

İSLÂM TARİH, SANAT VE KÜLTÜR ARAŞTIRMA MERKEZİ
IRCICA

*OSMANLI DÜNYASINDA
BİLİM VE EĞİTİM*

MİLLETLERARASI KONGRESİ
TEBLİĞLERİ

İstanbul 12-15 Nisan 1999

Derleyen
Hidayet Yavuz Nuhoglu

İSTANBUL, 2001

Osmanlı Tarihi Kaynak ve İncelemeleri Dizi
Seri No:7

İslâm Konferansı Teşkilâtı (İKT)
İslâm Tarih, Sanat ve Kültür
Araştırma Merkezi (IRCICA)

Adres:
Barbaros Bulvarı
Yıldız Sarayı, Seyir Köşkü
Beşiktaş

Posta Adresi:
P.K. 24, 80692 Beşiktaş – İstanbul – Türkiye

Tel: 0212 259 17 42
Fax: 0212 258 43 65
e-mail: ircica@superonline.com
web-site: <http://ircica.org>

Sayfa Düzeni ve Dizgi: Acar Tanlak
Kapak: Hatice Polat

PC/6 – 2001/5
ISBN= 92-9063-090-6 (takım için)
ISBN= 92-9063-093-8 (Türkçe edisyon için)

IRCICA KÜTÜPHANE KATALOG FİŞİ

Osmanlı Dünyasında Bilim ve Eğitim Milletlerarası Kongresi
(12-15 Nisan 1999: İstanbul)
Osmanlı Dünyasında Bilim ve Eğitim Milletlerarası Kongresi
Tebliğleri/Derleyen: Hidayet Yavuz Nuhoglu.- İstanbul: İslâm
Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi, 2001.
XXXVII, 761s.: res., fig.; 24 sm.- (Osmanlı Tarihi Kaynak ve
İncelemeleri Dizisi seri no: 7)
ISBN 92-9063 –093-8
1. Eğitim – Tarih- Türkiye- Osmanlı Dönemi 2. Bilim – Tarih
– Türkiye – Osmanlı Dönemi I. Nuhoglu, Hidayet Yavuz
(Derleyen) II. Osmanlı Dönemi Konu III. K.a.IV. (Seri)
370.9561

1908 TARİHLİ “UMUR-U NAFİA PROGRAMI”NIN ANLAMI ÜZERİNE

İlhan TEKELİ* / Selim İLKİN**

I.GİRİŞ

Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret ve Nâfia Nezareti'nden “1 Kânun-u Evvel Sene 324 (14 Aralık 1908) tarihinde Sedaretpenahî'ye yazılan tezkire bu yazıda 1908 tarihli Umur-i Nâfia Programı olarak adlandırılacaktır. Kuşkusuz böyle bir programın pratikte ne kadar etkili olduğu, İmparatorluğun altyapı sisteminin gelişmesini ne ölçüde yönlendirebildiği merak konusudur. Bu yazıda böyle bir değerlendirme yapılacaktır. Ama böyle bir programın sadece pratikteki yansımaları açısından değerlendirilmesi, Osmanlı toplumundaki değişimleri kavramamıza yardımcı olabilecek, belki de daha önemli bazı değerlendirme fırsatlarının yitilmesinde demek olacaktır.

Böyle bir program yukarıda sözü edilen şekilde, doğrudan olan sonuçları açısından değerlendirilmesinin ötesinde, üç farklı açıdan daha değerlendirilebilir. Bunlardan *birincisi* programın Osmanlı toplumunun yirminci yüzyılın başlarında kendilerinin geleceği hakkında ne tür bir vizyona sahip oldukları hakkında ip uçları veren bir metin olarak okunmasıyla yapılabilir. *İkincisi* ise Osmanlı İmparatorluğunda Umur-i Nâfia Programı hazırlama geleneğinin nasıl oluştuğu ve bu aşamadaki gelişmişlik derecesinin nasıl değerlendirilebileceğidir. Böyle bir değerlendirme Osmanlı imparatorluğundaki mühendislik eğitiminin gelişmesiyle yakından ilişkilendirilebilecektir.

Üçüncüsü daha kapsamlı bir değerlendirme olabilir. Bu program Osmanlı İmparatorluğunda modernite projesinin ne ölçüde etkili olduğunun çok yönlü bir ölçütü olarak ele alınabilir. Böyle bir altyapı programı modernite projesinin *ekonomik boyutunun* ne ölçüde geliştiği konusunda önemli işaretler taşıyabilecektir. Altyapı programları bir yandan İmparatorluk ekonomisinin dünya kapitalist sistemine nasıl ve ne ölçüde eklemeneceğini belirlerken öte yandan bu eklemelenmenin bir çevreselleşme niteliği taşımasının mekansal göstergelerini verebilecektir. Benzer bir biçimde bu programlar modernite projesinin rasyonel bir bürokrasi kurulmasına ilişkin *yönetim boyutuyla da* yakından ilişkilidir. Öncelikle altyapıların geliştirilmesine kapsamlı bir programla yaklaşmaya başlaması Osmanlı bürokrasisinin rasyonelleşmesi açısından önemli bir adım olarak değerlendirilebilir. Ama onun ötesinde devletin altyapı sağlanmasını kendi

* ODTÜ - Ankara

** SESRTCIC - Ankara

sorumlulukları arasında görmesinin önemi üzerinde de durmak gerekir. Devletin kamusal sorumluluklarının içeriğinin genişlemesi de modernitenin bir başka yüzünü oluşturmaktadır. Yönetim açısından altyapının en önemli etkisi, yönetimi, toprağın her noktasından belli bir süre içinde haber alabilen, her noktasına ulaşılabilir ve denetleyebilir kılması ve sistemi yönetebilir hale getirmesidir. Bu yolla merkezden yönlendirilebilen bir modernite olanaklı hale gelmektedir. Altyapı programlarının *modernitenin bireyini oluşturma boyutunu* da unutmamak gerekir. Modernite öncesinin bireyi ve ekonomisi büyük ölçüde küçük bir mekana hapsolmuştur. Dünyada olup bitenden haberdar olması olanakları sınırlıdır. Haberleşme olanağı yönetici sınıfların tekelindedir. Bireyin eylem mekanı sınırlıdır. Oysa modernite bireyin eylem mekanını yerel dışına çıkararak hareketliliğini artırır. Bireyin dünyada olup bitenden haberdar olabilmesi, bireyin kapasitesinin artırılması ve eylem mekanının genişletilmesi için altyapıların oluşması ve bireyler tarafından özgürce kullanılabilir hale gelmesi gerekir. Bir altyapı programının önemi, ancak moderniteyle aralarındaki böyle çok yönlü ilişkiler bulunduğunun farkına varıldığında tam olarak kavranabilecektir.

Böyle bir değerlendirme yapabilmek için önce 1908 tarihli Umur-i Nâfia Programının temel niteliklerinin ve önerilerinin bir özetlemesi yapılacak daha sonra burada sözü edilen biçimde genel bir değerlendirmeye gidilecektir.

II. 1908 TARİHLİ “UMUR-U NAFİA PROGRAMI”NIN İÇERİĞİ ÜZERİNE

Program altı bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümü programın genel politikalarını, önceliklerini ve ilkelerini vermektedir. Diğer beş bölümü umur-u nâfia içine giren beş altyapı sektörüne ayrılmıştır. Bunlar;1) “turuk ve maabir” (yollar ve köprüler),2) “timur yollar” (demir yolları),3) “limanlar”,4) “dahilen seyr-i sefain ve ameliyat-ı meyyahiye-i ziraiyye” (içsularda gemi nakliyatı ve tarımsal su işleri konusunda yapılacaklar), 5) “El’cezire’de mevki-i fiile vaz’olunacak umûr-u nâfia”dır. Bu programın Elcezire’ye ait kısmı Sir William Willcocks tarafından diğer kısmı ise Ticaret ve Nâfia Nezaret’i çalışanlarınca hazırlanmıştır.

Programın hazırlanma amacı, Nezaretin bütçeleri ve imtiyaz anlaşmaları Meclis-i Mebusan’da görüşülürken mebusların bilgi sahibi olmalarını sağlamak

olarak verilmektedir. Ama program metninin hem Osmanlı'ca' hem de Fransız'ca' olmak üzere iki dilde yayınlanmış olması bu programın mesajının yalnız içe dönük olmadığını aynı zamanda da dışa dönük bulunduğunun bir göstergesi olarak ele alınabilir.³

Birinci bölümün sunuş yazısında program “ Memalik-i Osmaniye'nin saadet-i hali ve feyz-i ikbali ve menabi-i servetinin derece-i istifadeye isâli için en lâbud ve en müsta'cel görünen umûr-i nâfia” olarak tanıtılmıştır. Başka bir deyişle programın mantığı gerekli minimumu gerçekleştirme olarak özetlenebilir. :

Sunuş yazısı programın temelde tarımı geliştirmeyi amaçladığı “Memalik-i mezkûrenin servet-i ziraiyye-i sabıkası, feyz ve ikbal-i kadimini iktisab ettirmek için lazım gelen i'malatın derece-i lüzumunu ma'a-ziyade isbat eder” diye ortaya konulmaktadır. Ama bu bütçenin yetersiz ve devletin borçlu olduğu gerçeği gözönünde tutularak yapılacaktır.

Bu program sekiz yıllık bir zaman perspektifi için hazırlanmıştır. Program İmparatorluğun Trablusgarp vilayeti ile Necd yöresini henüz araştırmalar yapılmadığı için kapsamı içine almamıştır. Çalışmalar tamamlanınca bu bölgeler de programa katılacaktır.

Hükümetin tarımı geliştirmek için öncelik verdiği konu, ürünün nakledilebilmesini yani ülke ve dünya pazarlarına ulaşmasını sağlamaktır. Yerel ekonomilerin içe kapalılığı kırılmak istenilmektedir. Amaç dünya ekonomisiyle bütünleşebilmektir. Bunu sağlamak için şoselerin, demiryollarının, akarsulardaki nakliyatın ve limanların yapılması yoluna gidilecektir. Ama sadece yol üzerinde durmak yetersizdir. Bir ikinci faktöre yani suya gereksinme vardır. Bunu sağlamak için de “fenn-i miyah kavaidinin (hidrolik ilminin kaidelerinin) ziraata tatbiki ile arazinin mevki-i istifadeye vaz'ı” gerekmektedir. Belediyelere ilişkin tramvay hattı inşası, elektrik üretim ve dağıtımı, su sağlanması gibi alt yapılar bu programın kapsamı dışında tutulmuştur.

¹ Ticaret ve Nâfia Nezareti'nden 1 Kânun-ı Evvel Sene 324 Tarihinde Makam-ı Sami-i Sedaretpenâhiye Yazılan Tezkerenin Sureti, Ticaret ve Nâfia Nezareti.

² Empire Ottoman: *Programme du Ministère Travaux Publics*, Constantinople, 1909.

³ Bu programın bir özeti “Memleketimizde Teşebbüsât-ı Umriyye ve Nâfia Nezaret'nin Programı” başlığıyla *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi'nde* yayınlanmıştır. 14 Şubat 1324 (27 Şubat 1909), Sene.25, No.1260, s.66-67 ve 21 Şubat 1324, Sene.25, No.1261, s.74-75.

Ama bu altyapıların yapılmasında ekonomik etkinliği gözönünde tutan bir öncelik sıralaması öngörülmektedir. “...Evvel emirde programın tatbiki sehil olan ve ihtiyar olunacak fedakârlığı telafi edecek mertebe hasılat vereceği kaviyyen meczum bulunan havalinin imarına mübaderet etmelidir. Havali-i mezkûre Vardar ve Avlonya vadileri ve Siroz,Aydın, Adana, Konya ve Halep vilayetinde kâin Amik ovaları ve El-cezire kıt’a-i vâsiasıdır.”

Programın ana amacını tarımsal ürün miktarını artırmak ve bu üretimi ülke ve dünya pazarlarına ulaştırmak oluşturmaktadır. Ama bu gelişmelerin toplumsal sonuçlarının neler olabileceğinin de öngörüldüğü sunuş yazısından anlaşılmaktadır. Tarımsal üretimdeki artışın “hayvanat-ı feresiye ve bakariye ve ganemiye”yi geliştireceği, bu yolla memleket gelirinde sağlanacak artışın “sanayi-i muhtelifenin tesisi ile, ihtiyacât-ı mahalliye için hariçten celp olunan eşya yerine ma’mulat-ı dahiliyenin te’min-i revacı”nı gerçekleştireceği öngörülmektedir. Programda öngörülen altyapıların gerçekleştirilmesinin gerektirdiği mühendislerin ve teknik kadroların yetiştirilmesi de değinilen bir başka konu olmaktadır. Bu bağlamda “...gerek yerli gerek ecnebi erbab-ı ihtisasın hizmet ve muavenetine ihtiyaç derkâr olup Mühendis mektebinin tensik ve ıslâhı ile gençlerimizden de bir çok mütehasıs yetiştirilmiş olacaktır. Bundan başka mekteb-i mezkûrda tedris olunan bazı fûnûn-i cedide için mütehasıs muallim ve her nevi inşaat-ı nâfiayı idareye kadir,nazariyat ve tecrübe sahibi,mahir mühendisler yetiştirmek üzere en ziyade müstait ve çalışkan talebeden bir kaçını, ikmal-i tahsil zımında, Avrupa’daki fûnûn-i âliye mekâtibine ve müessesât-ı saire-i mahsusaya i’zâm etmek icap eder” denilmektedir.

Programın birinci bölümünde sekiz yılda 30.000 km.lik bir ana karayolu şebekesinin çalışır hale getirilmesi önerilmektedir. Bu yolların bir kısmı vardır, ıslah edilecektir, diğer kısımları tamamlanacak ya da yeniden yapılacaktır. Karayollarını kullananlardan bir ücret alınmamakta olduğu için bu yolların gerçekleştirilmesi tamamen devletçe yapılacaktır. Plan yapılıncaya kadar her yıl yollar için harcanmakta olan 400.000 lira tahsisatın, üç kat artırılarak 1.200.000 liraya çıkarılması önerilmektedir. Bu programda bu yolların “otomobil mürûr ve ubûr edecek derece metanette inşası” gerektiği belirtilmektedir.

Programın demiryollarına ilişkin ikinci bölümünde Dersadet’i “merkez-i şebeke-i âlem ittihaz” eden bir ağ önerilmektedir. Varolan demiryolu ağına üç türlü ekleme yapılmaktadır. Bunlardan birincisi çevredeki ülkelerin (Yunanistan, Bulgaristan, Sırbistan, Karadağ, Bosna ve Hersek) demiryollarıyla bağlantıyı

sağlayacak “iltisak hatları”, ikincisi vilayet merkezlerini bir birine bağlayacak ve özellikle Arnavutluk ve Anadolu’da nakliyatı kolaylaştıracak hatlar ve üçüncüsü Osmanlı demiryolu sisteminin Avrupa, Asya ve Afrika’yla bağlantısını sağlayacaktır. Rumeli’de 1720 km. Asya’da 7945 km. olan mevcut hatlara yeni hatların eklenmesiyle demiryolu şebekesinin 17.000 km. lik bir büyüklüğe ulaşması öngörülmektedir. Bu sistemin önemli bir kısmı dar hatlardan oluşacaktır. Bu amaçla bütçeye sekizinci yılda 1.000.000 liraya ulaşacak tahsisatlar konulacaktır.

Program üçüncü olarak limanları ele almaktadır. Limanlar genellikle imtiyaz karşılığı şirketlere yaptırılmaktadır. Bu nedenle bütçeye yükü çok olmayacaktır. Hükümetin yapmak zorunda kalacağı limanlar için bütçeye 200.000 lira konmasının yeterli olacağı düşünülmektedir.

Programın dördüncü ve beşinci bölümünde öngörülen bataklıkların kurutulması, akarsuların düzenlenmesi, sulama projelerinin bir kesiminin imtiyazlar karşılığında şirketlere yaptırılabilmesine bağlı olarak bütçeden ayrılması gereken miktar 750.000 ile 1.500.000 lira arasında değişecektir.

Gabriel Noradunkyan’ın Nazırlığı döneminde hazırlanan bu program yaklaşık olarak yılda 3.000.000 liralık ek finansman gerektirmektedir. Bu finansmanın nasıl sağlanacağı konusunda program bir öneri içermemektedir. Bu sorunun çözülmesini hükümetten beklemektedir.

1. Raporun Turuk ve Maabir (Yollar ve Köprüler) Bölümünde Önerilenler

Programın uygulanmasında hükümetin doğrudan sorumluluk yüklediği bu kesimi, ayrıntılı olarak geliştirilmiştir. Bu sorumluluğu yerine getirmekte, özellikle “tarik mükellefiyetin”den en verimli biçimde nasıl yararlanılabileceği, programın bu bölümünün merkezî öneme sahip olan konusu olmuştur.

Programda kadim Osmanlı sisteminde yolların araba için yapılmadığı bu nedenle sadece suların derin olduğu yerlerde köprülerin bulunduğu ve bataklık alanlarında da 3-4 m. genişlikte kaldırım yapıldığı, bu güzergâhların seferler öncesinde gözden geçirildiği, daha sonra da kendi haline bırakıldığı belirtildikten sonra Osmanlı İmparatorluğunda karayollarının sistemli olarak yapımının 1286 (1869) yılında çıkartılan Turuk ve Maabir Nizamnâmesi bunun sonrasında Turuk

ve Maabir İdaresinin kurulmasıyla düşünölmeye başladığı belirtilmektedir. Bu nizamnamede üç kademeli bir yol sistemi hazırlanması öngörölüyordu. En üst kademedeki olan yol sistemi olan Turuk-i Sultani ağını, İstanbul'a ve önemli limanlara bağlanan ana yollar oluşturacaktı. Genişliği 9 m. olan bu yolların kaplama kalınlığı 25 cm. olacaktır. Bunların altında vilayet ve sancak merkezlerini bağlayan 7 m. genişliğinde, kaplama kalınlığı 20 cm. olan vilayet yolları ağı bulunacaktır. Üçüncü kademeyi ise 5,50 m. genişlikte daha düşük standartlı nahiye yolları oluşturacaktır. Bu nizamnameyle tebaaya "tarik mükellefiyeti" getirilmişti.

Osmanlı İmparatorluğunda bu nizamnamenin ilk yıllardaki uygulaması başarılı olmadı. 11 yıl geçtikten sonra 1297 (1880) de Hasan Fehmi Paşa tarik mükellefiyetinin uygulanmasını hızlandırmıştır. 1880'de sadece 900 km. şose yapılmış bulunuyordu. Yılda yapılabilen yol 80-90 km arasında kalmıştı. Devletin karayolu programının uzunluğu sadece 5.000 km. idi. Bu yıldan sonra Manastır, Trabzon, Sivas, Hüdâvendigâr, Adana ve Suriye vilayetlerinde yürütölen yoğun çalışmalarla 1882 ve 1883 yıllarında sanat yapıları tamamlanmamış, kalitesi düşük de olsa yılda 1500 km.ye kadar yol yapılmıştır. 1306 (1889) yılına kadar geçen 9 yılda köprüleri yapılmış şose miktarı 9460 km. ye yükselmişti, 3660 km de değişik yapım aşamalarında yol bulunuyordu. Bu sayılar yılda 1000 km. bitmiş, 400 km. tamamlanmamış şose yapım kapasitesine tekabül etmektedir. Devletin yol programı da yaklaşık dört misli artarak 19.940 km ye yükselmişti. Bu program içinde henüz yapımına başlanmamış 6840 km. lik bir güzergâh bulunuyordu.

Zihni Paşa'nın Nazır bulunduğu 1306 (1889) yılında tarik mükellefiyetlerinin yerine getirilmesinde ve bedellerin toplanmasında yeni bir düzenlemeye gidilmiştir. Bu yılda İmparatorlukta 3.480.000 tarik mükellefi bulunuyordu. Bu tarihten sonra yapılan yeni yol yapımında bir düşme görölmektedir. Bu düşmede bir önceki dönemde yapılan yolların kalitesinin düşüklüğü dolayısıyla tamir edilerek kalitesinin iyileştirilmeye çalışılmasının bir etkisi ve yeni yapılan yolların standartlarının yüksekliğinin etkisi bulunmaktadır. Ama yol programının uygulanmasında bir yavaşlama olduğı da açıktır. Ama 1906 ve 1907 yıllarında yıllık yeni yol yapım kapasitesinin yılda 350 km yeni şose, 300 km. tesviye-i turabiye ve 700 km kadar tamirat düzeyine çıkarak yeniden hızlandığı görölmektedir. Program hazırlanırken bu sistemin yılda 500 km. yeni yol ve 800 km. tamir kapasitesine sahip olduğı hesaplanıyordu.

Yeni hazırlanan programda 30.044 km.lik bir ağ öngörülmüştür. Bu şebekenin Rumeli'deki ve Doğu'daki sımira yakın vilayetlerdeki 3.000 km.lik kısmı Turuk-i askeriye diye adlandırılmıştır. Bu "30.000 km.lik şebeke-i turuk bir defa ikmal olunduğu halde bilcümle merakiz-i mühimmeyi ve ekser vilâyet ve sancak ve kaza merkezlerini başlıca iskele ve şimendüfer istasyonlarını birbirine rabt etmiş olacaktır." Yani bu şebeke Sultani Yollar ve Vilâyet Yollarından oluşmaktadır. Kaza merkezlerini bir birine bağlayan 15.000 km lik bir başka şebeke de düşünülmüştür. Ama bütçe olanaklarının sınırlı olmasından 8 yıllık program süresince bu ikincisi hesaba katılmamıştır. Hazırlanan program tarik teklifi (yol vergisi) alınan vilâyetleri kapsamaktadır. Bağdat, Basra, Hicaz, Yemen ve Trablusgarp'ta yol vergisi toplamak için örgütlenme bulunmadığı için bunlar programın kapsamı dışında kalmışlardır.

30.044 km.lik yol programının 9.600.000 lira gerektireceği hesaplanmıştır. Her yıl 1.200.000 liralık tahsisat gereklidir. Bu kaynağı karşılamakta tarik teklifi tek başına yeterli olmamaktadır. Programın hazırlandığı zaman artık yol vergisinin çok az bir kısmı mükelleflerin çalışmasıyla ödeniyordu. Toplam verginin ancak yüzde 10-12 si bu yolla sağlanıyordu. Verginin çok büyük kısmı para ile ödeniyordu. Bu yasanın örnek aldığı Fransa'da ise yol vergisinin bedenen çalışarak ödenmesi kaldırılmıştı. Aynı şekilde bu usul Sırbistan, Romanya ve Bulgaristan'da da terk edilmişti. Program Osmanlı İmparatorluğunun da bundan vazgeçmesi gerektiğine işaret etmektedir. Halen yol vergisi olarak 24 milyon'u bedelâtı nakdiye karşılığı, 6-7 milyonu amele-i mükellefe yevmiyesi, 7-8 milyonu Rumeli varidatının yüzde 5'lerinden gelmek üzere toplam 32 milyon kuruluş toplanıyordu. Bu, yaklaşık olarak gereksinmenin dörtte birine yakındı. Bedelâtı nakdiye olarak amele yevmiyesi 6-8 kuruşa çıkmış olmasına karşın bedelâtı nakdiye hesaplanırken amele yevmiyesi 3,4 ya da 5 kuruş olarak hesaplanıyordu. Bu nedenle program kişi başına alınan bedelât-ı nakdiye'nin artırılmasını öneriyordu. Bu artırımla 623.000 liralık bir kaynak sağlanacaktı. Anadolu varidatından da Rumeli varidatında olduğu gibi yüzde 5'in yol inşasına ayrılmasının açığı biraz daha kapatacağı hesaplanıyordu. Yine de yılda 1.000 km yeni yol yapımının, 1.000 km tamiratın ve 600 km. yarım kalmış inşaatın tamamlanması için gerekli 1.200.000 lirayı sağlamak için bütçeden kaynak ayırmak gerekecekti.

Bu programda ön görülen yollar üzerinde mühendislik açısından ilginç dört büyük köprü'nün yapılması gerekiyordu. Bunlardan biri Meriç üzerinde, diğer

üçü Fırat üzerindeydi. Bunlardan ikisi Zor Sancağındaydı. Asma köprü olan üçüncüsü Mamûret'ül aziz vilayetinde İzöğlü mevkiinde yapılacaktı.

Program ayrıca, Turuk ve Maabir Nizamnâmesinin ön görülen varidatı sağlaması için değiştirilmesini ve kurulan şebeke üzerinde tamirat-ı mütemadiyeyi sağlamak üzere örgütlenilmesini öneriyordu. Bunun içinde yapılacak olan 1.200.000 liralık yıllık harcamanın yüzde 10'nu olan 120.000 lira bu amaçla kullanılacaktı. Böylece sadece Selanik, Edirne, Bursa ve Trabzon'da bazı yollarda uygulanan sürekli bakımın tüm sisteme yaygınlaştırılması öngörülüyordu. Programın "ameliyatın icrasına ve müteahhidlerle müstahdemîn ve muhasebeye dair muamelât" bölümünde hem teknik hem de mali denetime önem veriliyor bir "heyet-i teftişîye" kurulması öneriliyordu.

2. Programın Timur Yollar (Demiryolları) Bölümünde Önerilenler

Programın ikinci bölümünün başlığının altında parantez içinde yer alan "mütalaat-ı umumiye) ibaresi bu bölümün karakterini doğru olarak ortaya koymaktadır. Yapılan program ayrıntılı projelerin bir araya getirilmesiyle değil daha çok dünyadaki diğer ülkelerle yapılan karşılaştırmalardan çıkarsanan genel eğilimlere dayanarak hazırlanmıştır.

Bu nedenle programda genel bilgilere geniş bir yer verilmiştir. Buhar gücünün kullanılmasının deniz ve kara nakliyatında çok büyük kolaylıklar sağladığı belirtilirken, kara taşımacılığında ton-km maliyetleri insan taşımada 2-3 frank, katır taşımada 0,80 frank, deve taşımada 0,40 frank, araba taşımada 0,25 frank iken, demir yollarında 0,02-0,04 frank olduğuna işaret edilmektedir. Demiryolu taşımacılığında araba taşımacılığına göre on misli bir ucuzlatma söz konusu olmaktadır. Böyle genel bilgilere dayanarak hazırlanacak bir programda yanıtlanacak iki önemli soru vardır. Bunlardan birincisi geliştirilecek demiryolu ağının yoğunluğunun ne olacağıdır, ikincisi ise km maliyetinin düzeyidir.

Bu bilgilerden birincisi olan ağ yoğunluğu için programda iki ölçüt kullanılmıştır. Bunlardan birincisi 100 km² başına düşen hat km.si, ikincisi 10.000 nüfus başına düşen hat km.si olmuştur. Bu bilgiler, Avrupa, Asya, Amerika, Afrika ve Avustralya için ayrıntılı olarak verilmiştir. Bir kaç seçme örnek verelim. 100 km² başına düşen hat km.si, Almanya'da 10,6, Belçika'da 25,4, İspanya'da 2,9, Yunanistan'da 1,9, Sırbistan'da 1,3, Avrupa Rusya'sında 1,1, Osmanlı

Avrupa'sında 1,1, ABD'de 3,9, Meksika'da 1,0, Arjantin'de 0,7, Japonya'da 1,9, Mısır'da 0,5 olarak hesaplanmıştır. 10.000 nüfus başına düşen hat km.si ise Almanya'da- 10,2, Belçika'da 11,2, İspanya'da 8,2, Yunanistan'da 5,1 ,Sırbistan'da 2,4, Avrupa Rusya'sında 5,4, Osmanlı Avrupa'sında 3,2, ABD'de 46,0, Meksika'da 14,4 ; Arjantin'de 42,0, Japonya'da 1,1, Mısır'da 5,3 olarak saptanmıştır.

Değişik ülkelerin demir yolarının maliyetleri'de hattın standardına ve genişliğine ve geçtiği topoğrafyanın sarplık derecesine göre çok büyük farklılıklar göstermektedir. 1,435 m. lik normal tek izli bir hattın km si çok dağlık bir arazide 500.000 ~ 750.000 franka yapılırken düz bir vadide 0.75 m lik bir hattın km.si 18.750 ~ 31.250 franka yapılabilmektedir. Bu 20 katlık bir farkı göstermektedir. Normal tek izli bir hattın km.si düz vadilerde 162.500 ~ 225.000 franka yapılırken aynı standartta bir hattın km.si çok dağlık bir topografya da 500.000 ~750.000 franka mal olmaktadır. Bu halde 3 katı kadar bir farklılık doğmaktadır. Düz bir vadide normal bir hattın km.si 162.500 ~ 225.000 franka yapılırken aynı topografyada 0,75 m. lik hattın km.si 18.750 ~ 31.250 franka mal olmaktadır. Bu halde farklılık 8 kata ulaşmaktadır. Bu saptamalar programın maliyet tahminlerinde yapılabilecek hataların ne kadar büyük olabileceğini göstermektedir.

1906 yılı Aralık ayında dünyada işletilen demir yolarının toplam uzunluğu 933.850 km. idi.

Osmanlı İmparatorluğunda bulunan hatlar Rumeli'de 1682+269 km. Anadolu'da 4539+536 km olmak üzere toplam 6221+805 km demir yolu bulunuyordu. Bu uzunluk dünya demir yollarının yüzde 0,67 sini oluşturuyordu. Programın hazırlandığı sırada Osmanlı topraklarında işletilen hatların durumu Tablo (1) de verilmektedir.

TABLO (1) : 1 Kasım 1908'de Osmanlı İmparatorluğunda İşletilmekte Olan Demiryolları

Sıra No'su	Hattın Güzergâhı	Uzunluğu Km.	Km. Garantisi	Düşünceler
(1) Osmanlı Avrupası				
<i>Şark Şimendüfer Kumpanyası</i>				
1	İstanbul,Edirne,Cesir Mustafa Paşa	355 + 025		Hükümet-i
2	Edirne-Dedeağaç	148 + 998		Osmaniye

3	Selanik-Üsküp-Mitroviçe	362 +890	İdaresinde
4	Üsküp- Sırp Hududu	84 +601,32	

Selânik Manastır Şimendüfer Şirketi

5	Selânik -Manastır	218 + 566,10	14.300 frank
---	-------------------	--------------	--------------

İltisak Hattı

6	Dedeagaç- Selânik	444 + 938,44	15.500 frank
7	Bodoma-Ferecik	38 + 859,84	„
8	Kelendir-Karasulu	26 + 793,30	„
9	Askeri Şube Hattı	1 + 597,32	„

Avrupa Tarafı Toplamı 1682 + 269,32

(2) Osmanlı Asyası

Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi

10	Haydarpaşa - İzmit	91 + 270,95	10.300 frank
11	İzmit - Ankara	485 + 564,85	15.000 frank
12	Hamidiye - Adapazarı	8 + 730,00	teminatsız
13	Eskişehir - Konya	433 + 685,40	604 Os.Lirası
14	Alayund - Kütahya	10 +105,70	604 Os.Lirası

Bağdat Demiryolu Şirketi

15	Konya-Bulgurlu	200 + 000,00	10.000 frank net hasılat garantisi, Hasılat 10.000 franka varıncaya kadar 4500 frank işletme masrafı garantisi + bunu aşan değer % 40'ı
----	----------------	--------------	--

İzmir Kasaba Şimendüfer Şirketi

16	İzmir - Alaşehir	168 + 969,62	Hükümetin
17	Manisa- Soma	92 + 000,00	Hükümetin
18	Bornova Şubesi	5 + 087,00	
19	Alaşehir- Afyonkarahisar	251 + 335,88	830,76 frank

Aydın Şimendüfer Şirketi

20	İzmir – Aydın	129 + 926,25	teminatsız	Hükümetin
21	Aydın - Dinar	247 + 278,75	teminatsız	Sözleşmede
22	Paradizo-Buca	2 + 318,00	teminatsız	Belirtilmiş
23	Gaziemir -Seydiköy	1 + 449,00	teminatsız	Fiyattan
24	Tire	47 + 868,00	teminatsız	Heran
25	Ödemiş	25 + 395,00	teminatsız	Satınalma Hakkı var.
26	Söke	22 + 130,00		
27	Denizli	9 + 460,00		
28	Çivril	30 + 571,00		

Adana Demiryolu Şirketi

29	Mersin - Adana	67 + 000,00	teminatsız	
----	----------------	-------------	------------	--

Şam Hama ve Temdidi Demiryolu Şirketi

30	Beyrut-Şam-Mezirip	249 + 147,00	teminatlı	Dar hat 1.m
31	Rayak- Halep	331 + 911,64	13.600 frank	

Lübnan Tramvay Şirketi

32	Beyrut-Cebile	19 + 000,00	teminatsız	Dar hat
----	---------------	-------------	------------	---------

Yafa-Kudüs-i Şerif Şimendüfer Şirketi

33	Yafa-Kudüs	86 + 603,00	teminatsız	Dar hat
----	------------	-------------	------------	---------

Hicaz Şimendüferi

34	Şam- Medine	1320 + 000,00		
35	Hayfa-Der'a	161 + 000,00		Dar hat 1.m

Mudanya-Bursa Şimendüfer Şirketi

36	Mudanya - Bursa	41 + 702,23	teminatsız	Dar hat 1.m
----	-----------------	-------------	------------	-------------

Osmanlı Asyası Toplamı 4.539 +536,57

İşletilmekte olan bu demiryollarının dışında bazı hatların uzatılması için ilgili şirketlerle imtiyaz anlaşmaları yapılmıştır. Aydın Şimendüfer şirketi Dinar-

Eğirdir hattını inşa etmektedir. Bundan ayrılacak bir kol Burdura bağlanacaktır. Toplam hat uzunluğu 110 km olacaktır. Ayrıca Bağdat demiryolu hattının Telhabeş ile Halep arasındaki 840 km.lik kısmının inşası için 6 Haziran 1908'de Şirketle anlaşma yapılmıştır. Programda varolan ve yapılmakta olan hatlara ek olarak Tablo(2) de verilen hatların yapılması önerilmektedir.

TABLO (2): Programda İnşası Teklif Edilen Hatlar

Sıra No'su	<u>Osmanlı Avrupa'sında</u>		Sıra No'su	<u>Osmanlı Asya'sında</u>	
	Hattın Güzergâhı	km		Hattın Güzergâhı	km
1	Tekirdağ- Muratlı	40	1	Bandırma-Soma	190
2	Demirhisar Cuma-i Bâla	107	2	Samsun-Sivas (Şube hatlarıyla)	434
3	Drama-Kavala	32	3	Ankara-Yozgat civarı-Sivas	408
4	Yanya-Serandoz	78	4	Sivas- Sarıklı-Erzurum	502
5	Florina - Draç	270	5	Sarıklı-Eğir-Harpur-Diyarbakir	390
6	Papri - Elbasan	14	6	Diyarbakir- Bitlis-Van Gölü	250
7	Karaferya-Trapezika - Kozana-Yanya	280	7	Ereğli (Bağdat Demiryolu)- Niğde- Kayseri	187
8	Gabrez-Trapezika	56	8	Kayseri- Sivas	204
9	Babaeski- Kırklareli	45	9	Rayak - Mısır Sınırı	385
10	Pirlipe - Manastr	14	10	Helif- Sadıçe yoluyla-Bağdat	640
11	Kırklareli-Bulgaristan Hud.	45	11	Hanikin-Sadıçe	120
12	Tiran-Presbe Gölü	10	12	Bağdat-Necef	170
13	Nişavek-Ohri Gölü	17	13	Trabzon ya da Tirebolu-Erzurum	175
14	Topsin-Vardar	4	14	Erzurum- Beyazıt	360
	Toplam	1012		Necef-Zübeir-Basra	410
	İltisak Hatları		15	Zübeir-Basra Körfezi	110
			16	Harran -Urfa	30
1	Mirdare (Sırp sınırı) Lutçini limanı, İpek ve Yakova Şb.leriyle	310	17	Diyarbakir - Urfa	170
2	Komanova-Bulgaristan Hud.	78	18	Adapazarı- Havza ve Ereğli Üzerine bir şube hattı	690
3	Kıda- Platomana (Yunan iltisakı)	90	19		

4	Metroviçe-Yeni Uvaç Toplam	Pazar- 230 708	20	Trablüşam-Kattine	100
			21	Mekke-Cidde	75
	<i>Osmanlı Avrupası Toplamı</i>	<i>1720</i>	22	Mekke-Medine	470
			23	Mekke-San'a	960
			24	San'a- Kızıl Deniz	260
				<i>Osmanlı Asyası Toplamı</i>	<i>7945</i>
Osmanlı İmparatorluğu Toplamı = 1.720 + 7.945 = 9.665 km.					

Bu hatlar yapıldığında İmparatorluğun Avrupa'daki topraklarında 3410 km. demiryolu olacak ve 100 km² başına düşen hat km.si 1,94'de yükselecektir. Asya topraklarındaki yapılmış, yapılmakta olan ve yapılacak hatlar toplamı 13431 km dir. Bu durumda 100 km² başına düşen hat km.si 0,56 olmaktadır. Asya topraklarının sadece Halep kuzeyindeki kesimi alındığında bu kesimde 7810 km. hat bulunacak bu bölge için 100 km² başına düşen hat km.si 1,00 düzeyine yükselecektir.

Programın finansman hesaplarının yapıldığı bölümlerinde Hicaz ve Yemen'de yapılacak 1765 km. hat hesaba katılmayarak hesaplar 7.900 km üzerinden yapılmıştır. Bu programın bütçeye yükünü hesap için "bir taraftan tesisat-ı iptidaiyyeye sarfedilecek re'sülmalı (kapitali) ve iş bû re'sülmalin imhası ve faizin itası için icap eden mebalîği tayin " edilir. "Diğer taraftan hatt-ı mezkûrun hasilât-ı safiyesini takribî tahmin eylemek iktiza eder ki (kilometre garantisıyla) beyinlerinde zuhûr edecek fark hazine-i maliye tarafından " garanti farkı olarak yılda ödenecek miktarı oluşturur. Hesaplanan bu iki miktar birlikte bütçeye olan yükü belirleyecektir. 32 km.lik Kavala , 30 km.lik Urfa, 385 km.lik Rayak- Mısır, 430 km.lik Samsun-Sivas hatları garanti karşılığı olmadan inşa edileceği bilindiği için bütçeye yükü geriye kalan 7019 km. üzerinden hesaplanmıştır. Yıllık bütçe yükü 2.700.000 lira bulunmuştur. Bu bütçeye km. başına 388 liralık bir yük getirmektedir. Bu Osmanlı İmparatorluğundaki varolan hatlarda ortalama olarak ilk beş yılda km. başına ödenen 392 liraya çok yakındır. Bir tür yapılan hesabın sağlamlasını oluşturmaktadır. Bu yükün azaltılmasının bir yolu hatların önemli bir kısmının 1,05 m.lik dar hat haline getirilmesidir. Avrupa'da önerilen hatların 724 km.sinin, Asya'daki hatların 3136 km.sinin 1.05 m.lik dar hatta indirilmesi önerilmektedir.

Programda bu hatların devlet eliyle mi yoksa imtiyaz vermek suretiyle mi yaptırılacağı, işletmenin nasıl örgütlenileceği üzerinde ayrıntılı olarak durulmaktadır. Bunun için demiryolu yapımının kamusal olma niteliği ele alınmaktadır.

“Konunun ifadesine nazaran demiryolları bunları istimal eden beher ferde nakden takdir edilebilecek kıymeti haiz bir hizmet-i şahsi ifâ etmektedirler ki bu kıymeti ol ferde i'tâ ve te'diye ettirmek icap eder. Şu halde demiryolları varidât i'tâsına elverişli olmakla beraber temin-i temettü maksadiyle teşebbüsât-ı ticariye misillü bit'tesis işletilebilecekleri aşikârdır.

Diğer taraftan hükûmetin müzaheret ve muaveneti inzınam eylemedikçe bu misillü teşebbüsâtın tesisi muhal kabilindendir. Zira efrad-ı beşeriyenin beherine bâla beyân olunan hizmetin ifâsını ancak kuvve-i müştereke ve müctemiyayı havi müessesât-u umûmiye temin edebilir.....

Binaenâleyh hükûmet hutût-u hadîdiyenin inşasına bigâne kalamıyacağından menafi-i umûmiyeye taalluku itibariyle müzaheret ve muavenete mecburdur.”

Program demiryolu hizmetlerinin kamu malı olma niteliği yanısıra tekelci niteliğine de özenle dikkati çekmektedir. “ Hizmet-i vakia ile mütenasip bir ücret mukabilinde ahalinin ihtiyacat-ı nakliyesini ifâ edecek bir müessese vücuda getirebilmek için hükûmet şimendüfer tesisinde rekabet ve müsabakadan istifade cihetine gitmemelidir. Zira her hattın zilyedi hakikî bir inhisarı haiz olduğundan ve bir cihete müteveccih müteaddid hutût eshabı beyinde husul-i itilâf zarûf bulunduğundan hükûmet kendi tarafından vücuda getirilmiş olan işbû inhisardan dolayı ahalinin düçar-ı zarar olmasına meydan vermemek ve işletme umûrundan hüsn-ü cereyanına ve ücûrâtı nakliyenin mutedil ve muhik olmasına ve fazla varidât olursa bunun istifadesi yalnız eshab-ı imtiyaza inhisar etmemesine nezaret eylemek hususundaki hukukunu muhafaza eylemelidir.”

Programda demiryolunun yapılması ve işletilmesinde farklı seçenekler ortaya konulmaktadır. Birinci seçenek devletin kendisinin inşa ettirmesi ve işletmesi olmaktadır. İkinci seçenek demiryolunun gerekiyorsa bir teminat karşılığında daimi imtiyazla bir şirkete yaptırılmasıdır. Üçüncü seçenek ikincisinin benzeridir. Farklılık imtiyaz süresinin geçici olmasındadır. Dördüncü seçenek ise

hattı devletin yaptırması işletmesini gelire ortak olmak koşuluyla bir şirkete bırakmasıdır.

Program daimi imtiyaz verilerek demiryolu yapımına karşıdır. Diğer seçeneklerden birine karar verebilmek için devlet eliyle ve şirketler eliyle işletilen demiryollarının kârlılıklarının ayrıntılı bir karşılaştırmasını yapmaktadır. Yaptığı mukayeselerde şirketlerin daha kârlı işletme yapabildiği sonucuna ancak zayıf olarak ulaşmakta, askerî ve sağlık nedenleriyle devlet işletmeciliğine kapıyı açık tutmaktadır.

En makul yolun “edevat-ı müteharrike” hariç olmak üzere demiryolu inşası için gerekli paranın tahvil ihraç edilerek devletçe sağlanması olduğu sonucuna varılmaktadır. İşletme ihale yoluyla şirketlere bırakılmalıdır. Edevat-ı müteharrikeyi şirket karşılamalıdır. Şirket işletmede başarılı olmaz ve işletmeyi durdurursa devlet bu hareketli araçları satın alarak kendisi işletebilmelidir. İhalede işletme koşulları, hattın kullanılmasından ve gelir artışından hem devletin, hem de şirketin ortak menfaatleri olacak biçimde düzenlenmelidir. Hattın çok elverişli olmaması dolayısıyla kilometre garantisi verilmek durumunda kalınıyorsa şirketin gösterebileceği masraf hasılatla orantılı olarak denetim altında tutulmalıdır. Ayrıca hasılat bölüşülmelidir. Bu bölüşme hasılat artışından şirketin çıkarı olacak biçimde düzenlenmelidir. Hükümetten istediği katkı artarsa şirketin alacağı pay düşmelidir.

3. Programın Limanlar Bölümünde Önerilenler

Program limanları yol kararlarının tamamlayıcısı olarak görmektedir. Ticaret limanları kurulmadıkça yolların yapılmasından doğan fayda sağlanamayacaktır. Program limanların sadece bir korunaklı yer olarak görülemeyeceğini mutlaka sefaînin yanaşacağı rıhtıma ve bu rıhtım üzerinde gerekli araçlara sahip olmasını gerekli görmektedir. Yelkenlilerden vapurlara geçilince sürat önem kazanmıştır. Bu nedenle vapurların rıhtımda işlerini kısa sürede bitirmeleri gerekmektedir.

Bunun için de önemli limanlar iyi donatılmalıdırlar. Program altı tür donatıya işaret etmektedir. *Birincisi* “eşyanın sürat-i ihraç ve tahmilini li’ecel’i-l temin alât-ı mükemmeledir. *İkincisi*, “hamulenin muvakkaten muhafazası için ambar ve sundurmalar”dır. *Üçüncüsü* “vagonların sefaîle temin-i irtibat ve takarrübü için” demiryol bağlantısı kurulmasıdır. *Dördüncüsü*, “Gümrük antrepoları tesis ve eşyanın antrepoya teslimini musaddak varant tabir olunur ilm-i

haberler itâsı”dır. *Beşincisi* denizde kazaya uğramış teknelerin hiç olmazsa ilk bakımını yapabilecek teçhizatın bulunmasıdır. *Altıncısı* ise limanda güneş battıktan sonra çalışmaya olanak vermiyen idari düzenlemelerin kaldırılmasıdır. Bu bağlamda program “serbest limanlar” tesisinin hükümetçe düşünülmesini önermektedir.

Program bir sahilde çok sayıda liman bulunmasının mahzurları olabileceğinden söz ederek, liman sayısının azaltılmasını buna karşılık bu az sayıdaki limanın iyi donatılması prensipini getirmektedir. Bu prensipin uzun kıyısı olan ülkede sahillerde iskelelerin ve sığınma yerlerinin yapılmasına bir engel olarak yorumlanmaması gerektiğini de belirtmektedir.

Program imtiyaz karşılığı meydana getirilmiş limanları 1) Dersaadet, 2) Haydarpaşa,

3) İzmir, 4) Selanik, 5) Beyrut, 6) Sakız olarak saydıktan sonra bu limanların islah edilerek gemilerin doğrudan rıhtıma yanaşır hale getirilmesi ve gerekli araçlarla donatılması için imtiyaz sahibi şirketlerle müzakerelere başlanmasını önermektedir.

Program sekiz yeni liman önermektedir. Bunlar önerilen demiryollarının denizle bağlantı yollarıdır. İmparatorluğun Asya yakasında ana demiryolu güzergâhlarının Karadeniz, Akdeniz ve Basra Körfezi bağlantıları bakımından dört önemli liman Haydarpaşa, Basra ile Samsun ve Mersin’dir. İlk ikisi ve Basra’da yapılabilecek bir liman Bağdat demiryolu imtiyazının kapsamı içinde bulunmaktadır. Diğer iki liman Samsun ve Mersin sekiz limanlık listeye alınmıştır. Demiryolu’nun Tirebolu ya da Trabzon’a bağlanmasına göre bunlardan birine de liman yapılacaktır. Bunlara yine demiryolu bağlantılarının uzantısı olarak Trablusşam ve Bandırma’da yapılacak iki liman eklenmiştir. Böylece imparatorluğun Asya tarafında yapılacak liman sayısı beşe ulaşmıştır. Avrupa tarafındaki demiryollarının uç noktalarında Dedeoğaç, Seranduz ve Draç’ta da üç liman önerilmiştir. Bu sekiz limanın 4.000.000 liralık bir harcamayı gerektireceği tahmin edilmiştir. Bu kaynak bütçeden sağlanamayacaktır. Bu nedenle bu limanların imtiyazlar verilerek yaptırılması önerilmektedir. Yalnız “esbab-ı mahsusaya mebni Dedeoğaç limanının hükümet tarafından inşa” edilmesi gerekmektedir. 500.000 liraya mâl olacağı bilinen bu limanın inşaatının 25-30 senede taksitle ödenecek şekilde ihale edilmesi önerilmektedir.

Bu birinci derece limanlar listesi dışında ikinci derecede limanlar listesi hazırlanmıştır. Bu kategoride bulunan Zonguldak, İnebolu, Derince, Mudanya ve İskenderun limanları mevcuttur. Bunlara Rize, Giresun,Ordu, Ünye, Terme, Sinop,Amasra, Ereğli, Midye, Tekirdağ, Bozcaada, Midilli, Kavala, Antalya, Rodos, Lazkiye, Bingazi, Trablusgarp limanlarının eklenmesi programlanmıştır. Bu 19 limanda yapılacak düzenlemelerin maliyeti toplam 692.000 lira tahmin edilmiştir. Bu limanların da imtiyaz verilerek yaptırılması önerilmiştir.

4.Programın İçsularında Gemi Nakliyatı ve Tarımsal Su İşleri Konusunda Önerilenler

İçsularında Gemi Nakliyatının ihmal edilmemesi gerektiği programın üzerinde durduğu konulardan biri olmuştur. Demiryolunun yapılmasını akarsulardaki taşımacılıktan yararlanılması gereğini ortadan kaldırmayacağı belirtildikten sonra Osmanlı İmparatorluğunun bu program öncesindeki dönemde bu konuda üç imtiyaz verdiği anlatılmaktadır. Bunlardan birincisi Vardar ve Kara Azmak nehirleriyle Yenice ve Vardar Göllerinde, ikincisi Menderes nehrinde, üçüncüsü ise Susurluk nehri üzerindedir. Bu imtiyazların hiçbiri uygulamaya girmemiştir.

Bunların dışında Boyana nehrini ulaşıma elverişli hale getirmek ve Drin ile Kiri nehirlerini düzenlemek konusunda bir proje hazırlanarak ilk keşif hazırlanmıştır. Bu proje aynı zamanda İşkodra'yı taşkından koruyacaktır. Ulaşımaya elverişli Meriç, Kızılırmak ve Yeşilirmak nehirleri üzerinde henüz hiç bir çalışma yapılmamıştır. Programın en az gelişmiş bölümünün bu kesim olduğu söylenebilir.

Tarımsal Su İşleri Konusu programda, tarım için yeterli su bulunmayan alanların sulanması ve fazla su bulunan alanların ise kurutulması kapsamında ele alınmıştır. Hasan Fehmi Paşa'nın 1880 yılındaki programında da 17,6 milyon dönüm arazide tarımsal su işleri yatırımları öngörülmüştü. Ama bu öngörü ciddi bir mühendislik çalışmasına dayanmıyordu. Bunun için öngörülen yatırım miktarı sadece 130.000 liraydı. Bu miktar gerekli harcamanın yıllık faizini bile karşılamaktan uzaktı. Programın hazırlanmasından sonra geçen sürede yapılabilenler çok az olmuştur. Onlar da imtiyazlarla sağlanmıştır. Irakta Hindiye Kanalı üzerinde yapılanlar ilk yıllarda yararlı olmuştur. Vardar-Kara Azmak Nehirleri ,Menderes Nehri ve Cebel-i Lübnan'da Nehr-i İbrahim için verilen imtiyazlardan sonuç alınmamıştır.

Tek başarılı örnek Konya ovasında 580.000 dönüm Karaviran gölünün kurutulması ve Çumra'da 500.000 dönüm arazinin sulanması konusunda Anadolu Demiryolu şirketine yapılan ihaledir. Keşif bedeli 830.000 lira olan proje daha fazlaya çıkarsa fark şirketçe karşılanacaktır. Hükümet harcamaların karşılığını 35 yılda kapitale yılda yüzde 5 faiz vererek ödeyecektir. Bu proje hem aşırı arttıracığı hem de sağlayacağı yük dolayısıyla hükümetin ödemek zorunda olduğu km. garantisini azaltacağı için hükümet açısından çok ekonomik bir proje olacaktır. Yıllık ödeme miktarı 50.000 lira iken sadece km. garantisinden 100.000 liralık tasarruf olacağı tahmin edilmektedir. Bu alanlara yerleştirilecek göçmenlere gerekli âlet ve hayvanı sağlamak için de 300.000 liralık bir harcama yapmak gerekmektedir. Bu projenin inşaatı sürmektedir. Ama 17,6 milyon dönüm alandaki tarım amaçlı su işleri çalışmalarının 12-15 milyon liraya gereksinmesi bulunmaktadır. Bu parayı program döneminde sağlamak olanağı bulunmadığı için aşağıda anlatılacak öncelikli projelerin gerçekleştirilmesine çalışılacaktır.

Bu kapsamda öncelik verilen alan Mersin'den Sis'e kadar uzanan hububat ve pamuk yetiştirmeye müsait Adana Ovasıdır. Bu alanda 3.300.000 dönümlük alanın imar ve ıslahı öngörülmektedir. Bu kapsamda bazı alanlarda bataklık kurutulması bazı alanlarda süddelerle taşkın önlenmesi bazı alanlarda da sulama öngörülmektedir. Bu işler için 2.000.000 liralık bir harcamanın gerektiği tahmin edilmiştir. Ama "ciddi" bir proje yapılabilmesi için öncelikle alanın topografik haritasının hazırlanması gerekecektir.

Diğer bir sulama alanı olan Kara Azmak ve Vardar nehirlerinde sedde inşası, kanal açılması ve Yenice gölünün kurutulmasına ilişkin proje 560.000 liralık bir harcamayı gerektirmektedir. Bu projenin 125.000 liralık kesimi 200.000 dönümlük alanda sulama yapılmasına ayrılmıştır. İmtiyaz karşılığı ihale edilmiş bu proje henüz inşaatla başlamadığından bu projede tekrar incelenmelidir. Topograf Mr. Shrader'in projeyi yapabilmek için istediği haritanın alınması bu incelemeyi kolaylaştıracaktır.

Öncelikli sulama alanlarından üçüncüsü olarak Aydın Vilayeti seçilmiştir. Burada 2.500.000 dönüm alanda sulama yapılması gerekmektedir. Bunlardan başlıcası Menderes nehri boyunca Sarayköy'den denize kadar uzanan 1.400.000 dönümlük Aydın Ovasıdır. Ayrıca Manisa, Akhisar, Kırkağaç, Soma, Bergama, Ödemiş, Tire ve Bayındır ovalarında tarım için su işleri düzenlemelerine ihtiyaç göstermektedir. Bu alanlarda keşif çalışmaları yapılması gerekmektedir.

Programda öngörülen 2.500.000 dönüm alanın tam olarak sulanması için 1,5 milyon liraya gerek olduğu kestirilmiştir.

Bu üç alanın dışında Halep vilayetinde, İskenderun bataklıklarının kurutulması, Konek suyu mecrasının düzenlenmesi, Kilis ve Antep Ovalarının sulanması, Suriye vilayetinde Hama ve Humus ovalarının sulanması, Beyrut vilayetinde Katurye bataklığının kurutulması, Kudüs-ü Şerif sancağında Yafa ovalarının Andce nehri suları sularıyla sulanması ve nehir kenarlarındaki bataklıklarının kurutulması sayılmıştır. Ama bu işler için raporda bir maliyet tahmini yapılmamıştır.

Bu projelerin uygulanmasında programda iki seçenek önerilmektedir. Bunlardan birincisi Hükûmetin kendisinin inşaatı yaptırması ve işletmesidir. İkincisi inşa ve işletme için şirketlere ya da toprak sahiplerinin oluşturacakları sendikalara imtiyaz verilmesidir. Toprak sahipleri sendikalarına imtiyaz verilmesinin doğru olamayacağı kesin olarak belirtilmektedir. En iyi yol Konya ovasında yapıldığı gibi birinci seçeneğe başvurmaktır. Ama yapılacak işlerin hacmi büyük olduğu için imtiyaz yoluna başvurmak gerekecektir. Bu imtiyaz mukaveleleri dikkatle hazırlanmalı gerektiğinde satın alma olanakları açık tutulmalıdır.

Bütün bu işler için yeterli harita alım ve proje geliştirme çabaları gösterilmelidir. Hıttâ-i İrakiye’de gerekli çalışmaların yapılması işi Sir William Willcoks’a tevdi edilmiştir. Onun yanına yeterli sayıda memurin-i fenniye verilmiş bulunmaktadır. Adana ovasındaki çalışmaları Fransa turuk ve maabir baş mühendislerinden M.Godard tarafından yürütülecektir.

5.Programın Elcezire (Mezopotamya) Mevkiinde Uygulanacak Umur-i Nâfia Konusundaki Önerileri

“Elcezire kıtasının yeniden ihyası memalik-i Osmaniye’de icra olunacak umûr-i nâfia’ya ait programın birinci” öncelikli konusu olarak sunulmaktadır. Göreli olarak küçük yatırımlarla burası “eski şöhrat ve mamuriyetini iktisap ederek bütün dünyanın zahire ambarı” haline gelebilecektir. Bunun için Mısırda yaptığı sulama projeleriyle ünlenen Sir William Willcoks’a başvurulmuştur. O da Elcezirenin güneydoğu yönündeki “kadim Keldani” devletinin arazisi üzerinde incelemeler yapmıştır. Bu incelemelerin sonuçları programda beşinci bölüm olarak yer almıştır.

Elcezire'de sulama yapılacak arazinin miktarı 2.800.000 hektar tahmin olunmaktadır. Bu 5,600.000 hektar olan toplam alanın yarısıdır. Bunun 300.000 hektarı Diyale ve Edhan nehirleri vasıtasıyla, 1.100.000 hektarı Dicle vasıtasıyla, 1.200.000 hektarı Fırat vasıtasıyla, 200.000 hektarı Şatt'ül-Arap vasıtasıyla sulanacaktır.

Willcocks'un raporu, arazinin toprak tahlilinin sonuçlarını, Fırat ve Dicle'deki su akımının aylara göre dağılımı, Bağdat, Peşaver, Yakubabâd, Kahire ve Hartum'la karşılaştırmalı olarak iklim verileri ile değişik ürünler için hangi aylarda hektar başına ne kadar su verilmesi gerektiğine ilişkin hesaplama sonuçlarını vermektedir.

Raporda 12 proje önerilmektedir. Bu projeler sekiz yılda 2.800.000 hektar sulama alanının 1.285.000 hektarını sulayacaktır.

Birinci Proje: Museyrip ve Semave arasındaki Hindiye kanalının mansabındaki arazinin sulanmasıdır. Fırat Museyrip'in mansabında doğal akışını terk ederek Hindiye kanalında akmaktadır. Nehrin Hindiye kanalı başlangıcı ile Semave arasındaki 240 km uzunluğundaki hurmalıklar, bahçeler, ekili araziye Hulye ve Divaniye şehri yavaş yavaş yok olmaktadır. Yirmi yıldır Hükümet Fıratın doğal akışının sürmesine çalışmaktadır. Bunda başarılı olamamıştır. Buradaki 150 m. genişliğinde ve 6 m. derinliğindeki akış 30 m. genişliğe 2 m. derinliğindeki bir akışa inmiştir. 100.000 kadar nüfusun bu alanı terkettiği tahmin edilmektedir.

Bu sorunu çözmek için mansaba yakın yerdeki mevcut süddenin terkedilerek, Museyrip yukarısında, Hülle kurbunda ve Divaniye'de yeni sedler yapılarak varolan eski kanallar tamamen yenilenecektir. Bunun için 1.530.000 İngiliz lirası harcama gerekmektedir. Bu projeye Babil şehir-i atiki civarında 500.000 hektar arazi sulanacaktır. Bu projenin 250.000 İngiliz lirası varidatı olacağı tahmin edilmektedir.

İkinci Proje : Diclede gemi nakliyatının geliştirilmesidir. Büyük İskender dönemi tarihçileri Bağdat Basra arasında gemi nakliyatının varlığından söz etmektedir. İmalatın zorluğu 140 km boyundaki Amara-Kurna arasındadır. Burada su kaybına neden olan menfezler kapatılarak 5.000 İngiliz lirası sarfiyla ilk önlemler alınırsa nehir tabanında yapılacak tarama işlemleri çok azalacaktır.

Üçüncü Proje : Fırat ve Dicle Süddelerinin takviyesidir. Müseyrib'in güneyindeki Saklavi kanalının mebdesindeki sedlerle, Bağdat'ta Dicle ve Basra'nın yukarısında Şatt-ül Arap üzerindeki süddelerin takviyesi gerekmektedir.

Dördüncü Proje : Bağdat'ın batısındaki arazinin sulanmasıdır. Harun-el Reşit zamanında bir Ravza-i hadra halinde bulunan arazi halen çöl halindedir. 25.000 İngiliz lirası harcanmasıyla 10.000 hektar arazi sulanabilecektir. Bu projenin yıllık geliri 20.000 İngiliz lirası olacaktır.

Beşinci Proje : Bağdatın doğusundaki arazinin sulanmasıdır. Bu araziler Dicle'nin suları azaldığında çöl, yükseldiğinde bataklık olmaktadır. Bu alanlarda kurutma ve sulama için kanallar açılır boşaltma pompaları kurulursa 40.000 İngiliz lirası sarfıyla 5.000 hektar arazi sulanabilecektir. Yıllık 5.000 İngiliz lirası bir gelir beklenmektedir.

Altıncı Proje : Basra'nın güneyindeki arazinin sulanmasıdır. Eski adı Palakopos ya da Feth'ül Basra kanalının yeniden açılması 10.000 hektar araziye sulayacaktır. 20.000 İngiliz lirası harcamayı gerektiren projenin yıllık getirisi 3.000 İngiliz lirası olacaktır.

Yedinci Proje : Bağdat'ın güneydoğusundaki arazinin sulanmasıdır. Tak-ı Kisra civarındaki 50.000 hektar arazinin sulanması için 7,500 İngiliz lirası harcama gerekmektedir. Yıllık geliri 100.000 İngiliz lirası tahmin edilmektedir.

Sekizinci Proje : Bağdat-Museyrip arasındaki arazinin sulanmasıdır. Fırat nehrinin Felunca kurbunda inşa edilecek bir sed ve açılacak beş büyük kanalla 250.000 hektar arazi sulanabilecektir. 2.000.000 İngiliz lirası yatırımı gerektiren bu projenin yıllık varidatının 250.000 İngiliz lirası olacağı tahmin edilmektedir.

Dokuzuncu Proje : Basra'nın sulanmasıdır. Harun-el Reşit zamanında Şatt-ül Arap suyunu Feth'ül Basra'ya kadar isâle eden kanallar 20 km boyunda iken halen 4 km.dir. Hem bu eski sistemin geliştirilmesi gerekmektedir hem de yeni kanallarla tuzlu alanların iyileştirilerek ekime açılması olanaklıdır. 200.000 İngiliz lirası sarfıyla 50.000 hektar alan sulanabilecektir. Projenin yıllık getirisininin 15.000 İngiliz lirası olacağı tahmin edilmektedir.

Onuncu Proje : Kurna bataklıklarının kurutulması ve ekilebilir hale getirilmesidir. Bu civarda 2 Milyon hektar kurutulacak bataklık vardır. Bu

alandaki su tatlıdır. Bu olanaktan yararlanarak bataklığın yarısını kurutup diğer yarısının suyuyla sulamak olanaktır. İlk aşamada 75.000 İngiliz lirası sarfiyla 20.000 hektar alanın sulanması düşünülmektedir. Projeden 10.000 İngiliz lirası gelir beklenmektedir. Bu proje daha sonraki tarihlerde 200.000 hektarlık sulamaya kadar geliştirilebilecektir.

On Birinci Proje : Bağdat'ın kuzeybatısındaki arazinin sulanmasıdır. Atik Decail kanalının yenilenmesiyle 90.000 hektar arazinin sulanması gerçekleştirilecektir. 1.250.000 İngiliz lirası sarfiyla gerçekleştirilecek projenin yıllık gelirinin 90.000 İngiliz lirası olması beklenmektedir.

On İkinci Proje; Atik Hay kanalının yeniden açılmasıdır. Kut-ül Amare karşısındaki bu kanal Hülafay-ı Raşidin zamanında geçtiği alanları hububat ambarı haline getirmişti. Bu kanal ile 300.000 hektar arazi 1.500.000 İngiliz lirası harcamayla sulanabilecektir. Projenin 250.000 İngiliz lirası gelir getirmesi beklenmektedir. Kanal varlığını koruduğu için başlangıçta Kut-ül Amare de yapılacak bir südde 100.000 hektar alanın sulanmasına olanak verecektir.

Bu 12 projenin toplu sonuçları Tablo (3) de verilmiştir. Fırat nehrini ilgilendiren 1,4,8 ve 10 no'lu projeler 780.000 hektar alanı sulayacaktır. Dicle ve Diyale nehirlerini ilgilendiren 5,7,11 ve 12 no'lu projeler 445.000 hektar alanı sulayacaktır. Şatt-ül Arap nehrini ilgilendiren 6 ve 9 no'lu projeler 60.000 hektar araziye sulayacaktır.

TABLO (3) : Önerilen Projeler

Proje No	A		B		C		Toplam	
	hektar	İng.lira 30.000	hektar 100.000	İng.lira 600.000	hektar 400.000	İng.lira 900.000	hektar 500.000	İng.lira 1.530.000
1	-							
2	-	5.000	-	-	-	-	-	5.000
3	-	15.000	-	-	-	-	-	15.000
4	10.000	25.000	-	-	-	-	10.000	25.000
5	5.000	40.000	-	-	-	-	5.000	40.000
6	10.000	20.000	-	-	-	-	10.000	20.000
7	-	-	-	-	50.000	750.000	50.000	750.000
	-	-	-	-	250.000	2.000.000	250.000	2.000.000

8					50.000	200.000	50.000	200.000
9	-	-	-	-	20.000	75.000	20.000	75.000
10	-	-	-	-	90.000	1.250.000	90.000	1.250.000
11	-	-	100.000	600.000	200.000	900.000	300.000	1.500.000
12	-							
top- lam	25.000	135.000	200.000	1.200.000	1.060.000	6.075.000	1.285.000	7.410.000
	A:Hemen yapılması gereken işler				C:İnceleme ve keşif çalışması gerektiren işler			
	B:Altı ay sonra başlayabilecek işler							

Tablo (3)'de verilen yatırım harcaması tahminlerinden ayrıca bu projelerin yerindeki keşif çalışmaları içinde 42.000 İngiliz liralık ek bir harcama öngörülmüştür.

Projelerin toplam muhasebesi yapıldığında sulanarak imar edilen sahadan sağlanacak öşür Willcocks tarafından 983.000 İngiliz lirası olarak verilmiştir. Bu 1.082.000 Osmanlı lirasına tekabül etmektedir. Hektar başına 0,87 lira aşar geliri demektir. Mısırdaki sulanan topraklarda hektar başına sağlanan aşar geliri 2,44 liradır. Demek ki Willcocks'un hesabı gerçekçi ya da muhafazakârdır. Yapılacak yatırım miktarı Osmanlı lirasına çevrildiğinde 8.250.000 bulunacaktır. Bu meblağ 10.000.000 liralık bir istikrazla sağlanabilecektir. Yüzde 4 faizle yüzde 82,5 kıymeti hakikiyle 50 senede ödenmek üzere yapılan bu istikrazın yıllık ödemeleri 465.500 lira olacaktır. O halde aşar geliri artışından her yıl devlete 626.500 lira kalacaktır. Bu devlet için kârlı bir projedir. Halkın refahını ise çok yükseltecektir. Bu nedenle sulanan yerlerde öşür miktarının iki katına çıkarılması da düşünülebilecektir. O halde daha kısa sürede geri ödenen istikrazlara gitmek olanağı artacaktır.

III.PROGRAMIN UYGULANMASI İÇİN YAPILANLAR

Meclis-i Mebbusan'da yapılan görüşmelerden anlaşıldığına göre Nazır Gabriel Noradunkyan, programın hazırlanmasından sonra Maliye Nazırı ile görüşerek programa kaynak sağlama arayışına girmiştir. Maliye nazırından bütçenin zaten açık vermekte olduğu, program için kaynağın dışarıdan bir borçlanma ile sağlanmasının doğru olacağı şeklinde bir görüş almıştır. Bunun üzerine Sadrazam Hüseyin Hilmi Paşa'nın 30 Mayıs 1909 tarihli yazısıyla Meclis-

i Mebbusan'a "Umur-i Nâfia İçin Akdolunacak İstikraz Hakkında Kanun Lâyhâsı" gönderilmiştir.⁴

Bu kanun teklifinde 1909, 1910,1911 yıllarını kapsayacak şekilde Umur-i Nâfia'da kullanılmak üzere 3.990.900 liralık bir istikraz yapmaya Maliye Nezaretinin yetkili kılınması isteniyordu. Bu borcun 700.000 lirası tohumluk zahire ve diğer amaçlarla kullanılmak üzere Ziraat Bankasına, 19.000 lirası Ereğli madenine, 21.000 lirası 2. ve 3. Ordularca istenilen demiryolu rampa ve makaslarının yapılmasına ayrılmıştır. Bu üç madde bizim üzerinde durduğumuz 1908 tarihli programla doğrudan ilişkili değildir. Programla ilgili olarak 1.800.000 lira turuk ve maabir inşaatı için, 422.900 lira Elcezire'deki sulama ve kurutmalar için, 100.000 lira Adana'daki tarımsal hidrolik işleri için, 286.000 lira Murathı-Tekirdağ demiryolu inşaatı için (Yunanistan seferi sırasında çok gereksinme duyulan bu hattın yapılmasını Harbiye Nezareti istiyordu) , 44.000 lira demiryolu istikşaf etütlerine, 15.000 lira su yapıları ve bataklıkların istikşafına, 315.000 lira akarsuların düzenlenmesi, bataklıkların kurutulması ve diğer su yapılarına, 200.000 lira imtiyaz suretiyle yaptırılması mümkün olmayan küçük liman ve dalga kıranlar inşasına, 30.000 lira yetiştirilmek için Avrupa'ya gönderilecek 40 talebenin masraflarına, 19.000 lira Mühendis Mektebinin 1909 yılı maaşlarına ayrılmıştır.

Bu borçlanma talebi Mecliste kabul görmemiş şiddetli eleştirilere konu olmuştur. Bu eleştiriler program için paranın sağlanma yoluna olduğu kadar programın yetersizliğine de yönelmiştir. Nâfia ve Muvazene-i Maliye Encümenleri temelde bu iş için istikraz yapılmasını reddetmiş önerilen 13 kalem harcamadan sadece dördünün daha sonra Meclis'ten çıkacak bütçe içine konulmasını kabul etmiştir. Bunlardan birincisi Sir Willcoks'un Elcezire için öngördüğü yatırımın 280.000 liralık kısmıdır. İlk sene bu yatırımların istikşaf çalışmaları için bütçeye 3.000 lira konulacaktır. İkincisi Orduca öngörülen demiryolu rampaları ve makaslarının yapılması için konulan 21.000 liradır. Üçüncü olarak Adana'da başlatılan su yapıları ve kurutma istikşafi çalışmaları için 2.000 lira konulmuştur. Dördüncüsü ise Ereğli madeni için konulan 8.000 liradır. Eleştiriler genelde 3 yılda peyder pey yapılacak olan harcamalar için başlangıçta tüm harcamayı kapsayacak şekildeki bir borçlanmanın doğru olmayacağı, hazırlanan programın

⁴ Meclis-i Mebbusan-i Osmani Zabıtları (MMOZ), Cilt.5 Numara .47

çok genel olması ve yapılacak işlerin projelerinin bulunmaması üzerine yoğunlaşmıştır.⁵

Bu durumda program için kaynak sağlanması Muvazene-i Umumiye Kanununun (bütçe) müzakeresine kalmıştır. 7 Ağustos 1909'da Meclisteki görüşmeler Muvazene-i Maliye Encümeni arasında çatışmalı geçmiştir. İlk çatışma Maliye Encümeninin Bütçe müzakereleri sırasında Ticaret ve Nafia Nezareti'nin teşkilat yapısını değiştiren kararlar almış olması üzerine çıkmıştır. Encümen, Nezarete en yüksek karar organı olarak Meclis-i Kebir-i Nafia kurulmasını ve Fen Dairesinin ilgasını Ticaret ve Nâfia Nazırının olurlarını almadan kararlaştırmıştır. Bu Meclis-i Kebir'de Meclis-i Mebusan'dan, Ayan'dan, Şuray-ı Devlet'ten, Harbiye Nezaretinden vb. yerlerden üyeler bulunacaktır. Nazır Gabriel Noradunkyan bu konuya hem işlerliği hem de Encümenin yetkileri açısından şiddetle karşı çıkmış ve Encümenin kararının reddini sağlamıştır. Buna karşılık kadrosunun bir ölçüde küçülmesini ve bazı memurlarının maaşlarının azaltılmasını engellemiştir.⁶

Bütçe müzakereleri sırasında Noradunkyan program için daha önce Encümenlerce kabul edildiğini gördüğümüz dört kalem harcama dışında yeni harcama fasıllarının konulması için gayret göstermiştir. Bunlardan en çok üzerinde durduğu konu olan turuk ve maabir konusunda tarik mükellefiyeti dışında, bütçeden ek bir kaynak sağlayamayınca, yol yapımını hızlandıracak bir yetkiyi Meclisten almaya çalışmıştır. Bu çözüm mütaahidlerle anlaşarak on yıllık tarik bedelâtını karşılık göstererek bazı yolların hemen yapılmasını sağlamaktır. Bu çözüm önerisinin Meclisçe olumlu bulunması üzerine Maliye Encümeni Meclise bir mazbata göndererek 18 Ağustos 1909'daki Meclis oturumunda Nezarete bu yetkinin verilmesini sağlamıştır.⁷ Ayrıca müzakereler sırasında bütçeye Dersim yolu için 20.000 lira, Trablusgarp'ta istikşaf etüdü yapılması için de 2.000 lira eklenmiştir. Elcezire için Willcocks'un iki yıl için talep etmiş olduğu 280.000 liranın 140.000 lirası bütçeye konulmuş bulunuyordu. Bu konuda Willcocks'un

⁵ MMOZ, Cilt.4,s.87 İ:84,19 Mayıs 1325, C:1, MMOZ , Cilt.5, s.83-87, İ:103, 16 Haziran 1325, C:2, MMOZ: Cilt.5, s.147-154, 20 Haziran 1325, C:1.

⁶ MMOZ: Cilt.6,s.156-170, İ:126, 25 Temmuz 1325, C:1.

⁷ MMOZ: Cilt.6,s.539-540, İ:137, 5 Ağustos 1325,C:2.

70.100 liralık ek talebi de karşılanarak bütçeye konulmuştur.⁸ Elcezire’de Hindiye seddinin tamiri için M. Cugnin görevlendirilmiştir.⁹

Hükümete, Selanik, Kosova ve Manastır’daki yolların asker işgücü kullanarak yapılması için Nâfia Nezaretinin bütçesinden ayrı olarak 80.000 lira tahsisat verilmesi hakkında kanun 23 Mayıs 1909’da kabul edilmiştir.¹⁰

Noradunkyan’ın uygulamada karşılaştığı diğer önemli eksiklik yeterli teknik kadronun bulunmayışıdır. 136 mühendis vardır. Afrika toprakları haricinde 2 milyar kilometre kare toprağı olan bir devlet için bu çok az bir sayıdır. 130.000 kilometre karelik Romanya’da 1000 den fazla mühendis bulunmaktadır. Bunun için mükemmel bir Mühendis Mektebine sahip olmak gerekmektedir.

Gerek programın hazırlanmasında gerek daha sonraki uygulamalarda yabancı mühendislerden yararlanılmıştır. Burada üç yabancı mühendisin adı geçmektedir. Bunlardan biri Mr. Godard’ır , diğeri ise Mr. Picard’ır. Bu iki Fransız mühendisinden birincisi Adana, ikincisi Selanik’te Vardar ve Meriç nehrinde yapılacak su yapıları üzerinde çalışmak için çağırılmıştır.¹¹ Godard ayrıca Samsun limanının, Picard’da Dedeoğaç limanının istikşafına gönderilmiştir. Üçüncü yabancı uzman Sir William Willcocks Elcezire için yaptığı istikşaf etüdünü tamamlamıştır. Hazırladığı kitap ve 46 pafta çizimden oluşan portfolio 1911 yılında İngiltere’de yayınlanmıştır.¹²

Mecliste bir istizaha cevap verirken Gabriel Noradunkyan programdaki demiryolları hatlarından en çok önem verdiğinin Ankara- Sivas-Erzurum bağlantısıyla Sivas-Samsun ve Sivas- Konya Ereğli’si bağlantıları olduğunu söylemiştir. O na göre bu hatların yapılması damarları açacaktır. Bu hatların yapılmasında manialar vardır. Bunların ortadan kaldırılması ise Nâfia Nazırının işi olmaktan çok Hariciye Nazırının işidir.¹³ Avrupa’da bu hatların inşası için imtiyaz yoluyla bunları gerçekleştirecek sermaye aradığını ve bunu bulmanın zor olduğunu belirtmekte ve bu konularla ilgilenecek sermaye bulmak için bu projelere ilişkin

⁸ MMOZ: Cilt.6,s.170-180, İ:126, 25 Temmuz 1325, C:1.

⁹ Archak Solakian: *Les Richesses Naturelles et Economiques de L’Asie Mineure*, Grand Librairie Mondiale. 1923,s.92. Bu çalışmanın başarılı olmadığı, yıkılma olduğu, 1910 yılı Nâfia Nezareti Bütçesinin müzakerelerinde ifade edilmiştir.MMOZ: İ:118 7 Haziran 1326,C:2,s.436.

¹⁰ MMOZ: Cilt.3,s.460-461, İ:73, 4 Mayıs 1325, C:1.

¹¹ MMOZ: Cilt.5,s.528, İ:118, 13 Temmuz 1325.C:2.

¹² William Willcocks: *The Irrigation of Mesopotamia*,E&F.N.Spon Ltd. London,1911.

¹³ MMOZ: Cilt.5,s.529, İ:118, 13 Temmuz 1325.C:2.

keşfiyatın yapılması gerektiğini belirttikten sonra bu keşfiyatı sağlamak için bütçeye koyduğu harcama kalemlerinin Mecliste reddedildiğinden yakınmaktadır.¹⁴

Ama Noradunkyan programı uygulamak için bazı şirketlerle imtiyaz müzakerelerinin sürdürülmekte olduğunu da bildirmektedir. Bunlardan biri Trablusşam'dan Katina'ya kadar olan hattır. Diğeri Kavala'dan Drama'ya ve Cumaibâlâ'dan Demirhisar'a kadardır. Bir üçüncüsü Bandırma-Soma hattıdır. Bu üç hattaki müzakereler tamamlanmak üzeredir. Km teminatı olmadan şirketlerce yapılacaktır. Ayrıca Samsun-Sivas, Erzurum-Trabzon hatları için birbiriyle yarışan iki şirketle müzakere edilmektedir. En nihayet, daha sonra girişimci değiştirerek Chester projesi adıyla ün kazanacak olan Doğu Anadolu'daki hatlara ilişkin bir Amerikan Şirketinin önerisi bulunmaktadır.¹⁵

J. C Howayt ve Şürekası adlı Amerikan şirketinin temsilcisi Dr. Glaskow ile Nezarette yapılan çalışmaların belli bir aşamaya gelmesinden ve ulaşılan nokta üzerinde Hükûmetçe de uzlaşılmasından sonra Ticaret ve Nâfia Nezareti müzakereleri sürdürüp mukavele yapabilmek için Meclise başvurarak yetki talebinde bulunmuştur. Bu talep 20 Ağustos 1909'da Mecliste konuşulmuştur.¹⁶

Bu yetki talebinde Amerikalı şirket 1 m. genişliğinde 2.000 km lik bir demir yolu hattını (Bunun için toplam 20 Milyon lira yatırım gerektiği tahmin edilmektedir) Hükûmetten hiç bir teminat istemeden inşa edip işleteceği buna karşılık hattın geçeceği güzergâhın iki tarafındaki 20 şer km.lik badda bulunan halen devlet tarafından işletilen ve şirketçe keşfedilecek madenlerin 99 yıl işletme imtiyazı şirkete verilecektir. Şirket on beş sene geçtikten sonra demiryolu hatlarının geliri km. başına 12.500 frankı bulduğunda devlete bu madenlerin rüsumunu ödemeye başlayacaktır. Nazır müzakerelerde bu hattın genişliğinin 1.05 m. olması gerektiğini bu halde Hicaz hattıyla bağlantısının kurulabileceğini belirtmiştir.

¹⁴ MMOZ: Cilt.5,s.530, İ:118, 13 Temmuz 1325.C:2.

¹⁵ MMOZ: Cilt.5,s.534, İ:118, 13 Temmuz 1325.C:2. Erzurum Mebusu Dr Pastırmacıyan Efendi bu projeye ilişkin ilk düşüncelerin kendisi tarafından geliştiğini, bu konuda başvuru yapan J.C. Howayt ve Şürekası şirketini arkadaşı Dr. Glaskow yardımıyla ikna ettiğini yazmaktadır. "*Anadolu-i Şarkî Vilâyatında Mutasavver Hutut-u Hadîde Şebekesi Projesine Dair Erzurum Mebusu Doktor Pastırmacıyan Efendi Tarafından Sadrazam Fehametlî, Devletlî Hakkı Paşa Hazretlerine Takdim Olunan 19 Kânûn-i Sanî Sene 1326 (1 Şubat 1911) Tarihli Raporun Sureti Mütercemesidir*". İstanbul Matbaa-i Âmire,1326. Dr Pastırmacıyan Kafkasya'da uzun yıllar jeolojik incelemelerde bulunmuştur. Dr. Glaskow'u orada tanımıştır. Buradaki madenlerin şirketler için çekici olabileceğini düşünmüştür.

¹⁶ MMOZ: Cilt.6,s.591-604, İ:139, 7 Ağustos 1325.C:1.

Müzakerelerden anlaşıldığına göre Programda ön görülen hatlar göz önünde tutularak bu girişim için bir güzergâh saptaması yapılmıştır. Bu hat Sivas'tan başlayarak Harput, Ergani ve Diyarbakir, Bitlis ile Van gölünün güneyinden ya da kuzeyinden geçerek Van'a ulaşacaktır. Sivas-Diyarbakir hattı üzerindeki bir noktadan başlayarak Ceyhan vadisinden geçerek Yumurtalığa, Diyarbakir- Van hattı üzerinden bir noktadan Musul, Kerkük ve Süleymaniye'ye bağlanacaktır.¹⁷

Şirket bu projeyi uygulamaya karar verebilmesi için kendisine 16 aylık bir araştırma dönemi tanınmasını istemektedir. Bu dönemde bir yandan demiryolu hattının ayrıntılı etüdü yapılacak öte yandan maden keşfiyatında bulunulacaktır. Eğer Şirket bu dönem sonunda, bu girişimi kendisi için kârlı görmezse 5.000 liralık teminatını yakacak, hazırladığı demiryolu projelerini Nezarete bırakarak, girişiminden vazgeçebilecektir.

Bu koşullarda bir anlaşma için yetki verilmesi müzakereleri yapılırken iki şirket¹⁸ Meclise çektikleri telgraflarla kendilerinin daha iyi koşullar önerebileceklerini bildirerek bu konuda kendileriyle müzakere edilmeden bağlayıcı karar alınmamasını istemişlerdir. Meclisteki müzakerelerde demiryolları çevresinde bulunabilecek madenlerin ne önemde olacağı konusundaki belirsizlikler¹⁹ bazı tereddütlere neden olmuşsa da devletin borçlanarak yatırımı gerçekleştirmesi ve işletmesini teminat karşılığı yaptırması konusunda bütçe'nin darlığı nedeniyle adım atılamayacak olması nedeniyle bu tür bir anlaşmaya karşı çıkılmasını da engellemiştir. Meclis belli bir şirketle anlaşma yapılması konusunda bir bağlayıcı karar almamıştır. Bu tutumuyla Meclis, Nezaretin diğer teklifleri de gözeterek müzakereleri sürdürmesi, ulaşılan anlaşmayı Meclisin onayına sunmasını beklediğini göstermiştir. Böylece şirketler arası yarışmanın sürdürülmesini istemiştir.

¹⁷ Pastırmacıyan'ın sözü edilen raporundan anlaşıldığına göre Dr Glaskow'un ilk dilekçesinde önerilen demiryolu sistemi içinde Ankara-Sivas, Samsun-Sivas, Sivas-Erzurum , Trabzon-Erzurum, Erzurum-Beyazıt hatlarını da içeren 2674 km lik bir teklif bulunuyordu. Bu öneri Meclis-i Vükelâ'da Rusya'ya karşı bulunan taahhütler dolayısıyla uygun görülmemektedir. Karadeniz bağlantıları kaldırılmıştır. Liman bağlantıları kalmayınca şirket için ilginç olmaktan çıkan projeyi ilginç hale getirmek için Yumurtalık'la Akdenize, Süleymaniye üzerinden de Basra Körfezine bağlanmasına olanak verilerek ekonomik önemi korunmaya çalışılmıştır.

¹⁸ Bunlardan biri M.C.A Moore vekili Mr. Chester'den diğeri Paris merkezli Franko-Türk Bankası temsilcisi Şehrikyan'dan geliyordu.

¹⁹ Pastırmacıyan raporunda bu dönemde bu proje güzergâhı üzerinde bilinen madenleri ;Ergani Bakır Madeni , Palu'da Kloşin Bakır Madeni, Musul ve Kerkük Petrol Arazisi (o dönemde verilen raporlar çok ümitli değildir), Keban Gümüş Madeni (Kırk yıldan beri İşletilmemektedir), Van Arsenik Madeni (otuz-kırk yıldır işletilmiyor) Bunlardan yıllık olarak 100.000 liralık bir gelir sağlanabileceği tahmin edilmektedir.

Meclisteki bu müzakereden bir kaç gün sonra Noradunkyan Nezareti terke mecbur olmuş yerine Ticaret ve Nâfia Encümeninden Hallacyan Efendi Nazır atanmıştır. Bu dönemde tüm teklifler toplanmıştır. Baş vuran yedi şirketten üçünün başvurusu ciddi bulunmuştur. Bunlar içinde *birinci* öncelik M.C.A Moore Şirketinin vekili olarak Mr. Chester'in önerisine verilmektedir. *İkinci* önceliği J.C. Howayt ve Şürekası'nın Dr .Glaskow eliyle yaptığı öneri, *üçüncüsünü* ise bir Belçika şirketi "Société Générale" in miralay Cheffer Bey eliyle yaptığı öneri oluşturmuştur. Birinci öneri daha önce gördüğümüz ikinci öneriye göre, 1,05 m. lik hatlar yerine 1,435 m.lik hatlar yapmayı ve işleteceği madenlerin rüsumlarını başlangıçtan beri ödemeyi yükümleniyordu. Üçüncü öneri ikinci önerinin koşullarını kabul ediyor ama araştırma sonrasında yatırım yapmamaya karar verirse istikşaf etüdlerine yaptığı harcamaların yarısının kendisine geriye ödenmesini istiyordu.

Nezaret şirketlerle müzakesini yürütürken ilk iki önceliği verdiği Amerikan şirketlerinin mali yapılarını yeterli görmemiş güçlendirilmesini istemiştir. Mr. Chester New Jersey'de "Ottoman American Development Company" kurulmasını sağlayarak bu koşulu yerine getirmiştir. Bunun üzerine 1910 yılı mart ayında Nezaret ile bu şirketin temsilcileri James V.Colt ve Arthur T. Chester arasında imzalanacak ayrıntılı bir mukavele taslağı hazırlanmıştır²⁰. Ama bu mukavele yasalık kazanmamıştır.

Hallacyan Efendinin, 1909 yılı Eylül ayında başlayan nezaretinden sonra Programın uygulanması açısından iki önemli iş yapmaya çalıştığı görülmektedir. Bunlardan *birincisi* Nezaretin aynı zamanda da programdaki işlerin nasıl görüleceğine ilişkin idari ve teknik nitelikteki şartnameleri ve birim fiyat cetvellerini hazırlamıştır. Bu yolla yapılacak işlerin bir yandan standardını yükseltmeye öte yandan ise yeterli kapasitede mütaahhitlerce yapılmasını sağlamaya çalışmıştır.²¹

²⁰ Pastırmacıyan 1911 tarihinde Makam-ı Sadarete yazdığı raporda Chester'in bu mukavelesinde önerdiklerinin gerçekçi olmadığını, hattın 1.05 m. lik dar hat olmasını, bu alanlarda daha uzun süre jeoloji araştırması yapılmasına izin verilmesini, maden işletmelerinin kârlılığını artıracak kolaylıkların tanınmasını tavsiye etmektedir. Bu yolla anlaşma şirket için kârlı hale getirilebilirse demiryolu yapımı olanaklı hale girecekti.

²¹ Hallacyan'ın bu tutumu Mecliste Dersim Mebusu Lütfi Fikri Beyce istizah konusu yapılmıştır. Bu çalışmalar kuramsal olmakla, işleri geciktirmekle, imtiyaz anlaşması yapmak isteyenleri kaçırmakla suçlanmışlardır. Ama istizah önergesi Mecliste büyük çoğunlukla red olunmuştur. *MMOZ*: İ:57, 6 Mart 1326, C:1, s.232-233. *MMOZ*: İ:62 15 Mart 1326, C:2, s.377-403, *MMOZ*:İ:63 16 Mart 1326, C:2,s.423-445.

Nezaretin iş yapabilme kapasitesini artırma ve programın uygulanmasını sağlamak için yaptığı ikinci önemli hazırlık “Umur-i Nâfia’ya Mûteallik İmtiyazat Kanun Layihası” hazırlamak olmuştur. Layiha, Programın uygulanmasında şirketlere imtiyazlar verilerek uygulama yolu önemli bir yer tuttuğundan bu konuda Nezaretin yetkilerini artırmaya çalışmıştır. Daha önce verilen imtiyazların hepsinin Heyet-i Teşriiye’den geçmesi gerekiyordu. Bu da işleri yavaşlatıyordu. Bunun için layihada imtiyazlar ikiye ayrılmıştır. Birinci sınıf diye adlandırılan önemli imtiyazlar²² yine Meclis ve Âyân’dan geçecektir. Bunların dışındakiler Heyet-i İcraiyyeye verilebilecektir. Bu türdeki imtiyazlar da iki gruba ayrılmıştır. Bunlardan birinci gruptakiler kanunu dairesinde Belediyeler ve Vilayet Meclislerince verilmesi uygun görülen imtiyazlardır. Bunların dışında eğer verilen ayrıcalıklar; Devlete ait “arazi-i haliye-i emiriye”den bir kısmının verilmesi, yapılması gereken bina için arazi tahsisi, söz konusu inşaatlara ilişkin taşocağı işletilmesi, ilgili konuda inhisar hakkı verilmesi, emlak vergisi istisnası, şirket sermayesinin ihtiyat akçesinin vergi dışı kalması ile sınırlı ise bu imtiyazları Hükûmet verebilecekti. Uzun müzakerelerden sonra bu yasa 18 Haziran 1910’da Meclis-i Mebusan’da kabul edildi.²³

Programın Turuk ve Maabir kısmının uygulanması konusunda bütçe kanalıyla kaynak sağlanamayınca 1909 yılında Fransa ile iki milyon altın franklık bir yol borçlanması anlaşması imzalanmıştır. Türkiye’nin bütün karayolları şebekesinin tamir ve inşası için Régie Générale Şirketine imtiyaz verilmiştir. Bu programdaki birinci kademe yollar Turuk-i Umumiyyeyi kapsıyordu. Rumeli de 435 km. ve Anadolu’da 7.635 km lik bir şebeke oluşturuyordu. 1910 tarihli bir kanunla yıllık yol tahsisatı artırılarak, vilayetler hissesi olarak emlak ve temettü vergilerine zamlar yapılmıştır.²⁴ 1910 yılı bütçesinde vilayetlerde toplanan tarik bedelleri o vilayetlerin yol harcamalarına bırakılmış bütçeye konulan 94 milyon kuruş Turuk-i Umumi’ye ayrılmıştır. Programın uygulanması Birinci Dünya Savaşının çıkmasından sonra durmuştur.

Nezaret bütçesinin görüşülmesi sırasında mebusların en çok önem verdikleri konu yol yapımı olmuştur. Bu konu uzun uzun tartışılmıştır. Tartışmalarda dikkati çeken bir husus Nazır Hallacyan ile mebuslar arasındaki bir

²² Bu imtiyazlar; a)şimdi ya da gelecek için mali taahhüd içerecek,b) devlet emval ya da emlakinden birinin kısmen ya da tamamen sarfını gerektirecek,c) hidematu umumiyeye taaluk eden ya da bütçeye dahil olan konulara ait imtiyazlardır.

²³ MMOZ; İ:66 22 Mart 1326,C:1,s.540-568.MMOZ; İ:71 30 Mart 1326, C:2,s.73-86,MMOZ ,İ:86 27 Nisan 1326, C:2 s.71-85MMOZ,İ:91, 4 Mayıs 1326,C:1,s.248-252, MMOZ:İ:116, 5 Haziran 1326, C:1,s.362-363.

²⁴ Ahmet Emin Yalman:*Turkey in the World War*, New Haven, 1930,s.86.

görüş ayrılığıdır. Mebuslar yol yapımında konulan teknik şartnamelerin Osmanlı Mûtaahitlerini caydırıcı etki yaptığı üzerinde durmuşlardır. Hallacyan ise kim tekniğine uygun yapabiliyorsa işin ona ihale edilmesi gerektiğini, yoksa yapılan yatırımların ziyan olacağını savunmuştur.²⁵ Bu dönemde teknik yeterlilik kaygısının önem kazanmaya başladığı görülmektedir.

Bu yol programının uygulanması girişimlerine paralel olarak yol mühendisliği konusundaki birikimin artmaya başladığı da görülmektedir.1909'da Hendese-i Mülkiye askerî yönetimden sivil yönetime geçmiş, Ticaret ve Nâfia Nezaretine bağlanarak "Mühendis Mekteb-i Âli"si adını almıştır. Bu mektepte Mr. May yol ve demiryolları derslerini okutuyordu. Mezunlarına Turuk ve Maabir diploması veriliyordu.²⁶ Hallacyan 1910 yılı bütçe görüşmelerinde Mühendis Mektebinin 170 olan öğrenci sayısının 500'e çıkarılacağını, Bütçeye konulan 30.000 lirayla Süleymaniye'de yeni bir bina yapılacağını, Fenn-i Mihaniki tahsili için 10 öğrencinin Avrupa'ya gönderileceğini söylüyordu.²⁷ 1910 yılında Nezaret bütçesi konuşulurken mebuslarca yol programlarının uygulanmasında kondüktör bulunmayışı dolayısıyla yaşanan sorunlara değinilmiş ve yabancı dördüncü sınıf kondüktörlere çok yüksek paralar ödendiğinden yakınılmıştır.²⁸ Bunun üzerine de 1911'de Nâfia Nezareti Paris'teki "Ecole Conductor"un bir benzeri olan Kondüktör (Fen Memuru) Mektebi açılmasını sağlamıştır.²⁹

Bu gelişmeler sonucu Türk Mühendisleri başarılı yol etüdleri yapmaya başlamıştır. Bunlar arasında 1909-1910 arasında Düzce-Bolu, Harput-Tatvan, Çaltı-Sivas, Çaltı-Harput, Çaltı-Erzincan, Erzincan-Harput, Trabzon-Erzurum istikşaf etüdlerini yapan İlyas Bey'in raporları dikkati çekmiştir. İlyas Bey'in raporları sadece yol bakımından değil geçtiği yörelerin iktisadi ve sosyal durumları hakkında değerli bilgiler içeriyordu.³⁰

Demiryolu programından yapılabilenler de Savaşlar dolayısıyla sınırlı kaldı. Program hazırlandığı dönemde 1906 yılında Aydın Demiryolu Şirketine verilmiş bir imtiyaz bulunuyordu. Bu imtiyazla hat Dinar'dan Eğirdir'e uzatıldı inşaat 1912 yılında tamamlandı. Kasaba hattının Soma-Bandırma arasında, bir teminat karşılığı olmadan, uzatılması konusunda bu hattı işleten Fransız şirketine

²⁵ MMOZ:İ:116 5 Haziran 1326 C:1,s.368-373.

²⁶ Hendese-i Mülkiye 26 yılda 190 mühendis yetiştirmişti. Bunlardan 80'ni Hicaz hattında çalışıyordu.

²⁷ MMOZ:İ:112, 31 Mayıs 1326 O:2,s.249, MMOZ:İ:113, 1 Haziran 1326, C:1,s.258.

²⁸ MMOZ: İ:116 5 Haziran 1326 C:2,s.391.

²⁹ Bu okul bugünkü Yıldız Üniversitesinin başlangıcını temsil etmektedir.

³⁰ Çağatay Uluçay, Enver Kartekin: *Yüksek Mühendis Okulu*, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul, 1958, s.252.

Hallacyan'ın Nazırlığı döneminde 30 Temmuz 1910'da verilen imtiyaz, bu hattın 11 Aralık 1912 'de açılarak işletilmeye başlamasını sağladı.

Yine Hallacyan'ın Nazırlığı sırasında Alpullu - Kırklareli Hattı imtiyazı 17 Temmuz 1910'da Şark Demiryolu Şirketine verildi. Hat 19 Temmuz 1912'de işletilmeye başladı.

Bağdat hattı konusunda imtiyazların verilmesi büyük ölçüde dış güçlerle ilişkilerin çözümlenmesine paralel olarak gelişti. 1908 yılında Halep ve Mardin'le ilişki kurulmasını sağlayacak hat için, 16 mart 1911'de Almanlara üç imtiyaz verildi. Bunlar Osmaniye - İskenderun Hattı, Bağdat - Elhalif Hattı ve İskenderun Limanının yapım imtiyazlarıydı. Yeni imtiyazlar Almanların, İngilizlerin rahatsızlığını azaltmak için Hattın Basra'ya uzatılması konusunda talepte bulunmamayı kabul etmeleri üzerine, verilmişti.³¹ İngilizler hattın Bağdat ve Basra kesimi için ayrı bir şirketin kurulmasını istiyorlardı.

9 Ocak 1912'de yılı Haziranında Ereğli kömür havzasını Haydarpaşa'ya bağlayacak Adapazarı-Bolu ve Ereğli Şb. Hattı projesinin imtiyazı Anadolu Demiryolu Şirketine verildi³². 14 Ağustos 1911'de Almanlar Bağdat - Hanikin hattının imtiyazını aldı. Bu yolla hattın İran'la bağlantısını sağlamış oldu.

1913 yılı ocak ayında Osmanlı Hükümeti 100 milyon franklık borç veren Perrier Bankası grubuna ilişkin Ominium D'entrprise'e İzmir-Çanakkale Demiryolu imtiyazını verdiğiine ilişkin sözleşmeyi imzalamıştır.

20 Ekim 1913 'de imzalanan bir anlaşmayla Samsun-Sivas (400 km.), Sivas-Tihalta-Pekeriç ve Tihalta-Elazığ (612 km.), Hardoça-Bolu (200 km.) ve Rayak-Hamle (200 km.) toplam 1412 km. lik bir imtiyaz veriliyordu. Deutsche Bank'ın Sivas-Diyarbakir üzerindeki haklarını devretmek istememesi üzerine bir anlaşmazlık doğdu. Fransız- Alman müzakerelerinde bir uzlaşmaya varılması üzerine 13 nisan 1914'de Fransa'yla imzalanan anlaşmayla Karadeniz demiryolu şebekesinin ve Hayfa, İskenderun ve İnebolu limanlarının inşası konusunda “ Régie Générale des Chemins de Fer et de Travaux Publics” Sivas- Samsun Hattı

³¹ E.E. Adamov: *Sovyet Devlet Arşivi Gizli Belgelerinde Anadolu'nun Taksimi*, Belge Yayınları;İstanbul, 1972. S.73.

³² E.E.Adamov:A.g.e,s.75

imtiyazı verildi. İnşaat Birinci Dünya Savaşının çıkması üzerine kısa bir süre sonra durdu.³³

Osmanlı Hükûmeti büyük ölçüde Maliye Nazırı Cavit Beyin becerisiyle Büyük Güçlerin Osmanlı İmparatorluğundaki çıkarlarını uzlaştırarak Umur-i Nâfia Programında öngörülen demiryolları hatlarının büyük bir kesimini bir imtiyaza bağlayarak yapıma yolunu açmıştır. Ama Birinci Dünya Savaşının başlaması sonuç alınmasına olanak bırakmamıştır.

III. UMUR-İ NAFİA PROGRAMININ GENEL DEĞERLENDİRİLMESİ ÜZERİNE

1908 tarihli Umur-i Nâfia Programının 1882’de Ticaret ve Nâfia Nazırı Hasan Fehmi Paşa’nın Başvekalete bir tezkereyle sunduğu “Anadolu’da İmalat-ı Umumiyyeye Dair Layiha”³⁴ adlı program paralelinde hazırlanmıştır. İki program arasında 26 yıllık süre bulunmasına karşın 1908 programının 1882 programına göre teknik bakımından daha gelişmiş olduğunu söylemek zordur. Bunun bir nedeni olarak 1908 programının Hürriyetin İlanından sonra çok kısa bir süre içinde hazırlanmış olmasıdır. Muhtemelen yeni hükûmet ülke yönetiminde yapılacak değişiklikler konusundaki vizyonunu bir an önce ortaya koymak istemiştir.

Dönemin devlet anlayışı içinde ülkenin imarının sağlanması konusunda devletin elindeki tek önemli aracın alt yapı yatırımları olduğu söylenebilir. Osmanlıların modernleşme yolundaki bürokrasisi de bu aracı kullanmıştır. Programda gördüğümüz üzere programın içinde yer alacak yatırımların önemli bir bölümünün Avrupa’nın büyük güçlerinin şirketlerine tanınacak imtiyazlarla gerçekleştirilmesi öngörülmektedir. Bu durumda her imtiyaz ayrı ayrı müzakere edilecektir. Böylece İmparatorluğun tümünü kapsayan bir programlamaya gidiş kanımızca iki bakımdan önemlidir. Bunlardan biri bütüne ilişkin bir rasyonellik arayışını içermesi, ikincisi ise İmparatorluğun tüm topraklarına birden sahip çıkışı göstermesi bakımından ilginçtir. Meclisin toplandığı İmparatorluğun her vilayetinden mebusların bulunduğu bir mecliste Program Nezaretin İmparatorluğun tüm topraklarına önem vererek hizmet götürmeye çalıştığının bir göstergesi olmaktadır.

³³ E.E. Adamov:A.g.e.s.87-88.

³⁴ Celal Dinçer:”Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa’nın Anadolu Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha”, *Belgeler*, Cilt:V-VII,Sayı.9-12, s.153-233.

Denilebilir ki II.Meşrutiyet hükûmetleri bu programı uygulayabilmek için ciddi çabalar göstermiştir. Yani Programı yalnız göstermelik olarak hazırlamamışlardı. Ama önce Trablusgarp'teki savaş, sonra Balkan Savaşı, en nihayet Birinci Dünya Savaşı programın uygulanmasını olanaksızlaştırmıştır. Bu uygulanamayıp programa bağlı olmayan nedenler dolayısıyla. Eğer bu tür dış etkenler olmasaydı programın uygulanma derecesinin yüksek olacağını söyleyebiliriz.

Eğer dünya konjonktürü olarak vererek program uygulanabilseydi bu program Osmanlı Modernitesinin İmparatorluk mekanına yayılması açısından çok önemli bir adım olacaktı. Bu alt yapının gerçekleşmesiyle modernite öncesinin bireyi ve ekonomisi büyük ölçüde hapsediği küçük yerel mekânlar dışına çıkacak dünya kapitalist sistemine eklenenecekti. Bireyin eylem alanı ve kapasitesi artacaktı.

Programı incelerken gördüğümüz üzere devletin bu alt yapı yapımına bir ortak çıkar açısından yaklaşması ve bu hizmetin üretilmesini bir kamu sorumluluğu olarak görmesi üzerinde de durmak gerekir. Üretilen altyapı hizmetinin bir kamusal mal olarak üretildiğinin kabulü bireysel ve kamusal alanın farklılaşmasıyla da ilişkili olarak görülebilir. Bu imar kavramının içeriğinin yeniden formülasyonu da ilgilidir. Klasik Osmanlı düzeninde imar kavramı mülkün ihyası anlamındadır. Gülhane Fermanında ise Mülk ve Milleti ihya etmekten söz edilmeye başlanmıştır. Aynı yıl kurulan bir kalkınma komisyonuna "Meclis-i Umur-i Nâfia" adının verilmesi de ilginçtir. Komisyon adında umr kökünden gelen imar kelimesinin değil, menfaat, fayda, çıkar anlamını taşıyan *mf* kökünden nâfia kelimesinin kullanılmış olması dikkati çekmektedir. Mülkün ihya edilmesiyle bireyin yararlarının artırılması farklılaşmaktadır³⁵. Artık hem mülkün, hem milletin (bireyin) birlikte ihya edilmesi gerekmektedir. Bu farklılaşma özel alanın varlığının kabulüyle yakından ilişkilidir. Böyle olunca da altyapının bir kamu malı olarak adlandırılması olanaklı hale gelmektedir.

³⁵ Bu konuda ayrıntılı bir tartışma için bkz: İlhan Tekeli-Selim İlkin:" Mustafa Celeleddin Bey'in "Bir Eyaletin Islah ve İmarı Hakkında Mükaleme" Adlı Risalesi ve 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda İmar Kavramının Gelişimi Üzerine Düşünceler", XI: *Türk Tarih Kongresi*, Türk Tarih Kurumu Basımevi- Ankara, 1994, s.1469-1492.