmak için büyük ordular gerektirmeyen Türkistan Hanlıklarının sahasında rahatlıkla yayılma imkânı doğabilirdi. Özellikle Amerika'daki iç savaş nedeniyle pamuk ithalatı durmuş, bu nedenle Rusya için önemi olan pamuğun üretimi açısından yoğun bir yer olan Türkistan'da faaliyetler başlamıştır. Bu tarihlerde Türkistan'da Buhara, Hive ve Hokand Hanlığı olmak üzere 3 önemli Türk-İslam Hanlığı yer alıyordu. Ruslar ilerleyerek 1885'te Merv şehrini ele geçirmişlerdir. Ancak burada da İngiltere ile sorunlar yaşanmıştır. Çünkü Rusların Türkistan'ı işgali ve Afganistan'ı baskı altına alması, İngiltere'nin en büyük ve en zengin kolonisi halinde olan Hindistan için bir tehdit teşkil etmiştir ve bu da diplomatik ve siyasi olarak iki devletin bir kriz yaşamasına neden olmuştur.²⁶

Balkanlar'daki Slavlar tam anlamıyla özgürleştirilememiş, Rusya Bulgaristan'ı istediği ölçüde büyütememiştir. Berlin Antlaşması'ndan istenilen netice tam olarak alınamayınca 1880'lerden sonra ordusunu ve sanayisini geliştirmek isteyen Rusya, Fransa'dan krediler alarak

²⁵ Armaoğlu, a.g.e., s.538-541.

²⁶ Akdes Nimet Kurat, **Türkiye ve Rusya**, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1990, s.121-123.

finansal durumunu düzeltmeye çalışmıştır. Öte yandan 1906'da Rusların, Fransa'dan aldığı borçlar 2 Milyar Frank'ı geçince gelinen noktada üstüne bir de Japonlara karşı alınan yenilgi sonrası Ruslar, Fransa ve Büyük Britanya ile yakınlaşmak zorunda kalmış, Üçlü İtilaf'ın kurucularından olmuştur.²⁷

Meiji Dönemi ile beraber pek çok alanda gerçekleşen yeniliklerin ardından Japonya, özellikle sanayisi için hammadde ve pazar ihtiyacını karşılamak amacıyla Asya'ya yönelmiştir.²⁸ Bu amaçla da 1894-1895'te Çin ile yaptığı savaşı zaferle neticelendiren Japonya, bu savaş ile Uzakdoğu'daki kuvvetler dengesine dahil olmuş, Uzakdoğu'daki sömürgecilik faaliyetlerine Avrupalı devletler ve Amerika'dan sonra kendileri de dahil olmuşlardır. Bu savaş ile Japonya, Batı teknolojisi ile yarışabilecek bir duruma geldiğini görmüş, kendilerine sömürgecilik yarışında bir özgüven gelmiştir. Rusya ise Kırım Savaşı'nda aldığı yenilgiden sonra yönünü Asya'ya çevirmiş, burada kendisine sömürgeler oluşturma amacını gütmüştür. Bu doğrultuda Rusya, Japonya'daki Avrupa düşmanı olan Boxerlerin ayaklanmasını da fırsat bilmiş, Mançurya'ya asker sevk etmiştir. Rusya, Asya'da birtakım çıkarlara sahipti. Öncelikle Batı ile rekabet edemediğinden işlenmiş ürünlerini Doğu'ya satma yoluna gidiyordu. Önceleri ticari olarak Doğu'da hakimiyet elde etmeye çalışan Rusya, artık askeri ve siyasi alanda da bölgede söz sahibi olmak istedi. Bu doğrultuda Alman Witte şirketi ile 25 yıllık bir antlaşma imzalayarak Liaotung Yarımadası'nın güneyini kiralamış ve burada ticari yayılmacılığını sağlamaya çalışmıştır.²⁹ Rusya'nın bu politikaları İngiltere ve Japonya tarafını endişelendirmiştir. Rusya'nın bölgede izlemiş olduğu oyalama politikası, Japonya'nın da çıkarlarını zedelediği için öncelikli olarak diplomatik yollardan görüşmeler sağlanmıştır. Fakat bu görüşmeler sırasında Rusya'nın olumsuz yönde tavır sergilemesi üzerine Japonya, önce Rusya ile ilişkilerini kestiğini açıklamış ardından Rusya da geri çekilmiş gibi görünerek Mançurya'dan askerlerini çıkarma konusunda oyalayıcı davranınca savaş başlamıştır.³⁰

²⁷ Vernadsky, **a.g.e.**, s.335.

²⁸ Yasemin Davarcı, 1904-1905 Rus-Japon Savaşı'nın Japon Manga Kitaplarına Yansıması, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2015, s.21.

²⁹ Nicholas V. Riasanovsky ve Mark D. Steinberg, **Rusya Tarihi**, İnkılap Kitabevi, İstanbul, 2011, s.416-417.

³⁰ Davarcı, a.g.t., s.26.

Japonya, Rusya'nın Mançurya'dan çekilmemesinin üzerine Mançurya'ya yerleşmelerini, bunun karşılığında da kendilerinin Kore'yi ele geçirmesini teklif etti. Rusya bunu kabul etmeyince Japonya bu kez Kore'yi Rusya ile paylaşma yönünde bir teklifte bulunmuştur ancak Rusya bunu da kabul etmeyince Japonya savaş ilan etmiştir. Rus ordusu düşük rütbeli kişilerin emrindeydi. Ordunun başında olan General Kuropatkin, nitelikleri çok da iyi olmayan bir askerdi ve bu yüzden savaşta başarısız kalmıştır 8 Şubat 1904'te Port Arthur'da bulunan Rus donanmasına ani bir baskın düzenlemiştir. Bu saldırının temel amacı, Rusların Pasifik donanmasının ana birliklerini savaşın en başından tahrip etmektir. Fakat 16 Rus savaş gemisi vurulmasına rağmen sadece üçünün ağır hasar görmesi Japonlar açısından bekleneni karşılamamıştır.³¹ Ancak daha sonra Yalu Nehri'nde yapılan saldırı ve Tiger Tepesi'nin Japonlar tarafından ele geçirilmesiyle beraber Ruslar geri çekilmeye başlamıştır. Rusların geri çekildiği Liaotung Yarımadası'na da asker çıkararak Japonlar buradaki kara muharebesinden de net bir zafer çıkartınca Ruslar, 18 ay denizden ve karadan süren bu savaşta yenilgiyi kabul ederek ateşkes istemiştir. Çünkü savaşta alınan yenilgiler Rusya'nın kendi içerisinde karışıklıklar yaşamasına neden olmuştur. Ülke finansal açıdan sıkıntılara girmiştir. Yapılan ateşkes, bir bakıma Rusya'yı daha büyük felaketlerden kurtarmış oldu.

Rus-Japon Savaşı'nın Osmanlı Devleti için de önemli bir etkisi olmuştur. Sultan II. Abdülhamit başta olmak üzere Osmanlı devlet adamları Rus-Japon Savaşı'nı dikkatle takip etmişler, hatta bu savaşın çıkma ihtimaline karşı da Osmanlı devlet adamları birtakım görüşlerde bulunmuşlardır. II. Abdülhamit'e arz edilen, 10 Nisan 1903 tarihli bir risalede savaşın ekonomik açıdan olabilecek tesirleri şu şekilde izah edilmiştir:

“Rusya Japonya muhârebesi bu iki devlet beynine munhasır kalabilirse Avrupa memâliki üzerinde te'sîrât-ı muzırrası memâlik-i mezkûrenin mu'âmelât-ı ticâriyye ve ahvâl-i iktisâdiyyesi üzerinde hâsıl edeceği sû'-i te'sîrden ibâret olarak bi'n-nisbe hafîf olacaktır demekdir. Ma'a-hâzâ o yoldaki mazarrâtı bile nazar-ı te'essüf ve telehhüfle müşâhede olunacak ahvâldendir. Fi'l-hakîka harbin sâ'ir düvel-i mu'azzamaya dahi sirâyeti ihtimâli karşısında bi'l-cümle ashâb-ı sermâyeye havf ve telâş târî olarak âlem-i ticâret ve sanâyi'de mütedâvel olan nukûd ashâbının sandûklarına çekilerek emniyet-i umûmiyyenin avdetine intizâren hâşiyen oralarda ihtifâ edeceğinden muhârebenin hitâmına değin ve belki de ondan sonra bile bir hayli müddet

³¹ Davarcı, a.g.t., s.45.

mu'âmelât-ı umûmiyye-i âleme durgunluk gelecektir. Bu durgunlukdan memâlik-i şâhâne dahi fevka'l-hadd müte'essir olacaktır. Zîrâ ma'den i'mâli, demiryolu inşâsı vesâ'iresi misillü teşebbüsât-ı sanâ'iyeye ve ticâriyyemiz için sermâye tedârîki zâten pek müşkil olduğu hâlde bütün bütün derece-i istihâleye gelmiş olacaktır."³²

Osmanlılar, Rusların Japonya'ya yenilmesiyle beraber artık Şarklı devletlerin Garplı devletlere karşı tekrar zafer kazanabileceğine yönelik umutlarını arttırmıştır. Olaylar sonucunda anayasal monarşiye geçiş yapılmış ve Çarlık Duması kurulmuş, çok partili seçimler yapılmış, 1906 Anayasası meydana getirilmiştir. Osmanlılar, Rusya'nın zannedildiği kadar güçlü bir devlet olmadığını görmüştür. Japonya'nın bu galibiyeti Osmanlı'da milliyetçilik ve çağdaşlaşma fikirlerinin daha da hızlı olarak gelişimini sağlamıştır. Japonya'nın Avrupa teknolojisini almasına rağmen gelenek ve göreneklerine bağlı bir yapıda olması Osmanlılar için daha da ilgi çekici hale gelmiştir. Jön Türkler de kendilerini Ortadoğu'nun Japonyası olarak addetmekte, modernleşme anlamında artık Avrupa'dan değil, Japonya'dan uzmanlar getirilmesi gerektiğine inanmışlardır. Hatta Abdullah Cevdet, Japon imparatorunu "halife" olarak önermiştir.³³ Japonların bu zaferi Osmanlı yönetim sistemi açısından da tartışma yürütülmesine neden olmuştur. Çünkü Japonya, Meşrutiyet'le yönetiliyordu ve bu savaştan sonra Osmanlı Devleti'nde Meşrutiyet tartışmalarının daha fazla yaşanmasını sağlamıştır.

Japon Modeli örnek alınarak II. Meşrutiyet'in ilanı sağlanmış ve yeniden Meşrutiyet ilan edilmesiyle beraber Meclis yeniden açıklanmış, ancak Meclis'te gayr-ı müslim vekiller ciddi bir ağırlıkla görev almışlardır. Japonların Ruslara karşı kazanmış oldukları zaferden sonra İslam Dünyası'nda modernleşme konusunda iki önemli refleks geliştirilmiştir. Birincisi muhafazakâr olup İslami görüş sahibi olan kişilerin meseleyi yorumlayışıdır. Onlar tarafından milli, yani dini kimlik muhafaza edilerek Batı'nın teknik ve teknolojisinin transfer edilmesi tarifidir ki; "Japon örneği" olarak kendilerince formüle edilmişti. Diğeri ise kısmî olarak laik görüştür ve Abdullah Cevdet gibi aydınlar tarafından savunulmuştur.³⁴

³² Başbakanlık Osmanlı Arşivi, **Yıldız Perakende, Hariciye** 33. Bkz: Hüseyin Hilmi Aladağ, "Osmanlı Devleti Zaviyesinden 1904-1905 Rus-Japon Harbi", **Selçuk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi**, Sayı 36, s.590.

³³ F. Şayan Ulusan Şahin, "Rus-Japon Harbi (1904-1905)'nin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Tesirleri", **Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Şubat 1999, s.273-274.

³⁴ Aladağ, a.g.m., s.596.

Rus-Japon Savaşı'nda ağır bir yenilgi alan Rusya ise Almanya'dan uzaklaşmış, Fransa ile uzlaşma sağlanamamasından sonra İngiltere ile yakınlaşmaya başlamıştır. 1906-1910 yılları arasında Rus Dışişleri Bakanlığı görevini yürüten Aleksandr Izlovski, Balkanlar ve Yakındoğu'da aktif politika yürütmüştür. Rusya bu dönemde Avusturya ile birtakım temaslarda bulunmuş ve bir anlaşma yapmıştır. Berlin Antlaşması'na göre yönetimi Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'na verilmiş olan Bosna-Hersek, yine Avusturya tarafından ilhak edilecek, Avusturya ise bunun karşılığında Boğazların Rus savaş gemilerine açılmasına itiraz etmeyecekti. Ancak Avusturya'da yapılan darbeye Almanya'nın verdiği ültimatom sebebiyle destek vermek zorunda kalan Rusya, dış politika açısından küçük düşmüştür.³⁵

1.2.2. Almanya ile Siyasi ve Ticari İlişkiler

Prusya, 1860'lardan itibaren yılda 7 kez asker alımı yapmaya başlamış, diğer devletlere oranla çok cephede güçlü olma imkânına sahip olmuştur. Her ne kadar bir siyasi birlikten yoksun gibi görünseler de yaptıkları atılımlar ve gerçekleştirdikleri sanayileşme, onları Avrupa siyasetinde yavaş yavaş yükselen bir güç olarak ortaya çıkarmıştır. Bununla beraber eğitimsiz bir yapıda ordunun yeterli bir şekilde güçlenemeyeceğini gören Prusya, en azından ilkokul mezunu askerlerden müteşekkil bir ordu yaratmıştır. Prusyalılar en iyi ordu ve en iyi silaha sahip değillerdi. Örneğin 1866'da savaş yaptıkları Avusturya'nın topları kendilerinden daha iyiydi. Alsas-Loren'i aldıkları savaşta Fransız tüfekleri, Alman tüfeklerinden çok daha iyiydi. Ancak Almanların düşünce yapısı kusurlarını görerek, geçmişteki hatalarından ders almak ve buna göre sistemini şekillendirmektir.³⁶ Bu suretle Almanlar, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ve 4 yıl sonra da Fransızlara karşı zafer kazanarak siyasi birliğini tamamlamıştır.

Almanya, 1871'de Bismarck önderliğinde siyasi birliğini sağladıktan sonra bütün çabasını bu birliğin korumasına ve güçlendirilmesine çaba harcamış ve bu suretle de XIX. yüzyılın ikinci yarısında Avrupa'nın güçlü devletleri arasına girmiştir. Bu bağlamda Bismarck, güçlendirmek istediği devletin temel politikasını "barış siyaseti" olarak belirlemiştir. Çünkü devlet güçlenmeden yapılacak bir savaş, güçlülük oluşturulan birliği bozabilirdi. Bu birliği sağlarken, Fransa'da Alsas-Loren alınmış, bu hezimet Fransız halkında büyük bir öfkeye, milliyetçi

³⁵ Riasanovsky ve Steinberg, **a.g.e.**, s.434-435.

³⁶ Paul Kennedy, **Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri**, çev. Birtane Karanakçı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2001, s.232.

duyguların kabarmasına neden olmuş ve Fransa Devleti'nde Almanya'ya karşı bir intikam duygusunu oluşturmuştur. Özellikle Versay Meclisi'nde milliyetçi nutuklar atılmış, yeni bir milli şuurun oluşturulmaya çalışılmasıyla beraber Fransa'da adeta militarist bir hava yaratılmıştır. Buna önlem olarak Alman Genelkurmayı, Bismarck'a önleyici bir savaş açılmasını önersele de Bismarck bunun henüz güçlenmeden mümkün olamayacağını, ayrıca Batılı devletlerin tepkisini çekeceğini söylemiştir. Fransa'nın da henüz yenildiği Almanya'ya karşı tek başına savaş açmaya cesaret edemeyeceğini bildiğinden Fransa'yı Avrupa'da yalnız bırakma siyasetini geliştirmiştir.³⁷

Almanlar, dış politika ittifaklarını Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ve Rusya Devleti ile kurduğu Üç İmparatorlar Birliği ile başlatmıştır. Esasında ilk olarak Avusturya-Macaristan İmparatoru François Joseph'in Berlin'i ziyaret etmesiyle ilişkiler başlamıştır. Rusya Çarı II. Aleksandr da Avusturya-Almanya yakınlaşmasının İngiltere ile ilişkilerin bozuk olduğu bir dönemde kendi zararlarına olacağını bildiğinden haber göndererek bu görüşmeye katılmak istediğini bildirmiş ve 7 Eylül 1872'de Almanya Başbakanı Bismarck, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu Başbakanı Andrassy ve Rusya Dışişleri Bakanı Gorçakov ile bu devletlerin imparatorları I. Wilhelm, François-Joseph ve II. Aleksandr da ayrı ayrı Berlin'de birtakım görüşmelerde bulunarak üçlü bir antant kurulmuş, Avrupa'nın mevcut statükosunun korunacağına ve Doğu Sorunu'na karşı birlikte çözüm bulunacağına dair kararlar alınıp askeri ittifak da yapılmıştır.³⁸

İngiltere ve Fransa'nın sömürgecilik faaliyetlerinin yanı sıra siyasi birliğini geç tamamlayan Almanya, dünya siyasi ve ekonomik yapısı içerisinde söz sahibi bir ülke olmuş, gözünü Avusturya ve Osmanlı Devleti gibi çok uluslu, ilişkilerin geliştirilmesinin nispeten daha kolay gözüktüğü devletlerle yakınlaşma yoluna gitmiştir. Özellikle emperyalist savaşta kendisine yer bulamadığı için en önemli fırsat, Osmanlı İmparatorluğu ile yakınlaşmak olmuştur. 93 Harbi sonrasında imzalanan Berlin Antlaşması, Osmanlı Devleti'ni kendi rızasıyla Almanya'nın liberal hegemonyasına sokmuştur.³⁹ Berlin Kongresi'nden sonra Osmanlı Devleti'nin iç işlerine daha da müdahale etme ortamı doğmuş, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu Balkanlar'da varlığını

³⁷ Armaoğlu, **a.g.e.**, s.337-338.

³⁸ Armaoğlu, **a.g.e.**, s.341.

³⁹ Cenk Reyhan, "Türk-Alman İlişkilerinin Tarihsel Arka Planı (1878-1914)", **Bellekten**, Cilt 69, Sayı 254, Nisan 2005, s.7.

güçlendirmiş, İngilizler de Yakındoğu'da daha çok söz sahibi olmuştur. Balkanlar'daki bağımsızlık hareketleri de Osmanlı Devleti'ni mecburen Almanya'ya yakınlaştırmış, esasında bu da Almanya'nın istediği bir durum olmuş, Alman Kayzeri ile Osmanlı Padişahı yakınlaşmıştır.

Bu dönemde Osmanlı Devleti artık Avrupa sermayesi tarafından iyice baskı altına alınmış, maliyesi iflas etmiş ve bunun neticesinde de 1881 Muharrem Kararnamesi ile Duyun-u Umumiye kurularak ülkenin belirli gelirlerine alacaklı yabancı devletler tarafından el konulmuştur.⁴⁰ Osmanlı maliyesinin iflasından sonra ülkenin doğal zenginlikleri tekeli imtiyazlar halinde yabancılara verilmiş; Ereğli kömürleri bir Fransız şirketine, boraks madenleri bir İngiliz şirketine, Balya-Karaaydın linyitleri yabancı sermayeli bir Osmanlı şirketine ve manganez imtiyazı ise Kösendireli bir şirkete verilmiş, hülasa Osmanlı Devleti ekonomik ve iktisadi açıdan kuşatma altına alınmıştır. İşte bu dönemde Almanya, Osmanlı toprakları üzerinde ekonomik çıkarlarını düşünmüş, en çok demiryolu yapımı olmak üzere pek çok alanda faaliyet göstererek Osmanlı ülkesinde bir etki alanı yaratmıştır.

1882'de Osmanlı Devleti'nin hizmetine Albay von Kaehler önderliğinde dört kişilik bir subay heyeti verilmiş, bu heyet Osmanlı ordusunun yenilenmesi hususunda birtakım çalışmalar yürütmüştür. Böylece Osmanlı ile Almanya giderek yakınlaşma sürecine girerken 1889'da Alman Kayzeri II. Wilhelm, eşiyile beraber İstanbul'a bir ziyarette bulunarak Bismarck'ın geleneksel Alman siyasetinin dışında bir eylemde bulunmuştur. Zira Bismarck'ın Avrupa Uyumu denilen politikasında Osmanlı Devleti'ne yer yokken, II. Wilhelm'in düşüncesinde doğrudan Osmanlı'ya yer vardır. Napolyon'un işgallerine kadar Fransa, Osmanlı Devleti için dış politikada en önemli müttefik olarak gözükmüş, bu boşluğu Napolyon'dan itibaren İngiltere doldurmuş, ancak 1878'de Kıbrıs'ı, 1882'de de Mısır'ı işgal etmesiyle ilişkiler gerginleşmiş ve bu gerginleşen ilişkileri kendi lehine kullanmak isteyen Almanya, bu doğrultuda Osmanlı Devleti ile yakınlaşma içerisine girmiştir.

1880'lerden itibaren Osmanlı Devleti, büyük sanayi devletleri arasında bir rekabet alanı haline gelmiştir. Bu dönemde İngiltere, Mısır ve Hindistan gibi sömürgesindeki bölgelere ağırlık verirken Osmanlı Devleti üzerinde Alman tesiri yükselmeye başlamıştır. 1880'lerden itibaren Deutsche Bank aracılığıyla yatırımlarını arttıran Almanya, İngiltere'nin dış borçlardaki satışa

⁴⁰ İlber Ortaylı, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**, Alkın Yayınevi, İstanbul, 2006, s.39.

çıkardığı senetleri almak yoluna giderek Osmanlı Devleti üzerinde etkisini arttırma yoluna gitmiştir. Osmanlı borçları, bankacılık ve demiryolu sektörüyle Osmanlı piyasasında görülen Almanya, 1881’de %7.5 olan borç oranını 1914’te %21’e ulaştırmış, yatırım sermayesini ise %0.3’te, %20.6’ya kadar taşımayı başarmıştır. Ayrıca Osmanlılar, 1880’de yaklaşık 235 milyar kilogram olan Alman petrolü tüketme miktarını 1910’lara geldiğinde 924 milyar kilograma kadar çıkarmıştır.⁴¹

1898’de ise Makedonya, Girit ve Ermeni meselelerinin yüksek sesle konuşulduğu bir dönemde II. Wilhelm, İstanbul’u bir kez daha ziyaret etmiş, buradan da Kudüs’e geçerek Müslümanların sempatisi ve dostluğunu kazanmayı istemiştir. Ayrıca Kudüs’te bir Protestan kilisesi açarak İngilizlerin buradaki nüfuzunu kırmaya çalışmış ve asıl amacı olan Haydarpaşa-Bağdat Demiryolu için yabancılara verilmiş bulunan imtiyazların kendi devletine devredilmesini sağlayarak Almanya’ya dönmüştür.⁴² Böylece Alman emperyalizminin hududu Anadolu’dan Mezopotamya’ya kadar çok geniş bir coğrafyada etkisini gösterecekti. Ayrıca Berlin-Bağdat Demiryolu projesi çerçevesinde Almanlar, Anadolu ve Basra Körfezi’ni geçmek suretiyle Hint Okyanusu’na doğru ulaşacaktı. Yani Alman İmparatorluğu’nun, o dönemde bölgede bir Alman Hindistan’ı oluşturma arzusunda olduğu söylenebilir.⁴³

1892’de Osmanlı’da feriklik görevine getirilen Alman von Kaehler Paşa ve arkadaşları, Türk ordusunun eğitimi, seferberliği ve organizasyonu hakkında yaklaşık 400 sayfalık bir muhtıra hazırladılar. Kaehler, Türk ordusunda eksik bulduğu hususları yazmış, düzenlenmesi gerekenler hakkında bir plan yapmıştır. Kaehler Paşa’nın bu planına göre ordu, 12 kolordu ve 6 süvari tümeninden kurulacaktı. 1813’ten 1860’a kadarki Prusya ordusunda uygulandığı gibi her kolorduda nizamiye ve seferberlikte ilk önce silah altına alınacak redif tümenleri karışık olarak bulunacaktı. Kaehler bununla beraber Osmanlı ordusundaki genç subayların eğitimini yetersiz bulmuş, kıtaları hiç tanımadıklarını belirtmiştir. Buna çözüm önerisi olarak da astsubaylıktan subaylığa geçişin kaldırılmasına, Prusya ordusuna uygulandığı gibi pratiğin öğretilmesi ve

⁴¹ Ortaylı, **Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman Nüfuzu**, s.58-62.

⁴² Reyhan, *a.g.m.*, s.11-12.

⁴³ M.Nail Alkan, Hayranlık, “*Dostluk ve Çıkar Üçgeninde Türk-Alman İlişkileri*”, **Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Nisan 2015, Sayı 34, s.44.

bilimsel eğitimin verilmesi gerektiğini belirtmiştir.⁴⁴ Ancak bu reform denemeleri istenilen başarıyı vermedi. Çünkü Alman subaylar maaşlarının yükseltilmesi için çabalara girişmiş, kendi aralarında da tartışmalar yaşamışlardır.

1895 yılında von Kaehler'in İstanbul'da hayatını kaybetmesi üzerine Sultan II. Abdülhamit, Colmar von der Goltz'u olağanüstü yetkilerle modernleşmeci Alman grubunun başına getirdi. Goltz'un Osmanlı hizmetindeki en önemli faaliyetleri askerlerin eğitilmesi hususunda olmuştur. Genç subayların eğitiminde aktif bir rol oynamış, 4000 sayıdan daha fazla Türkçe broşür ve ders kitabı yayınlanmıştır. Askeri olmayan dersler önemli ölçüde azaltılırken, binicilik ve atıcılık gibi yeni dersler, askeri ders eğitim programına dahil edildi. Askeriyede dayak uygulamasının da son bulmasını talep etmiştir. Goltz'un görevdeyken en önemli özelliklerinden biri de Osmanlı ordusunun silahlanmasına verdiği önemdi. Çok kez ıslahat layihası vermiş, onun layihaları her uygulandığında Osmanlı Devleti çokça silah siparişi vermiştir. Ayrıca Boğaziçi ve Çanakkale'deki istihkam ve bataryaların da onarılmasını ve buraların yeni toplarla donatılmasına vesile olmuştur.⁴⁵

1.2.3. İngiltere ile Siyasi ve Ticari İlişkiler

1799'da İngiltere ile ticari bir antlaşma yapmış, önceleri Fransızlara verilen ayrıcalıklar Fransız Devrimi'nden sonra İngiltere'ye verilmeye başlanmıştır. 1815 Viyana Antlaşması'nda da İngiltere, Rusya'ya karşı yine Osmanlı Devleti'nin tarafında bulunmuştur. Bu tutum aynı zamanda XIX. yüzyıl boyunca zaman zaman farklı durumlar olsa da genel olarak İngiliz siyasetini yansıtmaktadır.

İlk olarak 1814'te iki Rum ve bir Bulgar tüccar tarafından sözde eğitim amacıyla Odesa'da kurulan Etnik-i Eteryaya Derneği, Rumların bağımsızlık hareketlerini ateşleyen örgüt olmuştur. Odesa'dan 1 yıl sonra 3 Rum tarafından İstanbul'da da şubesi kurulan bu örgüt, imparatorluğun her yanında kendini göstermek suretiyle Osmanlı'dan koparak Bizans İmparatorluğu'nu yeniden kurma hevesi içerisindeydi.⁴⁶ Etnik-i Eteryaya'nın başına Rus Çarı'nın

⁴⁴ Ali Rıza Şimşek, Osmanlı Ordusunda 18. ve 19. Yüzyıllarda Yapılan Islahat Çalışmaları ve Bu Çalışmalarda Yabancı Uzmanların Rolü, Yüksek Lisans Tezi, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya, 2006, s.201.

⁴⁵ Ortaylı, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**, s.97-99.

⁴⁶ Armaoğlu, **a.g.e.**, s.182.

yaveri olan Aleksandr Ypsilanti geçmiş, İlk olarak Boğdan'da ayaklanma çıkarsa da isyan burada bastırılmış, Ypsilanti Avusturya'ya kaçmak zorunda kalıp burada da tutuklanmıştır. Bu sefer Mora'da ayaklanma olmuş ve aynı zamanda Tepedelenli Ali Paşa'nın da Halet Efendi ile arasındaki husumetten sonra isyan etmesi, Osmanlı Devleti'ni güç durumda bırakmıştır. Ruslar, Osmanlı Devleti'ne karşı Rumlara yardım etmiş ve Navarin'de Türk donanmasını yakmıştır. Ardından çıkan 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı'nda da Ruslar, Osmanlıları bozguna uğratmıştır. Savaş sonu İngilizler, Osmanlı Devleti'nin yıkılmasına müsaade etmese de Yunanistan'ın Edirne Antlaşması ile bağımsızlığını ilan etmesine müdahale etmemiştir.

Mısır Valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa, Yunan ayaklanmasından Osmanlı Devleti'ne yardım etmesine rağmen 1828-29 Rus Savaşı'nda hiç yardım etmemiştir. Mehmet Ali Paşa, Anadolu ve Rumeli'deki orduların komutasının kendisinde olmasını istiyordu. Mehmet Ali Paşa, Osmanlı Devleti'nin Yunanistan'ın bağımsızlığı meselesiyle de uğraşmasını fırsat bilip Osmanlı Devleti'ne karşı harekete geçti. Ve Mehmet Ali Paşa, Osmanlı Devleti'ni bozguna uğratmıştır. Mehmet Ali Paşa'nın sorunu uluslararası bir boyut kazanınca İngiltere ve Fransa duruma müdahale ettiler. Yapılan Kütahya Antlaşması'nın sonucunda Mısır kuvvetleriyle beraber Rus kuvvetleri de Anadolu'dan çekildiler.⁴⁷ Fakat çekilirken Osmanlı Devleti ile Rusya, Hünkâr İskelesi Antlaşması'nı imzalamıştır. Bu antlaşma Rusya'ya, Boğazlarda büyük ticari haklar veriyordu. Bu durumdan İngiltere'nin hoşnut olması tabii ki mümkün değildi. Zira İngiltere de kendi çıkarları doğrultusunda hareket ediyordu. Bunun üzerine Kavalalı Mehmet Ali Paşa tehlikesini tasfiye etmesi şartıyla İngiltere ile Baltalimanı Ticaret Sözleşmesi imzalanmıştır.

Baltalimanı Antlaşması'na göre tekeli sistemi kaldırıldı. Osmanlı Devleti, dış ticarete uygulamış olduğu aşırı vergileri uygulamaktan vazgeçti. Bundan böyle Osmanlı toprakları üzerinde yabancılar özgür bir şekilde ticaret yapabileceklerdi. Büyük Britanya'ya ait her türlü ticari mal, araç ve gereç buna dahildi. Baltalimanı Antlaşması'nda gümrük vergilerine ilişkin birtakım düzenlemeler de yapıldı. 1838 öncesinde Osmanlı Devleti hem ithalat hem de ihracat üzerinden %3 oranında gümrük vergisi alıyordu. Baltalimanı Antlaşması ihracata uygulanan vergileri %12'ye çıkarmış, ithalattan alınan vergiyi ise %5 olarak saptamıştır. Bununla beraber yerli tüccarlar vergi ödemelerini yapmaya devam ettiler. Bu uygulama, yabancı tüccarları yerli tüccarlar karşısında öne geçirmiştir. Ama bununla beraber bu antlaşma sonrasında Osmanlı

⁴⁷ İbrahim Durhan, "1838 Tarihli Osmanlı-İngiliz Ticaret Sözleşmesi ve Sonuçları", s.81.

Devleti'nin hammaddelerinin ihracatında bir artış görülmüştür. Baltalimanı Antlaşması ile İngiliz ticaret gemilerinin Boğazlardan serbestçe geçişine müsaade edilmiştir. Bu antlaşma, Kuzey Afrika ve Orta Doğu dahil olmak üzere imparatorluğun bütününde geçerliydi. İmparatorluğun her tarafında bu sözleşmenin geçerli olması Osmanlı Devleti için özellikle Mısır meselesinde önemliydi. Zira Mısır'ın Osmanlı kontrolü dışında zenginleşmesini önlemek Osmanlı Devleti'nin bütünlüğü için önemliydi. Yed-i vahit sisteminin bir parçası olan tezkere sistemine göre, yerli veya yabancı uyruklu tüccara yerli ürünleri alıp satabilmesi için belli bir ücret karşılığında tezkere veriliyordu. Bu sistem Osmanlı Devlet hazinesinin en önemli gelir kaynaklarından birini oluşturuyordu. Bu anlaşmayla bundan böyle, eşya ve mal nakli için tezkere istenilmeyecek, isteyenler cezalandırılacak ve bu uygulamadan daha önce zarar görmüş olan İngiliz tüccarın kaybı Osmanlı Devleti tarafından karşılanacaktı.⁴⁸

Baltalimanı Ticaret Muahedesi ile İngiltere ve kendisine bağlı bulunan sömürgelerinde üretilen tüm mallar, değerleri üzerinden %3 gümrük vergisi ödenmek koşuluyla Osmanlı ülkesine girebilecekti. Eğer mal içeride satılacak olursa ilaveten %2'lik ek bir vergi alınacaktı.⁴⁹ Bu antlaşmadan sonra 1838-1841 arası dönemde Fransa, İspanya, Hollanda, Belçika, İsveç, Norveç, Danimarka ve Portekiz gibi devletlere birtakım ayrıcalıklar tanınmıştır. Bütün bunlar Osmanlı Devleti'nin mali yapısının bozulmasına, mali yapı bozuldukça da taşışların hızlandırılmasına sebep olmuştur. Antlaşma Osmanlı sanayisini tamamen çökertmemiştir. Fakat Osmanlı sanayisinin çökmesindeki faktörlerden biri olmuştur.

Baltalimanı Ticaret Antlaşması'ndan sonra gümrükten mal akımının artış hızı 1842'ye gelindiğinde %392'ye, 1845'te %645'e, 1848'de %776'ya, 1842'de ise %842'ye erişmiştir. 1827-1850 arasındaki 23 yıllık süre zarfında İngiltere'den yapılan ithalat yaklaşık 8.5 kat artmıştır. Bu zaman zarfında Osmanlı İmparatorluğu'na yapılan İngiliz ihracatı, toplam İngiliz ihracatı içinde %1.3'ten %6'lık bir rakam ulaşmıştır ki yaklaşık bu 5 katlık artış, Osmanlı Devleti'nin yürüttüğü denge politikasında İngiltere ile ne denli yakınlığına gözler önüne sermektedir. Osmanlı Devleti'ne İngiltere'den ithal edilen mallar arasında ilk sırayı pamuklu sanayi ürünleri almıştır. Bu ithalat oranı kendi içerisinde başlarda %75 iken, 1840'lardan sonra

⁴⁸ Pamuk, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme**, s.30.

⁴⁹ Rifat Önsoy, **Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1988, s.133-134.

%80'e kadar yükselmiştir.⁵⁰ Bu dönemde İngiliz tarımı köklü bir biçimde gelişmiş, teknik olarak tarımın gelişimiyle beraber toprak kiralari ile çiftçilerin ettiği kâr arttı, tarım binalarına büyük miktarda harcamalar yapıldı, kurutma projeleri ile İngiliz tarımı önemli ölçüde kalkındı.⁵¹ Böylece İngiltere hem ekonomik güç olarak kendini Avrupa'da iyiden iyiye hissettirdi hem de Osmanlı Devleti pazarında kendisini daha fazla gösterdi.

9 Ocak 1853'te Rus İmparatoru I. Nikola, Osmanlı Devleti'ni hasta adam olarak nitelmiş, zaten Beytü'l Lahim'deki gümüş yıldızın kaybolması sebebiyle Ortodokslarla Katoliklerin arasında kalmış olan Osmanlı Devleti, iyice sıkıntıya girmiştir. Ancak İngiltere, Osmanlı Devleti'nin yıkılmaması gerektiğini, hasta adamın iyileştirilebileceğini düşünmüştür. Osmanlı Devleti'nin Beytü'l Lahim meselesinde Fransa'yı haklı görmesi Rusların iyice tepki göstermesine sebep oldu. Rusya, savaş açmaksızın Prut'u aşarak askerlerini Boğdan'a soktu. 30 Kasım 1853 günü Nahimof komutasındaki bir Rus filosu, Karadeniz'deki fırtına yüzünden Sinop Limanı'na sığınan bir Türk filosunu yok etmiş, Sinop şehrindeki mahalleleri de yakıp talan etmiştir. Sinop Baskını'nda 4 bin kişinin ölmesi üzerine İngiltere ve Fransa bu olaya tepki gösterip Osmanlı Devleti ile bir ittifak antlaşması imzaladılar. Fransa ve İngiltere, Osmanlı'nın Rusya'ya karşı olan savaşına katılırken Prusya ve Avusturya tarafsız kalmayı tercih etmiş, bununla beraber iki tarafı da barışa davet etmişlerdir. Kırım'da bir cephe açan İngiltere ve Fransa, denizden düşüremedikleri Sivastopol'ü karadan Piyemonte'nin desteğini alarak düşürmüş, savaşın Osmanlı Devleti ve müttefikler lehine son bulmasını sağlamışlardır. Kırım Savaşı'ndan sonra imzalanan 1856 Paris Barış Antlaşması'na göre Karadeniz tarafsız bir deniz haline getirilip askerden soyutlanıyordu. Osmanlı Devleti bu antlaşma ile bir Avrupa devleti sayılmış, Boğazlarda 1841 Sözleşmesi'nin geçerliliği yeniden ilan ediliyordu. Ayrıca Osmanlı Devleti, Batılı devletlerin de müdahalesini önlemek için Islahat Fermanı'nı ilan etmiş, kâğıt üzerinde kazandığı savaştan ciddi dezavantajlara sahip olarak ayrılmıştır.

1.2.4. Fransa ile Siyasi ve Ticari İlişkiler

Kanuni Sultan Süleyman'ın devrinden beri Osmanlı Devleti ile Fransa Devleti hiçbir zaman ciddi bir çatışma yaşamamıştır. Hatta bir duraklama ve gerileme sürecinde olan Osmanlı

⁵⁰ Önsoy, **a.g.e.**, s.18. Bkz: Halil İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", **ODTÜ Gelişme Dergisi**, 1979-1980 Özel Sayısı, s.1.

⁵¹ Deane, **a.g.e.**, s.189.

Devleti'nin, ıslahatlar için faydalanmak istediği ilk devlet de Fransa olmuştur. Nitekim Fransız İhtilali'nden çok kısa bir süre önce tahta geçen III. Selim'in de Fransa ile dostluğa verdiği önem bilinen bir gerçektir. Fransız İhtilali ilk ortaya çıktığı zamanlar doğrudan Avrupa'nın siyasi yapısını tehdit ettiği için Osmanlı Devleti bu ihtilalden endişe duymamıştır. Fransız İhtilali, imtiyazlı bir sınıf esasına dayanan sosyal tabakayı yıkmak istiyordu. Osmanlı Devleti'nde böyle bir yapı olmadığı için ilk başta endişelenmediler fakat daha sonra Fransız İhtilali, genişleyip Avrupa'yı kasıp kavurunca içinde çok uluslu bir yapıyı barındıran Osmanlı Devleti'ni de endişelendirmeye başlamıştır.

Fransız Devrimi, mutlak monarşiden kesin kopuşu ifade eder. Fransa Devrimi ile artık Avrupa'da aristokrat yapı ortadan kalkıyor; laik-demokratik bir cumhuriyet anlayışı ortaya çıkıyordu. Modern toplumlarda en üst düzey siyasal örgütlenme olarak ortaya çıkan ulus-devlet anlayışı, milliyetçilik ilkesinin bir eseridir. Fransa'dan yayılan milliyetçilik, sanayileşmenin ve modernleşmenin etkisiyle yayılma imkânı bulmuştur.⁵² Bu anlayış Osmanlı Devleti ile Fransa'nın ilişkileri doğrudan etkilememiş ancak Avrupa'nın siyasal yapısı üzerinde tesirleri olduğu için diğer devletlerin Osmanlı Devleti'ne baskı yapmasına neden olmuş, dolaylı olarak Osmanlı-Fransa ilişkilerini bir şekilde etkilemiştir. Fakat iki devlet arasındaki iyi ilişki ihtilalle de bozulmamış, hatta III. Selim, Fransa'dan gelen elçiyi resmi olarak kabul ederek iki ülke ilişkilerini daha da geliştirmiştir. 1797'de ise Moralı Esseyid Ali Efendi, Paris'e daimî elçi olarak atanmıştır.

Fransız İhtilali ile ortaya çıkan muhtelif ihtilal hükümetleri, Osmanlı dostluğuna halel getirmekten çekinmişlerdi. Osmanlı İmparatorluğu da Fransa'ya düşman olan Avrupa devletlerinin saflarına katılmaktan imtina etmiş, mutlak suretle tarafsızlık siyaseti takip etmiş, daha sonra da Fransız İhtilali ile oluşan rejimi tanıyarak, siyasi bir ittifak için ileri sürülen teklifleri tetkike bile başlamıştı.⁵³ Ancak Napolyon'un gücünün artmasıyla Osmanlı-Fransa ilişkileri de zayıflamaya başlamıştır. Napolyon'un Campo Formio Antlaşması'ndan sonra iki ülke ilişkileri zarar görmüştür. Campo Formio Antlaşması neticesinde Arnavutluk'ta faaliyet gösteren Fransa, Balkanlara da nüfuz etmeye başladığı için bir bakıma Osmanlı Devleti ile komşu

⁵² Zeki Duman, "Fransız Devrimi'nin Politik Sonuçları ve Tocqueville'in Devrime İlişkin Görüşleri", **Sosyoloji Dergisi**, Sayı 19, 2008, s.108-111.

⁵³ Enver Ziya Karal, **Halet Efendi'nin Paris Büyükelçiliği**, Kenan Basımevi, İstanbul, 1940, s.41.

oluyordu. Bu da Osmanlı Devleti için rahatsızlık verici bir durum oldu. Çünkü Osmanlı'nın komşusu zayıf bir Venedik yerine, güçlenen bir Fransa oluyordu.

Fransa, Mora ve Arnavutluk halklarını bağımsızlığa teşvik ediyordu. Napolyon, henüz Fransa'da İtalya ordusuna komutan tayin edilmeden Osmanlı Devleti ile dostluğun önemini kavramıştı. Ancak onun üst üste gelen seri galibiyetleri, Napolyon'un hedeflerini büyütmesine ve dost olarak gördüğü Osmanlı Devleti'ni dahi karşısına almaya itmiştir. Fakat iki ülke arasında geçen en önemli mesele 1798'de Napolyon'un Mısır Seferi olmuştur. Bu sırada Fransa'ya karşı telaşlanan Rusya da Osmanlı Devleti ile ittifak kurma arayışlarına girmiştir. Fakat Rusya bunu yaparken de donanmasını Boğazlardan geçirip Akdeniz'e yerleşmeyi umuyordu. Osmanlı Devleti, Fransız ordusunun İskenderiye'ye gelmesi üzerine Rusya'nın bu isteğini kabul etmek zorunda kalmıştır. Mısır'ın işgali özellikle Fransa'yı sevmesiyle bilinen III.Selim'in de tepkisini çekmiştir. Ayrıca Osmanlı devlet adamlarının da Fransa'ya karşı bakış açılarında bir değişim olduğu söylenebilir. İşbu durumda Halet Efendi de yaşanan gelişmelerden mutlaka bağımsız kalmamıştır ve Fransa'ya böyle bir psikolojide gittiği söylenebilir.

Üç konsüllü yapı içerisinde Birinci Konsül olan Napolyon, kendisine karşı oluşan cepheyi parçalamak için Osmanlı Devleti veya İngiltere'yi etkisi altına almak istiyordu. Çünkü İngiltere, Fransa'nın Doğu-Batı ticaretini hakimiyeti altına almasını istemezken Osmanlı Devleti ise Müslümanların yoğunlukta bulunduğu Mısır'ı bırakmak istemiyordu. Bununla beraber Fransa, bu iki devlete karşı da Rusya'yı bir yandan yanına çekme planları yapıyordu. İşte böyle bir siyasi ortamda Kanuni Sultan Süleyman ve I.François'in dönemlerinden beri barış içerisinde bulunan ve herhangi bir ciddi siyasi çatışma yaşamayan bu iki devlet, Napolyon'un Balkanlar ve Orta Doğu'da nüfuz alanı aramaya başlamasıyla siyasi açıdan çalkantılı bir döneme girmişlerdir. Bu yüzden Osmanlı Devleti de kendi güvenliğini sağlamaya çalışmış, İngiltere, Rusya ve Sicilya krallıklarının da içinde bulunduğu bir ittifak antlaşmasına imza atmıştır. Şüphesiz ki Osmanlı Devleti'ni buna iten Napolyon'un İtalya'yı ve Malta Adası'nı işgal etmesidir.⁵⁴ Osmanlı Devleti bu ittifaklar sayesinde Fransa'nın eline geçmiş olan topraklarını ele geçirmeye muvaffak olmuştur. Hatta Osmanlı Devleti'nin bir toprağı olmayan Yedi Ada da Osmanlı Devleti'nin himayesinde bir cumhuriyet olacaktı ve Osmanlı Devleti'ne her yıl vergi ödeyecekti. Bununla

⁵⁴ Armaoğlu, **a.g.e.**, s.103.

beraber Venedik'ten ayrılan bazı adalar da Osmanlı Devleti'ne verildi ve geleneksel dost olan Fransa artık siyasi sıkıntıların yaşandığı bir devlet haline gelmiştir.

1850'lerden itibaren ABD'nin California eyaletinde çok büyük miktarda altın bulunmasıyla beraber dünya pazarında gümüş fiyatları artmaya başladı. Bu dönemde dünya ekonomisinin ve para düzeninin en önemli gücü Fransa olmuştur. Osmanlı Devleti, Kırım Savaşı'nda Rusya'ya karşı yardım gördüğü Fransa ile bir ticari yakınlaşma içerisine girmiştir. 1861'de yapılan Kanlıca Ticaret Antlaşması ile Fransız tüccarlara iç ticarete neredeyse sınırsız bir imtiyaz sağlanmıştır. Sadece top, barut, esliha ve mühimmat maddeleri gibi birtakım askeri demirbaşta perakende ticaret yasaklanmıştır. Tuz ve tütünün ise Osmanlı'ya ithalatı yasaklanmış, ihracat ise serbest bırakılmıştır. Bu ürünlerden %8 çıkış gümrüğü alınacak ancak bu rakam her yıl %1 oranında düşecekti ve 7 yıl sonunda sadece %1 olacaktı. Fransız gemileriyle Osmanlı İmparatorluğu'na ithal edilen her türlü ticaret eşyasından %8 gümrük resmi alınacak, Osmanlı İmparatorluğu'ndan transit olarak geçirilecek eşyalar için %2 transit resmi alınacaktı. Ancak sekiz yıllık bir sürecin sonunda bu resim de %1'e düşürülecekti. Gümrükten her türlü malı kaçırarak ithal edenler ise bağlı bulunduğu konsolosluga tebliğ edilecek, bu mallar ise müsadere edilecekti. Boğazlardan Fransız ticaret gemileriyle geçirilecek ticaret eşyasından hiçbir gümrük resmi alınmayacaktı. İşbu muahede 28 sene müddetle cari olmuş, 14 ve 21. yıldönümlerinde bu ticaret antlaşması yeniden gözden geçirilecekti.⁵⁵

1870'li yıllar dünyadaki pek çok ülke için sıkıntı yarattı. Bu sıkıntı çift metalli düzenden kaynaklanmaktaydı. ABD'de bulunan kıymetli madenler piyasaya yoğun şekilde girmeye başlamıştı. Piyasaya bu denli fazla paranın girmesi enflasyonu da beraberinde getirmiştir. Hal böyle olunca Avrupa ülkeleri gümüş para basımını durdurup altın paralara dönmeye başlamışlardır.⁵⁶ Öyle ki XIX. yüzyılın sonlarında artık gümüş sikke basan darphane kalmamıştı. ABD'den Hindistan'a dünyanın pek çok ülkesi Çin'in haricinde XX. yüzyıla girildiğinde gümüş parayı terk etmiş bulunuyorlardı. Ancak altına geçen ülkeler de keskin bir davranışta bulunmamışlar, dünyanın gelişmiş ülkeleri kağıt parayı ve gümüş sikkeyi yine de kullanmaya devam etmişlerdir.

⁵⁵ Önsoy, **a.g.e.**, s.134-138.

⁵⁶ Şevket Pamuk, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2012, s.234.

1.3. Duyun-u Umumiye

1875 yılında devlet ana para borçları ödeyememesinin üstüne artık faizleri de ödeyemeyecek duruma gelmiştir. Devletin gelirleri borçların faizlerini bile karşılayamaz durumdaydı. En sonunda 6 Ekim 1875'te Muharrem Kararnamesi ilan edilmiş, bu kararname ile maliyenin iflası ve borçların ödenmesiyle ilgili kararlar ilan edilmiştir. Muharrem Kararnamesi'ne göre 6 Ekim 1875 gününden başlayarak, Osmanlı Devleti'nin o tarihteki iç ve dış borçlarının faiz ve itfaları (yani vadesi gelen borç taksitleri) 5 yıl için yarıya indirilmiştir. Yine 6 Ekim 1875'ten başlamak suretiyle her kuponun ancak yarısına tekabül eden kısmı nakden ödenecek, dolayısıyla diğer yarısı silinecekti. Kuponların (anaparanın) indirim sonrası ödenecek kısmının (yani yarısının) birinci yarısı tamamen nakit olarak, diğer yarısı da %5 faizli yeni tahviller (borç senetleri) verilerek ödenecekti. Sözü geçen tahvillerin faizleri de birinci yarı ödemeler için öngörölmüş vadelerde keza nakden ödenecek, gümrük genel hasılatı ile tuz ve tütün varidatı, Mısır vergisi ve yeterli olmadığı takdirde ağnam resmi gelirleri yapılacak ödemelerin teminatı olarak tahsis edilecekti.⁵⁷

II. Abdülhamit tahta çıkmadan önce alınan bu Muharrem Kararnamesi ile Duyun-u Umumiye'ye doğru giden yolun önü açılmış oldu. Bu moratoryum kararı Galata bankerlerinden haberleri olmadığı gerekçesiyle de tepki görmüştür. Nitekim bu tepkiler, "Moskof Nedim" olarak bilinen Sadrazam Nedim Paşa'nın görevden alınmasına kadar gitmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun dış borçlarını denetlemesi için 1881'de Muharrem Kararnamesi ile oluşturulan kurumdur. Kararnameye giden süreç bir anda olmamış, 1854 Kırım Savaşı'ndan beri alınan dış borçlarla başlayarak 1874'e kadar sürekli olarak alınan borçlar ve devletin mali olarak iflasın eşiğine gelmesi bu süreci oluşturmuştur. Osmanlı Devleti hiçbir borç ödemesi yapamayacak durumdaydı. Osmanlı devleti her ne kadar borçların taksitlerinin ancak yarısını ödeyebileceğini ilan etse de bu sözünü de yerine getirememiştir. Çünkü 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı devlete çok büyük zararlar vermiştir. Osmanlı Devleti bu savaş sonunda mali gücünü daha da kaybetmiş, öyle ki Galata bankerlerine olan borçlar da ödenememiştir. Üstelik Balkan topluluklarının da bağımsızlıklarını tanımak zorunda kalmıştır. 1879 yılında damga, alkollü içki, tuz, balık avı ve tütünden alınan vergileri 10 yıllığına iç borçlar karşılığında

⁵⁷ Biletin Özdemir, **Osmanlı Devleti Dış Borçları**, Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı, Ankara, 2010, s.70.

alacaklılara bırakmak zorunda kalınmıştır. İşte bu vergileri toplamak ve alacaklılara alacaklarını ödemek için de Düyun-u Umumiye İdaresi kurulmuştur.

Düyun-u Umumiye, 5 alacaklı devlet, yerli alacakları temsil eden bir kişi ve Galata bankerlerini temsil eden bir kişi olmak üzere 7 üyeden oluşan bir yönetim kuruluyula oluşmuştur. 5 devlet temsilcileri ise İngiltere ile Hollanda, Fransa, Almanya, Avusturya ve İtalya'yı temsilen seçilmişlerdi. Üyelikler 5 yıllık süreyle devam edecekti ve başkanlarını ise yine 5'er yıllık süreyle İngilizler ve Fransızlar yürüteceklerdi. Muharrem Kararnamesi ile borçlar Düyun-u Umumiye'ye devredilmişti. *Düyun-u Umumiye İdaresi'nin görevleri genel manada gelirler ile borçları kontrol edip güvence altına almak ve uluslararası bir denetim mekanizması oluşturmaktı. Gümrük vergilerinin yükseltilmesi, temettü vergisinin yükseltilmesi, Doğu Rumeli, Kıbrıs ve Bulgaristan'daki gelirlerin bırakılması gibi pek çok ayrıcalık yabancılara tanınmıştır. Bu suretle Osmanlı ekonomisindeki yabancı etkisi de dış borçları denetleme kaydıyla önemli ölçüde artıyordu. Düyun-u Umumiye İdaresi'nin yıllık gelirleri, "Rüsum-u Sitte" idaresinin yerine 20 Aralık 1881 tarihinde kurulduğu ilk yıl olan 1882-1883 mali yılında devlet gelirlerinin %17'sine tekabül eden 2.339.766 Lira iken, giderek artmış, 1909 yılında devlet gelirlerinin %25,2'sini oluşturan 7.091.591 Lira'ya, 1911-1912 yılında da devlet gelirlerinin %27'sine karşılık gelen 8.162.000 Lira'ya ulaşmıştır.*⁵⁸

Düyun-u Umumiye, çeşitli madenleri işletme işine de bakıyordu. Tabi bunu Türk sermayesi ile değil; Alman, İngiliz ve Fransız sermayesi ile yapmayı amaçlıyordu. Demiryolu, altyapı, elektrik, telefon, gaz ve tramvay işletmeciliğinden de Düyun-u Umumiye İdaresi sorumluydu. Düyun-u Umumiye bir bakıma Batı'nın ekonomik sisteminin Osmanlı topraklarında hâkim olması için çaba gösteriyordu. Düyun-u Umumiye'nin özellikle demiryolu işiyle de ilgilenmesi Osmanlı Devleti'ni ulaşım ağı açısından geliştirmiş, bir bölgeden diğerine taşınan malların çok daha çabuk sürede götürülmesi Osmanlı pazarını hareketlendirmiştir. Ayrıca demiryolunun geldiği ülkelerin gelişmesiyle de kimi bölgelere ekonomik manada refah kazandırmıştır. Ancak yine de bu idare, Osmanlı ekonomisinin bağımsızlığına sekte vuruyordu. Ayrıca, Osmanlı Devleti 1883 yılında Tütün Rejisi Şirketi'ne, tütünün denetiminde tekeli bir

⁵⁸ Özdemir, a.g.e., s.80.

ayrıcalık tanıyıp Reji Şirketi'nin yıllık karlarından önemli bir bölümü dış borç ödemesi için Düyun-u Umumiye'ye aktaracaktı.⁵⁹

Düyun-u Umumiye İdaresi, olumlu manada bakılacak olursa borçların ve ana paranın faizlerinde kayda değer indirimler yapmış, düzenli borç ödeyerek Osmanlı Devleti'nin diğer devletlere karşı mahcup olmasını engellemeye çalışmış, sağlam örgütlenmeler yaparak memleketin her tarafında etkili olmuş, nitelikli memurlar yetiştirmiş ve yaptığı borçlanmaları önceki yıllara nazaran daha düşük faizli alarak Osmanlı Devleti'ni ekonomik açıdan ferahlatmayı esas almıştır.

Düyun-u Umumiye, devletten bağımsız ve yabancı devletlerle ilişki içerisinde bulunan kararlarıyla Osmanlı Devleti'ni Batı'ya aşırı bağımlı hale getirmiştir. Düyun-u Umumiye İdaresi her ne kadar kâğıt üzerinde Osmanlı ekonomisinin bir parçası olarak görünse de Osmanlı Devleti'nden tamamıyla bağımsız hareket ediyordu. Her ne kadar Osmanlı Devleti'nin onayı ile ortaya çıkmış olsa da Osmanlı'dan bağımsız, uluslararası bir yapı haline bürünmüştür.⁶⁰

Muharrem Kararnamesi'nin yayınlanması ve akabinde Duyun-u Umumiye'nin kurulmasından sonra Osmanlı Devleti, kısa vadeli borçları uzun vadeli kazanımlara çevirebilmek için yeni bir istikraz düşüncesi içerisindeydi. Gümrük gelirlerinin 390.000 liralık bir bölümü karşılık gösterilerek dalgalı (kısa vade) borçlar ödenmiştir. Bu borçlanmaya Gümrük Borçlanması adı verilir. Bundan 2 yıl sonra, 1888 yılında ise Almanya'dan alınan mühimmat borçlarını ödeyebilme düşüncesiyle Duyun-u Umumiye İdaresi'nin kontrolündeki kara ve balık avı ruhsatnameleri karşılık gösterilerek Deutsche Bank'tan 30 Milyon Mark tutarında bir borçlanma yapılmıştır. Bu borçlanmaya da Balık Avı Borçlanması denmektedir. 1890 yılında Osmanlı Bankası ile yapılan 8.609.964 liralık bir borç değişikliği sözleşmesi ile mevcut %5 faizli Galata bankerlerine ait 'esham-ı mümtaze' tahvillerinin faizi %4'e indirilmiştir. Hükümet bu borç tebdilinden arta kalan 159.500 lirayı diğer borçlar için kullanmıştır. Öte yandan aynı yıl içerisinde Osmanlı Bankası ile 4.999.500 lira tutarlı bir istikraz anlaşması yapılmıştır. Bu istikrazın yarısı iç borçların ve dalgalı borçların ödenmesinde kullanılan kısmi bir rahatlama gerçekleştirmiştir. Bu borçlanmaya *Osmaniye İstikrazı* denilmektedir. Yani Osmanlı Devleti, kısa

⁵⁹ Pamuk, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, s.121.

⁶⁰ Saffet Kartopu, "*Düyun-u Umumiye İdaresi ve İdareyle İlgili Görüşler*", *Küresel İktisat ve İşletme Çalışmaları Dergisi*, s.36.

vadeli borçlardan kurtulabilmek için bir başka borçlanma yoluna giderek borcu borçla kapatma mantığını yürütmek zorunda kalmıştır. Tüm bunlarla beraber Düyun-u Mübeddele-i Muvahhede denilen bir düzenlemeye gidilmiştir. Düyun-u Umumiye İdaresi ile de mutabakat sağlanarak ve onun yönetimindeki gelirler karşılık gösterilerek, piyasada bulunan tüm tahviller %4 faizli yeni tahvillerle değiştirilerek, ‘Borçların Birleştirilmesi’ sağlanmıştır. Bu maksatla (29.762.520 Sterlin ya da 744.063.000 F.Frangı eşiti) 32.738.772 liralık yeni tahvil ihraç olunmuştur.¹⁶⁴ Bu konversiyonla, o tarihte tedavülde bulunan 75.918.019 liralık esham 32.738.772 liralık tahvil ile değiştirildiği için, Hükümetin borcu 43.179.247 lira azalmıştır.⁶¹ Bu gelişmelerle Osmanlı Devleti’nin itibarı yükselmiş, moral açıdan olumlu bir ortam doğmuştur. Tüm bunların dışında Bağdat Demiryolları için 3 tertip borçlanma yapılmış, 1905’te askeri teçhizat için borçlanılmış, yine 1906 ve 1908 yıllarında borçlanmalar yapılmıştır.

1.4. Nafia Nezareti

II. Meşrutiyet Dönemi bayındırlık faaliyetleriyle ilgili bilgi vermeden önce Nafia Nezareti’nin tarihçesi, teşkilat yapısı ve çalışma alanlarıyla ilgili bilgi sahibi olmak elzemdir. Devletin ikinci padişahı Orhan Bey tarafından kurulan divan teşkilatlanması, Sultan II. Mahmut tarafından kaldırılmış ve yerine nazırlıklar kurulmuştur. Bunlar; Mülkiye, Dahiliye, Hariciye, Adliye, Maliye, Ticaret Nazırlıklarıdır. Bunlara ek olarak Meclis-i Vala-yı Ahkam-ı Adliye, Dar-ı Şura-yı Bab-ı Ali, Dar-ı Şura-yı Askeriye de kurulmuştur.⁶² Önceleri bayındırlık işlerine mimarbaşılar ve şehremini bakarken, II. Mahmut, belediye ve güvenlik işlerine bakması için İhtisab Nezareti’ni kurmuştur. 1831 yılında ise mimarbaşılık ve şehreminilik kurumları lağvedilip yerine Ebniye-i Hassa Müdürlüğü kurulmuş, İstanbul’daki tüm imar hizmetleri bu kurumun yetki idaresine verilmiştir. Tanzimat’ın ilanından sonra da bu kurumun idaresi altında olmak üzere Kaldırım Müdürlüğü kurulmuş, keşifler de *Mimar Halifesi* adlı görevli tarafından yapılmaya başlanmıştır.⁶³

⁶¹ Özdemir, **a.g.e.**, s.90.

⁶² Mehmet Karagöz, “*Osmanlı Devleti’nde Islahat Hareketleri ve Batı Medeniyetine Giriş Gayretleri (1700-1839)*”, **Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, s.193.

⁶³ Aziz Tekdemir, “*Tanzimat Dönemi Nafia Nezareti*”, **Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi**, Cilt 1, Sayı 1, 2011, s.110.

4.1. Nafia Nezareti'nin Görev ve Yapılanması

Osmanlı Devleti'nde bayındırlık işlerinin yürütülmesi için farklı kurumlar faaliyet göstermiştir. Osmanlı Devleti'nin diğer kurumlarında olduğu gibi modern zamana ayak uyduramayan ve bozulan sistem üzerinde yenilikler yapılmak ihtiyacı hissedilmiştir. Bu ihtiyaç sonucunda Umur-ı Nafia Meclisi 1838 yılında Ziraat Meclisi adıyla kurulmuş, kısa süre sonra Umur-ı Nafia Meclisi olarak değiştirilmiştir. Ticaret Nezareti'ne bağlı olarak faaliyet gösteren meclis, Ticaret Nezareti'nin 1841 senesinde lağvedilmesi ile kapatılmıştır. Tanzimat döneminde bayındırlık faaliyetlerinin daha organize bir şekilde yürütülmesi amacıyla İmar Meclisleri kurulmuş, harcamaların karşılanması için de Nafia Hazinesi oluşturulmuştur. Ancak yapılan bu çalışmaların yetersizliği anlaşıldığından 1845'te Ticaret Nezareti yeniden ihdas edilmiş, nezaretin adı 1846 yılında Ticaret ve Ziraat Nezareti olarak değiştirilmiştir.⁶⁴ Nihayetinde imar faaliyetlerinin yürütülmesi, hizmetlerin daha düzenli yapılabilmesi amacıyla oluşturulan Nafia Nezareti 1848'de kurulmuştur. 9 Mart 1849'da yeni nazır İsmail Paşa'nın da içinde bulunduğu komisyon bir nizamname hazırlamış, Nafia Nezareti'nin görev ve sorumlulukları belirtilmiştir. Nafia Nezareti'nin öncelikli görevi tarım ve sanayi ile uğraşanların işlerinin kolaylaştırılması ve ürünlerin arttırılması. Bunların ekonomik külfetleri için Nafia Hazinesi'nin kapasitesine göre Babıâli'ye başvurmak ve ona göre düzenlemektir. Özetle belirtilecek olursa;

1- Ziraat ve çiftçilik konularında ziraat müdürlerine görev verilerek buldukları yerdeki halkın ilgi ve yetenekleri araştırılmalı, bu ilgi ve yetenekler doğrultusunda ziraat, çiftçilik ve sanayi geliştirilmeli, tarım arazileri işlenmeli ve böylelikle de istihdam sağlanmalıdır.

2- Nafia Nezareti, İstanbul başta olmak üzere ülkenin dört bir yanında üretilmekte olan kumaş ve dokumaların kaliteli ve ehven fiyata halkın temin edebilmesi amacıyla çalışmalar yapmak zorundadır.

3- Binaların yapımından sorumlu Ebniye Müdürlüğü, inşaat mevsimine dikkat edemediği için hazineden fazladan para çıkıyordu. Bina yapım işlerini de doğrudan Nafia Nezareti üstlenecektir. Ebniye Müdürlüğü, Ebniye Muavinliği'ne dönüştürülerek Nafia Nezareti'nin alt teşkilatı olarak görev yapacaktır. İstanbul ve taşrada da bir bina yapım işi olduğunda Babıâli bunu

⁶⁴ Şenay Atam, Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti, Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Niğde, 2015, s.7.

Nafia Nezareti'ne havale edecek, önce Ebniye Meclisi, sonra da Meclis-i Nafia'da görüşülerek nihai karar verilecekti.

4- Taşradaki yol ve köprüler Nafia Nezareti'ne aittir. Ancak eğer vakıf malı ise hayır sahipleri tarafından üstlenilecektir.

5- Hükümetten orman işlerinin yürütülmesi adına yetki alınmıştır. Tersane'nin, devlet kurumlarının ve şahısların ihtiyacı olan kerestenin teminini sağlamak için Meclis-i Vâlâ'dan izin alınarak bu işler görülecekti. Nafia Nezareti'nin bu konudaki en temel görevi ormandaki ağaçların gelişigüzel kesilmesine engel olmak ve sahil kasabalarına ağaçlar dikerek bölgeleri güzelleştirmektir.

6- İstanbul'da kaldırımlar, her yıl Zabtiye Müşiri ve İhtisab Nazırı tarafından onarılsa da kısa zamanda bozuldukları için yapılan masraflar boşa gidiyordu. Avrupai yapıyı yapmak, eldeki mali şartlardan dolayı zor olduğu için su yolları ve lağımlar yapılarak kaldırımların zarar görmesi engellenecekti.⁶⁵

Nafia Nezareti, merkez ve taşra teşkilatı olarak iki bölümden oluşmaktaydı. Müsteşar, evrak odası, hukuk müşavirliği, levazım kalemi, fen müşavirliği, tekaüd dairesi ve idare memurluğu gibi birimlerin olduğu bir teşkilat yapısından müteşekkil olmuştur. Nafia Nezareti'nin en önemli yapılarından biri Umur-ı Nafia Meclisi olmuştur. Bu mecliste bayındırlık işleriyle ilgili bir konuda görüş belirtmek ya da ele alınan maddenin iptali için konuşma yapmak isteyen üyeler, vekilin nezdinde meclis defterine adlarını yazdırıyorlardı. Mecliste alınan kararlar oyçokluğuna göre kabul ediliyordu.⁶⁶

Kuruluşundan kısa bir süre sonra Nafia Nezareti, Ticaret Nezareti'ne bağlanmış ve nezaretin adı da *Ticaret ve Nafia Nezareti* olarak değiştirilmiştir. Çok uzun bir süre ticaret ile bayındırlık işleri aynı nezaretin çatısı altında yürütülmüştür. Hatta Ethem Paşa'nın ikinci Ticaret Nazırlığı döneminde Maarif Nazırı Nevres Paşa'nın Bursa mutasarrıflığına atanması ile Maarif Nezareti, Maarif Meclisi'ne ilave görev olarak verilmiştir. Tüm okulların ve Takvimhane işlerinin Maarif Nezareti'ne bağlanması nezaretin düzenini bozmuş, Maarif Meclisi'ne aktarılacak meselelerin ve taşradan gelecek tartışmalı konuların yürütülebilmesi için mekan

⁶⁵ N.Yücel Mutlu, **Bayındırlık Bakanlığı Târîhi**, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Ankara, 2005, s.24-26.

⁶⁶ Atam, a.g.t., s.82.

kalmamıştır. Bu nedenden ötürü Maarif dairesi ticarethaneye nakledilip, Ticaret Nazırı Ethem Paşa'nın da bu konuda bilgi ve tecrübe sahibi olması göz önünde bulundurularak maarifle ilgili konular, paşaya ilave görev olarak verilmiştir. Bir süre sonra Maarif ve Nafia Nezaretleri gibi banka işlerinin de Ticaret Nezareti idaresine verilmesi, işlerin artmasına neden olmuş, nezaret idare edilemez hale gelmiştir.⁶⁷ Bu sebepten ötürü Nafia ve Ticaret Nazırlığı ayrılmış ve ayrı nezaretler halinde çalışılmasına karar verilmiştir. 1872'ye kadar Nafia Nezareti çeşitli maddi sıkıntılar, iş bölümü ve yaşanan huzursuzluklardan ötürü birkaç kez Ticaret Nezareti ile birleştirilip lağvedilmiştir. Bu dönemde özellikle ticaret ve bayındırlık işlerinde bir istikrarın olmadığı, devlet yetkililerinin bu konuda kalıcı bir çözüm bulamadığını söylemek mümkündür.

4.2. Nafia Nezareti'nin Teşkilatlanması

Nafia Teşkilatının merkez büroları Müsteşar, Evrak Odası, Tahrirat ve Mektubî Kalemi, Nafia Muhasebesi, Hukuk Müşavirliği, Levazım Kalemi, Sicill-i Ahval Dairesi, Tercüme ve Tahrirat-ı Ecnebiye Kalemi ile Fen Müşavirliği'nden müteşekkildir. Zamanla nezaretin artan yükü karşısında müsteşarlığa bağlı olmak suretiyle 1873 yılında Evrak Odası kurulmuştur. Evrak Odası Müdürü nezarete gelen ve giden evrakı kaydederek gerekli yerlere göndermekle yükümlüdür. Evrak Odası'na ait diğer vazifeler arasında nizamname, layiha, mukavele ve harita gibi evrakların korunması, yol, köprü ve demiryolları hizmetine dair tarifelerin hazırlanması gösterilebilir. Tahrirat ve Mektubî Kalemi Nafia Nezareti'nin yazı işlerine bakmakla sorumluydu. Bu büronun ilk müdürü Said Bey olmuştur.

Nafia Nezareti'nin gelir gider işlerine Nafia Muhasebesi bürosu, dava işlerine de Hukuk Müşavirliği bakmıştır. Nafia Nezareti ve bu nezarete bağlı birimlerin her türlü gereçlerinin tedarik işlemleri Levazım Kalemi tarafından yürütülürdü. Nafia Nezareti'ne bağlı birimlerin ihtiyacı olan araç ve gereçlerin tedarik edilmesi bu kalemin sorumluluğundaydı. Yol inşasında kullanılan malzemenin miktarı ve çeşidini belirten evrak Levazım Kalemi Müdüriyeti'nde korunurdu. Sicill-i Ahval Dairesi, nezarete işe alınan memurların isimlerinin ve maaş cetvellerinin not edildiği dairedir. Bu sayede memurların bütün işlemleri belgeli bir şekilde yapılmıştır. Yabancı yazılar için ise Tercüme ve Tahrirat-ı Ecnebiye kalemi oluşturulmuştur.

⁶⁷ Tekdemir, *a.g.m.*, s.124-125.

Nafia Nezareti ile ilgili son olarak Fen Mûşavirliği kurulmuştur. Fen Mûşavirliği'nin görevleri 1870 tarihli nizamnamede de geçmiştir. Buna göre bütün inşaat sürecini incelemek, Mühendis Mektebi öğrencilerine yapılan sınava göre fen veya inşaat konusunda hangi alana eğilimi varsa ona göre diploma vermek, Mülkiye Mühendis Mektebi'nin eğitiminin geliştirilmesine katkı sağlamak, fenne dair talimatları düzenlemek, bayındırlığa ait imtiyazların raporlarını düzenlemek, yol, nehir, maden, sanayi ürünleri, posta ve telgraf hatları hakkında bilgi sahibi olmak, haritalarını düzenlemek, Nafia Meclisi'ne azalık etmek bu memurların görev sınırları dahilindeydi.⁶⁸ Bununla beraber Nafia Nezareti'nin bünyesinde ser mühendis, seyyar müfettiş, ser müfettiş, komiserler, bekçiler, nafia katipleri, peykur, fen memurları, mühendisler ve nafia müdürleri bulunur, bunlar bir iş bölümü yaparak ülkedeki bayındırlık işlerini tanzim ederlerdi.

⁶⁸ Atam, a.g.t., s.66-74.

İKİNCİ BÖLÜM

II. MEŞRUTİYET DÖNEMİ'NDE OSMANLI DEVLETİ'NDE BAYINDIRLIK HİZMETLERİ

2.1. II. Abdülhamit Dönemi Bayındırlık Hizmetleri

Sultan II. Abdülhamit, Osmanlı Devleti'nin en zor yıllarında tahta geçmiştir. Devletin ekonomisi sürekli olarak geriye gitmekte, Balkanlar'daki iç karışıklık iyiden iyiye artmış bulunuyordu. Bu dönemde Tanzimat'tan beri temelleri atılan anayasal rejim düzenine geçilmiştir. Yeni padişah genel olarak anayasal değişimlere karşı biri olsa da modernleşmeye karşı birisi değildi. Bernard Lewis'e göre II. Abdülhamit, istekli ve faal bir şekilde modernleşme taraftarı olup, Sultan Abdülaziz ile Tanzimat devri devlet adamlarının kusursuz bir varisiydi.⁶⁹ Bu yüzden Sultan II. Abdülhamit merkezi ve despotik bir devlet yönetimi yanlısı olmuş ancak tahta geçtiğinde Midhat Paşa gibi güçlü devlet adamlarına karşı nüfuzu olmadığı için anayasal düzene geçişi kabul edip Kanun-i Esasi'yi ilan etmek zorunda kalmıştır. Yani Osmanlı Devleti geçmişe takılı kalan bir zihniyetle değil, modernleşmeci ve hizmeti ön planda tutan bir felsefeyle yönetilecekti.

II. Abdülhamit, öncelikle askeri ve stratejik açıdan üstüne düşülen demiryolu projeleriyle olası bir iç karışıklık halinde kolayca müdahale edilebilmesi avantajını sağlayacaktı. Çünkü saltanatının ilk yıllarındaki 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı sırasında ortaya çıkan Balkan ayaklanmalarına yeterli müdahaleyi yapamamış, Avusturya-Macaristan'ın Bosna-Hersek'i ilhak etmesine mâni olamamıştır. Sırbistan ve Karadağ'daki bağımsız hareketlerinin önünü alamamış, Bulgaristan ve Doğu Rumeli'deki isyanlarla baş edilememiştir. Eğer bir demiryolu hattı olsaydı Osmanlı Devleti'nin orada daha güçlü bir konumda olacağı aşıkardı. Bu dönemde Anadolu-Bağdat, Suriye-Filistin, Hicaz ve Yemen Demiryolları başta olmak üzere pek çok proje kapsamında yüzlerce demiryolu hattı inşa edilmiş, ülke bir baştan diğer başa bayındır hale getirilmiştir.

⁶⁹ Lewis, a.g.e., s.243.

İstanbul'da Boğaz'ın Anadolu yakası ile Avrupa yakasını birleştirecek bir tüp geçit yapılması planlanmıştır. Bu proje Frederic E. Strom, Frans T. Lindman ve John A. Hilleker adlı üç Amerikalı mühendis tarafından ele alınmıştır. *Tünel-i Bahrî* adı verilen bu tüp geçit, denize sabitlenmiş 16 büyük sütun üzerinden geçilecek, ikisi yolculara biri de eşyalara mahsus olmak üzere üç vagonlu trenin işleyeceği bir yapı halinde olacaktır. Yenikapı ile Harem semtlerini içine alan bu tüp geçit, Harem'i Haydarpaşa'ya demiryolu ile de bağlayarak Asya-Avrupa arasında sürekli ve kesintisiz bir ulaşım ağını sağlayacaktı.⁷⁰

Dünyanın ve ülkenin şartlarının değişmesi, ekonomik, sosyal ve idari yapının durumuna bağlı olarak geleneksel şehir yönetimi ve bayındırlık hizmetlerinin de değişmesine ve yenilikler teşkil etmesine neden olmuştur. Teknolojinin gelişmesi ve Avrupa'da ortaya çıkan hizmetler, bunları Osmanlı Devleti'nde de yapmayı zaruri kılmıştır. Avrupa'da limanlar yeni bir ekonomik kazanç olarak ortaya çıkarken, Osmanlı Devleti de liman yapımına yönelmek durumunda kalmıştır. Kızıldeniz'in en önemli iskelelerinden biri olan Hudeyde İskeleyi'nde bir liman yapılmaya karar verilmiştir. 1889'da yapıma kararı alınan bu liman, Akdeniz'de Osmanlı ticaretini canlandıracak, ülkeye para akışını sağlayacaktı. Cebane mevkiine yapılacak olan liman ve buradan Hudeyde'ye 15 dakika mesafeye kadar gelen kanalın nihayetine bir Gümrük Dairesi ile karakol inşa edilecekti. Bu liman, belediyeden temin edilecek 386.975 lira ile gerçekleştirilecekti.⁷¹

II. Abdülhamit Dönemi, haberleşme ve ulaşım ağının gelişimi açısından Osmanlı Devleti'nin en çok gelişme gösterdiği dönemdir. XVIII. yüzyılın sonunda icat edilen ve XIX. yüzyıl boyunca dünyaya yayılıp önem kazanan telgraf, Osmanlı Devleti'nde de hızlı bir şekilde gelişip yaygınlaşan haberleşme aracı olmuştur. Bu dönemde Yemen vilayeti, telgraf hatlarının en yoğun döşendiği bölgelerden biri olmuştur. Hudeyde-Kamran Adası arasına Sıhhiye Nezareti'nin talebi doğrultusunda döşenmiştir. Kara hattından yürümek usulüyle demirden direkler yapılmış, Kamran Adası'na kadar telgraf kablosu çekilmiştir.⁷² İlaveten San'a-Hudeyde telgraf hattına bir tel ilave edilmiş, San'a'dan Taiz'e kadar 240 km'lik bir telgraf hattının inşası için yerli ahaliden

⁷⁰ Ed. Vahdettin Engin, Ahmet Uçar ve Osman Doğan, **Osmanlı'da Ulaşım**, Çamlıca Basım Yayın, İstanbul, 2013, s.196.

⁷¹ BOA, **İrade Meclis-i Mahsus**, 4622.

⁷² BOA, İ. MMS, 5259.

950 tane direk yemin edilmiştir. Aynı zamanda telgraf hattı için Avrupa'dan malzeme ithal edilmesine karar verilmiş; malzeme, tesis vb. gibi masraflar için de gereken 27.484 Frank bütçeye tahsis edilmiştir.⁷³ Öte yandan Yemen vilayetine bağlı Kataba Kazası'na Taiz'den bir telgraf hattı çekilmesi ve orada ve orada da bir telgraf merkezi açılması kararlaştırılmış, bölgenin haberleşme ağı güçlendirilmiştir.⁷⁴

Şehir içi ulaşım ve metro büyük önem kazanmış, İstanbul'un semtlerini birbirlerine hızlı bir şekilde ulaşım yapılacak şekilde bağlamak esas haline gelmiştir. Osmanlı Devleti'nin gelişmiş şehirlerinden biri olan Bursa'da, şehrin kıyı kesimlerini iç kesimlere bağlamak amacıyla, Bursa şehir merkezini Mudanya'ya ulaştıracak bir tramvay hattı inşası düşünülmüştür. Hüdavendigâr şehri, Osmanlı'da Anadolu ve Rumeli yakalarında bağlantıyı sağlayıcı özelliğe sahip olması, nakliye ile gidiş gelişin fazlalığı, hattın hem yolcu nakline hem de eşya nakline uygun olarak yapılmasını zorunlu kılmıştır. Bursa'da yapılacak olan tramvayın mecburi hattı, Setbaşı'ndan başlayıp Çekirge bölgesine ve yine Setbaşı'ndan başlayıp Hükümet Konağı'na kadar uzanacaktı. Ayrıca devamında Mudanya-Bursa Demiryolu İstasyonu mevkiine doğru yönelecektir. İhtiyari hattı ise, kış mevsimlerinde ulaşım açısından sıkıntı çekilen Kestel Dağı yönünde uzatılmıştır.⁷⁵ Tramvay yolları, Bursa'nın çevre illerle de temasını sıklaştıracak, şehrin tıpkı diğer liman şehirleri gibi, iç kesimdeki şehirlere nazaran daha fazla gelişmesini sağlayacaktı.

Tramvay ulaşımı yalnızca Bursa gibi kıyı şehirlerinde değil, Ortadoğu coğrafyasında da gelişim göstermiştir. Şam'da elektrikle işleyen bir tramvay hattı düşünülmüş, Yusuf Matran Efendi'yi tramvay ya da karayolu yapımı için imtiyaz verilmiştir. Tellerle sağlanan ve dinamo denilen güç kaynağından elde edilen elektrik ile tramvay hattı yapılacak, bu hat Şam'ın ortasından başlayarak iki yönden 20 km uzaklıkta hatlar döşenmesi için Beyrut eşrafından Mehmet Arslan Bey'e imtiyaz verilerek işletimi sağlanmıştır. Bu sayede yalnızca yük ve yolcu taşımacılığı yapılmayacak, Beyrut, Halep ve Şam kentlerindeki insanlar da eş zamanlı olarak elektrikle tanışma şansı bulacaklardı.⁷⁶ Öte yandan Halep'in elektrikle aydınlatılması ve tramvay

⁷³ BOA, İ. PT, 1319.

⁷⁴ BOA, İ. PT, 1321.

⁷⁵ Sevim Erdem, Sultan II. Abdülhamit Devri (1876-1908) Osmanlı Devleti'nde Bayındırlık Faaliyetleri, Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ, 2010, s.306-310.

⁷⁶ Sevim Erdem, a.g.t., s.304-305.

işletilmesi meselesinde Halep'e mahsus olmak, şehir haricine hattan hiçbir şube ve kol yapılmamak, Bağdat hattına zarar verilmemek ve bu hususlar açık bir şekilde mukaveleye konulmak şartlarıyla imtiyaz muamelesinin yapılması hakkında bir irade çıkarılmış, Ortadoğu özellikle Suriye ve Bağdat başta olmak üzere bütünüyle geliştirilmek istenmiştir.⁷⁷

İstihdam için birtakım yatırımlar yapılmış, fabrikalar kurulmuştur. 1905 yılında Yemen'de bir su ve buz fabrikası açılmıştır. Özellikle Hudeyde civarının aşırı sıcak olması nedeniyle Osmanlı askerini ve ahalisini rahatlatmak için bir buz tesisinin ihtiyacı hasıl olmuştur. Aynı zamanda bölgedeki kirli suların arıtılması da gerekiyordu. Bu bağlamda kurulan fabrika için alınan su makinesi saatte 100 kilo buz verecek, 5 ton tatlı su arındırıp üretecekti.⁷⁸ Öte yandan II. Mahmut Dönemi'nde Konya'da yapılan güherçile fabrikası 1880'de çıkan bir yangın sonunda kullanılamaz hale gelmiş, 1883'te II. Abdülhamit'in talimatıyla yeniden yapılmaya başlanmıştır. Bir kalhane, yedi güherçile kazan ocağı, dört soğutma, iki taban havuzu ve altı süzgeçten müteşekkil olan fabrikaya daha sonra 1918'de siyah barut yapım ünitesi de eklenmiş ve askeri idareye bağlanmıştı.⁷⁹ Barutun hammaddesi olan güherçilenin Konya'da yeniden üretimi sağlanmış, fabrikanın yanmasıyla oluşan istihdam açığı kapatılmaya çalışılmıştır.

II. Abdülhamit Dönemi'nde bayındırlık faaliyetlerinin en sık görüldüğü yerlerden ikisi, başkent İstanbul ve Batı Trakya civarıdır. Demiryollarının yapımı çok hızlı bir şekilde ilerletilmiş, II. Abdülhamit Devri'nden önce toplamda 1145 km olan Osmanlı demiryolları hattı, Rumeli'de 1193, Anadolu'da da 2507 km olmak üzere toplamda 3700 km'ye çıkartılmıştır. Bu demiryolu hatları, Osmanlı Devleti'ni iktisadi olarak kalkındırarak, Avrupa-Hindistan ticaret yolunu tekrardan işe yarar hale getirecekti. 1872'de işletmeye açılan Anadolu ve Hicaz Demiryollarının Haydarpaşa'daki istasyon durağı daha geri bir bölgede bulunan çok küçük ve basit bir yapıydı. Lakin modern anlamda 30 Mayıs 1906'da Kadıköy'de Prusya Neo-Rönesans tarzında heybetli bir binanın yapımına başlanmış, 19 Ağustos 1908'de tamamlanmıştır.⁸⁰ Aynı zamanda Haydarpaşa Garı'ndan başlamak suretiyle Eskişehir, Konya, Ereğli, Pozantı ve Adana

⁷⁷ BOA, İ. İMT, 5/15.

⁷⁸ BOA, **İrade Hususî**, 1323.

⁷⁹ Emrah Yılmaz, II. Abdülhamit Döneminde Konya ve Kentin Yapısal Değişimi, Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, 2015, s.53.

⁸⁰ Ömer Faruk Yılmaz, **Sultan İkinci Abdülhamit Han'ın Hicaz Demiryolu Projesi**, Çamlıca Basın Yayın, İstanbul, 2011, s.20-24.

güzergâhını izleyen Hicaz Demiryolu hattının en zor geçiş noktası olan Belemelik⁸¹ bölgesinde yapılan çalışmalar neticesinde 12 km uzunluğunda 22 tane tünel açılarak ulaşım yolu rahatlatılmıştır. Yine Toroslar mevkiinde zorlu vadilerden birine de Osmanlı'nın en uzun ve en yüksek köprüsü olan *Varda Köprüsü* 1907 yılında kaba inşaatı bitecek şekilde yapılarak bugün dahi araç kullanımına uygun olan bir biçimde çalışmalar yapılmıştır.⁸²

XX. yüzyılın başında Batı Trakya'nın önemli bir yeri olan, günümüzde Yunanistan'a bağlı bir şehir olarak varlığını sürdüren Gümülcine'de okul, yol, köprü, su yolu, cami ve askeri tesisler gibi pek çok imar faaliyeti görülmüştür. Şehirde *Ertuğrul* adıyla yeni bir köy kurulmuş, buraya Maliye Nezareti ve Maarif Nezareti'nin ortak emekleri sonucunda bir cami inşa edilmiştir. Burada Hükümet Konağı'nın üzerine 19 odadan oluşan bir kat ve ilaveten jandarma ve polis daireleri dahi yeni baştan inşa kılınmıştır. Ayrıca burada bulunan 5 redif birliğinin korunması için cephane ve muhafaza karakolhaneleri inşa edilmiş, şimendifer hattının yakınlarına da jandarma karakolları yapılmıştır. Öte yandan Gümülcine'de Asakir-i Şahane Koğuşları yapılmış, Eğridere'de Redif Alayı Dairesi yapılarak bölgenin askeri savunması da güçlendirilmiştir.

Gümülcine'de Nafia Nezareti'ne ait yol ve köprü çalışmaları da görülmüştür. 48.656 işçi istihdam edilerek Ahiçelebi, Sultanyeri Kazaları merkezine ve bu mahallerden Ortaköy, Kırcaali, Eğridere ve Paşmaklı'ya uzanan yollarda 37.927 metre toprak tasfiyesi yapılmış, 534 metre şose müceddeden ve 7327 metre kaldırım ve şose tamiren inşa ve 8.640 metre mik'ab taş hazır edilmiştir. Öte yandan *İskeçe Çayı üzerinde inşa olunan dört gözlü kırk metre açıklığında mermerden kârgîr ve Hamidiye nâm-ı âlîsiyle mevsûm köprü ile derdest-i inşa bulunan Söğüdüdere üzerinde otuz metre açıklığında üç gözlü ayakları kârgîr üstü demir köprü dahi dahil olduğu hâlde kebîr ve sağîr yüz on üç aded köprü ve menfez müceddeden ve otuz iki aded tamiren vücuda gelmiş ve kısm-ı azamî imalât-ı sanaiyeye ve bir kısmı da yollara aid olarak sekiz yüz kırk üç bin beş yüz seksen üç kuruş bedelât-ı nakdiyeden bi't-tescil sarfolunmuşdur.*⁸³ Yani şehir tam manasıyla bir bayındırlık merkezi haline gelmiş, Batı Trakya'da çağdaşlarına nazaran öne çıkan bir kent olmuştur. Kuşkusuz bütün bunları Sultan II. Abdülhamit'in Balkanlarda iyice

⁸¹ Günümüzde Adana'nın Pozantı ilçesine bağlı bir mahalle.

⁸² Ömer Faruk Yılmaz, **a.g.e.**, s.28.

⁸³ BOA, **Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı**, 279/148. Bkz: Haz. H. Yıldırım Ağanoğlu, Sebahattin Bayram ve Mümin Yıldıztaş, **Osmanlı Belgelerinde Batı Trakya**, Başbakanlık (Günümüzde Cumhurbaşkanlığı) Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Yayın No: 107, İstanbul, 2009, s.370-371.

artış gösteren karışıklıkları önlemek için stratejik adımları olarak değerlendirmek mümkün olabilir. Çünkü buradaki köprü, yol, okul, cami ve askeri çalışmalar hem askeri kuvveti sağlamlaştırmak hem de ahaliyi memnun edebilmek ve Osmanlı Devleti'ne bağlılıklarını arttırabilmek içindi.

Sultan II. Abdülhamit, sel sebebiyle yollar kullanılmaz hale geldiği ve çukurlar oluştuğu için buna bir çare olarak setler yapmayı düşünmüştür. Setler yüksek yapıları itibariyle suyu tutma özelliği bulunduğundan şehirlerin sular altında kalmasını önleyen önemli yapılardır. Bu bağlamda Sakarya Nehri, Havran Çayı, Bandırma Limanı, Değirmendere, İskeçe Kasabası, Hindiye, Seyhan Nehri, Tunca Nehri, Menfiz Deresi, Derin ve Boyana Nehirleri ile Kenaniye civarlarına yeni setler inşa edilmiş, Ziraat Bankası ve bölgelerin valilikleri ile Nafia Nezareti'nin ayırdığı bütçelerle bu bölgeler tanzim edilmiştir.⁸⁴

2.2. II. Meşrutiyet'in İlanıyla Oluşan Siyasi ve Toplumsal Tablo

Uzun yıllardır toprak kaybeden, ayrılıkçı hareketlerin ve ekonomik darboğazın etkisiyle bir çöküşün içinde bulunan Osmanlı Devleti'nde, 30 yıldır yürürlükten kalkmış vaziyette bulunan Kanun-i Esasi tekrar kabul edilmiş ve Sultan II. Abdülhamit, 24 Temmuz 1908'de Meşrutiyet'i ikinci kez ilan etmiştir. Hızla artan Batılılaşma hareketi, toprak kayıpları, toplumsal değişim talepleri ve ekonominin çöküşü muhalefeti giderek güçlendirmiş ve Jön Türkleri iktidarda söz sahibi hale getirmiştir. II. Meşrutiyet'in ilanından sonra Osmanlı Devleti, sosyal ve siyasi olarak pek çok önemli değişiklik yaşamıştır. II. Meşrutiyet; işçi hareketlerinden, basındaki anlayışa kadar birçok noktada değişimlere ve yepyeni anlayışları beraberinde getirmiş, Osmanlı'da adeta yeni bir hayat tarzı ortaya koymuştur. Kanun-i Esasi'nin özellikle askıya alınmasından beri süre gelen 32 yıldan sonra yeniden bir anayasanın yürürlüğe konulması, dar kapsamlı da olsa her kesimin siyaset kurumlarında temsil noktasını yakalama imkânının doğması Osmanlı Devleti'nde farklı bir hava yaratmaya yetmiştir.

Meşrutiyet'in ilanı üzerine Avrupa'da yaşayan Jön Türkler İstanbul'a dönmüşler, siyasi faaliyetlerine Türkiye'de devam etmişlerdir. Prens Sabahaddin, Ahmed Rıza Bey, Mizancı Murat ve İsmail Kemal Bey başta olmak üzere pek çok Jön Türk, İttihat ve Terakki'nin içinde kendi nüfuzlarını oluşturma çabası içinde olmuşlardır. Özellikle içeride başlayan birtakım görüş

⁸⁴ Sevim Erdem, a.g.t., s.229-233.

ayrılıkları, İttihat ve Terakki'ye karşı muhalif parti ve cemiyetlerin kurulmasına da sebebiyet vermiştir. Ağustos 1908'de Fedakâran-ı Millet Cemiyeti ile Eylül 1908'de Osmanlı Ahrar Fırkası ve İttihad-ı Muhammedî Fırkası kurulmuştur. Öte yandan geçmişte İttihatçılar, Ermenilerle birtakım ilişkiler içinde bulunsalar da artık Ermenilerle de ilişkileri eski düzeyini kaybetmiş, Ermeniler içerisinde Hınçak ve Taşnaksutyun ortaya çıkmıştır. Mizan Dergisi de bir süre sonra kapatılmış, Mizancı Murat hapse atılmıştır.

İlan-ı hürriyetle beraber payitaht evvelce hiç olmadığı kadar kalabalık mitinglere sahne olmuş, II. Abdülhamit zamanında taşraya sürgün edilen devlet memurları İstanbul'a dönerek hükümete destek gösterilerinde bulunmuşlardır. İttihatçı olmayanlar bu toplumsal hareketi kontrol etmek için İttihat ve Terakki'nin karşısında güçlenmek istiyordu. Özellikle Osmanlı Ahrar Fırkası, İttihatçılar gibi Türkçü ve merkezîyetçi değil, Prens Sabahattin gibi adem-i merkezîyetçiydi. Bu parti ilk kurulduğu günden itibaren İttihat ve Terakki'nin Anadolu'da örgütlenmesini engellemeye çalıştı.

Sultan II. Abdülhamit'in Meşrutiyet'i ikinci kez ilan etmesi, İttihatçıların nihai hedeflerine ulaşması durumunu getirmesine rağmen bu hem İttihatçılar hem de II. Abdülhamit yönetimi zamansız yakalayan bir durum oldu. Çünkü hem padişahın geleceğinin ne olacağı hakkında bir karar verilememiş hem de başta Paris'te bulunan Meşrutiyet yanlıları olmak üzere Anayasa ilan edildikten sonra ne yapacakları konusunda kararsızlardı. Padişaha her ne kadar güvenliği ön planda tutan politikaları için ötürü tepkiler olsa da Anayasa'yı ilan etmesinden ötürü kendisine olan minnet duygusu, tepki duygusundan daha fazlaydı. Bu yüzden henüz halk nazarında da tanınmayan İttihatçılar Selanik'te kalmayı yeğlemişler, İstanbul'u baskı altında tutup yedi kişilik bir heyet yollayarak İstanbul'a istediklerini yaptırmayı tercih etmişlerdir.⁸⁵

Derviş Vahdeti, 11 Aralık 1908'den itibaren Volkan Gazetesi'ni yayınlamaya başlamıştır. Volkan Gazetesi İslamiyetçi, hümanist, medeniyetçi, hürriyetçi ve anayasacıdır. Bu gazete, "ittihad-ı anasır" politikasına inanmıştır. Bu gazeteden sonra aynı fikirlere sahip İttihad-ı Muhammedî Fırkası kurulmuş, Sultan II. Abdülhamit bizzat bu fırkaya mason localarına karşı

⁸⁵ Stanford Shaw ve Ezel Kural Shaw, **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye**, Cilt 2, E Yayınları, İstanbul, 1983, s.331.

mücadele etmesi ve hükümet politikalarına keskin muhalefet etmemesi için para aktarmıştır. İttihat ve Terakki Partisi de ittihad-ı anasır politikasını padişahla beraber uygulamayı devletin çıkarlarına uygun bulmuş, Türk olmayan unsurların devlete bağlılığını arttıracaklarını düşünmüştür. Ancak Türk olmayan unsurlar Meşrutiyet'ten unsurların birliğini değil, ayrılığını anlıyorlardı. Dolayısıyla "Osmanlıcılık" politikası bir fayda sağlamamış, Meşrutiyet diğer unsurların kendi milliyetçilikleri için bir fırsat haline gelmiştir. Hatta İstanbul'da yaşayan gayrimüslim tüccar ve bankerler de kendilerini Osmanlı Devleti'nin bir parçası olarak görmemeye başlamışlar, artık büyük devletlerden birinin hakimiyeti altında yaşamak istemişlerdir. Böylelikle İttihatçılar ve Osmanlı merkezi hükümeti, unsurların birliğini sağlayamamış, bu konuda özellikle bir ortak yaşam amacı kuramamışlardır. Çünkü zaten 1829'dan itibaren başlayarak Balkan milletleri bağımsızlıklarını ilan etmişler, elde bir tek Arnavutlar kalmıştı. Onlar da artık kendi devletlerini kurmak istiyordu. Böylelikle Osmanlı Devleti, II. Meşrutiyet dönemine siyasi ve toplumsal açıdan çok zor şartlar altında başlamıştır.

2.3. Güçler Dengesi

Sultan II. Abdülhamit Dönemi'nde İngilizler ve Fransızlarla uzaklaşmış, Rusya ile de ilişkilerin zaten uzun süredir sıkıntılı olmasından ötürü 1871'de siyasi birliğini tamamlayan ve sanayisi ile ekonomisi hızla gelişen Almanlarla yakın ilişki kurulmuştur. Öyle ki Alman İmparatoru II. Wilhelm İstanbul'a gelerek ziyaretlerde bulunmuştur. Ancak Meşrutiyet'in ilanıyla beraber İttihatçılarda Almanlardan ziyade İngilizlere karşı bir eğilim oluşmuştu. 1907 yılında Konya Ovası'nı sulama imtiyazı ve Bağdat Demiryolu gibi önemli mevzuları çözmesi için Deutsche Bank tarafından İstanbul'a genel müdür olarak atanan Karl Helfferich, bir rapor hazırlayarak Meşrutiyet'in ilanıyla beraber bütün kozların İngilizlerin eline geçtiğini, kendilerini çok zor günlerin beklediğini ve Sultan II. Abdülhamit zamanındaki konumlarını çok abarttıklarını ifade etmiştir. Almanlar bu hususta kendilerine olan itimadın Sultan II. Abdülhamit ile sınırlı olduğunu, alt tabakadaki devlet kadrosunun daha çok İngilizlere tandanslı olduğunu görmüştür.

İngilizler ise Osmanlı Devleti'ndeki meşrutiyet rejiminin Asya'da kolonileştirdiği halklar üzerinde de etkili olacağından endişe ediliyordu. Ancak yeni rejimin Avrupalı devletlere güçlük çıkarma isteğinin olması bir yana, yapacağı reformları Avrupalı devletlere beğendirme gibi bir çabası vardı. İttihatçıların yönetimde söz sahibi olmasıyla resmi hükümet ile İttihat ve Terakki merkez-i umumisi olmak üzere iki görüş devlete egemendi ve bu da çift başlılık gibi bir bunalımı

beraberinde getiriyordu. Bu ortamda Ahmed Rıza ve Nazım Bey'den oluşan bir İttihatçı delegasyon Londra ve Paris'te bir dizi temasta bulunmuş, İngiltere Dışişleri Bakanı Sir Edward Grey ve Dışişleri Daimî Temsilcisi Sir Charles Harding'i ziyaret ederek Osmanlı Devleti'nin Yakınoğu'nun Japonyası olduğunu belirtmişlerdir. Osmanlılar burada kendilerinin bir Japon modeli içinde olduklarını iddia ediyorlardı.

Said Paşa'nın istifasıyla yerine Kıbrıslı Mehmet Kâmil Paşa, üçüncü sadaretini yapmak üzere tayin edildi. Kâmil Paşa'nın sadarete getirilmesiyle İngiltere ile daha yakından bir ilişki kurma amacı güdülmüştü. Fakat her ne kadar İngilizlerle yakın ilişki kurulmak gibi bir gaye güdülse de gelişmeler Osmanlı Devleti'nin İngiltere ve Fransa'ya olan itimadını sarsacak şekilde oldu. Bulgaristan bağımsızlığını ilan etti, Bosna-Hersek'i Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ilhak etti. Hem Bulgaristan hem de Bosna-Hersek padişahın egemenliğini reddederek hazineye vergi ödemeyi durdurmuşlardır. Bu işin sonunda büyük devletlerden hiçbir yardım göremeyen Osmanlı Devleti, azınlıkların başkaldırı hareketlerinin önüne geçebilmek için çareyi kendi uygulamalarında buldu. 26 Şubat 1909'da yapılan anlaşma ile Avusturya, Osmanlıların Bosna-Hersek'teki egemenliklerini tanınması kaydıyla Yenipazar sancağını boşaltacaktı. Öte yandan 19 Nisan 1909'da yapılan antlaşma ile Bulgaristan artık padişaha ödeyecekleri taksitleri Ruslara ödeyecekti. Bunun karşılığında da Ruslar, Osmanlıların kendilerine ödeyeceği savaş tazminatının önemli bir kısmını silmişlerdir.⁸⁶ Tüm bu olaylarda İngilizlerin Osmanlı Devleti'ne somut bir yardımda bulunmaması İttihatçıların temayülünü yeniden Almanlara doğru kaydırmıştır.

2.4. II. Meşrutiyet Dönemi'nde Nafia Nezareti

II. Meşrutiyet Dönemi, Osmanlı Devleti'nde geçmişteki yönetim tarzından farklı yolların izlendiği, farklı bir siyasi iklim ve devlet yapılanmasının olduğu olağanüstü şartlar dönemi olarak değerlendirilebilir. II. Meşrutiyet Dönemi'nde Osmanlı bürokrasisi klasik Tanzimat dönemindeki düzenini önemli ölçüde kaybetmiştir. Önceki dönemlerde bürokrasi kendi içerisinde yapılabiliyor, tayin ve terfi işlemlerinde belirli kaidelere bağlı kalmak şartıyla bağımsız bir şekilde işliyordu. Öyle ki Sultan II. Abdülhamit'in değiştirme çabaları bile tam anlamıyla başarılı olamamıştır. Ancak II. Meşrutiyet'le beraber artık parlamento vardı. Daha da dikkat çekici olan parlamento içerisinde ve hükümet çevresinde siyasi fırkalar bulunuyordu. Bu fırkalar içerisinde

⁸⁶ Stanford Shaw ve Ezel Kural Shaw, **a.g.e.**, s.334.

en önemli olanı siyasi hayatına illegal bir şekilde başlamış olmasına rağmen gittikçe güçlenen ve en sonunda II. Meşrutiyet'i ilan ettirebilecek kadar güçlenen İttihat ve Terakki Fırkası'dır.⁸⁷ İttihatçılar devlet yönetiminde II. Meşrutiyet'in ilk yıllarında hükümetin işlevlerine doğrudan müdahalelerde bulunmuş, ülke yönetimini direkt kendileri üstlenmek istemişlerdir.

Meşrutiyet'in ilanı ile II. Abdülhamit, hükümeti kurması için daha önce iki defa sadaret makamına getirdiği Mehmet Kâmil Paşa'yı üçüncü kez görevlendirmiştir. Kâmil Paşa kurduğu hükümette, Ticaret ve Nafia Nazırlığı görevine Ermeni asıllı diplomat Gabriel Noradunkyan'ı getirmiştir. Kâmil Paşa Hükümeti, Meclis-i Mebusan'da bir hükümet programı yayınlamıştır. Bu programda Nafia ile ilgili "...Şimdiye kadar devletin umuru nafia icraatında bir meslek-i muttarid takip etmemesi ve ticaret ve sanayide mani-i terakki birtakım esbab-ı asliye ve müteferrianın vücudu bu cihetlerce husulü tekemmülata hail olduğundan bi-mennihil kerim mülk-i Osmani'ye giren fikr-i terakkinin ve sunuf-ı muhtelif-i ahali arasında müsavaat-ı kâmile-i hukuk ve vezaiife müsteniden takarrüre başlayan ittihadın semerat-ı naflası hem devlet hem de ahalice iktıtaf olunmak üzere gerek ticaret-i berriye ve bahriye ve sanayi ve umur-ı nafiaca ve gerek memlekette sanainin şubat-ı muhtelifesiyle temin-i terakkisi hususunca bi'lkülliye başka bir tarik-i salime girilmek üzere icabat-ı bâlâ taraf-ı tetkik ve tezekkür ve icra ve levayihi mukteziye-i Meclis-i Mebusana tevdi edilecektir..."⁸⁸ ifadesi kullanılmıştır. Yani denilen o ki daha önce Osmanlı Devleti'nde pek de gelişmiş olmayan bayındırlık-ticaret ve sanayi işleri ve bu gelişime engel olan şeyler, birlik duygusu içerisinde gerek ahalinin gerek de devletin desteği ile aşılacak, yüksek mevkilerde alınması gereken kararlar layihalar halinde Meclis-i Mebusan'a sunulacaktı.

II. Meşrutiyet'in ilan edildiği sırada Balkanlardaki ayrılıkçı hareketler Osmanlı Devleti'nin en önemli gündemi olmuştur. Bu sürede Bulgaristan bağımsızlığını ilan etmiş, Bosna-Hersek ise Avusturya tarafından işgal edilmiştir. Aynı zamanda Giritliler de Yunanistan'a bağlandıklarını ilan etmişlerdir. Avusturya'nın Bosna-Hersek'i ilhak ettiği gün, nicedir Osmanlı Devleti açısından büyük sorun teşkil eden Bulgaristan da bağımsızlığını ilan etmiştir. Bu olayı hızlandıran şey, 12-13 Eylül günü, Sadrazam Kâmil Paşa, tarafından II. Abdülhamit'in doğum

⁸⁷ Ortaylı, **Türkiye Teşkilât ve İdare Tarihi**, s.429.

⁸⁸ İhsan Güneş, **Türk Parlamento Tarihi**, Türkiye Büyük Millet Meclisi Vakfı Yayınları, No: 14, Ankara, 1996, s.285-286.

günü münasebetiyle Hariciye Nazırı'nın konağında yabancı diplomatlara verilen yemeğe Bulgaristan Kapı Kethüdası Geşof davet edilmemesi olmuştur. Osmanlı-Bulgaristan ilişkileri 1878 Berlin Antlaşması'ndan beri zaten gerginlik halindeydi. Bulgaristan'daki Osmanlı demiryolunda 1908 Eylül'ünde işçiler grev yapmış, bunu bahane eden Bulgarlar da askerleriyle demiryollarını işgal etmişti. Grev bittikten sonra da Bulgarlar askerlerini geri çekmemiş, demiryollarını ilgili şirkete geri vermemiştir.⁸⁹ Bu grev, Osmanlı Devleti'nde toplumsal hayatı felç etme noktasına getirmişti. İşbu şartlar altında devletin Nafia Nezareti'ni, Ticaret Nezareti'nden ayırma gibi bir imkân ve teşkilatlanacak gücü olmadığından bu iki nezaret uzun süredir olduğu gibi 1911'e kadar birleşik olarak faaliyetlerini sürdürdüler.

1911'de Ticaret ve Nafia Nezaretleri, son kez ve kesin olarak ayrılmıştır. Osmanlı Devleti böylelikle gerekli işlemleri daha hızlı ve rahat olarak yapabilmeyi umuyordu. Ancak çalkantılı siyasette Osmanlı Devleti'nin hükümetlerinin ömrü uzun olamamıştır. Öyle ki bu hükümetler 1 ay ile 5 ay arasında bozulup yenisi kuruluyordu. Devletin böyle şartlar altında değil bayındırlık, en ufak bir hizmeti bile başarması neredeyse imkânsız vaziyetteydi. Yine de bu zor durumda 1913'te mülki idarede birtakım değişiklikler görülmüştür. Nafia Nezareti'nin işe alım ve işten çıkarma durumlarına ilişkin nizamname yayınlanmış, il yollarında çalıştırılacak mühendis yardımcısı ve kondüktörlerin özlük işlerinin Nafia Nezareti'nin belirlediği isimler arasından olmak üzere vali veya mutasarrıflıklar tarafından yerine getirileceği beyan edilmiştir. Ayrıca 1909'da Nafia Nezareti'ne bağlanan Mühendis Mektebi'ni bitirenlerin bu nezarete mecburi hizmete tâbi tutulacağı kanun çıkarılarak belirtilmiştir.⁹⁰

2.4.1. Umur-ı Nafia Programı

II. Meşrutiyet'in ilanından sonra Nafia Nezareti, bir program düzenleyerek ülkenin tanzim edilmesi yoluna gitmiş. Umur-ı Nafia Programı; yolları, köprüleri, demiryolları, limanları, iç sulardaki gemi nakliyatını, tarımsal su işlerini ve Mezopotamya'daki pek çok bayındırlık faaliyetini içermektedir. Umur-ı Nafia Programı, sekiz yıllık bir zaman zarfı içerisinde gerçekleştirilmek üzere hazırlanmıştır. Programın ana amacı ekonomik etkinliği birinci planda

⁸⁹ Armaoğlu, **a.g.e.**, s.609.

⁹⁰ Mutlu, **a.g.e.**, s.159.

tutarak tarımsal ürün miktarını artırmak, bu üretimi de hem ülkenin tümüne hem de dünya pazarına ulaştırmaktı. Bu bağlamda da yollar, köprüler, demiryolları, limanlar gibi pek çok önemli yapıtların yapılması önemseniyordu. Umur-ı Nafia Programı'nın birinci bölümünde 8 yılda 30.000 kilometrelik bir karayolunun aktif hale getirilmesinden söz edilir. Bunun için de her yıl 400.000 Lira olan yol tahsisatının 1.200.000 Liraya çıkartılması önerilmiştir. Programın ikinci bölümünde Balkan ülkeleri ile bağlantıyı sağlayacak iltisak hatları, Arnavutluk'tan Anadolu'ya kadar demiryolu hatlarının eklenmesi hedeflenmiş, Osmanlı demiryolu sisteminin Avrupa, Asya ve Afrika'yı bir bütünleştirme aracı olması sağlanmak istenmiştir. Öyle ki 17.000 kilometrelik bir demiryolu ağı düşünülmüştür. Üçüncü bölümde imtiyazlarla bütçeye çok fazla yük olmadan limanların yapılması düşünülmüş, dördüncü ve beşinci bölümde bataklıkların kurutulması, akarsuların düzenlenmesi, sulama projelerinin bir kesiminin imtiyazlar karşılığında şirketlere yaptırılabilmesine bağlı olarak bütçeden 750.000 ile 1.500.000 Lira ayrılması öngörülmüştür. Gabriel Noradukyan'ın Nafia Nazırlığı döneminde düzenlenen bu programın, Osmanlı Devleti'ne külfeti toplamda 3.000.000 Lira civarında olacaktı.⁹¹

2.4.2. II. Meşrutiyet Dönemi Nafia Nazırları

Gabriel Noradukyan (Ağustos 1908-Ocak 1910)

Mehmet Hulusi Bey (Ekim 1911-Ocak 1912)

Sinapyan Efendi (Ocak-Kasım 1912)

Ziya Bey (Kasım 1912-Ocak 1913)

Nikola Konstantin Basarya (Ocak-Haziran 1913)

Osman Nizami Paşa (Haziran-Aralık 1913)

Ahmed Cemal Paşa (Aralık 1913-Mart 1914)⁹²

⁹¹ İlhan Tekeli ve Selim İlkin, "1908 Tarihli Umur'u Nafia Programı'nın Anlamı Üzerine", Osmanlı Dünyasında Bilim ve Eğitim Milletlerarası Kongresi Tebliğleri, İslâm Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi, İstanbul, 2001, s.523-524.

⁹² Atam, a.g.t., s.52-54.

2.5. Demiryollarının Yapımı

1860'larda Âli ve Fuad Paşalar, Osmanlı topraklarında bir demiryolu hattı inşa etme fikrini taşıyorlardı. Balkan Yarımadası'nın bir ucundan öteki ucuna gidecek olan bir demiryolu, İstanbul ile Tuna arasında ulaşım sağlayacak ve İstanbul'u Viyana ve Paris'e bağlayacaktı. Bu tasarıya uygun olarak İstanbul-Bağdat arasında, bir ana hat döşenecekti. Bundan da Boğaz üzerindeki herhangi bir noktadan Edime-Dedeoğlu şube hattı ayrıldıktan başka, bir hat da Selanik'ten başlayarak Avusturya'ya ulaşacaktı. Bu da 400 milyon civarında bir sermayeyi gerektiriyordu. Ancak öylesine büyük bir işi başarmak için, Osmanlı Hükümeti gerekli kaynaklara o yıllarda sahip değildi.⁹³ 1906 Aralık'ında dünyada işletilen demiryollarının toplam uzunluğu 933.850 kilometre idi. Osmanlı Devleti'nde ise Rumeli ve Anadolu'da toplamda 6221 kilometre uzunluğunda demiryolu ağı mevcuttu. Bu demiryollarında yapımı süren ağların da tamamlanmasıyla 805 kilometrelik bir ağ eklenecek ve toplamda 7026 kilometrelik bir ağ olacaktı. Bu da dünya demiryolu hatlarının sadece %0.67'sini oluşturmak demekti.⁹⁴

2.5.1. Anadolu-Bağdat Demiryolu'na Eklemeler

İngiltere, Sanayi İnkılabı sonrası dünya ekonomisinde rakipsiz bir hale gelmiş, üretim fazlasını Şark ülkelerinde pazarlayıp Şark'ın da zengin hammaddelerinden yararlanarak ekonomisini geliştireyordu. Bunu da sağlamak için başta Hindistan olmak üzere tüm Asya ile ucuz, süratli ve güvenli bir ulaşım ağı sağlamak zorundaydı.⁹⁵ Bu bağlamda Osmanlı topraklarını da demir ağlarla örerek ticaretini yapmak eğilimindeydi. Osmanlı Devleti de imarı ve ekonomik gelişmesi için bunu değerli buluyordu. Ancak Osmanlılar bunu kendi planlarıyla yapma düşüncesindeydi. Rumeli Demiryolu'nda uğradıkları maddi hasarın bu durumu zaruri kıldığı düşünülüyordu. Binaenaleyh 1865'te Nafia Nezareti kurulmuş, 4 Ağustos 1871'de de İstanbul-Bağdat-Basra Demiryolu Projesi'nin ilk bölümü olarak 91 kilometrelik Haydarpaşa-İzmit Hattı'nın yapımına başlandı. Fakat Osmanlı Devleti'nin kendi kaynaklarıyla demiryolu yapma

⁹³ Mustafa Albayrak, "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı", **Dergi Park**, Cilt 6, Sayı 6, s.8.

⁹⁴ Tekeli ve İlkin, *a.g.m.*, s.529.

⁹⁵ Ufuk Gülsoy, **Kutsal Proje**, Timaş Yayınları, İstanbul, 2010, s.223.

hevesi kısa sürede hayal kırıklığına dönüştü. Gerek inşaatın yapımı gerek de işletme ve idaresinde yaşanan sıkıntı ile maliyeti Devlet-i Aliyye'ye güçlük çıkarmıştır.⁹⁶

Osmanlı Devleti, Alfred Kaulla'ya yetki ve imtiyazlar verip demiryolu işini halletmesini istemiştir. Alfred Kaulla da Deutsche Bank ile anlaşarak aradığı sermayeyi bulmuştur. Merkezi Stuttgart'da bulunan Württembergische Verensbank ile Deutsche Bank tarafından müştereken "Anadolu Şimendifer Osmanlı Anonim Şirketi" kuruldu. Bu imtiyazla;

• *Şirket, 6 milyon franklık bir ödeme karşılığında daha önce işletmeye açılmış bulunan 93 kilometre uzunluğundaki Haydarpaşa – İzmit hattının 99 yıllığına mülkiyetini aldı.*

• *İzmit'i Ankara'ya bağlayacak olan 485 kilometrelik yeni demiryolu hattının inşaat imtiyazı da 99 yıllık işletme ve yapım hakkı ve 15 bin franklık bir kilometre teminatıyla bu şirkete verildi.*

• *Deutsche Bank'a Haydarpaşa – Ankara hattı boyunca 20 kilometrelik bir şerit içinde kalan toprak altı zenginliklerinin çıkarılması ve ağaç kesme hakkı verildi.*

• *Osmanlı hükümeti işletmenin verimi ne olursa olsun, işletmeye açılacak hatların her kilometresi başına 15 bin franklık teminatı tamamlamayı garanti ediyordu. Bu para Duyun'u Umumiye tarafından hattın geçeceği yerlerden alınacak vergilerden karşılanacaktı.⁹⁷*

1903'te yapımına başlanan, önemli bir medeniyet atılımı olarak da görülen Bağdat Demiryolu projesi yalnızca demiryolu ağının döşenmesiyle değil, gittiği şerit boyunca lojmanlar, hastaneler ve sulama tesisleriyle de büyük bir atılım olma iddiasındaydı. Almanlar, İngiliz ve Fransızların aksine bereketli bir yer yoksa bile hattın takip ettiği güzergâh üzerinde kendi bereketlerini oluşturmuşlardır. Bu demiryolu hattı, İstanbul'u Medine'ye bağlayan önemli bir yapı olacaktı. Bu sayede pek çok İslam memleketi birbirine bağlanacak ve hac görevlerinin tamamlanmış olması sağlanacaktı. II. Abdülhamit bütün İslam dünyasının sevgisini kazanmak istiyordu. Çünkü, Osmanlı topraklarının dışında 300 milyon Müslüman yaşıyordu. Padişahlık vasfı Osmanlı topraklarında, halifelik unvanı ise bütün İslam ülkelerinde geçerliydi.⁹⁸

⁹⁶ Gülsoy, **a.g.e.**, s.226-227.

⁹⁷ Tayfun Uzun, "Osmanlı'dan Günümüze Demiryolları", s.29.

⁹⁸ Albayrak, *a.g.m.*, s.12.

Bağdat Demiryolu için Almanlara imtiyaz verilmiş, başlangıç noktası olarak da Konya seçilmiştir. Konya'nın yaylarını geçmek suretiyle demiryolu hattı Tarsus Dağları'na varacak, burada köprü ve tüneller açılarak Karaman yoluyla Adana'ya varılacaktı. Hat, kuzeydoğu istikameti üzerinden Ceyhan Vadisi'ni geçerek Cebel-i Bereket⁹⁹ silsilesine gelecek; Kilis ve Tel Beşar mevkilerine uğrayacaktı. Öte yandan ana hat Fırat Nehri'ni de geçmek suretiyle Harran, Res'ul-ayn¹⁰⁰ ve Nusaybin mevkilerine de uğrayacak ve Musul'a vasil olacaktı. Oradan da İran sınırına yakın Haniken yolundan bir şubeye ayrılarak demiryolu Bağdat'a varacaktı.¹⁰¹ Bağdat-Konya Hattı'nın toplam uzunluğu şubelerle birlikte 2.500 kilometreyi bulacaktı.

Bağdat Demiryolu, II. Meşrutiyet'in ilanından önce başlayıp önemli yollar kat etse de II. Meşrutiyet'in ilanı ile da yeni şubeler ve hatlar açılarak yapımına devam edilmiştir. Ancak bu proje üzerinde Sultan II. Abdülhamit yönetimi büyük bir titizlik ve gizlilik içinde çalışsa da başta Cavid Bey olmak üzere İttihatçılar, Bağdat Demiryolu imtiyazının Osmanlı'nın çıkarlarının aleyhine olduğunu düşünüyorlardı. Bağdat Demiryolu Şirketi'ne gösterilen karşılıkların Osmanlı maliyesine getireceği zarara değinen Cavid Bey bu konuda; *“Eğer Bağdat Şimendiferi inşasından pek karib bir istikbalde bu derecede bir menfaate intizar kabil olsaydı, bunu kabul edebilirdik. Derdik ki her ne kadar bu varidatı tahsis edecek isek de, aradan beş on sene geçince Bağdat Hattı bunu bize iade edecektir. Hayır, bunu katiyen zannetmeyiz. Bağdat Şimendiferi bize otuz kırk sene kadar intizar ettiğimiz menafi-i nakdiyeyi iade edemeyecektir”*¹⁰² diyerek endişelerini belirtmiş, Bağdat Şimendiferi'nin genel nüfusu kalkındıramayacağını ve istikbalde Devlet-i Aliyye'ye azim bir menfaat sağlama yolundan uzak olduğunu ifade etmiştir.

Cavid Bey, bu projeye destek verirken Osmanlıların Fransızlardan korkmadığını, ancak İngilizlerin işi uzatacağından korktuklarını belirtiyor ve bu durumun da Almanlar tarafından pek tabi hoş görülmeceğini düşünüyordu.¹⁰³ Ancak Bağdat Şimendiferi'nin Avrupa'daki yansıması Cavid Bey'in beklediğinden daha olumluydu. İngiltere'de liberal gazeteler başta olmak üzere bu

⁹⁹ Osmaniye

¹⁰⁰ Ceylanpınar'ın Suriye sınırında kalan bölümü (Pınarbaşı)

¹⁰¹ Gülsoy, **a.g.e.**, s.236.

¹⁰² Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi, Otuzbeşinci İttikat, Cilt 2, Ankara, 1982, s.76. Bkz: Özyüksel, *a.g.m.*, s.249.

¹⁰³ Hasan Babacan ve Servet Avşar, **Cavid Bey Ruznâmesi**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2014, s.71.

durumu pek iyi buldular. Edward Grey dahil, İngiliz parlamentosu da bu projeden herhangi bir endişe duymamışlardır.¹⁰⁴

Öte yandan Bağdat Demiryolu Hattı'ndaki işçilerin kötü çalışma ortamı da II. Meşrutiyet Dönemi'ndeki tartışma konularından biri olmuştur. Demiryolu işçileri örgütlenerek 14 Eylül 1908'de genel greve gitmişlerdir. Bu grev, Alman sermayesinin Osmanlı'daki temsilcisi konumunda bulunan Deutsche Bank'ı zor durumda bırakmıştır. İşçiler olağanüstü kötü şartlar altında çalışmaktaydı. Bu grev; İstanbul ve İzmir tramvay işçileri, Aydın Demiryolu işçileri, Zonguldak maden işçileri, Şirket-i Hayriye işçileri ve Tütün rejisi işçileri tarafından gerçekleştirilen grevlerle de beraber güçlü bir yer edinmiştir. Şirket don ve yağmur gibi kış koşulları nedeniyle yaptığı tatil günlerinin ücretini ödemiyor, çalışılan günlerin ücretini ise düşük veriyordu. Ancak önceleri işçilerin şartlarını kabul etmeyen Deutsche Bank, bu kez işçilerin hakkını kabul etmek zorunda kalmıştır. Buna göre işçilere bir defaya mahsus olmak kaydıyla %20 zam ve 1.5 maaş ikramiye verilecekti.¹⁰⁵ Ancak yine de bu grevin bir süre gündemi meşgul etmesi Almanlara avantaj kaybettirmiş, İngiliz ve Fransızların rekabet ortamında yer edinme ümidini arttırmıştır.

Meşrutiyet'in yeniden ilanıyla beraber Bağdat Demiryolu aksamamış, yeni hatlar açılarak yapımına devam edilmiştir. 1 Temmuz 1911'de 39 kilometrelik Bulgurlu-Ulukışla Hattı açılmıştır. Bunu 21 Aralık 1911'de açılan 91 kilometrelik Ulukışla-Durak ve 24 Nisan 1912'de açılan 18 kilometrelik Durak-Yenice Hattı takip etmiştir. 59 kilometrelik Toprakkale-İskenderun Şube Hattı, 453 kilometrelik İslahiye-Re'sü'l-ayn ve 119 kilometrelik Bağdat-Samarra Hattı bunları takip etmiştir. Bağdat Demiryolu, Toros ve Amanosların zor şartlarından ötürü birbirinden kopuk kopuk tamamlanmak zorunda kalmıştır. 1914'te başlayan tünel inşaatları ancak I. Dünya Savaşı'nın bitimiyle nihayet ermiştir. Savaş sonrası demiryolunun Türkiye'de kalan kısımları ise 10 Ocak 1928'de devletleştirilmiştir.¹⁰⁶

Anadolu-Bağdat Demiryolları, içinden geçtiği bazı şehirlere olumlu ve olumsuz tesirler bırakmıştır. İssız Anadolu ovaları, demiryolunun getirdiği taşıma ve sulama imkânlarıyla beraber bir hububat ambarı haline gelmiştir. Anadolu Demiryolu Kumpanyası, borçlu halk için belirli bir

¹⁰⁴ Babacan ve Avşar, *a.g.e.*, s.85.

¹⁰⁵ Özyüksel, *a.g.m.*, s.251-253.

¹⁰⁶ Gülsoy, *a.g.e.*, s.243.

kredi mekanizması da kurmuştu. Demiryolu her manasıyla Osmanlı Devleti için bir şanstı. Rosa Luxemburg, “*ilkel tarım teknolojisine sahip bir devletin taşıyamayacağı bir yük*” olarak nitelemiştir.¹⁰⁷ Rose Luxemburg’un tespiti Osmanlı Devleti için doğru bir ifade olsa da eksik bir tarafı vardı. O da Osmanlı Devleti’nin şirketlerden aldığı destekler aracılığıyla yaptığı bayındırlık hizmetleriydi. Demiryolları; Ankara, İstanbul ve Bağdat başta olmak üzere güzergâh üzerindeki bütün şehirleri geliştirmiş, Osmanlı vilayetlerinde bir canlılık sağlamıştır.

Bu demiryolu hattı üzerinde sefer yapan trenler, Eskişehir’deki gece konaklaması da dahil olarak Ankara’dan İstanbul’a iki günde ulaşıyorlardı. Burada parası olan yolcular imtiyazı bir Almanya verilen bir otelde, paraları yoksa da civardaki hamamlarda konaklama hakkına sahiplerdi.¹⁰⁸ Demiryolu, tarımsal üretime paralel olarak gelirleri arttırmış, vergilerin toplanmasını kolaylaştırmıştır. Böylelikle Osmanlı Devleti’nin hazinesine daha fazla para akışı sağlanmıştır. Bunun en önemli sebebi kuşkusuz demiryolunun getirdiği örgütlenme kolaylığıydı.

Bağdat Demiryolu, Doğu’da nüfuzunu yaymaya çalışan iki büyük güç Almanya ile İngiltere arasında sonucu I. Dünya Savaşı’na kadar varacak bir rekabetin içinde yer almıştır. Özellikle Osmanlı Devleti’nin yıkılmasıyla kendilerini Anadolu toprakları üzerinde hak sahibi olarak ilan etmeyi planlayan büyük devletler, Almanya’nın Osmanlı Devleti üzerindeki hakimiyetini kendileri açısından doğru bulmamışlardır.¹⁰⁹ Osmanlı Devleti her ne kadar I. Dünya Savaşı sonrasında fiilen yıkılsa da bu demiryolunun faydasını Türk halkı görmüştür. Dışarıdan gelen buğday ve hububat yurdun içinden geçen demiryolları sayesinde yurdun önemli kısmındaki halkın tüketimi için şehirlere ulaşabilmiş, Osmanlı Devleti ulaşım açısından Almanlara imtiyaz sağlamakla beraber kendisi de faydalanmıştır. Bağdat Demiryolu kuşku yok ki Türk vilayetlerini ve daha sonra Türklerin kaybettikleri Arap vilayetlerini geliştirmiştir.

2.5.2. Hicaz Demiryolu Projesi

Hicaz Demiryolu, Sultan II. Abdülhamit Dönemi’nde 1900-1908 yıllarında Şam ile Medine arasında inşa ettirilen, Osmanlı Devleti’nin İstanbul’dan başlayan demiryollarının bir

¹⁰⁷ Rosa Luxemburg, “*Osmanlı Devleti ve Alman Emperyalizmi*”, **Aydınlık Sosyalist Dergi**, Aralık 1968, Sayı 2, s.139-144. Bkz: İlber Ortaylı, **Osmanlı’da Değişim ve Anayasal Rejim Sorunu**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2008, s.135.

¹⁰⁸ İlber Ortaylı, **Osmanlı’da Değişim ve Anayasal Rejim Sorunu**, s.139.

¹⁰⁹ **Osmanlı’da Ulaşım**, s.304.

bölümüdür. Hicaz Demiryolu özellikle İstanbul ile Kutsal Topraklar arasındaki ulaşımı güçlendirmek için yapılmıştır, bu bölgelere taşınacak askerlerin ulaşımının kolaylaşması, hacıların daha güvenli bir şekilde hacca gidip gelmesi ve Arap ülkelerinin ekonomik gücünü yükseltmek öncelikli hedeflerdir.

Hicaz Demiryolu için gerek II. Abdülhamit'in saltanatından önce gerek de saltanatında çeşitli teklifler ve öneriler gelmiştir. 1864'te Alman asıllı Amerikalı bir mühendis olan Dr. Carl-Friedrich Zimpel, Kızıldeniz ile Şam'ı birbirine bağlayacak bir demiryolu hattının Osmanlı Devleti için faydalı olacağını belirtmiştir. Bu, Hicaz için ilk demiryolu projesidir ancak o dönemde denizyolunun daha uygun ve makul bulunmasından ötürü reddedilmiştir. Daha sonra Osmanlı Asya'sı için sırasıyla Alman mühendis Wilhelm von Pressel, Osmanlı ordusunda görevli Ahmed Reşid Bey, Elphinstone Dalrmpole adlı bir İngiliz ve 1880'de Nafia Nazırı olarak görev yapmakta olan Hasan Fehmi Paşa birtakım önerilerde bulunmuşlardır. Bunların ortak gayeleri Arabistan'dan Basra'ya kadar uzanan bir demiryolu hattı ve Arap Yarımadası'ndan Anadolu'ya giden büyük bir hat zinciri oluşturmaktır.¹¹⁰

1884'te Hicaz Bölgesi'nin vali ve kumandanı olan Osman Nuri Paşa, Padişah II. Abdülhamit ve Babî'ye bir ıslahat layihası sunarak buraya bir şimendifer ve telgraf hattı döşenerek, Hicaz ve Yemen vilayetlerinin dışarıdan gelebilecek tehlikelere karşı daha iyi korunabileceğini ileri sürmüştür. İkinci raporunda da eskiden beri Cidde'den Mekke'ye bir şimendifer hattının arzu edildiği ancak bunun bir türlü gerçekleştirilemediğinin de altını çiziyordu. Aynı zamanda hacıların da gidiş gelişlerinde artık zorlandığını, bu şimendifer hattı sayesinde bölgeye daha çok hacı geleceğini düşünüyordu. Bunlara paralel olarak Kaymakam Doktor Şakir, Süleyman Şefik isimli bir Osmanlı subayı, Cidde Evkaf Müdürü Ahmed İzzet Efendi ve Hindistanlı Müslüman gazeteci Muhammed İnşâallah Efendi de birtakım teklif ve önerilerde bulunarak bölgenin gelişimine katkı sunmak istemişlerdir.¹¹¹

2 Mayıs 1900'de Sultan II. Abdülhamit yayımlanmış olduğu bir kararla Hicaz Demiryolu'nun inşaatına başlanmasını emretmiştir. Bu projeye göre ilk aşamada Şam'dan Mekke'ye kadar uzanan, hatta yapılabilirse ileride Akabe'den Cidde'ye bağlanarak Yemen'in

¹¹⁰ Ömer Faruk Yılmaz, **a.g.e.**, s30.

¹¹¹ Ömer Faruk Yılmaz, **a.g.e.**, s.32-34.

Sana şehrine, oradan da Kızıldeniz kıyısındaki Hudeyde'ye kadar uzatılması düşünülüyordu.¹¹² 1908 Eylül'ünde 161 kilometrelik Hayfa şubesiyle beraber toplamda 1464 kilometreye ulaşan Hicaz Demiryolu'nun Osmanlı Devleti'ne toplam külfeti 3.066.167 liraya ulaştı. Osmanlı Devleti de bu külfeti azaltmak amacıyla Hicaz Demiryolu mühendisliğine para aktarmıştır.¹¹³

Bu ekonomik külfeti kaldırabilmek için Sultan II. Abdülhamit, Osmanlı sınırları içinde ve dışında yaşayan Müslümanlara devlete yardım çağrısında bulunmuştur. Hindistan, Fas, Rusya, Mısır, Çin, Cava¹¹⁴ ve Sumatra¹¹⁵ gibi Osmanlı sınırları dışındaki Müslüman ahaliden azımsanmayacak yardımlar gelmiştir. Sultan II. Abdülhamit, demiryolunun yoğun külfetini azaltabilmek maksadıyla ilk masrafları için, vagon ve lokomotif satın almak için kendi servetinden 100.000 altın vermiştir. Bunun yanında yardım toplama ve sarf usulüyle de ilgili 18 Eylül 1900'de bir nizamname yayınlanmıştır.¹¹⁶ Bu nizamnameyle beraber yardımları arttırmak maksadıyla madalya dağıtım usulü denenmiştir. Kadın-erkek ayırım yapılmaksızın demiryolu yapımına yardımları olanlara nikel-gümüş madalya dağıtılacağı ilan olunmuştur. Bu demiryolu hattı için Rumeli, Amerika, Orta Asya, Kıbrıs ve Afrika'daki Müslümanlardan da yardımlar gelmiş, devletin bu yapımı daha az külfetle bitirmesi sağlanmaya çalışılmıştır.¹¹⁷ Bunun yanında Edirne merkez naibinden, Hayrabolu, Teke, Suriye merkez ve Osmancık naiplerinden de katkılar gelmiştir.¹¹⁸ Devlet, trene binecek insanlar için de çeşitli indirimler ve bazen bedava biletler temin etmiştir. İhtiyaç olduğunda vergi koyan devlet kimi zamanlar hac mevsimi ve dini açıdan önemli bazı günlerde tren biletlerinde indirime gitmiştir. Ayrıca fakir hacıları her trende %3 oranında olmak üzere bedava taşımıştır.¹¹⁹

İanelerin sistemli bir şekilde alınması için mali komisyonlar kurulması yoluna gidilmiştir. İlk olarak padişahın liderliğinde bir yüksek komisyon oluşturulmuş, daha sonra İstanbul-Şam

¹¹² **Osmanlı'da Ulaşım**, s.241.

¹¹³ Tanin Gazetesi, 9 Kanun-ı Sani 1324 (1909); nr. 171, s.1.

¹¹⁴ Bugünkü Endonezya'da bulunan bölge.

¹¹⁵ Günümüzde Endonezya.

¹¹⁶ BOA, D.IT/7C. Nu134. Bkz: Mutlu, **a.g.e.**, s..24-26.

¹¹⁷ BOA, **Babîali Evrak Odası Sadaret Mektubî Mühimme Kalemi**.KB. 3/19. A. MTZ.KB. 3/20.

¹¹⁸ BOA, **Yıldız Esas Evrakı**, 140.

¹¹⁹ BOA, **Meclis-i Vükela Mazbataları**, 137/119.

arasındaki mesafenin fazlalığından ötürü inşaat faaliyetlerinin olumsuz etkilenmemesi amacıyla Suriye Valisi'nin önderliğinde Şam'da bir komisyon oluşturulmuştur. Buna ek olarak gelirlerin toplanması, giderlerin kontrol edilmesi ve yardımların toplanışı ile hesaplanışını düzenli yapmak amacıyla İstanbul'da Nafia Nezareti'ne bağlı olarak 1 Temmuz 1903 tarihinde Demiryolu Mali İdaresi Nezareti adında bir kurum oluşturulmuştur.¹²⁰ Bu nezaret, II. Meşrutiyet'in ilan edilmesiyle birlikte 18 Şubat 1909 tarihinde Hicaz Demiryolu İdare-i Maliyesi Nezareti adı, Hicaz Demiryolu Nezareti'ne çevrilerek Sadaret makamına bağlanmıştır. Aynı sene içinde nezaretin adı Hicaz Demiryolu Müdüriye-i Umumiyesi olarak değiştirilmiş, 1914'te Hicaz Demiryolu Müdüriyeti Evkaf Nezareti'ne bağlanarak satışı yasaklanmıştır. I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla Evkaf Nezareti'nden alınan idare, Harbiye Nezareti'ne bağlanmıştır. Daha sonra ise 8 Mart 1917 tarihinde Hicaz ve askeri demiryolları birleştirilerek Harbiye Nezareti'ne bağlı Hicaz ve Askerî Demiryolları ve Limanları Müdüriyet-i Umumiyesi oluşturulmuştur. I. Dünya Savaşı'nın sonunda Osmanlı topraklarının bölünmesi tehlikesinden dolayı bir anlamı kalmayan idare lağvedilmiştir. İdarenin elinde bulunan demiryollarının dolayısı ile Hicaz Demiryolları'nın idaresi de Nafia Nezareti'ne geçmiştir.¹²¹

Hicaz Demiryolu, içinden geçtiği bölgelere yalnızca demiryolu döşenmesini sağlamamış, çeşitli bayındırlık faaliyetlerini beraberinde getirerek Osmanlı vilayetlerini geliştirmiştir. Hicaz Demiryolu'nun inşası süresince toplamda 2666 adet kargir köprü ile menfez, 7 gölet, 7 demir köprü ve 9 adet tünel yapılmıştır. Bunlarla beraber Hayfa, Der'a ve Ma'an'da 3 fabrika, Kadem'de lokomotif ve vagonların tamiratının yapıldığı geniş ve büyük bir imalathane açılmıştır. Ayrıca yine Hayfa şehrinde bir iskele, büyük bir istasyon, dökümhaneler, boruhaneler, anbarlar ve hepsinin yönetileceği bir işletme binası açılmıştır. Öte yandan Medine istasyonu içerisine bir tamirhane, Maan'da bir otel, yine bu şehirde ve Tebuk'te birer tane hastane, Der'a ve Semah'ta da birer büfe ile çeşitli yerlerde toplamda 37 tane su deposu inşa edilmiştir.¹²²

Sultan II. Abdülhamit Dönemi'nde yapımına başlanan Hicaz Demiryolu'nun işletmeye açılması ise II. Meşrutiyet Dönemi'ni bulmuştur. Bu demiryolu hatları, 1 Eylül 1908'de işletmeye açılmıştır. Daha önceden kurulan Hicaz Demiryolu İdare-i Maliyesi Nezareti unvanı da 18 Şubat

¹²⁰ Mutlu, **a.g.e.**, s.114.

¹²¹ Atam, **a.g.t.**, s.407.

¹²² Gülsoy, **a.g.e.**, s.144-145.

1909'da çıkarılan bir kararla '*Hicaz Demiryolu Nezareti*' şeklinde güncellenmiştir. 1 Ağustos 1914'te de Evkaf Nezareti'ne bağlanarak demiryolu bir vakıf kurumu sayılacaktı. Hicaz Hattı işletmeye açılınca askeri hizmetleri de görmeye yardımcı olmuştur. 1910'da Havran, Kerek ve Cebel-Dürüz'da çıkan hadiseler, demiryollarıyla yapılan kolay ulaşım sayesinde kısa sürede bastırılmıştır. 1914'e kadar toplamda 77.661 asker trenle yurdun belirli başlı yerlerine taşınmışlardır. Bu demiryolu sayesinde sadece asker değil, askeri mühimmat ve eşyalar da kolay şekilde taşınabilmiştir.

2 Haziran 1910'da bir düzenleme yapılarak Medine, Hicaz Vilayeti'nden ayrılarak Dahiliye Nezareti'ne dahil edildi. Meşrutiyet'in ilanıyla beraber şehirde iki tane mektep açılmış, 1913'te *Medrese-i Külliye* adıyla bir eğitim kurumu açılarak yükseköğretimin temelleri oluşturulmuştur. Ayrıca Sultan II. Abdülhamit adına bir cami inşa edilmiş, Medine'ye demir borularla su aktarımı yapılmış, Harem-i Şerif de elektrikle aydınlatılmıştır. Hicaz Demiryolu'ndaki güzergahlar sayesinde Medine şehrine fırınlar yapılacak, baraka tarzında evler inşa edilecek, kabilelerin aşamalı olarak yerleşik hayata geçişi sağlanarak zirai faaliyetlerde bulunması sağlanacak, Ziraat Bankası'nın vereceği krediler aracılığıyla da şehirde tramvay ve karayolları yapılacaktı. Bunun yanında kızlar ve erkekler için sanayi mektepleri de yapılacaktı.¹²³ Fakat I. Dünya Savaşı'nın patlak vermesi ve Şerif Hüseyin'in isyanları istenen bayındırlık faaliyetlerinin yapılmasına engel olmuştur. 10 Ocak 1919'da Medine'nin resmen teslim edilmesinden sonra Hicaz Demiryolu üzerinde Osmanlı'nın hakimiyeti de fiilen sona ermiş oldu.

2.5.3. Suriye-Filistin Demiryolu

XIX. yüzyılın son çeyreğinde Suriye ile Filistin bölgelerinde birtakım bayındırlık faaliyetleri yürütülmeye başlanmış, bu kapsamda Fransızlara Yafa-Kudüs Hattı'nın yapımı için 1875'te imtiyaz verilmiş, onların taahhütleri yerine getirememesi için bu inşaatı Yusuf Navun ile Mısırlı Lütfü Bey isimli zengin Osmanlı vatandaşları üstlenmiştir. Bu kişiler daha sonra Collas adlı bir girişimcinin Paris'te kurduğu Yafa-Kudüs Demiryolu Osmanlı Şirketi'ne imtiyaz

¹²³ Osmanlı'da Ulaşım, s.250.

haklarını devretmişler ve Gazze ile Nablus'ta toplam 125 kilometre kadar demiryolu ağı örülmesiyle Suriye ve Filistin bölgesindeki ilk demiryolu faaliyetlerini yapmış oldular. Öte yandan Fransızlar, Beyrut-Şam-Müzeyrib Hattı'nı da yaparak bu bölgede kendi nüfuzlarını da arttırmış oldular. Fransızlar ayrıca 1898'de Trablus-Sayda arası buharlı tramvay hattını da inşa etmişlerdir.¹²⁴

1911 yılından itibaren Hicaz Demiryolu'na Suriye ile Filistin bölgelerinde yeni şube hatlar eklenmiştir. Bunlar; 4 kilometrelik Kadem-i Şerif-Şam Hattı, 17 kilometrelik Afüle-Cenin Hattı, 33 kilometrelik Der'a-Busra Eski Şam, 17 kilometrelik Hayfa-Akka, 23 kilometrelik Cenin-Siletüzzahr ve 27 kilometrelik Siletüzzahr-Sebestiya Hattı'dır.¹²⁵ Bunlara ek olarak I. Dünya Savaşı sırasında Mısır'da Mesudiye-Birüsseba, Birüsseba-Harifetü'l-Avce ve Lid-Birüsseba hatları açılmıştır.

Suriye-Filistin Demiryolları kapsamında 1898'de Şam-Hama ve Temdidi Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi'ne imtiyaz verilmiş, 1909-1911 tarihlerinde Humus-Trablusşam arasına 102 kilometrelik demiryolu hattı döşenmiştir.¹²⁶ Humus'tan başlayarak Tel Habeş'ten de geçmek suretiyle Trablusşam'a vasıl olacaktı. Suriye-Filistin Demiryolları, bölgeye büyük gelişmeler sağlamıştır. Demiryolu sayesinde iç kesimlerde üretilen mallar demiryolları sayesinde kıyılara ve diğer şehirlere nakledilebilmiştir. Taşımacılıktaki bu yükseliş tarım üretimini arttırmış, ticari hareketliliğin de artmasını sağlamıştır. Demiryollarından sonra özellikle liman kenarındaki şehirlerin önemi artmış, şehirlerin ithalat ve ihracat hacimleri yükselmiştir. Taşımacılık sayesinde bizzat Şam, Beyrut, Hayfa, Hama ve Humus gibi şehirlerin önemi artmıştır. Hülasa demiryolları bölgenin ticari, iktisadi ve sosyal gelişimine önemli katkılar sağlamış, kasaba ve şehirlerde gözle görülür değişimler gerçekleştirmiştir.¹²⁷

2.5.4. Yemen Demiryolu

Yemen Demiryolu'nun imtiyaz sözleşmesi ve inşaatının yapılması II. Meşrutiyet Dönemi'ne denk gelse de bu projenin geçmişi 1899'a dayanmaktadır. Yemen sadece kahvesiyle

¹²⁴ Gülsoy, **a.g.e.**, s.45-48.

¹²⁵ Gülsoy, **a.g.e.**, s. 53-54.

¹²⁶ BOA, BEO, 3653, 1.

¹²⁷ **Osmanlı'da Ulaşım**, s.271-272.

bilinen bir yer değildi, coğrafyası sebebiyle dünya ekonomisi açısından önemli bir yer edinebilecek bir diyardı. Sultan II. Abdülhamit, Alman maslahatgüzarı ile bir görüşme yapmış, Yemen’de demiryolu yaptırmak istediğinden söz etmiştir. Deutsche Bank Genel Müdürü Siemens de prensip olarak Yemen Demiryolu’na sıcak baktıklarını belirtmiştir. Ancak Deutsche Bank bunu sadece Osmanlı Devleti’ne yardım olması için değil, Kızıldeniz’deki kömür madenleri üzerinde hakimiyet sağlayabilmek amacıyla istiyordu. Bunun farkında olan Sultan II. Abdülhamit bir süreliğine bu projeyi rafa kaldırdığını ilan etmiştir. Ancak bunu yaparken de dünyaya duyurmadan bu projeyi Hicaz Demiryolu’na bağlamayı kafasında tasarlamış, Hicaz Demiryolu’nu Mekke’ye vardiktan sonra Yemen’e uzatarak ekonomik açıdan çok önemli bir proje ortaya koymuştur.¹²⁸

XX. yüzyıla girilirken 4 milyona yaklaşan nüfusu ve elverişli tarım alanlarıyla Ortadoğu’da bir cazibe merkezi haline gelen Yemen için Hudeyde-Sana arası demiryolu hattı yapılarak bölgedeki ticari ve askeri nakliyatı da geliştirerek tam bir bayındırlık merkezi oluşturulmak istenmiştir. Osmanlı Devleti her ne kadar yabancı devletlere imtiyaz verilmesinden yana olmasa da bir Alman şirketine hak sağlamanın imtiyaz olmayacağı, bu yüzden de bölge ahalisinden tepki gelmeyeceğini düşünüyordu. Yemen’de uygulanacak imar politikası, ahalinin de Devlet-i Aliye’nin menfaatine olacağı düşüncesiyle Alman ağırlıklı olmuştur.¹²⁹

Yemen Demiryolu projesi, 1908’de Nafia Nezaretince hazırlanan programlara dahil edilerek daha önce ertelenmiş olsa bile bu konudaki kararlılığın sürdüğü ortaya konulmuştur. Meclis-i Mebusan tarafından kabul edilen kanun tasarısı, Sadrazam Hüseyin Hilmi Paşa tarafından padişahın tasdikine sunulmuştur.¹³⁰ Yemen’de demiryolu ve istasyon inşa edilmesi için getirilen yasa teklifi, Meclis-i Mebusanca kabul edildikten sonra padişah tarafından da tasdik edilmiştir.¹³¹ Hudeyde ile Sana arasında yapılacak olan tren yolu için David Elie Leon isimli bir Fransız sermayedar ile görüşme yapılmıştır. Görüşmeler sonucu Hudeyde-Sana hattına bir ana hat, Cibâne-Hudeyde ve Sana-Umran arasına iki şube hat yapılacak, Cibâne Körfezi’nde ise büyük bir liman inşa edilecekti. Liman; asker, silah, teçhizat, mühimmat ile her türlü ticari ve

¹²⁸ Gülsoy, a.g.e., s.252.

¹²⁹ BOA, Yıldız Perakende Evrakı Umum Vilayetler Tahrirâtı, 47/53.

¹³⁰ BOA, KNM, 1327 Ş./23.

¹³¹ BOA, MV, 132/35.

yolcu eşyalarının yüklenip indirilmesine yardımcı olacaktı. Yemen Demiryolu, Osmanlı Devleti'ne ekonomik ve ticari manada bir devrim yaşatacak, Osmanlılar bölgedeki demir, kömür ve diğer madenlerden faydalanma fırsatı bulacaktı.¹³²

Yemen Demiryolu tek hatlı olarak inşa edilecekti ancak inşaat iki hattın yapımına yetecek genişlikte olacaktı. Osmanlı Devleti, yüksek dağlı, engebeli arazisi ve değişken iklimi olan Yemen'e demiryolu için hasılatı kilometre başı 20.000 Frank'a ulaştığında ikinci bir hattın yapımını imtiyaz sahibi Fransızlardan isteyebilecekti. Bununla beraber civardaki madenleri işleme hakkı da Fransızlara verilmişti. Bâb-ı Âli, imtiyazın kesinleştiği andan itibaren 95 sene ödemeli ve %4 faizli devlet tahvilatı çıkaracaktı ve şirkete ödemeler böylece yapılacaktı. 1910'da birtakım güzergâh değişiklikleri yapılarak hattın Cibâne Körfezi'nden Hacile'ye, oradan da Sana'ya bağlanmasına karar verilmiştir. 3 Mart 1911'de ise 5 Milyon Frank sermaye ile Hudeyde-Sana Demiryolu ve Şuebâtı Şirket-i Osmaniyyesi kuruldu.¹³³ Ancak Trablusgarp Savaşı sırasında Yemen'deki liman tesisleri İtalyan gemileri tarafından bombalandı. Bu gelişme üzerine şirket çalışmalarını durdurmuş, 28 Aralık 1913'te de Osmanlı Devleti ile karşılıklı olarak anlaşarak 780.000 lira mukabilinde sahip olduğu bütün haklardan vazgeçmiştir. I. Dünya Savaşı'na gelirken bu demiryoluna artık devam edilemeyeceği anlaşılmış, bu şartlar altında proje yarım kalarak Hicaz Demiryolu'na aktarılmıştır.¹³⁴

2.5.5. Chester'a Ayrıcalık Verilmesi

Chester Projesi, Amerikan sermayesinin Türk topraklarında ilk kez görüldüğü faaliyettir. 1870'li yıllardan sonra ortaya çıkan Ermeni ayaklanmaları sırasında zarar gören Amerikan mallarını tespit ve temin etmek için Amiral Chester, 1900'da İstanbul'a gelmiştir. Bu tarihte Türk topraklarının yatırım için çok elverişli olduğunu gören Chester, 1908'de tekrar Türkiye'ye gelerek bu toprakların Amerikan sermayesini işleyebilmesi için bir proje ortaya koymuştur. Ermeni cemaatinden Dr. Pastırmacıyan'dan destek alarak 1909 Şubat'ında Osmanlı Devleti'nden; Orta Anadolu'dan Musul'a, oradan da Akdeniz kıyılarına kadar faydalanabileceği

¹³² **Osmanlı'da Ulaşım**, s.279-281.

¹³³ BOA, A.DVN.MKL, 51-16.

¹³⁴ **Osmanlı'da Ulaşım**, s.284.

bir imtiyaz almaya çalışmıştır. Bu imtiyazın içerisinde 40 kilometrelik petrol ve her türlü madeni arama iznini alma çabası da vardı.¹³⁵

Ermeni cemaatiyle beraber Amerikan Hükümeti ve bazı Amerikan sermayedarlarının da desteğini kazanan Amiral Chester, aynı yıl Nafia Nezareti ile bir ön protokol imzalamıştır. Bu sözleşmeye göre, Sivas ile Van arasında Harput, Ergani, Diyarbakır, Siirt ve Bitlis'ten geçen geniş bir hat ile bunu bir yandan Musul, Kerkük ve Süleymaniye'ye diğer yandan Adana yöresindeki Yumurtalık ya da Süveydiye'de Akdeniz'e bağlayacak yan hatların ve Yumurtalık veya Süveydiye'de bir limanın yapımı öngörülüyordu. Fakat bu ön protokol onaylanması için Sadaret Makamı'na sunulduğu vakit burada imtiyaz isteklisinin faydasına olacak birtakım değişiklikler yapıldı. Ardından bu proje, 1911'de kesin onay için Meclis-i Mebusan'a gönderildi. Yapılan değişikliklerle bu aşamada Harput'tan başlayarak Van'a değil, Van Gölü kenarında bir iskeleye ulaşacak dar bir hattın yapımı öngörülüyordu. Ayrıca Akdeniz'de varılacak yer ve yapılacak liman Yumurtalık oluyordu. Bunun yanı sıra Osmanlı Hükümeti Harput'tan Yumurtalık'a incek demiryolu için kilometre garantisi verecek, ayrıca, demiryolu hattının çevresindeki 40 kilometrelik alanda bilinen ya da sonradan bulunacak petrol dahil tüm maden yatakları imtiyaz sahibine bırakılacaktı. Amiral Chester, bunun için 1909 yılında 600.000 Dolar sermaye koyarak *The Ottoman-American Development Company* adıyla bir şirket kurmuş olsa da, Osmanlı Devleti ile bir ön sözleşme imzalsada bu proje faaliyete geçememiştir. Musul'un Amerikan sermayesinin denetimine geçmesi gibi bir olanak hasıl olmuş, bunun yanı sıra projenin Bağdat Demiryolu Projesi'ni tehdit etmesi İngiltere ve Almanya'nın karşı koymasına sebebiyet verirken, Rusya da Sivas-Samsun hattının kendi imtiyaz alanı olduğunu savunarak karşı çıktı. Cavit Bey'in şirketin projeyi yeniden gündeme getirmesini istediği yolundaki söylentilerden sonra Amerika'nın en ünlü bankeri Morgan'ın temsilcisi İstanbul'a geldi ama bu girişimden olumlu sonuç alınmadığı gibi kendi şirketini de dağılmaktan kurtaramadı. Chester, daha sonra Ottoman-American Exploration Company adlı yeni bir şirket kurmasına ve eski projede bazı değişiklikler yaparak yeni bir öneri hazırlamasına rağmen, Haziran 1913'te Mahmut Şevket Paşa suikastı sonrası yeni yöneticilerin projeye sıcak bakmamaları sebebiyle arzu ettiği sonuca ulaşamadı.¹³⁶

¹³⁵ Musa Gümüş, "1893'ten 1923 Chester Projesi'ne Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri ve Büyük Güçler", **Tarih Okulu**, Sayı 10, s.187.

¹³⁶ Bige Sükan Yavuz, "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi", **Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, Sayı 24, s.530.

Yaşanan bu gelişmelere karşın Osmanlı Devleti'nde demiryolu çalışmaları bitmemiştir. Bulgaristan Komiserliği'ne gönderilen bir yazıda Bulgaristan ve Romanya şimendüferlerinin birleştirilmesi için Tuna üzerinde inşası için mutasavvur olan köprü projesini ve Tuna Nehri kenarlarıyla köprü mevkiini tetkik etmek üzere bir mühendis heyeti, Rahova'ya görevlendirilmiştir.¹³⁷

2.5.6. Doğu Vilayetlerinde Demiryolu Çalışmaları

Osmanlı Devleti'nde doğu vilayetlerinin gelişmemiş olması birbirleriyle ilintili durumları beraberinde getiriyordu. Gelişmemişlik, asayişsizlik problemini doğuruyordu. Asayişsizlik probleminin en önemli nedeni ise yolların kötü olmasıdır. Çünkü yolların gelişmemiş olması bölgeye ulaşımı zorlaştırıyor, devletin müdahale alanını kısıtlıyordu. Bununla beraber ulaşımsızlık ekonomik sıkıntıyı doğuruyor, halkın cahil kalmasına da neden oluyordu. Bölgedeki madenler ve orman ürünleri de pazarlama imkânı olmadığından işlenemiyor, geçim sıkıntısına sebebiyet veriyordu.

Hükümet, Van'dan Sivas'a bir demiryolu hattının yapılması için harekete geçti. Meclis-i Vükela'ya, Amerikalı Cheesner Şirketi tarafından hazırlanan bir proje sunuldu. Bu proje, Anadolu ve Suriye'ye yapılacak demiryolu hatlarının imtiyazlarının yabancı şirketleri verilmesi gerektiği hakkında bir bilgi sunuyordu. Bu yollardan bir kısmı için Fransızlarla anlaşma sağlanmıştır. Bahrisiyah-Bolu arasındaki demiryolu hatta ile Ergani'den Basra'ya kadar olan hattın yapımı için imtiyaz Almanlara verilmiştir. Öte yandan Trabzon ile Erzurum arasına da bir tramvay hattının yapılması düşünülmüş, Zigana Dağı'nın delinerek bir tünel yapılması suretiyle çalışmalar düşünülmüştür. Bunun için 150-200 bin lira civarı para gerekeceğinden sermayedarlar şirket kurmayı düşünerek faaliyete geçmeye çalışmışlardır.¹³⁸

Bunun dışında *Regie Generale des Chimens Fer* adında bir Fransız şirketi Samsun'dan Sivas'a 393 kilometre uzunluğunda bir demiryolu düşündü. Bu demiryolu aslında Osmanlı Devleti'nin kendi kaynaklarıyla 1911'de yapmaya karar verdiği projeydi. Fakat Balkan Harbi'nin çıkmasıyla bu çalışma yürütülemedi. 1914 yılında da söz konusu Fransız şirket, Fransa'dan alınan borç sebebiyle demiryolu yapım imtiyazını almıştır. Alınan 800 Milyon Franklık borç

¹³⁷ BOA, A.MTZ, 143-85.

¹³⁸ Günay, a.g.e., s.405-406.

sebebiyle Cavid Bey, Suriye-Filistin Demiryolu'nda Osmanlı tarafından bir hat inşa edilmeyeceğinin, Kudüs'e kadar giden hattın ise yapımından vazgeçildiğini garanti etmiş, bölgedeki demiryolu hatları ile Suriye'deki limanların imtiyazlarını Fransızlara vermiştir.¹³⁹

Ayrıca Fransız şirketleri Sivas'tan Harput'a 342 ve Çalta'dan Bakariç'e 236 kilometre uzunluğunda hatlar yapmak için Osmanlı Devleti'nden imtiyaz sağlamışlardır. Ayrıca Alman şirketlerine ise Ankara-Kayseri 380, Kayseri-Sivas 250, Ulukışla-Kayseri 180 ve Urfa-Diyarbakır-Ergani Madeni 230 kilometre olmak üzere dört hattın imtiyazı verilmiştir. Demiryolu hattında uzmanlar dışındaki tüm çalışanlar ya Osmanlı vatandaşı olacaktı ya da Osmanlı vatandaşlığına geçecekti. Böylece binlerce işçinin istihdamı sağlanarak bölgenin geliştirilmesi planlandı.¹⁴⁰

2.6. Karayolları

Coğrafyası itibariyle önemli ticaret yollarının kesiştiği bir alanda yer alan Osmanlılarda XIX. yüzyılın ilk yarısına kadar kayda değer bir karayolu ulaşımı görülmemiştir. Ancak yüzyılın ilk çeyreğinden sonra karayolu inşaatı ve tamiratında bazı yenilikler olmaya başlamıştır. 1851 tarihli karayolu ve şose inşasını içeren bir nizamnamede yol tamiratının gerekliliğine değinilmiş, köy ahalisinden her bir bireyin senede 3 gün yol yapım çalışmalarında yer alması gerektiği belirtilmiştir.¹⁴¹ Temmuz 1857'de Beyrut-Şam arasına taşımaya elverişli bir karayolu yaptırılmıştır. Beyrut'a modern bir liman düşünülmüş, ayrıca bu iki vilayet arasında demiryolu yapılması düşünülerek karayolunu tıkayan katırla mal trafiğinin önemli bir bölümünün çözümlenmesi hedeflenmiştir.¹⁴² XIX. yüzyılın son çeyreğine yaklaşılırken demiryolu inşaatının yurttan artması, daha modern ve kullanışlı karayollarının yapılması zarureti de arttırıyordu. Çünkü Osmanlı'daki limanlara ve demiryollarına mallar da ancak karayolu vasıtasıyla nakledilebilirdi. 1881 yılında Osmanlı'da yapılan şoselerin toplam uzunluğu 1467 kilometreye

¹³⁹ Mutlu, **a.g.e.**, s.149-150.

¹⁴⁰ Tanin Gazetesi, No: 1851, 18 Şubat 1914, s.3. Bkz: Günay, **a.g.e.**, s.407.

¹⁴¹ **Osmanlı'da Ulaşım**, s.38.

¹⁴² Jacques Thobie, "*Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye*", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi**, Cilt 3, s.727.

ulaşmıştı. Bu süre zarfına kadar da toplamda 2147 adet köprü yapılmıştı. Köprülerin en çok yapıldığı vilayetler 829 adetle Sivas, 557 adetle Manastır ve 248 adetle Trabzon olmuştur.¹⁴³

Karayollarının yapımı askeri sevkiyat ile yük taşımacılığında kolaylık sağlayacaktı. Hem daha hızlı bir ulaşımı sağlayacak, hem de daha güvenli ve daha rahat bir ulaşımın halka ve orduya sunulmasına vesile olacaktı. Zira bir devletin, bilhassa modern çağ devletlerinin ekonomik olarak kalkınmasında veyahut düşüşe geçmesinde ulaşımın rolü yadsınamaz. Ulaşım sistemi olarak çağının gerisinde kalmış bir devletin ticareti de aksak olur ve hem ülke içinde hem de ülke dışında ekonomik faaliyetler yetersiz kalır. Bu sebeple Osmanlı Devleti geç de olsa bayındırlık ve imar faaliyetlerine ağırlık vermiştir. Osmanlı Devleti'nin bayındırlığı Rusya modeline benzemiştir. Osmanlı Devleti'nin bayındırlıktaki gelişimi tıpkı Rusya gibi Batılı devletlerin aksine yavaş yavaş bir süreç içerisinde gerçekleşmemiş, bir anda hızla olmaya başlamıştır.

II. Meşrutiyet'in ilanından kısa bir süre önce Yemen bölgesinin genel ulaşımında sıkıntılar yaşandığı için yeni yolların yapılması zaruri olmuştur. Öncelikli olarak Hudeyde-Sana, Sana-Hacur ve Sana-Taiz arasında yeni yollar yapılması gerektiği için maliyetlerinin karşılanması amacıyla Bursa, Konya, Trabzon, Sivas, Kastamonu, Ankara, Beyrut ve Yanya şehirlerinin bedelât-ı nakdî¹⁴⁴ geliri ile Ziraat Bankası'ndan yekûnda 6500 lira tahsis edilmesi yoluna gidilmiştir.¹⁴⁵

1908 yılından itibaren ise Osmanlı karayollarında arabaların hakimiyetinin oluştu görülür. Çünkü bu dönemde devlet tarafından kağnı arabalarına yollara zarar verdiği için yasaklamalar getirilmiş, kağnı arabalarının yerine atlı arabaların tercih edilmesi tavsiye edilmiştir. Bu yüzden kağnı arabalarını imal eden tezgahlar, talimatnamenin çıkışından sonra üretimden men edilmiştir. Bu bağlamda 1908'den sonra otomobillerin Osmanlı ülkesi sınırlarında kullanılmaya başlaması, karayollarının da önceki dönemlere nazaran daha dikkatli ve daha sistemli yapılmasını sağlamaya vesile olmuştur.

5 Muharrem 1328 tarihli Dahiliye Nezareti Celilesi'ne yazılmış belgeye göre İzmir ile Foçateyn kazasının merkezi olan Foça'ya bir karayolu yapımından söz edilmiştir. Başlangıç

¹⁴³ **Osmanlı'da Ulaşım**, s.40-41.

¹⁴⁴ Askere gitmeme karşılığında devlete verilen ücret.

¹⁴⁵ BOA, Y. A. Res, 132/55.

noktası Karşıyaka olmak üzere Foça'ya kadar bu bayındırlık faaliyetlerinin yapılması için küçük bir şirketle bir haftada 3 kez görüşme yapılmıştır. Karşıyaka-Foça güzergahına yapılacak yol tadilatı ve yapımı ile bu iki kaza arası 5 saatlik mesafeye düşecekti.¹⁴⁶

II. Meşrutiyet'in ilan edilmesinden sonra Nafia Nazırı Gabriel Noradukyan'ın hazırladığı Umur-ı Nafia Programı'nın birinci bölümünde yollara değinilmiştir. Programın birinci bölümünde kadim Osmanlı yollarının araba için yapılmadığı, bu sebepten ötürü de Osmanlı'daki yolların modern karayolu sistemine uygun olmadığı belirtilmiştir. 1869'da çıkarılan Turuk ve Maabir Nizamnamesi'ne kadar da herhangi bir çalışmanın düşünülmediği yazılmaktadır. Fakat bu nizamnameden sonra İstanbul'a yollar ve limanlara bağlanan ana yollar yapılmıştır. Yeni hazırlanan programda 30.044 kilometrelik ağ öngörülmüştür. Rumeli ve Doğu sınırındaki 3000 kilometre turuk-u askeriye olarak düşünülmüş, sınır güvenliği de önemsenmiştir. 30.044 kilometrelik bu yol programının 9.600.000 lira gerektireceği hesaplanmıştır. Proje için vergilerden artış yoluyla 623.000 liralık bir sermaye sağlanabilecekti. Geri kalanı ise mecburen devlet kasasından gelecekti.¹⁴⁷ Programda yol vergisinin toplanabildiği vilayetler yer almıştır. Bağdat, Basra, Hicaz, Yemen ve Trablusgarp bu sebeple turuk yapımının dışında kalmış, artık Osmanlı vilayeti olma özelliğinden çıkmış olan Romanya, Bulgaristan ve Sırbistan ise teklif bile edilmemiştir.

23 Temmuz 1908'de ilan edilen II. Meşrutiyet'le beraber otomobiller İstanbul'a kalıcı olarak gelmeye başlamıştır. Züheyirzade Ahmed Paşa, II. Abdülhamit'den özel izin alarak kırmızı renkli üstü açık bir otomobili İstanbul'a getirmiş ve bu otomobil saatte 20 kilometre hız yapıyordu. Halktan bir tepki gelmemesi ve hükümetin otomobile soğuk bakmaması nedeniyle birtakım müteşebbisler İstanbul'a otomobil nakliyesi yapmak istedilerse de halkın güvenliğinin nasıl sağlanacağı konusunun henüz muamma olması ve ileride tramvay ile demiryolunu yapımlarını engelleyebileceği endişesiyle buna izin verilmedi. Ancak yine de makam araçları getirildi ve buna zenginlerin hususi araçları da eklenince İstanbul'daki otomobil sayısı 100-150'yi bulmuştur. Bu otomobiller İngiltere, Fransa, İtalya ve Almanya'dan getirilmiştir. Henüz şoförlük kavramı da olmadığından otomobili süren kişilere "*otomobil çarkçısı*" denmiştir. Ancak değişen dünya şartları Osmanlı'nın otomobil kullanımında birtakım esneklikler göstermesine

¹⁴⁶ BOA, DH. MUI, 42-3.

¹⁴⁷ Tekeli ve İlkin, *a.g.m.*, s.527.

neden olmuştur. Zamanla Osmanlı Devleti otomobillerin tekerleklerinin lastikli olması, siyah zemin üzerine beyaz yazılmış önlü arkalı levha olması, arabanın sağında yeşil, solunda ise beyaz fener bulunması ve her otomobilde sesi en az 50 metreden işitilmek üzere bir düdük bulunması şartıyla otomobillerin İstanbul trafiğine çıkmasına izin vermiştir. Bununla beraber otomobil kullanıcılarının ehliyeti bulunmak zorundaydı. Ehliyeti olmayanlar trafikten menedileceklerdi. Şehir içi 10, şehir dışı en fazla 30 kilometre hız yapılabilecekti. Devlete katkısı olması için de Galata Köprüsü'nden geçişlere ücret alınmıştır. Buna göre binek otomobillerden 2, içi boş ticari otomobillerden 5, dolu olan ticari otomobillerden 20 kuruş ücret alması kararlaştırıldı. Köprüden sürekli geçmek durumunda olanlar ise aylık 150 kuruş ücretle geçiş pasosu sahibi olacaktı.¹⁴⁸

Osmanlı Devleti'nde yol hizmetleri yalnızca İstanbul ve Batı vilayetlerinde ile Ortadoğu coğrafyasında değil, Doğu vilayetlerinde de görülmüştür. 1910 yılında Nafia Nazırı Halaçyan Efendi, Doğu'daki bozuk yolların tamirâtı için harekete geçmiştir. Bir program çerçevesinde Mamüret'ül aziz, Bitlis, Sivas, Erzurum ve Van'daki yolların yapımı için bir liste hazırlanmıştır. Halaçyan Efendi, Samsun-Sivas hattının iktisadi, ticari ve sosyal yönden önemli olduğunu düşünmüş, bölgeye karayollarının mutlaka yapılması gerektiğine dikkat çekmiştir. Ayrıca Trabzon-Erzurum arasına 330 km'lik bir şose inşa edilecekti. Şosenin Trabzon tarafında 130, Erzurum tarafında ise 100 km'lik bir bütçe yeterliliği olmasına rağmen kalan 120 km'nin ödeneğini bulabilmek için çalışmalar yürütülmüştür.¹⁴⁹ Samsun'dan Amasya'ya da bir yol yapılarak ülkenin Doğusu bir bayındırlık sahası haline getirilmek istenmiştir. Böylelikle şehirler gelişecek, ulaşım kolaylaşacak, geri kalan şehirler de Batı'daki şehirlerin gelişmişliğine bir nebze olsun erişebilecekti.

2.7. Diğer Bayındırlık Hizmetleri

II. Meşrutiyet Dönemi'nde bayındırlık faaliyetleri yalnızca demiryolları, karayolları, limanlar ve köprülerle sınırlı kalmamış; kentleşme, zirai faaliyetler ve sulama kanalları gibi çeşitli çalışmalarla da süslenmiştir. Bu dönemde şehirleşme faaliyetleri için Şehir Planlaması Kanunu çıkmıştır. 1 Temmuz 1911 tarihli bu kanuna göre şehir sakinlerini ızzar ve izaç etmemek için bahçe, park, oyun mahalleri, iki tarafı ağaçlarla kaplı yol yapımı gerçekleştirilecekti. Ayrıca

¹⁴⁸ Osmanlı'da Ulaşım, s.96-98.

¹⁴⁹ Günay, a.g.e., s.405-407.

sokak bakımı, kabristan yapımı, hıfzıssıhha kurumu yapımı ve hikmet-i bedayi açılması gibi faaliyetlerle bayındırlık işlerinin tanzim ve idaresi sağlanacaktı. Bunların dışında belediye ve hükümete ait maden suyu kaplıcaları için de bir yenileme programı faaliyete geçecekti.¹⁵⁰

2.7.1. Köprüler

Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan gerilediği dönemlere kadar çıktığı fetihler sırasında akarsuların ordunun önüne engel çıkardığı bilinen bir gerçektir. Köprüler, üzerinde buldukları akarsuların şekline göre konumlandırılmıştır. Bu akarsular arasında derin, dar yataklı olanları bulunabileceği gibi, geniş bir vadide de yer alabilir. Bu sebepten ötürü Osmanlı Devleti coğrafyanın konumuna göre köprüler yaptırmıştır. Ordunun geçişleri için köprüler yapmış, bu köprüler gerek askeri gerek de ekonomik açıdan fayda sağlayacak şekilde muhtelif zamanlarda kimisi inşa edilmek suretiyle kimi de onarılarak hizmete sunulmuştur. İstanbul'un fethinden önce Bursa ve Edirne ağırlıklı olmak üzere, Rumeli topraklarında köprüler yoğun şekilde yapılmış, fetihden sonra da İstanbul'da köprüler yapılarak şehirler bayındır edilmiştir.¹⁵¹

1903 yılına gelindiğinde Osmanlı Devleti'nde yeniden yapılan ve tamir edilen köprü ve menfezlere bakıldığında bu bayındırlık faaliyetinin önemli kısmının Edirne, Manastır, Erzurum, Hüdavendigâr¹⁵², Sivas, Trabzon ve Erzurum'da yapıldığı görülür. İşkodra'da sadece 4 köprünün yeniden yapıldığı, Musul'da ise hiçbir tamirat ve yapım olmadığı görülür. II. Abdülhamit Dönemi'nde toplamda 1095 tane köprü yeniden yapılmış, 1089 köprü ise tamir edilmiştir.¹⁵³ Sultan II. Abdülhamit ayrıca Fransız inşaat mühendisi F.Arnold'a köprü çizimleri yaptırmış, İstanbul Boğazı'nı Sarayburnu-Üsküdar ve Rumeli Hisarı-Kandilli olmak üzere iki köprü ile bağlamak istemiştir. Sarayburnu-Üsküdar arasındaki köprünün mesafesi 1700 metre, denizden yüksekliği 50 metre olacaktı. Rumeli Hisarı-Kandilli güzergahına yapılacak köprü ise Cısr-i Hamîdi (Hamidiye Köprüsü) olarak isimlendirilecekti. Bakırköy ve Bostancı'ya iki istasyon kurularak demiryolunun şehirdışından geçmesi de planlandı. Bunun dışında bu köprünün aynı zamanda Bağdat Demiryolu Hattı'na da bağlanması tasarlandı. Bu köprü Kuzey Afrika mimarisi

¹⁵⁰ BOA, DVN.MKL, 51-30.

¹⁵¹ Erkan Atak, Erken Osmanlı Köprüleri, Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Çanakkale, 2008, s.159-160.

¹⁵² Bursa.

¹⁵³ BOA, Y.PRK.TNF, 8-13.

tarzında kubbelerle süslü, som kargir destekler arasına kurulu, havada asılı demirden bir bina manzarasında olacaktı. Ayrıca köprü üzerinde döner kuleler olacak, böylece askeri güvenlik sağlanacaktı.¹⁵⁴ Bu köprü Anadolu ve Rumeli yakalarını bir araya getirecekti. Tren, araba ve yayaların geçmesine mahsus yollar da düşünülmüş, komple bir bayındırlık alanı olacaktı.

1908 yılında çıkan Umur-ı Nafia Programı'nda köprülerin durumuna da değinilmiştir. Karayolu ulaşımını köprülerle desteklemek düşünülmüştür. Yukarıda da bahsedildiği üzere yapılması planlanan 30.044 kilometrelik ağın dört büyük köprünün yapılması gerektiğine inanılmıştır. Bunlardan birinin Meriç Nehri üzerine, diğer üçünün ise Fırat üzerine yapılması planlandı. Fırat üzerine yapılacak üç köprüden ikisi Zor Sancağı'na, asma köprü olarak düşünülen üçüncüsü ise Mamüret'ül Aziz vilayetindeki İzöglü mevkiine yapılacaktı. Bu bölge üzerindeki tamirat için de 120.000 lira harcanması düşünülmüştür.¹⁵⁵

2.7.2. Sulama ve Bataklık Kurutma Faaliyetleri

Bu dönemde Konya Ovası'ndan verim almak için çalışmalar yapılmıştır. Bu ova için 1883'te Mösyö Rani isimli bir müteşebbis ile görüşmeler yapılmış ve anlaşılmıştır. Verilen bu imtiyaz, Beyşehir'deki gölden, Seydişehir'de yer alan Karaviran Gölü'ne akan suları kanallar vasıtasıyla Karaviran ve Konya ovalarına götürmek ve Karaviran Gölü ile Konya Ovası bataklıklarından bir kısmını kurutmaktan ibaretti. Projeye göre tahıl üretimi 10 kat artacaktı ancak Mösyö Rani anlaşma şartlarını yerine getiremediği için bu proje yürütülemedi. Ancak 1903 yılında bu proje yeniden ele alınmıştır. 1907 tarihli taksire ile Anadolu Demiryolu Kumpanyası ve Osmanlı Devleti arasında 1907 bir protokol imzalanmış, Konya Ovası'nda su yolu açmak üzere istimlak olunacak mahalleler hakkında anlaşmaya varılmıştır.¹⁵⁶ Anadolu Demiryolu Kumpanyası ile 19.500.000 Frank bedel karşılığında anlaşma yapılmıştır. Ana kaynak Beyşehir Gölü olup, yapılan kanallarla beraber 217 km uzaklıktaki Konya Ovası'na ulaştırılmıştır.¹⁵⁷ 1913 yılında tamamlanan proje, Osmanlı Devleti'nde modern anlamda ortaya

¹⁵⁴ **Osmanlı'da Ulaşım**, s.194.

¹⁵⁵ Tekeli ve İlkin, *a.g.m.*, s.527-528.

¹⁵⁶ BOA, BEO, 3521.

¹⁵⁷ Atam, *a.g.t.*, s.426.

konulan ilk sulama projesidir. Bu sulama projesi aracılığıyla Konya'daki ova çok daha verimli olabilecek, böylelikle dışarıdan hububat getirme zahmeti olmayacaktı.

1908 yılında hazırlanan nafia programına göre Osmanlı vilayetlerinde yapılması gereken sulama kanalları ve bataklık kurutma faaliyetleriyle ilgili birtakım bilgiler verilmiştir. Bu bilgilere göre Aydın vilayetinde 2.500.000 dönüm arazinin sulanmaya ihtiyacı vardı. Bunun dışında İskenderun'daki bataklıkların kurutulması verimli ovalar haline getirilmesi, Kilis ve Ayıntab'ın da sulanması öngörülüyordu. Aynı rapora göre Suriye vilayetinde Hama ve Humus ovalarının sulanması gerekmektedir. İlâveten Beyrut vilayetinde Katriye bataklığının kurutulması ile Kudüs sancağında bulunan Yafa ovalarının Uca Nehri suları vasıtasıyla sulanması ve bu ırmağın etrafındaki bataklıkların kurutulması gerektiği belirtilmiştir. Bu raporda Osmanlı Devleti'nin bu işleri nasıl yürüteceği ile ilgili çözüm önerileri sunulmuştur. Avrupa, Mısır ve Hindistan'da görülen örnekler, son olarak da Konya Ovası'nın sulanması projesi tecrübesine dayanarak yabancı şirketlere imtiyaz vermenin en mantıklı düşünce olduğu öne sürülmüştür. Osmanlı Devleti'nin bu işleri kendi başına yapması pek mümkün görünmüyordu. Bu imtiyazların verilmesi hususunda gerekli şartların belirlenmesi için çalışmaların yapılması gerektiği belirtilmiştir.¹⁵⁸

Öte yandan Çukurova'da bazı bataklıkların kurutulması dışında da bayındırlık faaliyetlerinin olması şarttı. 1909 yılında Adana Ovası'nın sulaması için imtiyaz ihalesi yapılmış, 1913 yılında Bağdat Demiryolu Şirketi Adana Ovası için bir proje hazırlayarak Osmanlı toprakları üzerinde bir faaliyette daha bulunmayı amaçlamıştır. Bu projenin başarılı olması halinde 500.000 hektarlık bir bölge pamuk üretimine elverişli bir halde Osmanlı Devleti'nin tasarrufu içine girecekti.¹⁵⁹

2.7.3. Aydınlatma ve Tramvay Hizmetleri

Sakız Kasabası dahilinde tramvay ya da otomobil marifetiyle ve telefon sistemi kurulması ve icrasına dahi teşebbüs olunması kararı alınmıştır. Hükümet-i Seniyye'nin bulunduğu mahalledeki hayvan çiftliklerinin uzak mahallelere taşınması, bunların yerine bölgeye büyük bir

¹⁵⁸ Atam, a.g.t., s.438-440.

¹⁵⁹ BOA MV 132/94, 14 Ramazan 1327/29 Eylül 1909. Bkz: Atam, a.g.t., s.430.

hotelin, hamamların, millet bahçesinin ve tiyatro binalarının yapılması kararı alınmıştır.¹⁶⁰ Lağımaların tamiri, membalardan demir borularla şehre su celbi ve memleketin nezaletini temin ve sağlığını istikmal edecek selh-hane ve balıkhaneler inşası ile şehrin bir ucundan diğer ucuna tramvay işletilmesi gibi pek çok faaliyet için 30.000 liralık sermaye gerekecekti.¹⁶¹

1910 yılında Ganz Anonim Elektrik Şirketi, Osmanlı Devleti'nde 50 yıllık bir elektrikli aydınlanmanın imtiyazını eline almıştır. O tarihte İstanbul'da, Beyazıt, Sultanahmet, Fatih, Samatya, Eyüp, Beyoğlu, Hasköy, Beşiktaş, Arnavutköy, Yeniköy, Tarabya, Büyükdere, Beykoz, Anadoluhisarı, Beylerbeyi, Yenimahalle, Doğancılar, Kadıköy, Adalar ve Bakırköy'den oluşan 20 belediye dairesi bulunmakta, imtiyaz ise şehrin Rumeli yakasında bulunan belediye dairelerini yani birinciden on ikinciye kadar ve yirminci belediye dairelerini kapsamaktaydı. İstanbul Havagazı Şirketi ile anlaşmaya varılması ve anlaşmanın hükümete bildirilmesi şartına bağlı kılınmış; anlaşma olmadığı takdirde buralardaki umumi ve hususi aydınlatma için İstanbul Havagazı Şirketi'nin imtiyaz müddeti sona erdikten sonra elektrik verilebileceği kaydedilmiştir.¹⁶²

1911 yılında Silahtarağa'da bir elektrik santrali kurulmuştur. *Silahtarağa'da her biri 1500 devirli, toplam 13400 kW verebilen 3 adet turbo – alternatör ile her biri 15 atmosfer basınç altında saatte 13600 kg buhar veren 6 kazan ve diğer yardımcı tesisleri kurulmuş ve ilk defa 11 Şubat 1914 tarihinde Dolmabahçe Sarayı ile İstanbul tramvaylarına ve 14 Şubat 1914 tarihinde de şebeke ile ilk abonelere, İstanbul'un varlıklı ailelerinin evlerine elektrik verilebilmiştir. Şebekeye ilk elektrik verildiğinde biri Beyazıt'ta diğeri Tozkoparan'da ve üçüncüsü de İstinye'de olmak üzere 3 adet dönüştürücü/transformatör merkezi bulunuyor ve bu merkezler Silahtarağa Elektrik Santrali'nden itibaren çekilmiş olan ve A, B, C kabloları adı verilen üç ayrı kablo ile besleniyordu.*¹⁶³

¹⁶⁰ BOA, DH. ID. 88/1.

¹⁶¹ BOA, DH. ID. 88/4.

¹⁶² Yahya Coşkun, 20. Yüzyılın İlk Çeyreğinde İstanbul'da Aydınlatma Aracı Olarak Elektrik, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2013, s.65-66.

¹⁶³ Coşkun, a.g.t., s.68-70.

Halep'te elektrik dağıtımı ve tramvay işletmesi yapılmaya başlanmış, bunların imtiyazı Mühendis Osman Vehbi Bey'e 50 sene müddet ve 3000 Lira teminat ücreti karşılığında Şura-yı Devlet ve Meclis-i Vükela tarafından verilmiştir.¹⁶⁴ Osmanlı Devleti'nde aydınlanma, ulaşım ve haberleşme faaliyetleri yoğun olarak devam etmiş, bu kapsamda Kuzey Afrika'da telgraf hattı inşasına gidilmiştir. Öncelikle Derne-Trablusgarp arasındaki telgraf hattının yenilmesi amaçlanmış, ancak bu sırada bütün Kuzey Afrika'da haberleşmeyi sağlayacak bir hattın tesisi düşünülmüştür. Mısır Telgraf İdaresi ve Tunus Telgraf İdaresi'nin ortaklaşa yürüttüğü çabalarla Mısır-Tunus arası telgraf hattının inşa edilmesine karar verilmiştir.¹⁶⁵ Aynı zamanda Kuzey Afrika ve Hicaz'daki Osmanlı vilayetleri ile Dersaadet arasındaki telgrafla haberleşmeyi sağlamak için de Afrika ve Asya sahillerine telgraf kabloları döşenmiştir.¹⁶⁶ Böylelikle Osmanlı Devleti, Kuzey Afrika'dan İstanbul'a büyük bir haberleşme ağı tesis etmeyi planlamıştır. Bu durum hem haberleşmenin kolaylaşmasını sağlayacak hem de Kuzey Afrika'da yaşanacak olası bir sıkıntıya hızlı bir şekilde müdahale imkânı doğuracaktı.

2.7.4. İbadethane Yapımı

Osmanlı Devleti'nde Müslümanların ve gayrimüslimlerin inançları için de adımlar atılmıştır. Özellikle Balkan coğrafyasında kilise ve cami yapımları, II. Meşrutiyet Dönemi'nde de kendini göstermiştir. 1910'da Manastır'ın nüfusunun çoğu Bulgar olan Demirhisar Nahiyesi'ne bağlı Sveta köyünde, zaman içerisinde viran olmuş kilisenin, Müslüman mahallesinin içindeki arsası hazineye terk edilerek Hristiyan mahallesi yakınında hazineye ait arsa üzerinde yeni bir kilise yapılmasına karar verilmiştir. Bu inşaat yapılırken de hoşgörü içinde bulunulmasına dikkat edilmiş, Sultan Mehmet Reşad, nizamı bozacak bir fiilden kaçınılmasını, yetkililere halktan zorla para alınmamasını emretmiştir.¹⁶⁷ Öte yandan Resne'de yeni bir camii inşa edilmiştir. Bu caminin yapılması üzerine bölgede bulunan Hereke Fabrikası 2 adet kilim hediye etmiştir. Kilimlerin

¹⁶⁴ BOA, DUİT, 34/13.

¹⁶⁵ BOA, MV, 142/54.

¹⁶⁶ BOA, Y.PRK. 8-57.

¹⁶⁷ BOA, DARM (Drjaven Arhiv Republika Makedonija -Makedonya Cumhuriyeti Devlet Arşivi), Ferman, No: 34. Bkz: Haz. Murat Şener ve Salih Dutoğlu, **Osmanlı Yönetiminde Makedonya**, Cumhurbaşkanlığı (Yayınlandığı Dönem Adıyla Başbakanlık) Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, No: 74, Ankara, 2005, s.216-217.

hediye edilmesi üzerine bölge halkı da Sultan Mehmet Reşad'a teşekkürlerini bildirmek maksadıyla camiye "Reşadiye" adını vermiştir.¹⁶⁸

2.7.5. Kentleşme

II. Meşrutiyet Dönemi'nde bayındırlık faaliyetleri yalnızca demiryolları, karayolları, limanlar ve köprülerle sınırlı kalmamış; kentleşme, zirai faaliyetler ve sulama kanalları gibi çeşitli çalışmalarla da süslenmiştir. Bu dönemde şehirleşme faaliyetleri için Şehir Planlaması Kanunu çıkmıştır. 1 Temmuz 1911 tarihli bu kanuna göre şehir sakinlerini ızzar ve ızaç etmemek için bahçe, park, oyun mahalleri, iki tarafı ağaçlarla kaplı yol yapımı gerçekleştirilecekti. Ayrıca sokak bakımı, kabristan yapımı, hıfzıssıhha kurumu yapımı ve hikmet-i bedayi açılması gibi faaliyetlerle bayındırlık işlerinin tanzim ve idaresi sağlanacaktı. Bunların dışında belediye ve hükümete ait maden suyu kaplıcaları için de bir yenileme programı faaliyete geçecekti.¹⁶⁹

Vilayetlerde görülen asayişsizlik durumu, ahalinin yoksulluk ve açlık sebebiyle cinayet, hırsızlık ve yaralama gibi olaylara karışması bir çözümü zaruri kıldı. Sadrazam Hüseyin Hilmi Paşa, Dahiliye Nazarı Damat Ferit Paşa'yı konuyla ilgili görevlendirmiş, "Anadolu Heyet-i Teftişiyesi" adıyla bir ekip kurdurmuştur. Heyetin genel görevi Trabzon, Erzurum, Van, Mamuret'ül Aziz, Diyarbakır ve Bitlis eyaletlerinde genel huzuru ve asayişi sağlamaktır. Bu ekip, Anadolu Heyet-i Teftişiyesi Talimatnamesi çıkarmıştır. Bu talimatnamede nafia işleri ve zirai faaliyetlerle ilgili birer madde de yer almıştır. Bunlar:

Ziraat: Söz konusu vilayetlerde ilgili nazırlıklarla koordineli olarak bu konunun iyileştirilmesi için gerekli tedbirlerin alınması mümkünse her kazada birer Ziraat Bankası şubesi teşkil ve sermayeleri müsait vilayet bankası şubelerinden oralara miktar-i kâfi meblağ tahsil edilmek üzere hangi kazalara ne miktar sermaye ile yeniden banka şubeleri açılması lazım geleceği tetkik ve tayin olunarak Ticaret ve Nafia Nezareti'ne bildirilecektir.

Umur-u Nafia: Vilayâтта gerekli yolların yapılması tamamen vakte ve külliyetli miktarda paraya gerek olduğundan vilayât-ı Osmaniye'nin umumu hakkında çalışmalar yapmak gerekir. O

¹⁶⁸ BOA, İrade Evkâf, 1330. S/7 Bkz: Şener ve Dutoğlu, a.g.e., s.219.

¹⁶⁹ BOA, DVN.MKL, 51-30-1.

*yüzen en acil yapılması gereken yol ve meabrin tespit edilmesi ve Nafia Nezareti'ne bildirilmesi.*¹⁷⁰

5 Ağustos 1326 tarihli tezkireye göre Sakız Kasabası tam manasıyla bir bayındırlık sahası haline getirilmiştir. Tezkireye göre kasabada yapılacak faaliyetler 11 maddede açıklanmıştır. Bunlar:¹⁷¹

1- Beldemizin yolları mevsim-i şitada mürûr ve uburu külliye gayr-i mümkün denilebilecek kadar şayan-ı teessüf bir halde bulunduğundan bunlardan en mühimlerinin kaldırım ve diğerlerinin şose suretiyle ferşi lazı gelir. Bazı yolların etrafındaki arsaların istimlakı suretiyle tevsi' ve tahdidı ve en vasi'leriyle meydanlıklarda ağaçlar garsı ve her kış mevsiminde merkez belde de haşarat-ı azimeyi muceb olan "Kalopiliti" deresinin kadim sevâkî olan kale etrafındaki hendeğe akıtdırılması muktezidir.

2- Lağımın şebeke-i hazırası külliye gayr-i kâfi bulunduğundan yeni lağımın inşâsı ve mevcudlarının ıslâhı ve bir de şehrin münasib mahallerinde abdesthane ve yolhaneler inşâ ve vaz'ı labüddür.

3- Mebzuliyeti sıhhat-ı umumiyenin muhafazası nokta-i nazarından elzem bulunan suların bugünkü mikdarı ihtiyacat-ı umumiyeye gayr-i kâfi olduğundan maada açıkta bulunan su yolları dahi hem birçok su sirkatlerine meydan vermekte ve hemde suyun telvisi suretiyle sıhhat-i umumiyeyi daimî bir tehlikeye maruz bulundurmakta olduğundan yeni menba'lar bulmak ve su yollarını daha muvafık bir hale getirmek lazımedendir.

4- Beldenin tenvirât-ı hazırası pek ibtidaî bir haldedir. Gaz fenerleri yerine bilâd-ı cedidenin usûl-i tenviriyesi meyânında en mükemmeli olduğuna şüphe olmayan elektrik tenvirini tercih tercih ve teklif eylerim.

5- Hareket-i arzdan berü harabe halinde bulunan binalarla açık arsalar bir menba'-i taaffün halini iktisab eylediklerinden bunların hemen tathiri ve ihata ve kabil olanlarının ağaçlarla tezyinine sahiblerinin mecbur edilmesi umûr-ı müstaceledendir.

¹⁷⁰ Günay, a.g.e., s.360, s.364.

¹⁷¹ BOA DH. ID. 88/2.

6- Şehir ile mahallât mütejavire arasında muntazam bir vasıta-i ihtilat olmak üzere bir tramvay hattı ve yahud omnibüs otomobil denilen arabalar usulünün te'sisi arzu olunacak şeylerdendir.

7- Hayvanat ve arabalar hanlarının şehir ötesinde bulundurulması hiçbir vecihle haiz ve makbul olamayacağından belediye bu mahzur-ı mühimmin sûret-i sâlimede def' ve izâlesi-çün münasib mahallerde ve sûret-i mahsusada hanlar inşa etdirmeğe borçludur.

8- Suların mebzul olmak üzere bir balıkhane ile zebh olunacak hayvanların intizam ve sühulet-i muayyenesini te'min edecek sûretde bir selh-hane inşası dahi belediyenin cümle-i vezaif-i mühimmesindendir.

9- Ceziremiz kesretli mesirelerle asar-ı atika nokta-i nazarından hâiz-i ehemmiyet birçok yerleri havi ve gayet latif ve mükemmel bir sayfiyeye layık bırakılmaya malik bulunduğu hâlde esbâb-ı istirahatı ve levâzım zinet ve mükemmeliyeti cami' bir hoteli bulunmamasından nâşi seyyahin tarafından külliye metruk olduğundan misafir ve seyyahları celb ve bu sûretle ahali-i memlekete mühim bir menba'-i servet temin etmek üzere belediye böyle mükemmel bir hotel inşasına mecburuz zannedirim.

10- Elyevm belediye dairesi denilen baraka Sakız için bir ayıb teşkil etmekte olduğundan şan-ı belediyeye muvafık bir daire inşası dahi elzemdir.

11- Mutasavvur olan ameliyat-ı saire tezyinine bir tiyatro ve belediye bağçesi ile muntazam deniz hamamları inşasından ibaretdir. İşbu ıslahat-ı ameliyatın vücuda getirilmesi lazım iken sermayeye mâlik bir şirket teşkili suretiyle olabileceği rey ve mütalaasındayım. Bu şirket bir taraftan bazı ameliyatı kendisi işletecek ve diğer taraftan ıslahat ve ameliyat-ı sairenin icrasına medar olmak üzere belediye mikdar-ı kâfi akçe ikraz edecektir. Teşebbüsât ve imalat-ı mezkurenin belediye tarafından inşasıyla işletilmesi maarif-i külliye müstelzim olacağı emsaliyle sabit olduğundan ber-vech-i maruz bir şirket teşkili hem meclis-i beledinin hemde müracaat eylediğim erbab-ı vukufun reyine muvafıktır.

Osmanlı Devleti'nde bayındırlıkla ilgili görülen en önemli hususlardan biri de şirketleşmenin II. Meşrutiyet Dönemi'nde hiç olmadığı kadar yoğunlaşmasıdır. Merkezi İstanbul'da olmak suretiyle Doğu'da tiyatro ve sinemalar yapmak, bölgeye ait bütün madenleri çıkarıp işlemek ve bu madenlerin sınaî işlerde kullanması amacıyla *Şark İttihad Sinema ve*

Tiyatro Anonim Şirketi kurulmuştur.¹⁷² 25 Temmuz 1912 tarihinde, daha önce Maliye Nezareti ve Reşid Ayaz Bey ile Kostantin Papa Efendi arasında yapılan görüşmelerden yola çıkılarak *Koru ve Yalova Hamamları Osmanlı Anonim Şirketi* kurulmuştur. Şirket, Yalova'daki hamamların ve sahilde 200'e yakın yerin işletilmesi gibi işlerden sorumluydu. Ayrıca oteller, kulüpler, tiyatrolar, hamamlar, mağazalar açıp şehre elektrikli tramvay sistemi kurup otomobil ve otobüs işletmeciliği yapmak için faaliyete geçmişlerdir.¹⁷³

Özellikle Tanzimat döneminden beri gelen kentlerde farklılaşma durumu bu döneme de yansımıştır. Tanzimat'tan önce biri ordu, biri de adliye olmak üzere iki ana kurum varken, Tanzimat döneminde "mülki yönetim" adıyla üçüncü bir kurum oluşturulmuştur. XX. yüzyılın ilk çeyreğine gelindiğinde kentlerdeki nüfus artışıyla beraber kentsel alanlara yeni mahalleler eklenirken, bu değişim sürecinde kent dokusu parça parça yenilenmiş, genişletilen ve at arabası ile ulaşım olanak veren kent içi yollar üzerinde çok sayıda yeni kent yapılmış, farklı bir kent anlayışına girilmiştir. Kentleşen bölgelerin bina yapıları genellikle iki katlı, yola geniş cephele olmuştur. Bu evler sokakta görülen sade, mimarisi fazla abartılmamış, bitiş nizamda yapılar olmuştur.¹⁷⁴ Bu şirketler her ne kadar I. Dünya Savaşı'nın çıkması sebebiyle tam olarak istedikleri faaliyetleri gösteremeseler de Osmanlı yurdunda modernleşmeyi sağlayıcı bayındırlık işlerine katkıda bulunmuşlardır.

Gazi Ahmet Muhtar Paşa Dönemi'nde şehreminilik görevine Dr. Cemil (Topuzlu) Paşa getirilmiştir. Dr. Cemil Paşa şehremini olunca Paris, Viyana, Bükreş ve Berlin'i ziyaret edip buralardaki yapıları gözüyle gördü. Yurda dönüşünde Fransa'dan teknik elemanlar getirtmiş, Lyon Belediyesi Başmühendisini, İstanbul Belediyesi Fen İşleri Müdürlüğü'ne tayin atamıştır. Bu sürede yangın yerleriyle ilgili planlar yapılmış, altyapı çalışmaları yapılmıştır. Cemil Paşa, I. Balkan Harbi sırasında İstanbul'un bayındırlık hizmetleri için 1.000.000 altınlık istikrazda

¹⁷² Celali Yılmaz, **Osmanlı Anonim Şirketleri**, Scala Yayıncılık, İstanbul, 2011, s.239.

¹⁷³ Celali Yılmaz, **a.g.e.**, s.303.

¹⁷⁴ Sevgi Aktüre, "*Osmanlı Devleti'nde Taşra Kentlerindeki Değişimler*", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi**, Cilt 4, s.901.

bulunarak bir gelişim sağlayabilmiştir. Gülhane, Sultanahmet, Fatih ve Üsküdar'da parklar açılmış, otuz metre genişliğinde yollar yapılmıştır.¹⁷⁵

Cemil Topuzlu, şehremini olduğunda İstanbul kentini bütünüyle geliştirmek niyetindeydi. Manav, bakkal, muhallebici, şekerçi, yoğurtçu dükkanları ile seyyar satıcıların camekan kullanmasını zorunlu kılmış, gıdada hijyenin önemine dikkat çekmiştir. Paşa, şehrin durumunu inceledikten sonra detaylı bir Zabıta Belediye Talimatnamesi yaptırmıştır. Bu talimatnameye göre fırınların temiz tutularak ekmeklerin ayaklarla yoğrulmamasına, ekmek küreklerinin sokağa doğru çıkarılmamasına, dükkanlarda hileli, karışık, bozuk gıda maddeleri bulundurulmamasına, koyun, ciğer, işkembelerin sırtık üstünde açıkta satılmamasına, odunların sokaklarda kestirilmemesine, herkesin çöplerini sabahları kapalı çinko kutular içinde kapılarının önlerine koymasına; kum, kireç, kereste, odun gibi inşaat levazımının deve, at ve eşekler üzerinde taşınmamasına ve pek çok meseleye dair halk sağlığını koruyacak pek çok karara varılmıştır.¹⁷⁶

Öte yandan Avrupa'daki büyük şehirler örnek alınarak meyve-sebze hali kurulmuş, temizlik işleri için Bükreş örnek alınmıştır. İlk olarak bir tanzifat müdürlüğü ve müfettişlikleri, tanzifat mubassır, çavuş ve onbaşılar ihdas edilmiştir. Ardından Fransa ve Belçika'daki belediye temizlik işleriyle meşgul olan 3 yabancı uzman getirilmiştir. Üstü açık temizlik arabaları yerine paşanın Bükreş'te gördüğünü belirttiği üstü kapalı çinko kaplı temizlik araçları getirilmiştir. Paris'ten sokakları sulamak için arazöz, kamyon, otomatik el arabaları ve tanzifat malzemeleri getirtilmiştir. Ayrıca Kahire'de kanalizasyon yapan İngiliz uzmanlar İstanbul'a getirtilmiş, sokaklar şose ve kaldırımlarla süslenmiş, belediye aracılığıyla Sultanahmet Meydanı'nda bir belediye binası tiyatro açılmıştır. *Darülbedayi* denen bu tiyatro, pek çok büyük oyuncunun yetiştiği mektep olmuştur.¹⁷⁷

¹⁷⁵ İlhan Tekeli, "*Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşüm*", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi**, Cilt 4, s.889.

¹⁷⁶ Cemil Topuzlu, **80 Yıllık Hatıralarım**, Haz: Cemalettin Topuzlu, Topuzlu Yayınları, İstanbul, 2002, s.120.

¹⁷⁷ Topuzlu, **a.g.e.**, s.126-132.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BAYINDIRLIK FAALİYETLERİNİN FİNANSMANI

3.1. II. Meşrutiyet Dönemi Ekonomi Anlayışı

Osmanlı Devleti'nde bayındırlık faaliyetleri görülürken bu faaliyetlerin finansmanını sağlamak ve devletin içinde bulunduğu darboğazdan çıkış için, II. Meşrutiyet'le beraber yeni bir ekonomik anlayış ortaya çıkmış, devlet bayındırlık faaliyetlerini finanse etmek için borçlanma yoluna gitmiştir. İttihat ve Terakki Cemiyeti, iktidar olduktan sonra liberal ekonomi politikalarına yönelmiştir. II. Meşrutiyet'in ilanı ile oluşan hürriyet havası, ekonomi düşüncesine de tesir ederek devrimin verimli sonuçlar vermesi için bağımsız, milli ve özgürlükçü bir ekonomi anlayışı görülmüştür.

Ekonomideki özgürlük anlayışı, hiç şüphe yok ki liberal ekonomi modeli düşüncesiyle var olmuştur. Tanzimat'la beraber siyasi ve iktisadi alanda liberalizm kendine taraftar bulmayı başarmış, özellikle Aydınlanma Çağı'nın fikirleri, Osmanlı aydınları üzerinde tesirde bulunmuştur. Toplumun bireysel çıkarları gözetilerek toplumun refah seviyesini arttırılabileceği düşünülmüştür. Bireyciliğin en önemli savunucuları Prens Sabahaddin'in öncülüğünü yaptığı Teşebbüs-i Şahsi ve Adem-i Merkeziyet Cemiyeti ile (TŞAMC) Cavid Bey'in etkin olduğu Ulum-ı İktisadiyye ve İçtimaiyye Mecmuası idi.¹⁷⁸ II. Meşrutiyet Dönemi'nde görülen tartışmalar, merkeziyetçilik-adem-i merkeziyetçilik ile pozitivizm-liberalizm düşünceleri arasındaydı. Hepsinin gayesi vatanı kurtarmaktı. TŞAMC, bu dönemde bireyci bir sosyal organizasyonu temsil etmekteydi. Birbirleriyle zıt oluşumlar olsalar da İttihat ve Terakki ile TŞAMC'nin ortak düşüncesi milli burjuvaziyi yaratmaktı.¹⁷⁹ II. Meşrutiyet'in ilanı ile ülkeye gelen farklı havanın aksine Prens Sabahaddin, İttihatçılardan farklı düşünüyordu. Ona göre her ne kadar Meşrutiyet ilan edilse de II. Abdülhamit tahttan indirilse de yerine bir başka otoriter lider gelirdi ve hem toplumsal düzen hem de ekonomi aynı kalırdı. O yüzden sefaletin asıl sebebinin bulunması ve onun çaresine bakılması lazım gelirdi.¹⁸⁰ Prens Sabahaddin ancak derinlemesine

¹⁷⁸ Zafer Toprak, *Türkiye'de Milli İktisat*, Yurt Yayınları, Ankara, 1982, s.23.

¹⁷⁹ Cenk Reyhan, *Türkiye'de Liberalizmin Kökenleri*, İmge Kitabevi, Ankara, 2008, s.76.

¹⁸⁰ Reyhan, *Türkiye'de Liberalizmin Kökleri*, s.81-82.

inilip bir model oluşturması halinde gerçekten hürriyete ve bireysel serbestliğe ulaşılacağına inanıyordu.

Bu dönem ekonomik zihniyetin oluşumunda önemli etkileri olan bir başka aydın olan Cavid Bey ise klasik iktisat teorisinden etkilenerak devletin ekonomiye olan müdahalesine eleştiriler getirmiştir. Bir taraftan ülkedeki sermaye birikimini arttırmak, bir yandan da sermaye birikimini desteklemeye yardımcı olarak yabancı yatırımcıların ülke pazarına girişini kolaylaştırma amacındaydı. Cavid Bey'e göre Osmanlı ekonomisi, dünya ekonomisinden soyutlanmamalıydı.¹⁸¹ Bu bağlamda Osmanlı ekonomisini canlandırmak için esnaf teşkilatları ve toprak sistemi açısından sermaye birikiminin önündeki engeller kaldırılmıştır.¹⁸² Cavid Bey'in düşüncesi ile demiryolları ve limanların yapımıyla ticareti hızlandırıcı faaliyetler görülecekti.

1909 itibariyle Osmanlı Devleti'nin mali bütçesinin gelir ve gider dağılımına bakıldığında Osmanlı Devleti için durumun vahameti anlaşılacaktır. 1909-1910 mali yılı bütçesinde devletin kurumlarına başlangıç bütçesi, olağanüstü ek bütçeler ve nihai ödenek olarak toplamda 41.467.517 lira ayrılmıştır. Yapılan harcama ise 35.926.765 lira olmuştur. Devletin gelirleri ise dolaylı ve dolaysız vergiler ile vergi dışı gelirlere müteşekkildi. Vergilerin toplam gelire oranı %79, vergi dışı gelirlere ise %21 olmak üzere bütün gelir 25.078.962 liradan ibaretti. Yani Osmanlı Devleti'nin geliri, giderinden ortalama 16 Milyon Lira daha azdı. Bu yüzden bu açığı kapatmak ve ülkedeki çeşitli bayındırlık faaliyetlerini de finanse etmek için mecburen borç alınacak ve vergilerde artışa gidilecekti. Bu bağlamda da iki sene sonra İtalya ve Belçika başta olmak üzere Avrupa'nın muhtelif ülkelerindeki uygulamalar incelenerek bir çalışma yapılmış, "Usul-u Muhasebe-i Umumiye Kanunu" ıkarılarak vergi türlerinde ve miktarlarında çeşitli düzenlemeler yapılmıştır. Bu alışmalar Osmanlı Devleti için kısa sürede verimli neticeler vermiş, 1913 mali yılı bütçesinde bütçenin gelir ve giderleri birbirine denk hale gelmesi sağlanmıştır. Hatta gelirler, kısmi olarak giderlerden daha fazla olmuştur.¹⁸³

I. Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı Devleti'nin ekonomisi yüksek oranda tarıma dayanıyordu. Kırsal bölgelerde küçük ve büyük öleli işletmeler bir arada faaliyet gösteriyordu.

¹⁸¹ Abdüllatif şener, **Sona Doğru Osmanlı, Birleşik Kitabevi**, Ankara, 2007, s.30.

¹⁸² Abdüllatif şener, **a.g.e.**, s.37.

¹⁸³ Özdemir, **a.g.e.**, s.135-136.

Bir çift öküz ve yeterli miktarda toprağa sahip olmayan köylüler, ortakçı olarak büyük toprak sahiplerinin yanında çalışıyorlardı. İmalat faaliyetleri ise büyük ölçüde zanaatkarların üretimine dayalıydı. XIX. yüzyıldan itibaren görülen gelişmeler de bu durumu değiştirmişti. XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin ekonomik olarak dünyaya açılması, Avrupa tarafından getirilen sermayelerle olmuştu. Bütçe açıkları, tekrar yeni borçlar temin etmek suretiyle kapatılmaya çalışılıyordu. 1914 yılına gelindiğinde devletin toplam borcu 140 Milyon Sterlin'i bulmuştur. Dış borçların miktarı ve devlete yükü giderek artmaktaydı ve sanayi ise çok yetersizdi.¹⁸⁴

3.2. Teşvik-i Sanayi Kanun-u Muvakkatı

Meşrutiyet devrimiyle beraber sanayileşmenin gerekliliği her zamankinden daha fazla bir şekilde tartışılır olmuştur. Dersaadet Ticaret ve Ziraat ve Sanayi Odası, II. Meşrutiyet ile beraber “istibdat” olarak tanımladıkları dönemin son bulunduğunu, Meşrutiyet'in ilanıyla her türlü sanayileşme için gerekli ortamın oluştuğunu belirtmiştir. Odaya göre işsizliğin ve sefaletin çaresi sanayileşmededir. Türkçüler de sanayileşmenin önemine dikkat çekmiş, Türk Yurdu Dergisi'nde yazan Rus asıllı toplumbilimci Parvus Efendi, Türkiye'nin ancak sanayileşerek Avrupa'nın mali boyunduruğundan kurtulabileceğini yazmıştır. Parvus, bunu Osmanlı'nın kendi şartlarıyla başarabileceğini belirtmiş, gazete ve dergiler de Parvus'un bu düşüncesi üzerinde düşünmüşlerdir.¹⁸⁵

II. Meşrutiyet'le birlikte oluşan sanayileşme havasına kayıtsız kalmayan Osmanlı Devleti, 1909'daki bir layiha ile sanayide Avrupa mallarıyla rekabet edilmesi için gereken ortamın sağlanması gerektiğini belirtmiştir. 1911'de ise bu durum Meclis-i Mebusan'da tartışılarak fabrikaların geliştirilmesi esas alınmış, gerekli araç gereç, makine ve hammaddenin taşınmasında kullanılacak ulaşım sisteminin geliştirilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Bu dönemde Babıâli, sanayileşmeye teşvik amacıyla girişimcilere imtiyaz ve tekel önermiş, iki teşvik yasası hazırlamıştır. Aralık 1913'te Teşvik-i Sanayi Kanun-u Muvakkatı yayınladı. Daha sonra Teşvik-i Sanayi Talimatnamesi çıkarıldı. İmtiyaz ve tekel yöntemleri, eskiyi hatırlatır mahiyette olup, yasağcı bir politika yerine özendirici olmayı yeğleyen bir politikaya sahiptir. Türk sanayisine teşvik edici ayrıcalıklar tanınmış, yerli mallara öncelik verilmiştir. Fabrikaların vergileri

¹⁸⁴ Şevket Pamuk, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme**, s.141-143.

¹⁸⁵ Zafer Toprak, *“II. Meşrutiyet ve Osmanlı Sanayii”*, **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi**, Cilt 5, s.1348-1349.

azaltılmış, yurt içinde üretim yapamaması durumunda ürün ithalinde gümrük vergisi vermemesi gibi kolaylıklar sağlanmıştır.

Bu dönemde istatistiğin de önemi artmıştır. 1913 ve 1915'te sanayide yapılan sayımlarla çevirici güçle birlikte 10 işçi ya da çevirici güçsüz 20 işçi çalıştıran işyerleriyle 24 saatte en az 100 kental tahıl öğüten değirmenler ve sürekli 10'dan fazla işçi çalıştıran sabun fabrikalarının yer aldığı gözlenmiştir. Sayım, Osmanlı topraklarının sınırlı bir alanında gerçekleştirilmiş, ispiroto, ayakkabı, hazır elbise ve çamaşır gibi bazı sektörler sayım kapsamına dahil edilmemiştir. Çalışanların büyük çoğunluğu dokuma ve gıda sektöründe görülür. Dokuma sanayiinde çalışan işçi oranı 1913'te %46, 1915'te ise %48'dir.¹⁸⁶

Bütün bu faaliyetlerle beraber Vedat Eldem bu konuda iki önemli eksiğin olduğunu düşünmüş ve şu ifadeleri kullanmıştır: *Bununla beraber kanun iki noktadan eksik kalmıştı: Birincisi sınıai müesseselere, ihtiyaçları bulunan tesis ve işletme kredisini derpiş etmemesi, ikincisi, hariçten vaki olacak rekabete karşı himaye tedbirleri getirmemesi. İmparatorlukta kredi hacminin darlığı ve tevzindeki tatbikat, sanayi gelişmesini engelleyen hususlardan biri olmuştur. İştigal sahası muayyen olan Ziraat Bankası istisna edilirse, bankaların belli başlı faaliyetleri ticaret kredisine ve hükümete avans itasına gibi mahdut işlere inhisar etmekte idi. Mevduata dayanan muameleler henüz taammüm etmemiş olduğundan, bankaların ikraz faaliyetleri öz sermayeleriyle tahdit edilmiş dar bir sahada cereyan etmekte idi. Bütün bankaların açtıkları ceman iki milyarlık kredi içinde, sanayi kredisini 150 milyonu geçmiyordu. Himaye tedbirlerine gelince, burada hükümetin eli kolu ticaret mukaveleleri ve kapitülasyonlarla bağlı bulunmakta idi. Kapitülasyonları muahedelerden ayıran fark, bunların muahedeler gibi talebe, müruru zaman veya ahval ve şartlara göre tadilata müsait bulunmaması, ahkâmının sabit ve değişmez olması idi. İlgili bütün devletlerin nzaları olmadıkça, bunlarda herhangi bir değişiklik yapılması mümkün değildi. Osmanlı hükümetleri seneler süren uzun müzakere ve pazarlıklardan sonra, 1907 yılında ithal resmini %9'dan %11'e iblağa muvaffak olmuşlardı. Şu kadar ki, ithal resmine yapılan zammın dörtte biri Düyun-i Umumiye'nin resülmal akçasının itfasına, dörtte üçü Rumeli vilayetlerinde ıslahat icrasına tahsis edilecekti.*"¹⁸⁷

¹⁸⁶ Toprak, "II. Meşrutiyet ve Osmanlı Sanayii", s.1351-1353.

¹⁸⁷ Vedat Eldem, **Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1994, s.11.

Ancak yine denilebilir ki, Osmanlı Devleti içinde bulunduğu çöküşe, bir de üstüne çıkan savaşın zorlu şartlarına rağmen II. Meşrutiyet'in getirdiği aydınlanmacı ve gelişmeci zihniyetle sanayileşmeyi modern bir Avrupa devleti kadar olmasa da başarabilmiştir. Ülkede milli iktisada giden yol sanayileşmeden geçmiş, devletin kurtuluşunun ancak ve ancak yerli üretim ile yerli kaynaklarda olduğu bilinci yerleşmeye başlamıştır. Bu sanayileşme anlayışı, 1923'te Mustafa Kemal Atatürk liderliğinde kurulacak olan Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nde de geliştirilerek devam etmiştir.

3.3. İç Borçlar

II. Meşrutiyet ilan edilirken Osmanlı Devleti, ekonomisini kendi başına idare edemeyecek durumdaydı. Bu durum bir bakıma borçlanma ekonomisini doğurmuştur. Osmanlı Devleti her ne kadar sanayileşmiş, vergileri arttırmış olsa da ekonomisini kendi başına çevirecek, hele ki bayındırlık faaliyetlerini yapabilecek güçte değildi. Bu yüzden de mecburen istikraz yoluna gidilecekti. Aksi takdirde ülkede para akışının sağlanması mümkün değildi. Osmanlı Devleti'nde iç borçlanma fikri bir Alman önerisi olarak ortaya çıkmıştır. Savaşın diğer ülkeler, olağandışı hallerdeki giderlerini genellikle, vatandaşının gelir ya da servet şeklindeki satın alma gücünü, vergi ya da borçlanmayla devlete aktararak karşılar. Ancak, bu yöntemler yetersiz kaldığından, hemen hemen bütün ülkelerde ya kağıt para basımına gidilir ya da kağıt para karşılığında hazine bonusu iskonto ettirilirdi. Babiâli ise ülkedeki vergi sisteminin yetersizliği ve iç borçlanma deneyiminin olmaması sebebiyle para arzını artırarak ve bir ölçüde dış borçlanmaya giderek savaşı finanse eder. Vergi gelirleri savaş bütçelerinin ancak %10'luk dilimini karşılayabilmiştir.¹⁸⁸ Esasen Osmanlı Devleti, halka borçlanmaktan kaçınsa da I. Dünya Savaşı'nın başlamasından sonra oluşan ağır ekonomik tablo bu durum, iç borcu teşvik etmeye gidecek boyutlara ulaşmıştır.

Osmanlı Devleti, iç borçlanmasını muvaffakiyetle halletmesi durumunda yalnızca devletin ekonomik sorunlarını çözüp bayındırlık işlerini de yapmayacak, bağımsızlığını bütün dünyaya tekrardan ilan etme şansına sahip olacaktı.¹⁸⁹ Bu bağlamda toplum devlete borç vermeye

¹⁸⁸ Zafer Toprak, "II. Meşrutiyet Döneminde İç Borçlanma", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt IV, s.942.

¹⁸⁹ Meryem Ulugüner, *İstanbul Basımına Göre Osmanlı'nın İç Borçlanması (1918)*, Yüksek Lisans Tezi, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya, 2010, s.14.

teşvik edildi. İstanbul ve Anadolu'da konferanslar düzenlenmiş, bir İstikraz Marşı dahi yazılmıştır.¹⁹⁰

Biz vatanın kullarıyız,

Bizde vatan sevgisi var,

Bunca senedir akar yaşlar

Onun için arkadaşlar

Her şey onun, onun kan ve canlar,

Ona vermekten kimdir kaçanlar!

Şimdi vatan açtı defter,

Bizden ödünç para ister

Paralarla yürür asker;

Biz verelim hep beraber

Biz verelim düşmanlar utansın;

Kuvvetimizden yılsın, usansın.

Her bir para kurşun ve gülle

Gibi düşman kalbi deler,

Ödünç vermeyi bilen erler

Her gün yaşar şeref ile.

¹⁹⁰ Tanin Gazetesi, 1 Mayıs 1918, no.3373. Bkz: Ulugüner, a.g.t., s.43-44.

Biz verirsek bu millet yenilmez;

Veren ellerin sanı eksilmez.

Halka borç vermenin ehemmiyeti anlatılırken alınacak iç istikrazların teşkilatlanması da devletin desteğiyle gerçekleşmiştir. Bunun için şirketler ve bankalar kurulmuş, gayrimüslim eşraftan da iştirakçiler bulunmuştur. İştirakler içinde en yüksek katkı İzmir'den gelmiştir. Halktan 38 kişinin desteğiyle 1.099.500 lira ile devlete borç verilmiştir. Kütahya'da eşraf ve matbuattan 17 kişi bir araya gelerek toplam 7.120 lira ile istikraza kaydolmuştur. Şam Valisi Tahsin Bey'in riyaseti altında 500.000 liralık tahvil alınmış, dönemin fakir semtlerinden Marmaris'te halk 2.000 liralık katkı sağlamış, Karadeniz'de önemli bir yeri olsa da son yıllardaki savaşlarla bitkin düşmüş olan Sinop'un ahalisi de 10.000 lira istikraz sağlamıştır.¹⁹¹

3.4. Dış Borçlar

Meclis-i Mebusan, Umur-u Nafia Programı için kaynak arayışına girişmiştir. Nafia Nazırı Gabriel Noradukyan, programın hazırlanmasından sonra Maliye Nazırı Mehmet Rıfat Bey ile görüşerek dışarıdan bir borçlanmanın ülkedeki bayındırlık faaliyetlerinin uygulanışının daha kolay olacağını belirtmiş ve 30 Mayıs 1909'da bir layiha ile bu durumu Sadrazam Hüseyin Hilmi Paşa'ya arz etmiştir. Bu bir kanun teklifi niteliğindedir ve 1909-1910-1911 yıllarını kapsamak suretiyle Umur-u Nafia'da kullanılmak üzere 3.990.900 liralık bir istikraz yapılması talep edildi. Kanun teklifine göre tohumluk zahire ve diğer faaliyetler için Ziraat Bankası'na 700.000 lira ayrılacaktı. Yol ve köprü inşaatı için 1.800.000 lira, Elcezire'deki sulama ve kurutmalar için 422.900 lira, Adana'daki tarımsal hidrolik işleri için 100.000 lira ve akarsu ile bataklıkların düzenlemesi için 315.000 lira ayrılması gibi önemli işlerin yürütülmesi için talepte bulunulmuştur. Ancak bu talep, daha fazla borçlanmamak ve içeriğinin de beğenilmemesi sebebiyle Meclis-i Mebusanca reddedilmiştir. İstikraz yapılması talep edilen 13 kalemden yalnızca 4'ü, fiyatlarda tenkisatlar yapılarak kabul görmüştür. Bunlardan birincisi Elcezire için yatırımda bulunmak amacıyla 280.000 liralık ücrettir. İkincisi orduca öngörülen demiryolu tamirâtı ve makas atımı için gereken 21.000 liradır. Üçüncüsü Adana'da yapılması düşünülen su yapıları ve bataklık kurutma faaliyetleri için 2.000 liradır. Dördüncüsü ise Ereğli madeni için devlet tarafından belirlenen 8.000 liralık ücrettir. Öte yandan Selanik, Kosova ve Manastır'daki

¹⁹¹ Ulugüner, a.g.t., s.68-70.

yolların askerin işgücü kullanarak yapılması için Nafia Nezareti'nin bütçesinden ayrı olarak 80.000 lira tahsisat verilmesi hakkında kanun da 23 Mayıs 1909'da kabul edilmiştir.¹⁹²

Bu dönem aydınlarından Parvus Efendi, ekonominin içinde bulunduğu çıkmazdan kurtulması için 3 çözüm yolu önermiştir;¹⁹³

- 1- Devlet borçlarına ıslahat
- 2- Bütçede ıslahat
- 3- Banka İtibar-ı Malisi Teşkilatı ve sikke ıslahatı

Parvus Efendi, Osmanlı Devleti'nin borçlarının ıslahından başlayarak alacaklıların da menfaatlerini gözetmek suretiyle her yıl önemli meblağlardan tasarruf edebileceğini düşünüyordu. Ayrıca yeni teminat verilmeksizin istikraz faizlerinin mümkün olabileceği zihnindeydi.

Tanin Gazetesi'nden Hüseyin Cahit Yalçın ise istikrazlarla ilgili büyük devletlerden borç alınmaması gerektiğini, memleketin ihtiyacı olan ıslahatların gerçekleştirilebilmesi için yeni vergi sisteminin düzenlenmesinin lazım olduğunu ama bunu yaparken de halka yük olunmaması gerektiğini düşünmekteydi. Fakir köylü ve çiftçilerden fazla vergi almayıp, yükü zengin tüccarların karşılamasını öneriyordu. Hüseyin Cahit, *"O halde ne yapmalıyız? Biz iki ihtimal görüyoruz. Birincisi her şeyden vazgeçerek masrafımızı varidatımız derecesine indirmek. Bütçemizde tezayüt vuku buldukça masrafı da artırarak ıslahatı yavaş yavaş yapmak. Bu birdenbire pek akıllane bir hareket gibi görünse de bugün taayyün eden ahval-i siyasiye karşısında pek mazarr olduğu şüphesizdir. Çünkü hükümet-i Osmaniye istikbalini ve memleketin sükûn ve huzurunu temin edebilmek için az vakit zarfında ordusunu ve donanmasını pek mükemmel bir hale getirmeğe mecburdur. İki senelik tecrübeyle anladık ki ordumuz ve donanmamız ihtiyacımızla münasip olmazsa rahat etmek ve yaşamak bizim için kabil değildir. Bu ihtimali bertaraf edince iki şıkkı kabul etmek icap ediyor. O da memlekette yeni varidat menbaları bulmak, yani yeni vergiler koymaktan ibarettir. Memlekette fukara, çiftçi, köylü binnisbe ağır vergiye tabi olduğu halde şehirliler, tüccarlar, zenginler binnisbe pek hafif surette*

¹⁹² Tekeli ve İlkin, *a.g.m.*, s.543-546.

¹⁹³ Parvus Efendi, **Türkiye'nin Can Damarı Devlet-i Osmaniye'nin Borçları ve Islahı**, haz. Filiz Dığıroğlu, Taşmektep Yayınları, İstanbul, 2014, s.69.

*mükelleftirler. Selamet-i vatan mevzu bahis olduğu zaman bu fedakâr ve hamiyetli milletin ne büyük fedakârlıklara tahammül edeceğini Donanma İanesi ispat etmiştir. Demek oluyor ki müdafaa-i vataniyeye sarf edilecek bir vergiyi fakirler bile seve seve vermeğe hazırdır”*¹⁹⁴ diyerek Osmanlı Devleti’nin içinde bulunduğu sıkıntıdan çıkması için çözüm yolları aramıştır.

Osmanlı Devleti’nin 1908-1914 yılları arasındaki istikrazları daha kolay bir şekilde anlamak için yıllarına göre tasniflemek gerekir.

3.4.1. 1908-1909 Borçlanmaları

II. Meşrutiyet Dönemi’nde istikraz zorunluluğu devam etmiştir. Bayındırlık ve eğitim işleri ile donanma ve orduda yapılması gereken ıslahatlar için paraya ihtiyaç vardı. Osmanlı Devleti, vadesi birikmiş avansların ve kısa vadeli istikrazların geri ödeme ve taksitlerinin karşılanması gerekiyordu. Öte yandan emekliye ayrılan ve devlet kadrolarında düşünülmeyen memurların tazminatını ödemek için de yüklü miktarda para gerekiyordu. Çünkü İttihat ve Terakki Cemiyeti, kaht-ı rical yaşandığını düşünüyor, devleti kendi isteği ölçüsünde yeniden düzenlemek, teşkilatlanmayı sağlamak istiyordu. Bu ahval altında Jön Türkler borç almayı düşünüyordu. 1908 ve 1909 yıllarında iki parça halinde olmak üzere, gelirlerinin bir bölümünü ve demiryollarını kilometre tazminatını ipotek göstererek Bank-ı Osmani’den toplamda 11.711.128 lira borç alınmıştır.¹⁹⁵

3.4.2. 1910-1911 Borçlanmaları

Bu yıllarda öncelikle İzmir-Bandırma Demiryolu’na bağlantılı olan Alaşehir-Afyon Hattı’nın yapımını üstlenen şirketten, demiryolunun gelirleri karşılık gösterilmek üzere 1.712.304 lira borç alınmıştır. 1911 yılına gelindiğinde hükümet, Hudeyde-Sana Demiryolu Hattı’nın inşası ile görevli firmadan, Hudeyde ve Cebena şehirlerinin gümrük gelirlerini karşılık göstererek 1.000.000 liralık yeni bir borç almıştır. Yine aynı yıl, 8.000.000 lira civarındaki bütçe açığını kapatmak için, Osmanlı Devleti bu kez yükümlülükleri daha ağır olmak üzere Deutsche Bank’tan

¹⁹⁴ Hüseyin Cahit Yalçın, “*Yeni Varidat Mektupları*”, Tanin Gazetesi, 19 Ağustos 1326 (1910); nr: 719, s.1.

¹⁹⁵ Mustafa Balçık, İttihat ve Terakki Dönemi İktisadi Hayat ve Maliye Nazırı Cavit Bey, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 1998, s.79.

7.040.000 liralık yeni bir borç aldı. Ancak Osmanlı Devleti'nin mali derdi bitmiyor, borçları kapatmak için sürekli yeni borçlar alıyordu. Osmanlı Devleti'nin ekonomisi adeta borçlanma üzerine inşa edilmek zorunda kalınıyordu. Cavid Bey'in görüşmeleri neticesinde iki yıl aradan sonra Osmanlı Bankası'ndan bir borç daha alınmıştır. Devletin birtakım giderlerini karşılayabilmesi adına 137.000 lira istikrazda bulunulmuştur.¹⁹⁶

3.4.3. 1913-1914 Borçlanmaları

1911 ve 1912 senesi artık Osmanlı Devleti için sonun yaklaştığını gösteren senelerdi. Ne zaman çıkacağı kestirilememekle birlikte çıkması her an beklenen Cihan Harbi'ne gelirken devlet yüz ölçümü olarak küçülmüş, askeri olarak eski ihtişamından çok uzak, ekonomik yönden bitmiş durumdaydı. Bunun yanı sıra siyasi çalkantılarla da yıllar geçiyordu. 1911'de Trablusgarp Savaşı'nda İtalya'dan çok ağır bir yenilgi alınmış, bu savaş sürerken Balkan Savaşları çıkmış ve Osmanlı Devleti Balkanlar'daki son toprak parçasını da kaybetmiştir. Elde bir avuç Anadolu toprağı ve her an elden çıkması muhtemel Arap toprakları kalmıştı. Yine de bu ahval altında Osmanlılar 1912 yılını istikraz yapmadan geçirmiş olsa da 1913 ve 1914 yılları ise Trablusgarp ve Balkan Savaşları'ndan çok ağır sonuçlarla yüzleşen Osmanlılar için tam manasıyla bir borçlanma dönemi olmuştur.

Borçlanmalardan hemen önce bu dönemdeki avans sürelerinin temdidi hususuna da değinmek faydalı olacaktır. Osmanlı Devleti ödeme gücünü çektiği için borçlarının ödemesini uzatmıştır. Ancak bu Osmanlı Devleti'ne koşulsuz olmamış, faizler ve komisyon ücretleri de artmıştır. Deutsche Bank'tan alınan 53 Milyon Mark'ın vadesi 1913 senesinin Mart'ından Temmuz'una uzatılmış, daha önce %6 olarak belirlenen faiz ise %9'a çıkarılmıştır. Osmanlı Devleti, Türkiye Milli Bankası ile Selanik Bankası'nın müşterek avansının faizini %5.5'tan %7.5'a çıkarılmasını teklif etse de bu alacaklılar tarafından beğenilmemiş, yapılan görüşmeler neticesinde %9'a razı gelmiştir.¹⁹⁷ Bunun dışında Balkan Savaşları esnasında iki kez hazine tahavvülâtına gidilmiş olsa da bunlar geçici çözüm olmaktan öteye gidememiştir.

Osmanlı Devleti, donanma ıslahatı için bir anonim şirketi kurmuş, bunun gerektirdiği sermaye için Sivas'ın aşarının bir bölümünü karşılık göstermek suretiyle *W.G. Armstrong*

¹⁹⁶ Babacan ve Avşar, **a.g.e.**, s.92.

¹⁹⁷ Parvus Efendi, **a.g.e.**, s.48-49.

Whitwords and Company isimli şirketten tahvil karşılığı 1.485.000 liralık bir borç alınmıştır. Bu borçlanmaya *Doklar Borçlanması* denmiştir. Öte yandan Trablusgarp ve Balkan Savaşları'nda peşi sıra gelen menfi neticeler arasında sadece toprak kayıpları yoktu. Biriken avans ve dalgalı borçların konsolidasyonu gibi bir mesele de vardı. İttihat ve Terakki Hükümeti, 1914 yılında İstanbul ve Trabzon'un gümrük gelirlerinin bir kısmını karşılık göstermek suretiyle Osmanlı Bankası'ndan 22 milyon liralık bir borç daha almıştır. Gümrük gelirleri bu istikrazda ipotek gösterildiği için *Gümrük İstikrazı* denmektedir. Osmanlı Devleti'nin böylece Osmanlı Bankası'ndan son 5 yılda aldığı borç toplamda 33 Milyon Lirayı aşmıştır. Ayrıca yine bir bayındırlık faaliyeti için, Konya Ovası'nı sulayabilmek amacıyla Anadolu Demiryolu Şirketi'nden 818.970 lira borç alınmıştır.¹⁹⁸

3.4.4. Borçlanmanın Osmanlı Devleti İçin Sonuçları

Duyun-u Umumiye'nin kuruluşundan itibaren Osmanlı Devleti artık ekonomik manada tamamen Batılı devletlerin eline geçmiştir. Öyle ki Osmanlı Devleti yalnızca yabancı devlet, banka ve sermayedarlarından değil, Duyun-u Umumiye'den de avans almıştır. Osmanlı Devleti, 1913 senesinde Duyun-u Umumiye'den toplamda 2 Milyon Lira'ya yakın bir avans almış, bunların karşılığında gümrük varidatı, aşar ve hisse-i iane karşılık gösterilmiştir.¹⁹⁹ Duyun-u Umumiye İdaresi; Fransız, Alman, İtalyan, İngiliz, Avusturya ve Galata bankerlerini temsilen 7 üyeden müteşekkildi. Osmanlı Devleti'nin 13 kalem malına el koymuş, devlet adeta çift bütçeli ve çift başlıklı bir yapıya dönüşmüştür. 1911'de Maliye Nezareti'nin 5472 çalışanı varken, Duyun-u Umumiye İdaresi'nde tam 9000 personel çalışıyordu.²⁰⁰ Bu durum Osmanlı Devleti'nin içinde adeta bir başka devlet oluşmasına ve devletin içinde kurulan bir kurumun devlet kurumlarından daha güçlü olmasına neden oluyordu. Fransız Reji Şirketi'nin bu dönemde bütün kaçakçılığını önlemek iddiasıyla 9000 kişiyi öldürmesi ve Osmanlı Devleti'nin buna gereken cevabı verememesi yukarıda bahsedilen durumu kanıtlar niteliktedir.

Osmanlı Devleti, I. Cihan Harbi'ne girilirken vergilerle gelirlerini yükseltmiş, devlet harcamalarında da tenkisata gitse dahi bütçe açığını ancak 3.2 milyon liraya düşürebilmiştir.

¹⁹⁸ Özdemir, **a.g.e.**, s.123-124.

¹⁹⁹ Parvus Efendi, **a.g.e.**, s.55.

²⁰⁰ Nedim Dikmen, "*Osmanlı Dış Borçlarının Ekonomik ve Siyasi Sonuçları*", **Karadeniz Teknik Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi**, Cilt 19, Eylül 2005, sayı 2, s.149.

Savaşa girilirken Osmanlı Devleti'nin 153.7 milyon lirası dış borç, 44.3 milyon lirası da iç borç olmak üzere toplamda 198 milyon lira borcu bulunuyordu. Bu borçların %49'u Fransa'ya, %20'si Almanya'ya, %11'i Belçika'ya, %7'si İngiltere'ye, %1'i İtalya'ya ve yine %1'i Avusturya-Macaristan'a aitti. Devlet vergilerin sadece %5'ini doğrudan toplayabilirken, %95'i ise mültezimler aracılığıyla toplanabiliyordu.²⁰¹

3.5. Şirketler

Osmanlı Devleti'ndeki ticari hayatın canlılığını oluşturmak ve bayındırlık faaliyetlerinin finansmanını sağlamak amacıyla kurulan şirketler ve bankalar önemli bir yer teşkil etmiştir. Osmanlı topraklarında 1863'ten 1908'e dek toplamda 5 şirket kurulmuştur. Bu 5 şirket, arkasında Düvel-i Muazzama'nın da oluşuyla ülke ekonomisinde ciddi bir yer sahibi olmuştur. II. Meşrutiyet'in ilan edilmesiyle beraber ise ülkede şirketler furyası oluşmuş, 1914'e kadar toplamda 37 şirket kurulmuştur. Bu şirketler Osmanlı ekonomisinde öyle bir yer teşkil etmiştir ki, yeni kurulan 37 şirket, Osmanlı sanayisinin yaklaşık olarak üçte birinden biraz fazlası kadar yer kaplamayı başarmıştır.²⁰²

3.5.1. Yerli Sermaye ile Kurulan Şirketler

3.5.1.1. Maadin Cevahir ve Mevaid-i Madeniye Şirketi

99 sene müddetli kurulan şirkettir. Şirketin merkezi İstanbul'da olup, kurucuları Mösyö Baron Jül Dö Katlen ile maden mültezimlerinden Mustafa Fazıl Efendi'dir. 23 Haziran 1910 tarihinde kurulan bu şirketin misyonu maden ve maden suları ile taş ocaklarının ruhsatı ile imtiyazını almak suretiyle şirketi işletmek ve madenler ile ilgili bütün ticari ve sınai işleri işletmektir. Bu şirket, üstleneceği madenlerin veya rehine konulan değerli varlıkların %70 değerini geçmemek kaydıyla genel kurul kararıyla tahvil çıkarma hakkına sahip olacaktı.²⁰³

6 yıl sonra bu şirkete, İçel sancağının Anamur kazasında Ortakonuş mevkiinde Fransa Devleti tebaasından Mösyö Etyenmas'ın ruhsatname ile taharrisine mezun olduğu çinko ve

²⁰¹ Özdemir, **a.g.e.**, s.137-138.

²⁰² Hikmet Kıvılcımlı, **Türkiye'de Kapitalizm'in Gelişi**, Köksüz Yayınları, İstanbul, 1965, s.75-77.

²⁰³ BOA, İ. İMT., 8-2.

kurşun madenleri hukukunun Maadin, Cevahir ve Mevad-ı Madeniye Anonim Şirketi'ne ferağı sağlanmıştır.²⁰⁴ Öte yandan yine İçel Anamur'a bağlı Korin köyünde Etyen Mas'ın elinde bulunan imtiyaz, Cumhuriyet döneminde Maadin ve Cevahir ve Mevaddi Madeniye Türk Anonim Şirketi'ne devredilmiştir.²⁰⁵ Böylelikle bu şirketin tam manasıyla yerli bir kaynak olması sağlanmıştır.

3.5.1.2. İstanbul Ticaret ve Ziraat ve Sanayi Şirket-i Osmaniyesi

Bu şirket, 13 Ağustos 1910 tarihinde İstanbul merkezli olarak Osmanlı topraklarında ticaret, ziraat ve sanayi hizmetlerinde hizmet vermek amacıyla kurulmuştur. Şirketin misyonu yol ve geçitlerin inşaatını üstlenmek, ağaç dikimiyle ormanları zenginleştirmek, arazi sulaması, bataklık kurutulması, fabrikalar kurmak, kiralama yoluyla çiftlik işletmek ve dış ticaret ile bunlara benzer ticari, zirai ve sınai meseleleri yürütmektir. Şirket, 25 liralık 2000 hisselik bir sermaye ile kurulmuş, yabancı ülkelerde şubeler açılabileceğini ilan etmiştir. 6 Temmuz 1911'de Otel Kruger'de toplanan genel kurul raporuna göre Selanik ve Suriye'deki arazilerini satmak isteyen kişilerin önerileriyle müzayedesini yapılan boş arazilerin koşulları incelenmiş ve hisselerden %10'unun talep edildiği hissedarlara bildirilmiştir. 4 Temmuz 1912'deki bir başka genel kurul ile şirket tamamen zirai işlere yöneldiğini beyan etse de bu faaliyet, taşınmaz mallar kanununun henüz tamamlanmamış olması sebebiyle durdurulmuştur. Fakat yönetim kurulunda yer alan Harun Ayzenberg Efendi'nin Suriye'deki çiftliklerini şirkete devretmesiyle, bu bölgede bahçe ve çiftlik elde edilmiş, birtakım zirai faaliyetler görülmüştür.²⁰⁶

3.5.1.3. Ticaret Osmanlı Anonim Şirket-i Umumiyesi

12 Ocak 1911 tarihinde kesin kuruluşunu tamamlayan bu şirketin kuruluş amacı her türlü ticarî ve sınaî işlemleri gerçekleştirmektir. Tıbbi malzemelerin üretilmesi için fabrika kurmak veya satın almak ya da diğer bir şirket ile ortaklık yapmak mümkündür. Merkezi Dersaadet'te olan şirket idare meclisi kararıyla başka yerlerde şube açabilecektir. Süresi 50 yıl, sermayesi 5 liralık 4.000 hisseye bölünmüş 20.000 liradır. Genel kurul sermayeyi %50 artırabilir. Senetler

²⁰⁴ BOA, BEO, 4259 – 319387.

²⁰⁵ BOA, Kararlar Daire Başkanlığı, 26 - 16 – 10.

²⁰⁶ Celali Yılmaz, **a.g.e.**, s. 227-229.

yarı bedeli ödeninceye kadar sahibinin ismine, daha sonra hamiline yazılacaktır. Şirketin mali yılı miladi takvimin ilk ayıdır. Safi temettüden ödenmiş sermaye için %6 faiz bedeli ayrılır. Bir senenin faizi gelecek yılın kârından ödenemez. Geri kalandan gelecek yıl kâr ve zarar hesabına kaydedilmek üzere genel kurulun belirleyeceği bir miktar para ayrılır. Artan kardan %10 ihtiyat akçesine, %10 idare meclisi üyelerine, %30 kurucu hisselerine, %50 hissedarlara dağıtılır. 272 kurucu hissesi tahsis edilmiştir. Hamiline yazılı olan bu senetlerin artırılması ya da eksiltilmesi söz konusu olamaz. Sermayenin beşte birine ulaşıncaya kadar ihtiyat akçesi ayrılmaya devam edilir. Ödenecek yıllık faiz tutarında ortaya çıkacak eksiklikler ihtiyat akçesinden tamamlanır. 23 Mayıs 1913 tarihinde toplanan birinci genel kurula verilen rapor ve malî tablolara göre şirket ilk yılda sermayesinin %60'ını teşkil eden 12.000 lirayı tahsil etmiştir. Özellikle kâğıt ve nişasta ticaretiyle meşgul olmuş, harp haline rağmen 1.600 lira safi kâr elde etmiştir. Bu paradan 320 lira özel ihtiyat akçesi ayrılmış geri kalan miktar nizamname gereğince dağıtılmıştır.

İkinci sene işlemlerinde her türlü masraflar ve itfa hisseleri düşülmek şartıyla 1.487 lira 30 kuruş kâr elde edilmiş, bundan 89 lira 24 kuruş özel ihtiyat akçesi olarak ayrılmış geri kalanı usulüne uygun şekilde dağıtılmıştır. Cihan harbinin ilk yılı işlemlerinde şirket 3.200 lira kâr sağlamıştır. Olağanüstü halden kaynaklanan ticarî işlemlere yönelik tehlikelere karşı 1.200 lira ayrılmış, geri kalandan 320 lira özel ihtiyat akçesi çıkarılarak artan miktar dağıtılmıştır. Dördüncü yıl işlemleri için 1 Şubat 1916 tarihinde toplanan genel kurul raporlarında şirketin 9.412 lira 75 kuruş kâr sağladığı görülmüştür. Önceki yıllarda olduğu gibi 412 lira 75 kuruş özel ihtiyat akçesi olarak ayrılmış, geri kalan miktar dağıtılmıştır. Buna göre harp halinin, bu şirketin faaliyette bulunduğu ticaret sahası lehinde bir tesir icra ettiği söylenebilir. Nitekim beşinci yıl hesaplarında şirketin kârı 18.000 liraya çıkmış görülmektedir. Bu kârın 1.000 lirası özel ihtiyat akçesine ayrılmış, geri kalanı dağıtılmıştır. Şirket henüz talep edilmemiş %40 hisse senetleri bedelinin 8.000 lirasını 15 Şubat 1918 tarihinde tahsil etme kararı almıştır. Şirketin sermaye yapısı ve kar dağıtımına ilişkin düzenlemelerine bakıldığında diğer şirketlerle benzer özellik gösterdiği görülmektedir. Burada dikkat çeken durumlar, sermayesinin yüzde 60'ını kuruluşun bir yıl sonra tahsil etmiştir. Geri kalan yüzde 40 ilişkin taahhütlerin ise kuruluşun 7 yıl sonra tahsil etme kararı almıştır. Kar dağıtımında ise kuruluşunu takip eden yıldan itibaren sürekli kar etmiş ve elde ettiği bu karları da hissedarlarına dağıtmıştır. Nitekim bu durum, şirketin mali

*tablolarını derleyen bakanlığında dikkatini çekmiş ve savaş yıllarında yüksek karlar açıklaması kendilerini de şaşırtmıştır.*²⁰⁷

3.5.1.4. İttihad-ı Seyr-i Sefâin Anonim Şirket-i Osmaniyesi

31 Mayıs 1911’de padişah iradesi ve Sadrazamlık tezkiresi ile tebliğ olunmuştur. Eyüp Sabri Bey, İsmail Beyzade Fuad Bey, Selanikli Kerim Beyzâde Tevfik Bey, Giritli Ali Vafi, İbrahim Fikri ve İhsan Nami Beyler tarafından Osmanlı’daki ve yabancı ülkelerdeki sahillerde taşımacılık yapması amacıyla kurulmuştur. Yönetim merkezi Selanik olan bu şirket, 75 yıllık bir müddet ile kuruldu. Şirket her biri 1 liralık olmak üzere 250.000 hisseye ayrılan sermaye ile oluşturulmuştur. Şirket koyduğu sermayenin %25’i oranında borçlanabilecek, tahvilat çıkarabilecekti. I. Dünya Savaşı’nın çıkmasıyla şirket sermayesinde bir sınırlılık durumu ortaya çıkmıştır. Sermayenin sınırlılığı, savaş sonuna kadar her türlü ticaretle iştigal için yönetim kuruluna yetki verilmesi, İzmir Körfezi’nde vapur işletmek amacıyla diğer bir şirketle yarı yarıya ortak olmak için yetki talebi hususları yönetim kurulunun teklifleri arasında bulunmaktadır.

1916 yılındaki raporuna göre şirket, bir vapuruyla çoğunlukla hükümet adına yaptığı nakliyat üzerinden 211.626 kuruş saf gelir elde etmiştir. Bunlardan %80’i, her bir hisseye 59.73 kuruş düşecek şekilde hissedarlara ayrılmış, %5’i yönetim kuruluna, %2’si müdüre, %12’si de kuruculara dağıtılmıştır. Şirket tamamen kurulamadığı için ihtiyat akçesi tefrik edilememiştir. Şirketin 1916’da sermayesi 43 bin lira civarına yükselmiştir.²⁰⁸

3.5.1.5. Eskihisar Suni Portland Çimentoları ve Su Kireci Anonim Şirketi

12 Temmuz 1911’de Osmanlı tebaasından *Aleksandr Sinosoğlu* adlı bir tüccar tarafından kurulmuştur. Gebze’ye bağlı bir mahalle olan Eskihisar’da kurulan bu şirketin amacı, suni portland çimentoları, su kireci, tuğla, kiremit, boru, karo ve benzeri inşaat malzemelerinin yapımı için fabrika kurmak ve işletmektir. Eskihisar’da kurulsada bu şirketin merkezi İstanbul’dadır. Şirket, imal ettiği malzeme ve çimentolara rağbet yüksek olunca sermaye artırılması yoluna

²⁰⁷ İbrahim Sırma, “Osmanlı Anonim Şirketlerinde Kar Dağıtımı,” *Akdeniz Üniversitesi Uluslararası Alanya İşletme Fakültesi Dergisi*, Cilt 3, Sayı 2, 2011, s.15-16. Bkz: Ticaret Nezareti, *Memâlik-i Osmanîye’de Osmanlı Anonim Şirketleri*, Hukuk Matbaası, İstanbul, 1918, s.50-51.

²⁰⁸ Celali Yılmaz, *a.g.e.*, s.80-81.

gitmiştir. Fakat şirketin işleri iyi gitse de I. Dünya Savaşı'nın ortaya çıkmasıyla üretim durmuş ve şirket varlığını sürdürememiştir.²⁰⁹

3.5.1.6. Aydın İncir ve Himaye-i Zürrâ Osmanlı Anonim Şirketi

Aydın merkezli olarak 18 Kasım 1912'de kurulmuştur. Şirketin kuruluş gayesi İzmir vilayetinde yetişen incir başta olmak üzere bütün tarım ürünleri için ticari işlemde bulunmak ve taşınır mallar ile rehinlerin ve taşınmaz mallar karşılığında borç vermek ve bütün banka işlemleriyle iştigal etmektir. 50 sene müddetli olarak kurulan şirketin sermayesi 10.000 hisseye bölünmüş 10.000 liradan ibarettir. Şirketin bilanço ve raporlarına ulaşılabilmesi sebebiyle bu şirketin fiilen olup olmadığı yönünde kuşkulardır.²¹⁰

3.5.1.7. Boğaziçi Beykoz Parkı Osmanlı Anonim Şirketi

21 Ekim 1913'te İstanbul Beykoz'da Reşid b. İyaz Bey'e ruhsat verilerek İbrahim Paşa Korusu'nu işletmek maksadıyla kuruldu. Şirket, park içinde sirkler, gazinolar, lokantalar, barlar, oyun ve konser salonları, hamamlar, deniz haneleri, tiyatrolar, oteller gibi pek çok sosyal mekânın kurulmasını üstlenmeyi hedef edinmiştir. Öte yandan bu şirket, koru üzerine avlanma ve kış sporlarıyla ilgili yerler inşa edecek, buraları kendisi idare etme hakkını elde etmekle beraber bir başka kişi veya kuruma da işletmesi üzerine kiralama hakkına sahip olacaktı. Aynı zamanda parkın dışındaki mekanları da sadece kiralamakla kalmayıp, dilerlerse satabileceklerdi. 36 sene süreli olarak kurulan bu şirketin sermayesi 132.000 Osmanlı lirasına denk gelen 3 Milyon Frank idi.²¹¹ İstanbul'daki sosyal hayatı canlandırma vaadi açısından önemli olan bu şirket, bir milli kaynak olarak göze çarpsa da belgede Fransız Frank'ı mukabilinin yer alması, Fransa'dan da destek gördüğünü göstermektedir.

3.5.1.8. Tedkikât-ı Madeniye ve Sınaiye Osmanlı Anonim Şirketi

4 Mart 1914'te merkezi İstanbul olmak üzere 30 yıllık müddetli olarak kurulmuştur. Şirketin misyonu isminden de anlaşılacağı üzere maden ve sınai işlerini yürütmektir. Şirket;

²⁰⁹ Celali Yılmaz, **a.g.e.**, s.104-108.

²¹⁰ Celali Yılmaz, **a.g.e.**, s.161-162.

²¹¹ BOA, BEO, 4317 – 323757.

ticaret, ziraat ve denizcilik işleriyle de ilgilenecek, bayındırlık hizmetleri ve belediyeçilik anlayışlarına yönelik bünyesinde yeni şirketler oluşturacaktı.²¹² Şirket, devletin içinde bulunduğu siyasi ve ekonomik zorluklar neticesinde kâr edememiştir. 1914, 1915 ve 1916 senesi işlemlerinin toplamında 2107 lira 75 kuruş zarar etmiştir.²¹³

3.5.1.9. Milli Aydın Bankası

Bu banka, 8 Temmuz 1914 tarihinde büyük çoğunluğu incir bahçesi sahibi olmakla beraber İttihat ve Terakki Partisi'ne mensup arazi sahipleri, han işletmecileri ve avukatlardan oluşan 20 kişi tarafından kurulmuştur. Sermayesinin yarısı Ziraat Bankası'na aittir. Banka kurulduktan sonra incir üreticileri *Aydın İncir Müstahsilleri Kooperatifi* adı altında bir yapının çatısı altında örgütlenmişlerdir. Banka ile kooperatif arasında kurulan bağdan bu dönemde yabancı ve azınlıkların iktisadi tahakkümünden kurtulmak amacıyla sadece bankanın kurucusu olan tüccar ve toprak sahiplerinin değil, küçük üreticilerin ve işletmecilerin de örgütlendiği anlaşılmaktadır.²¹⁴

3.5.1.10. Taş Ocakları, Mermer, Tuğla ve Kiremit Üretimi İçin Kurulan Şirketler

26 Nisan 1910'da merkezi Trabzon olmak üzere tuğla, kiremit, çimento ve topraktan yapılma eşyaları üretmek ve satmak amacıyla 51 yıllık müddetle *Trabzon Tuğla ve Kiremit Anonim Şirketi* kurulmuştur. Şirket ikişer liralık 7500 hisse olmak üzere toplamda 15.000 liralık bir sermaye ile oluşturulmuştur. Daha sonra 13 Mayıs 1911'de İstanbul merkezli *Taş Ocakları Osmanlı Anonim Şirket-i Umumiyesi* kuruldu. Bu şirket, Çatalca sancağının Kabakça istasyonuna yakın olmak suretiyle bir imalathane kurarak malta taşı ocaklarını işletmek ve bu hedefe uygun olarak ticaret ve sanayi ile meşgul olmak gayesini gütmüştür. Yönetim kurulunun büyük çoğunluğu Osmanlı tebaasından olmak üzere 9-11 kişiden oluşan milli bir şirkettir. 50 senelik süreli kurulan taş ocakları şirketinin sermayesi 10.000 lira olup, Babıâli'nin vereceği izinle 50.000 liraya kadar çıkartılabilecekti.

²¹² BOA, İ.MMS. 175 – 30.

²¹³ Celali Yılmaz, **a.g.e.**, s.192.

²¹⁴ A. Gündüz Ökçün, **İktisat Tarihi Yazıları**, Sermaye Piyasası Kurulu, Ankara, 1997, s.229.

10 Ocak 1913'te yönetim merkezi İstanbul olmak üzere *Mermer Taşı Osmanlı Anonim Şirketi* kuruldu. Şirketin amacı Marmara Adası'nın Mermercik iskelesindeki taş fabrikasını işletmek, hammaddeler hazırlamak üzere mermer taşı ticaretiyle uğraşmaktı. Şirket bu konuda bir sınırlamama belirlememiş ve hem işlenmiş hem de işlenmemiş taşların ticaretiyle ilgilenmiştir. 50 yıl süreli 25.000 lira sermayeli olarak kurulmuştur.²¹⁵

3.5.2. Yabancı Sermaye Tarafından Kurulan Şirketler

3.5.2.1. Türkiye Milli Bankası

3 Nisan 1909 tarihli tezkire ile bildirilmiş, 13 Nisan 1909'da kesin olarak kurulmuştur. İsminde "milli" ibaresi geçse de milli bir sermaye ile değil, İngiltere destekli kurulan bir bankadır. Sir Ernest Cassel'in önderliğinde İngiliz sermayedarların girişimi ile İstanbul'da kurulan bankanın sermayesi 1.000.000 sterlin veya 1.100.000 Osmanlı lirası idi. Her türlü bankacılık faaliyeti ile uğraşacak bankanın temel amacı Osmanlı ülkesinde İngiliz ticaretini ve yatırımlarını finanse etmektir. Ayrıca bu bankanın, Osmanlı'da ticari ve sınai girişimlerde bulunmak, taahhüt işlerine girişmek, her türlü banka işlemleri yapmak ve devlet ile belediyelerin borç almalarına katılmak diğer hedefleri arasındaydı.²¹⁶

3.5.2.2. İtibar-ı Mali Osmanlı Anonim Şirketi

16 Mayıs 1910 tarihinde Galata'da Fransız sermayesinin kontrolü altında kurulmuştur. Kurucuları *Ayandan Arif Paşa, Mehmet Balcı Bey, Karakaşzade Macid Bey ve Monsieur Alexandre Ralli* olan bu şirket 110.000 Osmanlı lirası, 2.500.000 Frank sermaye ile kuruldu.²¹⁷ Şirketin amacı mali, ticari, sınai, madeni ve menkul mallara ilişkin bütün işlemleri yapmak, her türlü inşaat araçlarını, nakliyatı, şimendiferleri ve gemicilikle ilgili faaliyetleri yürütmektir. Bataklıkların temizlenmesi, kanalların açılması ve arazilerin sulanması gibi bayındırlık

²¹⁵ Celali Yılmaz, *a.g.e.*, s.253-344.

²¹⁶ Erol Ortabağ, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Bankacılığın Gelişimi ve Regülasyon*, Türkiye Bankalar Birliği, Yayın No: 326, İstanbul, 2018, s.91.

²¹⁷ Nihat Yılmaz, *Osmanlı İtibar-ı Milli Bankası, Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2009, s.40-41.

faaliyetlerini de hizmet alanlarına dahil etmişlerdir. Bu şirketin Fransız sermayesinin kontrolü altında olması sebebiyle Paris'te de bir yönetim merkezi vardı.

3.5.2.3. Osmanlı Ticaret Bankası

Merkezi İstanbul olmak üzere Ermeni sarraflarından Karabet Tahtaburunyan ve rüfekası tarafından 24 Haziran 1911 tarihinde kurulmuştur.²¹⁸ Banka, bütün hissedarları Ermeni olduğu için Ermeni ticaret bankası olarak bilinmektedir. Bankanın amacı ticaret, sanayi ve taşınır mallara ilişkin her türlü faaliyeti gerçekleştirmektir. *Osmanlı Ticaret Bankası merkezi İstanbul'da olmak üzere 100 bin lira nominal sermaye ile İstanbul'daki tüccar tarafından anonim şirket tipinde kuruluş izni alan bir bankaydı. Bankanın daha önceki unvanı Dersaadet Şirket-i Ticariye-i Osmaniyyesi ya da Osmanlı Ticaret Şirketi iken bankaya dönüştürülmüştü. Faaliyet alanı ise her türlü bankacılık faaliyetlerinin yanı sıra menkul kıymet ihracına aracılık etmekte.*²¹⁹ Osmanlı Ticaret Bankası; karma bir sermaye yapısına sahip Şirket-i Ticariyye, Sınaiyye ve Maliyye olmuştur. Ancak yabancı sermaye ile kurulan bankaların tümü, Selanik Bankası haricinde Osmanlı Devleti varlığını sürdürürken tasfiye edilmişlerdir.²²⁰

3.5.2.4. Maadin-i Osmanlı Anonim Şirketi

1913 yılında 60.000 lira sermaye ile kurulmuştur. Kurucuları, Laskaradis, Raskalis ve Rus Ticareti Hariciye Bankası İstanbul Şubesi müdürlerinden Fuks'tur. Zonguldak ve Karıncadere'de 299, 113 ve 363 numaralı ocakları satın almışlar ve işletmeye başlamışlardır. Rus sermayesinin Karadeniz sahiline yerleşmesi o zaman halk efkarında ve bazı mahfillerde umumiyetle memnuniyetsizlik uyandırmıştır. Şirket, I. Dünya Harbi'nde faaliyetlerini tatil etmek zorunda kalmıştır. Bu şirketler ve ona bağlı yabancı sermayeler dışında iki Fransız ve bir İngiliz havzada ocak işletme teşebbüsünde bulunmuşlardır. Ancak, harbin başlaması ile havzayı terk etmek mecburiyetinde kalmışlardır. Havzanın mütareke döneminde Fransızlar tarafından işgali masında tekrar gelmişler ise de, işgal sona erince çekilip gitmişlerdir Ereğli Kömür

²¹⁸ BOA, BEO, 3808 – 285583.

²¹⁹ Ortabağ, a.g.e., s.92

²²⁰ Öztin Akgüç, “Türkiye’de Yabancı Bankalar”, **Dergi Park**, s.10.

*Madenlerinde gerek yerli gerekse yabancı sermaye tarafından kurulmuş olan bu şirketlerin havzanın iktisadi gelişimine önemli katkıları olmuştur.*²²¹

3.5.2.5. Kozlu Kömür Madenleri Osmanlı Anonim Şirketi

Yunanistan'da ikamet eden bazı Rum tüccarlar, İtalyanların da desteğiyle Osmanlı tebaasındaki Rumlardan ortak bulmak suretiyle Ereğli'de hizmet verecek bir şirket kurma faaliyetine girişmiştir. Kozlu Kömür Madenleri Osmanlı Anonim Şirketi adıyla kurulması hedeflenen bu şirket Rumlar adına gösterilmiş ve şirketin dahili nizamnamesi Osmanlı sultanı tarafından onaylanarak yürürlüğe girmiştir. 30.000 altın sermaye ile kurulan bu şirketin dahili nizamnamesinde birtakım değişiklikler yapılması istenmiştir. Bu istek Şura-yı Devlet ve Meclis-i Vükela kararıyla uygun görülmüş ve 13 Aralık 1913 tarihli irade ile yürürlüğe konulmuştur. Bu irade ile şirketin dahili nizamnamesinin altı maddesi değiştirilmiştir. Yapılan bu değişiklik ile yabancı tüccarların resmen şirkete ortak olmasını hedefledikleri görülür. Çünkü, ilk onaylanan nizamnamede 30.000 altın karşılığı çıkarılan hisselerin Osmanlı vatandaşları adına kayıtlı olması mecburiyeti yer alırken, değiştirilen maddede bu mecburiyet kaldırılmıştır.²²² Yani böylece bu şirketin idaresi tamamen yabancıların kontrolünde olacaktı. Şirket, I. Dünya Savaşı sırasında çıkardığı kömürleri Alman şirketi aracılığıyla Osmanlı Devleti'ne vermiştir. Cumhuriyet döneminde bu maden ocakları, Türkiye İş Bankası bünyesinde kurulan Kozlu Kömür İşletmeleri T.A.Ş tarafından işletilmeye başlanmıştır.

²²¹ İsa Tak, "Osmanlı Döneminde Ereğli Kömür Madenleri'nde Faaliyet Gösteren Şirketler", *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Sayı 18, Erzurum, 2001, s.257.

²²² Tak, *a.g.m.*, s.256-257.

SONUÇ

Sultan II. Abdülhamit'in saltanatıyla başlayan ve II. Meşrutiyet'le devam eden süreç, Osmanlı Devleti'nin tarihinde yaşadığı en zorlu dönemdir. Sultan II. Abdülhamit'in iktidarı çok ağır şartlı 93 Harbi ile başlamış, bu harp sonucunda Sırbistan, Karadağ ve Romanya bağımsız olmuşlardır. Ayrıca bu savaş sonucunda yapılan Berlin Antlaşması ile Kars, Ardahan, Batum ve Artvin sancakları Rusya'ya bırakılmak zorunda kalmıştır. Devam eden süreç içerisinde Bulgaristan Krallığı önce özerk prenslik haline gelmiştir. Tunus ve Mısır işgal edilmiş, ayrıca Kıbrıs İngiltere'ye kiralanmış, Teselya Sancağı Yunanistan'a, Niş Sancağı Sırbistan'a, Dobruca Sancağı da Romanya'ya bırakılmıştır. Doğu Rumeli ve Bosna Hersek ise imtiyazlı vilayetler haline gelmişlerdir. II. Meşrutiyet'in ilanından I. Dünya Savaşı'na kadar olan süreçte ise Bulgaristan bağımsızlığını ilan etti, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu Bosna-Hersek'i ilan etti ve Girit Yunanistan'a bağlandı. Ayrıca Balkan Savaşları neticesinde Arnavutluk bağımsızlığını ilan ederek Osmanlı Devleti'nin Balkanlardaki son toprak parçasını kaybetmesine sebep olmuştur.

Osmanlı Devleti yaşadığı zorlu dönemlere rağmen bayındırlık hizmetlerini yapabilmişler, Avrupa düzeyinde olmasa da kentleşme hareketinde bulunmuşlardır. İmar hizmetlerinin yapılabilmesi için ise bu işlerden sorumlu olacak bir nezaret kurulmasına ihtiyaç vardı. Evvela II. Mahmut, belediye ve güvenlik işlerine bakması için İhtisab Nezareti'ni kurmuştur. 1831'de mimarbaşılık ve şehreminilik kurumlarına son verilerek yerine Ebniye-i Hassa Müdürlüğü kurulmuş, İstanbul'daki tüm imar hizmetleri bu kurumun yetkisine verilmiştir. Tanzimat'ın ilanından sonra ise Kaldırım Müdürlüğü kurulmuştur. Hatta bayındırlık işleri için bir Nafia Hazinesi oluşturulsa da çalışmalar henüz yetersiz olduğundan ve nezaret kurulmadığından gerekli çalışmalar yapılamayarak Ticaret Nezareti'ne ihdas olundu. En sonunda devletin bayındırlık tek elden yürütmesi amacıyla 1848'da Nafia Nezareti kuruldu. Zaman içerisinde pek çok kez Ticaret Nezareti ile birleştirilse de ülkenin imar hizmetleri kesintisiz olarak bu kurumun yetki ve idaresi altında olmuştur.

Nafia Nezareti'nin öncelikli görevi tarım ve sanayiye geliştirmektir. Ardından İstanbul başta olmak üzere yurdun pek çok yanına imar hizmetlerinde bulunarak ülkeyi kalkındırmaktı. Yol ve köprüler yapıp mevcut olanları ıslah etmeyi, gelişigüzel ağaç kesilmesine engel olmayı, sahil kasabalarına ağaçlar dikerek bölgeleri güzelleştirmeyi şiar edinmiştir. Nezaret, taşra ve

merkez olmak üzere iki yapıdan oluşmaktaydı. Müsteşarlık, evrak odası, hukuk müşavirliği, levazım kalemi, fen müşavirliği, tekaüd dairesi ve idare memurluğu gibi birimler oluşturulmuş, kendi içerisinde Umur-ı Nafia Meclisi kurularak yapılacak bayındırlık hizmetlerinin tartışılması amaçlanmıştır. Bayındırlık hizmetleri bu mecliste çoğunluğun aldığı karara göre şekillenmiştir. Nezaretin yapısına ilişkin olarak zamanla birtakım değişiklikler görülmüştür. 1870 tarihli nizamnameye göre Nafia Nezareti yollar, köprüler ve demiryolu idareleri gibi bayındırlık işleri ile doğrudan alakalı birimlerin yanında maden, posta ve telgraf idareleri de kurmuştur.

II. Meşrutiyet gerek iç tartışmaların gerek de Balkanlardaki ayaklanmaların gölgesinde geçmiştir. Yoğun bir şekilde artan Batılılaşma hareketi, yaşanan toprak kayıpları, İstanbul'a muhalif olan Jön Türklerin değişim talepleri ve ekonominin çöküşü onları giderek güçlendirmiş ve İttihat ve Terakki Cemiyeti'ni yönetimde söz sahibi yapmıştır. II. Meşrutiyet'in ilanıyla beraber sürgünde olan Jön Türkler İstanbul'a geri dönmeye başlamışlar, burada yazılarıyla yeni rejimin savunucuları olmuşlardır. Ancak Jön Türkler burada fikir ayrılıklarına düşmüşler, ortak hedeflerindeki II. Abdülhamit'in iktidardaki gücü zayıflayınca bundan sonraki yol haritalarını çizmemiş oldukları için tartışma içine düştüler. Bir yandan II. Meşrutiyet'in ilanından hemen sonra Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun Bosna-Hersek'i ilhak etmesi, Bulgaristan'ın bağımsız olması ve Girit'in Yunanistan'a bağlanmasıyla Osmanlı Devleti zor duruma girmiş, Balkanlarda elde yalnızca Arnavutluk kalmıştır. Bunun yanında Arap coğrafyası da kaynamaya başlamış, büyük devletlerin yıkıcı düşünceleri Osmanlı Devleti'nin iyiden iyiye üzerinde olmasını sağlamıştır. Bu şartlar altında Osmanlı Devleti yine de birtakım bayındırlık hizmetlerini görmeyi başarmıştır.

Konya'yı Bağdat'a bağlayacak olan Bağdat Demiryolu Projesi ve Anadolu'yu kutsal topraklara ulaştıracak olan Hicaz Demiryolu Projesi hayata geçirilmiş, ülkenin demiryolu hattı geliştirilmiştir. Buralara yapılan demiryolları ile hem ulaşım kolaylaştırılmış hem de bölgelerin modernleştirilmesi ve ekonomik açıdan refahı sağlanmıştır. Çünkü demiryolunun geldiği istasyon üzerine konaklama tesisleri başta olmak üzere pek çok yapı kurulmuş, istasyon bölgelerindeki ticari hayat canlandırılmıştır. Bunun yanında özellikle Hicaz Demiryolu sayesinde hacıların rahat bir şekilde hac vazifesini yerine getirebilmeleri sağlanmıştır. Demiryolu sayesinde hem hacı sayısı arttırılmış, hem bölgeye para girdisi sağlanmış, hem de Bedevi saldırılarına karşı hacılar korunmuştur. Hicaz Demiryolu için dünyanın pek çok bölgesindeki Müslümanlardan toplanan

yardımlar Osmanlı Devleti'ne bir dayanışma örneği olması açısından da katkılar sağlamıştır. Suriye-Filistin Demiryolu için Fransızlara, Yemen Demiryolu için de Almanlara imtiyaz sağlanmıştır. Doğu bölgesindeki gelişmemişliğin ve asayişsizliğin önüne geçmek için Van'dan Sivas'a gidecek demiryolu için Amerikalılarla ve Fransızlarla anlaşma yapılmış, Bahriyeh-Bolu ile Ergani-Basra hattı için Almanlara imtiyaz sağlanmıştır. Böylece ülke demiryollarıyla bayındır hale getirilirken bir yandan da büyük devletlerle ticari işbirliğini sağlamak hedeflenmiştir.

Ülkedeki bayındırlık hizmetleri yalnızca demiryollarıyla sınırlı kalmamıştır. Karayolları için büyük düzenlemeler düşünülmüş, İstanbul'a hususi araçlar ithal edilmiştir. Nafia Nazırı Hallaçyan Efendi'nin liderliğinde Doğu'daki bozuk yolların tamirâtı için harekete geçilmiş, şoseler yapılarak şehirlerin ulaşım olanakları arttırılmıştır. Öte yandan sokak bakımı, kabristan yapımı, hıfzıssıhha kurumu yapımı ve hikmet-i bedayi gibi yapılar kurulmuş, köprüler yapılmış, sulama ve bataklık kurutma işlemleri görülmüş, elektrikli tramvay ve aydınlatma hizmetlerine girişilmiştir. Bu dönemde kentleşme için çeşitli adımlar atılmış, cami ve kilise yapımı ve onarımlarına ağırlık vererek hem Müslümanların hem de gayrimüslimlerin memnuniyeti sağlanmaya çalışılmıştır. Bunların yapılabilmesi için de Teşvik-i Sanayi Muvakkatı sağlanmış, yapılacak hizmetlere kaynak sağlanması amacıyla iç ve dış borçlanma yoluna gidilmiştir. Öte yandan yerli ve yabancı sermaye olmak üzere II. Meşrutiyet Dönemi'nde pek çok şirket kurulmuş, bunlar Osmanlı Devleti'nin gelişimine yardımcı olacak çeşitli faaliyetlerde bulunarak ülkedeki düzeni tanzim etmişlerdir.



KAYNAKÇA

Arşiv Belgeleri

BOA, A. MTZ. KB. 3/19-20.

BOA, A.DVN.MKL, 51-16.

BOA, A.MTZ, 143-85.

BOA, BEO, 3521.

BOA, BEO, 3653.

BOA, BEO, 3808.

BOA, BEO, 4259.

BOA, BEO, 4317.

BOA, D.IT/7C. Nu134.

BOA, DARM (Drjaven Arhiv Republika Makedonija -Makedonya Cumhuriyeti Devlet Arşivi),
Ferman, No: 34.

BOA, DH. ID. 88/1.

BOA, DH. ID. 88/2.

BOA, DH. ID. 88/4.

BOA, DH. MUİ, 42-3.

BOA, DUİT, 34/13.

BOA, DVN.MKL, 51-30.

BOA, HR. SYS, 00110.

BOA, HRT, 1260.

BOA, İ. HUS, 1323.

BOA, İ. İMT, 5/15.

BOA, İ. İMT., 8-2.

BOA, İ. MMS, 4622.

BOA, İ. MMS, 5259.

BOA, İ. MMS. 175 – 30.

BOA, İ. PT, 1319.

BOA, İ. PT, 1321.

BOA, İrâde Evkâf, 1330. S/7.

BOA, Kararlar Daire Başkanlığı, 26 - 16 – 10.

BOA, KNM, 1327 Ş./23.

BOA, MV 132/94, 14 Ramazan 1327/29 Eylül 1909.

BOA, MV 132/94.

BOA, MV, 00163.

BOA, MV, 132/35.

BOA, MV, 142/54.

BOA, MV. 137/119.

BOA, Y. A. Res, 132/55.

BOA, YEE, 1.

BOA, YEE, 140.

BOA, Y. MTV, 279/148.

BOA, Y. PRK. 8-57.

BOA Y. PRK. HR 33.

BOA, Y. PRK. UM, 47/53.

BOA, Y. PRK.TNF, 8-13.

Sürelî Yayınlar

Tanin Gazetesi, 1 Mayıs 1918.

Tanin Gazetesi, 9 Kanun-ı Sani 1324 (1909).

Tanin Gazetesi, No: 1851, 18 Şubat 1914.

Kitaplar ve Makaleler

Ağanoğlu, Yıldırım, Bayram, Sebahattin ve Yıldıztaş, Mümin (Haz.). (2002). *Osmanlı Belgelerinde Batı Trakya*, Başbakanlık (Günümüzde Cumhurbaşkanlığı) Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Yayın No: 107, İstanbul.

Ahmad, Feroz. “İttihat ve Terakki’nin Dış Politikası (1908-1919)”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt 2.

Akgüç, Öztin, “Türkiye’de Yabancı Bankalar”, *Dergi Park*.

Aktüre, Sevgi. “Osmanlı Devleti’nde Taşra Kentlerindeki Değişimler”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt 4.

Aladağ, Hüseyin Hilmi. “Osmanlı Devleti Zaviyesinden 1904-1905 Rus-Japon Harbi”, *Selçuk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, Sayı 36.

Albayrak, Mustafa, “Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu’nun Yapımı”, *Dergi Park*, Cilt 6, Sayı 6.

Alkan, M.Nail. (2015). Hayranlık, “Dostluk ve Çıkar Üçgeninde Türk-Alman İlişkileri”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı 34.

Armaoğlu, Fahir. (2013). *19.Yüzyıl Siyasi Tarihi*, Timaş Yayınları, İstanbul.

Arnold, David. (2000). *Coğrafi Keşifler Tarihi*, çev. Osman Bahadır, Yöneliş Yayınları, İstanbul.

Aslan, Seyfettin ve Yılmaz, Abdullah. “Tanzimat Döneminde Osmanlı Bürokratik Yapı ve Düşüncesinin Değişimi”, *Çukurova Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, Cilt 2, Sayı 1.

Babacan, Hasan ve Avşar. (2014). Servet, *Cavid Bey Ruznâmesi*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

- Berkes, Niyazi. (2017). *Türkiye’de Çağdaşlaşma*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2017.
- Beydilli, Kemal, “Hünkâr İskeleyi Antlaşması”, DİA.
- Çadırcı, Musa, “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Ülke Yönetimi”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt 1.
- Davison, Roderic H. (2005). *Osmanlı İmparatorluğu’nda Reform (1856-1876)*, Agora Kitaplığı, İstanbul.
- Deane, Pyhllis. (2000). *İlk Sanayi İnkılabı*, çev. Tefvik Güran, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- Dikmen, Nedim. (2005). “Osmanlı Dış Borçlarının Ekonomik ve Siyasi Sonuçları”, *Karadeniz Teknik Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, Cilt 19, Sayı 2.
- Duman, Zeki. (2008). “Fransız Devrimi’nin Politik Sonuçları ve Tocqueville’in Devrime İlişkin Görüşleri”, *Sosyoloji Dergisi*, Sayı 19.
- Durhan, İbrahim. “1838 Tarihli Osmanlı-İngiliz Ticaret Sözleşmesi ve Sonuçları”.
- Earle, Edward Meal. (2003). *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı*, Örgün Yayınevi, İstanbul.
- Eldem, Vedat. (1994). *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomisi*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Eltut, Nükhet, “1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı ve İki Ülke Açısından Sonuçları,” Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu.
- Engin, Vahdettin, Uçar, Ahmet ve Doğan, Osman, (ed.). (2013). *Osmanlı’da Ulaşım*, Çamlıca Basım Yayın, İstanbul.
- Erdem, Ekrem. (2016). “Sanayi Devrimi’nin Ardından Osmanlı Sanayileşme Hamleleri: Sanayi Politikalarının Dinamikleri ve Zafiyetleri”, *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Sayı 48.
- Eşiyok, B. Ali. “Osmanlı İmparatorluğu’nun Dünya Ekonomisinde Bir Dönüm Noktası: 1838 Serbest Ticaret Antlaşması”, *Mülkiye Dergisi*, Sayı 266.

Findley, Carter V. “19.Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nda Bürokratik Gelişme”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt 1.

Gencer, Fatih. (2015). “Hünkâr İskeleyi Antlaşmasını Hazırlayan Koşullar”, *Tarih Okulu Dergisi*, Sayı 22.

Genç, Mehmet. (2014). *Osmanlı İmparatorluğu’nda Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Yayınları, İstanbul.

Gülsoy, Ufuk ve Ochsenwald, William. “Hicaz Demiryolu”, *Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt 17.

Gülsoy, Ufuk. (2010). *Kutsal Proje*, Timaş Yayınları, İstanbul.

Gümüş, Musa. “1893’ten 1923 Chester Projesi’ne Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri ve Büyük Güçler”, *Tarih Okulu*, Sayı 10.

Günay, Nejla. (2015). *Zoraki İttifaktan Yol Ayrımına: İttihat Terakki ve Ermeniler*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara.

Güneş, İhsan. (1996). *Türk Parlamento Tarihi*, Türkiye Büyük Millet Meclisi Vakfı Yayınları, No: 14, Ankara.

Heper, Metin, “19.Yüzyılda Osmanlı Bürokrasisi”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt 1.

Heper, Metin. “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Ülke Yönetimi”. *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt 1.

Hobsbawm, Eric. (2003). *Sanayi ve İmparatorluk*, çev. Abdullah Ersoy, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara.

Hobsbawm, Eric. (2013). *Sermaye Çağı*, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara.

Hosking, Geoffrey. (2011). *Rusya ve Ruslar*, İletişim Yayınları, İstanbul.

İnalçık Halil. (2013). *Rönesans Avrupası*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.

İnalçık, Halil. (1979-1980 Özel Sayısı). “Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü”, *ODTÜ Gelişme Dergisi*, Ankara.

- Karagöz, Mehmet, “Osmanlı Devleti’nde Islahat Hareketleri ve Batı Medeniyetine Giriş Gayretleri (1700-1839)”, *Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*.
- Karal, Enver Ziya. (1940). *Halet Efendi’nin Paris Büyükelçiliği*, Kenan Basımevi, İstanbul.
- Karal, Enver Ziya. (2011). *Osmanlı Tarihi*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, Cilt 9.
- Kartopu, Saffet. “Düyun-u Umumiye İdaresi ve İdareyle İlgili Görüşler”, *Küresel İktisat ve İşletme Çalışmaları Dergisi*.
- Kennedy, Paul. (2001). *Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri*, çev. Karanakçı, Birtane, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Kıvılcımlı, Hikmet. (1965). *Türkiye’de Kapitalizm’in Gelişi*, Köksüz Yayınları, İstanbul.
- Kopar, Metin ve Yolun, Murat. “18 ve 19.Yüzyıllarda Osmanlı Borçlar Tarihine Bir Bakış”.
- Köker, Levent. (2012). *Modernleşme, Kemalizm ve Demokrasi*, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Kurat, Akdes Nimet. (2014). *Rusya Tarihi*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Kurat, Akdes Nimet. (1990). *Türkiye ve Rusya*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Küçükkalay, Abdullah Mesud. (2001) *Coğrafi Keşifler ve Ekonomiler*, Çizgi Kitabevi, Konya.
- Kütükoğlu, Mübahat, “Baltalimanı Muahedesi”, DİA.
- Lewis, Bernard. (2011). *Modern Türkiye’nin Doğuşu*, çev. Tuna, Boğaç Babür, Arkadaş Kitabevi, İstanbul.
- Luxemburg, Rosa. (1968). “Osmanlı Devleti ve Alman Emperyalizmi”, *Aydınlık Sosyalist Dergi*, Sayı 2.
- Mardin, Şerif. (1991). *Türk Modernleşmesi*, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi. (1982). Otuzbeşinci İtikat, Cilt 2, Ankara.
- Mutlu, N. Yücel. (2005). *Bayındırlık Bakanlığı Târihi*, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Ankara.
- Oktay, Tarkan. (2011). *İstanbul Şehremaneti*, Yeditepe Yayınları, İstanbul.

Ortabağ, Erol. (2018). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Bankacılığın Gelişimi ve Regülasyon*, Türkiye Bankalar Birliği, Yayın No: 326, İstanbul.

Ortaylı, İlber. (2006). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Alkın Yayınevi, İstanbul.

Ortaylı, İlber. (2008) *Osmanlı'da Değişim ve Anayasal Rejim Sorunu*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2008.

Ortaylı, İlber. (2016). *Türkiye Teşkilât ve İdare Tarihi*, Cedit Neşriyat, Ankara.

Ökçün, A. Gündüz. (1997). *İktisat Tarihi Yazıları*, Sermaye Piyasası Kurulu, Ankara.

Önsoy, Rıfat. (1988). *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara.

Özdemir, Biltekin. (2010). *Osmanlı Devleti Dış Borçları*, Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı, Ankara.

Özyüksel, Murat. “İkinci Meşrutiyet ve Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman-İngiliz Nüfuz Mücadelesi”, *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Sayı 38.

Pamuk, Şevket. (2012). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Pamuk, Şevket. (2012). *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Küreselleşme*, İktisat Politikaları ve Büyüme, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.

Pamuk, Şevket. (2014). *Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.

Parvus Efendi. (2014). *Türkiye'nin Can Damarı Devlet-i Osmaniye'nin Borçları ve Islahı*, haz. Dıĝırođlu, Filiz, Taşmektep Yayınları, İstanbul.

Reyhan, Cenk. (2005). “Türk-Alman İlişkilerinin Tarihsel Arka Planı (1878-1914)”, *Belleten*, Cilt 69, Sayı 254.

Reyhan, Cenk. (2008). *Türkiye'de Liberalizmin Kökenleri*, İmge Kitabevi, Ankara.

Riasanovsky, Nicholas V. ve Steinberg, Mark D. (2011). *Rusya Tarihi*, İnkılap Kitabevi, İstanbul.

Seyitdanlıoğlu, Mehmet, “Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii”. *Ankara Üniversitesi Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt 28, Sayı 46.

Shaw, Stanford ve Shaw, Ezel Kural. (1983). *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, Cilt 2, E Yayınları, İstanbul.

Sırma, İbrahim. (2011). “Osmanlı Anonim Şirketlerinde Kar Dağıtımı,” *Akdeniz Üniversitesi Uluslararası Alanya İşletme Fakültesi Dergisi*, Cilt 3, Sayı 2.

Şeker, Murat. (2007). “Osmanlı Devleti’nde Mali Bunalım ve İlk Dış Borçlanma”, *Çukurova Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, Cilt 8, Sayı 2.

Şener, Abdüllatif. (2007). *Sona Doğru Osmanlı*, Birleşik Kitabevi, Ankara.

Şener, Murat ve Dutoğlu, Salih (Haz.). (2005). *Osmanlı Yönetiminde Makedonya*, Cumhurbaşkanlığı (Yayınlandığı Dönem Adıyla Başbakanlık) Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, No 74, Ankara.

Şener, Sefer. (2007). “Osmanlı Sanayileşme Süreci ve Bu Süreçte Özel Girişimin Rolü”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, İzmir, Cilt 9, Sayı 3.

Tak, İsa. (2001). “Osmanlı Döneminde Ereğli Kömür Madenleri’nde Faaliyet Gösteren Şirketler”, *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Sayı 18, Erzurum.

Tekdemir, Aziz. (2011). “Tanzimat Dönemi Nafia Nezareti”, *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt 1, Sayı 1.

Tekeli, İlhan ve İlkin, Selim. (2001). “1908 Tarihli Umur’u Nafia Programı’nın Anlamı Üzerine”, *Osmanlı Dünyasında Bilim ve Eğitim Milletlerarası Kongresi Tebliğleri*, İslâm Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi, İstanbul.

Tekeli, İlhan. “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Kentsel Dönüşüm”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt 4.

Thobie, Jacques. “Osmanlı Devleti’nde Yabancı Sermaye”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt 3.

Ticaret Nezareti. (1918). *Memâlik-i Osmaniye’de Osmanlı Anonim Şirketleri*, Hukuk Matbaası, İstanbul.

Toprak, Zafer. “II. Meşrutiyet Döneminde İç Borçlanma”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt 4.

Toprak, Zafer. “II. Meşrutiyet ve Osmanlı Sanayii”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt 5.

Toprak, Zafer. “Osmanlı Devleti ve Sanayileşme Sorunu”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt 3.

Toprak, Zafer. *Türkiye’de Milli İktisat*, Yurt Yayınları, Ankara, 1982.

Topuzlu, Cemil. (2002). *80 Yıllık Hatıralarım*, Haz: Cemalettin Topuzlu, Topuzlu Yayınları, İstanbul.

Tural, Erkan. (2016). *Son Dönem Osmanlı Bürokrasisi*, İmge Kitabevi, Ankara.

Ulusan Şahin, F.Şayan. (1999). “Rus-Japon Harbi (1904-1905)’nin Osmanlı İmparatorluğu’ndaki Tesirleri”, *Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*.

Usul, İbrahim (ed.). (1999). *Hicaz Demiryolu Fotoğraf Albümü*, Albaraka Türk Yayınları: 12, İstanbul.

Uzun, Tayfun. “Osmanlı’dan Günümüze Demiryolları”.

Vernadsky, George. (2009). *Rusya Tarihi*, Selenge Yayınları, İstanbul.

Yalçın, Hüseyin Cahit. “Yeni Varidat Mektupları”, *Tanin Gazetesi*, 19 Ağustos 1326 (1910); nr: 719.

Yavuz, Bige Sükan. “Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, Sayı 24.

Yıldırım, İsmail. “Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 12, Sayı 1.

Yılmaz, Celali. (2011). *Osmanlı Anonim Şirketleri*, Scala Yayıncılık, İstanbul.

Yılmaz, Ömer Faruk. (2011). *Sultan İkinci Abdülhamit Han’ın Hicaz Demiryolu Projesi*, Çamlıca Basın Yayın, İstanbul.

Yılmaz, Salih ve Yakşı, Abdullah. (2016). “Osmanlı Devleti’nden Günümüze Türk Rus İlişkileri”, Türk-Rus İlişkileri, TYB Akademi Dil Edebiyat ve Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı 17.

Tez Çalışmaları

Atak, Erkan. (2008). *Erken Osmanlı Köprüleri*, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale.

Atam, Şenay. (2015). *Osmanlı Devleti’nde Nafia Nezareti*, Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Niğde.

Balçık, Mustafa. (1998). *İttihat ve Terakki Dönemi İktisadi Hayat ve Maliye Nazırı Cavit Bey*, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Coşkun, Yahya. (2013). *20. Yüzyılın İlk Çeyreğinde İstanbul’da Aydınlatma Aracı Olarak Elektrik*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Davarcı, Yasemin. (2015). *1904-1905 Rus-Japon Savaşı’nın Japon Manga Kitaplarına Yansıması*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Erdem, Sevim. (2010). *Sultan II. Abdülhamit Devri (1876-1908) Osmanlı Devleti’nde Bayındırlık Faaliyetleri*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Elazığ.

Gümüşsoy, Emine Atılğan. (2006). *Keçecizâde Mehmet Fuad Paşa (1815-1869)*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Ankara.

Şimşek, Ali Rıza. (2006). *Osmanlı Ordusunda 18. ve 19. Yüzyıllarda Yapılan İslahat Çalışmaları ve Bu Çalışmalarda Yabancı Uzmanların Rolü*, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Sakarya.

Ulugüner, Meryem. (2010). *İstanbul Basınına Göre Osmanlı’nın İç Borçlanması (1918)*, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Sakarya.

Yılmaz, Emrah. (2015). *II. Abdülhamit Döneminde Konya ve Kentin Yapısal Değişimi*, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir.

Yılmaz, Nihat. (2009). Osmanlı İtibar-ı Millî Bankası, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

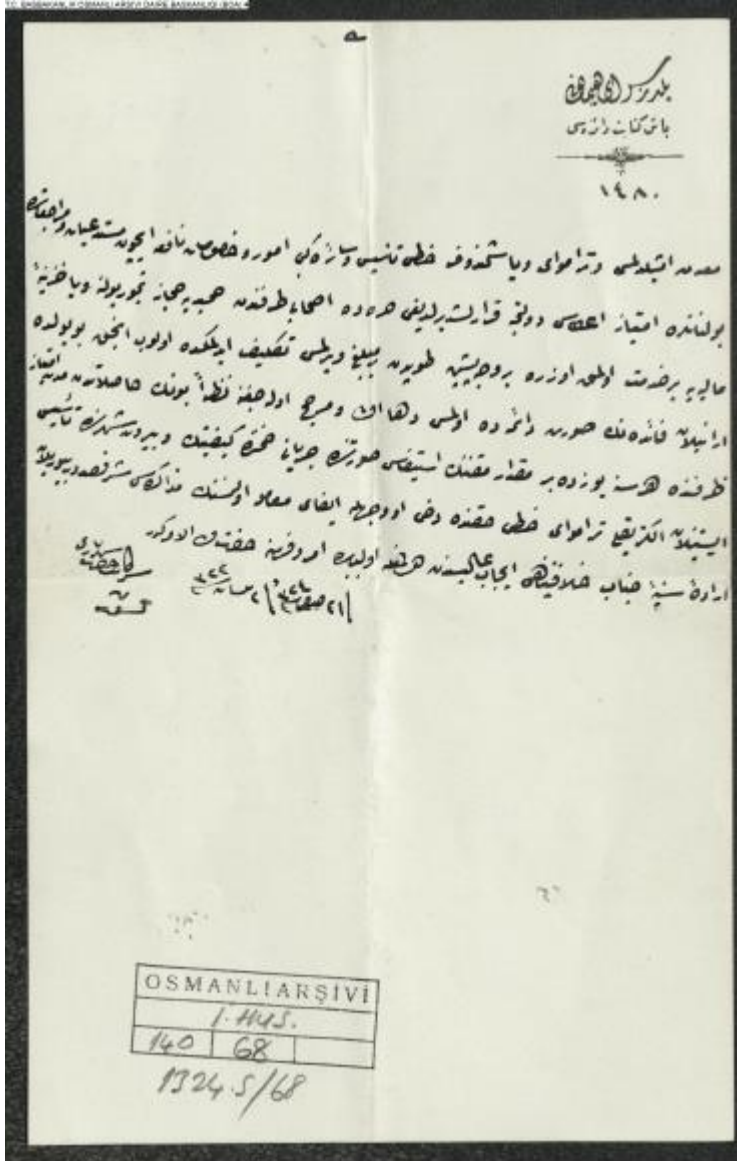






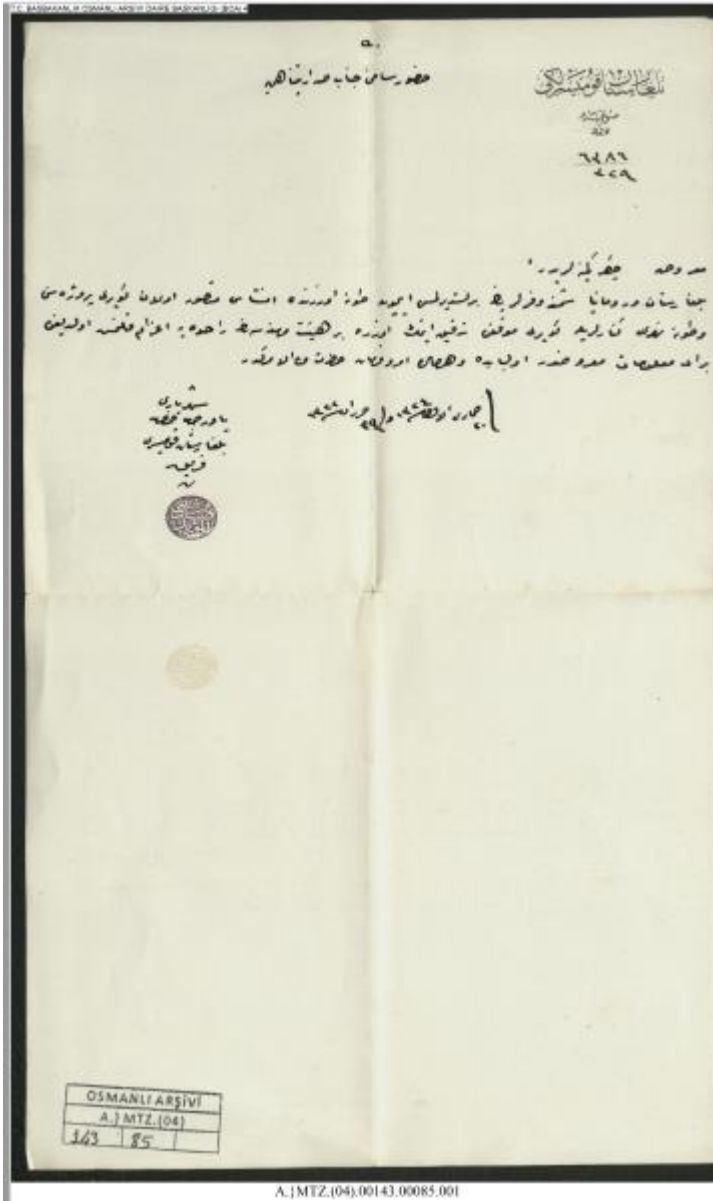
EKLER

Ek 1. Bayındırlık İşleri Talepleri ve Beyrut'ta Elektrikli Tramvay Tesisi Hakkında Müzakereler (İ.HUS.00140)



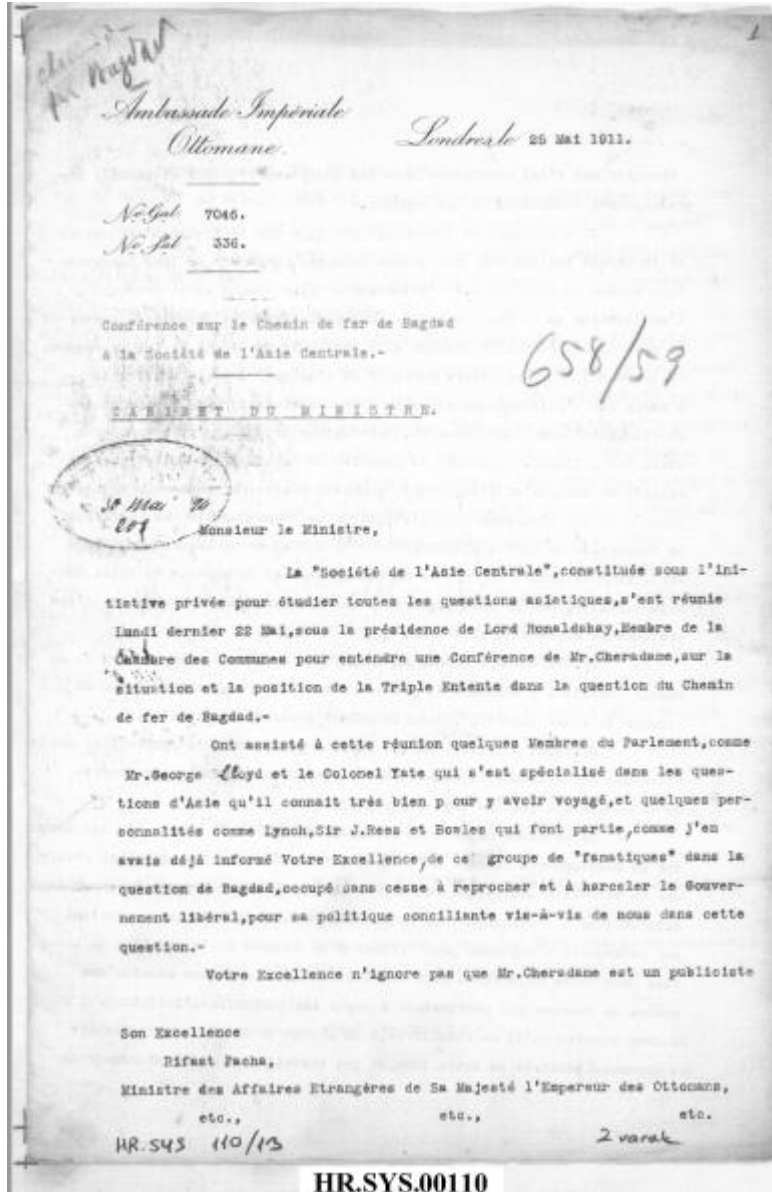
I.HUS.00140.00068.001

Ek 2. Bulgaristan ve Romanya Şimendiferleri'nin Birleştirilmesi (A.MTZ.04)

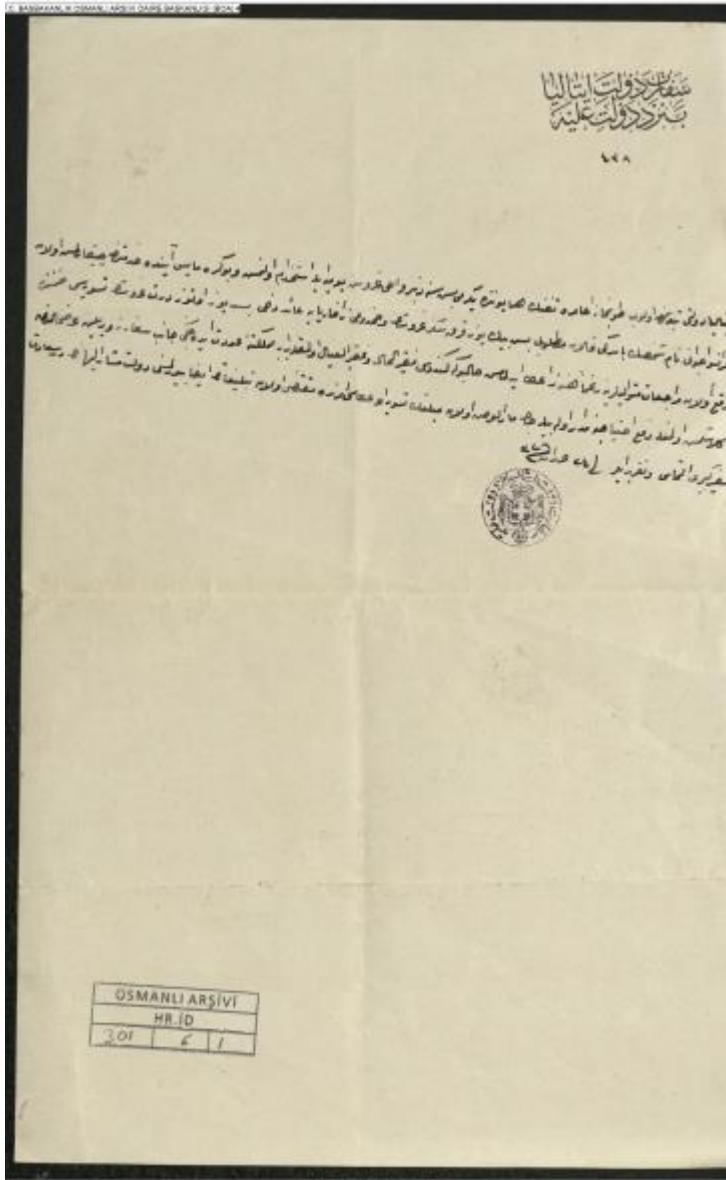


A.MTZ.04;00143.00085.001

Ek 3. Fransız Gazeteci Cheradame'nin, Bağdat Demiryolu Meselesinde Fransa, İngiltere ve Rusya'nın Pozisyonu Konulu Konferansı. (HR.SYS.110)

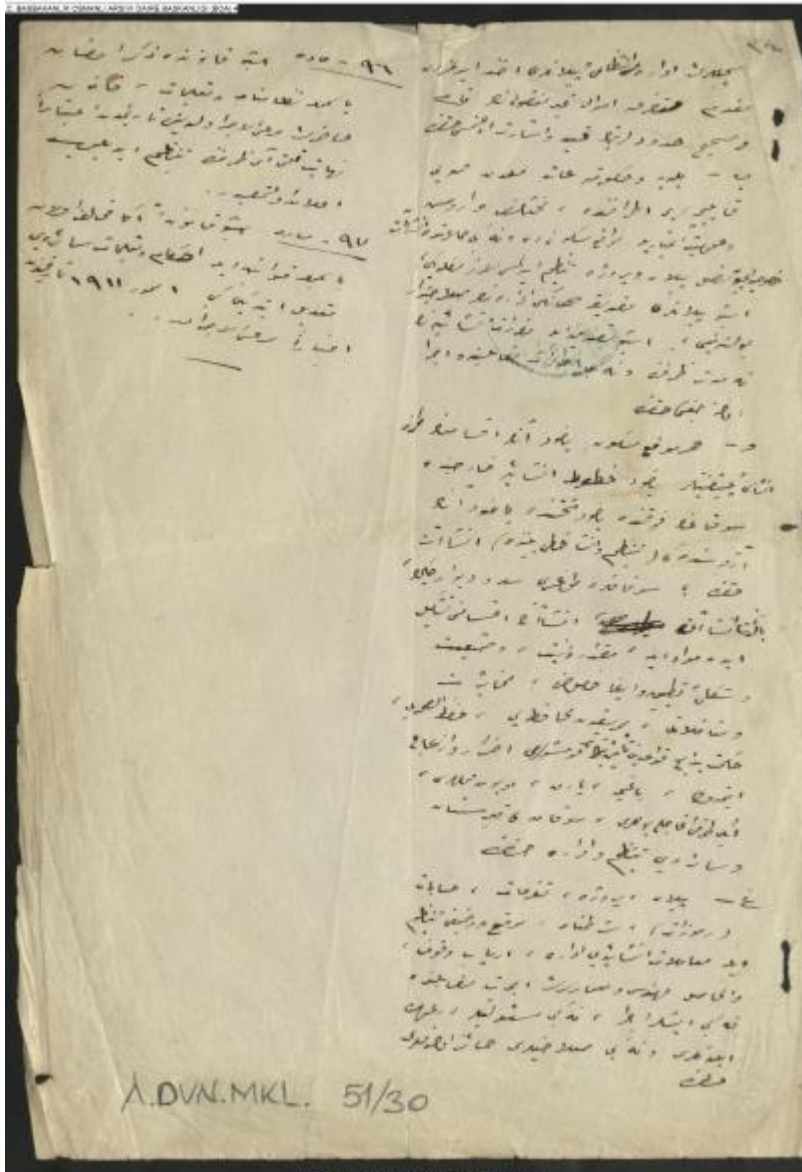


Ek 4. Osmanlı Devleti'nin Gayr-ı Muntazam Borçları (HR.İD. 6/1.)



HR.ID.00301.00006.001

Ek 5. Şehir Planlaması Kanunları (A.DVN.MKL.51)



A.DVN.MKL.00051.00030.001

Ek 7. Yanya Vilayetinin Karayolu ve Demiryollarını Gösterir Harita. (HRT.1260)



Ek 10. Tebük Tren İstasyonu (Usul, 1999: 214)



Ek 11. Hicaz Treni ile Hacca Giden İlk Hacı Adayları, 1909. (Usul, 1999: 241)



Ek 12. 1912'de Hizmete Açılan Varda Köprüsü.



ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, Adı : KUŞ, Burhan

Uyruğu : T.C.

Doğum Yeri ve Yılı : Yenimahalle/1991

e-posta : burhankus20@gmail.com

Telefon : 0538 475 33 91

Eğitim Derecesi Okul/Program Mezuniyet Yılı

Yüksek Lisans Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi 2019

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı

Lisans Gazi Üniversitesi 2015

Polatlı Fen-Edebiyat Fakültesi

Tarih Bölümü

Lise Sokullu Mehmet Paşa Lisesi 2011

İş Deneyimi Görev Yılı

Makro Akademi Tarih Öğretmeni 2017-2018

Yayınlar

“Osmanlı’da Demiryolu Ağının Gelişimi Açısından Hicaz Demiryolu”, *Anadolu Kültürel Araştırmalar Dergisi*, Cilt 3, Sayı 1, 2019.





le.ahbv.edu.tr