

YAKIN DÖNEM TÜRKİYE ARAŞTIRMALARI

RECENT PERIOD TURKISH STUDIES

ISSN 1304-9720

CİLT/VOLUME:13

YIL/YEAR: 2014 / 1-2

SAYI/ISSUE: 25-26

OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E ULAŞIM VE HABERLEŞME ÖZEL SAYISI

Yılda İki Kez Yayınlanan Ulusal Hakemli Dergi
National Peer Reviewed Journal Published Two Times Yearly

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ
ENSTİTÜSÜ



REPUBLIC OF TURKEY
ISTANBUL UNIVERSITY
INSTITUTE OF ATATÜRK'S PRINCIPLES
AND REFORMS

Baskı Tarihi: Nisan 2016

Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları = Recent Period Turkish Studies.-- İstanbul :

İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2002-

c.: resim, tablo; 24 cm.

Yılda iki sayı.

ISSN 1304-9720

Elektronik ortamda da yayınlanmaktadır:

<http://www.journals.istanbul.edu.tr/iuydta/index>

1. TARİH – TÜRKİYE – SÜRELİ YAYINLAR. 2. ATATÜRK İLKELERİ VE
DEVRİMLERİ. 3. ATATÜRKÇÜLÜK. 4. TÜRKİYE CUMHURİYETİ TARİHİ.

Baskı:

İlbey Matbaa

www.ilbeymatbaa.com.tr

Sertifika No: 17845

İstanbul Üniversitesi Rektörlüğü Sağlık Kültür ve Spor Daire Başkanlığı
tarafından bastırılmıştır.

YAKIN DÖNEM TÜRKİYE ARAŞTIRMALARI

RECENT PERIOD TURKISH STUDIES

CİLT/VOLUME: 13

YIL/YEAR: 2014 /1-2

SAYI/ISSUE: 25-26

Sahibi / Owner:

İstanbul Üniversitesi
Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü adına
Prof. Dr. Cezmi ERASLAN

Yayın Kurulu / Editorial Board:

Prof. Dr. Cezmi ERASLAN (Başkan)
Prof. Dr. Mustafa BUDAK
Doç. Dr. Önder KOCATÜRK (Editör, İngilizce Dil Editörü)
Doç. Dr. Savaş AÇIKKAYA
Yrd. Doç. Dr. Nilüfer ERDEM

Birim Yayın Komitesi / Publishing Unit Committee:

Prof. Dr. Cezmi ERASLAN (Başkan)
Prof. Dr. Mustafa BUDAK
Yrd. Doç. Dr. Nilüfer ERDEM

Posta Adresi / Post Address:

İstanbul Üniversitesi
Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü,
Süleymaniye Mahallesi, Süleymaniye Caddesi,
Takvimhane Sokak, No: 19, Kat: 4, 34126
Beyazıt/İSTANBUL

Telefon / Telephone: 0212 440 00 00 Dahili / Internal: 10598/10056

Faks / Fax: 0212 440 03 45

e-posta / e-mail: ata.enst@istanbul.edu.tr
yakindonemturkiye@hotmail.com

BU SAYININ HAKEMLERİ /REFEREES FOR THIS ISSUE

Prof. Dr. Mahir AYDIN

İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi

Prof. Dr. Kemal BEYDİLLİ

İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi

Prof. Dr. Mustafa BUDAK

İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü

Prof. Dr. Cihat GÖKTEPE

Uluslararası Antalya Üniversitesi

Prof. Dr. Ahmet KAL'A

İstanbul Üniversitesi, İktisat Fakültesi

Prof. Dr. Murat ÖZYÜKSEL

İstanbul Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi

Prof. Dr. Gülden SARIYILDIZ

İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi

Prof. Dr. Namık Sinan TURAN

İstanbul Üniversitesi, İktisat Fakültesi

Prof. Dr. Nesimi YAZICI

Ankara Üniversitesi, İlahiyat Fakültesi

Prof. Dr. Behçet Kemal YEŞİLBURSA

Uludağ Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi

Doç. Dr. Savaş AÇIKKAYA

İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü

Doç. Dr. Önder KOCATÜRK

İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü

Doç. Dr. Mustafa SELÇUK

İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi

Yrd. Doç. Dr. Akın ÇELİK

İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü

Yrd. Doç. Dr. Nilüfer ERDEM

İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü

Yrd. Doç. Dr. Ramazan Erhan GÜLLÜ

İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi

Yrd. Doç. Dr. H. Cevahir KAYAM

İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü

Yrd. Doç. Dr. Şamil ÜNSAL

İstanbul Üniversitesi, İktisat Fakültesi

İÇİNDEKİLER/CONTENTS

- **Sunuş**

Presentation

Prof. Dr. Cezmi ERASLAN vii-viii

- **Editörden Mektup**

Editor's Message

Doç. Dr. Önder KOCATÜRK ix-xi

Makaleler/Articles

- **Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Osmanlı Haberleşme Kurumuna Dair**

Değerlendirmeler

Considerations about the Ottoman Communication Institution in the First World War Years

Tanju DEMİR..... 1-25

- **1930'larda İktisadi Devletçilik, Şilepçiliğin Gelişmesi ve Sosyete Şilepçilik**

T.A.Ş'nin Kuruluşu

Economic Etatism, Development of Cargo Shipping and the Foundation of Society

Cargo Shipping Corporation in the 1930s.

Nurşen GÜRBOĞA, Murat KORALTÜRK..... 27-49

- **Osmanlı Devleti'nde Uluslararası Telgraf İşbirliği: Sicilyateyn/İtalya Örneği**

International Telegraph Cooperation in the Ottoman State: Instance of the Two

Sicilies/Italy

Diren ÇAKILCI..... 51-81

- **İletişimde Yeni Dönem: Üsküp'te Telgraf**

A New Era in Communication: Telegraph in Skopje

Yakup AHBAB..... 83-97

- **İngilizlerin Hindistan'la Olan Haberleşmeyi Hızlandırma Çabaları**

British Efforts to Speed up the Communication with India

Uğur AKBULUT 99-124

- **Türkiye'de Ulaşım ve Haberleşmede Amerikan Desteği (1926-1950)**

American Support in Transportation and Communication in Turkey (1926-1950)

Metin İLHAN 125-148

Çeviriler/Translations

- **Posta ve Telgraf Mektebi Talimatnamesi**
Regulations of Postal and Telegraph School
Said OLGUN..... 149-181
- **Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekâleti Devlet Demiryolları Samsun-Sivas Demiryolu Amasya İstasyonunun İşletmeye Küşadı**
Turkish Republic Ministry of Public Works, State Railways, Inauguration of Amasya Station of Samsun-Sivas Railway
Resul BABAOĞLU..... 183-234
- **Bir Yabancı Mühendisin Osmanlı Demiryollarında Çalışma Tecrübesi: Friedrich Emil Mielke'nın Günlüğü (1912-1919)**
Job Experience of a Foreign Engineer in the Ottoman Railways: Friedrich Emil Mielke's Diary (1912-1919)
Haci SARI..... 235-278
- **Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisinin Amacı ve Yayın İlkeleri**279-287

SUNUŞ

Değerli okurlar,

Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergimizin 25-26. sayıları özel bir içerikle istifadenize sunulmuştur. Enstitümüzün değerli akademisyenlerinden Doç. Dr. Önder Kocatürk'ün misafir editör olarak hazırladığı sayımızın hangi konuları ele aldığını editörden mektup kısmında kendi kaleminden okuyacaksınız. Ben burada daha farklı bir konuya dikkat çekmek istiyorum. Bilindiği gibi uzun ömürlü, ancak düzenli çıkmadığı için ulusal ve uluslararası indekslerin tarama listesinde yer alamayan dergimizin kaliteden ödün vermeden günü yakalamasına dönük çabalarımız üç seneden beri devam etmektedir.

Değerli meslektaşım Yardımcı Doçent Dr. Nilüfer Erdem'in sürekli gayretlerine bu aşamada bir diğer değerli mensubumuz Doç. Dr. Önder Kocatürk'ün özel sayı editörlüğü eklendi. Dergi kurulumuzda özel sayılar çıkarma yöntemini çok daha geniş çaplı olarak konuşmakla birlikte tek bir özel sayı çıkarabilmemiz oldukça ilginç oldu. Önder Kocatürk meslektaşımızın katkısı bu açıdan da ayrıca önemlidir. Kendisine teşekkür ederken bu yıl içinde düzenli ve zamanında çıkan bir dergi haline geleceğimizi ilgili tüm meslektaşlarımıza müjdelemek istiyorum.

Kıymetli okurlarımız, ilmi çalışmalar ve ilim kurumları aslında daimi bir işbirliği ve dayanışma içinde geleceğe eserler bırakmanın önemli vasıtalarıdır. Öyle olmakla birlikte bu gerçeği hayata geçirmek ve neticelerini ortaya koymak bakımından pek başarılı olmadığımız da açık ve üzücü bir hakikattir. Ancak hem disiplinler arası hem de akademisyenler arası ilmi işbirlikleri başarıldığı takdir-

de sayı ve kalite açısından çağdaş akademiler arasında yer alabilecek seviyelere çıkabiliriz.

Elinizdeki sayımız bu gerçeğe önemli bir gönderme yapmaktadır. Kapsam olarak Osmanlı Devletinden Türkiye Cumhuriyetine geçiş sürecini ele alan dergimiz bu sayıda haberleşme ve ulaştırma alanlarında Osmanlı Devletinin tecrübelerinin Türkiye Cumhuriyetine nasıl aktarıldığına ışık tutan yazılar ile ayrı bir kıymet kazanmıştır. Dergide mümkün olduğunca yer vermeye çalıştığımız çeviri yazılar da gerek içerik, gerekse çeşitlilik bakımından hem uzmanlarına hem de meraklılarına önemli bilgiler vermekte, yeni ufuklar açmakta önemli bir işleve sahiptirler. Çeviri yazıların tarih disiplini dışından gelen ve Osmanlıca konusunda yetersiz olan araştırmacılar için de değerli hediyeler olduğunu biliyoruz.

Sonraki sayılarda buluşmak dileğiyle,

Prof. Dr. Cezmi ERASLAN
Yayın Kurulu Başkanı

EDİTÖRDEN MEKTUP

Herkese merhaba ve selamlar;

Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları dergimizin “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Ulaşım ve Haberleşme” konulu özel sayısı ile karşınızdayız. Bu özel sayının hazırlanması için editörlük görevini Prof. Dr. Cezmi Eraslan hocamdan geçici olarak devraldım. Dolayısıyla “Editörden Mektup” köşesini yazmak bu kez bana nasip oldu. Dergimizin 14 yıllık yayın hayatında ilk kez bir özel sayı, yine ilk defa misafir bir editörün, yani benim sorumluluğumda hazırlandı. Üstelik akademik hayatımda ilk kez bir editörlük görevini üstlendim ve bana güvenenleri mahcup etmemek için elimden geleni yaptım. İtiraf etmeliyim, benim için yorucu, ama hoş ve farklı bir deneyim oldu. Bana güvenerek ilk editörlüğümü, üstelik dergimizin tarihindeki ilk özel sayısı için yapmamı sağlayan Enstitü Müdürümüz ve Yayın Kurulu Başkanımız Prof. Dr. Cezmi Eraslan hocama buradan tekrar teşekkür ediyorum. Ayrıca derginin yayın sürecinde danıştığım konularda benden yardımını esirgemeyen Yrd. Doç. Dr. Nilüfer Erdem hocama da teşekkür borçluyum.

Dergimizin özel sayısında altı makale ve üç çeviri yazı yer almaktadır. Makalelere kısaca değinecek olursak; Doç. Dr. Tanju Demir, Birinci Dünya Savaşı öncesinden başlayarak, savaş yılları boyunca Osmanlı Posta, Telgraf ve Telefon idaresinin ve memurlarının durumunu ve yaşanan gelişmeleri geniş bir perspektiften ve birçok yönden değerlendirmektedir. Her biri gelecekte çok daha geniş çaplı araştırmalara konu olabilecek bilgileri ana hatlarıyla okuyucuya sunmaktadır. Yrd. Doç. Dr. Nurşen Gürboğa ve Yrd. Doç.

Dr. Murat Koraltürk, Cumhuriyet döneminde 1930'lu yıllarda ekonomide uygulanan devletçilik politikasının denizcilik sektörüne yansımaları ele almakta, özel sektörün yerli ticari filo oluşumunda yetersiz kalması nedeniyle devlet tarafından Sosyete Şilep şirketinin kuruluşuna giden süreci ve genel ortamı incelemektedir. Arş. Gör. Diren Çakılcı, bizleri 19. yüzyıl ikinci yarısının başlarına götürüyor. Osmanlı Devleti ile önce Sicilyateyn ve daha sonra bu ülkenin yerini alan İtalya arasında gerçekleşen telgraf hatlarının kurulmasına ilişkin işbirliği ve yapılan ikili anlaşmalar aktarılıyor. Yazar, söz konusu işbirliğinin arka planına, her iki ülkeye kısa ve uzun vadede kazandırdıklarına ve özellikle Osmanlı Devleti'nin transit telgraf hatlarına sahip olması nedeniyle doğu-batı arası haberleşmede oynadığı kritik role dikkat çekmektedir. Dr. Yakup Ahbab, Sultan Abdülaziz döneminde (1861-1876) Osmanlı'da giderek yaygınlaşan telgrafın Üsküp ve civar bölgedeki inşasını ve yapılan yatırımları genel hatlarıyla irdellemektedir. Yrd. Doç. Dr. Uğur Akbulut, İngiltere'nin ana sömürgesi Hindistan'a verdiği büyük önemi ve tehditlere karşı endişelerini açıkladıktan sonra, Hindistan'daki hâkimiyetini korumak ve güçlendirmek için Osmanlı Devleti ile gerçekleştirdiği telgraf işbirliğini incelemektedir. Bu işbirliğinin sonucunda, her iki ülkenin yatırımları neticesinde 1865 yılı itibarıyla İngiltere Hindistan'la Osmanlı Devleti üzerinden direk telgraf bağlantısı tesis etmiş, aynı zamanda bu vesileyle başta Anadolu olmak üzere Osmanlı Devleti'nin birçok bölgesi de telgrafla tanışmış ve birbirine bağlanmış. Dr. Metin İlhan'a ait dergimizin son makalesi, 1926-1950 döneminde Türkiye'nin ulaşım ve haberleşme alanlarında ABD ile kurduğu yakın ilişkiyi ve bu ülkeden sağladığı desteği incelemektedir.

Dergimizdeki çevirilerin ilki İkinci Meşrutiyet döneminde açılan Posta ve Telgraf Mektebi'nin 1909 yılına ait Osmanlı Türkçe-

si'yle yazılmış talimatnamesidir. Bu çevirisiyle Yrd. Doç. Dr. Said Olgun, okulun işleyişi ve dersleri hakkında ayrıntılı bilgiyi okuyucuya sunmaktadır. İkinci çeviri Okutman Resul Babaoğlu tarafından yapılmıştır. Samsun-Sivas Demiryolu Amasya istasyonunun açılışı münasebetiyle, 21 Kasım 1927 tarihinde yayınlanmış Osmanlı Türkçesi hatıra kitapçığı çevrilmiştir. Dergimizdeki son çeviri Arş. Gör. Hacı Sarı'ya aittir. Osmanlı Devleti'nde 1912-1914 ve 1916-1918 yılları arasında demiryolu inşasında görev alan Alman mühendis Friedrich Emil Mielke'nın henüz yayınlanmamış Almanca günlüğünden dergimizin konusuyla alakalı kısımları aktarmaktadır.

Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları dergimizin “Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Ulaşım ve Haberleşme” konulu bu özel sayısına değerli çalışmalarıyla katkıda bulunan tüm yazarlara ve ayrıca hakemlik görevini üstlenen tüm meslektaşlarıma teşekkür ediyorum. Eserin tarih literatürüne olumlu ve kalıcı etki bırakacağına gönülden inanıyorum. Derginin ana konusu oldukça geniş bir alanı ve dönemi kapsadığından, bazı okuyucular ve araştırmacılar belki doğrudan ilgilendikleri veya aradıkları hususları sadece dokuz yazının bulunduğu bu çalışmada bulamayabileceklerdir. Ancak bizim amacımız, tarihin bu muazzam geniş konu başlığı altında mevcut tarih literatürüne, dar kapsamlı ve küçük de olsa, yeni ve orijinal çalışmaların ışığında katkıda bulunmaktır. Bunu başardığımıza inanıyorum.

Dergimizin bundan sonraki sayılarında buluşmak dileğiyle, sağlıklıca kalınız. Sevgi ve saygılarımla,

Doç. Dr. Önder KOCATÜRK
Editör

BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI YILLARINDA OSMANLI HABERLEŞME KURUMUNA DAİR DEĞERLENDİRMELER

Tanju DEMİR*

Özet

Gazetelerde “Avrupa’da Büyük Harp” sürmanşetlerinin görülmesiyle birlikte Osmanlı Devleti, Birinci Dünya Savaşı dönemi şartlarının ağır yükü altına girmiştir. Devletin savaşa dâhil olmasıyla daha da ağırlaşan savaş koşulları Osmanlı’nın savaş içinde en çok ihtiyaç duyacağı haberleşme alanında da kendisini hissettirmekteydi. Bu yıkıcı dönem, Osmanlı haberleşme kurumunun 1840 yılından itibaren içinde bulunduğu yenileşme ve çağdaşlaşma sürecini de sekteye uğratmıştır. Fedakârlıklarıyla anılması gereken Posta, Telgraf ve Telefon (PTT) idaresi ve memurlarının gerek cephelerde, gerekse şehirlerde yoğun gayretleri sayesinde, savaş boyunca haberleşmenin çökmesi engellenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Posta hizmeti, postane, haberleşme, telgraf, telefon, sansür, Osmanlı Devleti, Birinci Dünya Savaşı.

Abstract

CONSIDERATIONS ABOUT THE OTTOMAN COMMUNICATION INSTITUTION IN THE FIRST WORLD WAR YEARS

Together with the appearance of “Great War in Europe” subheadings in the newspapers, the Ottoman Empire entered into the heavy obligations of the First World War period. These severe conditions, which aggravated much more with the empire’s participation in the war, made themselves felt in the field of communication, which the Ottoman Empire needed most during the war. This devastating period interrupted the innovation and modernization process of which the Ottoman communication body had entered into since 1840. Owing to the vigorous efforts of the Post, Telegraph and Telephone (PTT) Department and its employees, who are worthy of being commemorated by their sacrifices, both at the fronts and cities, collapse of the communication was prevented throughout the First World War.

Key Words: Postal service, post office, communication, telegraph, telephone, censorship, Ottoman Empire, The First World War.

* Doç. Dr., Adnan Menderes Üniversitesi, Tarih Bölümü. E-posta: tdemir@adu.edu.tr

Giriş: Savaş Başlarken

2 Ağustos 1914'te, yani Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasından sadece bir gün sonra Osmanlı Hükûmeti, Almanya ile ittifak antlaşması imzalamış ve seferberlik ilân etmişti. Bunu izleyen günler Avrupa'da patlayan savaşa katılıp katılmama yolunda İtilâf ve İttifak Devletleri temsilcileri ile yaşanan yoğun bir diplomasi trafiği içinde geçmişti.¹ Osmanlı Başkumandanlığı, 7 Ağustos 1914 tarihinde bir bildiri yayımlayarak basına ve şahsî haberleşmeye sansür konulduğunu duyurmuştur.² Osmanlı hükûmeti ve ordusu muhtemel savaş durumu ile ilgili hazırlıklarını tamamlamaya çalışırken, Posta ve Telgraf Nezareti de savaşta gerekli olacak haberleşme altyapısını oluşturmak için bazı düzenlemeler yapıyordu. Bu hazırlıkların en önemlilerinden biri sahra telgraf merkezlerinin kurulmasıdır. Sahra telgraf merkezleri için gereken fiziksel ve teknik destek, menzil bölgelerinde bulunan menzil telgraf müdürlüklerinin denetimindeki mülkiye telgraf merkezlerinden sağlanmıştır. Aslında mülkiye telgraf merkezlerinin sadece adları değiştirilerek orduya devredilmiştir.³

Aynı tarihlerde askerî posta merkezlerinin kuruluşuna ve ayrıntılarına dair bir talimatname yayımlanmıştır.⁴ Bu talimatnameye göre, fırka, kolordu, karargâh ve menzil merkezlerinde Posta ve Telgraf Nezareti'nden seçilen memurlar tarafından yönetilen birer askerî posta merkezi kurulmuştur. Yine söz konusu talimatname uyarınca bu posta merkezleri tamamen orduya ayrılmış olup, bulundukları bölgede önceden bir posta merkezi bulunsa bile, idarî yönden askerî posta bu sivil merkeze bağlı olmayacaktır. Bunun yanı sıra askerî postaların halkın mektuplarını taşımak gibi bir yükümlülüğü de yoktur. Askerî posta merkezleri yalnızca ordu mensupları için taahhütlü ve normal mektup, havalenâme, kıymetsiz koli işlemlerini yürüteceklerdir.⁵

¹ Yusuf Hikmet Bayur, **Türk İnkılâbı Tarihi**, Cilt: 3, Kısım 1, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayını, 1957, s.64.

² **A.e.**

³ **Posta ve Telgraf Mecmuası (PTM)**, Sayı: 162, (Teşrinievvel 1330). Bu merkezlerin her biri 1'den itibaren numaralandırılarak bulundukları bölgelerin isimleri telgrafların mahreç hanesine birlikte yazılacaktı. (Örneğin: Sahra Emir Gazi/1 Tatar Köy).

⁴ Talimatnâme metni için bkz. **PTM**, Sayı: 162, (Teşrinievvel 1330).

⁵ **PTM**, Sayı: 162, (Teşrinievvel 1330), s.6-10.

Askerî merkezlerdeki koli ve havalenâme işlemleri de sınırlandırılmıştır. Sadece askerî merkezlere gönderilen koliler alınacak, buralardan ise koli gönderilmeyecektir. Havaleler için ise en yakın mülkiye (sivil) postanesine teslim etmekten başka işlem uygulanmayacak ve havalelerin ulaştırılması mülkiye postanelerine bırakılacaktır.⁶

Askeri posta merkezlerinin tüm ihtiyaçları (pul, defter, basılı kâğıt vb.) Posta ve Telgraf Nezareti tarafından karşılanacak, ayrıca bu merkezlere müdür olarak atananların emrine işlemlerin döndürülebilmesi için yeter miktar olarak düşünülen 1500 ilâ 2500 kuruşluk pul, soğuk damga ve taahhütlü gönderiler için makbuz verilecektir. Bu pul ve makbuzlar bittikçe bedeli karşılığında en yakın mülkiye posta merkezinden sağlanacaktır.⁷

Toplam 27 maddeden oluşan ve uygulaması karargâh umumî müfettişlerinin sorumluluğuna verilen bu talimatnamenin Posta ve Telgraf Nezareti'ne ağır bir maddi yük getirdiği kuşkusuzdur. Zaman zaman genel müdürlük statüsünde Dâhiliye ve Maliye nezaretlerine bağlanan Posta ve Telgraf İdaresi 1909'dan sonra telefon şebekesinin kurulmasıyla genişlemiş, ancak bütçesini döndürmekte güçlük çekmiştir.⁸ 1911 yılında müstakil bir bakanlık hüviyetine dönüştürülen idarenin Birinci Dünya Savaşı öncesinde ve 1913 ile 1914 yılları arasında bazı atılımlar yaptığı, hava postası⁹ denemelerinde bulunduğu, altyapı ve ulaştırma sorunlarını çözmek üzere epeyce yol katettiği bilinse de büyük savaş her şeyi alt üst etmiştir.

Savaşın başlangıcında Avrupa ile haberleşmenin nasıl devam edeceği konusunda endişeler vardı. Halk ve tüccar Avrupa ile haberleşmenin kesilmesi halinde büyük zarara uğrayacaklardı. Örneğin İzmir gibi Avrupa ile bağlantısı yoğun olan bir ticaret şehrinde bu bir ümitsizliğe dönüşmüş, tüccarlar büyük bir panik havası içine

⁶ PTM, Sayı: 162, (Teşrinievvel 1330), s.11.

⁷ PTM, Sayı: 162, (Teşrinievvel 1330), s.12.

⁸ Posta ve Telgraf Nezareti'nin genel müdürlük statüsünden ayrılarak kabineye dâhil bir nezaret haline gelmesi ve bu süreçte yaşanan gelişmeler hakkında bkz. Tanju Demir, **Türkiye'de Posta Telgraf ve Telefon Teşkilatının Tarihsel Gelişimi (1840-1920)**, Ankara, PTT Yayınları, 2006, s.186-216.

⁹ Behçet Çırağan, "Türkiye'de Uçak Postaları Lefke-Bilecik-Eskişehir", **Yeni Koleksiyon**, Sayı:10-11, Mart-Nisan 1980, s.11-13. Hava postası denemeleri için ayrıca bkz. Demir, **a.g.e.**, s.221 vd.

girmişlerdi. Bu ümitsizlik Ağustos'un ilk günlerinde önce İstanbul'a uğrayarak İzmir limanına ulaşan İtalyan bandıralı Amelia vapurunun getirdiği, Avrupa postasından gönderilen çantaların sahiplerine teslim edilmesiyle dağılır gibi olmuştur. Çantalardan 30, 31 Temmuz ve 1 Ağustos tarihini taşıyan mektuplar çıkmıştır. Yapılan hesaba göre savaş öncesi 4 günde gelen Paris mektupları savaştan sonra ancak 14 günde adreslerine ulaşabilmıştır.¹⁰

Bu olayı takiben İzmir'deki Fransız Postanesi bir ilân yayınlarak, Fransız ve İngilizlerin deniz hâkimiyetleri sayesinde hiçbir düşman gemisi tarafından engellenemeyeceğine emin olunması gerektiğini, bu sebeple de dünyanın tüm ülkeleri için mektup kabul edebileceklerini bildirmiştir.¹¹

1) Kapitülasyonların Kaldırılması ve Yabancı Postanelerinin Kapatılması

Osmanlı Devleti, uzun yıllardan beri büyük bir sıkıntı içinde, zaman zaman rekabet kuralları dâhilinde kalarak, zaman zaman da diplomatik yolları deneyerek kapatma çabası içine girdiği yabancı postanelerini artık kaldırma imkânını savaş koşulları sayesinde elde edebilmişti. Almanya ve Avusturya-Macaristan gibi Orta Avrupa'nın iki büyük gücünü kendisine müttefik olarak belirlemişti. Henüz resmîyet kazanmasa da Osmanlı Devleti'nin savaşa katılacağı herkes tarafından biliniyordu. Bu ortamda kapitülasyonların kaldırılması ile ilgili görüşmeler başladı. Ancak, ne gariptir ki, buna en büyük tepki müttefiklerinden geldi. Almanya Sefareti kapitülasyonların kaldırılmasına karşı olduğunu bildirerek Bâb-ı Âli'yi sert bir dille uyardı.¹²

Savaş durumunun Almanya ve Avusturya'ya Avrupa cephesinde verdiği ağır yük sebebiyle, bu sorun daha fazla büyümeden kapatılmaya çalışıldı. Sonuçta kapitülasyonların kaldırılması sağlandı. Kapitülasyonların kaldırıldığına dair kanun 1 Ekim 1914 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiş ve 2 Teşrin-i evvel 1330 (15 Ekim 1914) tarihinde Takvim-i Vekâyi'de yayımlanmıştır.¹³

¹⁰ Ahenk (İzmir), Sayı:10224, 16 Ağustos 1914, s.3.

¹¹ Ahenk (İzmir), 17 Ağustos 1914.

¹² Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA). Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası (HR.HMŞ.İŞO) 62/1-3; Yusuf Hikmet Bayur, **Türk İnkılâbı Tarihi**, Cilt: II, Kısım: 1, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayını, 1983, s.166-170.

¹³ Takvim-i Vekâyi, 4 Eylül 1330; PTM, Sayı: 163, (Teşrin-i sâni 1330), s.15.

Kapitülasyonların kaldırılmasından önce Osmanlı topraklarında bulunan yabancı posta şubelerinin kapatılması için girişimler daha Ağustos 1914'ten itibaren hızlanmaya başlamış ve 19 Eylül'den itibaren Memalik-i Osmaniye'de posta büroları bulunan tüm ülkelerin sefaretlerine 1 Ekim 1914 tarihine kadar bu şubeleri kapatmaları yolunda gerekli bildirimler yapılmıştı.¹⁴ Bu bildirimlerden duyulan rahatsızlık diplomatik yazışmalarda kendisini daha çok hissettirmektedir. Sözelimi, 25 Eylül 1914 tarihini taşıyan bir yazışmada, İngiliz Dışişleri Bakanı Sir Edward Grey, İstanbul Büyükelçisi Sir Mallet'e bu konuda yapılması gerekeni şöyle bildiriyordu:

*“Postaneler hakkında yapabildiğimiz derecede yumuşatmaya çalışırsınız; ancak bunların kapatılmasına muvafakat etmediğimizi ve sorunu daha sonra düzeltme hakkını muhafaza ettiğimizi bildirmelisiniz.”*¹⁵

Eğer bir savaş hali olmasa, yabancı postaların kapatılmasının Osmanlı Devleti'nde şubesi olan hiçbir ülke tarafından kesinlikle istenmediğini gösteren benzer ifadeler diğer devletlerin temsilcilikleri tarafından da ifade edilmiştir. Nitekim Trablusşam'da bulunan Avusturya, Rusya ve Fransa posta bürolarının 22 Ekim 1914 tarihine kadar posta şubelerini kapatmamak için direndikleri görülmektedir.¹⁶

Sonuçta 1 Ekim 1914 günü İstanbul'da, İzmir'de, Yafa'da, Kudüs'te ve Beyrut hariç tüm şehirlerde yabancı posta şubelerinin levhaları indirilmiş ve posta kutuları kaldırılmıştır.¹⁷ Bu tarihten sonra İtilaf ve İttifak devletleri arasındaki savaş giderek bir zamanlar Levant ticaretinin sınırsızca yapıldığı memâlik-i Osmaniye'ye gönderilen uluslararası postaların dağıtımını engellemeye başlayacaktır. Örneğin bir Fransız posta gemisi, Dedeâğaç'a getirdiği posta çan-

¹⁴ BOA. HR.HMŞ.İŞO, 89/5; 62/1-3; Tanin, 29 Eylül 1914; Tasvir-i Efkâr, 29 Eylül 1914.

¹⁵ “Türkiye'nin Harbe Sürüklenişi, Vesâik-i Siyasiye-i Mühimme”, Müsavat, No:89, 7 Şubat 1919. İngiliz Mavi Kitabı'ndan alınan ve Birinci Dünya Savaşı'nı konu alan bu belgeler Müsavat gazetesinde günlerce süren bir dizi halinde yayımlanmıştır.

¹⁶ BOA. HR. HMŞ.İŞO, 62/1-3.

¹⁷ Sabah, 6 Teşrinievvel 1914; Tasvir-i Efkâr, 2 Teşrinievvel 1914, 5 Teşrinievvel 1914, 7 Teşrinievvel 1914.

talarını evrensel posta birliği anlaşması hükümlerine göre Osmanlı postasına teslim etmesi gerekirken Marsilya'ya geri göndermiştir.¹⁸

Osmanlı Posta, Telgraf ve Telefon (PTT) teşkilatı yıllardır beklediği yabancı postalarının kapatılması başarısını kutlamak için bir hatıra pulları serisi çıkarmayı düşünmüştü. Ancak özel olarak yeni pul bastırılması zaman alacağından ve yerli matbaaların pul basımında yetersiz oluşları nedeniyle, 1914 başlarında Londra'da bastırılan ve İstanbul'un enfes resimleriyle süslü pulların yedi değişik kupürünü sürşarjlayarak kullanmaya karar vermiştir. Darbhane-i Âmire'de hazırlanan "İmtiyazât-ı Ecnebiye'nin Lağvı 1330" ibaresini taşıyan sürşarjlar, seçilen pullar üzerine uygulanmıştır. Bu pullar için özel olarak bir de ilk gün damgası hazırlanmış ve yedisi bir kartona yapıştırılıp damgalanarak ilk gün zarfı satışa sunulmuştur. Bunlardan Padişah'a, vükelâya, Meclis-i Mebusan ve Âyân üyelerine ve üst düzey devler görevlilerine de armağan edilmiştir.¹⁹

2) Savaş Yıllarında PTT Nezareti

Gazetelerin sayfalarında "Avrupa'da Umumî Harp"²⁰ manşetleri görülür görülmez tüm Osmanlı kurumlarında olduğu gibi PTT Nezaretinde de yeniden yapılanma ve harbe hazırlık çabası görülür. Genel seferberlik halindeki ordunun muhabere uzmanı eleman ihtiyacı üzerine, PTT Nezaretinden çok sayıda memur askere alınmıştır. Bu durumda sivil haberleşmenin aksamaması amacıyla gerekli eleman ihtiyacı kadın memurların istihdamı yoluyla karşılanmaya çalışılmıştır.²¹ Savaştan önce kararlaştırılan altyapı yatırımlarının yapılması, yeni şubeler açılması, postanın hızlandırılması, alternatif posta yollarının hizmete açılması gibi bazı girişimler, PTT Nazırı Oskan Efendi'nin istifa etmesiyle sahipsiz kalmıştır. Zaten kısıtlı bütçesi olan ve kendi yağıyla kavrulmaya çalışan nezaretin elindeki maddi gelirler de savaş şartları nedeniyle artırılmak zorundaydı. Tabiidir ki, yabancı postaların kaldırılmasıyla Osmanlı postanelerinin iş yükü çok artmıştır. Fakat memurlar bu iş yükü artışını önemsemiyorlardı, çünkü yıllardır yabancı postalarıyla rekabette hep geride kalınmıştı.

¹⁸ **Tasvir-i Efkâr**, 7 Teşrinievvel 1914.

¹⁹ **Tasvir-i Efkâr**, 2 Teşrinievvel 1914.

²⁰ **Tanin**, 2 Ağustos 1914.

²¹ Örneğin bkz. Yavuz Selim Karakışla, "Dersaadet Telefon Anonim Şirket-i Osmaniye'si ve Osmanlı Kadın Telefon Memureleri 1-2", **Tarih ve Toplum**, Sayı: 212-213 (Ağustos-Eylül 2001).

Rekabet yüzünden sürekli indirim yapıldığından gelirler azalmıştı. Osmanlı postaları 1 Ekim 1914 tarihinden itibaren moral olarak rahatlamıştı. İndirim uygulaması artık son bulmalıydı.²²

Posta ve Telgraf Nezareti Kalem-i Mahsus Müdürü Zeki Bey'in 29 Eylül 1914 günü Tasvir-i Efkâr gazetesinde yayımlanan açıklamaları, Osmanlı topraklarındaki yabancı postaların kapanışı ve sonrasında Posta ve Telgraf Nezareti'nin yaptığı hazırlıklar ve haberleşmenin akışı hakkında geniş bilgi vermektedir.²³ Buna göre Nazır Oskan Efendi'nin üzerinde durduğu tüm modernleştirme çalışmaları yapılacak, hatta otomatik posta makineleri bile getirtilerek hizmete sokulacaktı. Ancak bunların mümkün olamayacağı kısa bir süre sonra Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesi ve Oskan Efendi'nin istifa etmesiyle anlaşılabacaktır.

Oskan Efendi'nin istifasıyla boşalan PTT Nezaretine asaleten atama yapılmamış, Maarif Nazırı Şükrü Bey vekâleten bu görevi üstlenmiştir.²⁴ Nezaretin aslı bir yöneticisinin olmaması, umum müdürlük olarak yönetildiği yıllarda ortaya çıkan başıboşluk ve muhatap bulamama sorununun yeniden yaşanmasına yol açmıştır. Olağanüstü şartlar altında bulunulan bu günlerde haberleşmenin kesintiye uğraması beklenen bir durum olmasına rağmen, henüz savaşın başlarında Anadolu'nun demiryolu işleyen yerleri ve hatta İstanbul şehir içi postalarında bile gecikmeler had safhaya ulaşmıştır.²⁵ Koordinasyon eksikliği, yolların yetersiz olması, olan yolların da verimli kullanılamaması ve memurların hem sayıca hem de tecrübe yönünden yetersiz kalışı bunun önde gelen sebepleri arasında sayılabilir. Ayrıca savaşla birlikte uygulamaya konulan posta ve telgraf sansürü, elemanların yetersizliği ile ortaya çıkan sorunun daha da büyümesine neden olmuştur.²⁶

Posta ve Telgraf Nezaretine vekâleten atanan Ahmed Şükrü Bey, göreve başladıktan hemen sonra nezaret çatısı altındaki tüm birimlere bir genelge göndererek düzenin sağlanması konusunda her

²² Tanin, 1 Teşrinisani 1914; Tasvir-i Efkâr, 6 Teşrinievvel 1914.

²³ Tasvir-i Efkâr, 29 Eylül 1914.

²⁴ PTM, Sayı: 163, Teşrinisâni 1330, s.4.

²⁵ Meclis-i Meb'usân Zabıt Ceridesi (MMZC), Devre:3, İçtima Senesi (İ.S.):1; İnikat:17, Ankara, 1991, s.249.

²⁶ MMZC, Devre:3, İçtima Senesi:1; İnikat:17, s.250.

çalışanın azami gayret göstermesini, iltimastan kaçınılmasını sert bir şekilde bildirmiştir.²⁷

Yabancı postaları kaldırıldıktan sonra Osmanlı postalarının daha verimli çalışabilmesi için bütçeye ek bir ödenek konması söz konusu olmuş ve 17 Kânunusani 1330'da (30 Ocak 1915'de) yapılan Meclis-i Mebusan görüşmeleri sırasında gerekli ödeneğin verilmesi kararlaştırılmıştır. Harcamaların yapılacağı kalemler şöyle sıralanmaktadır:

Basılı evrak ve kırtasiye masrafları için: 800.000,

Kiralar için: 300.000,

Tamirat için: 100.000,

Mefruşat ve kasa masrafları için: 300.000,

Aydınlatma ve ısıtma için: 60.000,

Kırtasiye için: 50.000,

Harcırah için: 200.000,

Müteferrik için: 150.000,

Hurç ve çantalar için: 87.500 kuruş.

Bu kalemler olağanüstü ödenek olarak ilgili encümen tarafından eklenmiştir.²⁸

Aynı günlerde seferberlik dolayısıyla Posta ve Telgraf ve Telefon Nezaretine yeni memur alınması ve gündüz çalışan memurların geceleri de çalışması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu da yeni bir ödenek ihtiyacı doğurmuş, bu ihtiyaç da asgari 1.000.000 kuruş olarak belirlenmiştir.²⁹

17 Mart 1331 (30 Mart 1915) tarihli muvakkat kanunla da savaş şartları ve yabancı posta şubelerinin kaldırılması nedeniyle alınacak

²⁷ PTM, Sayı: 163, Teşrinisani 1330, s.4.

²⁸ MMZC, Devre:3, İ.S.:1, Cilt:1, s.249.

²⁹ A.e.

memurların maaşları ile yeni şubelerin açılması için 1331 senesi PTT bütçesine 2.000.000 kuruşluk tahsisat-ı fevkalâde eklendiği görülmektedir.³⁰

Telgraf ve telefonun devletin tekeline olması gerektiği konusunda savaşın ilk aylarında bir kanun teklifi hazırlanarak Meclis-i Mebusân gündemine getirilmiştir. Kanun teklifinin birinci maddesi şöyledir:

*“Memâlik-i Osmaniye’de telgraf ve telefon tesis ve işletmesi Devletin taht-ı inhisarındadır. Şu kadar ki, bir kimse taht-ı tasarruf veya isticarında bulunan emlak ve arazi dâhilinde ahire veya umuma ait mahallerden geçmemek üzere hutut-u muhabere tesis edebilir.”*³¹

Posta ve Telgraf Nazırı Şükrü Bey mecliste bu madde üzerinde yaptığı konuşmada, daha önce böyle bir kanunun olmamasının bir boşluk yarattığını belirterek, diğer ülkelerde devlete ait bir tekel olarak idare edilen telgraf ve telefon hizmetlerinin Osmanlı topraklarında suiistimallere açık olduğunu ifade etmiştir. Şükrü Bey, ayrıca bu kanun teklifinde telgraf ve telefon kelimelerinin geçmesinin doğru olmadığını, tekniğin hızla ilerlediğini, bu iletişim araçlarının yanında ileride ortaya çıkması muhtemel haberleşme aygıtlarının da kapsam içine alınabilmesi için “vesait-i muhabere” deyiminin kullanılmasını istemiştir.³²

Bu konuda söz alan Trabzon mebusu Servet Bey, telefonun Osmanlı topraklarında kuruluşunun bir hükümet girişimi olmadığını, halkın kendi çabasıyla birçok vilayette kendi hatlarını döşettiğini ifade ederek, telefonun devlet tekeline alınması durumunda beledi-

³⁰ **Düstur**, Tertib-i sâni, Cilt:7, s.542-543.

³¹ **MMZC**, Devre:3, İ.S.:1, Cilt:1, s.575.

³² **A.e.**, s.668. 1914 yılında Osmanlı Mebuslar Meclisinde görüşülen bu konu oldukça önemlidir. Nazırın ileri görüşlülüğü ise dikkate şayandır. Bununla birlikte Batıda haberleşmenin hükümet tekeline olması konusundaki tartışmalar daha eskiye dayanmaktadır. Örneğin, hükümet tekeli konusunda başlangıçtan itibaren farklı düşünen ve özel telgraf şirketlerinin haberleşme ağında büyük pay sahibi olduğu Amerika Birleşik Devletleri’nde, 1880’lerde bu konu hakkında tartışmalar yaşandığı görülmektedir. Amerikalı uzmanların raporlarına göre, Avrupa’da haberleşme alanında 1868’den itibaren İngiliz Postaları Genel Müdürü Scudamore’un yaptığı düzenlemeler etkili olmuş ve ABD’de hükümetin haberleşmede tek söz sahibi olması gerektiği yolunda bir görüş ortaya atılmıştır. Bu konudaki tartışmalar için bkz. William A. Phillips “Should The Government Own The Telegraph?”, **The North American Review**, Vol. CXLIII., New York, 1886.

yelerin ve ahalinin döşediği hatların ellerinden alınıp alınmayacağı-
nı sormuştur. Şükrü Bey bu soruya şu yanıtı vermiştir:

“...Ahalinin elinde olan telefonlara dair nezaretin malumatı yoktur. Bu telefonlar, Hükûmet elindedir. Yani Jandarma daireleri, Polis daireleri, Hükûmetin diğer şubeleri bunları yaptırmıştır. Gerçi kısmen yardım da yapılmıştır. Bunları Hükûmet, yani PTT Nezareti kendisi alacaktır. Çünkü bunların işlemleri muntazam değildir ve bu suretle de muntazam olmaması devletin varidatına da nakısa veriyor ve böyle ahalinin elinde olduğu halde bile bazı yerlerde bu telefonlarla ücretsiz olarak halkın muhaberatını icra eylediğini haber alıyoruz. Onun için kanun çıkar çıkmaz bunları tensik edeceğiz ve bunun için de bütçemize fazla tahsisat isteyeceğiz.”³³

Nazır vekili Şükrü Bey’in halkın elinde telefon hattı olmadığını söylemesine rağmen, daha önceki yıllarda birçok kentte belediyeler veya halkın girişimleriyle telefon hattı çekilmeye çalışıldığı ve bunun için Avrupa’dan telefon makineleriyle santrallerinin ısmarlandığı görülmüştür.³⁴ Örneğin 1908 sonlarında İzmir’de elektrik ve telefon hatlarının kurulması için birçok kimse tarafından dilekçeler verilmiş, İzmir Belediyesi de İzmir ve mülhakatında telefon kurulması için gerekli tüm altyapıyı kurmaya hazır olduğunu bildirmişti. Belediyenin telefon imtiyazını almak için verdiği mazbatada bu durum açıkça görülmektedir:

“Telefonun hükûmetçe tesisi daha münasip olmakla beraber bir an evvel getirilmesi lâzımeden bulunmuş olmasına mebni müracaat-ı vakiyeden bahisle keyfiyetin Dâhiliye Nezareti’ne izbarı Meclis-i İdare-i Vilâyetçe karargir olmuştur.”³⁵

Balkan Savaşlarından sonra tamamen elden çıkan Makedonya’da telefon halk tarafından bir güvenlik sigortası olarak gerekli görülmüştü. II. Meşrutiyet’in ilânından hemen sonra Üsküp’te de telefon şebekesi kurulması için bir takım çalışmalar yapılmıştır. Güvenlik konusunda oldukça sıkıntılı olan Üsküplüler ortaya çıkabilecek tedhiş olaylarından güvenlik kuvvetlerini haberdar edebilmek için

³³ MMZC, Devre:3, İ.S.:1, Cilt:1, Ankara, 1991, s.669.

³⁴ Tercümân-ı Hakikat, 12 Kânunuevvel 1908.

³⁵ A.e.

bir telefon ağının kurulmasını gerekli görmüşler ve bu amaçla Selânik'ten elektrik mütehassısı Nahma Efendi'yi Üsküp'e çağırarak burada telefon için keşif yapmasını istemişlerdir. Rumeli Müfettiş-i Umumiliği'ne bir dilekçe gönderilerek bölgenin güvenliği için böyle bir hayırlı girişime yardım edilmesi konusunda görüş alınmıştır. Nahma Efendi bir süre sonra keşif ve incelemelerini tamamlayarak, içinde plan, resim ve krokiler bulunan bir rapor hazırlamıştır. Bu rapor da Umumi Müfettişliğe sunulmuştur. Nahma Efendi raporunda gereken alet ve santrallerin 300 lira civarında bir masrafla temin edilebileceğini belirtmiştir.³⁶

Bu gibi halk girişimlerinin yanı sıra misyonerler tarafından açık ya da gizli olarak çekilen telgraf ve telefon hatlarının bulunduğu da bilinmektedir. Hatta Birinci Dünya Savaşı'ndan önce Doğu Anadolu'daki bazı yabancı okulların kendilerine telefon hattı kurdukları gazetelere yansımıştır. 1909 yılında Amerikalı misyonerler Harput ile iki saat mesafede bulunan okullarına telgraf hattı çekmişler, ayrıca Mamuretülaziz (Elazığ) ve civarındaki okul ve kiliseler arasında telefon hattı kurarak bir haberleşme ağı oluşturmuşlardır. O dönemde de telgraf ve telefon hatlarının çekilmesi hükümete ait bir hak durumundayken, yasal boşluklardan ve yörenin ulaşım zorluklarından yararlanarak böyle bir girişimde bulunmaları engellenememiştir. Konu ile ilgili haberler hükümete ulaşınca, bu ve bunun gibi hatların işletilmesine engel olunması için vilâyetlere emir verilmiştir.³⁷

Savaş sırasında, İngilizlere ait Dersaadet Telefon İdaresi nezarete geçince yeni hat verilememesi şikâyet konusu olmuştur. Nezaret ise bunun malzeme sıkıntısından kaynaklandığını ileri sürerek telefon için yeni abone kaydı yapmak istememiştir.³⁸ Savaş başladıktan sonra Dersaadet Telefon Şirketi'nin ecnebi görevlileri ülkeyi terk ettiğinden, bu şirketin idaresini hükümetçe oluşturulan bir heyet üzerine almıştı.³⁹ Bu heyetin karşısına çıkan en büyük engel, masrafların karşılanması için gereken paranın nereden bulunacağı olmuştur. Şirket, savaş öncesi kendi öz sermayesi ile gerekli amortismanı sağlıyorken, şimdi ortada şirket sermayesi olmadığı için ihtiyaçların devlet

³⁶ Şuray-ı Ümmet, 2 Şubat 1324.

³⁷ Sabah, 10 Eylül 1909; İkdâm, 10 Eylül 1909.

³⁸ MMZC, Devre:3, İ.S.:3, İnikat:48 (4 Mart 1333), Ankara, 1991, s.28-29.

³⁹ A.e., s.28.

bütçesinden karşılanması gerekmekteydi. Ancak, bu da savaş şartları göz önüne alındığında imkânsız görünüyordu. Zaten Telefon Şirketi Şartnamesine göre bu idare hükümete ait de değildi. Şirket yetkilileri haklarının saklı kalacağını ülkeyi terk ederken bildirmişlerdi. Bu yüzden idare kendi ihtiyaçlarını kendi çabasıyla karşılamak zorunda kalacaktır.⁴⁰

O dönemde İstanbul'da telefon abonelerinin sayısı 5000 civarındadır. Ancak yeni abone kaydı yapılamamaktadır. Şirket hükümete %15 hisse ödüyor ve birçok resmi daireye telefon hattı temin ediyordu. Savaş döneminde yeni oluşturulan askeri birimlere öncelik tanındığından, sivil istekler çoğu zaman karşılanamıyordu.⁴¹

14 Mayıs 1917 tarihinde Telefon Şirketi'nin halkın kullanımına açılmasının dördüncü ve hükümet tarafından işletilmeye başlanmasının üçüncü yıldönümü dolayısıyla özel bir tören düzenlenmiştir.⁴² Telefon İdaresi'nin Tahtakale'de bulunan merkez binasının giriş katında düzenlenen törene, PTT Nazır Vekili Şükrü, Meclis-i Mebusan Reisi Hacı Adil, Şura-yı Devlet Mülkiye Dairesi Reisi Nazım, Merkez Kumandanı Cevad, Ordu Dairesi Reisi Behçet ve Matbuat Müdürü Hikmet Beyler ile PTT Nezareti ve şubelerinin memurları katılmışlardır. Ayrıca basın ve diğer ilgililerden de töreni takip etmeye gelenler olmuştur.⁴³ Törende bir konuşma yapan Telefon İdaresi Müdür-i Umumisi Fahri Bey, telefon gibi güç bir işe önce tereddütle başladıklarını, bu işi öğrenmek için Macaristan'dan uzman memurlar getirttiklerini, ancak kısa bir süre sonra PTT memurlarının bu işi rahatça yapabilecek derecede olduklarının anlaşılmasıyla Macar memurlara gerek kalmadığını, şimdi ise telefon işlerinin tamamen idaresinin kendi memurları tarafından yürütüldüğünü ifade ederek, maiyetindeki memurlara teşekkür etmiştir.⁴⁴

⁴⁰ MMZC, Devre:3, İ.S.:3, İnikat:48 (4 Mart 1333), s.28-29.

⁴¹ A.e.

⁴² İkdam, 15 Mart 1917.

⁴³ A.e.

⁴⁴ A.e. Fahri Bey daha sonra Telefon İdaresinin gelişimini anlatarak gelinek noktayı rakamlarla açık bir şekilde göstermiştir. Buna göre 1915 ile 1917 yılları arasında telefon görüşmeleri % 154 oranında artmıştır. İstanbul'da 15 bölgede bulunan santrallerin kapasitesi saatte 2750 görüşmedir. Buna karşılık yeni hat vermedeki artış sadece % 12 olmuştur. Telefon hat taleplerine cevap verilememesinin nedeni savaş dolayısıyla makine, levazım, tel bulmakta yaşanan güçlüklerdir.

Posta işletmesi de savaş boyunca düzensizlikten nasibini almıştır. Gönderilen mektup ve gazetelerin yerlerine ulaşmaması ya da çok geç varması, halkın psikolojik durumunda da olumsuz etki meydana getirmiştir. Neredeyse tüm ailelerden en az bir ferdin silah altına alındığı genel seferberlik durumunda, yakınlarından uzun zaman haber alamayan kitlelerin düştüğü yılgınlık ve karamsarlık düşünüldüğünde, iyi işlemeyen bir haberleşme ağının doğurduğu sonuçların tüm toplumu ilgilendirmesi kaçınılmazdır.

Buna karşın posta gönderilerindeki artış dikkat çekicidir. Savaş döneminde ilk bir yılda mektup teatisinde dört milyonluk bir artış olmuştur. Telgraf ve paket gönderileri de artmıştır. 1915 yılında 11 milyon kadar telgraf gönderilmiştir.⁴⁵ Üstelik posta taşıma araçları dörtte bir oranında azalmıştır. Sahillerde haberleşme durmuş, demiryolu hattı güzergâhında olmayan yerlerde neredeyse hiçbir önemli taşımacılık hizmeti verilememiştir. Hâlbuki daha önce demiryolu güzergâhında olan bir yerden çıkan posta sürücülerini bu işi üstleniyorlardı. Bunlar postanın nakli için menzillerde atlar, arabalar bulundurulardı. Fakat artık bu işi üstlenmek isteyen kimse kalmamıştır. Çünkü hem sürücüler, hem de atlarla işe yarar tüm nakil vasıtaları sefer görev emri ile cephelelere gönderilmişlerdir. Böylece postaların taşınması için eldeki kırık dökük arabalar ve hastalıklı yaşlı atlar kullanılmak zorundadır.⁴⁶

Telgraflarda da benzer sorunlar görülmektedir. Bazen mektuplardan daha geç gittikleri ve yanlış çevrildikleri için telgrafa olan talep azalmaya başlamıştır. Örneğin, Suriye ile İstanbul arasında telgrafların 15-20 gün gecikmesine ek olarak, bir de bunların anlaşılma içeriklerle gelmesi kargaşaya sebep olmuştur.⁴⁷ Ancak sorun Suriye ve diğer Arap vilâyetlerinde görevli telgraf memurlarının yeterince dil bilmemesi değildir. Çünkü buralardaki tüm memurlar Türkçeyi de Arapçayı da çok iyi tercüme edebilecek derecededir. Buradaki asıl sorun günde 15 saat askerî haberleşmeyi sağlamak zorunda oldukları için meydana gelen yorgunluktan kaynaklanmaktadır. İstanbul-Halep telgraf hatları ise 24 saat hiç durmadan ordu telgraflarını taşımaktadır. Üstelik sahra postaneleri hizmetine 511 merkez memur-

⁴⁵ MMZC, Devre:3, İ.S.:3, İnikat:48 (4 Mart 1333), s.29.

⁴⁶ A.e.

⁴⁷ A.e.

ru gönderilmiş olduğundan, İstanbul'da dahi yeterli personel kalmamıştır. Bu memurların yerine ise henüz telgraf eğitimini bitirmemiş personel alınmıştır.⁴⁸

3) Cephelerde Haberleşme: Sahra Postaları

Sahra postaneleri, savaş süresince cephedeki askerlerin haberleşmesinin sağlanması amacıyla kurulmuşlardır. Savaşta asker ve özellikle çöl bölgelerinde bulunanlar için posta kabul ve dağıtımını sağlamak amacıyla özel bir hizmet sunan sahra postaları, resmi posta, çavuş rütbesine kadar er ve erbaşların postalarını Osmanlı Devleti sınırları içinde ücretsiz kabul ediyordu. Sahra postasını tarife ücretini ödemek kaydıyla yüksek rütbeli subaylar ve siviller de kullanabiliyorlardı.⁴⁹

Subayların mektuplarının askeri sansürde fazla bekletilmemesi için yalnızca subay mektuplarında kullanılmak üzere ayrı bir pul hazırlanması ve 1 Haziran 1914 tarihinden itibaren de bu emrin uygulanması başkumandanlık tarafından duyurulmuştur. Bunun üzerine altı değişik pula içi boş bir ay-yıldız sürşarjı el kaşesiyle vurulmuştur.⁵⁰

Sahra postaları İstanbul'da bulunan Umum Sahra Posta İdaresi'ne bağlıydı. Sahra postalarının ihtiyaç duyduğu her türlü malzemenin sivil posta şube ve merkezlerinden alınıp cephe bölgelerine sevk edilmesi, Umum Sahra Posta İdaresi tarafından sağlanıyordu. Savaş şartları içinde ordu birlikleri sık sık yer değiştirdiğinden, Sahra Postaları da bu hareketin içinde yer alır ve mektuplara vurulan damgalar birliklerin hareket ettikleri yerlere göre değişirdi. Gelen mektupların üzerindeki damgaları takip ederek ordu birliklerinin hangi gün nerede olduğunu anlayabiliyoruz.⁵¹

Sahra postaları cephelerde kurulduklarından, Osmanlı Devleti'nin müttefikleri olan Almanya ve Avusturya-Macaristan askeri postaları

⁴⁸ A.e., s.30.

⁴⁹ Osmanlı sahra postalarıyla ilgili olarak Zvi Alexander'ın kendi koleksiyonunu temel alarak hazırladığı "The Ottoman Field Post Offices: Palestine 1914-1918 (Osmanlı Sahra Postaları: Filistin 1914-1918)", çev. Kemal Giray, Jeff Ertughrul, İstanbul, 2000" künyeli çalışma bu konuda yayımlanan en önemli eserdir. Eserin giriş kısmında geniş bir tanım ve bu postaların faaliyetleri hakkında bilgi vardır. Bkz. A.e., s.1-16.

⁵⁰ Ali Nusret Pulhan, *Türk Pulları Kataloğu*, İstanbul, 1976, s.196-197.

⁵¹ Zvi Alexander, *a.g.e.*, s.1-24. Geniş bilgi için bkz. Tanju Demir, *a.g.e.*, s.253 vd.

da Osmanlı topraklarında görev yapıyorlardı. 1915 yılı sonlarında, o zamana kadar postanın büyük bir bölümünün taşınmasını üstlenmiş olan Alman Deniz Kuvvetleri Gemi Postaneleri yetersiz kaldığı için, Türkiye'deki 1100 kadar Alman kara ve deniz kuvvetleri mensubunun haberleşmesinin sağlanabilmesi için bir posta teşkil edilmesi gerekli hale gelmişti. Sırbistan'ın teslim olması ve İstanbul-Berlin demiryolu hattının tekrar açılmasından sonra, çok ihtiyaç duyulan silah sevkiyatlarından ilki Aralık 1915'te İstanbul'a varmıştır. Berlin-İstanbul arası tarifeli yolcu trafiği 15 Ocak 1916'da haftada iki kez işleyen Balkan Ekspresi ile yeniden başlamıştır. Şimdi destek kıtalarının gönderilmesi imkânı da doğmuştur. Bundan önce destek birlikleri az miktarda ve sivil giysiler içinde Romanya üzerinden gönderiliyorlardı.⁵²

4) Memurların Durumu

Birinci Dünya Savaşı yıllarında Osmanlı PTT'sinin ıslahı konusunda yardımcı olması amacıyla Almanya'dan bir uzman istenmiş, Almanya'da bu isteğe karşılık Almanya Posta İdaresi'nin üst düzey uzmanlarından biri olan Karl Orth'u görevlendirerek İstanbul'a göndermiştir.⁵³ Karl Orth, 14 Temmuz 1916 tarihinden itibaren 16000 kuruş maaşla göreve başlamıştı. PTT Müşaviri sıfatıyla Osmanlı haberleşme kurumunda görev alan Orth'a 29 Haziran 1918 tarihinde II. Rütbe'den Mecidi Nişanı da verilmiştir.⁵⁴

Savaş esnasında giderek ağırlaşan koşullar yüzünden haberleşme sık sık kesintilere uğruyor, cephedeki askerler için bu durum ayrı bir moral bozukluğuna yol açıyordu.⁵⁵ Postalardaki bu gecikmelerin nedenleri için askerî ve sivil yetkililer ayrı ayrı şeyler söylüyor ve birbirlerini suçluyorlardı. Özellikle Bağdat'ın tahliyesi ve buradaki resmî dairelerin Musul'a taşınmasından sonra, gecikmelerden kaynaklanan şikâyetler daha da artmıştı. Askerî makamlar, postaların süratle nakli ve gecikmeden dağıtılması için PTT Nezareti'nin gereken çalışmaları yapmadığından yakınıyorlardı. PTT ise postaların taşınmasında dengesizliklere yol açtığı gerekçesiyle nakil araçları-

⁵² Werner Ahrens, "Türkiye'de Alman Askerî Heyeti Sahra Postaları", çev. Behçet Çırağan, **Yeni Koleksiyon**, Sayı:14, Temmuz, 1980, s.7-11.

⁵³ **BOA. HR.HMŞ.İŞO**, 89/4.

⁵⁴ **Takvim-i Vekâî**, 2 Temmuz 1334.

⁵⁵ Hüsnü Sadık Durukal, "Birinci Dünya Harbinde Geciken Postalara Dair Bir Rapor", **Güvercin**, Sayı: 9 (Temmuz 1957), s.1.

na askerî makamlarca el konulmasından ve memurların birçoğunun sahra postalarına alınmasından rahatsızdı. Aynı zamanda postaların gerçek alıcılarına ulaşabilmesi için askerî birliklerin bulunduğu bölgelerin iyi bilinmesi gerekiyordu. Bu ise sık sık yer değiştiren askerî kıtaların peşine takılmayı gerektiriyordu.⁵⁶

6. Ordu Kumandanlığının direktifi üzerine posta uzmanı ve o dönemde Irak Sahra Fen Müfettişi sıfatıyla görev yapan Hüsnü Sadık (Durukal) Bey, Musul-İstanbul arasındaki posta güzergâhını incelemiş ve yaptığı çalışma sonucunda bir rapor düzenleyerek PTT Nezareti'ne sunmuştur. İşte bu raporla doğrudan ilgilenen ve burada belirtilen aksaklıkların giderilmesine dair karar verecek PTT yetkilisi de Alman Uzman Karl Orth olacaktır. Karl Orth başkanlığında İstanbul'da toplanan ve Almanlardan oluşan bir heyet, rapor hakkında ayrıntılı bilgi almak amacıyla Hüsnü Sadık Bey'i dinlemiştir. Hüsnü Sadık Bey, heyet önünde birçok konuyu aydınlatarak 8 Ekim 1917 tarihli raporunu ayrıntılandırmıştır. Raporun birinci maddesi; idarenin personelden istediği verimin alınabilmesi için her şeyden önce memurların maddi durumlarının düzeltilmesi gerektiği üzerineydi. İkinci olarak, PTT servislerinin sıkı bir denetim altına alınması, memurların gerektiğinde ödüllendirilip, gerektiğinde de cezalandırılmaları konusunda başmüdürlüklere gereken yetkinin verilmesinin önemi üzerinde duruyordu. Bunun yanında, İstanbul-Musul yolu üzerinde bazı aktarmalar yapılarak yolun kısaltılabileceği belirtiliyor, demiryollarının daha aktif kullanılması gerektiğine dikkat çekiliyordu. Posta taşımacılığının düzenli yürütülebilmesi için denetim şarttı. Bu yüzden Halep istasyonunda bir transit merkezi açılması ve bu merkeze de Muamelat müfettişlerinden birinin "Posta Nakliyat Müfettişi" sıfatıyla atanması öneriliyordu. Bunun yanında, silahaltına alınmış olan PTT memurlarından hiç değilse bir bölümünün görev yerlerine dönmesi isteniyordu.⁵⁷

Hüsnü Sadık Bey'in raporunun ilk maddesi Karl Orth tarafından pek uygun görülmemiştir. Memurların maaşlarının artırılmasıyla görevlerini iyi yapmaları arasında bir bağ olmadığını ileri süren Orth, Alman PTT personelini överek onların maddi beklentiye değil, manevi hazza önem verdiklerini savunmuştu. Buna itiraz eden Hüsnü

⁵⁶ A.e.

⁵⁷ Durukal, a.g.e, s.17.

Sadık Bey, “herhangi bir insan aç iken manevî duygularla ne kadar ayakta kalabilir” diyerek Osmanlı PTT memurlarının aldıkları maaşla ancak açlık derecesinde yaşam mücadelesi verdiklerini ifade etmişti. Ancak, Hüsnü Sadık Bey’in raporu da sözleri de PTT memurlarının durumunun düzeltilmesine yetmedi. Çünkü savaşın sonlarına gelinmişti. Rapordaki diğer öneriler de bu sebeple uygulamaya geçemedi.⁵⁸

Memurların içler acısı durumu 2 Mart 1918 tarihinde yapılan Meclis-i Mebusan oturumunda, 1334 senesi PTT bütçesi tartışılırken bir kez daha gündeme geldi. İstanbul mebusu Şefik Bey memurların sıkıntılı hayatını şöyle özetliyordu:

“Efendiler, Posta ve Telgraf, kendilerinden pek çok hizmetler beklediğimiz bir daire olmakla beraber her defasında pek çok hücumlara maruz kalmaktadır. Bir gün de düşünmüyoruz ki, şu dairede bulunan insanlar, melek gibi yemekten içmekten müstesna insanlar mıdır? En ziyade hizmete maruz kalan ve en çok fedakârlığın nihayetine kadar çalışan telgraf memurları bugün açlıktan ölüyorlar desem mübalağa etmemiş olurum. Bu insanlar o kadar fedakârdırlar ki, harp mevzilerine, ordularla, taburlarla, bölüklerle beraber girerler. Bulundukları mevkie düşman hücum ettiği vakit, bir nefer kalıncaya kadar mevkilerini muhafaza ederler. Herkes çıkar gider, o telgraf memuru durur... Zavallı, makinenin başından ayrılmaz... Makine tırr etti mi gece gündüz fark etmez. Maiyetinde bir adam vardır. Telgrafi alır, üç saatlik yere koşar, karda, yağmurda soğukta götürür.

...Bunlar ne maaş alıyor efendiler? 400 kuruştan 800 kuruşa kadar. Bugün emin olunuz bunları bu hizmette çalıştıran hamiyetleri değildir. Aç bir insan için hamiyetten bahsedilemez. Zavallılar ne yapsınlar?... Bugün bunlar askerdir. Maaşlarına 100, 200, 500 kuruş zam etmekle karınları doymaz. Kömür ve odun bulunmamasından dolayı tir tir titreyiyorlardı. Onun için bunlara askerlere verildiği gibi tayın verilmesi icap eder.”⁵⁹

⁵⁸ A.e.

⁵⁹ MMZC, Devre: 3, İctima Senesi: 4, İnikat: 60 (2 Mart 1334), Celse:1, s.622-623.

Bu öneri dikkate alınmış ve PTT memurlarına gıda yardımı yapılmaya başlanmıştır. Ancak savaş sonunda bu yardım kesilince yeniden açlıkla karşı karşıya kalan memurlar, 1919 yılı Ocak ayında greve gitme kararı almışlar, bazı memurlar da daha fazla dayanamayarak istifalarını vermişlerdir.⁶⁰

Savaş sırasında maaşlara zam yapılmasının memurlar için neden bir iyileştirmeye yol açmayacağı sorusu akla gelebilir. Memurlara ilave para verilmesi de asla bir çözüm getiremeyecektir. Çünkü paranın alım gücü yoktur. Karaborsa ve stokçuluk yüzünden piyasada yeterince ihtiyaç maddesi bulunmamaktadır. Ömer Seyfettin, hikâyelerinde bu durumu çok güzel anlatır.⁶¹ Savaş öyle bir ekonomik darboğaz meydana getirmiştir ki, para neredeyse geçmez olmuş, ekmek başta olmak üzere tüm gıda maddeleri karaborsada bile bulunmaz hâle gelmiştir. Ömer Seyfettin'in Gizli Mabet adlı hikâyesi bu durumu çok canlı anlatır.

Bu arada üzerinde önemle durulması gereken bir konu daha vardır. Türkiye'de şehirlerde kadınların çalışma hayatına atılmaları Birinci Dünya Savaşı henüz başlamadan, PTT Nezareti kanalıyla gerçekleşmiştir. Savaş yıllarında kadınların ihtiyaç duyulan her alanda çalışma hayatına girdikleri, savaşın ağır yükünü erkeklerle birlikte omuzladıkları unutulmamalıdır.

Kadınların haberleşme kurumunda çalışması hususu İstanbul'daki telefon şirketine kadın santral memuru alınacağını duyurulmasıyla başlamıştır. 1913 yılında Müdafaa-i Hukuk-ı Nisvan Cemiyeti üyesi Bedrâ Osman Hanım, telefon şirketine memure olarak girmek için başvurmuş, ancak başvurusu reddedilmişti.⁶² Cemiyet konuyu kamuoyuna duyurup bir tepki ortamı meydana getirilmesine sebep olunca, Bedrâ Osman Hanım aynı yıl memur olarak çalışan ilk Müslüman Türk kadın olarak işe başlamış oldu.⁶³ Gerçi daha Tanzimat döne-

⁶⁰ **Yeni Gazete**, 23 Kânunusâni 1919.

⁶¹ Ahmet Koçak, "Savaşın Gölgesinde Yazılan Hikâyeler: Ömer Seyfettin'in Hikâyelerinde Savaşın Yansımaları", **Çanakkale Araştırmaları Türk Yılı**, Yıl:13, Bahar 2015, Sayı:18, s.637-656.

⁶² "Telefon Şirketinde Kadınların İstihdamı", **Kadınlar Dünyası**, No: 100-10 (21 Eylül 1329), s.2.

⁶³ **A.e.**; Ruşen Zeki, "Bizde Hareket-i Nisvan", **Nevsal-i Milli**, İstanbul, 1330, s.346; Tarık Zafer Tunaya, **Türkiye'de Siyasi Partiler**, İstanbul, 1998, Cilt:1, s.509. (Tunaya'nın eserinde Bedrâ Osman Hanım'ın ismi Bedriye Osman olarak geçmektedir); Yavuz Selim

minde kadınlar öğretmen olarak devletin resmî memuru olmuşlardı. Ancak o zamanlar buna pek tepki olmadığı halde, telefon şirketinde çalışmak isteyen Bedrâ Osman Hanım'a gösterilen zorluk düşündürücüdür. Müslüman bir kadının santral memuru olması, sesi ile de olsa erkeklerin bulunduğu ortama girmesi caiz görülmemiştir.⁶⁴

PTT Nazırı Oskan Efendi, yabancı memleketlerin postanelerinde olduğu gibi Osmanlı posta şubelerinde de kadın memurların çalışmasını sağlamak amacıyla 26 Haziran 1914 tarihinde iki Müslüman kadını pul satış görevlisi olarak İstanbul Postanesi'ne tayin etmiştir.⁶⁵ Aynı gün iki Musevî kadın memur da Beyoğlu Postanesi gişesinde işe başlamıştır.⁶⁶

Birinci Dünya Savaşı başlayınca bu durum elzem bir hal almış ve savaş nedeniyle devlet dairelerinde erkek memurların azalması sonucu, onların yerine hanımların istihdamına karar verilmiştir.⁶⁷ Maarif Nazırı ve PTT Nazır Vekili Ahmed Şükrü Bey'in zamanında, Müslüman kızların da posta gişelerinde memur olarak çalışabilmelerine dair bir kararname çıkarılmış ve yapılan sınavı kazanan 30 kızıdan 20'si posta işleri öğretildikten sonra 14 Teşrinisânî 1330 (27 Kasım 1914) tarihinde, İstanbul, Galata ve Beyoğlu gişelerinde göreve başlamışlardır.⁶⁸

25 Mart 1917 tarihinde ise Memurîn ve Sicil Müdürlüğü, posta şubelerinde çalışmak üzere 400'er kuruş maaşla kadın memur alınacağını ilân etmiş ve yapılan yarışma sınavını kazanan 60 hanımdan 30'u Muhasebe Havale Dairesinde ve 30'u da çeşitli postanelerde görevlendirilmişlerdir.⁶⁹ Bu memurelerin tümüne Posta Umur-ı Müdür Muavinlerinden Ahmed Avni Bey tarafından posta işlerine dair kurs verilmiştir.⁷⁰

Karakışla, a.g.e.

⁶⁴ Şefika Kurnaz, *Cumhuriyet Öncesinde Türk Kadını*, İstanbul, 1997, s.136; Leyla Kaplan, *Cemiyetlerde ve Siyasî Teşkilâtlarda Türk Kadını (1908-1960)*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, Ankara, 1992, s.48.

⁶⁵ Asaf Tanrıkut, *Türkiye'de Posta ve Telgraf ve Telefon Tarihi Teşkilâtı ve Mevzuatı*, Ankara, 1984, s.301.

⁶⁶ A.e.

⁶⁷ Kurnaz, a.g.e., s.48.

⁶⁸ Tanrıkut, a.g.e., s.301.

⁶⁹ A.e.

⁷⁰ Tanrıkut, a.g.e., s.302.

PTT Nezareti tarafından kadınlara işyerlerinde giymeleri için lacivert renkte bir yeldirme ve başörtüsü; dışarıda giymeleri için de siyah renkte birer eteklik üzerine uzun pelerin verilmiş ve mor renkli kumaştan birer şal ile kıyafetleri tamamlanmıştır.⁷¹

5) Sansür Uygulamaları ve Casusluğu Önleme

Birinci Dünya Savaşı'nın patlamasıyla birlikte tüm PTT işlemlerinde sansür başlamıştır. Olağanüstü koşulların yaşandığı bu yıllarda PTT Nezareti öncelikle İngiliz ve Fransız memurların görevlerine son vermiştir. Savaşa katılma kararının alınmasından sonra İngilizler ve Osmanlı müttefiki devletlerden olmayan yabancı personel bir süre daha İstanbul'da kalmışlardır. Bu da kamuoyunda tepkilere neden olmuştur. Dönemin basınında telefon şirketinde çalışan İngilizler hakkında yazılanlar, bu memurların casus olabilecekleri ve Türkçe bilmedikleri için zaten işe yaramadıkları yönündedir.⁷²

Sonunda 14 Mart 1915 günü İngilizlere ait telefon şirketine hükûmetçe el konmuş ve burada çalışan İngiliz memur, mühendis ve fenni uzmanlar da bir süre sonra işten çıkarılmışlardır.⁷³

Casusluğun önlenmesi için sıkı tedbirler alınmaya çalışılırken ortaya bir büyük sorun çıkmıştır: “O zamana kadar gayrimüslimlerden yararlanılarak doldurulan tercüme işleri kadrolarına dil bilir eleman nereden bulunacaktı?”⁷⁴ Çünkü gayrimüslimlerin birçoğunun İngiliz ve Fransız dostlarıyla görüşmeye devam ettikleri tespit edilerek işten çıkarılmışlardır. Yani, Müslümanlardan yeterli derecede dil bilir sansür memuru bulunmaması, henüz savaşın başlarında ortaya çıkan bazı casusluk olaylarının yaşanmasında önemli bir etken olmuştur. Savaşın ilk günlerinde İstanbul Sansür Heyetinde 29 Müslüman, 18 Gayrimüslim (5 Musevî, 1 Rum, 12 Ermeni); Galata Sansür Heyetinde 9 Müslüman, 5 Gayrimüslim (1 Musevî, 1 Rum, 3 Ermeni); Beyoğlu Sansür Heyetinde 3 Ermeni bulunmaktadır.⁷⁵ Bu kadroların boşaltılması sansür işlerinde büyük bir sıkıntı doğuracaktır.

⁷¹ A.e.

⁷² “Telefon Şirketindeki İngilizlerin Lüzûm-ı Ref’ ve Tardı”, **Tasvir-i Efkâr**, 28 Teşrinisânî 1914.

⁷³ Reşat Alşan, “Cumhuriyetin Kuruluşu ve İlk Onbeş Yılında PTT İşletmesi”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, C.IV, Mart 1990, Sayı:17, s.411.

⁷⁴ Vahdet Keleşyılmaz, “Birinci Dünya Savaşında Ulusal Güvenlik ve Dil Bilir Eleman İhtiyacı”, **Askerî Tarih Bülteni**, Yıl: 25, Şubat 2000, Sayı:48, s.143.

⁷⁵ Keleşyılmaz, a.g.e., s.144.

PTT kanalları kullanılarak casusluğun nasıl yapıldığı dönemin Polis Müdüriyet-i Umumiyesince tespit edilmiştir. Polisin elde ettiği bilgilere göre, 1915 yılı başlarında casusluk olaylarında izlenen yollar içinde posta, telgraf ya da telsiz-telgraf kullanımı dikkat çekmektedir. Polis Müdüriyet-i Umumiyesi, gizli telsiz telgrafları haber verenlere para ödülü verileceğini duyurmuştur.⁷⁶ Casusluk yöntemleri arasında genellikle papazlar yoluyla haberleşmeler, İtilaf Devletleri'ne tâbi olan kişilerin tarafsız ya da dost ülkelerden gelen mektuplar arasına özel işaretler saklamaları, asıl metindeki sıradan yazıların boşluklarına limon suyuyla satırlar eklenmesi, pulların altına yazılar yazılarak yapıştırılması, zarfın gizli köşelerine mesajlar eklenmesi vs. sayılabilir.⁷⁷

Osmanlı Devleti, 1914 Ekim ayında Türkçe, Arapça, Fransızca ve Almanca'dan başka dilde yazılan mektupların alıkonulacağını ısrarla ilân etmişse de özellikle bazı Rumların bu emirlere uymamakta ısrar ettikleri görülmüştür.⁷⁸ Üstelik bir süre sonra, daha Yunanistan resmen savaşa katılmamışken bazı Rum gönüllüler Fransız ordusuna katılmışlar ve Çanakkale Savaşlarında İtilâf Devletleri saflarında bulunmuşlardır.⁷⁹ Rumların casusluk öyküleri bu kadarla sınırlı değildir. 1914 yılı Ekim sonlarına doğru hem Büyükada ve hem de Heybeliada'da bulunan Rum okullarında telsiz telgraf cihazları ele geçirilmiştir.⁸⁰

6) Savaş Döneminin Diğer Bazı Uygulamaları: Postanelerde Tatil Gününün Değişimi, Pul Sorunu, Posta Tatarlığının Kaldırılması, Hilâl-i Ahmer'in Haberleşmeye Katkısı

Birinci Dünya Savaşı ile birlikte yabancı postaları kaldırılınca postanelerde tatil günü yeniden Cuma olarak belirlenmiştir.⁸¹

Savaşla birlikte oldukça önemli bir sorun da ülke içinde yeterli kalitede matbaaların olmaması nedeniyle posta pulu basılamaması-

⁷⁶ Tanin, 10 Teşrinisâni 1914.

⁷⁷ Keleşyılmaz, a.g.e., s.144.

⁷⁸ Sabah, 5 Teşrinisâni 1914.

⁷⁹ Keleşyılmaz, a.g.e., s.144.

⁸⁰ Tanin, 24 Teşrinisani 1914.

⁸¹ Ahenk, 18 Teşrinisani 1330.

dır. Bu sebeple PTT depolarında ne kadar elde kalmış, kullanılmamış pul varsa, bunlar yeniden değerlendirilerek kullanılmıştır.⁸²

1918 yılı içerisinde Van-Bitlis-Tatvan arası tatarlıklarından başka tüm posta tatar teşkilatı lağvedilmiştir.⁸³

Bu arada diğer önemli bir konu da savaş esirlerinin posta işlemleridir. İstanbul'da bulunan Hilâl-i Ahmer Cemiyeti merkezi, esirlerin haberleşme ve gönderilerinin ulaştırılmasında aracılık etmeyi üstlenmiştir.⁸⁴

Sonuç

Birinci Dünya Savaşı her alanda olduğu gibi haberleşmede de önemli sıkıntılara yol açmıştır. 1840 yılından beri sürekli gelişerek dünyadaki haberleşme kurumları arasında önemli bir yere gelen PTT, birçok yönden dünyadaki benzerlerinden farklı bir mücadelenin içinde olmuştur. Her şeyden önce 1536 yılında Fransa'ya verilen kapitülasyonlar yıllar geçtikçe Levant'ta ticaret yapan diğer Avrupalı devletler için de geçerli hâle gelmiş, bu imtiyazlar XIX. yüzyılda haberleşme ve ulaştırma araçlarının gelişmesiyle büyük bir sömürü aracı olmuştur. Bu yüzden Osmanlı Devleti, dünyanın tüm gelişmiş ülkelerinde devlet tekeli olan haberleşme araçlarının işletilmesini ülke çıkarları açısından öncelikli bir konu olarak ele almıştır. Kapitülasyonların kaldırılması, haberleşmede devlet tekelinin tam olarak uygulanabilmesi açısından elzem olduğu için, buna II. Abdülhamit döneminden itibaren yoğun çaba gösterilmiştir. Ancak, ne yazık ki çabalar yeterli olmamış, kapitülasyonlardan faydalanan devletlere yapılan tüm iyi niyetli kaldırma çağrıları karşılıksız kalmıştır. Birinci Dünya Savaşı şartlarında bu yükten kurtulmanın daha kolay olacağı düşünülse de bu isteğe en büyük tepki Osmanlı'nın müttefiki devletlerden gelmiştir. 1914 yılı Ekim ayında kapitülasyonlar kaldırılabilmişse de 1918 yılında imzalanan Mondros Ateşkes Antlaşması'ndan hemen sonra, eskiden postanesi olmayan Romanya dâhil olmak üzere galip taraftaki Avrupa Devletleri Osmanlı topraklarında yeniden postaneler açmaya başlamışlardır.

⁸² **Memleket**, 3 Mayıs 1919.

⁸³ Tanrıkut, **a.g.e.**, s.68.

⁸⁴ Mehmed Ali, "Cihan Harbinde Postalar", **PTM**, No: 196, (Ağustos 1333), s.3-11.

Birinci Dünya Savaşı'nın Osmanlı haberleşme kurumu üzerindeki yıkıcı etkileri daha savaşa katılma kararının alındığı gün ortaya çıkmaya başlamıştır. Osmanlı PTT'sini 1913 ve 1914 yıllarında büyük çabalarla Avrupa haberleşme kurumlarıyla yarışabilir hâle getiren Nazır Oskan Efendi istifa edince, yaptığı tüm düzenlemeler sahipsiz kalmıştır. 1912'den beri kabineye dâhil bir bakanlık statüsünde bulunan PTT'nin başına vekâleten getirilen Maarif Nazırı Şükrü Bey, iyi niyetle çalışsa da haberleşme konusunda istenen düzen ve verimlilik sağlanamamıştır.

Memurların durumu da gerçekten savaş şartları altında olsa bile, olması gerekenin çok daha gerisinde kalmıştır. Gerek geçimlerini sağlamakta çektikleri güçlükler, gerekse askere alınan memurların cepheden dönememesi sivil haberleşmede büyük sıkıntılar yaratmıştır. Personel eksikliği giderek arttığından, PTT şubelerinde kadın memurların istihdam edilmesi de bu dönemde gerçekleşmiştir.

Bu çalışmada Osmanlı PTT kurumunun Birinci Dünya Savaşı yıllarındaki durumu kısaca ve ana hatlarıyla verilmeye çalışılmıştır. Başta askeri arşivler olmak üzere dönemin kaynakları üzerinde yapılacak yeni incelemeler, konunun daha da aydınlatılmasına yardımcı olacaktır.

Kaynakça

I. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA) Belgeleri

Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası (HR.HMŞ. İŞO) 62/1-3; 89/4; 89/5.

II. Zabıt Cerideleri ve Düsturlar

Meclis-i Meb'usân Zabıt Ceridesi (MMZC),

Devre:3, İçtima Senesi:1; İnikat:17, Ankara, 1991.

Devre:3, İçtima Senesi: 3, İnikat:48 (4 Mart 1333), Ankara, 1991.

Devre 3, İçtima Senesi: 4, İnikat: 60 (2 Mart 1334), Celse:1, Ankara, 1991.

Düstur, Tertib-i sâni, Cilt: 7.

III. Gazeteler ve Dergiler

Ahenk

İkdam

Kadınlar Dünyası

Memleket

Müsavat

Posta ve Telgraf Nezareti Mecmuası (PTM)

Sabah

Şuray-ı Ümmet

Takvim-i Vekâyi

Tanin

Tasvir-i Efkâr

Tercümân-ı Hakikat

Yeni Gazete

IV. Makale, Kitap ve Tezler

Ahrens, Werner: “Türkiye’de Alman Askerî Heyeti Sahra Postaları”, çev. Behçet

Çırağan, **Yeni Koleksiyon**, Sayı:14, Temmuz, 1980, s. 7-11.

Alexander, Zvi: **The Ottoman Field Post Offices: Palestine 1914-1918** (Osmanlı Sahra Postaları: Filistin 1914-1918), çev. Kemal Giray, Jeff Ertughrul, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000.

Alşan, Reşat: “Cumhuriyetin Kuruluşu ve İlk Onbeş Yılında PTT İşletmesi”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, C.IV, Mart 1990, Sayı:17, s.411-419.

Bayur, Yusuf Hikmet: **Türk İnkılâbı Tarihi**, Cilt: 3, Kısım 1, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayını, 1957.

_____ **Türk İnkılâbı Tarihi**, Cilt: II, Kısım: 1, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayını, 1983.

Çırağan, Behçet: “Türkiye’de Uçak Postaları: Lefke-Bilecik-Eskişehir”, **Yeni Koleksiyon**, Sayı:10-11, Mart-Nisan 1980, s.11-13.

Demir, Tanju: **Türkiye’de Posta Telgraf ve Telefon Teşkilatının Tarihsel Gelişimi (1840-1920)**, Ankara, PTT Yayınları, 2006.

Durukal, Hüsnü Sadık: “Birinci Dünya Harbinde Geciken Postalara Dair Bir Rapor”, **Güvercin**, Sayı: 9 (Temmuz 1957), s.1-5.

Kaplan, Leyla: **Cemiyetlerde ve Siyasî Teşkilâtlarda Türk Kadını (1908-1960)**, Ankara Üniversitesi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, Ankara, 1992.

Karakışla, Yavuz Selim: “Dersaadet Telefon Anonim Şirket-i Osmaniye’si ve Osmanlı Kadın Telefon Memureleri 1-2”, **Tarih ve Toplum**, Sayı: 212-213 (Ağustos-Eylül 2001).

Keleşyılmaz, Vahdet: “Birinci Dünya Savaşında Ulusal Güvenlik ve Dil Bilir Eleman İhtiyacı”, **Askerî Tarih Bülteni**, Yıl: 25, Şubat 2000, Sayı:48, s.143-156.

Koçak, Ahmet: “Savaşın Gölgesinde Yazılan Hikâyeler: Ömer Seyfettin’in Hikâyelerinde Savaşın Yansımaları”, Çanakkale Araştırmaları **Türk Yıllığı**, Yıl:13, Bahar 2015, Sayı:18, s.637-656.

Kurnaz, Şefika: **Cumhuriyet Öncesinde Türk Kadını**, İstanbul, MEB Yayınları, 1997.

Mehmed Ali: “Cihan Harbinde Postalar”, **Posta ve Telgraf Nezareti Mecmuası**, No: 196, (Ağustos 1333), s.3-11.

Phillips, William A.: “Should The Government Own The Telegraph?”, **The North American Review**, Vol. CXLIII., New York, 1886.

Pulhan, Ali Nusret: **Türk Pulları Kataloğu**, İstanbul, Pulhan Matbaası, 1976.

Ruşen Zeki: “Bizde Hareket-i Nisvan”, **Nevsal-i Milli**, İstanbul, 1330, s. 230-241.

Tanrikut, Asaf: **Türkiye’de Posta ve Telgraf ve Telefon Tarihi Teşkilâtı ve Mevzuatı**, Ankara, Efem Matbaacılık, 1984.

Tunaya, Tarık Zafer: **Türkiye’de Siyasi Partiler**, Cilt:1, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 1998.

1930’LARDA İKTİSADİ DEVLETÇİLİK, ŞİLEPÇİLİĞİN GELİŞMESİ VE SOSYETE ŞİLEP T.A.Ş.’NİN KURULUŞU

Nurşen GÜRBOĞA*, Murat KORALTÜRK**

Özet

Bu makale iktisadi devletçiliğin denizcilik sektöründeki yansımaları bir şilepçilik şirketi olan Sosyete Şilep T.A.Ş. ’nin kuruluşuna odaklanarak incelemeyi amaçlamaktadır. Makale bu bağlamda 1930’larda denizcilik sektöründeki iktisadi gelişmeleri ve hükümet ile armatörlerin şilepçiliğe artan ihtiyacı karşılama girişimlerini tartışmaktadır.

Anahtar Kelimeler: İktisadi Devletçilik, Kabotaj Kanunu, Devlet Denizyolları İşletmesi, Denizbank, Etibank, Türkiye İş Bankası, Deniz Ulaştırması, Armatörler, Şilepçilik.

Abstract

ECONOMIC ETATISM, DEVELOPMENT OF CARGO SHIPPING AND THE FOUNDATION OF SOCIETY CARGO SHIPPING CORPORATION IN THE 1930S

This article aims to examine the reflection of the economic etatism to the maritime sector by focusing on the establishment of “Society Cargo Ship Corporation (Sosyete Şilep T.A.Ş.)”. In this context, the article discusses the economic developments in the maritime sector and the attempts of the government and ship owners to satisfy the rising need for cargo shipping in the 1930s.

Keywords: Economic Etatism (Statism), Cabotage Law, State Maritime Lines Enterprise, Denizbank, Etibank, Türkiye İş Bankası, Maritime Transportation, Ship Owners, Cargo Shipping.

* Marmara Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi, İngilizce Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü. E-posta: ngurboga@marmara.edu.tr

** Marmara Üniversitesi, İktisat Fakültesi, İktisat Bölümü.
E-posta: mkoralturk@marmara.edu.tr

Giriş

Bugünkü kullanım amaçlarına göre yolcu ve yük gemileri olarak ikiye ayrılan ticaret gemileri,¹ 1960’lı yıllara kadar hem yolcu, hem de yük taşıyabilen ve bu nedenle “miks” gemi olarak nitelendirilen bir ara gemi tipini de kapsıyordu.² 1920’lerde Türk ticaret filosu içinde yalnızca yük taşımak üzere inşa edilmiş ve şilep³ olarak adlandırılan gemiler sayıca ve tonaj olarak azınlıktaydı. 1930’ların ikinci yarısında ise denizyolunda yük taşımacılığına duyulan ihtiyacın artmasıyla birlikte, şileplerin sayısı ticaret filosunda arttı ve bu alanda hem yasal, hem kurumsal düzenlemeler gündeme geldi. Bu makalenin amacı 1938’de kurulan Sasyete Şilep T.A.Ş.’i inceleyerek Türkiye ekonomisine yön veren iktisadi devletçiliğin 1930’lardaki seyri ve denizcilik sektörü üzerindeki etkilerini tartışmaktır.

1) Kabotaj Kanunu ve Diğer Önlemler

Birinci Dünya Savaşı’ndan hemen önce Osmanlı İmparatorluğu’nda deniz ulaşımının yaklaşık % 90’ını yabancı bandıralı gemiler yapmaktaydı. Osmanlı bandıralı gemilerin sayısı yabancı bandıralı gemilerden çok daha fazla olmakla birlikte, bu filo içinde buharlı ve taşıma kapasitesi büyük gemilerin sayısı azdı. Ticaret filosunun büyük kısmı hala yelkenli gemilerden oluşuyordu. Bu nedenle ticaret filosunda geç başlayan gelişimin büyük bir iktisadi önemi yoktu.⁴

İkinci Meşrutiyet döneminde egemen olan milli iktisat anlayışı denizcilik sektörünü de şekillendirdi. İttihatçı iktidar milli bir ticaret filosunun oluşumunu teşvik etti. Bu teşvikler sonucunda milli şirketler kuruldu. 1914 yılında, kapitülasyonların kaldırılması girişiminin yanı sıra kabotaj hakkının Osmanlı bayraklı gemilerin tekeline ta-

¹ <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Regulations/Pages/Default.aspx> (Son Erişim: 28 Şubat 2016)

² Ayet Altuğ, **Deniz Ulaştırması**, İstanbul, D.Dz.Y. Basımevi, 1946, s.86. Miks olarak adlandırılan gemiler bu amaçla tasarlanıp inşa edilmiş gemiler olmasına rağmen, 1920’lerden itibaren Türk ticaret filosunda yer alan çoğu miks gemi başlangıçta bu amaçla tasarlanıp inşa edilmemişti. Yük vapuru olarak inşa edilen gemiler eskidikten sonra, hatta yatların dahi miks gemi haline dönüştürüldüğü bilinir. Bkz. V. Birson, “Posta vapurlarımız: Yolcu vapurlarında insan, hayvan ve eşya farkının gözetilmemesinin önüne geçilmelidir”, **Cumhuriyet**, Sayı: 4425, 7 Eylül 1936, s.5.

³ Yük gemisi anlamında kullanılan Almanca “Sclepp” sözcüğünden Türkçeye geçmiş sözcük.

⁴ Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu’nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1970, s.165, 169.

nınması için adımlar atıldı.⁵ Buna karşın kabotaj hakkı ancak Lozan Antlaşması'yla kazanıldı ve 1926'dan itibaren uygulanmaya başlandı. Kabotaj Kanunu kuşkusuz milli iktisat anlayışı ve politikalarının denizcilik sektöründe uygulanabilmesi için çok önemli bir adımdı. Kabotaj Kanunu yerli girişimcileri denizcilik sektöründe yabancıların rekabetinden koruyarak, yatırım yapmaları ve faaliyet göstermelerinin yolunu açtı.

Yerli girişimcilere yönelik koruyucu adımlar Kabotaj Kanunu ile sınırlı değildir. Kabotaj Kanunu'ndan önce, yerli girişimcilerin denizcilik sektöründe deyim yerindeyse önlerini açmak için başka düzenlemeler de gündeme geldi. Bunlardan biri 30 Ocak 1923'te Lozan'da imzalanan "Türk-Yunan Nüfus Mübadelesi'ne İlişkin Sözleşme ve Protokol" çerçevesinde gerçekleşecek mübadele kapsamında, Türkiye'ye denizyolundan gelecek Müslüman mübadillerin taşınması meselesi nedeniyle yapıldı. Bu kapsamda açılan ihaleyi önce İtalyan Lloyd Triestino Kumpanyası kazandıysa da, kamuoyunda yerli armatörler dururken yabancı bir kumpanyanın bu işi yapması ve para kazanması tepkilere yol açtı. Bu tepkiler karşısında hükümet önce ihaleyi iptal etti, ardından bu kapsamlı yolcu taşımacılığı işini yedi milli kumpanyanın oluşturduğu Türk Vapurcular Birliği ve Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne verdi. Bu süreçte hükümetin mali desteğiyle hem Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi, hem de armatörler yeni gemi alımıyla filolarını takviye ettiler.⁶

Hükümetin kabotaj uygulamasından önce, yerli girişimcinin denizcilik sektöründe daha etkin rol oynamasını sağlamak için attığı bir diğer adım ise 20 Şubat 1924 tarih ve 418 sayılı kanunla, beş yıl içinde ithal edilecek buharlı gemilere gümrük vergisinden muafiyet tanınmasıdır. Daha sonra çıkarılan kanunlarla bu muafiyetin hem süresi, hem de kapsamı genişletildi.⁷

⁵ Arzu Varlı, "Milli İktisat Politikalarında Süreklilik: Kabotaj Meselesi", **İskeleyle Yanaşan...: Denizler, Gemiler, Denizciler**, Der. Orhan Berent-Murat Koraltürk, İstanbul, İletişim Yayınları, 2013, s.350-353.

⁶ Kamil Öngüt, "Şilepçilik", **Deniz**, Sayı: 22 (Nisan 1937), s.1; Kemal Arı, "Mübadillerin Taşınması İşinin Türk Vapur Kumpanyalarına Verilmesi: Mübadele ve Ulusal Ekonomi Yaratma Çabaları", **Toplumsal Tarih**, Sayı: 68 (Ağustos 1999), s.12-17. Bu konuyla ilgili ayrıca bkz. Kemal Arı, **Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri**, İzmir, Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları, 2008.

⁷ 1924'de gündeme gelen bu kanun ile 1926'da gündeme gelecek olan kabotaj uygulamasına geçilmeden önce, kabotaj hakkının fiilen Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarına geçme-

Bu önlemlerin yanı sıra 1926’dan itibaren kabotaj uygulamasına geçilmesiyle, 1920’lerin ikinci yarısından itibaren ticaret filosu büyümeye başladı. Bu büyümeyi döneme ait verilerden izlemek mümkündür. Örneğin 1920’lerin ortasında, Kabotaj Kanunu henüz yürürlüğe girmeden önce 33.967 net tonu armatörlere, 25.301 net tonu Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi’ne, 4.059 net tonu Şirket-i Hayriye’ye ve 1.019 net tonu Haliç Vapurları Şirketi’ne ait olmak üzere ticaret filosunun toplamı 64.346 net tonu bulmaktaydı. Kabotaj uygulamasına geçildikten kısa bir süre sonra ise ticaret filosu yavaş yavaş büyümeye başladı. 1929 yılı verilerine göre ticaret filosunun bileşimi 56.747 net tonu armatörlere, 35.473 net tonu Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi’ne, 6.444 net tonu Şirket-i Hayriye’ye ve 1.019 net tonu Haliç Vapurları Şirketi’ne ait olmak üzere toplam 99.683 net tona ulaştı. Kabotaj Kanunu’nun etkisi ile 1926’dan 1929’a uzanan süreçte Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi’nin toplam net tonajı % 40, armatörlerin ise % 67 artış gösterdi. Bu oranlar, kabotaj uygulamasının ticaret filosunun büyümesi üzerindeki somut etkisini yansıtmaktadır (bkz. Ek-1). Ticaret filosundaki tedrici büyüme 1930’lar boyunca, İkinci Dünya Savaşı yıllarında ise savaş koşullarına rağmen devam etti (bkz. Ek-2).

Ticaret filusunda 1930’larda yaşanan büyümenin taşıma kapasitesi gibi niceliksel boyutunun yanı sıra, gemilerin teknik özellikleriyle ilgili niteliksel boyutuna da bakmakta yarar vardır. Teknik özellikleri açısından da bakıldığında ticaret filosunun çok nitelikli gemilerden

sinin amaçlandığı İstanbul mebusları Ali Rıza ve Hamdi Beylerin ortak kanun tekliflerinde ki şu ifadeden anlaşılmaktadır: “*Vapurcularımızın zaten birçok müşkülât ile mücadele ettiği şu sırada Hükümetin vazifesi bunları bir kat daha tazyik etmek değil, bilâkis primlerle, mükâfatlarla teşvik ve tergib etmek ve kabotaj hakkının fiiliyatta da Türk Bayrağına intikalini temin etmek olacağından...*”, bkz. **Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi**, Devre: II, Cilt: 6, 19.02.1340/1924, s.146. İlgili kanunun 3. ve 4. maddelerinde yer alan şu ifadeler, bu kanunla amaçlananın yalnızca Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarının gemi satın almalarını kolaylaştırmak olmadığını düşündürmektedir: “*Madde 3: Kabotaj hakkından istifade maksadıyla muvazaalı olarak Millî Bayrak altına girmiş olduğu anlaşılan sefain Hükümet tarafından müsadere edilir. Madde 4: Hükümet vaziyetleri şüpheli görünen sefaini kabotaj hakkından mahrum eder.*” Bu iki madde TBMM’de tepki ile karşılanır. Örneğin Dersim Mebusu Feridun Fikri bu maddelere itirazını “*Türkiye Cumhuriyeti şüphe üzerine madde koyamaz. Memlekette sırf şüphe esası üzerine şunun bunun elinden hakkını almak adaletle kabili telif değildir.*” diye ifade ederse de madde bu haliyle kabul edilir. **Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi**, Devre: II, Cilt: 6, 19.02.1340/1924, s.157. Kanun metni için bkz. “Türkler ve Türk Şirketleri Tarafından İştirâ Olunan Sefâinin Gümrük Resminden İstisnâsına Dâir Kânun“, **Resmi Ceride**, Sayı: 62 (5 Mart 1340/1924), s.2.

meydana geldiği söylenemez. Örneğin 1929 yılında 111 yolcu ve yük gemisinin 2'si ahşaptan, geri kalanı demir veya çeliklendi. 22 motorlu geminin 11'i ahşaptan inşa edilmişti.⁸ 1935 yılında, 273 yük ve yolcu gemisinin 194'ü buharlı, 50'si motorlu ve 29'u yelkenliydi. 273 geminin ancak 59'unda telsiz bulunmaktaydı.⁹ 1933 yılı verilerine göre, filoda tonaj olarak küçük ve görece yaşlı gemilerin çok oldukları, yine bunların kamuya değil, daha çok şahıs ve özel şirketlere ait olduğu görülür (bkz. Ek-3, Ek-4, Ek-5).

2) Denizde İktisadi Devletçilik ve Özel Sektörün Sınırları

1930'larda Türkiye ekonomisinde devletçi politikalar uygulanmadan önce korumacı önlemlerle bir geçiş süreci yaşanmıştır. İlhan Tekeli ve Selim İlkin devletçilik üzerine yaptıkları çalışmalarında, bu korumacı geçiş sürecinin sanayi alanında 1929-1931 yılları arasında yaşanırken, denizcilik sektöründe 1926-1932 yılları arasında daha da uzun yaşandığını ileri sürerler.¹⁰ Tekeli ve İlkin, denizcilik sektöründe devletçi müdahale ve uygulamalara geçiş süreci olarak tanımlanan bu dönemin başlangıcını Kabotaj Kanunu ile başlatırlar. Ancak 1924'te gündeme gelen ve yukarıda değinilen "Türkler ve Türk Şirketleri Tarafından İştirâ Olunan Sefâinin Gümrük Resminden İstisnâsına Dâir Kânun" göz önüne alındığında, geçiş sürecinin başlangıç tarihini biraz daha geriye çekmek ve 1924'te başlatmak mümkündür.

İktisadi devletçilikle 1930'larda öne çıkan sektör sanayidir. Bu dönemde, planlar çerçevesinde sanayileşme alanında adımlar atıldı. Bu planlarda gerek üretim için lazım olan hammaddelerin, gerekse üretilecek malların iç ve dış pazarlara sevkiyatı için deniz ulaşımının önemine dikkat çekilir. Örneğin, İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nda deniz ulaşımı kastedilerek, "*İlk bakışta umumi bir endüstri planıyla alakadar görünmeyen bu ekonomi branşı, hakikatte, kurulmakta olan yeni Türk endüstrisine çok sıkı bağlarla merbuttur.*" ifadesi kullanılır.¹¹ Bu planda, deniz ulaşımının iç piyasada demiryollarının

⁸ **Türk Ticaret Gemileri**, İstanbul, İktisat Vekaleti Yayını, 1929 künyeli eserde yer alan verilerden yararlanılarak hesaplanmıştır.

⁹ **İstanbul Limanı**, İstanbul, Ekonomi Bakanlığı Yayını, 1935, s.140.

¹⁰ İlhan Tekeli, Selim İlkin, **Uygulamaya Geçerken Türkiye'de Devletçiliğin Oluşumu**, Ankara, ODTÜ Yayını, 1982, s.250.

¹¹ **İkinci 5 Yıllık Sanayi Planı**, Başvekalet Matbaası, 1936, s. 335.

işlevini tamamlayıcı role sahip olduğu; ithalat ve ihracatta ise yabancı kumpanyaların navlun dayatmalarına ve üstünlüğüne karşı Türkiye'ye avantajlar kazandırabileceği ileri sürülür.¹²

Bu belgelerde devletçiliğin ideolojik sınırlarına dair izlere de rastlanır. Örneğin 1935'te yayınlanan "Ekonomi Bakanlığı'nın Parti Ekonomi Programına Göre Yaptığı İşler Hakkında Rapor"da, sektörde yaşanan ve "hastalık" olarak nitelendirilen rekabetle mücadele için devletin fiyatlara müdahalesini öngören "tarife" ve "tekel" gibi "devletçi" uygulamalar önerilir.¹³ Hem Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nda,¹⁴ hem de ikincisinde, sektör içinde rekabete karşı başvurulacak ve aşağıda değinilecek olan 2239 sayılı kanunla devlete tanınan tekel uygulamasının önemi de savunulur.

Tam da bu noktada, denizcilik alanında tekel durumunun oluşumuna değinmekte yarar vardır. 1920'lerde ve 1930'larda görece büyüyen ticaret filosu, az sermaye yatırılarak alınmış yaşlı ve bu nedenle birçoğu sigorta şirketlerince sigortalanmak dahi istenmeyen gemilerden oluşmaktaydı. Yine bu gemilerin çoğu klaslı ve sigortalı olmadıklarından yabancı limanlara girememektedirler.¹⁵ Başka bir deyişle bu gemilerin çalışmak için iç pazardan başka alternatifleri yoktu. Ancak 1929 Krizi bu pazardaki iş hacminin de daralmasına yol açtı. Gelişen demiryolu ulaşımının etkisi de hesaba katıldığında, sektörün içinde aktörlerin birbirlerine zarar verici boyutlara ulaşan bir rekabete girdiklerine tanık olunur. Bu rekabetin olumsuz etkilerinden deyim yerindeyse sektörün en büyük aktörü olan Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi de zarar görmeye ve devlet bütçesine yük olmaya başladı.

Sektörde yaşanan bu gelişmeler karşısında 1932 yılına gelindiğinde hükümetin başvurduğu ilk önlem, söz konusu rekabeti denetim altına alarak fiyatları yükseltmek oldu. Hükümet, armatörlerin bir şirket çatısı altında birleşmeleri ve Türkiye Seyr-i Sefain İdare-

¹² A.e., s.335-336.

¹³ **Ekonomi Bakanlığı'nın Parti Ekonomi Programına Göre Yaptığı İşler Hakkında Rapor**, Ankara, 1935, s.74-76.

¹⁴ Bu plan için bkz. Afet İnan, **Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyetinin Birinci Sanayi Planı 1933**, Ankara, TTK Yayını, 1972.

¹⁵ "Ticaret Filomuz Ne Halde?", **Cumhuriyet**, Sayı: 3237, 13 Mayıs 1933, s.4; "Vapurlarımızın Sigorta İşleri. Armatörler Sigorta Şirketlerinden Müşteki". **Cumhuriyet**, Sayı: 4237, 29 Şubat 1936, s.2.

si ile anlaşmaya gitmelerini önerdiyse de bu öneri hayata geçmedi. Bu noktada 9 Temmuz 1932 tarih ve 2068 sayılı “Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun” gündeme geldi.¹⁶ Bu kanun, kabotaj kapsamına giren limanlar arasında posta seferlerinin devlet tekeline alınmasını öngörmektedir. Şilepçilik ve özel donanımlı gemilerle hayvan taşımacılığı, liman içi, körfez içi nakliyat ve devletin düzenli vapur işletmediği limanlar arasında taşımacılık armatörlere bırakıldı. Kanun, faaliyetlerini durdurmak isteyen armatörlerin düzenli sefer yapmaya uygun gemilerini devlete satabilme imkânı da tanıyordu. Kanun, söz konusu düzenlemelere rağmen armatörlerin desteğini alamadı. Çünkü armatörler devlete tanınan tekel hakkının kriz ortamında kendi faaliyet alanlarının kısıtlanması anlamına geldiğini düşünmekteydiler. Bürokraside de bu düşüncüyü paylaşanlar vardı. Ancak hükümet, deniz ulaşımının bir kamu hizmeti olduğu anlayışı ve verimlilik kaygılarıyla bu kanunu desteklemekteydi.¹⁷

Bu kanundan önce ve sonra gündeme gelen ve ekonomide devlet müdahalesini öngören diğer kanun ve düzenlemeler, devletçilik konusunda hükümet ve bürokrasi içinde ayrılıkların daha da su yüzüne çıkmasına yol açtı. Bu ayrılıkların bir sonucu olarak, korumacı politikaların en önemli mimarlarından olan ve 1930-1932 yıllarında iktisat vekilliği yapan Mustafa Şeref [Özkan] görevinden ayrıldı ve yerine Celal [Bayar] geldi.¹⁸ Celal [Bayar]’ın iktisat vekili olduğu 1932-1937 yılları ve ardından başvekil olduğu 1937-1939 yılları Türkiye’de iktisadi devletçiliğin öne çıktığı bir dönemdir. Celal Bayar, Türkiye İş Bankası’nın umum müdürlüğünü yapmış, bu nedenle özel sektör deneyimi olan, devletçiliği bir amaç değil araç olarak gören, ekonomide devletin rolünü özel sektöre rağmen veya karşı değil, özel sektörün deyim yerindeyse gü-

¹⁶ “Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun”, **Resmî Gazete**, Sayı: 2151 (17 Temmuz 1932), s.1721-1722. Ayrıca bkz. Serkan Tuna, “1932 ve 1933 Yıllarında Çıkarılan Deniz Nakliyatı Kanunları”, **Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi**, Sayı: 2 (2002), s. 309-326.

¹⁷ Tekeli-İlkin, **Uygulamaya Geçerken Türkiye’de Devletçiliğin Oluşumu**, s.251-252; Tuna, “1932 ve 1933 Yıllarında Çıkarılan Deniz Nakliyatı Kanunları”, s.317.

¹⁸ Mustafa Şeref için bkz. Özcan Şabudak, **Unutulmuş Bir Devletçi İktisat Vekili Mustafa Şeref Özkan**, İstanbul, Libra Kitapçılık ve Yayıncılık, 2009.

cünün yetmediği yerde, devletin rol oynaması gerektiğine inanan bir çizgiye sahipti.¹⁹

Devletçilikte yaşanan bu önemli değişimden denizcilik sektörü de etkilenmiştir. Bu bağlamda yapılan önemli bir yasal düzenleme 29 Mayıs 1933 tarih ve 2239 sayılı “Deniz Yolları İşletme Kanunu”dur.²⁰ Bu kanun da 2068 sayılı kanun gibi devlete tekel hakkını tanımaktaydı. Ancak 2239 sayılı kanun, 2068 sayılı kanuna göre armatörlere daha geniş bir çalışma alanı sağlamaktaydı. Kanun, armatörlere de kuracakları şirketlerin çatısı altında bir araya gelerek, düzenli posta seferleri yapabilme hakkını tanıdı. Bu bağlamda 1933 yılında kurulan Vapurculuk T.A.Ş. ise ancak 1936’ya kadar faaliyet gösterebildi.²¹

1930’larda devletçiliğin denizcilik sektöründeki etkileri bu düzenlemelerle sınırlı değildir. Bu sektörde devletleştirme ve millileştirme yönünde adımlar 1920’lerden itibaren atılmaya başlandı.²² Ancak devletçilikle birlikte özellikle armatörlerin faaliyet alanının

¹⁹ Celal Bayar devletçiliği yaratan koşulları şu şekilde tanımlar: “*Milli sermayelerin, çabuk ve maksatlarımıza uygun bir bünye alabilmemize kıfayet edecek kadar çok ve kuvvetli olmaması idi. Bir taraftan bu sebep, diğer taraftan dünya ekonomik şartlarının geçirdiği istihaleler; devleti, sanayi işleri ile daha yakından ve radikal olarak uğraşmaya sevk etti. Devlet, bu yeni telâkki ile ve kendi kuvvetine dayanarak, memleketin birinci derecede ehemmiyetli sınaî mevzularını tahakkuk ettirmek vazifesini üzerine aldı.*” Bkz. **Celal Bayar’ın Söylev ve Demeçleri 1921-1938 Ekonomik Konulara Dair**, Derleyen: Özel Şahingiray, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1999, s.90-91. Celal Bayar için bkz. M. Akif Tural, **Atatürk Devrinde İktisadi Yapılaşma ve Celal Bayar (1920-1938)**, Ankara, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, 1987; Nurşen Mazıcı, **Celal Bayar: Başbakanlık Dönemi 1937-1939**, İstanbul, Der Yayınları, 1996.

²⁰ “Deniz Yolları İşletmeye Dair Kanun”, **Resmi Gazete**, Sayı: 2419 (5 Haziran 1933), s.2617-2619.

²¹ Tekeli-İlkin, **Uygulamaya Geçerken Türkiye’de Devletçiliğin Oluşumu**, s.252-253; Tuna, “1932 ve 1933 Yıllarında Çıkarılan Deniz Nakliyatı Kanunları”, s.319; Efdal As, **Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)**, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2013, s.408-413.

²² Bu adımlar makalenin ana konusu olmadığı için ele alınmayacaktır. Ancak bu adımları kısaca ifade etmekte yarar vardır. Örneğin 1923’te Tahlisiye İdaresi yeniden devlet tarafından idare edilmeye başlandı. 1924’te kılavuzluk hizmetleri Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi’ne verildi. 1925’te İstanbul, İzmir ve Trabzon’da, 1927’de ise Mersin’de “Liman İnhisarı” şirketleri kuruldu. Mersin’deki şirket 1929’da, İstanbul ve Trabzon’daki şirketler 1934’de, İzmir’deki ise 1935’te devletleştirildiler. 1938’de ise Fenerler İdaresi millileştirildi ve Denizbank’a bağlı Türk Gemi Kurtarma Müessesesi kuruldu. Bkz. Eser Tutel, **Gemiler... Süvariler... İskeleler...**, İstanbul, İletişim Yayınları, 2006, s.402, 416, 426, 430-431; Sinan Demirbilek, “Tek Parti Döneminde İnhisarlar (1923-1946)”, **Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi**, Cilt: XII, Sayı: 24 (2012), s.214-217.

sınırları yeniden çizildi ve bu alan şilepçilikle sınırlı tutuldu. Bu noktada şilepçiliğin 1930'ların ikinci yarısındaki durumuna bakmakta yarar vardır.

3) Şileplere Duyulan İhtiyacın Artması

1930'larda Türkiye'de şilepçiliğin gelişiminde 2239 sayılı kanunda yapılan şilep tanımı belirleyici olmuştur.²³ Bu tanıma göre yolcu ve miks gemilerin yük taşımaya bir engel getirilmedi. Yolcu taşıma tekeline sahip olan Devlet Denizyolları İdaresi ve Vapurculuk T.A.Ş.'ne ait gemiler yolcuların yanı sıra kapasiteleri elverdiği ölçüde yük de taşımaya devam ettiler. Ancak şilep olarak tanımlanan gemilerin yük dışında yolcu taşımaları mutlak surette engellendi. Bu nedenle armatörlere ait olup da miks sınıfından olan gemiler şilebe dönüştürüldü.²⁴ Bu net ayırım, kısa ömürlü Vapurculuk T.A.Ş. deneyimi dışında, armatörlerin yolcu taşımacılığı yapmalarının sonu anlamına geliyordu. Bu armatörler yalnızca yük taşımacılığı yaparak tümüyle şilepçilik alanında faaliyetlerini yoğunlaştırdılar.

Şilepçilik armatörlere bırakılırken, bir seferde şileple taşınan yükün cinsi "tek cins eşya nakliyatı" ve "azami üç cins eşya ve hayvan nakliyatı" olarak tanımlandı. Şilepçilikte yükün cinsine getirilen sınırlamalara rağmen, yük ve yolcu taşıma imkânı olan diğer gemilere göre şilepçiliğe duyulan ihtiyaç arttı. Bu, şileplerin yolcu ve miks gemilerine göre daha çok yük taşıma imkânının olmasından kaynaklanıyordu. Yolcu ve miks gemileri, taşıma kapasitesi itibarıyla şileplere göre kuşkusuz daha az elverişliydi. Bunun yanı sıra kanunda vurgulanan "tek cins" yük taşıma ihtiyacı da yine şileplere duyulan ihtiyacı arttırdı. Bu ihtiyacın artmasında şileplerin daha rantabl ol-

²³ Kanunun 3. maddesinde şilepçilik şöyle tanımlanır: "Navlun mukavelesine merbut olmak şartile makinalı veya makinasız gemilerle Türk limanları arasında yapılan alalûmum tek cins eşya nakliyatı ile İstanbul limanı hariç olmak üzere münhasıran iki Türk limanı arasında yapılan her nevi yük ve hayvan nakliyatı ve en çok üç Türk limanından bir veya iki Türk limanına yapılan azamî üç cins eşya ve hayvan nakliyatı şilepçilik sayılır. Şileplerde gemi adamlarıyla, sahip ve müstecirleri ve bunların efradı aileleri, sigortacılar, mukrizler, yük ve hayvan sahip ve muhafızları ve çobanları kumpanyanın acentası ve memur ve müfettişleri yolcudan madut değildir. Yalnız bunların adedi, gemi adamları ve hayvan çobanları müstesna olmak üzere her seferde on iki kişiyi geçemez." Bkz. "Deniz Yolları İşletmeye Dair Kanun", **Resmi Gazete**, Sayı: 2419 (5 Haziran 1933), s. 2617-2619.

²⁴ 1937'de Karadeniz'de batan Hisar ve 1943'de yine Karadeniz'de batan Adana gemileri battıklarında şilep olarak kullanılıyorlardı. Ancak bu iki gemi de şilep olarak kullanılmadan önce hem yolcu, hem yük taşımaktaydı.

masının da büyük payı vardı. Burada “tek cins” olarak vurgulanan yükün başta kömür, buğday ve tuz gibi, büyük yolcu gemileri ve miks gemilerle taşınması zor olan yükler olduğu söylenebilir. Söz konusu yüklerin miks ve yolcu gemileriyle küçük miktarlarda taşınması yerine, şilepler tarafından büyük miktarda ve topluca taşınması şilepleri daha rantabl kılıyordu. Bir başka etken de bu tür yüklerin yolcularla aynı gemide taşınmasının sakıncalı olmasıydı. Bu sakınca, söz konusu yüklerin “pis” yük olarak nitelendirilmesinden ileri gelmektedir.²⁵

Armatörlerin faaliyet alanı şilepçilikle sınırlandırılırken, yolcu vapuru işletmeciliği tekeline sahip olan Devlet Denizyolları İdaresi ve Vapurculuk T.A.Ş.'nin şilep işletme girişimleri armatörlerin tepkisine yol açtı. Örneğin 1934 yılı Ocak ayında Vapurculuk T.A.Ş.'ne ait üç geminin şilepçilik yaptığı haberi basına yansıdı. Deniz Ticaret Müdürü Müfit Necdet [Deniz] Bey bu girişimin önünde yasal bir engelin olmadığını, boşta kalan gemilerin yük buldukları takdirde şilepçilik yapabileceklerini açıkladı.²⁶ Bu durumdan şikâyetçi olan şilepçiler meselenin çözümü için hükümet yetkilileri ile görüşmek üzere Ankara'ya bir heyet göndereceklerini duyurdular.²⁷

Faaliyet alanları şilepçilik ile kısıtlanan armatörler, 2239 sayılı kanunun getirdiği tek tip yük taşıma zorunluluğu ile 15 yaşından büyük gemi satın alma engeline itirazlarını yine Ankara'da hükümet yetkilileri nezdinde dile getirmeyi düşündüler.²⁸ Bu itirazlara karşın kimi armatörler gemi satın alarak filolarını büyültmeye çalıştılar. Örneğin 1935 yılı Ağustos ayına gelindiğinde, son birkaç ayda armatörlerin satın aldıkları beş şileple ticaret filosuna 10 bin tonluk ka-

²⁵ Kamil Öngüt “*Evvelki vaziyette şilepte yolcu taşınır veya yolcu gemilerinde şileplere ait pis hamule bulunurdu. Bu da ayrıldıktan sonra postacılık devlet inhisarına geçti ve hamule cinsi tahdit edilerek serbest şilepçilik yapıldı*” sözleriyle yolcu ve yük gemileri ayrımını dile getirir. Bkz. Kamil Öngüt, “Şilepçilik”, s.1. Ancak şilepçiliğin gelişmeye başlamasına karşın, posta gemilerinde yolcu ile birlikte nakledilmesi gerekmeyen yüklerin taşınmaya devam edildiği de anlaşılmaktadır. V. Birson bu durumun zihni arka planına işaret edeceğine, gemilerde yolcu ve yükün bir arada taşınmasına dair yolcudan ziyade yüklerin lehine gösterilen özen ve çabayı eleştirmek için “*insan, hayvan ve eşya yerleri ayırt edilmedikçe insan ile hayvan arasında fark gözetmemek zihniyeti ortadan kalkmayacaktır.*” demektedir. Bkz. V. Birson, “Posta Vapurlarımız: Yolcu Vapurlarında İnsan, Hayvan ve Eşya Farkının Gözetilmemesinin Önüne Geçilmelidir”, **Cumhuriyet**, Sayı: 4425, 7 Eylül 1936, s.5.

²⁶ “Şilepçilerin Şikâyeti”, **Cumhuriyet**, Sayı: 3498, 31 Kanunusani/Ocak 1934, s.5.

²⁷ “Şilepçilerin Müracaatı”, **Cumhuriyet**, Sayı: 3520, 22 Şubat 1934, s.3.

²⁸ “Şilepçiler Ankara'ya Bir Heyet Gönderdiler”, **Cumhuriyet**, Sayı: 3924, 20 Nisan 1935, s.2.

pasite artışı sağladıkları kamuoyuna yansdı.²⁹ 1936'da Vapurculuk T.A.Ş.'nin tasfiye olması, bu şirketin ortakları arasında yer alan kimi armatörlerin şilepçiliğe yönelmelerine yol açtı.³⁰ Ancak armatörlerin değil devletin şilepçilik yapacağı yönündeki haberler armatörler arasında endişe uyandırdı. Örneğin Şubat 1937'de, beraberinde İktisat Vekili Celal Bayar ve ilgili bürokratlarla İzmir'e giden Başvekil İsmet İnönü, hayata geçirmeyi düşündükleri bir projeyi açıkladı: 100 bin tonluk, sayısı 18'i bulacak ve yenileri inşa edilene kadar birkaçı ikinci el olarak satın alınabilecek şileplerle ticaret filosu takviye edilecekti.³¹

Hükümetin şilep yaptırmak ve satın almak yönünde yatırımda bulunacağı haberi hemen armatörlerin tepkisini çekti. "Şilepçilik alanında da yeni bir devlet tekeli mi kurulacak?" sorusu ortaya atıldı. Yeni şilepler satın alarak ticaret filosunu geliştirmek için adımlar atmak üzere olan armatörlerin, şilepçilik alanında rekabet edemeyecekleri bir devlet tekelinin oluşması ihtimali karşısında bu yatırım girişimlerinden kaçındıkları kamuoyuna yansdı.³² Armatörlerin bu kaygısı, bir üst düzey yetkilinin devletin şilepçilikle ilgili yatırımlarının ve satın almayı düşündüğü şileplerin dış ticaret amacıyla kullanılacağı, dolaşısıyla kabotaj çerçevesinde faaliyet gösteren şilepçilere karşı bir rekabet oluşturmayaacağı açıklamasıyla bir nebze giderilmeye çalışıldı.³³

²⁹ "Beş Yeni Şilep", **Cumhuriyet**, Sayı: 4035, 9 Ağustos 1935, s.3.

³⁰ "Şilepçilerimiz Tam Faaliyette", **Cumhuriyet**, Sayı: 4199, 22 İkincikanun (Ocak) 1936, s.2.

³¹ Abidin Daver, "Başvekil Beraber 24 Saat", **Cumhuriyet**, Sayı: 4592, 26 Şubat 1937, s.3-4.

³² "Ortaya Atılan Şayia", **Cumhuriyet**, Sayı: 4594, 28 Şubat 1937, s.2.

³³ "Şilepçiler Vaziyeti Nasıl Görüyorlar?", **Cumhuriyet**, Sayı: 4610, 16 Mart 1937, s.2. Dış ticarete kullanılmak amacıyla devlet tarafından şilepçilik yapılmak istenmesi 1920'lerin sonunda gündeme geldi. Örneğin, Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'nin 1929 yılı bütçesi TBMM'de ele alınırken İktisat Vekili M. Rahmi Bey bu niyeti "*İdarenin fazlayı varidatıyla nasıl ki bu güne kadar memleketin ihtiyacatını temin etmiş isek bundan sonraki fazlayı varidat ile de alacağımız şileplerle emtiamızın millî vapurlarla sevkini temine çalışacağız.*" sözleriyle ifade eder. Bkz. **Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi**, Devre: III, Cilt: 11, 11.05.1929, s.43. Aynı oturumda İstanbul mebusu Hüseyin Bey şilep değil, yolcu gemisi alınmasını "*Memleketin iktisadî işlerine her şeyden ziyade ehemmiyet verilmek lazım gelirken bendeniz görüyorum ki Seyr-i Sefain İdaresince gerek bu sene gerek geçen sene ecnebi iskelelere memleketimiz emtiasını sevk etmek için vapur alınması işi hiç düşünülmemiştir. Lüks vapur alıyoruz. Anlıyorum... Tabii buda lâzımdır. Fakat ondan evvel memlekette şilepçilik olmalıydı. Hepiniz bilirsiniz bir lüks vapurun bedeliyle dört beş şilep alınabilir.*" sözleriyle eleştirir. Bkz. **Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi**, Devre: III, Cilt: 11, 11.05.1929, s.44. İktisat Vekili M. Rahmi Bey bu eleştiriye "*Memleketin sahillerindeki emtiasının ve yolcularının naklini temin edecek vesait yokken harici seferlere bunu tahsis*

Yine aynı günlerde şilepçilik yapan armatörler hükümetten 15 yaşından büyük gemi satın alma engelinin kaldırılması ve döviz konusunda kolaylıklar sağlanması talebinde bulundular.³⁴

Bütün bu haberlerden, armatörlerin şilepçilik alanında devletle rekabet etmek istemedikleri, öte yandan bu alanda armatörlerin dolduramadığı boşluğu devletin satın alacağı ve inşa ettireceği şileplerle armatörlere rakip olmaksızın doldurmaya niyetli olduğu anlaşılmaktadır. Bu yeni durumu, gazetedeki köşesinde denizcilik konularını da ele alan Abidin Daver “Şilepçilikte Türk armatörlerine de, Devlet Denizyolları İdaresi’ne de iş vardır” şeklinde ifade eder.³⁵ Kısa bir süre sonra atılan adımlarla da hükümetin bu anlayışta olduğu anlaşılır.

4) Sosyete Şilep T.A.Ş.’nin Kuruluşu

Hükümetin şilepler satın alacağı, yeni şilepler inşa ettireceği ve işleteceği yönündeki haberler karşısında, hükümetle rekabet edemeyeceklerini düşünerek kaygıya kapılan armatörleri rahatlatma amacıyla bir başka açıklama da Celal Bayar’dan geldi. Bayar, İktisat Vekili olarak 1937 yılı bütçesiyle ilgili TBMM’de yaptığı konuşmada, devletin şilepçilik faaliyetlerinin özellikle kabotaj hattı dışında gerçekleşeceğini vurguladı. Bayar’a göre armatörlerin kabotaj hattı dışında şilepçilik imkânları çok sınırlıydı. Bu nedenle söz konusu hizmet yabancı kumpanyalardan satın alınıyordu. Oysa yabancılar navlun fiyatlarını istedikleri gibi belirleyebiliyorlardı. Bu alanda yabancılarla olan bağımlılığı sona erdirmek için devlet şilepçilik yapacaktı.³⁶

etmek, asıl lüks olan şey bu olur. Tabiidir ki evvela memleketin kanunen kazandığı hakkının memleket dâhilindeki istihsalatının emniyet ve süratle sevkiyatını temin etmek birinci vazifemizdir.” diyerek yanıtlar. Bkz. **Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi**, Devre: III, Cilt: 11, 11.05.1929, s.44.

³⁴ “Türk Şilepçilerinin Hükümetten Dilekleri”, **Cumhuriyet**, Sayı: 4635, 10 Nisan 1937, s.4.

³⁵ Abidin Daver, “Şilep Alalım”, **Cumhuriyet Gazetesi**, Sayı: 4668, 13 Mayıs 1937, s.3.

³⁶ “Dış memleketler istikametindeki nakliyata gelince: Bu, bizim için çok ciddi bir ehemmiyet arz etmektedir. Bu sene zaman zaman vapursuzluk müşkülâtına uğradık. Avrupa’da iş hacmi arttığı için ecnebi kumpanyalar bizzat kendi memleketlerinde veyahut daha müsait sahada çalışmayı tercih ettiler. Memleketimize muntazaman seferler yapan bir kaç kumpanya varsa da zaman zaman aralarında fiyat itihadi yaptıkları görülür. Bunlara rakip olmak üzere, bazı ecnebi kumpanyaları seferler yapmakta, fakat tüccar bunların seferlerinin daimi ve muntazam olmaması yüzünden daha emniyetli ve muntazam seferler yapan vapurlara bağlanmaktadır.

Celal Bayar, iktisat vekili olarak şilepçiliğe dair görüşünü İsmet İnönü'nün ardından kurduğu hükümetin programında daha da net ifade etti. Bayar, 8 Kasım 1937'de TBMM'de okuduğu hükümet programında şilepçilik alanında bir tekel kurulmayacağını “*Ecnebi kumpanyaların, aralarında birleşerek vakit vakit yüksek navlun empoze etmek istemelerinden ihracat piyasamız müteessirdir. Milli iktisat menfaatimizde bu yönden tedbir almamızı icap ettirmektedir. Bu itibarla milli şilepçiliğimizi yüksek teknikle teşkilatlandırmağa çalışacağız, fakat bir inhisar tesisi düşünmediğimizi derhal ilave edebilirim.*” sözleriyle dile getirdi.³⁷ Gerçekten de *İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı*'nın revizyona uğramış hali olan ve “1938 Programı” olarak adlandırılan plana göre 23'ü yeni inşa edilecek, beşi satın alınacak toplam 67.000 tonluk 28 parça gemi ile ticaret filosunun takviye edilmesi öngörüldü.³⁸ Bu bağlamda yurt dışındaki gemi yapımcılarıyla temas kuruldu.³⁹ Ancak İkinci Dünya Savaşı bu girişimlerin hayata geçmesini engelledi.

*Bittabi ecnebi kumpanyalara navlun noktai nazarından müdahale etmek, kati bir empozisyon yapmak imkânının ne dereceye kadar elimizde olup olmadığını takdir buyurursunuz. Zaman zaman hususi bir surette müdahale ile fiyat meselelerinde mutedil hareket etmelerini teklif ediyoruz ve kabul ettikleri de vaki oluyor. Vaziyeti böylece idare etmekteyiz. Fakat hakikat olan mesele ve Büyük Millet Meclisinin bilmesi lazım gelen ehemmiyetli nokta şudur ki, ihracat maddelerimiz nakliyat noktasından açıktadır. Bir gün her hangi bir sebeple bu vapur kumpanyaları memleketimize seferden sarfınazar ettikleri takdirde memleketimizin mallarını harice satmak bizim için hakiki bir müşkülât doğurur. Bu, Hükümetin nazarı dikkatinden kaçmamıştır. Bizim memleketimizde şilepçiliği ileri götürmek eğer zannolunduğu gibi on beş yaştan yukarı gemileri de almağa müsaade etmekten ibaret kalsaydı tevlid edeceği assürans ve saire primi farkına rağmen bunu derakab yapardım. Şilepçiler vekâletime müracaat etmişlerdir. Vapurlarının yaşlarını çoğaltınız. Daha ucuz alalım ve memleketin ekonomisi üzerinde de faydalı oluruz, demişlerdir. İşî heyeti fenniyeme tevdi ettim, tetkik ediyorlar, ben, şahsen yirmi veya yirmi iki yaşına kadar şilep alınmasına taraftarım. Bakalım heyeti fenniyem ne diyecektir. Onların verecekleri rapora göre hareket edeceğim. Fakat şunu da ilave edeyim ki, bunu vaziyetin ilacı telakki etmiyorum. Çünkü vapurculuk ve beynelmilel şilepçilik meselesi artık ferdî mesainin kudreti dâhilinden çıkmıştır. Ya Hükümetlerce yapılan sübvansiyonlara dayanmakta, ya aralarında vücuda getirilmiş büyük tröst ve anlaşmalara istinad etmektedir. Bizim armatörlerimizin gerek küçük kabotaj dâhilinde, gerek beynelmilel sahada memleketimiz nakliyat ihtiyacını temin edecek kifayette olmadıklarını zannediyorum. Hem teknik, hem sermaye bakımından sermayelerinizi bir araya getiriniz desek ona da muktedir olmadıkları geçen defaki tecrübeye sabit olmuştur. Arzularını yapacağım. Fakat asil Hükümetin bu işi ele alması lazımdır ve almıştır.” Bkz. **Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi**, Devre: V, Cilt: 18, 26.05.1937, s.282.*

³⁷ **Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi**, Devre: V, Cilt: 20, 08.11.1937, s.28.

³⁸ Yahya Sezai Tezel, **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)**, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2002, s.305-309.

³⁹ “İsmarlanacak Şilepler”, **Cumhuriyet**, Sayı: 4859, 21 İkinciteşrin (Kasım) 1937, s.2. “İhale Edilecek Yeni Şilepler”, **Cumhuriyet**, Sayı: 5620, 03 İkincikanun (Ocak) 1940, s.2.

1937 yılına gelindiğinde denizyolundan ihracatta, özellikle kli-ring yöntemiyle yapılan ticarete navlun giderlerini yabancı kumpanyalara kazandırmamak, dolayısıyla bu paranın dışarı gitmesini engellemek için, yabancı limanlara yük nakledebilecek niteliklerde şilepler satın alıp işletmek niyeti daha yüksek sesle dile getirildi.⁴⁰ Bu bağlamda şilepçiliğin gelişimini etkileyen faaliyet ise kömür ihracatı oldu.⁴¹

28 Kasım 1936’da yapılan anlaşma ile Zonguldak Kömür Havzası’ndaki en büyük işletmeci olan Ereğli Şirketi, Türkiye hükümeti tarafından satın alındı. Madencilik alanında yaşanan bu önemli satışın bedeli olan 3 milyon 500 bin TL’nin on yıl içinde kömür olarak ödenmesi kararlaştırıldı.⁴² Fransa, yüksek navlun maliyeti ve kendi filosundaki şileplere daha öncelikli işler yaptırmak istediğinden dolayı Zonguldak Kömür Havzası’ndan Akdeniz’deki limanlarına kömür sevkiyatının kendi gemileriyle yapılmasını istemiyordu. Bu nedenle ihtiyacın giderilmesi için Havza’da faaliyet gösteren Etibank ve Türkiye İş Bankası’na başvurdu. Fransa’nın başvurusu üzerine yapılan inceleme ve görüşmeler sonunda, bu iş için üç şilebin satın alınması ve bu amaçla bir şirketin kurulması gündeme geldi. Hükümet, mevcut şilep filosunun büyük ölçüde yaşlı ve yakın bir gelecekte kullanılamaz hale geleceği ve kabotaj hattında bile deniz ulaşımının aksayacağı tehlikesine karşı önlemler aradı. Bu doğrultuda Etibank ve Türkiye İş Bankası’nın bir şilepçilik şirketi kurma girişimini destekledi. Bu bağlamda kurulacak şirkete Denizbank’ın da ortak olması kararlaştırıldı.⁴³

Fransa’ya ihraç edilecek kömürlerin Fransız gemileriyle sevkini gerçekleştirilecek olması, Türkiye’nin dış ticarete, özellikle

⁴⁰ “İhraç Mallarımızın Nakli için Hükümet Ciddi ve Esaslı Tedbirler Alıyor”, **Cumhuriyet**, Sayı: 4716, 30 Haziran 1937, s.2; “Ticaret Filomuz Takviye Edilecek. Hükümet Sermayesiyle Yeni Vapurlar Alınacak”, **Cumhuriyet**, Sayı: 4805, 28 Eylül 1937, s.2; “Ecnebi Vapur Kumpanyalarının Navlunları”, **Cumhuriyet**, Sayı: 4813, 6 Birinciteşrin (Ekim) 1937, s.5; F.G., “Türk Şilepçiliği”, **Cumhuriyet**, Sayı: 4815, 8 Birinciteşrin (Ekim) 1937, s.5; “İsmarlanacak Şilepler”, **Cumhuriyet**, Sayı: 4859, 21 İkinciteşrin (Kasım) 1937, s.2.

⁴¹ F. G., “Şilepçiliğimiz”, **Cumhuriyet**, Sayı: 5262, 10 İkincikanun (Ocak) 1939, s.5.

⁴² Ekrem Murat Zaman, **Zonguldak Kömür Havzasının İki Yüzyılı**, Ankara, TMMOB Maden Mühendisleri Odası yayını, 2004, s.99-100; Nurşen Gürboğa, **Mine Workers, the Single Party Rule, and War: The Zonguldak Coal Basin as the Site of Contest, 1920-1947**, İstanbul, Ottoman Bank Archives and Research Centre, 2009, s.93.

⁴³ **Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)**, Fon Kodu: 30..01.0.0, Tarih: 17.02.1939, Yer No: 110.694..1.

ihracatta malların sevkini yabancı kumpanyalara ait gemiler yerine kendi gemileriyle yapmak ve navlun bedelinin yurt dışına ödenmesini engellemek isteğiyle örtüşüyordu. Bu durum Türkiye'nin ticaret filosunu yabancı limanlara gidebilecek ve girebilecek teknik özelliklere ve taşıma kapasitesine sahip, ihracat faaliyetinde kullanılabilecek niteliklerde şileplerle desteklemeye dönük girişimlerinin yolunu açtı. Bu bağlamda Etibank, Denizbank ve Türkiye İş Bankası'nın 3 milyon sermayeyle eşit ortak oldukları ve amacı "Türk ve ecnebi sularında şilepçilik işleriyle iştigal etmek" olan Ankara merkezli Sosyete Şilep T.A.Ş. 21 Nisan 1938 tarihli kararname ile kuruldu.⁴⁴

Şirket tarafından kısa bir süre sonra İngiltere'den üç şilep satın alındı. 1921 yapımı olan 4584 grostonluk şilebe *Bakır*, 1925 yapımı olan 3709 grostonluk şilebe *Demir* ve 1927 yapımı olan 3358 grostonluk şilebe ise *Krom* adı verildi.⁴⁵ Zonguldak'tan Fransa'ya kömür taşımanın yanı sıra, yabancı limanlardan Türkiye'ye ve yabancı limanlar arasında da bu şileplerle taşımacılık yapan Sosyete Şilep T.A.Ş., Denizbank bünyesinden 7 Haziran 1939 tarih ve 3633 sayılı kanunla Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü'ne devredildi.⁴⁶ Ancak bu devir işleminin gerçekleşebilmesi için şirketin Denizbank dışındaki hisselerinin de satın alınması gerekmektedir. Bu bağlamda 25 Mart 1940 tarih ve 3785 sayılı kanunla da şirketin Denizbank dışındaki ortakları olan Etibank ve Türkiye İş Bankası'nın hisselerinin satın alınmasının yolu açıldı.⁴⁷

⁴⁴ **BCA**, Fon Kodu: 30..18.1.2, Tarih: 21.04.1938, Yer No: 83.34..6.; "Şilepçiliğin İslahı için Bir Şirket Teşekkül Etti", **Cumhuriyet**, Sayı: 4972 (19 Mart 1938), s.1; Süreyya Gürsu, "Sayın Başbakanımızın Denizcilere Müjdesi", **Deniz**, Sayı: 36, 1 Haziran 1938, s.1-4; "Sosyeteşilep T.A.Ş. Müdürüyle Mülakat", **Deniz**, Sayı:43 (1 Ocak 1939), s. 5-7; Muhlise Yıldız Güvendiren, **Türkiye Karasularında Deniz Taşımacılığı (1923-1939)**, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, 2014, s.165-166.

⁴⁵ Güvendiren, **a.g.e.**, s.166.

⁴⁶ "Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüklerinin Teşkilât ve Vazifelerine Dair Kanun", **Resmi Gazete**, Sayı: 4234 (16 Haziran 1939), s.11978-11980; Güvendiren, **a.g.e.**, 168-169.

⁴⁷ **BCA**, Fon Kodu: 30..18.1.2, Tarih: 28.08.1939, Yer No: 88.84..13; "Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü 1939 Mali Yılı Bütçesinde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun", **Resmi Gazete**, Sayı: 4472 (30 Mart 1940), s.13565; **BCA**, Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 05.02.1941, Yer No: 170.182..3.

Sonuç

1930’larda Türkiye ekonomisine yön veren devletçi politikalar zikredildiğinde, ilk akla gelen genellikle planlı sanayileşme çabalarıdır. Bu yanlış bir kanaat değildir. Ancak iktisadi devletçilikten etkilenen yegâne sektörün sanayi olmadığı, sanayiye göre daha geç hatırlanan denizcilik sektörünün de devletçilikten etkilendiğı söylenebilir.

1930’larda devletçiliğın etkisiyle denizcilik sektöründe liman işletmeciliğı gibi altyapı hizmetlerinin devletleştirildiğı, yolcu taşımacılığı tekelinin de devlete tanındığı görülür. Sektörde devlet dışında kalan birey ve özel şirketlerin, yani armatörlerin faaliyet alanı yük taşımacılığıyla sınırlandırılır. Ancak ticaret filusunda yer alan şileplerden kabotaj hattı dışında yeterince yararlanma şansının bulunmaması karşısında, bu ihtiyacı karşılamak için Sosyete Şilep T.A.Ş. kurulur. Kamu bankaları olan Etibank ve Sümerbank ile ne bir kamu bankası, ne de tipik bir özel sektör bankası olan Türkiye İş Bankası’nın ortaklığıyla kurulan ve kısa ömürlü olan şirketin kuruluş amacı ve biçimi, 1930’larda izlenen iktisadi devletçiliğın özel sektöre rağmen değil, özel sektörün gücünün yetmediğı yerde devletin devreye girmesi anlayışına tipik bir örnektir.

Kaynakça

I. Arşiv Belgeleri

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)

Fon Kodu: 30..18.1.2, Tarih: 21.04.1938, Yer No: 83.34..6.

Fon Kodu: 30..01.0.0, Tarih: 17.02.1939, Yer No: 110.694..1.

Fon Kodu: 30..18.1.2, Tarih: 28.08.1939, Yer No: 88.84..13.

Fon Kodu: 30..10.0.0, Tarih: 05.02.1941, Yer No: 170.182..3.

II. Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanakları

Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi,

Devre: II, Cilt: 6, 19.02.1340/1924.

Devre: III, Cilt: 11, 11.05.1929.

Devre: V, Cilt: 18, 26.05.1937.

Devre: V, Cilt: 20, 08.11.1937.

III. Kanunlar-Kararnameler

“Türkler ve Türk Şirketleri Tarafından İştirâ Olunan Sefâinin Gümrük Resminden İstisnâsına Dâir Kânun”, **Resmi Ceride**, Sayı: 62 (5 Mart 1340/1924), s.2.

“Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun”, **Resmi Gazete**, Sayı: 2151 (17 Temmuz 1932), s.1721-1722.

“Deniz Yolları İşletmeye Dair Kanun”, **Resmi Gazete**, Sayı: 2419 (5 Haziran 1933), s. 2617-2619.

“Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüklerinin Teşkilât ve Vazifelerine Dair Kanun”, **Resmi Gazete**, Sayı: 4234 (16 Haziran 1939), s. 11978-11980.

“Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü 1939 Malî Yılı Bütçesinde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun”, **Resmi Gazete**, Sayı: 4472 (30 Mart 1940), s. 13565.

IV. Rapor ve Diğer Resmi Yayınlar

2inci 5 Yıllık Sanayi Planı, Başvekalet Matbaası, 1936.

Ekonomi Bakanlığı'nın Parti Ekonomi Programına Göre Yaptığı İşler Hakkında Rapor, Ankara, 1935.

İstanbul Limanı, İstanbul, Ekonomi Bakanlığı Yayını, 1935.

Türk Ticaret Gemileri, İstanbul, İktisat Vekâleti Yayını, 1929.

V. Gazete ve Dergiler

Cumhuriyet

Deniz

VI. Kitaplar, Makaleler, Tezler

Altuğ, Ayet: **Deniz Ulaştırması**, İstanbul, D.Dz.Y. Basımevi, 1946.

Arı, Kemal: “Mübadillerin Taşınması İşinin Türk Vapur Kumpanyalarına Verilmesi: Mübadele ve Ulusal Ekonomi Yaratma Çabaları”, **Toplumsal Tarih**, Sayı: 68 (Ağustos 1999), s. 12-17.

Arı, Kemal: **Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri**, İzmir, Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları, 2008.

As, Efdal: **Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)**, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2013.

Celal Bayar’ın Söylev ve Demeçleri 1921-1938 Ekonomik Konulara Dair, Derleyen: Özel Şahingiray, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1999.

Demirbilek, Sinan: “Tek Parti Döneminde İnhisarlar (1923-1946)”, **Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi**, Cilt: XII, Sayı: 24 (2012), s.203-232.

Eldem, Vedat **Osmanlı İmparatorluğu’nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1970.

Gürboğa, Nurşen: **Mine Workers, the Single Party Rule, and War: The Zonguldak Coal Basin as the Site of Contest, 1920-1947**, İstanbul, Ottoman Bank Archives and Research Centre, 2009.

Güvendirin, Muhlise Yıldız: **Türkiye Karasularında Deniz Taşımacılığı (1923-1939)**, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul, 2014.

Hines, Walker D. ve diğerleri, **Türkiye’nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki 1933-1934**, Cilt 4, Ankara, Köy Öğretmeni Matbaası, 1936.

İnan, Afet: **Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyetinin Birinci Sanayi Planı 1933**, Ankara, TTK Yayını, 1972.

Mazıcı, Nurşen: **Celal Bayar: Başbakanlık Dönemi 1937-1939**, İstanbul, Der Yayınları, 1996.

Şabudak, Özcan: **Unutulmuş Bir Devletçi İktisat Vekili Mustafa Şeref Özkan**, İstanbul, Libra Kitapçılık ve Yayıncılık, 2009.

Tekeli, İlhan, Selim İlkin: **Uygulamaya Geçerken Türkiye’de Devletçiliğin Oluşumu**, Ankara, ODTÜ Yayını, 1982.

İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye’si, Cilt 2, İstanbul, İletişim Yayınları, 2014.

Tezel, Yahya Sezai: **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)**, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2002.

Tuna, Serkan: “1932 ve 1933 Yıllarında Çıkarılan Deniz Nakliyatı Kanunları”, **Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi**, Sayı: 2 (2002), s.309-326.

Tural, M. Akif: **Atatürk Devrinde İktisadi Yapılaşma ve Celal Bayar (1920-1938)**, Ankara, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, 1987.

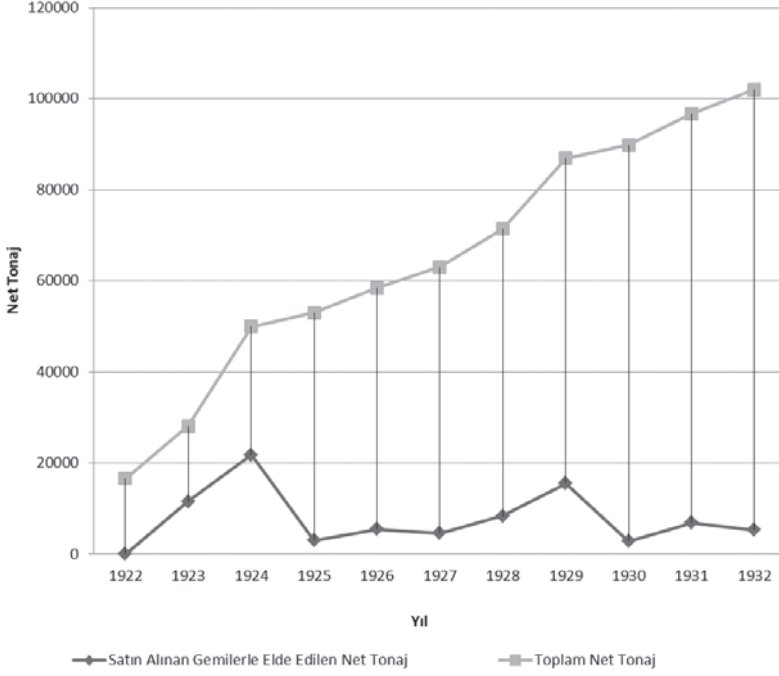
Tutel, Eser: **Gemiler... Süvariler... İskeleler...**, İstanbul, İletişim Yayınları, 2006.

Varlı, Arzu: “Milli İktisat Politikalarında Süreklilik: Kabotaj Me-selesi”, **İskelelere Yanaşan...: Denizler, Gemiler, Denizciler**, Der. Orhan Berent-Murat Koraltürk, İstanbul, İletişim Yayınları, 2013, s.349-367.

Zaman, Ekrem Murat: **Zonguldak Kömür Havzasının İki Yüzyılı**, Ankara, TMMOB Maden Mühendisleri Odası Yayını, 2004, s.99-100.

Ekler

Ek-1: Türk Ticaret Filosunun Net Tonaj Olarak Gelişimi (1922-1932).

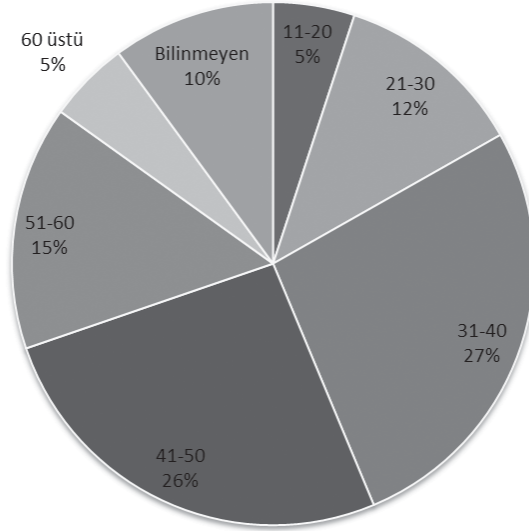


Kaynak: Walker D. Hines ve diğerleri, **Türkiye'nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki 1933-1934**, Cilt 4, Ankara, Köy Öğretmeni Matbaası, 1936, s.321-322.

Ek-2: Ticaret Filosu (Groston)

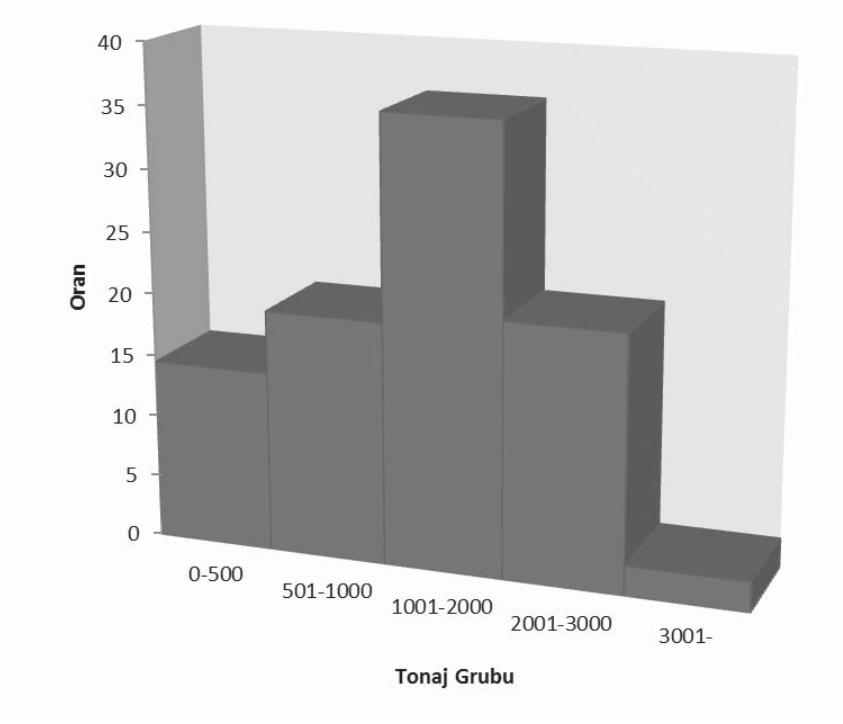
Kaynak: Türkiye’de Toplumsal Gelişmenin 50 Yılı, Ankara, DİE Yayını, 1973, s.419-420 (Aktaran: İlhan Tekeli-Selim İlkin, İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye’si, Cilt 2, İstanbul, İletişim Yayınları, 2014, s.384, Tablo 8.12)

Ek-3: Türk Ticaret Filosunda Bulunan Gemilerin Yaş Gruplarına Göre Dağılımı (1933).



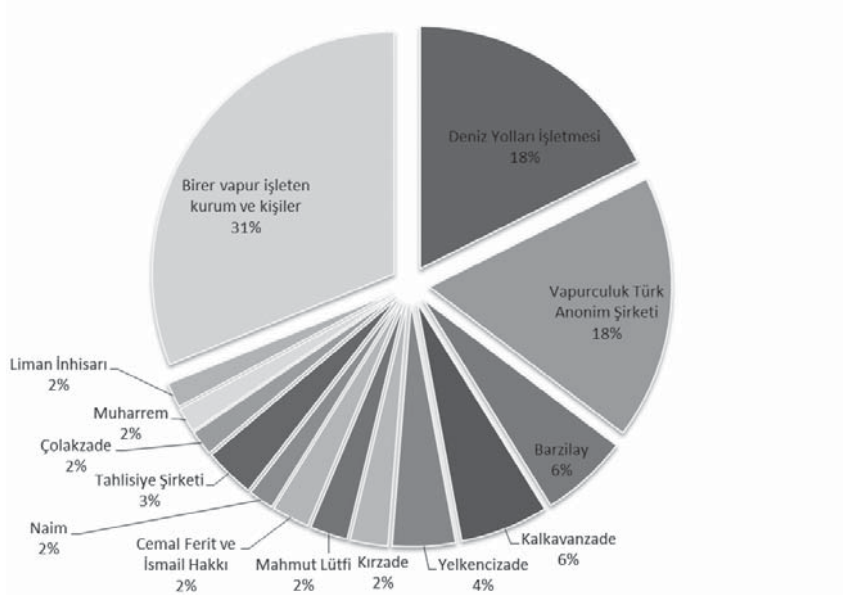
Kaynak: Hines, Türkiye’nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki 1933-1934, s.337.

Ek-4: Türk Ticaret Filosunu Oluşturan Gemilerin Tonaj Grublarına Göre Oransal Dağılımı (1933).



Kaynak: Hines, Türkiye’nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki 1933-1934, s.338.

Ek-5: Ticaret Filosunun Sahiplerine Göre Dağılımı (Toplam Net Tonaj İçindeki Payı), 1933 Yılı.



Kaynak: Hines, Türkiye'nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki 1933-1934, s.336.

OSMANLI DEVLETİ'NDE ULUSLARARASI TELGRAF İŞBİRLİĞİ: SİCİLYATEYN/İTALYA ÖRNEĞİ

Diren ÇAKILCI*

Özet

Avrupa telgraf hatlarıyla bağlantı gerçekleştirdiği 1855 yılından itibaren uluslararası telgraf işbirlikleri geliştiren Osmanlı Devleti, idare ettiği telgraf şebekesiyle irtibat kuran Fransa, Avusturya, Rusya, İran, Yunanistan ve Sicilyateyn/İtalya ile ikili antlaşmalar imzalamıştır. Bununla birlikte 1858 Brüksel, 1865 Paris ve akabinde imzalanan uluslararası telgraf antlaşmalarına da dâhil olan Osmanlı Devleti, Rumeli ve Anadolu bölgelerinde inşa ettiği hatlarına transit telgraf hattı vasfını kazandırmıştır. Doğu-batı arasındaki uluslararası telgraf haberleşmesinde stratejik bir konuma sahip olan Osmanlı şebekesi, Avrupa'nın doğu ile haberleşmesini temin ederken Osmanlı Devleti'nin de Avrupa başkentleri ile kolay ve süratli bir telgraf teatisi gerçekleştirmesini mümkün kılmıştır. Bu bağlamda, Osmanlı Devleti'nin 1859'da Sicilyateyn ile başlayan ve 1861 yılından sonra aralıksız bir şekilde İtalya Krallığı ile devam eden telgraf işbirliği, uluslararası telgraf haberleşmesinde örnek gösterilecek derecede artmıştır. 1859 yılında imzalanan ilk antlaşmaya bağlı olarak Sicilyateyn, Otranto-Avlonya denizaltı telgraf hattını inşa ederken, Osmanlı Devleti de Otranto'nun Avusturya, Rusya ve İstanbul ile irtibat kurmasını sağlayacak hatları inşa etmiştir. Kazan-kazan çerçevesinde ilerleyen bu işbirliği, 1862 ve 1866 yıllarında imzalanan iki antlaşma ile de pekiştirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Sicilyateyn, İtalya, telgraf, haberleşme.

Abstract

INTERNATIONAL TELEGRAPH COOPERATION IN THE OTTOMAN STATE: INSTANCE OF THE TWO SICILIES/ ITALY

The Ottoman State, ever since 1855, when it established the first connection with European telegraph lines, developed international telegraph cooperation and signed bilateral agreements with France, Austria, Russia, Iran, Greece and Two Sicilies/Italy which contacted with the Ottoman telegraph net. Besides, the Otto-

* Araştırma Görevlisi, Akdeniz Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü. E-posta: direncakilci@akdeniz.edu.tr

man State, which also signed Bruxelles (1858), Paris (1865) and the following international telegraph agreements, managed to qualify the lines it built in Rumelia and Anatolia as "transit lines". The Ottoman net, which had a strategic position in the international telegraph communication between the east and the west, provided Europe's communication with the east and also made it possible for the Ottoman State to execute fast and easy telegraph exchanges with European capitals. In this regard, the Ottoman State's telegraph cooperation, which started with Two Sicilies in 1859 and continued with the Italian Kingdom unremittingly after 1861, increased exemplarily for the international telegraph communication. Based on the first agreement signed in 1859, when Two Sicilies built the Otranto-Valona submarine telegraph line, the Ottoman State constructed the lines which would ensure Otranto's contact with Austria, Russia and Istanbul. This cooperation which proceeded within the framework of a win-win situation was reinforced by two more agreements signed in 1862 and 1866.

Key Words: *The Ottoman State, Two Sicilies, Italy, telegraph, communication.*

Giriş

19. yüzyıl ortalarından itibaren dünyayı etkisi altına alan ve haberleşme alanında bir devrim olarak kabul edilen telgraf teknolojisi, İstanbul-Şumnu hattının tamamlanması ile 1855 yılında Osmanlı Devleti'ne de giriş yaptı. Osmanlı Devleti'nde telgraf, Kırım Savaşı dolayısıyla savaş mahalli ve müttefik Avrupa devletlerinin başkentleri ile hızlı ve kolay haberleşme amacıyla kullanılmaya başlanmıştır. Yüzyılın sonuna kadar inşası devam eden birçok hat ve oluşturulan yeni şebekelerin ilk hedefi Avrupa başkentleri ile hızlı ve kolay haberleşme imkânına hizmet etmektir. Sınır boylarına kadar uzatılıp, komşu ülke hatlarına bağlanmak istenen telgraf telleri, aynı zamanda Rumeli'nin birçok merkezine telgrafhane açılmasına vesile olmuş, dâhili telgraf şebekesinin hızla büyümesine fırsat sağlamıştır.

Osmanlı Devleti bünyesindeki ticari ve politik merkezlerle hızlı irtibat kurmak isteyen Avrupa devletlerinin girişim ve teşvikleri, Osmanlı hatlarında uluslararası haberleşme ve işbirliğini artırmıştır. Bununla birlikte, Avrupa ile Uzakdoğu merkezleri arasında transit hat vasfına sahip olan Osmanlı şebekesi -özellikle Rumeli şebekesi- uluslararası haberleşme ağı içerisinde önemli bir konuma sahiptir.

Telgraf kullanımının hızla artması, açılan yeni merkezler ve tesis edilen yeni işbirlikleri çerçevesinde Osmanlı şebekesinde ortaya çıkan yoğunluk zaman zaman sorunlara neden olmuş, gecikme ve irtibat kesintileri telgrafın hızına gölge düşürmüştür. Bunun önlen-

mesi için mevcut hatlara ilave teller çekilmiş, ayrıca kurulan yeni alternatif hatlar ile Osmanlı Telgraf İdaresi kontrolündeki dâhili ve uluslararası haberleşme ağı günden güne geliştirilmiştir. Söz konusu yatırımlar sonucunda ortaya çıkan telgraf haritasına genel olarak bakıldığında, Osmanlı Devleti'nin 10-15 yıl zarfında tüm komşu ülkeler ve sınır uçlarında bulunan özerk idareler ile telgraf bağlantısı gerçekleştirdiği, sınır komşusu olmayan civar ülkeler ile dahi denizaltı kabloları vasıtasıyla irtibat sağladığı görülür. İstanbul'un merkez olduğu bu haritada, Rumeli içlerine doğru ilerleyen telgraf hatları, Karadeniz sahilini takiple Dobruca merkezleri üzerinden Boğdan ve Rusya hatlarına; Edirne-Şumnu-Ruşçuk üzerinden Eflak hatlarına ve oradan Avusturya şebekesine; Edirne-Niş-Aleksinaç üzerinden Sırbistan hatlarına; Ege Denizi sahilini takiple Tekfurdağı'ndan Selanik'e ve oradan Yunanistan'a; yine Selanik'ten Manastır-Ohri-İlbasan-İşkodra üzerinden Dalmaçya sahillerindeki Avusturya hatlarına; İlbasan-Avlonya üzerinden denizaltı kablosu ile Sicilyateyn'in Ot-ranto merkezine; Manastır-Priştine-Yenipazar-Saraybosna-Gradiş-ka üzerinden Avusturya şebekesine bağlanmıştır.¹ Tüm bu kollara Avrupa-Uzakdoğu haberleşmesi üzerinde transit hat vasfını kazandıran hatların başında ise İstanbul'u Gelibolu üzerinden Çanakkale Boğazı'na ve tüm Osmanlı şebekesini İskenderiye'ye bağlayan Çanakkale-Girit-İskenderiye hattı gelmekteydi.² Anadolu hatlarında ise Üsküdar merkezinden İzmit'e uzanan teller Anadolu içlerine yayılarak, transit haberleşme emeline hizmet etmesi de düşünülerek, Ankara-Diyarbakır-Bağdat üzerinden Basra Körfezi'ne bağlanmıştır.³ Güney'e doğru ilerleyen bir diğer hat ise Halep-Lazkiye-Trablus-Beyrut-Yafa üzerinden ilerleyerek Ortadoğu merkezlerini Osmanlı şebekesine, dolayısıyla uluslararası telgraf haberleşmesine dâhil etmiştir.⁴

¹ Rumeli hatları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Diren Çakılcı, **Rumeli Telgraf Hatları (1854-1876)**, Akdeniz Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Antalya, 2015.

² Özkan Keskin, Ali Sönmez, "Telgrafın Osmanlı İmparatorluğu'nda Yayılması: Çanakkale Telgraf Hattı Örneği", **OTAM**, S.25, Bahar 2009, s.71-72.

³ Anadolu hatları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Mustafa Kaçar, "Osmanlı Telgraf İşletmesi", **Çağını Yakalayan Osmanlı**, İstanbul, IRCICA Yayınları, 1995, s.45-120.

⁴ Eugene Rogan, "Instant Communication: The Impact of the Telegraph in Ottoman Syria", **The Syrian Land: Processes of Integration and Fragmentation**, (Editors: Thomas Philipp, Birgit Schaebler), Stuttgart, 1998, s.115-116; Uğur Akbulut, "Suriye'ye İlk Telgraf Hatlarının Çekilmesi", **History Studies**, Ortadoğu Özel Sayısı, Ekim 2010, s.1-11.

Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu geniş şebekenin sunduğu kolaylık ile hız, komşu ve civar ülkelerin çeşitli taleplerini beraberinde getirmiştir. Ekonomik ve siyasi menfaatleri doğrultusunda Osmanlı hatları üzerinden uzak merkezlerle irtibat kurmak isteyen Avusturya, İran, Rusya, Yunanistan ve Sicilyateyn Bab-ı Ali ile ikili antlaşmalar imzalarken, zaman içinde gelişen uluslararası işbirliği telgraf konferanslarının gerçekleştirilmesi ve toplu antlaşmalar imzalanmasını beraberinde getirecektir. Bu antlaşma ve işbirliklerinin en güzel örneklerinden biri Sicilyateyn ile Osmanlı Devleti arasında gerçekleştirilmiştir. 1861 yılında İtalya Krallığı'nın kurulması ile Osmanlı Devleti ve İtalya Krallığı arasında kesintiye uğramadan devam edecek olan telgraf işbirliği, 20. yüzyılda Adriyatik Denizi'nin iki yakası arasında haberleşme alanında tesis edilecek ittifaklara da zemin oluşturacaktır.⁵

1) Osmanlı Devleti'nde Uluslararası Telgraf İşbirliği

Osmanlı Devleti'nin amaçları ve komşu ülkelerin talepleri doğrultusunda karşılıklı olarak hızlıca birbirine bağlanan hatlar, gerekli teknik altyapının oluşturulmasından sonra iki taraflı olarak kullanılmaya başlanmıştır. Osmanlı Devleti uluslararası bağlantıları sayesinde sıklıkla Avrupa başkentleri ile iletişim kurarken, Avrupa kıtasındaki komşu ülkeler ve onların geri alanında yer alan diğer ülkeler Osmanlı merkezleri ve özellikle transit hatlar vasıtası ile Asya ve Uzakdoğu'da bulunan merkezlerle iletişim kurmuşlardır. İcra edilen bu haberleşme faaliyetleri iki önemli hususu gündeme getirmiştir. Birincisi hatların kullanım, kontrol, bakım ve güvenliğini içeren idare meselesi, ikincisi ise gerçekleştirilecek haberleşmenin muhasebesidir. İrtibat gerçekleştirdiği her ülke ile söz konusu iki hususta detaylı maddeler içeren telgraf mukaveleleri imzalayan Osmanlı

⁵ 4 Aralık 1922 tarihinde Arnavutluk ile İtalya arasında yapılan telgraf antlaşmasında, Osmanlı Devleti ile yapılan antlaşmalara benzer olarak, sair güzergâhlar yanında Otranto-Avonya denizaltı hattı güzergâhının kullanılmasına devam edilmesi ve işbirliğine dair benzer maddelere yer verilmesi örnek gösterilebilir. Bkz. Albania and Italy Telegraphic Convention, Signed at Tirana, December 4, 1922, <http://www.worldlii.org/cgi-bin/sinodisp/int/other/LNTSer/1923/33.html?query=Albania%20and%20Italy%20Telegraphic%20Convention>, (Son Erişim: 15 Kasım 2015). Günümüzde kullanılmakta olan bölgesel ve uluslararası telekomünikasyon şebekesinde, İtalya ile Balkan ülkeleri arasındaki bağlantının tarihi güzergâhı ile benzer bir şekilde konumlandığı görülmektedir. Bkz. "TeleGeography Submarine Cable Map", <http://www.submarinecablemap.com/>, (Son Erişim: 28 Kasım 2015).

Devleti, 19. yüzyılın ikinci yarısında diplomatik gündeminde telgraf konusu ile sürekli meşgul olmaya başlamıştır.

Avrupa ile kurulan ilk irtibat olan İstanbul-Şumnu hattının açılmasıyla telgraf işbirliği hususunda antlaşma imzalanan ilk ülke Fransa olmuştur. Çünkü İstanbul'dan Şumnu'ya uzanan Osmanlı hattı, Şumnu üzerinden Fransa'nın inşa edip işletmekte olduğu Varna-Ruşçuk-Bükreş hattına bağlanarak Avrupa ile haberleşme sağlıyordu.⁶ İngiltere ve Fransa hükümetlerinin Varna civarında inşa ettikleri hatların idare ve muhasebesi hususunda imzaladıkları antlaşmaya Osmanlı Devleti'nin de dâhil edilmesi için Fransa'dan teklif gelmiştir.⁷ Söz konusu antlaşma şartlarının uygun görülmesi ile 2 Ekim 1855'de bu antlaşmanın Osmanlı Devleti tarafından da kabul edildiğinin ilgili devletlere iletilmesi için Paris Sefareti'ne emir verilmiştir.⁸ Böylelikle Fransa ile işbirliğine giden Osmanlı Devleti dolaylı olarak İngiltere ile de telgraf işbirliği tesis etmiştir. Fransa ile Osmanlı Devleti arasında gerçekleştirilen bu antlaşma, Fransa'nın diğer Avrupa devletleri ile imzaladığı telgraf antlaşmaları sayesinde, Osmanlı telgraf merkezleri ile birçok Avrupa merkezi arasında telgraf teatisi gerçekleştirilmesine de imkân sağlamıştır.

Kırım Savaşı'nın sonlanması ile ordularını geri çeken İngiltere ve Fransa inşa ettikleri telgraf hatlarını da Osmanlı Telgraf İdaresi'ne satmışlardır. Böylelikle İstanbul'dan Bükreş'e kadar bir Osmanlı idaresi ortaya çıkarken, Bükreş'ten ilerisi için kullanılacak Avusturya hatları hakkında Avusturya ile Osmanlı Devleti arasında bir antlaşma imzalanması ihtiyacı doğmuştur. Buna bağlı olarak 1856 yılı başında başlayan girişimler,⁹ 21 Ocak 1857'de Avusturya-Osmanlı telgraf antlaşmasının imzalanması ile sonuçlanmıştır.¹⁰ Otuz dokuz maddeden oluşan bu antlaşma ile her iki tarafın telgraf te-

⁶ Kırım Savaşı sırasında Osmanlı müttefiki olan İngiltere ve Fransa'nın savaş mahalli ile telgraf bağlantısı kurmak için bölgede inşa ettikleri hatlar için bkz. Neriman Ersoy Hacısalihoğlu, "Kırım Savaşı'nda Haberleşme: Varna Telgraf Hattı Şebekesi", **Savaşın Barışa: 150. Yıldönümünde Kırım Savaşı ve Paris Antlaşması (1853-1856), 22-23 Mayıs 2006, Bildiriler**, İstanbul, İ.Ü.E.F. Tarih Araştırmaları Merkezi Yayınları, 2007, s.119-130; Diren Çakılcı, **a.g.e.**, s.48-64.

⁷ **BOA. HR.TO.** 196/37.

⁸ **BOA. İ.HR.** 124/6211; 125/6241.

⁹ **BOA. A.DVN.NMH.** 8/14.

¹⁰ Antlaşma metni için bkz. **BOA. A.DVN.NMH.** 8/27. Antlaşmanın Fransızca metni için bkz. **BOA. HR.SFR.**(3). 32/2.

atısındaki sorumluluk ve vazifeleri belirlenmiş, hatların idaresi ve haberleşmenin muhasebesi hususunda birlik sağlanmıştır. Antlaşmanın en önemli maddelerinden biri olan otuz yedinci maddede; Avusturya aralarındaki antlaşmaya istinaden bu antlaşmayı Almanya ve bu tarihten itibaren antlaşma yapacağı ülkeler adına da imzaladığını beyan etmiştir. Böylelikle, Fransa örneğinde olduğu üzere Osmanlı Devleti yalnızca Avusturya telgraf merkezleri ile değil, Almanya başta olmak üzere sair Avrupa devletlerinin birçok merkezi ile de telgraf işbirliği ve teatisi olanağı sağlamıştır. Osmanlı Devleti'nin Bosna Vilayetinde yapmış olduğu telgraf yatırımları sonucu Avusturya-Osmanlı sınırı olan Gradiška üzerinden iki ülke şebekesi yeni bir kolla birbirine bağlanmıştır. Bunun yanında Avusturya ile Osmanlı arasında telgraf haberleşmesinde ana hat olarak belirlenen İstanbul-Gradiška-Viyana hattı için 1876 yılında bir nizamname düzenlenmiştir. Avusturya, Macaristan ve Osmanlı telgraf idarelerince 8 Ocak 1876 tarihinde yürürlüğe konan “hizmet-i fenniye nizamnamesi” ile iki ülke arasındaki telgraf işbirliğinin teknik ve idari boyutu ele alınarak, haberleşmenin düzenli ve kesintisiz sürdürülmesi için görev ve sorumluluk dağılımı yapılmıştır.¹¹ Avrupa ile doğrudan irtibatını söz konusu Avusturya hatları üzerinden kuran Osmanlı Devleti için, şüphesiz ki bu teknik işbirliği oldukça önemliydi.

Osmanlı telgraf merkezleri ve daha güneyde yer alan merkezlerle telgraf irtibatı tesis etmek isteyen Rusya, Osmanlı toprakları ile arasında yer alan Boğdan Eمارeti üzerinden haberleşme imkânı bulmaktaydı. Osmanlı Devleti'nin ise Rusya başkenti ve sair merkezleri ile irtibat kurmaktan ziyade, Rus hatlarının transit kullanımını gibi bir ihtiyacı yoktu. Bu şartlar altında Osmanlı hâkimiyetinde kabul edilen Boğdan ile Rusya sınırında gerçekleştirilen bağlantının idaresi ve iki taraf arasında cereyan edecek haberleşmenin muhasebe işlemleri için bir antlaşma ihtiyacı doğmuştur. Rusya'nın İstanbul Sefiri Prens Lubanow'un girişimi ile yapılan müzakereler sonucunda, toplam otuz yedi madde üzerinde ittifak sağlanmış ve Şubat 1861'de Osmanlı-Rus telgraf antlaşması imzalanmıştır.¹² Antlaşmayla Boğdan hatlarının statüsü ve Rusya-Osmanlı merkezleri arasındaki haberleşmenin tarifesi belirlenmiştir. Bunun yanında telgraf kullanı-

¹¹ BOA. HR.TO. 475/38.

¹² BOA. HR.TO. 287/11; BOA. HR.TO. 161/1. 1861 tarihli Osmanlı-Rus telgraf antlaşmasının maddeleri için bkz. BOA. A.DVN.NMH. 13/12; BOA. HR.TO. 376/10.

myla hatların idare ve çalışması hususundaki maddeler Avusturya ile imzalanan antlaşmada yer aldığı üzere, zaten Avrupa'nın genelinde yürürlükte olan esaslara dayandırılmıştır.

Avrupa ile tesis etmek istediği irtibatı yukarıda bahsedilen antlaşmalar ile sağlayan Osmanlı Devleti, Doğu ile bağlantıyı da İran'la yaptığı telgraf antlaşmasıyla gerçekleştirmiştir.¹³ Ayrıca jeopolitik konumları nedeniyle başta Avrupa merkezleri olmak üzere dünyanın birçok yeriyile telgraf haberleşmesi imkanı yaratmak ve telgraf şebekesine dâhil olmak gayretinde olan bazı ülkeler, Rumeli telgraf hatlarının stratejik önemi nedeniyle Osmanlı ile işbirliği tesis etmek emelini gütmüşlerdir. Söz konusu ülkelerin başında Yunanistan gelmektedir.

Rumeli bölgesinin güney ucunda, Mora Yarımadası'nda kurulan Yunanistan, hemen kuzey sınırlarında büyüyen Osmanlı telgraf şebekesi ve Ege Denizi'nden geçen Çanakkale-İskenderiye denizaltı kablosu vesilesiyle uluslararası telgraf şebekesine dâhil olmak istemiştir. Bunun için birçok kez Osmanlı Devleti'ne müracaat eden Yunan hükümeti, 1859 yılında amacına ulaşmış ve Sultan Abdülmecid'in izniyle Pire Limanı'ndan, Çanakkale-İskenderiye denizaltı kablosunun karaya çıktığı Sakız Adası'na yapılan bir bağlantı ile uluslararası telgraf şebekesine dâhil olmuştur.¹⁴ Bu bağlantı nedeniyle Osmanlı ve Yunan merkezleri arasında yapılacak haberleşmenin ve Osmanlı hatlarını transit olarak kullanacak Yunan telgrafnamelerinin muhasebesi ile yapılan bağlantı hattının idaresi hakkında 29 Temmuz 1859 tarihinde bir antlaşma imzalanmıştır.¹⁵ Kara hatları arasında bağlantı kurulmasına kadar geçen sürede Osmanlı-Yunan telgraf işbirliğini düzenleyen bu antlaşma, Yunan ve Osmanlı hatlarının Galos'un güneyinde bulunan Surleça Karyesi'nde birbirine bağlanması sonrası imzalanan yeni bir antlaşma ile tadil edilmiştir.¹⁶ Kara hatları vasıtasıyla da haberleşmenin gerçekleşecek olması nedeniyle, gerek ücret tarifesi, gerekse telgraf teatisi şartlarının güncellendiği 7 Ağustos 1864 tarihli antlaşma iki idare arasındaki işbirliğini yeniden düzenlemiştir.¹⁷ Yunan telgrafının ulaşım sahasını

¹³ Osmanlı-İran telgraf antlaşması için bkz. **BOA**. A.DVN.NMH. 8/6.

¹⁴ **BOA**. İ.HR. 168/9061.

¹⁵ 1859 tarihli antlaşma maddeleri için bkz. **BOA**. A.DVN.NMH. 13/3.

¹⁶ **BOA**. A.DVN.NMH. 15/15.

¹⁷ 1864 tarihli antlaşma maddeleri için bkz. **BOA**. A.DVN.NMH. 16/4; **BOA**. HR.TO. 473/10.

genişleten ve farklı kollardan birçok merkezle irtibatına imkân sağlayan bu işbirliği, Osmanlı Devleti açısından stratejik olmaktan ziyade daha çok mali menfaatler nazarıyla değerlendirilmiştir. Çünkü Yunan hatlarının transit kullanım vasfına sahip olmaması karşısında, Yunan telgrafının Osmanlı transit hatlarına olan muhtaciyeti Osmanlı Telgraf İdaresi'nin gelirlerini artıran bir durum arz etmiştir.

Gerek Avrupa ile gerçekleştirdiği hızlı ve sorunsuz haberleşme, gerekse uluslararası telgraf teatisinden elde ettiği transit haberleşme gelirleri nedeniyle telgraf konusunda diğer devletlerle işbirliğine önem veren Osmanlı Devleti, ikili antlaşmalar yanında, periyodik olarak düzenlenen uluslararası telgraf konferanslarına da katılarak imzalanan antlaşmalarda yer almıştır. 1858 yılında ilk kez Brüksel'de düzenlenen konferansta imzalanan antlaşmaya¹⁸ 1859 yılında, Avusturya ile daha önce imzaladığı antlaşmayı tadil ederek dâhil olan Osmanlı Devleti, 1865 yılında Paris'te düzenlenen konferansa bizzat elçi göndererek katılmıştır. Paris Telgraf Antlaşması'nda¹⁹ "Avrupa ve Asya topraklarında bulunan telgraf hatları" olarak iki başlık altında yer alan Osmanlı telgraf şebekesi, 1868 Viyana, 1872 Roma ve 1875 Petersburg Telgraf Antlaşmalarında da yer almaya devam etmiştir.²⁰ Özellikle bizzat katıldığı 1865 Paris Konferansı'ndan sonra, daha önce ikili olarak gerçekleştirdiği telgraf antlaşmalarını Paris Antlaşması şartlarına göre tadil eden yeni antlaşmalar imzalamıştır. Avrupa devletleri arasında belirlenen standartlara göre haberleşme şartlarını düzenleyen Osmanlı Devleti, bu nedenle imzaladığı her telgraf antlaşmasında Avrupa'da cari olan kural ve esaslara aynen yer vermiştir.

Bu bağlamda, Sicilyateyn ile Osmanlı Devleti arasında başlayan ve İtalyan birliğinin sağlanması sonucunda İtalya Krallığı ile Osmanlı Devleti arasında devam eden söz konusu telgraf işbirliği, arşiv belgeleri ışığında günümüze ulaşan ayrıntılarla daha detaylı bir değerlendirmeye tabi tutulacaktır.

¹⁸ Brüksel Antlaşması'nın Fransızca metni için bkz. **BOA**. A.DVN.NMH. 16/20.

¹⁹ 1865 Paris Telgraf Antlaşması maddeleri için bkz. **BOA**. İ.HR. 214/12432.

²⁰ Uluslararası telgraf konferansları hakkında detaylı bilgi için bkz. Francis Lyall, **International Communications: The International Telecommunications Union and The Universal Postal Union**, England, 2011, s.17-38.

2) Osmanlı Devleti-Sicilyateyn Telgraf İşbirliği

Sicilya'yı hâkimiyeti altında bulunduran İspanyol Bourbon Hanedanı'nın 1816 yılında Napoli ve İtalya Yarımadası'nın güneyinde hâkimiyet tesis etmesi ile 1860 yılına kadar devam edecek olan Sicilyateyn Krallığı kurulmuştur.²¹ Sair İtalyan şehir devletleri ile rekabet içerisinde olan bu krallık, coğrafi konumu hasebiyle etkin bir sahada politik faaliyet gösteremese de Akdeniz'deki stratejik konumu devletlerarası işbirliğinde önem kazanmasını sağlamıştır. Bu önem yanında, krallığın yöneticisi Bourbon Hanedanı'nın telgraf teknolojisi alanındaki girişim ve çabaları Sicilyateyn'in uluslararası haberleşme ağı içerisinde stratejik bir önem kazanmasına vesile olmuştur. Osmanlı Devleti ile bu konuda geliştirilen işbirliği, Osmanlı Telgraf İdaresi yönetiminde bulunan transit Rumeli ve Anadolu hatlarının önem ve faaliyetini artırırken, Sicilyateyn hatlarının da transit hat vasfına sahip olmasını sağlamıştır. Bunun sonucunda hem Sicilyateyn Krallığı, hem de diğer İtalyan devletleri ekonomik ve politik olmak üzere birçok menfaat elde etmiştir.²²

Sicilyateyn Krallığı'nın telgraf konusunda işbirliği talebi 1859 yılı başlarında İstanbul'a iletilmiştir. Osmanlı yöneticileri ile bu konuda fikir teatisi yapma ve temayül yoklaması mahiyetindeki ilk girişim sonucunda, Sicilyateyn'in Otranto Limanı'ndan karşı sahildeki Avlonya'ya bir denizaltı hattı çekilmesi ve her iki ülke şebekeleri arasında irtibat kurulması fikrine Osmanlı idarecileri olumlu bakmışlardır. Özellikle İstanbul'dan Selanik'e ve oradan da Manastır ve ilerisine telgraf çekilmesini içeren projenin hayata geçirilmiş olması, inşa edilecek hatların Avlonya'ya kadar uzatılabilmesi için teşvik edici bir unsur olmuştur. Osmanlı Devleti'nin olumlu yaklaşımı sonucunda, Nisan 1859'da bizzat Sicilyateyn Kralı II. Ferdinand telgraf şebekelerinin birleştirilmesi hususunda resmi talebini iletmıştır. Buna göre, Otranto'dan Avlonya'ya bir denizaltı telgraf kablosunu döşemeyi öneren Sicilyateyn, Osmanlı Devleti'nden, Avlonya'nın Rumeli telgraf şebekesine bağlanmasını istemiştir. Telgraf Meclisi'nce de görüşülen bu işbirliği talebi, Padişah iradesi ile

²¹ Harry Hearder, **Italy: A Short History**, Cambridge University Press, 2001, s.161.

²² Andrea Giuntini, "Technology Transfer, Economic Strategies and Politics in the Building of the First Italian Submarine Telegraph", **History of Technology**, (Edited by Ian Inkster), Vol. 32, 2014, Bloomsbury Publishing, s.287.

de onaylanarak kabul edilmiştir.²³ İki tarafın taahhütleri, işbirliğinin esasları ve kurulacak haberleşme sisteminin nasıl çalışacağı ile ilgili iki ülke arasında bir telgraf antlaşması imzalanması gerektiğinden, bu konuda Hariciye Nezareti'ne de emir ve gerekli ruhsatnameler verilmiştir.²⁴

2.1) 1859 Osmanlı-Sicilyateyn Telgraf Antlaşması

İstanbul'da yapılan müzakereler sonucunda 19 Nisan 1859'da Hariciye Nazırı Fuad Paşa ve Sicilyateyn'in İstanbul Sefiri Kuman-dan E. Fargioni²⁵ arasında Osmanlı-Sicilyateyn telgraf antlaşması imzalanmıştır. Toplam kırk iki maddede resmîyet kazanan Sicilyateyn-Osmanlı işbirliğinde, Otranto'dan Avlonya'ya çekilecek denizaltı kablosunun inşa, idare ve kullanım sorumluluğu Sicilyateyn'e bırakılmıştır. Bunun karşılığında Osmanlı Devleti ise Avlonya-Selanik bağlantısını kurarak, Sicilyateyn ile İstanbul arasında doğrudan haberleşme imkânı sunmayı taahhüt etmiştir. Ayrıca, Dobruca Bölgesi'nde inşa edeceği hatlarla, İstanbul-İsmail bağlantısını gerçekleştirerek, Sicilyateyn'in Rusya şebekesi ile de irtibat kurma garantisini vermiştir. Son olarak Avlonya ile İşkodra ve ilerisindeki Kotor arasında kurulacak Osmanlı hattı ile Sicilyateyn'in Avusturya şebekesine de kısa yoldan ulaşması işi Osmanlı Devleti sorumluluğuna dâhil edilmiştir.²⁶

Antlaşmanın ilk iki maddesinde yer alan söz konusu bu taahhütlerin hayata geçirilmesi, kısa ve uzun vadede her iki tarafın birçok menfaat elde etmesini sağlamıştır. Hızla döşenen denizaltı kablosu ve akabinde bağlantısı gerçekleştirilen Avlonya-Selanik, Avlonya-Kotor hatları sayesinde, Sicilyateyn ile Osmanlı başkentleri birbirine ve Avusturya şebekesi Sicilyateyn'e bağlanmış, her iki idare de bu yolla ekonomik kazanç ve siyasi kolaylık elde etmiştir. Bunun yanında, Osmanlı şebekesinin Avrupa hatlarına bağlanması noktasında alternatif bir yol daha ortaya çıkmış, bu da Rumeli hatlarındaki yoğunluk ve gecikmelerin azalmasını sağlamıştır. Uzun vadede ise,

²³ BOA. HR.MKT. 262/26; BOA. İ.HR. 166/8942.

²⁴ BOA. İ.HR. 166/8954.

²⁵ İstanbul'da görev yapan Sicilyateyn elçileri hakkında bkz. Nahit Sırrı, "Sicilyateyn Elçileri", *Türk Tarih Encümeni Mecmuası*, Yeni Seri, C.1, S.3, İstanbul, Letafet Matbaası, 1930, s.67-72. Söz konusu sefir isimleri Nahit Sırrı'nın Mösyö Andre Ototea'dan naklettiği listeden alınmıştır.

²⁶ Antlaşma metni için bkz. BOA. HR.TO. 467/64.

ilerleyen yıllarda İstanbul ile İsmail bağlantısının gerçekleşmesi, Sicilyateyn'in Rusya ile haberleşmesinde kısa ve daha ucuz bir yol açılmasını sağlamıştır. Anadolu ve Uzakdoğu hatlarının gelişmesiyle, Üsküdar-Bağdat, Bağdat-Fav ve Fav-Karaçi-Bombay hatları dâhil olmak üzere çok geniş bir coğrafya ile Sicilyateyn merkezleri arasında bağlantı kurulmuştur. Yine Çanakkale-Girit-İskenderiye hattı, Sicilyateyn'in uzak mesafelerle irtibat kurmasına olanak sağlamıştır. Hem Rusya, hem de Ortadoğu ve Uzakdoğu ile Sicilyateyn arasındaki bu irtibat, Sicilyateyn telgraflarından ziyade neredeyse tüm Avrupa'nın telgraf merkezlerinin kullanımına açılmıştır. Bu durum kısa ve önemsiz görünen Otranto-Avlonya denizaltı kablo-sunu, uzun vadede doğu ile batı arasındaki transit haberleşmenin ana yolu haline getirmiştir. Söz konusu ana yol ise başta Sicilyateyn Krallığı olmak üzere, akabinde kurulan İtalya Krallığı için büyük bir ekonomik ve stratejik kazanç yaratmıştır.²⁷ Bu fırsatların uzun vadede gerçekleşmesi, Sicilyateyn'in en başından beri Uzakdoğu ve Ortadoğu ile haberleşmede transit rolünü üstlenmeyi düşündüğünü göstermektedir. Öyle ki, 19 Nisan 1859 tarihli antlaşmanın otuz altı ve otuz yedinci maddelerinde, Rusya ve Avusturya ile yapılacak haberleşmenin muhasebesine dair kıstasların ileride İskenderiye, Basra, İran ve Hindistan ile kurulacak irtibatlar için de geçerli olmasını istemişti.²⁸

²⁷ Andrea Giuntini, "Technology Transfer, Economic Strategies and Politics in the Building of the First Italian Submarine Telegraph", **History of Technology**, s.287; "The Progress of the Electric Telegraph", **Atlantic Monthly**, Boston, April 1860, Vol.5, s.295-296.

²⁸ **BOA**. HR.TO. 467/64. Doğu-batı arasındaki söz konusu bu büyük haberleşme şebekesinin sağladığı kazançlar, Sicilyateyn gibi Yunanistan için de cazibediciydi. Çanakkale-İskenderiye hattına Pire-Sakız Adası kablosu ile bağlanan Yunanistan, Otranto-Avlonya hattının inşa edileceğini öğrenir öğrenmez Atina'dan kuzeye doğru, Osmanlı sınırının batı ucuna kadar bir telgraf hattı inşa etmeye başlamıştı. Osmanlı Devleti'nden alacağı izinle sınır hattı ile Avlonya arasında bir bağlantı kurmayı amaçlayan Yunanistan'ın bu girişiminin altında, doğu-batı arasındaki telgraf trafiğini Osmanlı'nın Rumeli şebekesinden kendi hatlarına aktarmak yatıyordu. Bu şekilde transit vasfına sahip olacak Yunan şebekesi sayesinde, uluslararası haberleşmeden ekonomik ve stratejik menfaat elde etmek istemiştir. Çanakkale-İskenderiye denizaltı hattının inşa memuru olan Mösyö Wostley de la More, bu hususta Osmanlı Devleti'ni bilgilendirerek, böyle bir iznin Yunanistan'a kesinlikle verilmemesi gerektiğini bildirmiştir. Avrupa'nın neredeyse tüm posta ve ticaret vapurlarının Pire Limanı'na uğradıklarını da anlatan De La More, Yunanistan'ın söz konusu emelini gerçekleştirmesi halinde, Osmanlı hatlarının sahip olduğu stratejik önemi kaybedeceğini ve transit telgraf haberleşmesi gelirlerinde büyük kayıplar yaşanacağını belirtmiştir. İngiltere'de yaptığı girişimlerle, Yunanistan'ın Korfu ve Zante, Sicilyateyn'in ise Sicilya ve Malta arasında kurmak istediği denizaltı hatlarını engellediklerini belirten De La More, Osmanlı

Osmanlı Devleti nazarından bakıldığında ise, birçok hattın antlaşma kapsamında inşasının taahhüt edilmesi, Osmanlı telgraf şebekesinin daha geniş coğrafyalara yayılmasını teşvik ederken, İşkodra üzerinden Kotor'da bulunan Avusturya hatları ile kurulan irtibat, Osmanlı telgraf şebekesine Avrupa'ya doğru yeni bir kapı daha açmıştır. Bu da şüphesiz Osmanlı'nın Avrupa ile haberleşmede yeni ve alternatif kollar tesis edilmesi emelini tatmin eden bir unsur olmuştur.

Sicilyateyn'in coğrafi yakınlığına rağmen, Avusturya ile Osmanlı şebekesi üzerinden irtibat kurma isteği dikkat çekicidir. İşkodra üzerinden Kotor'a ve oradan Viyana'ya bağlanmak isteyen Sicilyateyn'in bu isteğinin arkasında İtalyan devletleri arasındaki rekabet ve mücadelenin yattığı anlaşılmaktadır.²⁹ Bu nedenle Sicilyateyn kuzeydeki devletler ile irtibat tesis etmeden alternatif bir yolla Viyana'ya ulaşmak istemiştir.

Antlaşmanın üçüncü maddesinde Otranto-Avlonya kablosunun mülkiyetinin Sicilyateyn Kralı'na ait olduğu, bu nedenle her türlü idare, bakım ve tamirin Sicilyateyn tarafından yapılacağı ve bu iş için iki mühendisin Avlonya'da bulundurulacağı belirtilmiştir. Antlaşmanın tasdiki ve metinlerinin iki taraf arasında mübadelesi esnasında, Sultan Abdülmecid'in dikkat çektiği bu maddenin daha detaylı bir şekilde açıklanması istenmiştir. Buna bağlı olarak Osmanlı Devleti'nin talebi ile yapılan düzeltmede, denizaltı telgraf kablosunun Osmanlı kara hattına bağlanacak olması nedeniyle, karaya çıktığı yerden itibaren Osmanlı Devleti'nin mülkü sayılacağı ve Osmanlı memurları idaresinde bulunacağı belirtilmiştir. Ayrıca, Avlonya'da bulunacak Sicilyateyn memurlarının iki yaka arasında telgraf teatisi haklarının olmadığı ve Otranto ile tüm teatilerin Avlonya Telgrafhanesi'nden yapılacağı antlaşmaya eklenmiştir. Sicilyateyn memurlarına yer ve maaş tahsisi gibi bir sorumluluğunun bulunmadığını da belirten Osmanlı Devleti, yabancıların mülkiyet edinme yasağı çerçevesinde,³⁰ söz konusu me-

Devleti'nin de transit güzergâhını muhafaza ederek İskenderiye denizaltı kablosunu işleten ve kendisinin de memuru olduğu R. S. Newall & Co. şirketinin menfaatlerini gözetmesini istemiştir. Bkz. **BOA**. HR.TO. 432/2.

²⁹ 1815-1861 yılları arasında İtalyan devletleri arasında cereyan eden siyasi hadiseler ve rekabet hakkında detaylı bilgi için bkz. A. Savelli, **İtalya Tarihi**, (Çev. Galip Kemali Söylemezoğlu), C.2, İstanbul, Kanaat Kitabevi, 1940, s.282-372.

³⁰ Bilindiği üzere, yabancıların Osmanlı Devleti topraklarında gayrimenkul sahibi olması, 7 Safer 1284 (10 Haziran 1867) tarihli kanunun ilanına kadar yasaktır. Detaylı bilgi için bkz. Nedjib H. Chiha, "Osmanlı Devletinde Gayrimenkul Mülkiyeti Bakımından Yabancı-

murların herhangi bir mülk satın alımı da gerçekleştiremeyeceklerini açıklamıştır.³¹ Padişahın dikkati ve verdiği emir sayesinde değiştirilerek açıklığa kavuşturulan üçüncü madde, Osmanlı Devleti'nin hukukuna aykırı muğlak ifadelerin ortadan kaldırılması noktasında önemli bir adım olmuştur. Öyle ki, bu madde ilerleyen zamanda iki taraf arasında sorunlara neden olacaktır. Haziran 1860'da Avlonya'da bulunan Sicilyateyn memurlarının, sahilden kasaba merkezine kadar uzayan bir saatlik hattın Sicilyateyn'e ait ve idaresinin de kendi sorumluluklarında olduğunu beyan ve ima etmeleri üzerine, konu merkezden sorulmuştur. Verilen cevapta, söz konusu bir saatlik mesafenin sadece telinin Sicilyateyn malı olduğu, direk, amele ve sair masraflarının Osmanlı Devleti memurlarınca karşılandığı belirtilmiş ve özellikle antlaşmanın üçüncü maddesine atıf yapılarak, Sicilyateyn'in yalnızca deniz altında yer alan kablonun sahibi olduğu açıklanmıştır. Buna bağlı olarak söz konusu memurların kara hattının kontrolünde hiçbir hakları olmadığı belirtilerek yerel idareciler uyarılmıştır.³²

Antlaşmanın takip eden maddelerinde telgraf teatisinde sürat, kontrol ve güvenlik, telgrafhanelerin işleyişi ve telgrafnamelerin adrese teslim edilmesi gibi konularda uzlaşan iki taraf idaresi, ücret tarifesi hususunda da belirli bir nizam geliştirmiştir. Buna göre, gece ve gündüz fark etmeksizin sürekli aktif olacak olan haberleşmede İtalyanca, Fransızca³³ ve Nemçece dillerinde³⁴ gönderilecek telgraflar üç gruba ayrılmıştır. Birinci grup Osmanlı merkezleri ile Sicilyateyn merkezleri arasında yapılacak haberleşmeyi içerirken, bir taraftan diğerine gönderilecek her bir telgraf için 15 frank nakliye ücreti alınması öngörülmüştür.³⁵ Sicilyateyn veya Osmanlı hatlarını transit olarak kullanacak telgraflar ikinci gruba girerken, bunlardan da 12,5 frank nakil ücreti alınması kararlaştırılmıştır. Telgraf haberleşmesini

ların Hukuki Durumu", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, (Çev. Halil Cin), C.24, S.1-4, 1967, s.246-274.

³¹ Antlaşma müsveddesi üzerindeki düzeltme ve ilave için bkz. **BOA**. HR.TO. 467/64; **BOA**. HR.MKT. 338/1.

³² **BOA**. HR.MKT. 338/1.

³³ Osmanlı telgrafhanelerinde genellikle Fransızca kullanılacaktır (Madde 12).

³⁴ İki taraf arasında telgraf idaresine dair yazışmalarda genellikle İtalyanca olmak üzere Fransızca da kullanılabilir (Madde 9). İstanbul, Napoli, Palermo ve Messina telgrafhanelerinde istenildiği takdirde İngilizce de kullanılabilir (Madde 12).

³⁵ Söz konusu Osmanlı merkezleri sadece Rumeli merkezlerini içermekte olup, Anadolu'da bulunan merkezler bu gruba dâhil değildir.

teşvik etmek maksadı ile kısa mesafeler için bir indirim uygulanarak üçüncü bir grup oluşturulmuştur. Buna göre, ikinci grup telgrafların Avlonya ile İstanbul arasında değil de Avlonya ile Kotor arasında bir merkeze gönderilmesi halinde her telgraftan 3 frank nakliye hizmeti alınması kararlaştırılmıştır.³⁶ Nakliye ücreti hususunda yapılan bu sınıflama haricinde, her telgrafın içerdiği kelime sayısı baz alınarak hesaplanacak ücreti için de antlaşmanın on dokuzuncu maddesinde on üç fıkralık detaylı bir tarife belirlenmiştir. Söz konusu kelime hesabında ülkeler arasında cari olan standartlar dikkate alınmıştır.

Antlaşmada yer alan bir diğer önemli husus, yapılacak haberleşmenin iki taraf idaresince görülecek muhasebesine dairdir. Belirlenen tarifeler üzerine yapılacak her bir telgraf teatisinin her iki idare tarafından da aylık olarak kaydının tutulması kararlaştırılmıştır. Tutulan bu kayıtların her üç ayda bir müzakere edilerek muhasebesinin yapılması ve sonucunda doğacak alacak-verecek işleminin üç aylık periyotlarla icra edilmesinde uzlaşmıştır. Sicilyateyn'in Osmanlı hatları vasıtası ile Avusturya ve Rusya ile yapacağı teatilerin hesabını doğrudan doğruya söz konusu devletlerle müzakere etmesine de izin verilmiştir.³⁷

Haberleşme işbirliğinin tüm yönleri bu antlaşma ile kayıt altına alınsa da Avrupa devletleri arasında yapılacak yeni telgraf antlaşmalarının ortaya koyacağı standartlara göre gerekli tadilatın yapılmasını iki taraf da kabul etmiştir.³⁸ Örneğin, kısa bir süre sonra Brüksel Telgraf Antlaşması'na dâhil olan Sicilyateyn, söz konusu antlaşma gereğince ücret tarifesinde indirim gitmek zorunda kalmış, buna bağlı olarak Haziran 1860'da Osmanlı Telgraf İdaresi de indirim uygulayarak 1859 antlaşması tadil edilmiştir.³⁹

Sicilyateyn ve Osmanlı Devleti arasında yapılan bu verimli işbirliğinin gerçekleşmesinde emeği geçen memur ve müzakereciler Sicilyateyn Kralı tarafından ödüllendirilmek istenmiştir. Bununla birlikte *"iki tarafın dostluğunun pekiştirilmesi ve eski bir geleneğin sürdürülmesi"*⁴⁰ gerekçeleri ile hazırlanan ve kıymetli eşyalar içeren

³⁶ Madde 7.

³⁷ Madde 35.

³⁸ Madde 38.

³⁹ BOA. HR.TO. 467/75.

⁴⁰ BOA. HR.TO. 306/18.

hediyeler İstanbul'a gönderilmiştir. Devletler arası itibarın gereği olarak Osmanlı Devleti'nin de mukabil hediyelerle karşılık vermesi teklif edilse de, fuzuli olduğu gerekçesiyle Bab-ı Ali tarafından ilk etapta reddedilmiştir. Ancak Sicilyateyn Kralı tarafından gönderilen hediyelerin çoktan İstanbul'a ulaştığının haber alınması üzerine, Osmanlı Devleti de hediye göndermek mecburiyetinde kalmıştır.⁴¹ Devletler arası eşitlik ilkesi gereğince, Sicilyateyn'den gelen hediyelerin kıymet hesabı yapılmış ve tam karşılığı olan 32.051 frank 24 santim değerinde hediyeler⁴² Darphane-i Amire'ye hazırlanmıştır.⁴³ Özel olarak hazırlanan kutularla söz konusu hediyeler sahiplerine gönderilmiştir.⁴⁴

2.2) İşbirliği Hatlarının İnşası

Seksen yıllığına yapılan söz konusu işbirliği antlaşmasında iki tarafın sorumluluğunda olan hatların inşa süreleri açıklanmıştı.⁴⁵ Buna göre 1859 yılı Haziran ayı sonuna kadar bir buçuk aylık kısa bir sürede denizaltı kablosunu tamamlamayı taahhüt eden Sicilyateyn, denizaltı hattının tamamlandığı tarihten sonraki üç ay içerisinde de Osmanlı Devleti sorumluluğunda olan hatların inşa edilmesini istemiştir. Osmanlı Devleti'nin inşaat deneyimleri, mali zorlukları ve malzeme tedarikindeki gecikmeler bu sürenin gerçekleşmesini mümkün kılmamıştır. Öyle ki antlaşma metninin onay ve mübadelesi için bir araya gelen Hariciye Nazırı Fuad Paşa ve Sicilyateyn Maslahatgüzarı Baron Antonio Winspeare,⁴⁶ bu hususta değişiklik yapmışlardır. Buna göre Bab-ı Ali'nin talebi doğrultusunda, Osmanlı Devleti'nin inşa edeceği hatların tamamlanması için son tarih 1860 yılı Haziran'ın sonu olarak belirlenmiştir. Denizaltı hattının da aynı süre zarfında tamamlanması kararlaştırılmıştır.⁴⁷ Bu taahhütler Sicilyateyn tarafından hızla yerine getirilmeye başlanırken, Osmanlı Devleti'nin tüm hatları inşa etmesi zaman almıştır.

⁴¹ BOA. İ.HR. 173/9435.

⁴² Hediyeler ve bu hediyelerin gönderildiği memurların ayrıntılı isim listesi için bkz. BOA. HR.TO. 306/10.

⁴³ BOA. HR.MKT. 332/44.

⁴⁴ Kuyumcu Yorgaki'ye hazırlanan 102.500 guruş değerindeki kutular için bkz. BOA. HR.MKT. 345/21; BOA. HR.MKT. 348/25.

⁴⁵ Madde 40, 41. BOA. HR.TO. 467/64.

⁴⁶ Nahit Sırrı, a.g.e., s.71.

⁴⁷ BOA. HR.TO. 306/20.

2.2.1) Otranto-Avlonya Denizaltı Hattı

Antlaşmanın imzalanması ile harekete geçen Sicilyateyn, ilk olarak inşaat için göndereceği savaş gemisi personeli ile memurlarına gerekli yardım ve kolaylığın gösterilmesini talep etmiştir. Osmanlı Devleti tarafından kabul edilen bu istek, Mayıs 1859 tarihinde İşkodra Mutasarrıfı'na yazılan emirle sağlanmaya çalışılmıştır.⁴⁸ Gerekli teknik hazırlığını sürdüren Sicilyateyn, denizaltına dönecek kablo için İngiltere'de bulunan RD Newall & Co. firmasına sipariş vermiştir.⁴⁹ Gutta Percha şirketinin destek ve teknolojiyle üretilen kablonun tüm masrafı Sicilyateyn tarafından karşılanmıştır.⁵⁰

Ağustos 1859'da Maria Theresia vapuru ile Avlonya'ya gelen inşa memuru Kaptan Eduardo d'Amiko, Avlonya Meclisi ile istişare ettikten sonra sahilde keşif çalışması yapmıştır. Deniz hattı ile kara hattının hangi noktada birleşmesinin uygun olacağına karar verilen bu çalışmadan sonra,⁵¹ Otranto'dan Avlonya'ya kadar döşenen denizaltı kablosunun inşası Ekim 1859'da tamamlanmıştır.⁵²

Otranto-Avlonya hattının tamamlandığı sırada, Avlonya'nın Osmanlı şebekesi ile bağlantısı henüz gerçekleşmemiştir. Ancak Sicilyateyn şebekesine bağlanmış olan Avlonya'dan, Avrupa'nın birçok merkezi ile haberleşme imkânı bulunmaktaydı. Bu durumu

⁴⁸ BOA. HR.MKT. 287/38.

⁴⁹ Richard Buchanan, "New Materials For The First Transatlantic Cables", *Submarine Telecom Forum*, Issue 80, <http://subtelforum.com/STF-80/#?page=92> (Son Erişim: 30 Kasım 2015).

⁵⁰ Bill Glower, "Cable Timeline: 1845-1900", <http://atlantic-cable.com/Cables/CableTimeline/>, (Son Erişim: 28 Kasım 2015). Gutta-Percha, Malay dilindeki guetta-sakız ve percha-giysi kelimelerinden gelmekte olup, Malay Yarımadası'nda yabani olarak yetişen ağaçların kabuklarının kazınması ile elde edilen sütlü ve sakızlı bir sudur. Bu maddenin Avrupa'ya taşınması Portekizli mühendis José d'Almeida tarafından gerçekleştirilmiştir. İlk kez 1848 yılında Profesör Faraday tarafından bir yalıtım malzemesi olarak kullanılabilirliği duyurulmuştur. Bu tarihten itibaren mühendis ve kimyagerlerin çalışmaları ile gutta-perchanın su altına dönecek kabloların yalıtımı amacıyla kullanılması için çalışmalar yapılmıştır. Gutta-perchanın denizaltı telgraf kablolarında ilk kez kullanımı 1847 yılında Almanya'da gerçekleşmiştir. Werner Siemens gutta-percha tekniğini kullanarak Berlin ile Grossbergen arasında su altından telgraf hattı döşemiştir. 1848 yılında Messrs Barlow ve Foster gutta-perchanın bir yalıtım malzemesi olduğuna dair Almanya'da patent almışlardır. Charles Bright, *Submarine Telegraphs – Their History, Construction and Working*, London, Crosby Lockwood and Son, 1898, s.248-250.

⁵¹ BOA. HR.MKT. 301/84.

⁵² Hattın tamamlanmış ve iyi çalışıyor olması nedeniyle Sicilyateyn Kralı ile Osmanlı Padişahı arasında gerçekleşen karşılıklı tebrik için bkz. BOA. İ.HR. 173/9420.

değerlendiren Sicilyateyn ve Avlonya'da bulunan konsoloslar, Avlonya'nın Osmanlı şebekesine bağlanmasına kadar geçecek sürenin bir kayıp olduğu vurgusu ile Avlonya Telgrafhanesi'nin karşı sahille haberleşmeye başlaması için izin talebinde bulunmuşlardır. Osmanlı Telgraf İdaresi tarafından uygun görülen bu talep, gerekli izinlerin verilmesi ile hayata geçmiştir. 30 Mayıs 1860 tarihinde çıkarılan bir irade ile de Filibe Telgrafhanesi memurlarından Mösyö Vagon, Avlonya Telgrafhanesi Fransızca muhabere memuru olarak görevlendirilmiştir.⁵³ Böylelikle Avlonya Telgrafhanesi, Avrupa merkezleri ile Fransızca haberleşmeye başlamıştır.

Sicilyateyn'in Avlonya'da bulunduracağı memurların ikame şartları hususunda da karar verilerek, denizaltı kablusunun bakım ve işletilmesi yönünde iki memur Avlonya'ya yerleştirilmiştir.⁵⁴ Bu hat sayesinde Avlonya'dan Otranto'ya bağlanan hat, hâlihazırda mevcut bulunan Sicilyateyn şebekesinin bir parçası haline gelmiştir.⁵⁵

2.2.2) Avlonya-İşkodra-Bar Hattı

Osmanlı Devleti taahhüdü gereğince Avlonya'dan başlayarak telgraf hatları inşasını gerçekleştirmiştir. İstanbul-Selanik hattının tamamlanması ile Selanik'ten Manastır ve ilerisine hat uzatılması için büyük bütçeli bir projeye girişmek gerekeceğinden, Avlonya'nın İstanbul ve Rusya sınırına bağlanması işi ertelenerek Avusturya sınırına doğru inşaata başlanmıştır.

Mostar ve İşkodra dolaylarında daha önce telgraf inşası gerçekleştiren ve bölgeyi bilen Ömer Efendi, Avlonya'dan İşkodra'ya bir

⁵³ Mösyö Vagon'un yanında bir de muvasala memuru tayin edilmiştir. **BOA**. İ.HR. 176/9658; **BOA**. HR.MKT. 338/41.

⁵⁴ **BOA**. İ.HR. 332/21392.

⁵⁵ Sicilyateyn bu tarihe kadar şehirleri arasındaki irtibatı gerçekleştirmekle birlikte, küçük merkezleri de şebekeye dâhil etmeyi başarmıştır. 1858 tarihli Sicilyateyn telgraf haritasına göre, Avlonya'nın bağlı olduğu Otranto, Brindisi ve Foggia üzerinden Napoli'ye ulaşırken, Napoli'den başlayarak güneye inen hat Messina ve Palermo'ya ulaşarak Sicilya Adası'nın tüm sahil şeridini sarmaktaydı. Napoli'den kuzeye yönelen bir diğer hat ise Sicilyateyn sınırını geçerek Roma'ya uzanıyordu. Bkz. **BOA**. İ.HR. 332/21392 (Enrico Pellegrino, *Carte della Telegrafia Elettrica del Regno delle Due Sicilie-1858*). Bu harita için bk. **Ek-1**. Söz konusu haritada yer alan bir diğer ayrıntı ise Sicilyateyn şebekesinde Morse makineleri yanında Henley telgraf makinelerinin de kullanıldığının görülmesidir. Ancak Osmanlı Devleti ile yapılan antlaşmanın dördüncü maddesine göre Avlonya ile Otranto arasında gerçekleştirilecek teatillerde yalnızca Morse makine sisteminin kullanılması kararlaştırılmıştır. Bkz. **BOA**. HR.TO. 467/64.

hat çekmekle görevlendirilmiştir. Ömer Efendi, refakatine verilen Mösyö Mativ ile birlikte Avlonya'dan işe başlamıştır.⁵⁶ Ancak usulsüzlük yaptığı ve ahaliyle anlaşılamadığı gerekçesi ile görevinden alınarak Bosna hatlarının inşasıyla görevlendirilen Ömer Efendi'nin yerine Mayıs 1860'da İstanbul-Selanik hattının inşa memuru Hakkı Efendi getirilmiştir.⁵⁷

Telgraf Müdürü Mehmet Emin Bey tarafından hazırlanan söz konusu inşaat planına göre, Hakkı Efendi Avlonya'dan İşkodra'ya ve İşkodra'dan Avusturya sınırındaki Bar'a kadar bir hat çekecekti. Kotor'da bulunan Avusturya hatlarının Bar'a kadar uzatılması için ise zaten o bölgede çalışmakta olan Avusturya telgraf memurlarının yardımına müracaat edilecek ve proje iki koldan hızlıca hayata geçirilecekti.⁵⁸ Bu şekilde işleyen çalışma planı çerçevesinde proje, ahaliiden toplanan direk, amele, nakliye ücreti gibi yardımlarla yapılmıştır.⁵⁹ Avusturya memurları tarafından inşa edilen Kotor-Bar hattı Haziran 1860 tarihinde tamamlanmıştır.⁶⁰ Mevcut olan İşkodra Telgrafhanesi'ne bağlanan bu hat için gerekli güvenlik tedbirleri alınmıştır.⁶¹ Hizmet alımı yapılan Avusturyalı memurlar için de ilgili ödeme ve taltifler gerçekleştirilmiştir.⁶² İnşası tamamlanan Avlonya-İşkodra hattı için de gerekli güvenlik tedbirleri alınmış,⁶³ hat üzerinde bulunan ve Avlonya ile İstanbul bağlantısında kavşak noktası olan İlbasan'a da bir telgrafhane açılması uygun görülmüştür. Sicilyateyn-Avusturya haberleşmesinin başlayacak olması hasebiyle, yeni açılan İlbasan Telgrafhanesi ile mevcut İşkodra ve Avlonya telgrafhanelerine ilaveten Fransızca muhabere memurları tayin edilmiştir.⁶⁴

⁵⁶ BOA. İ.HR. 164/885.

⁵⁷ BOA. İ.DH. 455/30180.

⁵⁸ BOA. HR.MKT. 327/22.

⁵⁹ BOA. İ.DH. 455/30180; BOA. İ.HR. 176/9637; BOA. A.MKT.MHM. 184/26.

⁶⁰ BOA. HR.TO. 467/76.

⁶¹ İşkodra'dan Antivari'ye kadar üç süvari çavuşu tayin edilmiştir. Bkz. BOA. İ.HR. 183/10164.

⁶² Avusturya memurlarına yapılan toplam 723 florin ödeme hakkında bkz. BOA. İ.HR. 180/9938; BOA. HR.MKT. 356/92. Avusturya memurlarına verilen nişan ve atiyeler için bkz. BOA. HR.MKT. 363/26; BOA. A.DVN. 160/79; BOA. HR.MKT. 353/73; BOA. A.DVN. 158/2.

⁶³ Bu hat için altı süvari, on dört piyade çavuşu ile birlikte bir de baş çavuş tayin edilmiştir.

⁶⁴ BOA. HR.MKT. 352/65.

2.2.3) Avlonya-İstanbul, Avlonya-Rusya Hatları

Sicilyateyn'in İstanbul ile irtibatını tesis etmek için inşa edilmesi gereken hattın büyük bir kısmı, antlaşmanın imzalandığı tarihlerde devam etmekte olan İstanbul-Selanik telgraf hattı projesi ile hayata geçirilmiştir. Selanik hattı Temmuz 1860'da tamamlanmış ve hizmete açılmıştır.⁶⁵ Selanik projesi henüz tamamlanmadan Sicilyateyn ile imzalanan antlaşma gereğince, Avlonya ile İstanbul arasında irtibat sağlayacak hattın inşası için 29 Aralık 1859'da karar alınmıştır. Buna göre, Selanik'e inşa edilen hat, Selanik'ten devam ederek Manastır'a ve oradan Ohri üzerinden İlbasan'a ulaştırılacaktı.⁶⁶ Bu şekilde Avlonya-İşkodra arasında kavşak noktası olan İlbasan ile İstanbul arasında doğrudan irtibat tesis edilecekti.

Manastır'da bulunan Rumeli Vilayet Meclisi'nin aldığı karar doğrultusunda alet-edevat ve telleri hükümetçe karşılanan bu projenin amele, nakliye, direk gibi masrafları Manastır ahalisince üstlenilmiştir.⁶⁷ Ahali-devlet işbirliği çerçevesinde hızla inşa imkânı bulan bu hat, Ocak 1861'de açılmıştır.⁶⁸ İlbasan'da daha önce açılan telgrafhaneye bağlanan Selanik telinin güvenliği için gerekli tayinler yapılmıştır.⁶⁹

Sicilyateyn'in İstanbul ile irtibatını altı aylık bir gecikme ile tamamlayan Osmanlı Devleti, İstanbul-İsmail hattını ise daha geç bir tarihte bitirebilmiştir. Aslında gerek İngiliz ve Fransızların inşa ettikleri Varna şebekesinin, gerekse Tuna Komisyonu'nun inşa ettirdiği Tolçı (Tulça) şebekesinin Osmanlı Devleti'ne devredilmesi sonucunda, iki şebeke arasında bağlantı kuran Osmanlı Telgraf İdaresi sayesinde İstanbul ile Rusya sınırı arasında bir irtibat sağlanmıştı. İstanbul'dan Edirne-Şumnu-Varna-Babadağı-Tolçı üzerinden İsmail ile haberleşme sağlanabiliyordu. Ancak bu hat Sicilyateyn'in talep ettiği üzere direkt ve kolay bir hat değildi. Gerek dâhili haberleş-

⁶⁵ BOA. İ.DH. 458/30421.

⁶⁶ BOA. HR.MKT. 320/24.

⁶⁷ BOA. İ.HR. 175/9602.

⁶⁸ Hattın tamamlanmasında Rumeli Valisi Abdülkerim Nadir Paşa'nın büyük gayret ve yardımı görülmüştür. Çünkü hat üzerinde bulunan ve ordu merkezi olan Manastır'a telgrafhane açılması, askeri gerekçeler nedeniyle elzem olarak görülmüştür. Bkz. BOA. HR.MKT. 363/23.

⁶⁹ Selanik-Manastır hattı için yapılan tayinler hakkında bkz. BOA. İ.HR. 180/9943; BOA. HR.MKT. 357/46. Manastır-İlbasan hattı için yapılan tayinler hakkında bkz. BOA. İ.HR. 181/10086; BOA. HR.MKT. 366/74.

me, gerekse İstanbul-Avrupa haberleşmesi bu hat üzerinde yoğunluk oluştuyordu. Sicilyateyn'in amacına hizmet edecek bir hat, Kilyos-Varna hattının inşası ile mümkün olmuştur. İsmail ile bağlantısı bulunan Varna'dan İstanbul'a doğrudan bir hat çekilmesini içeren bu proje, Kilyos'tan başlayıp Karadeniz sahilini takiple kuzey istikametinde seyredecekti. Yapılan plan çerçevesinde iki koldan inşasına başlanan bu hat Şubat 1861'de tamamlanmıştır.⁷⁰ Böylece, Avlonya ile İstanbul'un bağlanmasından birkaç ay sonra, yine bu yol üzerinden Rusya ile haberleşme mümkün hale gelmiştir. Bu şekilde, Osmanlı Devleti Sicilyateyn'e verdiği sözü yerine getirirse de yaklaşık bir ay sonra, Mart 1861'de Sicilyateyn'in İtalya Krallığı'na dâhil olması nedeniyle, oluşturulan şebeke İtalya Krallığı'nın menfaatine hizmet edecektir.

3) İtalya-Osmanlı Telgraf İşbirliği

1861 yılında İtalyan birliğinin ilanı ile İtalya Krallığı'nın mülkiyetine geçen Otranto-Avlonya denizaltı hattı çalışmaya devam etmiştir. İtalyan birliğinin sağlanması ile yeni coğrafi sınırlar çerçevesinde, komşu ülke ve uluslararası şebeke bağlantıları mahiyet değiştirmiştir. Bu durum İtalya-Osmanlı telgraf işbirliğine de yeni koşullar altında farklı boyutlar kazandırmıştır.

3.1) 1862 İtalya-Osmanlı Telgraf Antlaşması

1862 yılında yeni İtalya Krallığı ile Osmanlı Devleti arasında bir telgraf antlaşması imzalanması ihtiyacı doğmuş ve bu yöndeki talep İtalya'dan gelmiştir. Antlaşma için Hariciye Nazırı Mehmet Emin Âlî Paşa görevlendirilmiştir.⁷¹ 16 Ocak 1862 tarihinde İtalya-Osmanlı telgraf antlaşması imzalanmıştır. Sicilyateyn ile imzalanan 1859 tarihli antlaşma maddeleri dikkate alınarak yapılan bu yeni antlaşmada, birçok hususta değişiklik yapılmıştır.⁷² Söz konusu yeni antlaşmanın değerlendirilmesi için 1859 tarihli antlaşma ile mukayese edilmesi daha doğru olacaktır.

Eski antlaşmada inşaat taahhütleri bulunan her iki idarenin geçen süre zarfında taahhütlerini yerine getirmiş olması nedeniyle,

⁷⁰ İstanbul ile Rusya arasında haberleşme sağlayan Dobruca bölgesi hatları hakkında detaylı bilgi için bkz. Diren Çakılcı, *a.g.e.*, s.99-104.

⁷¹ BOA. A.DVN.NMH. 13/11.

⁷² Antlaşma metni için bkz. BOA. İ.HR. 190/10627.

yeni antlaşmada mevcut hatların çalışır vaziyette tutulması taahhüdü konulmuştur. Bunun yanında önemli bir değişiklik Osmanlı Devleti'nin sorumluluğunda olan ve antlaşmaya konu olan hatlarla ilgilidir. Yeni antlaşmada, Avlonya-Avusturya hattına yer verilmemiştir. Çünkü birliğini sağlayan İtalya ile Avusturya artık sınır komşusudur ve iki ülke arasındaki haberleşme için Osmanlı şebekesine ihtiyaç kalmamıştır. Bu durum Osmanlı Telgraf İdaresi gelirleri için bir kayıp olarak değerlendirilebilir.⁷³ Buna bağlı olarak Osmanlı Devleti, sadece Avlonya-İstanbul ve İstanbul-Rusya bağlantılarını çalışır vaziyette tutmayı taahhüt etmiştir.⁷⁴

1862 antlaşmasının en önemli maddeleri şüphesiz dördüncü, beşinci, altıncı ve yedinci maddelerdir. 1859 antlaşması ile açık bir şekilde yasaklanan Sicilyateyn'in Avlonya'da telgrafhane işletmesi durumu, yeni antlaşmanın dördüncü maddesinde tamamen değiştirilmiştir. Buna göre İtalya, Avlonya'da bir telgrafhane açacak ve burada kendi memurlarını istihdam edecekti. Takip eden maddelerle söz konusu telgrafhanenin yetki ve özellikleri de tanımlanmıştır. Avlonya'da Osmanlı Telgrafhanesi'nin hemen yanına açılması kararlaştırılan İtalya Telgrafhanesi, sadece Otranto'dan gelen ve Otranto'ya gidecek telgrafların teatisinden sorumlu tutulmuş, Avlonya Osmanlı Telgrafhanesi dışında sair Osmanlı merkezleri ile irtibat kurması kesinlikle yasaklanmıştı (Madde 7). Osmanlı merkezinde bulunan telgraf makinelerinden başka ayrıca bulundurulacak makinelere gelen telgraflar Osmanlı telgraf memurlarına elden ulaştırılacaktı. İki tarafın mali menfaatleri çerçevesinde, İtalya memur ve makinelerinin

⁷³ Bu tarihlerde benzer gelir kayıpları, alternatif yolların inşası ile gerçekleşmiştir. 1857 yılı itibarıyla inşasına başlanan Marsilya-Sardinya-Malta-İskenderiye hattı tamamlanmış ve 1857 yılında Malta'dan Korfu'ya da bir denizaltı kablosu çekilmiştir. 1859'da Sicilya Adası bir kablo ile Malta'dan geçen bu hatta bağlanmıştır. Bkz. Mario Aloisio, "Early Telecommunication and the Birth of Telegraphy in Malta", *Symposia Melitensia*, No 10, University of Malta, 2015, s.22. 1859'da Malta ile Korfu'nun bağlanması üzerine, 1861 yılında Otranto'dan Korfu'ya bir denizaltı kablosu çekilmiş ve İtalyan şebekesi Akdeniz'in ortasından geçen bu uluslararası hatta bağlanmıştır. Bkz. Giuntini, *a.g.e.*, s.286. Bu durum Çanakkale üzerinden İskenderiye'ye bağlanan hattın yoğunluğunu azaltırken, bu azalma Osmanlı Telgraf İdaresi'nin transit haberleşme kalemi gelirlerinde kayba neden olmuştur. 1861 yılında Malta-Korfu denizaltı kablosunun kırılması, bu tarihten itibaren Otranto-Avlonya hattının tekrardan önem kazanmasını sağlamıştır. Bkz. Aloisio, *a.g.e.*, s.22; **Map of the Mediterranean and Adjacent Countries: Shewing the Submarine Telegraph Cables and Lengths of Principal Steam Routes**, (Drawn by J. W. Lowry), http://www.morse-key.net/keys/telegraph_map_1865_circa.jpg (Son Erişim: 15 Kasım 2015).

⁷⁴ BOA. İ.HR. 190/10627 (16 Ocak 1862 tarihli İtalya-Osmanlı telgraf antlaşması, madde 1, 2).

Osmanlı merkezinin yer aldığı binaya yerleştirilmesi uygun bulunmuştu (Madde 5, 6). Söz konusu İtalya merkezinde istihdam sayısı da iki memur ve altı hademe ile sınırlandırılmıştı (Madde 4). Denizaltı kablosunun güvenli bir şekilde kullanım ve idaresini amaçlayan bu girişim, kablonun iki ucunda yer alacak İtalya memurlarının işbirliği sayesinde mümkün kılınacaktı. Aksi takdirde ortaya çıkan teknik ve idari aksaklıklar haberleşmenin kesintiye uğramasına neden olmaktaydı.

On ikinci maddede belirtildiği üzere seksen yıl geçerli olacak olan bu antlaşmada ücret tarifiesi ve telgraf teatisi hususlarına ayrıntılı şekilde yer verilmemiştir. Çünkü hem Osmanlı Devleti, hem de İtalya'nın kabul ettiği 1858 Brüksel Antlaşması bu hususlarda belirlenen uluslararası standartların uygulanmasını zorunlu tutmuştu. Bu duruma antlaşma maddelerinde de yer verilerek resmîyet kazandırılmıştır (Madde 8, 11). Kısa süre sonra tasdiknameleri mübadele edilen bu antlaşma yürürlüğe girmiştir.⁷⁵

3.2) Otranto-Avlonya Denizaltı Kablosunun Yenilenmesi

1863'te Otranto-Avlonya denizaltı kablosunda büyük bir arıza meydana gelmiştir. 1862 İtalya-Osmanlı antlaşmasının dördüncü maddesine göre, söz konusu hattın tüm bakım ve tamirinden sorumlu olan İtalya, arızanın giderilmesi için derhal girişim başlatmıştır. Yapılan muayenede kablonun tamirinin mümkün olmadığına ve tamamen yenilenmesi gerektiğine karar verilmiştir. Denizaltına indirilecek yeni kablonun tüm masrafı İtalya tarafından karşılanacağı için, söz konusu masraflar İtalya Parlamentosu'nun onayına sunulmuştur. İlk etapta, mali gerekçeler bahane edilerek kablonun yenilenmesi bir yıl ertelenmek istense de, Osmanlı Devleti'nin İtalya Sefiri Rüstem Bey'in girişimleri sonucu bu erteleme engellenmiştir. İtalya Hariciye Nazırı'na Otranto-Avlonya hattının önemini ve haberleşmenin bir yıl durması halinde yaşanacak zorlukları aktardığını belirten Rüstem Bey, bizzat Kral II. Vittorio Emanuele'nin emriyle hattın yenilenmesine bir an önce başlanılacağını Bab-ı Ali'ye bildirmiştir.⁷⁶

Eylül 1863 tarihinde hattın yenilenmesi çalışmaları hakkında bilgileri İstanbul'a bildiren Rüstem Bey, İtalya Nafia Nezareti'nin bir

⁷⁵ BOA. İ.HR. 192/10789.

⁷⁶ BOA. HR.TO. 101/28.

İngiliz firması ile anlaştığını ve oldukça dayanıklı olan bu yeni kablunun Ekim 1863 sonuna kadar denizaltına döşenmiş olacağını müjdelemiştir.⁷⁷ İngiltere’de bulunan Henley Telegraph Works firmasına imal ettirilen bu kablo, toplam 60 mil uzunluğundaki mesafeye döşenmiştir.⁷⁸ 1886 yılında İtalyan Pirelli firması tarafından bakımı yapılan bu kablunun⁷⁹ uzun bir süre kullanılmaya devam ettiği anlaşılmaktadır.

1860 yılı itibari ile kullanılmaya devam eden Otranto-Avlonya hattının Rumeli şebekesine naklettiği telgraf sayısı ilerleyen yıllarda artmaya devam etmiştir. Yoğunluk nedeniyle zaman zaman yaşanan aksaklık ve gecikmelerin aşılması, bahsi geçen antlaşmaların ilgili maddeleri uyarınca Osmanlı Devleti’nin sorumluluğundaydı. Bu sorunun çözümü için zaman zaman mevcut hatlara ilave teller⁸⁰ ekleyen Osmanlı Telgraf İdaresi’nin büyük çaptaki girişimi 1863 yılı başlarında gerçekleşmiştir. Uluslararası telgraf antlaşmalarına istinaden Avrupa merkezleri ile İstanbul arasında doğrudan doğruya haberleşme imkânı sağlanması garanti edildiği için, bunu temin etme yükümlülüğü bulunan Osmanlı Devleti, İstanbul-Selanik-Manastır-İlbasan-Avlonya-Otranto yolunu kullanmayı tercih etmişti. Bu nedenle söz konusu güzergâhta günden güne artan Fransızca telgraf teatisini gerçekleştirecek memurların ve bu telgrafları nakledecek tellerin yeterli olmaması sıkıntılara yol açmıştır. Bu sorunu çözmek için 8 Şubat 1863 tarihinde çıkartılan irade de gerekli tedbirler alınmıştır. Buna göre iki tel üzerine kurulmuş olup, mevcut telgraf trafiğini taşımaya kifayet etmeyen Selanik-İstanbul hattına ilave yapılması kararlaştırılmıştır.⁸¹ Tekfurdağı ile İlbasan arasına eski direkler üzerine çekilen yeni tel söz konusu Avrupa haberleşmesine tahsis

⁷⁷ **BOA**. HR.TO. 101/35. Söz konusu yenileme çalışmasının tamamlandığı tarihin 1864 olduğu dikkate alındığında, Rüstem Bey’in verdiği bilginin aksine inşaatın birkaç ay geciktiği görülmektedir.

⁷⁸ William Howard Russell, **The Atlantic Telegraph**, Cambridge University Press, 2011, s.114.

⁷⁹ Giuseppe Berta-Fabrizio Onida, “Old and New Italian Multinational Firms”, **Quaderni di Storia Economica**, No:15, Banca d’Italia, Rome, October 2011, s.15. Henley Telegraph Works tarafından imal edilen kablo için bkz. **Ek-2**.

⁸⁰ 1860 yılında yapılan ilave tel inşaatı için bkz. **BOA**. İ.HR. 177/9743. 1869 yılında yapılan ilave tel inşaatı için bkz. **BOA**. İ.HR. 207/11921.

⁸¹ Bu hat dâhili telgraf şebekesini İstanbul’a bağladığından, söz konusu yoğunluk iki katına çıkmaktaydı.

edilmiştir.⁸² Mevcut güzergâh üzerine çekilen yeni tel ve telgraf-hanelere eklenen yeni makinelerin işletilmesi için gerekli personel desteği de aynı irade ile tayin edilmiştir.⁸³ Osmanlı Devleti bu şekilde ilgili antlaşmalarda yer alan sorumluluğunu, Otranto-İstanbul arasındaki haberleşmeyi aktif ve süratli kılarak yerine getirmeye çalışmıştır.

3.3) 1866 İtalya-Osmanlı Telgraf Antlaşması

İki ülke arasında süren telgraf işbirliği 1866 yılında yeni bir antlaşmayla pekiştirilmiştir. İtalya'nın talebi üzerine bir araya gelen heyette⁸⁴ Osmanlı Devleti Hariciye Nazırı Mehmet Emin Âli Paşa tarafından temsil edilirken, İtalya'yı maslahatgüzar Kont Joseph Grali temsil etmiştir.⁸⁵

18 Nisan 1866 tarihinde İstanbul'da imzalanan yeni antlaşma, genellikle 1862 antlaşması şartlarını tekrar ederken, en büyük değişiklik Avlonya'da bulunan İtalya Telgrafhanesi'ne dairdir.⁸⁶ İki yaka arasında telgraf teatisinin sadece Osmanlı memurlarınca gerçekleştirilebileceğini içeren bu antlaşmayla (Madde 5), İtalya telgrafhanesinin kapatıldığı anlaşılmaktadır. Bununla birlikte, ihtiyaç hâsıl olduğu takdirde İtalya'nın Avlonya'da tekrar bir telgrafhane açma izninin saklı olduğu vurgulanmıştır (Madde 7). Denizaltı kablosunun bakım ve tamiri ile elektrik gücünün temini için bir veya iki İtalya memurunun Avlonya'da bulunmasına da izin verilmiştir (Madde 4).

Dokuzuncu maddede, yeni antlaşma ile değiştirilmeyen 1862 antlaşmasının diğer maddelerinin yürürlükte olduğu belirtilmiştir. Son olarak, 1865 yılında imzalanan Paris Antlaşması nedeniyle, iki ülke arasındaki ücret tarifesi ve telgraf nakil şartları 1858 Brüksel Antlaşması yerine, yeni standartlara uyumlu hale getirilmiştir (Madde 8).

⁸² Yeni tel için 51.000 kg tel, 12.000 fincan, 1.200 makara kullanılmıştır. Telin geçeceği merkezlere gönderilen toplam 8 telgraf makinesi ile birlikte yapılan masraf 72.055 franka ulaşmıştır. Bkz. **BOA**. İ.HR. 198/11278.

⁸³ Hat üzerinde bulunan Avlonya, İlbasan, Manastır ve Selanik'e sair telgrafhanelerden veya açıktan tayinler yapılmış, boşalan memuriyetler için de yeni tayinler gerçekleştirilmiştir. Buna göre aylık toplam 8.250 guruş değerinde maaş münhal kalırken, 15.250 guruş değerinde maaş yeniden tahsis edilmiştir. Bkz. **BOA**. İ.HR. 198/11278.

⁸⁴ **BOA**. İ.HR. 219/12732.

⁸⁵ **BOA**. A.DVN.NMH. 16/27.

⁸⁶ Antlaşma metni için bkz. **BOA**. A.DVN.NMH. 16/28; **BOA**. HR.TO. 473/42.

Sonuç

1855 yılı itibariyle uluslararası telgraf işbirlikleri tesis eden Osmanlı Devleti, söz konusu işbirliğinin en güzel örneklerinden birini Sicilyateyn/İtalya ile ortaya koymuştur. Sicilyateyn tahtında bulunan Bourbon Hanedanı'nın uluslararası telgraf haberleşmesinde yer alma çabası ve bu hususta gerçekleştirdiği yatırımlar, şüphesiz ki Osmanlı ile tesis edilen işbirliğini sağlam temellere oturtmuştur. Otranto-Avlonya arasında irtibat kurulması fikri, doğu ile batı arasındaki haberleşmeyi uzun yıllar taşıyacak alternatif bir yolun ortaya çıkmasına vesile olmuştur. 1861 yılına kadar İtalya Yarımadası'nda devam eden siyasi bölünme, Sicilyateyn'i Osmanlı Devleti ile işbirliğine ve Otranto-Avlonya hattını inşa etmeye teşvik eden temel sebepler arasında yer almıştır. Osmanlı Devleti'nin ise 19. yüzyıl boyunca devam eden Avrupa ile yakınlaşma siyaseti, coğrafi uzaklıkları ortadan kaldıran telgraf teknolojisine büyük önem vermesini sağlamıştır. Özellikle Avrupa ile alternatif kollardan irtibat kurma emeli, başta Sicilyateyn olmak üzere telgraf hatları güzergâhındaki sair ülkelerle telgraf işbirliklerini genişleten bir unsur olmuştur.

Her iki ülke hatlarına da uluslararası haberleşmede transit hat vasfını kazandıran Osmanlı-Sicilyateyn/İtalya işbirliğinin sonuçları etkili ve kazançlı olmuştur. Osmanlı işbirliği ile Avrupa'nın tüm telgraflarını, hâkim oldukları küçük kara parçası üzerinden doğuya nakletme girişimlerinde bulunan Bourbon Hanedanı'nın ömrü, söz konusu girişimlerin sonuçlarını görmeye yetmemiştir. 1860-1861 arasında tam olarak bitirilen Osmanlı-Sicilyateyn işbirliği hatları, 1861'den itibaren hâkimiyeti ele geçiren İtalya Krallığı'nın idaresine geçmiştir. Bu işbirliğinden elde edilen ekonomik, siyasi ve stratejik menfaatler de bu sayede Bourbon Hanedanı'ndan tüm İtalyanlara miras kalmıştır. Osmanlı Devleti ise bu konuda daha şanslı olup, uzun yıllar çeşitli alanlarda kazanç elde etmiştir. Ancak Osmanlı Devleti de bu işbirliği sonucunda büyüttüğü dâhili ve transit telgraf şebekelerini, 19. yüzyıl sonundan itibaren yeni kurulan Balkan devletlerine terk etmek zorunda kalmıştır.

Başlangıçta 1858 Brüksel ve 1865 Paris antlaşmalarında yer alan standartlara uygun olarak yönetilen Osmanlı-Sicilyateyn/İtalya işbirliği, iki ülke haricinde telgraf teknolojisini kullanan tüm ülkelere hizmet eden sonuçlar doğurmuştur. Bu ve benzeri telgraf işbirlikleri,

siyasi-askeri münasebetlerin hızlanması, ticari imkânların artıp kolaylaşması yanında, doğu ve batı arasında sosyo-kültürel etkileşimin gelişmesini de sağlamıştır. 19. yüzyıl boyunca devam eden bu etki, 20. yüzyılda da Adriyatik ve Balkanlar'da örnek teşkil ederek günümüze kadar ulaşmıştır.

Kaynakça

I. Arşiv Kaynakları

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA.)

Hariciye Nezareti Mektubi Kalemi Evrakı (HR.MKT.): 262/26; 287/38; 301/84; 320/24; 327/22; 332/44; 338/1; 338/41; 345/21; 348/25; 352/65; 353/73; 356/92; 357/46; 363/23; 363/26; 366/74.

Hariciye Nezareti Londra Sefareti Evrakı (HR.SFR.(3)): 32/2.

Hariciye Nezareti Tercüme Odası Evrakı (HR.TO.): 101/28; 101/35; 161/1; 196/37; 287/11; 306/10; 306/18; 306/20; 376/10; 432/2; 467/64; 467/75; 467/76; 473/10; 473/42; 475/38.

İrade Dahiliye Evrakı (İ.DH.): 455/30180; 458/30421.

İrade Hariciye Evrakı (İ.HR.): 124/6211; 125/6241; 164/885; 166/8942; 166/8954; 168/9061; 173/9420; 173/9435; 175/9602; 176/9637; 176/9658; 177/9743; 180/9938; 180/9943; 181/10086; 183/10164; 190/10627; 192/10789; 198/11278; 207/11921; 214/12432; 219/12732; 332/21392.

Sadaret Divan (Beylikçi) Kalemi Evrakı (A.DVN.): 158/2; 160/79.

Sadaret Divan (Beylikçi) Kalemi Name-i Hümayun Kısmı Evrakı (A.DVN.NMH.): 8/6; 8/14; 8/27; 13/11; 13/12; 13/3; 15/15; 16/4; 16/20; 16/27; 16/28.

Sadaret Mektubi Mühimme Kalemi Evrakı (A.MKT.MHM.): 184/26.

II. Haritalar

Pellegrino, Enrico: **Carte della Telegrafia Elettrica del Regno delle Due Sicilie-1858** (BOA. İ.HR. 332/21392).

Lowry, J. W.: **Map of the Mediterranean and Adjacent Countries: Shewing the Submarine Telegraph Cables and Lengths of Principal Steam Routes**, http://www.morsekey.net/keys/telegraph_map_1865_circa.jpg (Son Erişim: 15 Kasım 2015).

III. İnternet Kaynakları

“Albania and Italy Telegraphic Convention, Signed at Tirana, December 4, 1922”, <http://www.worldlii.org/cgi-bin/sinodisp/int/other/LNTSer/1923/33.html?query=Albania%20and%20Italy%20Telegraphic%20Convention>, (Son Erişim:15 Kasım 2015).

Buchanan, Richard, “New Materials For The First Transatlantic Cables”, **Submarine Telecom Forum**, Issue 80, <http://subtelforum.com/STF-80/#?page=92> (Son Erişim: 30 Kasım 2015).

Glomer, Bill, “Cable Timeline: 1845-1900”, <http://atlanticcable.com/Cables/CableTimeLine/> (Son Erişim: 28 Kasım 2015).

<http://www.informazione.provincia.pu.it/typo3temp/pics/2cdf-7cf261.jpg> (Son Erişim: 30 Kasım 2015).

“TeleGeography Submarine Cable Map”, <http://www.submarine-cablemap.com/> (Son Erişim: 28 Kasım 2015).

IV. Araştırma Eserleri

Akbulut, Uğur: “Suriye’ye İlk Telgraf Hatlarının Çekilmesi”, **History Studies**, Ortadoğu Özel Sayısı, Ekim 2010, s.1-11.

Aloisio, Mario: “Early Telecommunication and the Birth of Telegraphy in Malta”, **Symposia Melitensia**, No 10, University of Malta, 2015, s.15-27.

Berta, Guiseppe, “Old and New Italian Multinational Firms”, **Quaderni di Storia Economica**, No:15, Banca d’Italia, Rome, October 2011, s.3-59.

- Bright, Charles: **Submarine Telegraphs-Their History, Construction and Working**, Crosby Lockwood and Son, London, 1898.
- Chiha, Nedjib H.: “Osmanlı Devletinde Gayrimenkul Mülkiyeti Bakımından Yabancıların Hukuki Durumu”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, (Çev. Halil Cin), C.24, S.1-4, 1967, s.246-274.
- Çakılcı, Diren: **Rumeli Telgraf Hatları (1854-1876)**, Akdeniz Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Antalya, 2015.
- Ersoy Hacısalihoglu, Neriman: “Kırım Savaşı’nda Haberleşme: Varna Telgraf Hattı Şebekesi”, **Savaşın Barışa: 150.Yıldönümünde Kırım Savaşı ve Paris Antlaşması (1853-1856), 22-23 Mayıs 2006, Bildiriler**, 2007, İ.Ü.E.F. Tarih Araştırmaları Merkezi Yayınları, İstanbul, s.119-130.
- Giuntini, Andrea: “Technology Transfer, Economic Strategies and Politics in the Building of the First Italian Submarine Telegraph”, **History of Technology**, (Edited by Ian Inkster), 2014, Vol. 32, Bloomsbury Publishing, s.77-293
- Hearder, Harry: **Italy: A Short History**, Cambridge University Press, Cambridge, 2001.
- Kaçar, Mustafa: “Osmanlı Telgraf İşletmesi”, **Çağın Yakalayan Osmanlı**, IRCICA Yayınları, İstanbul, 1995, s.45-120.

- Keskin, Özkan, Ali Sönmez: “Telgrafın Osmanlı İmparatorluğu’nda Yayılması: Çanakkale Telgraf Hattı Örneği”, **OTAM**, Bahar 2009, S.25, s.67-81.
- Lyall, Francis: **International Communications: The International Telecommunications Union and The Universal Postal Union**, Ashgate Publishing, Surrey: England, 2011.
- Rogan, Eugene: “Instant Communication: The Impact of the Telegraph in Ottoman Syria”, **The Syrian Land: Processes of Integration and Fragmentation**, (Editors: Thomas Philipp, Birgit Schaebler), Stuttgart, 1998.
- Russell, William Howard: **The Atlantic Telegraph**, Cambridge University Press, 2011.
- Savelli, A.: **İtalya Tarihi**, (Çev. Galip Kemali Söylemezoğlu), C.2, Kanaat Kitabevi, İstanbul, 1940.
- “The Progress of the Electric Telegraph”, **Atlantic Monthly**, April 1860, Vol.5, Boston, s.290-297.
- Sırrı, Nahit: “Siçilyeteyn Elçileri”, **Türk Tarih Encümeni Mecmuası**, Yeni Seri, C.1, S.3, Letafet Matbaası, İstanbul, 1930, s.67-72.

Ekler

Ek-1: Sicilyateyn Elektrikli Telgraf Hatları Haritası-1858.



Kaynak: BOA. İ.HR. 332/21392.

**Ek-2: Henley Telegraph Works Firması Tarafından İmal Edilen
Otranto-Avlonya Denizaltı Kablosu**



Kaynak: <http://www.informazione.provincia.pu.it/typo3temp/pics/2cdf7cf261.jpg> (Son Erişim: 30 Kasım 2015).

İLETİŞİMDE YENİ DÖNEM: ÜSKÜP'TE TELGRAF*

Yakup AHBAB**

Özet

Osmanlı Devleti, ilk kez Kırım Savaşı sırasında telgrafi kullanmaya başladı. Savaşın ardından telgraf kısa zamanda ülke geneline yayıldı. Üsküp sancağında ilk telgraf hatları 1862 senesinde oluşturuldu. Halkın da yardımlarıyla telgraf kısa sürede Üsküp ve çevresinde yaygınlaştı. Telgrafın kullanılmasından sonra Üsküp'ün başta İstanbul, Manastır ve Selanik olmak üzere diğer bölgelerle iletişimi gelişti. Bu sayede ticari ilişkiler canlandı. Bunun yanında Üsküp sancağındaki eşkiya takibinde de telgraf haberleşme aracı olarak kullanıldı. Bu çalışmada Üsküp sancağında ilk telgraf hatlarının çekilmesi ve telgraf teşkilatının kurulması konusu ele alındı.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Telgraf, Rumeli, Üsküp, İletişim, Makedonya

Abstract

A NEW ERA IN COMMUNICATION: TELEGRAPH IN SKOPJE

The Ottoman Empire first used telegraph during the Crimean War. After the Crimean War, telegraph spread country-wide in a short time. First telegraph lines in Skopje sanjak were established in 1862. With the help of the people of Skopje, telegraph became widespread in Skopje and its milieu. After the introduction of telegraph, Skopje's communication with other regions, particularly Istanbul, Bitola and Thessaloniki developed and therefore trade relations revived. In addition, telegraph was also used as a means of communication in the pursuit of bandits within Skopje sanjak. In this work, installation of first telegraph lines and foundation of telegraph service in Skopje sanjak are studied.

Key Words: Ottoman Empire, Telegraph, Rumelia, Skopje, Communication, Macedonia

* Bu makale “Yakup Ahbab, Üsküp Sancağı'nın İdari ve Sosyo/Ekonomik Yapısı (1876-1911), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul 2015” künyeli doktora tezinden üretilmiştir.

** Dr. E-posta: yakupahbab@hotmail.com

Giriş

19. yüzyıl ilk yarısının sonlarında icat edilen telgraf teknolojisi, haberleşme alanında sağlamış olduğu hızla doğru orantılı olarak tüm dünyada yayılmıştır. Telgrafın Osmanlı Devleti'ne girişi ise 1855 yılına kadar gecikti. Osmanlı ülkesinde ilk telgraf hattı Kırım Harbi sırasında askeri amaçlı olarak hizmete girdi. İlk sivil telgraf hattı Varna-Şumnu-Ruşçuk-Bükreş hattı olarak hizmete açıldı. Aynı yıl (15 Eylül 1855) İstanbul-Edirne-Şumnu hattı da hizmet vermeye başladı.¹

Kırım Savaşının devam ettiği sırada, Osmanlı Devleti hem savaş mahalliyle olan bağlantıyı kurmak, hem de Avrupa ile İstanbul arasında bir telgraf bağlantısı tesis etmek için kolları sıvadı. Bu nedenle, Osmanlı Devleti'ne İngiliz Mr. Look ve Mr. Cook tarafından telgraf proje teklifleri hazırlandı. Bununla birlikte Fransız M. De La Rue ve E. Blacque tarafından da ortak bir proje sunuldu. Oluşturulan komisyonlarda incelenen raporlardan anlaşıldığı üzere, Avrupa'da bulunan başkentler ile iletişim, savaş mahalliyle haberleşme ve vilayetlerde bulunan mülki amirlerin denetimi açısından yararlı bulunan telgraf teknolojisinin Rumeli coğrafyasında hızla tesis edilmesi için De La Rue ve Blacque'ın projesi kabul edildi ve bu şahıslara telgraf hattının inşası için imtiyaz verildi.²

¹ Telgrafın Osmanlı Devleti'ne girişi ve gelişimi hakkında bkz. Mustafa Kaçar, **Osmanlı Telgraf İşletmesi (1854-1871)**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1986, s.14; Mustafa Kaçar, "Osmanlı Telgraf İşletmesi (1854-1871)", **Çağını Yakalayan Osmanlı**, (yay. haz. Ekmeleddin İhsanoğlu), İstanbul 1995, s.45-120; Neriman Ersoy Hacısalihoğlu, "Kırım Savaşında Haberleşme: Varna Telgraf Hattı Şebekesi", **Savaşın Barışa: 150. Yıldönümünde Kırım Savaşı ve Paris Antlaşması (1853-1856): 22-23 Mayıs 2006: Bildiriler**, İstanbul, 2007, s.119-130; Nesimi Yazıcı, **Tanzimat Döneminde Osmanlı Haberleşme Kurumu, 150. Yılında Tanzimat**, (Haz. H. D. Yıldız), Ankara, 1992, s.139-210; Nesimi Yazıcı, **Türkiye'de İlk Telgrafı Abdülmecit Çekti, Yıllarboyu Tarih**, Sayı 7, (c. 7), (Temmuz 1981), s.23-25; Özkan Keskin, Ali Sönmez, "Telgrafın Osmanlı İmparatorluğu'nda Yayılması: Çanakkale Telgraf Hattı Örneği", **OTAM**, Sayı: 25/Bahar 2009, Ankara, 2011, s. 67-83; Mehmet Mercan, "Giresun Telgraf İdaresi ve Telgrafhane Binası (1869-1904)", **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, Volume: 2/7, Spring 2009, s.159-174.

² De La Rue ile yapılan ilk anlaşmada, İstanbul'dan Edirne yoluyla Niş ve Belgrat'a, Niş'ten Vidin'e ve son olarak Edirne'den kuzeye doğru Şumnu ve oradan Rusçuk üzerinden Varna'ya kadar bir hat yapılması kararlaştırılmıştır. Ancak, daha önce Fransızlarca Varna'dan başlayıp Şumnu yakınlarından geçerek Bükreş'e kadar çekilen hatla ortaya çıkan yeni durumda, Osmanlı Devleti'nin inşa edeceği hatların bir an önce Şumnu'ya uzatılması ve Varna-Bükreş hattına eklenmesi halinde Avrupa ile direkt bağlantının kurulabileceği gündeme gelmiştir. Bu nedenle söz konusu anlaşmada değişiklik yapılarak, ilk anlaşmada

1) Telgraf Hatlarının İnşası

Sultan Abdülaziz'in hükümrânlığı (1861-1876) boyunca, Osmanlı telgraf ağının genişlemesi devam etti. Bu dönemde Rumeli'de yan kollar ortaya çıktı. Bunlardan biri de Üsküp-Prizren hattıydı. 15 Aralık 1862'de Üsküp ile Prizren arasında telgraf hattının inşa edilmesinin idari ve ticari faydaları olacağından, Üsküp Eyaleti Valisi Müşir Mustafa Paşa tarafından telgraf hattının inşa edilmesi talep edildi. Telgraf idaresi ile yapılan muhabere sonrasında, direk ve benzeri araç gereçlerin ahalice karşılanması şartıyla, Üsküp-Prizren arasında inşa edilecek olan hattın Mühendis Ahmet Efendi tarafından inşa edilmesine 7 Ocak 1863 tarihinde karar verildi. Kısa süre içerisinde iki şehir arasında telgraf telleri çekildi ve hat kullanıma hazır hale geldi.³ Halkın maddi ve manevi katkıları ile bu inşaat tamamlandı ve kullanıma açıldı.⁴ Böylece Niş-Priştine-Yenipazar-Üsküp-Prizren kazaları telgraf hattıyla birleştirildi. Aynı dönemde telgrafhane-ye personel atamaları ve personel alımları da gerçekleştirildi. Buna göre Üsküp Telgraf Müdürlüğü'ne Niş telgrafhanesinde görev yapan Naim Efendi, refakatine Rüştü Efendi, mülazımlığa da Mahmud Efendi atandı. Ayrıca tayin edilecek olan sıra çavuşlarına da 350'şer kuruş, Üsküp'te ikamet etmek üzere bir nefer baş çavuşa da 500 kuruş, muharrerat hizmetinde kullanılmak için iki nefer hademeye de 200'er kuruş tahsis edildi.⁵

Üsküp-Prizren telgraf hattının tamamlanmasının akabinde, bir ticaret merkezi olan Manastır'ın Üsküp ile iletişimini sağlayacak olan hattın inşasına başlandı. Üsküp ve Manastır'da birer telgraf merkezinin mevcut olması, hem yeni bina yapılmasını hem de buralara memur tayinini gerektirmemesi nedeniyle, idareye oldukça ucuza mal oldu. Bunun yanında hatta kullanılacak olan direkler ahali tarafından tedarik edildi. Alet ve edevat için gerekli olan 9.951 frank

tespit edilen harcamaların ve Avrupa'dan satın alınan telgraf malzemelerinin ne şekilde sarf edileceği yeniden planlanarak, yeni şartlar çerçevesinde De La Rue ve Osmanlı Devleti arasında 7 Nisan 1855 tarihinde kontrat imzalanmıştır. Bk. Diren Çakılcı, "Osmanlı-Avrupa Telgraf Hatlarında Sırbistan Eمارeti'nin Rolü", **OTAM**, 34/Güz 2013, s.59-81.

³ **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)**, İrâde-Dâhiliye (İ.DH), 501/34073; Sadâret Mühimme Kalemi Evrakı (A.MKT.MHM), 251/2, 253/40.

⁴ İnşa esnasında Priştine ahalisi tarafından 35.874 kuruş yardımda bulunulmuştur. Yapılan bu yardımlar Padişah tarafından memnuniyetle karşılanmıştır, bk. **BOA**, A.MKT.MHM, 297/30; İ.DH, 523/36072.

⁵ **BOA**, Hariciye Nezâreti İradeleri (İ.HR), 201/11445.

idare tarafından karşılandı.⁶ Bu hat Bosna ile haberleşmede kolaylık sağlayacağı için önem taşımaktaydı.⁷ Ayrıca Üsküp halkı bu hattın tamamlanmasıyla hem Ohri-Elbasan-Manastır-Selanik, hem de daha önce yapılmış olan Selanik-Avlonya-İşkodra ile telgraf aracılığıyla haberleşme imkânına sahip olacaktı.⁸ 26 Nisan 1864'te çıkan irade ile inşasına başlanan Üsküp-Manastır hattı 16 Eylül 1864'te tamamlandı.⁹ Hemen ardından hatta görevlendirilmek üzere de dokuz nefer çavuş tayin edildi.¹⁰ Üsküp-Manastır hattının inşasının ardından, diğer Rumeli hatları ile birleştirilmek maksadıyla, Manastır'dan Priştine yoluyla Niş'e kadar bir hat daha bağlanması 30 Ekim'de kararlaştırıldı.¹¹

Üsküp-Manastır hattının tamamlanmasının ardından, güzergâh üzerinde bulunan yerlerin de bu yeni iletişim aracı ile birbirine bağlanması çalışmalarına başlandı.¹² Nitekim Üsküp-Manastır hattının kullanılmaya başlanmasından yaklaşık bir yıl sonra, Köprülü'den İştib'e bir telgraf hattının çekilmesi düşünüldü. Böylece bölgenin önemli merkezleri olan Üsküp, Manastır ve İştib birbirine bağlanmış olacaktı. Yerel halkın talebi sonrasında, Maliye Nezaretince sisteminin oluşturulması için bir ön çalışmanın yapılması kararlaştırıldı. Çalışma sonrasında hazırlanan raporda, İştib'den Köprülü'ye kadar çekilmesi düşünülen hattın ekonomik açıdan çekici olmadığı ve bu durumun bazı müşkülâtlara neden olacağı belirtildi. Bunun üzerine telgraf hattının inşasından vazgeçildi.¹³ Lakin iletişim ortamının getirdiği bu yenilikten herkes gibi istifade etmek isteyen İştibliler bir yıl sonra, 10 Kasım 1867 tarihinde, telgraf hattının inşa edilmesini yeniden talep etti. Ahalinin maddi ve manevi desteği şartıyla, 18 Haziran 1868 tarihinde telgraf hattının çekilmesine neza-

⁶ BOA, İrâde-Meclis-i Vâlâ (İ.MVL), 506/22875.

⁷ Bu hattının inşa ve hesap işleri Üsküp telgraf müdürü marifetiyle yapılmaktaydı. Bunun için kendisine 5.000 kuruş harcırah verildi: BOA, İ.HR, 207/11947.

⁸ BOA, Hariciye Nezareti Mektubi Kalemi Evrakı (HR.MKT), 366/74, 363/23, 335/96; Meclis-i Vâlâ Evrakı Zabıt Cerideleri Hûlasaları (MVL), 929/74, 945/66; Sadâret Mektubî Kalemi Umum Vilâyât (A.MKT.UM), 475/77; Hariciye Nezâreti İradeleri (İ.HR), 179/9874.

⁹ Bu arada, iki merkez arasında bulunan Köprülü kasabasına bir kadranehane açılmış ve memurlar tayin olunarak 17 Eylül'de muhabereye başlanmıştır, bk. Mustafa Kaçar (1986), a.g.e., s.81-82.

¹⁰ BOA, İ.HR, 209/12082.

¹¹ BOA, İ.HR, 209/12104.

¹² BOA, MVL, 1017/26.

¹³ BOA, MVL, 1020/8.

ret tarafından karar verildi.¹⁴ Bu doğrultuda inşa için gerekli olan 5.507 frank İştiblilerce karşılandı. İnşaatin tamamlanmasıyla İştib telgrafhanesinin açılışı yapıldı. Ardından burada görev yapacak olan memurların tayinleri gerçekleştirildi. Buna göre müdür, üç nefer çavuş ve bir nefer muvassılın atamaları yapıldı. Ayrıca memurların göreve başladığında ne kadar maaş alacakları da belirlendi. Buna göre telgrafhane müdürü 800, üç adet çavuş 900 ve muvassıl da 166 kuruş alacaktı.¹⁵

Tablo 1: İştib-Köprülü Telgraf Hattı İnşa Masrafları			
Masraf	Frank	Masraf	Frank
Tel	2.400	Porselen	560
Çavuş Takımı	120	Makara	252
Makine	900	Eleman	60
Tel Nakliyesi	500	Porselen, Makine,	240
Sigorta	25	Makara Nakliyesi	
Toplam			5.057

Üsküp-Manastır-İştib arasında telgraf hattının inşaatı sona erip kullanılmaya başlanmasının ardından, hattı Kumanova'ya kadar uzatma ihtiyacı ortaya çıktı. Haziran 1874 tarihinde Posta ve Telgraf Nezareti tarafından hattın maliyeti, toplam yatırım tutarı ve finansman ihtiyacı noktasında çalışma yaptırıldı ve konu hakkında bir rapor hazırlatıldı. Yapılan inceleme sonucunda, yurt dışından sağlanan malzemelerle inşa edilecek olan hattın toplam maliyeti 5.862 frank olarak tespit edildi. Ardından nezarete yapılan müzakereler neticesinde telgraf hattı projesinde inşaata başlanma karar alındı. Fakat inşa için gereken miktar halk tarafından karşılanacaktı. İnşaatin başlamasından kısa bir süre sonra Kumanova telgrafhanesi tamamlandı ve hizmete girdi.¹⁶ Ardından burada görevlendirilecek olan müdür, çavuş ve muvassılların atamaları yapıldı ve bu memurların alacakları

¹⁴ BOA, A.MKT.MHM, 411/94.

¹⁵ BOA, İrâde-Şurâ-yı Devlet (İ.ŞD), 5/252; İştib-Köprülü hattı daha sonra Bereketli ve Göreler nahiyelerine kadar uzatıldı, bk. BOA, Babıalı Evrak Odası (BEO), 2462/184594.

¹⁶ Telgrafhane çeşitli zamanlarda tamir edilmiştir, bk. BOA, İrâde-Posta Telgraf (İ.PT), 22/1324; Dâhiliye Nezâreti Mektubî Kalemi (DH.MKT), 1097/11; BEO, 2925/219308.

maaşlar belirlendi. Buna göre müdüre 800, çavuşa 300 ve muvassıla da 150 kuruş maaş bağlandı.¹⁷

Tablo 2: Üsküp-Kumanova Telgraf Hattı İnşa Masrafları				
Masraf	Kg.	Adet	Birim Fiyatı - Frank	Tutar-Frank
Tel	4.000	-	0,6	2.400
Osmanlı Fincanı	-	640	2	1.280
Mors Makinesi	-	2	450	900
Çavuş Takımı	-	2	40	80
Eleman Flanşı ¹⁸	-	60	5	300
Sigorta	-	-	-	26
Tel Nakliyesi	-	-	-	480
Fincan ve saire Nakliyesi	-	-	-	240
Tuzruhu	2	-	-	156
Manşon ¹⁹	-	300	-	
Ek Teli	17	-	-	
Kalay	12	-	-	
Toplam				5.862

İç güvenlik ve asayişin korunması veya kaçakçılığı men, takip ve tahkiki gibi can ve mal güvenliğinin belirli ölçüde sağlanması amacıyla, yerel idareciler ve halk tarafından kazalarına telgraf hattı çekilmesi istenmekteydi. Nitekim Kasım 1879'da Üsküp Sancağı'na bağlı Kratova Kazası'nda bu nedenden ötürü bir telgrafhane açıldı.²⁰ Ayrıca buranın eşkiyadan korunması ve güvenliğinin temini için de bir tabur asker görevlendirildi.²¹ Aynı durumdan muzdarip olan Koçane ahalisi de Kratova'ya gelmiş olan telgrafın kazalarına uzatılmasını Posta ve Telgraf Nezareti'nden talep etti.²² Bu talep ancak aylar sonra karara bağlandı. Nihayetinde Koçane'ye de kısa bir süre içerisinde telgraf hattı ulaşmış oldu.²³

¹⁷ BOA, ŞD, 2407/22.

¹⁸ Flanş, iki makine veya tesisat elemanının sızdırmaz şekilde birleştirilmesine yarayan, genelde standart olarak üretilen bir yapı elemanıdır. Aslı, Almanca "flansch" kelimesi olup, doğrudan Türkçeye girmiştir.

¹⁹ Elleri soğuktan korumak için kullanılan astarlanmış kürk, el kürkü.

²⁰ BOA, DH.MKT, 1330/43.

²¹ BOA, DH.MKT, 1328/47; 1330/43.

²² BOA, DH.MKT, 1393/18.

²³ BOA, DH.MKT, 1460/48.

XIX. yüzyılın sonlarına gelindiğinde telgraf neredeyse sancağın her yerine ulaşmış durumdaydı. Bu aşamadan sonra Üsküp ile Karadağ ve Bulgaristan'ı birbirine bağlama girişimlerine başlandı. İlk olarak 1893 yılında Podgoriçe-Üsküp siyasi ve ekonomik sebeplerle telgraf hattıyla birleştirildi.²⁴ 1908 tarihinde de Bulgaristan Posta ve Telgraf İdaresi ile Osmanlı Posta ve Telgraf İdaresi arasında yapılan anlaşma ile Üsküp-Sofya telgraf hattı projesi hazırlandı. Hazırlanan projeye göre, Üsküp'ten başlayacak olan hat, Palanka'da yapılacak olan istasyondan geçerek Sofya'ya ulaşacaktı. Bölgenin ekonomik büyüme ve sosyal gelişmesiyle, burada yaşayan vatandaşların refah, huzur ve mutluluğunun artırılması için amaçlanan bu hat Nisan 1908 tarihinde tamamlandı. Projenin tamamlanmasıyla Üsküp-Sofya arasında tam bir bağlantı kurularak hızlı, ekonomik ve kesintisiz bir haberleşme imkânı sağlandı. Bunun yanında Üsküp-Sofya arasındaki telgraf hattının ekonomik getirisinin yanında, siyasi ve güvenlik alanında da Osmanlı Devleti için önemli faydaları olacaktı.²⁵

2) Telgrafhane Teşkilatı

Osmanlı Devleti'nde ilk telgraf hatlarının döşenmesiyle birlikte 1855 yılında Sadaret'e bağlı bir telgraf müdürlüğü kuruldu. Bu göreve de 29 Mart 1855 tarihinde Tercüme Odası halifelerinden Billurizâde Mehmet Bey tayin oldu. Bu tarihten 1871 yılına kadar telgraf teşkilatı tek bir müdürün yönetiminde kaldı. Müdürlük önce 2 Şubat 1870 tarihinde Posta Nezareti ile birleşti ve Dâhiliye Nezaretine bağlandı. Daha sonra 21 Eylül 1871 tarihinde Posta ve Telgraf Nezareti teşkil edildi.²⁶

Telgraf müdürlüğü ilk teşkilatlanmasını İstanbul'da yaptı ve 1861 yılına ait bir yönetmelikle İstanbul teşkilatı düzenlendi. İstanbul'a paralel olarak taşrada da zamanla telgraf idarelerinin kurulduğu görülmekte idi. Bu çerçevede telgraf hatlarının ulaştığı Osmanlı coğrafyasının değişik yerlerinde, merkezlerin büyüklüğüne göre bir yapılanmaya gidildi. Bu merkezlerde telgrafhanenin konumuna göre değişik personel görevlendirilmekte idi. Telgraf dilinin ilk zamanlar Fransızca olması birçok telgrafhanede bu dili bilen eleman çalıştırıl-

²⁴ BOA, BEO, 255/19106, 240/17984; İ.PT, 2/1310.

²⁵ BOA, DH.MKT, 1264/51.

²⁶ Nesimi Yazıcı, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Posta Örgütü", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, c. VI, İstanbul, 1985, s.1649; Mehmet Mercan, *a.g.e* s.164.

masını zorunlu hale getiriyordu. Bazı Türk telgrafçılarının çabaları neticesinde, Türkçenin telgraf iletişimindeki kullanımı her geçen gün artsa da Fransızca imparatorluğun sonuna kadar Türkçe ile beraber kullanılan ana telgraf dili olarak kaldı.²⁷ Bu etkene bağlı olarak telgraf ile tanışan pek çok yerde olduğu gibi Üsküp'te de Fransızca bilen memurlar istihdam edildi. Telgrafhanelerde; müdür, Türkçe ve Fransızca haberleşme elemanları, mûsil-i muharrerat, şakirdan, çavuş ve makineciler bulunmakta idi.²⁸

Üsküp telgraf idaresi ve telgrafhanede görev yapan personel hakkındaki bilgileri 1874 tarihli Prizren Vilâyeti Salnamesinden öğrenmekteyiz. 1874 senesinde Üsküp telgraf idaresinde toplam dört kişi görev yapmaktaydı.²⁹ 1896 yılına gelindiğinde ise sancaktaki haberleşme ağının gelişmesine paralel olarak Üsküp Kazası'ndaki telgraf memurlarının sayısı on beşe çıktı. Kosova Vilayet Salnamesine göre sancağa bağlı olan kazaların çoğunda telgraf idaresi bulunmaktaydı. Sadece Orhaniye ve Osmaniye kazalarında telgraf idaresi mevcut değildi.³⁰

Personel eksikliği hemen hemen tüm telgrafhane yönetimlerinin yakındıkları sorunların başında gelmekte idi. Aslında personel eksikliği sorunu diğer sorunların bir bileşkesiydi. Üsküp'te gerek kadrolu muhabere eksikliği, gerekse müdür, memur ve hizmetli gibi idari personel eksikliği nedeniyle zaman zaman haberleşme aksamakta idi. Bu da telgrafhanenin idaresini çalışamaz duruma getirmekteydi.³¹ Üsküp'te kaliteli ve sağlıklı bir hizmet verilmesinde en büyük engel olan personel eksikliği memur alımı ile giderilmeye çalışılmaktaydı.³² Örneğin 1908 senesinde Kosova Vilayeti'nin en merkezi yerinde iş ve işlevini yürüten Üsküp telgrafhanesinde memur azlığı, hem vatandaşı büyük sıkıntıya sokuyor, hem de iş yükü altında ezilen memuru içinden çıkılmaz bir strese sokuyordu. Ayrıca

²⁷ Uğur Akbulut, "Suriye'ye İlk Telgraf Hatlarının Çekilmesi", **History Studies**, Ortadoğu Özel Sayısı, 2010, s.1-11.

²⁸ Nesimi Yazıcı, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Haberleşme Kurumu", s.190-192; Nesimi Yazıcı, "Osmanlı Telgrafında Dil Konusu", **Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi**, Cilt: 26, Ankara, 1983, s.753-759; Mehmet Mercan, **a.g.m.**, s.164.

²⁹ **Salname-i Vilayet-i Prizren**, sene 1291, s.128.

³⁰ **Salname-i Vilayet-i Kosova**, sene 1314, s.155-301.

³¹ **BOA**, DH.MKT, 1641/79.

³² **BOA**, DH.MKT, 1545/51, 1657/93; Şurâ-yı Devlet Evrâkı (ŞD), 2547/2; Teşrifat-ı Rumeli Evrakı Arzuahaller (TFR.I.ŞKT), 1/85.

bu durum eşkıya takibi ve muhaberatın yapılmasına da mani oluyordu. Yaşanan bu türden sıkıntıların artması üzerine nezaretten buraya yeni memurlar gönderilmesi valilikçe talep edildi. Aksamaların giderilmesi, konusu olan hizmetlerin yerine getirilmesi için Üsküp telgrafhanesine dört adet muhabere memuru tayin edildi.³³

Üsküp telgrafhanesi hizmetinde çalışanların, çalışma koşullarından kaynaklanan ve çözüm bekleyen birçok sorunları bulunmaktaydı. Memurların en büyük sorunlarından biri ise geçim sıkıntısıydı. Buna bir de düşük olan maaşlarının zamanında ödenmemesi de eklenince memurlar mağdur olmakta idi. Çalışanlar bu mağduriyetlerinin giderilmesi adına her türlü yolu denemekten de geri kalmamaktaydı. Mesela 1904 senesinde maaşlarını alamayan İştib telgrafhanesi memurları isyan etti. Kendilerine verilmesi gereken otuz iki bin kuruş ödenmediği takdirde, sivil memurlara ve sefaretlere müracaat edeceklerini vilayete iletiler. Yaşanan sıkıntıya çözüm bulmak için Müşiriyet devreye girdi ve memurlara ödenmesi gereken ücretler verildi. Böylece sorun tamamen giderildi ve tüm maaş ödemeleri yapıldı.³⁴ Lakin maaşların ödenmesi geçim sıkıntısı çeken memurlar için yeterli olmamaktaydı. Maddi açıdan zor günler geçiren, geçim sıkıntısı altında kıvranan bazı memurlar, geçimlerini temin etme adına zimmete para geçirmek gibi gayr-ı meşru yollara tevessül etmekte idi.³⁵

Tablo 3: Üsküp Sancağı Telgraf İdaresi Teşkilatı

Üsküp Kazası	
Müdür Rıfat Bey	Lisan-ı Ecnebi Memuru Şafed Lazyan Efendi
Muvakkat Muhabere Memuru Eyüb Efendi	Muhabere Memuru Şevket Bey
Muhabere Memuru Behzat Efendi	Muhabere Memuru Davi Efendi
Muhabere Memuru Yaver Efendi	Çavuş Eşref Efendi
Muhabere Memuru Fuad Efendi	Çavuş Hurşid Efendi
Muhabere Memuru Sırrı Efendi	Çavuş Hüseyin Efendi

³³ BOA, DH.MKT, 1251/6.

³⁴ BOA, Rumeli Müfettişliği Jandarma Müşiriyet ve Kumandanlık Evrakı (TFR.I.AS), 14/1377.

³⁵ BOA, DH.MKT, 2535/74, 2242/30, 2279/67, 2362/66.

Çavuş Süleyman Ağa	Çavuş Hüseyin Ağa
Çavuş Muharrem Ağa	
İştib Kazası	Kumanova Kazası
Memur Ali Rıza Efendi	Memur Artin Efendi
Muhabere Memuru Şemsi Efendi	Çavuş İsmail Ağa
	Telgraf Muhabere memuru Vasıf Efendi
Radovişte Kazası: Memur Hilmi Efendi	Palanka Kazası: Memur Hüsnü Efendi
Koçana Kazası: Memur Kadri Efendi	Kratova Kazası: Memur Şükrü Efendi

Üsküp'e telgraf hattı çekildikten sonra hizmet sunumu için bir telgrafhane binasına ihtiyaç duyuldu. Yapılan keşif sonrasında Üsküp telgrafhanesi inşası için ahali tarafından 18.006 buçuk kuruş yardım toplandı.³⁶ 1888 senesinde Kosova Vilayeti merkezinin Üsküp'e naklinin ardından, Üsküp Kazası'nda halkın da yardımlarıyla eski hükümet konağı genişletildi.³⁷ Ancak hükümet dairesinin uygunsuzluğundan ötürü mahkeme-i istinaf heyeti telgrafhane binasına nakledildi.³⁸ Telgrafhane için de senelik elli kuruş kira ile Hacı Şükrü Bey'in hanesi kiralandı.³⁹

1891 yılının ilk aylarında mevcut bina tamir edilemeyecek derecede harap ve dar olmasından dolayı Üsküp'te yeni bir telgraf ve posta merkezinin inşası gündeme geldi.⁴⁰ Yapılan keşif sonunda bu inşaat için yüz iki bin kuruşun gerekli olacağı anlaşıldı. Bu meblağın otuz iki bin kuruşunun bölge halkı tarafından karşılanacağı taahhüt edildi. Yirmi bin kuruş enkaz bedeli de düşürüldükten sonra kalan elli bin kuruşun ilgili kalemden ödenmesi için irade çıktı. Ancak daha sonraki yıllarda, bu konudaki yazışmalarda aynı şekilde tamir gerekçesi ve rakamlardan bahsedilmesi inşaatın öngörüldüğü şekilde gerçekleştirilemediğini göstermektedir.⁴¹ 1897 senesinde, telgrafhanenin inşa işleri tamamlanamadığı gerekçesiyle yıllık yetmiş lira

³⁶ Üsküp telgrafhane binası uzun süre hizmet vermiştir, bk. **BOA**, MVL, 1026/5; ŞD, 2486/16.

³⁷ **BOA**, Yıldız Mütenevvi Maruzat (Y. MTV), 35/57.

³⁸ **BOA**, BEO, 685/51364.

³⁹ Fakat kiranın ödenmesinde sorunlar yaşanmıştır. Hacı Şükrü Bey'e uzun yıllar ödenememiştir: **BOA**, BEO, 1104/82785; DH. MKT, 1826/97, 2094/97, 1973/115.

⁴⁰ **BOA**, İ. ŞD, 104/6231; DH. MKT, 1809/118.

⁴¹ Mucize Ünlü, "II. Abdülhamit Döneminde Üsküp'te İmar Faaliyetleri", **GAMER**, I, 1 (2012), s.169.

kira ile başka bir yere geçildi. Fakat verilmesi kararlaştırılan yetmiş lira için vilayetçe bir karşılık bulunamadı. Daha sonra gerekli olan meblağın Dâhiliye Nezaretince karşılanmasına Şura-yı Devlet tarafından karar verildi.⁴²

1898 yılına gelindiğinde, Üsküp telgrafhane binası inşaat masraflarının karşılanması konusunda, ticaretin durgunluğu ve daha öncelikli ödemelerin ortaya çıkması sebebiyle sıkıntılar devam etti. Bu nedenlerden ötürü halkın taahhüt ettiği 32.000 kuruş ahaliden tahsil edilemedi.⁴³ Bunun üzerine taahhüt edilen bu paranın 1315 (1899) senesi bina tamirleri bütçesinden karşılanmasına Padişah tarafından irade buyruldu⁴⁴ ve Üsküp telgrafhane binası aynı yıl tamamlanıp hizmete girdi.⁴⁵



Fotoğraf: Üsküp Posta ve Telgraf İdaresi Binası

Kaynak: <http://www.delcampe.net/> (Son Erişim Tarihi: 12.02.2015)

3) Telgraf Ücretleri

Telgraf idaresi, yapmış olduğu hizmetlerine karşılık olarak zaman içinde değişen tarifeler uyguladı. Bu tarifeleri genel olarak iç ve dış olmak üzere ayrı ayrı ele almak gerekir. 15 Eylül 1855'ten 1876'ya kadarki dönemde, ülke içi telgraf tarifelerinde ücretlerin oldukça yüksek olduğu görülür. Mesafeye göre alınan telgraf ücret-

⁴² BOA, İ.PT, 10/8.

⁴³ BOA, DH. MKT, 2193/100.

⁴⁴ BOA, DH. MKT, 2221/137.

⁴⁵ BOA, İ.PT, 8/23.

leri zamanla genel olarak düşürüldü. Bu arada ülkenin Rumeli ve Anadolu bölgeleri arasında 13 Mart 1864'ten itibaren Rumeli'nin lehine olarak ücretler %30-40 oranında indirildi. Nihayet 13 Mayıs 1869'dan itibaren mesafeye göre ücret belirleme esasından vazgeçilerek, gönderici ile alıcı merkezlerin aynı vilayette bulunmaları veya komşu olmaları ya da aralarında kaç vilayetin bulunduğu göz önüne alınarak yeni bir tarife yapıldı ve 1876'ya kadar bu yürürlükte kaldı. Bu tarifeye de ücretler vilayetler uzaklaştıkça artmak üzere %10-30 arasında düşürüldü. Devlete ait telgraflar ise, gerekli kayıtlar yapılarak ücretsiz olarak nakledildi.⁴⁶

1906 senesinde Kosova Vilayeti merkezi dâhilinde teati olunacak telgraflardan 20 kelimeye kadar 5 kuruş ve her kelime fazlası için 10 para zam alınmaktaydı. Ayrıca vilayet dâhilinde olan merkezler arasında on beş kelimeye kadar 7,5 kuruş ve her kelime fazlası için de 20 para zam alınmakta idi. Ayrıca vilayet dâhilinden başka bir vilayet merkezi için 10 kelimeye kadar 10 kuruş ve her kelime fazlası için de 1'er kuruş zam alınmaktaydı.⁴⁷

SONUÇ

Telgrafın günlük hayata getirdiği kolaylık, rahatlık, saymakla bitmiyordu. Telgraf sayesinde insanlar uzak yerlerle çok daha kolay iletişim kurabilmekte ve yapacakları işleri daha çabuk ve rahat yapabilmekteydi. Telgrafın sosyal hayatta sunduğu imkânlar sadece bunlarla da sınırlı değildi. Özellikle ekonomik ilişkilere olan katkısı yadsınamaz bir gerçektir. Bu nedenlerden dolayı, Üsküp'te hemen hemen her kaza telgrafın kendilerine getirilmesi için ellerinden gelen her türlü maddi ve manevi çabayı göstermişlerdi. Halkın isteğine Osmanlı hükümetinin de kararlı tutumu eklenince, kısa sürede tüm sancakta telgraf hatları döşenmiştir. Sonuç olarak Üsküplüler telgrafı çok çabuk sahiplenmişlerdir.

Kaynakça

I. Başbakanlık Osmanlı Arşivi Belgeleri (BOA)

Babıali Evrak Odası (BEO), 2462/184594; 2925/219308; 255/19106; 240/17984; 685/51364; 1104/82785

⁴⁶ Geçmişten Günümüze Posta, PTT Genel Müdürlüğü, Ankara, 2007, s.196.

⁴⁷ Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, sene 1324, s.633-634.

Dâhiliye Nezâreti Mektubî Kalemi (DH.MKT), 1097/11; 1330/43; 1328/47; 1330/43; 1393/18; 1460/48; 1264/51; 1641/79; 1545/51; 1657/93; 2535/74; 2242/30; 2279/67; 2362/66; 1826/97; 2094/97; 1973/115; 1809/118; 2193/100; 2221/137; 1251/6

Hariciye Nezâreti İradeleri (İ.HR), 201/11445; 207/11947; 179/9874; 209/12082; 209/12104

Hariciye Nezâreti Mektubi Kalemi Evrakı (HR.MKT), 366/74; 363/23; 335/96

İrâde-Dâhiliye (İ.DH), 501/34073; 523/36072

İrâde-Meclis-i Vâlâ (İ.MVL), 506/22875; 1017/26; 1020/8.

İrâde - Posta Telgraf (İ.PT), 22/1324; 10/8; 8/23

İrâde-Şurâ-yı Devlet (İ.ŞD), 5/252; 104/6231

Meclis-i Vâlâ Evrakı Zabıt Cerideleri Hûlasaları (MVL), 929/74; 945/66; 1026/5

Rumeli Müfettişliği Jandarma Müşiriyet Ve Kumandanlık Evrakı (TFR.I.AS), 14/1377

Sadâret Mektubî Kalemi Umum Vilâyât (A.MKT.UM), 475/77

Sadâret Mühimme Kalemi Evrakı (A.MKT.MHM), 251/2; 253/40; 411/94; 297/30

Şurâ-yı Devlet Evrâkı (ŞD), 2547/2; 2486/16; 2407/22

Teşrifat-ı Rumeli Evrakı Arzuahaller (TFR.I.ŞKT), 1/85

Yıldız Mütevenni Maruzat (Y. MTV), 35/57

II. Salnameler

Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, sene 1324.

Salname-i Vilayet-i Prizren sene 1291.

Salname-i Vilayet-i Kosova, sene 1314.

III. Kitap ve Makaleler

Ahbab, Yakup: **Üsküp Sancağı'nın İdari ve Sosyo/Ekonomik Yapısı (1876-1911)**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul 2015.

Akbulut, Uğur: "Suriye'ye İlk Telgraf Hatlarının Çekilmesi" **History Studies**, Ortadoğu Özel Sayısı 2010, s. 1-11.

Çakılcı, Diren: "Osmanlı-Avrupa Telgraf Hatlarında Sırbistan Emareti'nin Rolü", **OTAM**, 34/Güz 2013, 59-81.

Geçmişten Günümüze Posta: PTT Genel Müdürlüğü, Ankara 2007.

Hacısalıhoğlu, Neriman Ersoy: "Kırım Savaşında Haberleşme: Varna Telgraf Hattı Şebekesi", **Savaşın Barışa: 150. Yıldönümünde Kırım Savaşı ve Paris Antlaşması (1853-1856): 22-23 Mayıs 2006: Bildiriler**, İstanbul 2007, s.119-130.

Kaçar, Mustafa: "Osmanlı Telgraf İşletmesi (1854- 1871)", **Çağını Yakalayan Osmanlı**, (yay.haz. Ekmeleddin İhsanoğlu), İstanbul 1995.

Osmanlı Telgraf İşletmesi (1854-1871), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1986.

Mercan, Mehmet: "Giresun Telgraf İdaresi ve Telgrafhane Binası (1869-1904)", **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi The Journal of International Social Research**, Volume: 2/7, Spring 2009, s.159-174.

Keskin, Özkan, Ali Sönmez: "Telgrafın Osmanlı İmparatorluğu'nda Yayılması: Çanakkale Telgraf Hattı Örneği",

OTAM, Sayı: 25/Bahar 2009, Ankara 2011, s. 67-81.

Ünlü, Mucize: “II. Abdülhamit Döneminde Üsküp’te İmar Faaliyetleri”, **GAMER**, I, 1 (2012), s.165-186.

Yazıcı, Nesimi: Tanzimat Döneminde Osmanlı Haberleşme Kurumu, **150. Yılında Tanzimat**, (Haz. H. D. Yıldız), Ankara 1992, s. 139-210.

Türkiye’de İlk Telgrafi Abdülmecit Çekti, **Yıllarboyu Tarih**, Sayı 7, (c. 7), (Temmuz 1981), s. 23-25.

“Tanzimat Döneminde Osmanlı Posta Örgütü”, **Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi**, c. VI, İstanbul 1985.

“Osmanlı Telgrafında Dil Konusu”, **Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi**, Cilt:26, Ankara 1983, s.751–764.

IV. İnternet Kaynakları

<http://www.delcampe.net/> (Son Erişim Tarihi: 12.02.2015).

İNGİLİZLERİN HİNDİSTAN'LA OLAN HABERLEŞMEYİ HIZLANDIRMA ÇABALARI

Uğur AKBULUT*

Özet

Hindistan eski çağlardan beri sahip olduğu kıymetli ve egzotik ürünleri batıya naklederek zenginlik sembolü olmuştu. Avrupalıların hayallerini süsleyen Hindistan'a ilk olarak Portekizliler ulaşmış ve onları diğer Avrupalılar takip etmiştir. XVII. yüzyıldan itibaren Hindistan'la ticarete başlayan İngilizler, XVIII. yüzyılın son çeyreğine gelindiğinde bu ülkeyi büyük oranda egemenlikleri altına almışlardı. Londra ile Hindistan arasında haberleşmenin önemini bilen İngilizler, bunun için çeşitli yollara başvurmuşlardır. Ancak XIX. yüzyılın ortalarında önce İran'la girişilen savaş, ardından da Hindistan'da başlayan büyük isyan, İngilizleri Hindistan'la daha hızlı haberleşecekleri bir teknoloji arayışına sevk etti. Bu dönemde gittikçe yaygınlık kazanan telgraf, gerek Avrupa'da ve gerekse Hindistan'da kullanılmaya başlanmıştı. İngiltere'yi Hindistan'a telgrafla bağlamanın en kestirme yolu İstanbul'a kadar gelmiş olan hattı Basra'ya uzatmak ve buraya kadar getirilecek olan Hindistan hattına bağlamaktı. Bunun için Osmanlı Devleti nezdinde gerekli teşebbüslerde bulunularak inşaaata başlanmış ve 1865 yılında İngiltere ile Hindistan arasında doğrudan haberleşme imkânına kavuşulmuştur. Üsküdar'dan başlayarak Basra Körfezi'ne ulaşan bu hat aynı zamanda Anadolu'yu telgrafa kavuşturmuş olması bakımından da önemlidir.

Anahtar kelimeler: Hindistan, İngilizler, Telgraf, Haberleşme, Basra Körfezi.

Abstract

BRITISH EFFORTS TO SPEED UP THE COMMUNICATION WITH INDIA

Since ancient times, India has become a symbol of wealth by transporting its valuable and exotic products to the West. First, the Portuguese reached India, which was the dream of Europeans and they were followed by the other Europeans. The British, who started trading with India from the 17th century onwards, dominated

* Yrd. Doç. Dr., Erzurum Teknik Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü. E-posta: uakbulut@erzurum.edu.tr

this country to a large extent by the last quarter of the 18th century. Knowing the importance of communication between London and India, British resorted to various means to achieve it. However, in the mid-19th century, first the war with Iran and then the great rebellion in India led British to the quest for a technology which would enable faster communication with India. During this period telegraph was steadily gaining popularity and being used in Europe and India. The shortest way to connect Britain to India was to extend the telegraph line from Istanbul to Basra and then from Basra to India. For this purpose Britain applied to the Ottoman Empire and having obtained the permission started the construction. Consequently, direct communication between Britain and India was provided in 1865. This line starting from Scutari (Üsküdar) and reaching to the Persian Gulf was also important since it introduced telegraph to Anatolia.

Key Words: India, British, Telegraph, Communication, Persian Gulf.

Giriş

Tarih, kendi içinde çeşitli zıtlıkları barındırır. En basitinden günümüzde “Batı” denildiğinde zenginlik, güç ve iktidar gibi çağrışımlar akla gelirken, “Doğu” zayıf, fakir ve geri kalmışlıkla birlikte anılmaktadır. Oysa geriye doğru gidildikçe roller çarpıcı biçimde değişim göstermekte, zayıf güçlüye, fakir zengine dönüşmektedir. Bu durumun farkında olan Avrupalılar, kendilerini coğrafi keşifler öncesi “zengin Asya ve Afrika”nın fakir komşusu” olarak görmüşlerdi.¹

Hindistan, bu zengin Doğu imgelemi içerisinde kendine has bir yere sahiptir. Hegel’in ifade ettiği gibi, Hindistan bir “özlem ülkesi”, hazinelerine ulaşmak isteyenlerin yollarını aradığı adeta hayaller diyarıydı.² Çünkü Hindistan demek zenginlik demekti. Uzun yolları aşarak Avrupa’ya kadar ulaşan Hindistan ürünleri kalite, güzellik ve yüksek fiyatları ile Avrupalıların zihninde gerçeküstü bir Hindistan ya da Doğu imgesi yaratmış, hatta Hindistan’ı cennete komşu etmişti.³ Baharat, inci, kumaş, halı, ipek, pamuk, ilaç, boya, çeşitli hayvanlar, güzel kokular, fildişi ve sayısız egzotik ürün Hindistan ticaretinin birer parçası olarak asırlarca Avrupalıların saraylarını, evlerini, hiç olmazsa hayallerini süslemişti.⁴

¹ David Arnold, *Coğrafi Keşifler Tarihi*, çev. Osman Bahadır, İstanbul, Alan Yayıncılık, 1995, s.23.

² G. W. F. Hegel, *Tarih Felsefesi*, çev. Aziz Yardımlı, İstanbul, İdea Yayınevi, 2006, s.107-110.

³ Wolfgang Schivelbusch, *Keyif Verici Maddelerin Tarihi: Cennet, Tat ve Mantık*, çev. Zehra Aksu Yılmaz, Ankara, Genesis Kitap, 2012, s.18.

⁴ W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, çev. Enver Ziya Karal, Ankara, TTK, 2000, s.3-4;

Hindistan ürünleri Avrupa'ya üç ana yolla getiriliyordu. Bu yollardan ikisi Basra Körfezi ve Kızıldeniz güzergâhlarını takip ederek önce Akdeniz limanlarına, buradan da Avrupa'ya ulaşırken, üçüncü yol Hindistan'ın kuzeyinden hareketle karayoluyla Kırım'a ve buradan da Avrupa'ya uzanıyordu. Bütün bu yollar en nihayetinde İtalya'da birleşiyordu.⁵

Hindistan'la Ortadoğu arasındaki ticari ilişkiler daha Sümerler devrinden itibaren görülmeye başlamış ve sonraki dönemlerde de hiç arkası kesilmeden devam etmiştir. Ancak bölgede egemen olan güçlere bağlı olarak ticaretin ağırlığı bazen Basra Körfezi'ne, bazen de Kızıldeniz hattına kaymıştır.⁶ Hindistan ticareti, VIII. yüzyıldan itibaren Müslüman Arapların eline geçmişti. Hindistan, Seylan Adası ve hatta Çin'e kadar giden Araplar, başta baharat olmak üzere Doğu'nun egzotik ürünlerini Akdeniz limanlarına getiriyor ve buradan bilhassa Venedikliler aracılığıyla Avrupa'ya naklediyorlardı.⁷

1) İngilizler Hindistan'da

Ortaçağ'ın sonlarına doğru Mısır ve Suriye'ye hâkim olan Memlûk Devleti'nin uyguladığı iktisadi politikalar nedeniyle Doğu ürünlerinin fiyatlarında büyük artışlar olmuştur. Öte yandan Türklerin İstanbul'u ele geçirerek Avrupa içlerine doğru hızla ilerlemeleri, Avrupalıları Doğu ürünlerini aracı Müslümanlar yerine doğrudan Hindistan'dan almak için yeni bir yol arayışına yöneltmiştir.⁸

Hindistan'a giden yeni bir yol bulma çabasının öncülüğünü Portekizliler yapmıştır. Batı Afrika kıyılarından güneye doğru inen Portekizli Bartolomeu Dias, 1488 yılında Afrika kıtasının güney ucuna, yani Ümit Burnu'na kadar giderken, yine aynı ülkeden Vasco Da Gama da 1498'de Hindistan'ın Kaliküt limanına ulaşmayı başar-

Herbert Heaton, **Avrupa İktisat Tarihi**, I, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Osman Aydoğmuş, Ankara, Teori Yayınları, 1985, s.48.

⁵ Herbert Heaton, **Avrupa İktisat Tarihi**, s.17.

⁶ Nihal Şahin Utku, Çöl, Gemi ve Tacir: Kızıldeniz, İstanbul, Klasik Yayınları, 2012, s.107.

⁷ J. H. Kramers, İslam Medeniyeti Tarihinde Coğrafya ve Ticaret, çev. Ömer Rıza, İstanbul, Asarı İlmiye Kütüphanesi Neşriyatı, 1934, s.25-31; Raimondo Luraghi, **Sömürgecilik Tarihi**, çev. Halim İnal, İstanbul, E Yayınları, 1975, s.28.

⁸ Abdullah Mesut Ağır, **Memlûklarda Ticaret**, Konya, Çizgi Kitabevi, 2015, s.98; Norman Davies, **Avrupa Tarihi**, çev. Burcu Çığman vd., Ankara, İmge Kitabevi, 2006, s.486-487.

mıştı.⁹ Portekizliler, sahip oldukları üstün ateşli silah gücüyle Hint Okyanusu’nda hâkimiyet kurmuş ve Doğu mallarını Ümit Burnu yoluyla Lizbon’a taşıyarak büyük kazanç sağlamışlardı.¹⁰

Portekizlilerin Hint Okyanusu’nda egemen oldukları dönemde İspanyollar da Amerika kıtasına ulaşmış ve kendi sömürge imparatorluklarını kurmuştu. Ancak bu iki komşu ülkenin hâkimiyeti uzun sürmemiş, önce 1580 yılında Portekiz İspanyol egemenliği altına alınmış, hemen ardından da 1588 yılında “Yenilmez Armada” olarak adlandırılan İspanyol donanması İngilizlere mağlup olmuştu. Özellikle İspanyolların aldığı yenilgi önemli bir değişime neden olmuş ve sömürgecilikte üstünlüğü peyderpey Hollanda ve İngiltere’ye bırakmıştır.¹¹ Hindistan yolunda seyrüsefere başlayan Hollanda gemileri yüksek kârlar elde edince, Londra merkezli bir grup tüccar 1600 yılında ünlü Doğu Hindistan Şirketini kurarak Hindistan’la ticarete başlamışlardı.¹²

Hollandalılarla baş edemeyeceğinin farkında olan İngilizler, daha büyük kâr getiren Baharat Adaları ve Endonezya’yı bu güçlü rakiplerine bırakıp, Hindistan’da kendi hâkimiyet sahalarını oluşturmaya çalışmışlardı.¹³ Zaman geçtikçe Hindistan’da etkinliğini artıran İngilizler, rekabete daha sonra katılan Fransa dâhil bütün rakiplerini zaman içerisinde bölgeden uzaklaştırmayı başarmıştı. Nitekim Sanayi Devrimi ve Yedi Yıl Savaşları (1756-1763) Hindistan’da mücadeleyi İngiltere lehine sonuçlandırmış ve 1774 yılında Doğu Hindistan Şirketi yöneticisi Warren Hastings’in Hindistan Genel Valisi olarak atanması ile Hindistan’da gerçek anlamda İngiliz hâkimiyeti başla-

⁹ Frederick Charles Danvers, *The Portuguese in India: Being A History of the Rise and Decline of Their Eastern Empire*, I, London, W. H. Allen & Co., 1894, s.35; Ertuğrul Önalp, *Osmanlı’nın Güney Seferleri: 16. Yüzyılda Hint Okyanusunda Türk Portekiz Mücadelesi*, Ankara, Berikan Yayınevi, 2010, s.11.

¹⁰ Salih Özbaran, *Yemen’den Basra’ya Sınırdaki Osmanlı*, İstanbul, Kitap Yayınevi, 2013, s.35.

¹¹ Merry E. Wiesner-Hanks, *Erken Modern Dönemde Avrupa 1450-1789*, çev. Hamit Çalışkan, İstanbul, Türkiye İş Bankası Yayınları, 2011, s.274-275; Norman Davies, *Avrupa Tarihi*, s.577.

¹² Burton Stein, *Hindistan Tarihi*, çev. Müfit Günay, İstanbul, İnkılâp Kitabevi, 2015, s.211.

¹³ Raimondo Luraghi, *Sömürgecilik Tarihi*, s.140-143.

mıştır.¹⁴ Böylece Hindistan, İngiltere için hem dev bir Pazar, hem de ordusu için tükenmez bir insan kaynağı haline gelmiştir.¹⁵

Sanayi Devrimi ile dünyanın en büyük üreticisi durumuna gelen İngilizler,¹⁶ sömürgelerden getirilen ham pamuğu Lancashire ve Manchester’da kurulan fabrikalarda işleyerek kısa sürede ucuz ve bol ürün elde ediyordu. İşte bu ucuz İngiliz pamukluları Hint pazarına sunulmuş ve kısa sürede yerli üretimin durmasına neden olmuştu. Sanayi Devrimi’ne kadar dünyanın en büyük pamuklu dokuma satıcısı olan Hindistan, artık İngiliz pamuklularının en büyük alıcısı durumuna gelmiş oldu.¹⁷ Hindistan’la beraber İngiltere’ye en büyük katkıyı Amerika toprakları sağlıyordu. Bu katkı Amerika Kongresi’nin 2 Temmuz 1776’da aldığı bağımsızlık kararı ile son bulunca İngiltere hazinesi ciddi bir gelir kaybına uğramış oldu.¹⁸ İşte bu yeni dönemde, İngiliz dış ticaretinin üçte birlik kısmını oluşturan Hindistan’ın önemi daha da artarak vazgeçilemez olmuştur.¹⁹

Hindistan’ın siyasi ve iktisadi önemi, İngilizleri bu ülkeye yönelik daha fazla koruma önlemi almaya ve tedbirli olmaya sevk etmiştir. Dolayısıyla hangi yönden ve kim tarafından gerçekleştirilirse gerçekleştirilsin, her türden tehdidi dikkate almış ve buna yönelik tepkisini ortaya koymuştur.

İngilizler bir taraftan Hindistan’a yönelik tehditlerle uğraşırken, diğer taraftan da Hindistan’a giden en kısa yollar üzerinde hâkimiyet kurmaya çalışmıştır. Belki ticaret gemilerinin Ümit Burnu yolunu kullanarak gelip gitmesi çok büyük bir sorun teşkil etmemiştir, ancak haberleşme için aynı yolun kullanılması pek uygun değildi. Londra’dan yola çıkan bir gemi Hindistan’a neredeyse bir yılda gidiyor, bir yılda da geri dönüyordu. Dolayısıyla iki yıla varan bir zaman

¹⁴ Herman Kulke, Dietmar Rothermund, **Hindistan Tarihi**, çev. Müfit Günay, Ankara, İmge Kitabevi, 2001, s. 329-333; Raimondo Luraghi, **Sömürgecilik Tarihi**, s.154.

¹⁵ Niall Ferguson, **İmparatorluk, Britanya’nın Modern Dünyayı Biçimlendirmesi**, çev. Nurettin Elhüseyni, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 2011, s.56-58.

¹⁶ Phyllis Deane, **İlk Sanayi İnkılabı**, çev. Tevfik Güran, Ankara, TTK 1994, s.78-79.

¹⁷ Raimondo Luraghi, **Sömürgecilik Tarihi**, s.161.

¹⁸ Robert J. Allison, **Amerikan Devrimi: Kısa Bir Tarihçe**, çev. Uygur Kocabaşoğlu, İstanbul, İletişim Yayınları, 2012, s.72.

¹⁹ Eric J. Hobsbawm, **Sanayi ve İmparatorluk**, çev. Abdullah Ersoy, Ankara, Dost Kitabevi, 2008. s. 137.

kayıbı söz konusu idi. Bu da doğal olarak İngilizleri en azından haber getirip götürme noktasında yeni arayışlara sevk etmiştir.

Birisi Basra Körfezi, diğeri de Kızıldeniz olmak üzere Hindistan'a giden en kısa iki yol Osmanlı topraklarından geçiyordu. Bu yolların herhangi birini kullanarak Hindistan'la haberleşmek İngilizlere bir hayli zaman kazandırabilirdi. Bunun farkında olan İngilizler her iki güzergâh için de teşebbüslerde bulunmuştu. Önce Mısır'da, Süveyş'te şansını deneyen İngilizler, bağımsızlık hevesine kapılan Bulutkapan Ali Bey ve onun ardılları ile çeşitli temaslarda bulunmuş, ancak istedikleri sonucu alamamışlardı. Üstelik bir süre sonra Mısır Valisi olan Mehmed Ali Paşa, Fransızlarla işbirliğine gidince Süveyş yolunu daha fazla zorlamaktan vazgeçtiler.²⁰

İngilizlerin ikinci ve daha başarılı oldukları teşebbüs Fırat vadisi ve Basra güzergâhında olmuştur. Rusların 1828-29 Osmanlı-Rus Savaşı sırasında Fırat'ın kaynaklarına kadar gelmeleri Hindistan yoluna yönelik bir tehdit olarak algılanmıştı. Ruslar her ne kadar Edirne Anlaşması ile Doğu Anadolu'yu boşaltmışsa da gelecekte ortaya çıkabilecek bir başka savaşta Ruslar daha da güneye ilerleyip Fırat vadisine yerleşebilirlerdi. Bu nedenle İngiltere'nin İstanbul Büyükelçisi Robert Gordon, topçu subayı Francis Rawdon Chesney'i İngiltere ve Hindistan arasındaki bağlantı imkânlarını araştırmakla görevlendirmişti.²¹

1830 yılında Mısır'a giden Chesney, burada yaptığı araştırmalar sonrası Mısır'daki Fransız nüfuzunun İngiltere'nin Süveyş yolunu kullanmasına mani olacağına kanaat getirmiş ve Fırat güzergâhına yönelmişti. Basra'ya kadar giden Chesney, Londra'ya döndüğünde gözlemlerine ilişkin raporunu Dışişleri Bakanlığına sunmuş ve Hindistan'a giden en uygun yol olarak Fırat Nehri'ni önermişti.²² Nehrin

²⁰ David Kimche, "The Opening of the Red Sea to European Ships in the Late Eighteenth Century", *Middle Eastern Studies*, 8/1, 1972, s.63; Selda Güner, "Mısır'da Âsi Bir Memlük: Bulutkapan Ali Bey (El-Kebîr) (1768/69-1773)", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 53/1, 2013, s.166; H. L. Hoskins, *British Routes to India*, Frank Cass&Co. Ltd., London 1966, s.17.

²¹ Francis Rawdon Chesney, *Narrative of the Euphrates Expedition*, London, Longmans Green and Co., 1868, s.4; James Marshall Cornwall, "Three Soldier Geographers", *The Geographical Journal*, 131/3, 1965, s.361.

²² F. R. Chesney, *Narrative of the Euphrates Expedition*, s.141; Zaki Saleh, *Mesopotamia (Iraq) 1600-1914*, Baghdad, Al-Ma'aref Press, 1957, s.152.

buharlı vapurların işlemesi için uygun olduğunu ileri süren Chesney, Osmanlı Devleti'nden alınacak imtiyaz ile Fırat Nehri'nde vapur yüzdürülebileceğini, bu sayede de Hindistan'daki İngiliz menfaatlerini korumanın mümkün olabileceğini belirtmişti.²³

Bu dönemde İngilizleri tedirgin eden gelişmeler peş peşe yaşanmıştır. Önce Osmanlı Devleti'ne isyan eden Mısır Valisi Mehmed Ali Paşa, Fırat Nehri'nin bir kısmının da içerisinde bulunduğu Hindistan yolunun ağzına yerleşmiş,²⁴ ardından da Sultan II. Mahmud, Mehmed Ali Paşa'nın yeniden harekete geçmesi tehlikesine karşı Rusya ile 8 Temmuz 1833 tarihinde Hünkâr İskelesi Anlaşması'nı imzalamıştı. Bu anlaşma ile Osmanlı Devleti'ni himayesi altına alan Ruslar, İngilizlerin uzun yıllardır özenle geliştirdikleri çıkarlarını riske atacak kadar büyük bir tehlike haline gelmişti. Böylece geniş bir bölgeye yayılarak İngiltere'nin sömürgeci amaçlarına ciddi şekilde meydan okuyan ve İngiltere'nin Hindistan'la olan iletişimine tehdit oluşturan Mısır Valisi Mehmed Ali Paşa²⁵ ile her an İstanbul başta olmak üzere Osmanlı topraklarını işgal ederek İngiliz çıkarlarına darbe vuracak olan Rusya, İngiltere'yi Hindistan yolunu güvenceye alma noktasında daha aceleci ve kararlı davranmaya itmiştir.²⁶

Başlangıçta çok fazla dikkat çekmeyen Chesney'in raporu 1833'ten sonra büyük önem kazandı. Chesney'in önerdiği gibi Fırat'ta vapur işletilebilmek için Osmanlı Hükümeti nezdinde çeşitli girişimlerde bulunularak imtiyaz alınmaya çalışıldı. İngilizler şayet Fırat'ta vapur işletme imtiyazı alabilirse, ileride ortaya çıkabilecek bir tehlide karşı kendi nüfuz alanlarını yaratmış olacakları gibi, stratejik olarak da büyük avantaj sağlayacaklardı.

Bu bağlamda, İngiltere'nin İstanbul Büyükelçisi Lord Ponsonby, Osmanlı Hükümetine başvurdu. Hindistan'la olan ticareti kolaylaştırmak ve İngiltere ile Hindistan arasındaki haberleşmeyi hızlandır-

²³ Cezmi Eraslan, "Irak'ta Türk-İngiliz Rekabeti (1876-1915)", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, 35, 1984-1994, s.228.

²⁴ Şinasi Altundağ, *Kavalalı Mehmet Ali Paşa İsyanı: Mısır Meselesi 1831-1841*, I. Kısım, Ankara, TTK, 1988, s.25-29.

²⁵ Khaled Fahmy, *Paşanın Adamları: Kavalalı Mehmed Ali Paşa, Ordu ve Modern Mısır*, çev. Deniz Zarakolu, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2010, s.22.

²⁶ Fahrettin Tızlak, "İngiltere'nin Fırat Nehri'nde Vapur İşletme Girişimi Hakkında Yeni Bilgiler (1834-1836)", *Ondokuzmayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 6, 1991, s.294.

mak amacıyla, Fırat Nehri'nde buharlı vapur işletilmesi için ruhsat talebinde bulundu. Bu talep uzun tartışmalardan sonra 1834 yılının sonunda kabul edildi.²⁷ İmtiyaz sonrası Chesney'in başında bulunduğu ekip parça parça taşınarak Birecik'te montajı yapılan Fırat ve Dicle adlı iki vapuru Fırat Nehri'nde yüzdürmeye başlamıştı. Ancak bir süre sonra Hille ile Ane arasında şiddetli fırtına nedeniyle Dicle isimli vapur batmış,²⁸ Fırat adlı vapur ise Basra'ya kadar gitmiş ve oradan Bağdat'a dönmüştü. Fakat çok geçmeden Fırat'ta motor arızası ortaya çıkmış ve yola devam edemeyeceğine kanaat getiren Chesney, yolculuktan vazgeçerek önce Hindistan'a oradan da Londra'ya dönmüştür.²⁹ Chesney bu dönemde belki arzu ettiği düzenli vapur seferlerini gerçekleştirememiştir, fakat Fırat vadisinin Hindistan'a giden en kısa yol olduğunu ispat etmiştir.³⁰ Ayrıca İngiltere, aldığı imtiyaz sayesinde Fırat vadisine nüfuz etmiş ve Hindistan yolunu bu istikamette güvence altına almıştı. Hindistan'a giden en kısa yol olan Fırat güzergâhı, bundan sonra da İngilizlerin yoğun olarak ilgilendikleri bir bölge olmuştur.

Chesney'in yönettiği heyette ikinci kaptan olarak görev yapan Henry Blossie Lynch, kardeşleri ile beraber Doğu Hindistan Şirketi'nden iki buharlı vapur satın alarak Fırat ve Dicle nehirlerinde işletmeye başlamıştır. Bunun için 1841 yılında Osmanlı Devleti'nden gerekli izinler alınmış ve kısa zaman içerisinde Basra Körfezi Hindistan ve Basra Körfezi-İngiltere arasında büyük bir ticaret hacmine ulaşılmıştır. Lynch kardeşler, 1861 yılında "The Euphrates and Tigris Steam Navigation Company Limited" adlı şirketi kurarak faaliyetlerini daha da genişletmiştir. Osmanlı Devleti'nin bazen rekabet etmeye, bazen de faaliyet sahasını daraltmaya çalıştığı Lynch şirketi, neredeyse bir asır ayakta kalarak 1936 yılına kadar bölgede faaliyetlerini sürdürmüştür.³¹

²⁷ **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)**, İrade, Hariciye (İ.HR.), 12/597 (11 Receb 1257 [29 Ağustos 1841] tarihli irade).

²⁸ W.F. Ainsworth, **A Personel Narrative of the Euphrates Expedition**, I, London, Kegan Paul, Trench & Co., 1888, s.391-392.

²⁹ J. M. Cornwall, "Three Soldier Geographers", s.363; **BOA**, Hatt-ı Hümayun Tasnifi (HH), 1172/46413 (3 Zilkade 1252 [9 Şubat 1837] tarihli Bağdat Valisi Ali Rıza Paşa'dan Sadarete gönderilen şukka).

³⁰ **Life of the Late General F. R. Chesney**, ed. Stanley Lane-Poole, London, W.H. Allen & Co., 1885, s.361-363.

³¹ İlhan Ekinci, **Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdare-**

2) Hindistan'daki Gelişmeler

2.1) Herat Meselesi ve İran Savaşı (1856-1857)

XIX. yüzyılın ortalarında Hindistan'da meydana gelen bazı gelişmeler İngilizleri yeni bir takım kararlar almaya sevk etmişti. Önce girilen bir savaş, ardından da yaşanan isyan İngilizleri hem Hindistan'da idari değişime mecbur etmiş, hem de Hindistan'la daha hızlı haberleşmenin ne kadar büyük bir gereklilik olduğunu bir kez daha göstermiştir.

İngiltere'yi Hindistan'da tehdit edebilecek yegâne güç olan Ruslar, Kırım Savaşı sırasında mağlup edilmişse de, Hindistan'a yönelik planlar yapmaktan geri durmamışlardı. Rusların temel amacı, zayıf ve kendisine bağlı İran'ı İngilizlere karşı harekete geçirerek bundan istifade etmektir.³² İran'ın veya Rusya'nın doğrudan doğruya Hindistan'a saldırması mümkün olmadığından, taraflar güçlerini farklı bir mecrada, "Hindistan'ın anahtarı"³³ diye tanımlanan Herat'ta göstermiştir.

İran'ın Herat'a hâkim olmasından endişe eden İngilizler, kendilerine yakın olan Kandahar Hâkimi Dost Muhammed Han'ı Herat'a saldırmaya ikna ederek, bu istikametten gelebilecek bir saldırıya karşı kendilerini güvenceye almak istiyorlardı. Nihayet İngilizlerin çabaları sonuç vermiş ve Dost Muhammed Han, ordusuyla Herat'a girmişti. Ancak bu gelişmelerden rahatsız olan İran Şahı Nasıreddin, İngiliz etkisini ortadan kaldırmak için ordusunu Herat'a göndererek 1856 yılında burayı ele geçirmiştir.³⁴

Herat'ın İranlıların eline geçmesinden rahatsız olan İngilizler, savaş gemilerini Basra Körfezi'ne göndererek Şah'a cevap vermişti. Sir James Outram komutasındaki İngiliz ordusu, Ocak 1857'de Buşir'e çıkarma yaparak ilerlemeye başlamış ve karşısına çıkan İran ordusunu mağlup ederek Ahvaz'a girmişti. İngilizlere karşı koyama-

si), Asil Yayın Dağıtım, Ankara, 2007, s.29-34; Turan Keskin, **Dicle ve Fırat Nehirleri Üzerinde Yapılan Ticaret (1838-1914)**, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2012, s.26-28.

³² Sıtkı Uluerler, "Herat Meselesi" ve İran-İngiliz Savaşının (1856-1857) Osmanlı Devleti'ne Etkileri", **Turkish Studies**, 10/1, 2015, s.809.

³³ Clements R. Markham, **A General Sketch of the History of Persia**, London, Longmans Green and. Co., 1874, s.504.

³⁴ Uluerler, "Herat Meselesi...", s.810; Yılmaz Karadeniz, **İran Tarihi (1700-1925)**, Se- lence Yayınları, İstanbul 2012, s.363.

yan İran barış istemek zorunda kalmış ve taraflar arasında 1857 yılında yapılan anlaşma ile savaş sona ermiştir. Buna göre Şah, Herat'ı boşaltmış ve bundan sonra Afganistan işlerine müdahale etmeyeceği sözünü vermişti. Anlaşma sonrası İngiliz ordusu da işgal ettiği İran topraklarından ayrılmıştır.³⁵ Böylece İngiltere, Afganistan'ın bağımsızlığını İran'a kabul ettirerek, bu istikametten gelebilecek bir saldırıya karşı Hindistan'da kendisini güvence altına almış oldu.

2.2) 1857 Sipahi Ayaklanması

İngilizler dışardan gelebilecek yakın uzak her tür tehlikeye karşı kendilerini güven içinde tutacak tedbirleri almışlardı. Ancak tehdit bu kez hiç beklemedikleri bir yerden, Hindistan'ın içinden gelmişti. Hint milliyetçilerinin “İlk Hindistan Bağımsızlık Savaşı” olarak gösterdikleri 1857'deki olaylar,³⁶ İngilizlerin uyguladığı sosyal, ekonomik ve idari tedbirlerin yanı sıra gittikçe yoğunlaşan misyonerlik faaliyetlerinin bir sonucudur.³⁷ Bilhassa aydınlar, misyonerlik faaliyetleri ile çok geçmeden ülkenin Hristiyanlaştırılacağından endişe ediyorlardı. Yine İngilizlerin kastları kaldırmak istemesi, bilhassa aşağı kastlarla eşitleneceklerini düşünen Brahmanları endişelendiriyordu. Öte yandan Hint sanayisinin çökmesi işsizlerin sayısını her geçen gün artırdığından, buna sebep olduğu düşünülen İngilizlere karşı önemli bir memnuniyetsizlik vardı.³⁸ Bu memnuniyetsizlik hemen tüm toplum kesimlerine sirayet etmiş ve bir anda patlak veren olaylar Kuzey Hindistan'ın tamamına yayılarak neredeyse İngiliz yönetimini silme aşamasına gelmişti. Halkı patlama noktasına getiren olaylar, yağlı fişek kullanılan tüfeklerde Hindu-larca kutsal sayılan inek yağı ve Müslümanların pis saydığı domuz yağının kullanıldığına dair söylentiler üzerine başladı. Zira bu fişekler kullanılmadan önce uçları ısırılarak koparıldığından hem Müslümanlar, hem de Hindular kirlenme riskiyle karşı karşıya kalmışlardı. “Sipahi Ayaklanması” adı verilen olaylar Ocak 1857'de Kalküta'da başlamış ve kısa zaman içerisinde Delhi'ye sıçramıştı.³⁹ Ayaklanan

³⁵ P. M. Sykes, **A History of Persia**, II, London, MacMillan and Co. Limited, 1915, s. 452, 455.

³⁶ Kulke-Rothermund, **Hindistan Tarihi**, s.360.

³⁷ Azmi Özcan, “1857 Büyük Hind Ayaklanması ve Osmanlı Devleti”, **İslam Tetkikleri Dergisi**, 9, 1995, s.269.

³⁸ Y. Hikmet Bayur, **Hindistan Tarihi**, III, Ankara, TTK, 1997, s.303-304.

³⁹ Özcan, “1857 Büyük Hind Ayaklanması ve Osmanlı Devleti”, s.269; Bayur, **Hindistan Tarihi**, s.309.

askerler ve onlara destek veren halk, karşılarına çıkan tüm Avrupalı-ları öldürmeye başlamıştı. İngilizlerin böyle bir isyan için herhangi bir planı yoktu. Şaşırdılar ve tepki vermekte geç kaldılar. Ancak ilk şaşkınlık atlatıldıktan sonra İngilizler Sihlerin desteği ile karşı saldırıya geçtiler. Bir süre sonra Hintliler arasında liderlik ve koordinasyon eksikliği kendisini göstermeye başlayınca, başlangıçta elde ettikleri üstünlüğü kaybetmeye başladılar. Nitekim çok geçmeden ayaklanma başarısızlıkla sonuçlanmış ve Delhi yeniden İngilizlerin eline geçmiştir.⁴⁰

3) İsyân Sonrası Yeni Dönem

1857 yılında yaşanan Sipahi Ayaklanması, İngilizleri Hindistan’a dair yeni kararlar almaya sevk etmiştir. Her şeyden önce, bu dönemde Hindistan yönetimine yeni bir şekil verildi. Dağılan Doğu Hindistan Şirketi’nin Hindistan’ı yönetme görevi sona erdirildi. Böylece 1858 yılından itibaren Hindistan, Londra tarafından atanmış bir genel vali tarafından yönetilmeye başlandı.⁴¹

1857 Sipahi Ayaklanması ve onun öncesinde girilen İran Savaşı, gelecekte yaşanması muhtemel olaylara daha hızlı müdahalede bulunmak veya çözüm getirmek için İngiltere ile Hindistan arasında haberleşmenin mümkün olan en hızlı şekilde yapılması gerektiğini ortaya koymuştu. İşte bu dönemde haberi iletmenin en hızlı yöntemi olarak telgraf kullanılıyordu.⁴²

Haberleşmede çığır açan telgraf dünyanın her yerinde büyük ilgi görmüştü. Bu çerçevede telgraf Hindistan’a da getirilmiş ve ilk olarak 1853 yılında Bombay’ı 34 kilometre ötedeki Thane’ye bağlayan telgraf hattı açılmıştı.⁴³ Bu ilk hattın açılmasından sonra telgraf hızla yaygınlaşmaya başlamış ve 1856 yılı itibariyle Hindistan’ın büyük şehirleri arasında toplamda 4500 mili bulan hatlar çekilmişti.⁴⁴

Sipahi Ayaklanması sırasında telgrafın ne kadar faydalı bir haberleşme aracı olduğu anlaşılmıştı. Bu nedenle olaylar durulunca vakit

⁴⁰ Kulke-Rothermund, **Hindistan Tarihi**, s.361-362.

⁴¹ Stein, **Hindistan Tarihi**, s.239.

⁴² Christina Phelps Harris, “The Persian Gulf Submarine Telegraph of 1864”, **The Geographical Journal**, 135/2, 1969, s.169.

⁴³ Ferguson, İmparatorluk, **Britanya’nın Modern Dünyayı Biçimlendirmesi**, s.172.

⁴⁴ Hoskins, **British Routes to India**, s.374; Harris, “The Persian Gulf Submarine Telegraph of 1864”, s.169.

kaybedilmeden harekete geçilmiştir. Yalnız şunu belirtmek lazım ki Sipahi Ayaklanması öncesi, İngiltere ve Hindistan arasında doğrudan telgraf iletişimi için Osmanlı Devleti nezdinde birtakım girişimlerde bulunulmuştu. Fakat bu konuda İngilizlere yardımcı olabileceğini söyleyen Reşit Paşa’nın çok geçmeden vazifesinden uzaklaştırılmış olması ve o dönemde telgrafın Osmanlı topraklarında henüz yaygınlık kazanmamış olması teşebbüsün hayata geçirilmesine mani olmuştu.⁴⁵

4) Telgraf ve Üsküdar-Basra Hattı

Haberleşmeye muazzam bir hız kazandıran telgraf, XIX. yüzyılın en önemli buluşlarından. 1840’lardan itibaren hızla yaygınlaşan bu teknoloji, sağladığı kolaylıklar ve maliyetinin az oluşu nedeniyle Osmanlı topraklarında da kısa zamanda benimsenmiştir. 1847 yılında huzurunda yapılan deneme sonrası telgrafın değerini takdir eden Sultan Abdülmecid, hemen İstanbul-Edirne arasında bir telgraf hattı çekilmesini emretmişse de bu dönemde mümkün olmamıştır.⁴⁶

Telgrafın Osmanlı topraklarına girişi ve ilk kullanılışı Kırım Savaşı sırasında olmuştur. Bu dönemde ilk kez askeri amaçlı olarak kullanılan telgraf, askeri ihtiyaçları en kısa süre içerisinde karşılayabilmek için cephe ile karargâh arasında tesis edilmişti. Fransızlar, Varna-Ruşçuk-Bükreş arasına telgraf hattı çekerken, İngilizler de Varna ve Kırım arasında uzunluğu 550 kilometreyi bulan bir denizaltı hattı döşemiş ve hattı 18 Nisan 1854 günü Kırım’da, Balaklavada, karaya bağlamışlardı.⁴⁷ İşte bu dönemde İngilizler, Varna’dan İstanbul’a da bir telgraf hattı çekerek İstanbul’u cepheye, dolayısıyla Kırım’a bağlamış oldular.⁴⁸

Osmanlı Devleti, Kırım Savaşı öncesi telgraf hatları için birtakım çalışmalar başlatmış, hatta İstanbul-Belgrat hattı için bir proje dahi hazırlatmıştı. Ancak savaş çıkınca bu projeyi hayata geçirmek mümkün olmamıştı. Osmanlı Devleti, savaş döneminde bir “Telgraf Komisyonu” oluşturmuş ve bu komisyona sunulan projeleri de-

⁴⁵ Hoskins, *British Routes to India*, s.376.

⁴⁶ Roderic H. Davison, “Osmanlı İmparatorluğuna Elektrikli Telgrafın Girişi”, çev. Durdu Mehmet Burak, *OTAM*, 14, 2003, s.349.

⁴⁷ Mustafa Kaçar, “Osmanlı Telgraf İşletmesi”, *Çağını Yakalayan Osmanlı*, haz. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, İstanbul 1995, s.48.

⁴⁸ Mehmed Âli, *Telgrafçılık*, İstanbul, Matbaa-i Osmaniyye, 1311, s.8.

ğerlendirmeye başlamıştı. 1854 yılında İstanbul-Edirne-Şumnu ve Edirne-Filibe-Sofya-Niş hatlarına dair verilen projeler kabul edilerek mukaveleler imzalanmış, ardından da İstanbul-Edirne telgraf hattının inşaatına başlanmıştır.⁴⁹ Mart 1855'te başlanan İstanbul-Edirne hattı 19 Ağustos 1855 günü itibariyle hizmete girmiş ve ilk telgraf çekilmişti.⁵⁰

1850'ler telgrafın dünya çapında yaygınlaştığı yıllardı. Getirdiği fayda dolayısıyla gerek siyasi otoriteler ve gerekse halkın büyük ilgisini çekmiş ve buna bağlı olarak hızla yayılmıştır. Osmanlı Devleti ilk telgraf hatlarını çekmeye başladığında hem Avrupa'da, hem de Hindistan'da binlerce kilometre hat çekilmişti. İşte bu dönemde İngilizlerin arzusu İngiltere'yi Hindistan'a bağlayarak bu bölgeyi daha kolay bir şekilde yönetmekti.

İngilizler, Osmanlı topraklarından geçerek Hindistan hatlarına bağlanacak telgraf için iki farklı güzergâh üzerinde çalışmaya başladılar. Bunlardan ilki Çanakkale Boğazı'ndan İskenderiye'ye ve oradan da Süveyş, Kızıldeniz, Yemen yoluyla Hindistan hattına bağlanacak hat idi. İkincisi de İstanbul'dan başlayıp Anadolu üzerinden Bağdat, Basra ve Fav yoluyla Hindistan hatlarına bağlanacak hattı. Her iki hat üzerine yapılan tahkikat sonrası, İngiliz müteşebbis Lionel Gisborne'a Çanakkale Boğazı-İskenderiye hattını inşa etme görevi verilmiş ve bir mukavele yapılmıştı. Bu hat Mısır'ı telgrafla tanıştırmış olmakla birlikte, birtakım doğal sebeplerin yanında siyasi nedenlerle ana hedef olan Hindistan'a ulaştırılamamıştır.⁵¹

İngilizlerin önerdiği diğer güzergâha, yani Anadolu'ya gelince; Osmanlı Devleti, Anadolu'dan geçecek olan bu hattı İngilizlere ihale ederek onların sermayesi ile inşa etmek yerine, tercihini kendi hazine imkânlarını kullanarak hattı tamamlamadan yana kullandı. Fakat İngilizleri gücendirmemek için malzemenin satın alınmasında ve çalıştırılacak mühendislerin seçiminde İngiltere'den istifade edilecekti.⁵²

⁴⁹ Tanju Demir, **Türkiye'de Telgraf ve Telefon Teşkilatının Tarihsel Gelişimi (1840-1920)**, Ankara, PTT Genel Müdürlüğü, 2005, s.53.

⁵⁰ Mehmed Âlî, **Telgrafçılık**, s.8.

⁵¹ **BOA**, İrade, Meclis-i Mahsus, (İ. MMS.), 8/333 (17 Rebiülâhîr 1273 [15 Aralık 1856] tarihli mukavelename sûreti).

⁵² Asaf Tanrikut, **Türkiye Posta ve Telgraf ve Telefon Tarihi ve Teşkilât ve Mevzuatı**, Ankara, Posta Dairesi Başkanlığı, 1968, s.559.

Üsküdar-Basra hattının mümkün olan en kısa sürede tamamlanması Osmanlı Devleti kadar İngilizlerin de arzusuydu. Dolayısıyla bu uzun hat Üsküdar'dan Sivas'a kadar bir kol, Sivas'tan itibaren Bağdat sınırına kadar da ikinci kol olmak üzere iki kısma ayrılmış ve çalışmalar aynı anda başlamıştır. Bağdat'tan sonrası ise Bağdat Valisi'ne havale edilmiştir. İki koldan çalışma usulü iş yükünü artırdığından, İngiliz Başmühendis Biddulph'un önerisi ile birçok yeni İngiliz mühendis görevlendirilmiştir.⁵³ Çalışmaların İzmit ayağı 29 Ocak 1859'da tamamlanmış ve halkın memnuniyetini bildiren teşekkür telgrafı çekilmişti.⁵⁴ İzmit'in ardından hattın uğradığı bir diğer şehir Ankara olmuştur. Başka yerlerde olduğu gibi Ankara'da da halk gerek masrafların bir kısmını karşılayarak, gerekse bedenen çalışarak desteğini ortaya koymuş ve 20 Eylül 1859'da ilk telgraf çekilmişti.⁵⁵

Ankara'dan sonra telgraf hattı sırasıyla Yozgat, Sivas, Harput, Diyarbakır ve Mardin'e götürüldükten sonra 25 Ekim 1860'ta Musul'a ulaşmıştı.⁵⁶ 1861 yılına kadar oldukça hızlı yapılan çalışmalar iki yıla yakın bir süre duraklamış ve sonra yeniden başlamıştır. Bu duraklamaya hatta çalışan İngiliz mühendislerden üçünün ölümü ve diğerlerinin de ayrılması neden olmuştur. Bu bölgede çalışan İngiliz Başmühendis Carsiw, çalışma şartlarının zorluğuna rağmen bitmiş olan kontratını yenileyerek görevine devam etmiştir.⁵⁷

Musul'dan sonra Kerkük ve Bağdat'a ulaşan hat, Şubat 1864'te Basra'ya, oradan da Fav'a uzatılmıştır (Ek-1). Bu arada 31 Ağustos 1864'te İngilizler Hindistan hattını Fav'a kadar getirmeyi başarmışlardı (Ek-2).⁵⁸

Taraflar üzerlerine düşeni yaparak Hindistan'la bağlantı kurulabilecek aşamaya gelmişlerdi. Dolayısıyla haberleşmenin usûl ve esaslarını tespit etmek için görüşmeler yapılmış ve bir mukavele hazır-

⁵³ BOA. İrade, Hariciye, (İ.HR.) 157/8385 (19 Zilhicce 1274 [31 Temmuz 1858] tarihli irade).

⁵⁴ Kaçar, "Osmanlı Telgraf İşletmesi", s.70.

⁵⁵ Tanrikut, *Türkiye Posta ve Telgraf ve Telefon Tarihi ve Teşkilât ve Mevzuatı*, s.595-596.

⁵⁶ BOA. İrade, Dâhiliye, (İ.DH.), 463/30880 (9 Rebiülâhir 1277 [25 Ekim 1860] tarihli irade).

⁵⁷ Kaçar, "Osmanlı Telgraf İşletmesi", s.76.

⁵⁸ A.e., s.77-78.

lanmıştı. Toplam on yedi maddeden oluşan mukavele 20 Eylül 1864 (18 Rebiülâhîr 1281) tarihinde imzalanmıştır (Ek-3).⁵⁹

Mukavelenin ilk iki maddesi tarafların kendi inşa ettikleri kısımların muhafaza ve tamirinden kendilerinin sorumlu olduğuna ilişkindir. Üçüncü madde, İngilizlere Şattü'l-Arab boğazında bir telgrafhane açma izni vermiştir. Bu telgrafhanede başlarında bir İngiliz merkez müdürü olmak üzere en fazla 50 memur çalıştırılabilecek ve masraflarla denizaltı telgraf hattının işleme için gerekli alet edevatın temini İngiltere devletine ait olacaktır.

Dördüncü madde, telgrafla haberleşmenin kolay ve kesintisiz yapılabilmesi için Osmanlı telgrafhanesinin yanına iki odadan oluşan bir ortak yapı inşa edilmesini öngörüyordu. Buna göre her iki güzergâhtan gelen telgraflar bir pencere vasıtasıyla her iki taraf memurları arasında elden ele verilecek ve bu merkezin masrafı her iki devlet arasında eşit olarak paylaşılacaktı.

Beşinci madde İngiliz telgraf kaleminin görev tanımına ayrılmıştı. Buna göre İngiliz telgraf kalemi, Hindistan'dan gelen telgrafları Osmanlı telgraf kalemine teslim edecek ve bu kalemden alacağı telgrafların Hindistan'a gönderilmesine nezaret edecekti. Altıncı madde, telgrafların süratle yerlerine ulaştırılması için Osmanlı Devleti'nin alması gereken tedbirleri ve ihtiyaç duyulan yerlerde hizmetin aksamadan yürütülebilmesi için İngiliz diline aşina memurların tayin edilmesi gerektiğini içeriyordu.

Yedinci madde telgrafların mümkün mertebe hızla iletilmesi için uyulması gereken esasları belirtmektedir. Buna göre Osmanlı Devleti, İstanbul'dan Basra'ya kadar olan hattın bir telini Hindistan ve Avrupa telgraflarının nakline tahsis edecektir. Bu telde herhangi bir arıza veya kesinti olursa, Hindistan ve Avrupa'dan gelen resmi yazılar, Osmanlı Devleti'nin resmi yazılarından sonra gönderilecekti.

Sekizinci maddeden itibaren birtakım uluslararası esaslar, telgraf ücretleri ve sair esaslar üzerinde durulmuştur. Üzerinde mutabakata varılan mukavele 23 Eylül 1864 günü Padişaha arz edilmiş ve 24 Eylül 1864 itibarıyla resmen yürürlüğe girmiştir.⁶⁰

⁵⁹ BOA. Yıldız Esas Evrakı, (Y.EE.), 74/13 (29 Zilhicce 1281 [25 Mayıs 1865] tarihli mukavelename sûreti). Ayrıca Bkz. Ek-3.

⁶⁰ BOA. İ. HR. 209/12065 (21 Rebiülâhîr 1281[23 Eylül 1864] tarihli irade); BOA. İ. HR. 333/21455 (22 Rebiülâhîr 1281 [24 Eylül 1864] tarihli irade).

Mukavelenin yürürlüğe girmesinden sonra kalan eksiklikler giderilmiş ve telgraf hattı çalışır duruma getirilmiştir. Nitekim 1 Şubat 1865 günü Bağdat Valisi Namık Paşa, Bombay Valisi Henry Bartle Frere’e ilk telgrafı çekerek, hattın açılışı dolayısıyla tebriklerini iletmmişti. Bombay Valisi de cevabi yazısında, her iki devlet için büyük yarar sağlayacak hatta katkılarından ötürü Namık Paşa’yı kutlamıştır (Ek-4).⁶¹

Namık Paşa’nın çektiği telgrafla birlikte Hindistan’la İngiltere arasında telgraf bağlantısı kurulmuş oldu. Her ne kadar arıza ve saldırılar nedeniyle zaman zaman kesintiye uğrasa da, artık uzun deniz ve kara yolculuklarına gerek kalmadan bir haber Londra’dan Hindistan’a hızlı bir şekilde gönderilebilecekti. Sipahi Ayaklanması benzeri bir hadise ortaya çıktığında da alınan kararlar vakit kaybetmeden Hindistan Valisi’ne iletebilecekti.

Üsküdar-Basra telgraf hattı sadece İngiltere ve Hindistan arasında telgraf bağlantısını tesis etmemiş, neredeyse bütün Anadolu’yu telgrafla buluşturmuştur. Ana hattın çekilen tali hatlar sayesinde Anadolu’da yaygın bir telgraf ağı ortaya çıkmıştır.⁶² Öte yandan 1863 yılında Suriye telgraf hatları Diyarbakır’da Üsküdar-Basra hattına bağlanınca, Suriye’nin İstanbul’la doğrudan telgraf bağlantısı kurulmuş oldu.⁶³

Sonuç

Sahip olduğu zenginliklerle tarih boyunca bir cazibe merkezi olan Hindistan, Yedi Yıl Savaşları sonrası İngilizlerin hâkimiyeti altına girmişti. İngiltere’nin en önemli sömürgelerinden biri olan Hindistan, bundan sonra her türden tehlikeye karşı özenle korunmuştur. Fransızların Mısır, Rusların Fırat üzerinden tehdidine maruz kalan Hindistan, daha sonra kuzeyden Rus-İran-Afgan tehdidi

⁶¹ BOA. İ. HR. 211/12220 (Bağdat Valisi Namık Paşa’nın Bombay Valisine çektiği 5 Ramazan 1281 (1 Şubat 1865) tarihli telgraf ve bu telgrafa verilen cevap). Ayrıca bkz. Ek-4.

⁶² Üsküdar-Basra telgraf hattı sayesinde Doğu Anadolu’nun telgrafla tanışması için bkz. Esin Altun, **Doğu Anadolu Bölgesine İlk Telgraf Hatlarının Çekilmesi**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum 2011.

⁶³ Uğur Akbulut, “Suriye’ye İlk Telgraf Hatlarının Çekilmesi”, **History Studies**, Ortadoğu Özel Sayısı, 2010, s.8.

dolayısıyla, ardından da ülke içerisinde çıkan Sipahi Ayaklanması ile İngilizlerin gündemine gelmişti. İşte bu iç ve dış tehditlere daha erken müdahale edebilmek için Londra'da çareler aranmaya başlanmıştı.

Hindistan'la ilgili verilecek kararın en kısa zamanda uygulamaya konulması için en etkin yöntem Hindistan'la Londra arasına bir telgraf hattı çekmektir. Telgraf hattı için en uygun güzergâhlar Osmanlı Devleti topraklarından geçiyordu. Yapılan müzakereler sonrası gerek Mısır ve gerekse Anadolu yönünde hatların inşasına başlanmıştır. Mısır güzergâhında istenen sonuç alınamamışsa da Üsküdar'dan başlayan hat Osmanlı Devleti ve Anadolu halkının gayreti ile Basra Körfezi'ne kadar ulaştırılmıştır.

Telgraf hattının tamamlanmasına yakın, 20 Eylül 1864 tarihinde imzalanan mukavele ile telgraf hattına dair usuller belirlenmiş ve nihayet 1 Şubat 1865 günü Bağdat Valisi Namık Paşa eliyle ilk telgraf çekilmiştir. Böylece İngilizler amaçlarına ulaşmış, Londra ve Hindistan arasında hızlı haberleşme imkânına kavuşulmuştur. Öte yandan Üsküdar'dan başlayan hat sayesinde Anadolu telgrafla tanınmış, kısa süre içerisinde yaygın bir kullanım ağı ortaya çıkmıştır.

Kaynakça

I. Arşiv Kaynakları

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Hatt-ı Hümayun Tasnifi (HH)

1172/46413

İrade, Hariciye (İ.HR.)

12/597; 157/8385; 209/12065; 211/12220; 333/21455

İrade, Dâhiliye, (İ.DH.)

463/30880

İrade, Meclis-i Mahsus (İ. MMS.)

8/333

Yıldız Esas Evrakı (Y.EE.)

74/13

II. Kitap ve Makaleler

Ağır, Abdullah Mesut: **Memlûklarda Ticaret**, Konya, Çizgi Kitabevi, 2015.

Ainsworth, W.F.: **A Personel Narrative of the Euphrates Expedition**, I, London, Kegan Paul, Trench & Co., 1888.

Akbulut, Uğur: “Suriye’ye İlk Telgraf Hatlarının Çekilmesi”, **History Studies**, Ortadoğu Özel Sayısı, 2010, s. 1-11.

Allison, Robert J.: **Amerikan Devrimi Kısa Bir Tarihçe**, çev. Uygur Kocabaşoğlu, İstanbul, İletişim Yayınları, 2012.

Altun, Esin: **Doğu Anadolu Bölgesine İlk Telgraf Hatlarının Çekilmesi**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum 2011.

Altundağ, Şinasi: **Kavalalı Mehmet Ali Paşa İsyanı Mısır Me-selesi 1831-1841**, I. Kısım, Ankara, TTK, 1988.

Arnold, David: **Coğrafi Keşifler Tarihi**, çev. Osman Bahadır, İstanbul, Alan Yayıncılık, 1995.

Bayur, Y. Hikmet: **Hindistan Tarihi**, III, Ankara, TTK, 1997.

Chesney, Francis Rawdon: **Narrative of the Euphrates Expedition**, London, Longmans Green and Co., 1868.

Cornwall, James Marshall: “Three Soldier Geographers”, **The Geographical Journal**, 131/3, 1965, s.357-365.

Danvers, Frederick Charles: **The Portuguese in India Being A History of the Rise and Decline of Their Eastern Empire**, I, London, W. H. Allen & Co., 1894.

Davies, Norman: **Avrupa Tarihi**, çev. Burcu Çığman vd., Ankara, İmge Kitabevi, 2006.

Davison, Roderic H.: “Osmanlı İmparatorluğuna Elektrikli Telgrafın Girişi” çev. Durdu Mehmet Burak, **OTAM**, 14, 2003, s.347-386.

Deane, Phyllis: **İlk Sanayi İnkılâbı**, çev. Tevfik Güran, Ankara, TTK, 1994.

Demir, Tanju: **Türkiye’de Telgraf ve Telefon Teşkilatının Tarihsel Gelişimi (1840-1920)**, Ankara, PTT Genel Müdürlüğü, 2005.

Ekinci, İlhan: **Fırat ve Dicle’de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdaresi)**, Ankara, Asil Yayın Dağıtım, 2007.

Eraslan, Cezmi: “Irak’ta Türk-İngiliz Rekabeti (1876-1915)”, **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, 35, 1984-1994, s. 223-251.

Fahmy, Khaled: **Paşanın Adamları: Kavalalı Mehmed Ali Paşa, Ordu ve Modern Mısır**, çev. Deniz Zarakolu, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2010.

Ferguson, Niall: **İmparatorluk, Britanya’nın Modern Dünyayı Biçimlendirmesi**, çev. Nurettin Elhüseyni, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 2011.

Güner, Selda: “Mısır’da Âsi Bir Memlûk: Bulutkapan Ali Bey (El-Kebîr) (1768/69-1773)”, **Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi**, 53/1, 2013, s.155-181.

Harris, Christina Phelps: “The Persian Gulf Submarine Telegraph of 1864”, **The Geographical Journal**, 135/2, 1969, s.169-170.

Heaton, Herbert: **Avrupa İktisat Tarihi**, I, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Osman Aydoğmuş, Ankara, Teori Yayınları, 1985.

Hegel, G.W.F.: **Tarih Felsefesi**, çev. Aziz Yardımlı, İstanbul, İdea Yayınevi, 2006.

Heyd, W.: **Yakın-Doğu Ticaret Tarihi**, çev. Enver Ziya Karal, Ankara, TTK 2000.

Hobsbawm, Eric J.: **Sanayi ve İmparatorluk**, çev. Abdullah Ersoy, Ankara, Dost Kitabevi, 2008.

Hoskins, H. L.: **British Routes to India**, London, Frank Cass&-Co. Ltd., 1966.

Kaçar, Mustafa: “Osmanlı Telgraf İşletmesi”, **Çağın Yakalayan Osmanlı**, haz. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, İstanbul 1995, s.45-120.

Karadeniz, Yılmaz: **İran Tarihi (1700-1925)**, İstanbul, Selenge Yayınları, 2012.

Turan Keskin, **Dicle ve Fırat Nehirleri Üzerinde Yapılan Ticaret (1838-1914)**, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2012.

Kimche, David: "The Opening of the Red Sea to European Ships in the Late Eighteenth Century", **Middle Eastern Studies**, 8/1, 1972, s. 63-71.

Kramers, J.H.: **İslam Medeniyeti Tarihinde Coğrafya ve Ticaret**, çev. Ömer Rıza, İstanbul, Asarı İlmiye Kütüphanesi Neşriyatı, 1934.

Kulke, Herman - Dietmar Rothermund, **Hindistan Tarihi**, çev. Müfit Günay, Ankara, İmge Kitabevi, 2001.

Life of the Late General F. R. Chesney, ed. Stanley Lane-Poole, London, W.H. Allen & Co., 1885.

Luraghi, Raimondo: **Sömürgecilik Tarihi**, çev. Halim İnal, İstanbul, E Yayınları, 1975.

Markham, Clements R.: **A General Sketch of the History of Persia**, London, Longmans Green and. Co., 1874.

Mehmed Âlî: **Telgrafçılık**, İstanbul, Matbaa-i Osmaniyye 1311.

Önalp, Ertuğrul: **Osmanlı'nın Güney Seferleri: 16. Yüzyılda Hint Okyanusunda Türk Portekiz Mücadelesi**, Ankara, Berikan Yayınevi, 2010.

Özbaran, Salih: **Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı**, İstanbul, Kitap, İstanbul 2013.

Özcan, Azmi: "1857 Büyük Hind Ayaklanması ve Osmanlı Devleti", **İslam Tetkikleri Dergisi**, 9, 1995, s.269-280.

Saleh, Zaki: **Mesopotamia (Iraq) 1600-1914**, Baghdad, Al-Ma'a-ref Press, 1957.

Schivelbusch, Wolfgang: **Keyif Verici Maddelerin Tarihi: Cennet, Tat ve Mantık**, çev. Zehra Aksu Yılmaz, Ankara, Genesis Kitap, 2012.

Stein, Burton: **Hindistan Tarihi**, çev. Müfit Günay, İstanbul, İnkılâp Kitabevi, 2015.

Sykes, P. M.: **A History of Persia**, II, London, MacMillan and Co. Limited, 1915.

Tanrıkut, Asaf: **Türkiye Posta ve Telgraf ve Telefon Tarihi ve Teşkilât ve Mevzuatı**, Ankara, Posta Dairesi Başkanlığı, 1968.

Tızlak, Fahrettin: “İngiltere’nin Fırat Nehri’nde Vapur İşletme Girişimi Hakkında Yeni Bilgiler (1834-1836)”, **Ondokuzmayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi**, 6, 1991, s. 293-301.

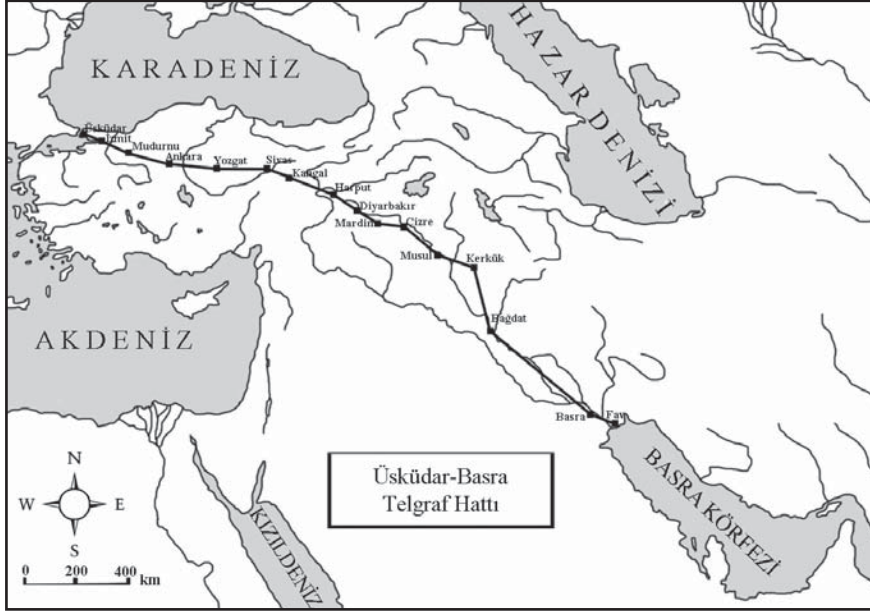
Uluerler, Sıtkı: “Herat Meselesi ve İran-İngiliz Savaşının (1856-1857) Osmanlı Devleti’ne Etkileri”, **Turkish Studies**, 10/1, 2015, s.803-824.

Utku, Nihal Şahin: **Çöl, Gemi ve Tacir: Kızıldeniz**, İstanbul, Klasik Yayınları, 2012.

Wiesner-Hanks, Merry E.: **Erken Modern Dönemde Avrupa 1450-1789**, çev. Hamit Çalışkan, İstanbul, Türkiye İş Bankası Yayınları, 2011.

Ekler

Ek-1: Üsküdar-Basra Telgraf Hattı.*



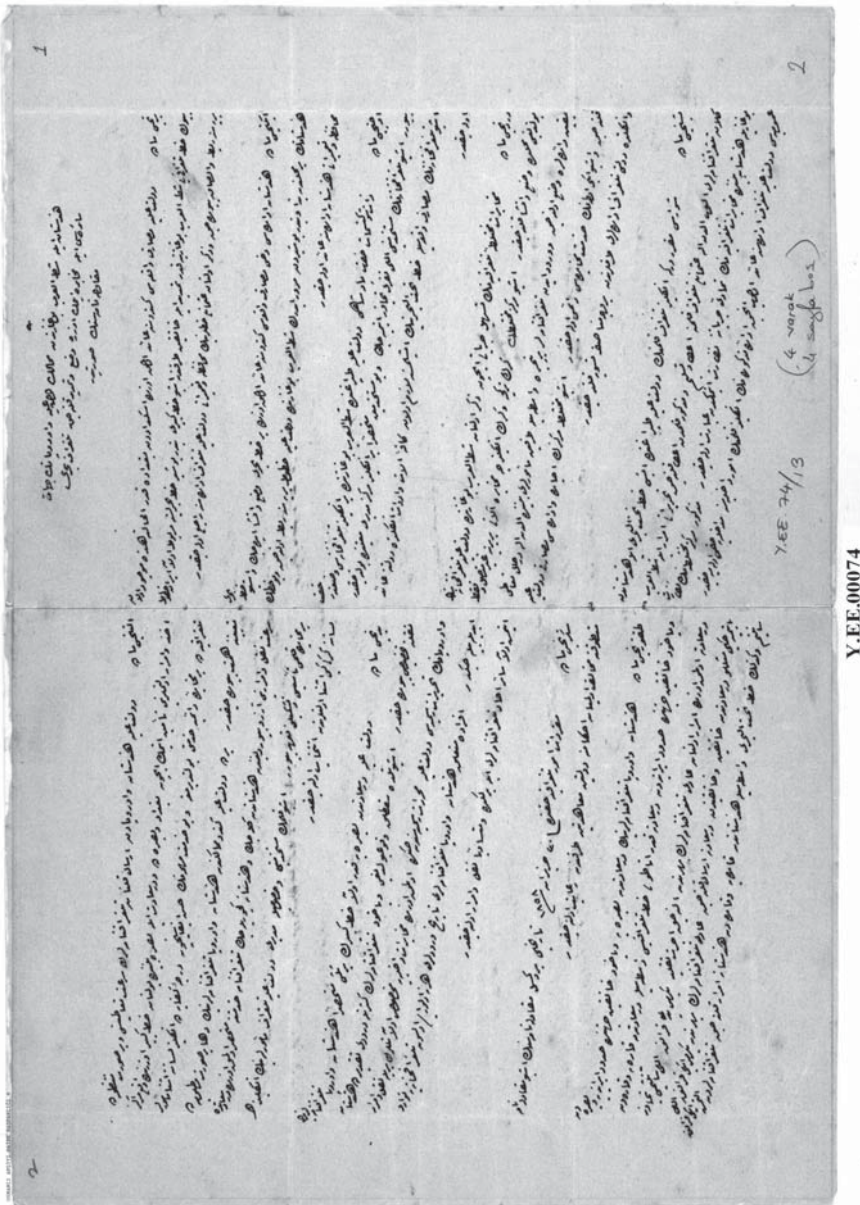
* Haritayı çizen Doç. Dr. Ogün COŞKUN'a teşekkür ederim.

Ek-2: Hindistan'dan getirilen denizaltı hattı Fav'da Türk hattına bağlanıyor.

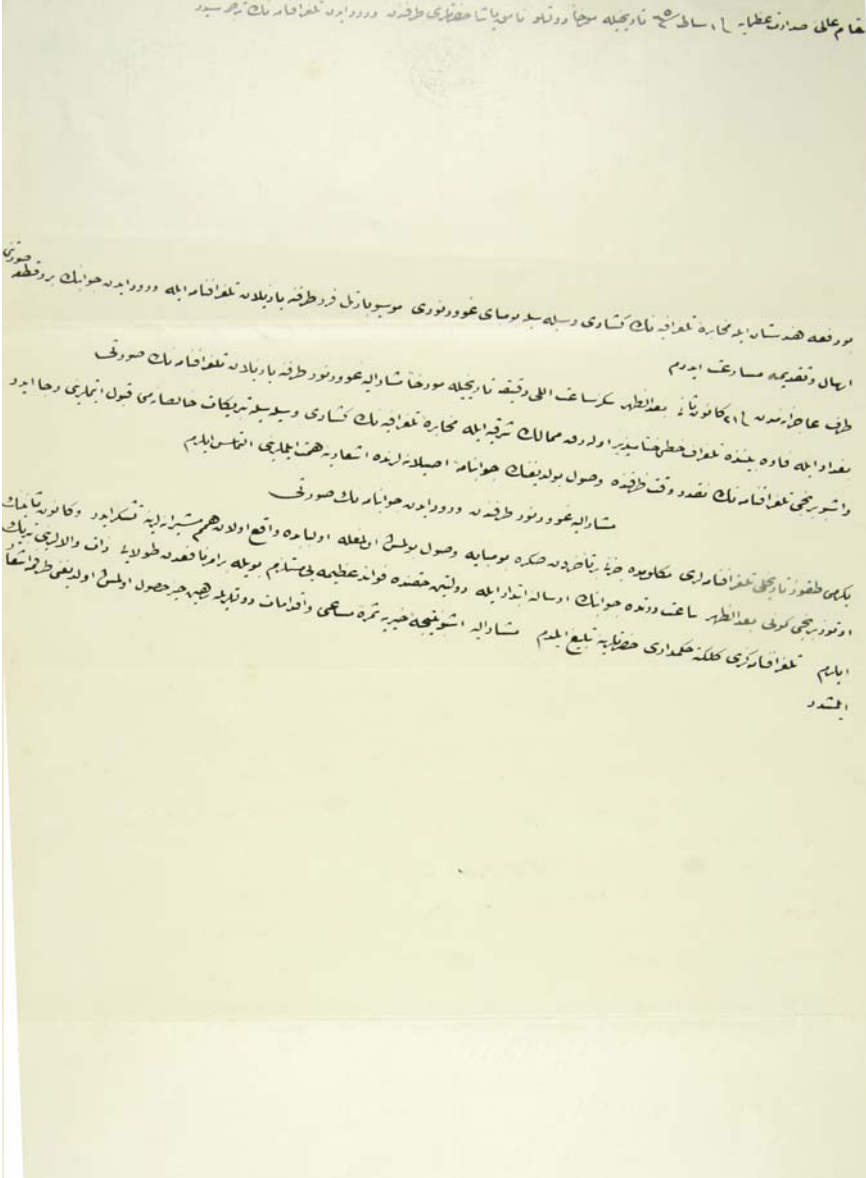


Kaynak: Christina Phelps Harris, “The Persian Gulf Submarine Telegraph of 1864”, **The Geographical Journal**, 135/2, 1969, s.169-190 (Plate III).

Ek-3: Şattü'l-Arab-Hindistan telgraf hattının kullanımına ilişkin Osmanlı Devleti ve İngiltere arasında imzalanan mukavelename.



Ek-4: Bağdat Valisi Namık Paşa'nın Bombay Valisine çektiği 1 Şubat 1865 tarihli ilk telgraf ve cevabı.



Kaynak: BOA. İ.HR. 211/12220.

TÜRKİYE’DE ULAŞIM VE HABERLEŞMEDE AMERİKAN DESTEĞİ (1926-1950)

Metin İLHAN*

Özet

Türkiye Cumhuriyeti kurulduğunda, karayolları, demiryolları, denizyolları, havacılık ve diğer ulaşım-haberleşme alanlarında tarihinin en geri kalmış dönemi yaşanmaktaydı. Genç Türkiye Cumhuriyeti bu sorunlarla derhal ilgilenmeye başlamıştır. Ancak sorunun büyüklüğü ve mevcut teknolojik seviye bu sorunların tek başına çözümünü zorlaştırmıştı. Bu yüzden Türkiye Cumhuriyeti, Amerika ile bu alanlarda büyük bir işbirliği içerisine girdi. Haberleşme ve ulaştırma teknolojilerinde dünyada üst seviyelerde olan Amerika, Türkiye’nin taleplerini karşılayacağı en önemli destekçisi oldu. Bu işbirliği, II. Dünya Savaşı’ndan sonra Türkiye’nin Batı ittifakında yönünü net olarak belirlemesi ile en üst seviyelere çıkmıştır. Bu çalışma, Amerika’dan sağlanan yardımların hangi alanlarda ve seviyede gerçekleştiğini anlatmaktadır. Ayrıca iki ülke arasında gerçekleşen çok sayıda karşılıklı ziyarete de ışık tutmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Ulaşım, Haberleşme, Türkiye Cumhuriyeti, Amerika (ABD), Amerikan desteği

Abstract

AMERICAN SUPPORT IN TRANSPORTATION AND COMMUNICATION IN TURKEY (1926-1950)

When founded, Turkish Republic was experiencing the most backward period in its history regarding highways, railways, seaways, aviation and other transportation-communication fields. Young Turkish Republic began to deal with these problems immediately. However, the severity of the problems and the existing technological level made it difficult to solve these problems by itself. Thus, Turkish Republic greatly collaborated with US in these fields. US, which is one of the leading countries in communication and transportation technologies in the world, became the most important supporter from which Turkey would satisfy its demands. This cooperation reached its peak when Turkey certainly turned towards the Western alliance after the World War II. This study illuminates in which realms

* Dr. E-posta: metinilhan@gmail.com

and levels American support was received and also sheds light on numerous reciprocal visits between the two countries.

Keywords: *Transportation, Communication, Turkish Republic, USA, American support.*

Giriş

Uzun süren yıkıcı savaş ortamının ardından, 1923 yılında kurulan Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı’dan ekonomide ve yatırımlarda dibe vurmuş bir miras devralmıştı. Mustafa Kemal Atatürk başta olmak üzere, Cumhuriyetin kurucu kadrosu devraldığı bu olumsuz mirası her alanda tersine çevirmek için yoğun bir çalışma içerisinde olmuştur. Bu çalışmaların etkin şekilde gösterildiği alanlardan biri ulaşım ve haberleşme yatırımlarıdır. Tüm ulaşım vasıtaları dâhil olmak üzere karayolları, demiryolları, denizyolları, havayolları (hava meydanları ve hava araçları) gibi alanlarda yapılan çalışmanın sonucu etkisini kısa sürede göstermiştir.

Türkiye Cumhuriyeti, yapmış olduğu ulaşım ve haberleşme yatırımlarında dış desteğe büyük ihtiyaç duymuş ve bunu sağlamayı bilmiştir. Ulaşım ve haberleşme yatırımlarının uygulanmasında dış destek konusunda en büyük ortaklarından biri Amerika devleti olmuştur. Amerikalıları Türkiye’de, 1926 yılından itibaren ulaşım ve haberleşme yatırımı sahasında görmek mümkündür.

Amerikalıların haberleşme alanında önemli desteklerinden biri, 1926 yılında Ankara’da kurulmakta olan otomatik telefon şebekesinin genişletilmesi konusunda gerçekleşti. Türkiye Cumhuriyeti, Amerika’daki fabrikalardan telefon şebekesi malzemesi satın almış¹ ve bu alanda önemli bir dönüşüme imza atmıştır. 1926 yılı ayrıca posta işletmeleri alanında da önemli bir değişimin yapıldığı, teşkilat yapısının tümünden değiştirildiği bir yıl olmuştur.² Bu değişimde Amerikan malzemelerinden yararlanılması, bu ülkenin ilgili alanda oldukça ileri bir seviyede olmasından kaynaklanmaktadır.

¹ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), 06.05.1926, Fon: 30 18 1 1, Yer: 19-31-15.

² Reşat Aslan, “Cumhuriyetin Kuruluşu ve İlk Onbeş Yılında PTT İşletmesi”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Mart 1990, Sayı:17, Cilt: VI. <http://www.atam.gov.tr/dergi/sayi-17/cumhuriyetin-kurulusu-ve-ilk-onbes-yilinda-ptt-isletmesi> (Son erişim tarihi: 10.11.2015).

Türkiye Cumhuriyeti'nde posta haberleşmesi alanında yaşanan çok önemli bir değişim Amerika'dan satın alınan iki adet uçakla birlikte başlamıştır. 2 adet, 8 kişilik “*Kingbird D2*” tipinde uçak alınarak, Eylül 1932 tarihinde Türk Hava Postaları Teşkilatı (THP) kurulmuştur.³ Bu uçaklar hava posta ulaşımında büyük kolaylıklar sağlamıştır. Mayıs 1936 tarihinde Atatürk, Yeşilköy Hava Meydanı'na yaptığı bir ziyarette bu uçakları da yakından incelemiştir. Bu uçaklar 1937 yılına kadar hizmet vermiş, 1937 yılında yedek parça tedarikinde yaşanan sorunlar nedeniyle THP'den çıkartılmıştır.⁴

Dönemin önemli haberleşme kanallarından olan telgraf konusunda da Amerika'ya başvurulmuştur. 1933 yılında bir Amerikan özel şirketinden telgraf malzemesi satın alınmıştır. Yapılan bu alım dönemin Bakanlar Kurulu Kararı'na “*Amerika'dan Posta Telgraf ve Telefon Umum Müdürlüğü tarafından telgraf görüşmelerinde kullanılmak üzere lüzumlu görülen malzemelerin tedariki için Standart Elektrik Fabrikası'nın Macaristan'da bulunan şubesinden 7.732 TL'ye alınması kararlaştırılmıştır*”⁵ şeklinde yansımıştır.

Ulaştırma araçlarının büyük bir kısmının özellikle 1945 tarihinden itibaren Amerika ve İngiltere'den karşılanma yoluna gidildiği görülmektedir. Bu yılın hemen başında sayfalarca listeler hazırlandığı, hatta bunun için Ankara'da “*İngiliz-Amerikan Koordinasyon Komitesi'nin*” kurulduğu ortaya çıkmıştır.⁶ Bu yönde yapılan çalışmanın, II. Dünya Savaşı'nın sonuçlanması ile bağlantılı olduğu görülmektedir. Türkiye'nin dünya dengelerindeki yerinin Amerika ve İngiltere'nin tarafı olduğunun artık kesinleşmesi, bu yakın çalışmayı bir yönüyle zorunlu kılmıştır.

1946 yılına gelindiğinde, artık II. Dünya Savaşı bitmiş ve güvenlik kaygıları son derece azalmıştır. Bu durumun etkisiyle Amerika, Ortadoğu'da güvenlik sorununun büyük bir oranda kalkmasıyla, bu bölgeye konuşlandığı askeri, ulaşım ve haberleşme araçlarını müttefiklerine satma yolunu izlemiştir. Amerika bunu yaparken bir yönüyle ülkesindeki malzemelerin teknolojisini yenilemiş, eski

³ Gökhan Sarıgöl, *Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi (1909-1967)*, İstanbul, D Yayınevi, 2009, s.131.

⁴ Sarıgöl, *a.g.e.*, s.132.

⁵ BCA, 26.04.1933, Fon: 30 18 1 2, Yer: 35-30-11, Dosya No: 169-59.

⁶ BCA, 26.01.1945, Fon: 30 10 0 0, Yer: 163-140-19, Dosya No: 172.

malzemelerle müttefiklerine yardım yapmış ve malzemeleri paraya çevirmiştir.

Türkiye de bu amaçla Amerikan malzemelerini incelemek, gerekli görülenleri almak amacıyla Ortadoğu ülkelerine Tümgeneral Sırrı Seyrek başkanlığında bir heyet göndermiştir. Seyrek’in bu seyahati ve görevi nedeniyle resmi yazışmalara geçen ifade, “*Ortaşarktaki Amerikan malzemesinden lüzumlu görülenleri satın almağa memur edilen*” şeklinde olmuştur.⁷

Türkiye’nin, Amerika devleti ile özellikle 12 Mart 1947 tarihli Truman Doktrini kapsamında askeri, siyasi ve ekonomik bakımdan kalıcı ilişkiler geliştirmesi⁸ doğal olarak ulaşım ve haberleşme alanına da yansımıştır. 1947 yılından itibaren Amerikalı uzmanlar, Türkiye Cumhuriyeti’nin önemli devlet kurumlarında üst düzey yönetici olarak görev almıştır. 1948 yılında ise Amerikan Ordusu’ndan emekli olan General Charles D. Young, Ulaştırma Bakanlığı’nda müşavir olarak çalışmaya başlamıştır. Bu general, ayrıca Amerika’da demiryollarında ikinci genel müdürlük görevini de yapmış biri idi.⁹ Amerika ile geliştirilen sıkı ilişkiler, birçok uzmanın gelerek Türkiye’de önemli konumlarda görev alması sonucunu doğurmuştur.

Cumhuriyet Halk Partisi (CHP), iktidarını devam ettirdiği son dönemlerde de ulaştırma ve haberleşme alanında yatırımlara devam etmekte idi. Bu amaçla 1950 yılında hem Amerika’ya mühendis gönderip, bu mühendislerin eğitimlerini yükseltmelerini sağlamış,¹⁰ hem de Amerika’dan konunun uzmanlarını getirtmek suretiyle eğitim verilmesinin yolunu açmıştır. Bu bağlamda Posta İdaresi’nde aynı yola defalarca başvurulduğu ve 1948-1950 arasında yoğun bir çalışma trafiğinin yaşandığı görülmektedir. Bu uygulamada özellikle Amerikan Uluslararası Telefon ve Telgraf Şirketi’nin mühendisle-

⁷ BCA, 11.04.1946 Fon: 30.10.00, Yer: 61-413-28, Dosya Ek: 63, s.1-2; BCA, 08.12.1946, Fon: 30 10 00, Yer: 52-345-3, Dosya No: 46.

⁸ <https://history.state.gov/milestones/1945-1952/truman-doctrin> (Son erişim tarihi: 01.11.2015). Truman Doktrini, Türkiye’nin bir yönüyle Amerika ile bütünleşmesi sonucunu doğurmuştur. Ekonomik saha büyük ölçüde Amerikalılara açılmıştır. Türkiye’de ulaşım ve haberleşme alanında Amerikan etkisinin 1947’den itibaren büyük oranda artmasının, bu doktrin sonrası gelişen ilişkilerle doğru orantılı olduğu ifade edilebilir.

⁹ BCA, 11.10.1948, Fon: 30 18 1 2, Yer: 117-65-18, Dosya No ve Sayı: 27-421.

¹⁰ BCA, 21.04.1950, Fon: 30 18 1 2, Yer: 122-40-1, Dosya No ve Sayı: 76-1591.

rinin değerlendirildiği ortaya çıkmıştır.¹¹ Bunun yanında diğer özel Amerikan şirketlerinin de katkısı görülmektedir.

1950 senesine gelindiğinde, Amerikalılar ile geliştirilen ulaşım-haberleşme destek ilişkisinin karayolu, demiryolu, denizyolu, havaalanları ve diğer konularda da aynı hızda devam ettiği görülmektedir. 1950 yılının ilk dönemlerinde yaşanan iktidar değişiminin bile bu hızı kesmediği görülmektedir.¹² 1950'den sonra ülkede iktidar olan Demokrat Parti (DP) döneminde, Amerika ile ilişkilerin daha da yükselerek devam ettiği ortaya çıkmıştır.

1946-1950 yılları arasında, Türkiye'de yapılan ulaşım ve haberleşme yatırımlarında daha çok Amerika'yı görmek mümkündür. Özellikle 1947 yılından itibaren Türkiye'nin Batı ittifakı tarafında yönünü belirlemesi bunu oldukça artırmıştır. Bu yıllar, sadece ulaşım ve haberleşmede alanında değil, ekonominin genelinde de aynı etkiyi göstermiştir. Hatta siyasette bile bu etkinin belirgin olarak görüldüğü ifade edilmektedir.¹³ Bu dönem ile ilgili ekonomik konularda uzman olan bilim insanı Çağlar Keyder daha çarpıcı bir tespitte bulunmakta ve Türkiye'de yapılan bütün yatırım planlarının Amerikalı uzmanlarca hazırlandığını öne sürmektedir.¹⁴

1) Karayolu-Köprü-Demiryolu Yapım ve İşletmelerinde Amerikan Desteği

Cumhuriyetin ilk dönemlerinde karayollarından daha ziyade demiryollarının ön plana çıkartıldığı görülmektedir. Bunda ülkenin sahip olduğu olanakların önemli bir etkisi vardı. Ayrıca Osmanlı Devleti'nden kalan bir demiryolu alt yapısı ve birikimi mevcuttu. Türkiye Cumhuriyeti'nin demiryolları alanındaki en önemli yabancı sermayeli yatırım projesi Amerikan özel sektörüne aittir. Osmanlı Devleti döneminden kalma bir proje olan "Chester Projesi", 9 Nisan 1923 tarihinde TBMM'de kabul edilmesine rağmen uygulanma olanağı bulamamıştır. Önemli derecede Amerikalılara ayrıcalık tanıyan bu proje İngiltere ve Fransa tarafından engellenmiş ve Amerikalı-

¹¹ BCA, 29.11.1949, Fon: 30 18 1 2, Yer: 121-84-19, Dosya No ve Sayı: 27-411.

¹² BCA, 24.05.1951, Fon: 30 18 1 2, Yer: 125-36-3, Dosya No: 27-571.

¹³ Yahya Sezai Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)*, Ankara, Yurt Yayınları, 1982, s.438-446.

¹⁴ Çağlar Keyder, *Türkiye'de Devlet ve Sınıflar*, 3. Baskı, İstanbul, İletişim Yayınları, 1993, s.159-161.

ların Türkiye üzerinde imtiyaz elde etmesinin yolu böylece kapatılmıştır. Döşenecek demiryollarının 20 km etrafındaki bütün doğal zenginliklerin Amerikalılarca 99 yıl işletilmesi planlanmıştı. Bu proje, özellikle Musul’un Lozan Antlaşması ile Türkiye toprakları dışında kalması nedeniyle, temel hedefi bu yöredeki petrol kaynakları olan Amerikalılarca uygun bulunmayarak rafa kaldırılmıştır.¹⁵

Türkiye Cumhuriyeti’nin demiryollarında bundan sonraki rotası kendi olanakları ve dış yardım ile bir çalışma yürütme olmuştur. Bu bağlamda 1926 yılında Türkiye’de demiryolları inşaat işlerinde Amerikalıların çalıştırıldığı görülmektedir.¹⁶ Amerika’daki modern demiryollarında çalışan teknisyen ve mühendislerin Türkiye’de istihdamı uygulaması yapılmıştır.¹⁷ Amerikalıların çalışmak için gruplar halinde geldikleri bu inşaatlardan, birçok bölgede yoğun bir çalışmanın sürdürüldüğü anlaşılmaktadır. Bir süre sonra, Amerikalıların demiryollarının işletme idaresinde de çalıştıkları ortaya çıkmıştır. Bu amaçla 1933 yılında Amerikalılar gerek inceleme, gerekse işletme çerçevesinde demiryolları ile sıkı çalışma durumu içerisinde olmuşlardır. 1934 yılında ise çalışma süreleri bir yıl daha uzatılarak faaliyetlerine aynen devam etmişlerdir.¹⁸

1935 yılında özel sektör bağlamında da “Şark Demiryolu Şirketi” Amerika’dan malzeme alımında bulunmuştur.¹⁹ Demiryollarında millileştirme çalışmaları uzun zaman aldığı için bazı hatlar farklı şirketler tarafından işletilmekte idi.

1941 yılında Devlet Demir Yolları İdaresi’nin ihtiyaçlarının bir kısmı Amerika’dan karşılanmıştır. Bu amaçla özellikle gerekli görülen “*Holorid Sistemi Delikli Kart Makinesi*”nin, yıllık 55.000 dolar karşılığı olan 95.000 lira bedel ile kiralanması yoluna gidilmiştir.²⁰

¹⁵ İsmail Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2001, s.26-28.

¹⁶ **BCA**, 21.03.1926, Fon: 30 18 1 1, Yer: 18-21-7, Dosya No ve Sayı: 88-41.

¹⁷ Seyfi Yıldırım, “Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Gelişiminde Etkili Olan Faktörler”, **Cumhuriyet Dönemi Demiryolları Sempozyumu**, (Yayına Hazırlayan: Mukaddes Arslan), Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2010, s.93-100.

¹⁸ **BCA**, 04.01.1934, Fon: 30 18 1 2, Yer: 42-1-4, Dosya No ve Sayı: 243-154-2.

¹⁹ **BCA**, 22.05.1935, Fon: 30 18 1 2, Yer: 55-41-12, Dosya No ve Sayı: 257-131-2.

²⁰ **BCA**, 07.03.1941, Fon: 30 18 1 2, Yer: 94-18-3, Dosya No ve Sayı: 155-243-2.

1944 yılında da hem demiryolu, hem de limanlar için önemli miktarda malzeme alımı yapılmıştır.²¹

1945 yılında demiryolu yapmak maliyetler açısından oldukça zorlaşmıştı. Dünya henüz savaş atmosferinin son demlerini yaşamakta idi. Buna rağmen devlet bu alandaki yatırımlarına eksiksiz devam etmiştir. Bu konuda dönemin Bayındırlık Bakanı mevcut zorluğu ve yapılan çalışmaları Başbakanlığa şu sözlerle ifade etmiştir:

“Harbin bilhassa demiryolu inşaatında bizi maruz bıraktığı müşküllere ve pahalılığa rağmen Elazığ’dan Van istikametinde ilerletilmekte bulunan ve çok sarp güzergâhlardan geçmesi zaruri olan demiryolu inşaatımız yüksek malumları olduğu veçhile 70. kilometreye kadar ikmal edilmiş ve müteakip 64 kilometresi üzerinde birçok tünel ve köprü gibi yeni malzemeye muhtaç olan sınaî tesisata devam edilmekte bulunmuştur. Karabük’ten temine çalıştığımız raylara gelince istihsal kabiliyeti bu ihtiyacımızı karşılamamakla beraber feromangan bulunamaması yüzünden bu fabrikalardan halen az miktarda da olsa ray temini kabil olamamaktadır. Bu vaziyet karşısında yüksek müsaade ile 500.000 dolar karşılığında İngiltere ve Amerika’dan ray getirme planlanmıştır.”²²

Başbakanlığa sunulan bu rapor aynı zamanda önemli bir tespit içermektedir. Bu tespit, Karabük’te üretilen rayların henüz istenen kalitede olmadığı ve ihtiyacın Amerika’dan giderilmekte olduğudur. Buna eklenmesi gereken diğer ifade ise CHP iktidarının bu konuda belli bir kaliteye son derece önem verdiği gerçeğidir.

II. Dünya Savaşı’nın sonuçlanması ile yol ve köprü işlerindeki çalışmalar daha ön plana çıkmıştır. Özellikle karayollarında yapılan çalışmalar dikkat çekmektedir. Bu konuda Nafia Bakanlığı, yol ve köprü işleri üzerinde inceleme yaptırmak amacıyla Türkiye’den uzmanları Amerika’ya yollamıştır. 1945 yılında, bu amaçla birçok mühendis bu ülkeye gitmiştir. Bakanlar Kurulu kararı ile yollanan bu mühendislerle daha rahat hareket etmeleri için de diplomatik pasaport verilmesi kararlaştırılmıştır.²³ Yol ve köprü konusunda yapılan incelemeler bir süre sonra satın alma noktasına varmış ve yeni gidişler

²¹ BCA, 28.12.1944, Fon: 30 18 1 2, Yer: 107-88-8, Dosya No: 7.

²² BCA, 28.05.1945, Fon: 30 10 0 0, Yer: 152-74-26, Dosya No: 152.

²³ BCA, 30.01.1945, Fon Kodu: 30 18 1 2, Yer: 107-95-20, Dosya No ve Sayı: 50/3.

bu amaca yönelmiştir. 1946 ve 1947 yılında yapılan seyahatler daha çok bu konuda olmuştur. Bu iki yılda gerçekleşen Amerika ziyaretleri hem demiryolları, hem de deniz yolları yöneticilerinin yapmış oldukları satın almalara konu olmuştur.²⁴ 1947 yılı, ayrıca Amerikalı uzmanların Türkiye’de çalışması açısından sık örneklerle rastlanan bir yıl olarak da karşımıza çıkmaktadır.²⁵ Burada bilinmesi gereken durum karayollarının ön plana çıkarılmasıdır. Bu da Amerika’nın yardım programı çerçevesinde artık motorlu araçları Türkiye’ye sattığının bir göstergesidir. Türkiye’deki ulaşım sisteminin, Amerikan yardım programı çerçevesinde alınan otomobil vb. vasıtalarla uyumlu hale getirilmeye çalışıldığı görülmektedir.

Karayolunun ön plana çıkması demiryolları alanında yapılan çalışmalarını engellememiştir. CHP iktidarı bu yöndeki çalışmasını aksatmamıştır. Demiryolu yapımında Amerika’dan hem malzeme, hem de uzman desteği yönüyle yararlanma daima söz konusu olmuştur. Bu alanda çalışmaların yoğunlaştığı yıllar olarak 1945 yılı sonrası karşımıza çıkmaktadır. Bu amaçla, hem Amerika’dan gelen uzmanların Türkiye’de kontrol yaptıkları, hem de Türk demiryolu müfettişlerinin bu ülkeye giderek gerekli çalışmalarda bulundukları görülmektedir.²⁶ Demiryolu için ayrıca Amerikan ordusuna ait lokomotif, vagon, ray ve yol işlerine ait araçlar satın alınmıştır. Bu bağlamda, Devlet Demir Yolları (DDY) bazı yöneticilerinin Amerikan ordusuna ait adı geçen malzemelerin alınması için Suriye, Lübnan, Irak ve Mısır’a gitmeleri ve yerinde satın alma görüşmeleri yapmaları sağlanmıştır.²⁷ Bu ülkelerde bulunan İngilizlere ait malzemelerin de alınması konusunda yöneticilere yetki verilmiştir.

1947, Devlet Demir Yolları ile Devlet Denizyolları ve Limanları İşletmeleri Genel Müdürlüğü’nün ihtiyaçları için Amerika’ya sipariş verdikleri bir yıl olmuştur. Bu amaçla Amerika’ya mühendis, uzman ve memurlar yollanmıştır. Bu kişiler, siparişi verilen lokomotif, yük vagonu, atölye tesisatı ve elektrik santralleri için Amerika’da temas-

²⁴ BCA, 13.11.1947, Fon: 30 18 1 2, Yer: 115-71-20, Dosya No ve Sayı: 47-138.

²⁵ BCA, 11.04.1947, Fon: 30 18 1 2, Yer: 113-24-05, Dosya No: 27-336; BCA, 30.06.1947, Fon: 30 18 1 2, Yer: 114-46-14, Dosya No: 54-46.

²⁶ BCA, 31.08.1945, Fon: 30 18 1 2, Yer: 109-54-16, Dosya No ve Sayı: 47-3.

²⁷ BCA, 16.12.1946, Fon: 30 18 1 2, Yer: 112-78-15, Dosya No ve Sayı: 47-207.

larda bulunmuşlardır.²⁸ Bir süre sonra gerekli incelemeler yapılmış, Ankara'dan onay gelmesiyle satın alımlar gerçekleştirilmiştir.

Daha öncede vurgulandığı üzere, Truman Doktrini sonrası oluşan Türk-Amerikan yakın ilişkileri birçok alanda kendini göstermeye başlamıştır. Özellikle Türkiye'de karayollarının yapımı konusunda bu durum şaşırtıcı boyutta gözlenmektedir ve 1949 yılında en üst seviyelere çıkmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin Bakanlar Kurulu kararlarında ve yazışmalarında "*Amerikan Yol Heyeti*" adı verilen bir kuruma rastlanmaktadır. Bu kurum adına çalışan Amerikalı uzmanlara belli bölgelerde ve karayollarında seyahat izni verildiği, askeri yasak bölgelere girmelerinin onaylandığı görülmektedir.²⁹ Bu bağlamda, 1948'de iki farklı uzman heyetin³⁰ ve 1949 yılında yedi farklı uzman heyetle³¹ birlikte yüzlerce Amerikalının Trakya Bölgesi dâhilinde çalışma yaptıkları anlaşılmaktadır. Bu gelişmeler, karayollarının ön plana çıktığını, demiryollarının ise geri planda kalmaya başladığını işaret etmektedir.

Türkiye Cumhuriyeti'nde demiryolu-karayolu ekseninde yaşanan değişim açık olarak görülmektedir. 1923-1948 yılları arasında, ulaşım sorununa çözüm bulmada ana nokta olarak demiryolları belirlenmiş ve çalışmalara bu doğrultuda devam edilmişti. Demiryolları hükümet programlarında öncelikle ele alınmıştır. Bu bağlamda, yabancı şirketlerin işletmesinde olan demiryollarının millileştirilmesi esas alınmıştır.³² Maddi olanaklar nedeniyle millileştirme çalışmalarının tamamlanması uzun zaman almıştır. İstanbul'un Avrupa kıtası tarafındaki banliyö trenlerinin millileştirilmesi ancak 1937 yılında sağlanabilmişti.³³ Millileştirilmenin tamamlanması ise 1948 yılını bulmuştu.³⁴ Fakat 1948 yılından sonra işler değişmiş ve demiryolu ulaşımı karayolunun gerisinde kalmıştır.

²⁸ BCA, 05.03.1947, Fon: 30 18 1 2, Yer: 113-18-14, Dosya No ve Sayı: 47-226.

²⁹ BCA, 18.07.1949, Fon: 30 18 1 2, Yer: 120-55-20, Dosya No ve Sayı: 54-84.

³⁰ BCA, 22.11.1948, Fon: 30 18 1 2, Yer: 117-72-9, Sayı: 9; BCA, 08.01.1948, Fon: 30 18 1 2, Yer: 115-83-4, Dosya No ve Sayı: 54-63.

³¹ BCA, 04.02.1949, Fon: 30 18 1 2, Yer: 118-95-4, Dosya No ve Sayı: 54-84.

³² Yıldırım, a.g.e., s.48.

³³ Sedat Murat, Levent Şahin, *Dünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım*, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2010, s.212.

³⁴ Yurda Güven Bezaz, *Geçmişten Günümüze Haberleşme ve PTT Tarihi*, Ankara, Türkiye Haber-İş Sendikası Yayınları, 2007, s.182.

Amerika ile geliştirilen ekonomik ilişkiler ve dünyanın o dönem yakaladığı teknolojik seviye, demiryolu-karayolu arasındaki tercihi belirleyici boyutta olmuştur. Amerika ile yakın ilişkiler ve Amerikalıların Türkiye’ye yardım programı çerçevesinde, karayollarının üstünlüğünü ön plana çıkaran raporlar hazırlaması, bunda etkiliydi.³⁵ Türkiye’de karayollarının ön plana çıkması, Amerikalıların desteği ile 1947’den sonra daha belirgin hale gelmiştir.³⁶ Demiryolları konusunda Türkiye Cumhuriyeti’nin son derece kısıtlı olanaklarla ilk on yıl içerisinde yaptığı yatırım son derece dikkate değer ölçüdedir.

Cumhuriyet’in kuruluşundan 1950’ye kadar yapılan yoğun çalışmalar ve Adapazarı’nda bu konuda yapılmış olan 1947 tarihli büyük yatırıma rağmen, sonraki iktidar bu alandaki çalışmalarını devam ettirememiştir. 1950-1960 yılları arasında demiryolları büyük ölçüde ihmal edilmiştir. Karayolu haricinde diğer ulaşım yatırımlarında en az çalışma demiryollarında görülmüştür.³⁷ 1950-1960 yılları arasında ülkeyi yöneten Demokrat Parti (DP), ağırlığı bütünüyle karayollarına vermiştir. Karayollarında görülen bu hızlı gelişme, aynı zamanda Amerikan otomobillerinin ülkede yayılmasını hızlandırmıştır.

2) Otomobil ve Kamyonların Temininde Amerikan Desteği

Amerika’dan Türkiye’ye otomobil ithal edilmesinin başlangıcı 1928 yılına dayanmaktadır. Bu tarihte Amerikalıların ortak bir şirket kurulması talebi TBMM’de kabul edilmiştir.³⁸ Böylece Amerikan Ford otomobil şirketi Türkiye’ye giriş yapmıştır. Kabul edilen bu karardan sonra Amerikalılar, İstanbul’da bir montaj fabrikası kurulması görüşünü benimsemiş ve Amerikan otomobillerinin bu yolla Türkiye’ye girişinin daha uygun olacağını düşünmüşlerdir. Amerikalıların bu konuda Türk hükümeti ile yaptıkları görüşmeler sonuç vermiş ve konu TBMM’ye gelmiştir. 28 Ocak 1929 tarihli TBMM oturumunda, Amerikan Ford şirketinin Türkiye’de kuracağı montaj fabrikasının görüşmeleri yapılmıştır. Bu görüşmelerde dönemin Maliye Bakanı Şükrü Bey (Saraçoğlu) konu hakkında meclisi bilgilendirmiştir. Şükrü Bey, milletvekillerine bu fabrikanın ülkeye gelme-

³⁵ Yıldırım, a.g.e., s.48-49.

³⁶ Bezaz, a.g.e., s.182-183.

³⁷ Efdal As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2013, s.190-196.

³⁸ *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (TBMMZC)*, 01.12.1928, Onuncu İnikad, Cilt: 6, s.7.

sinin, belki gelecekte kendi otomobilimizi üretmemizde önemli bir başlangıç olabileceğini de ifade etmiştir. TBMM’de onaylanan anlaşma maddelerinden biri ise konuya daha da açıklık getirmektedir. Bu anlaşma ile sadece otomobil değil, kamyon, traktör ve tayyare³⁹ parçalarının getirilip montajının sağlanması kabul edilmiştir.⁴⁰ Böylece Türkiye Amerikan otomobilleri ile tanışmış ve montaj fabrikası kurulmuştur.

Türkiye’de 1930’lu yıllarda otomobil ve kamyon ihtiyacı konusunda önemli bir talebin ortaya çıktığı görülmektedir. Bu bağlamda, 1932 tarihinde Amerika’dan önemli sayıda otomobil ve kamyon alındığı görülmektedir. Bu tarihte İstanbul’da montaja dayalı otomobil fabrikası kurulmuştu ve 400’e yakın çalışanı vardı. “*Günde 35 otomobil yapılıyor*” şeklinde atılan başlıkla, otomobil fabrikası dönemin gazetelerinde tanıtılıyordu.⁴¹ Ancak Amerika’dan otomobil ithalatı buna rağmen devam etmiştir. Bu durum, artan ihtiyaçları bu fabrikanın karşılamakta zorlandığı sonucunu da doğurmaktadır. 1932 yılında alınanlara ek olarak, 1934 yılında yüksek miktarda bir alım daha gerçekleştirilmiştir. “*İstanbul’daki Ford Kumpanyası*”⁴² tarafından Amerika’dan getirilmesine izin verilen 800 kamyon, 400 otomobil ve 400 ton yedek aksamın ithalatı Bakanlar Kurulu’nca onaylanmıştır.⁴³ Amerikan Ford firması dünyada otomobili seri üretimle üreten ve dünyaya satmaya başlayan ilk firma olarak bilinmektedir.

Amerika’dan Ford markalı otomobillerin haricinde, farklı marka araçların da satın alındığı anlaşılmaktadır. 1937 yılından itibaren CHP teşkilatları tarafından Amerika’dan ithal edilen otomobiller

³⁹ Zafer Orbay, “**Türkiye’de Havacılık ve Uçak Yapımı**”, İstanbul, Türk Bilim Tarihi Kurumu Yayınları, 2009, s.8. Amerika’da uçak sanayinde Ford otomobillerinin sahibi Henry Ford’un önemli katkısı olmuştur. 1926-1933 yılları arasında Amerikalı Bill Stout, Ford’un desteği ile alüminyum alaşımdan “Ford TRÍ-Motor” adlı uçak üretimini gerçekleştirmiştir. 195 adet üretilen bu uçak, daha sonra Ford’un otomotiv sanayine daha fazla ağırlık vermesi ile üretilmemiştir.

⁴⁰ **TBMMZC**, 28.01.1929, Otuz Birinci İnikat, Cilt: 7, s.83-94.

⁴¹ **Cumhuriyet**, 3 Temmuz 1930, s.4.

⁴² Amerikan Ford otomobillerinin Türkiye’ye girişi 1928 yılında distribütörlük yoluyla gerçekleştirilmiştir. Ford otomobilleri Türkiye’ye işadamı Vehbi Koç tarafından getirilmiştir. 1959 yılında ise Ford’un temini artık endüstriyel boyuta geçmiş ve Ford lisansı ile Türkiye’de otomobil üretiminin yolu açılmıştır. Bu konuda daha geniş bilgi için bkz. <http://www.ford.com.tr/ford-hakkında/kurumsal> (Son erişim tarihi: 08.11.2015).

⁴³ **BCA**, 09.07.1934, Fon: 30 18 1 2, Yer: 46-48-20, Dosya No ve Sayı: 257-104-2.

arasında daha çok Packard ve Jeep markalı araçların tercih edildiği görülmektedir. Aynı yıl (1937) ayrıca Cumhurbaşkanlığı’nın ihtiyacı için de 6 adet farklı model otomobil 15.000 lira karşılığında Amerika’dan alınmıştır.⁴⁴

1930’lu yılların sonunda, Türkiye’nin otomobil ve kamyon ihtalatı devam etmiştir. 1939 yılında Amerika’dan yol makineleri ve kamyon temin edilmiştir.⁴⁵ Ulaşım konusunda yeni yollar inşasının yanında, mevcut yolları tamir amaçlı alınan bu araçlara ilave olarak, askeri amaçlı alımlar da yapılmıştır. 1940 yılında kolordu komutanlıkları için dört adet Amerikan otomobili 13.600 TL bedelle satın alınmıştır.⁴⁶

1941 yılında Amerika’dan bu sefer yapılan alım, haberleşme alanına yatırım amaçlı olmuştur. Amerika’dan bir adet kamyon satın alınmış, ancak bu daha önce alınanlardan farklı bir amaçla kullanılmıştır. Anadolu Ajansı’nın ihtiyacını karşılamak için telsiz donanımlı bir kamyon ülkeye getirilmiştir.⁴⁷ II. Dünya Savaşı’nın devam ettiği esnada satın alınan bu aracın, iletişimde kolaylık sağlamak amacıyla alındığı değerlendirilmektedir.

1942 tarihinden itibaren Amerikan otomobillerinin partiler halinde Türkiye tarafından ithal edildiği görülmektedir.⁴⁸ Aynı yıl Amerika’dan önemli oranda kamyon alındığı da gözlenmektedir. Bu kamyonların alımını Washington Büyükelçiliği organize etmiş ve döviz transferinde aracılık etmiştir.⁴⁹

1944 yılı, Amerikan otomobillerinin Türkiye’de boy gösterdiği bir yıl olmuştur. Farklı zamanlarda alımı yapılan Amerikan otomobillerinin ücretlerinin yanında, nakliye masrafları da ayrıca Türkiye tarafından ödenmiştir.⁵⁰ 1944 yılında Amerikan otomobili olan “*Packard*” markalı araçların alındığı görülmektedir.⁵¹ Dönemin göz-

⁴⁴ BCA, 08.08.1937, Fon: 30 10 0 0, Yer: 1-7-5, Dosya No: 2; BCA, 19.06.1937-18.03.1950, Fon: 490 1 0 0, Yer: 1606-599-1, Dosya No: 13.

⁴⁵ BCA, 29.11.1939, Fon: 30 10 0 0, Yer: 153-80-22, Dosya No: 155.

⁴⁶ BCA, 19.01.1940, Fon: 30 18 1 2, Yer: 89-129-7, Dosya No ve Sayı: 236-70-2.

⁴⁷ BCA, 22.04.1941, Fon: 30 10 0 0, Yer: 85-560-7, Dosya No: 85.

⁴⁸ BCA, 12.12.1942, Fon: 30 18 1 2, Yer: 100-104-4, Dosya No ve Sayı: 249-181-2.

⁴⁹ BCA, 13.02.1942, Fon: 30 10 0 0, Yer: 48-309-13, Dosya No: 40.

⁵⁰ BCA, 10.06.1944, Fon: 30 18 1 2, Yer: 105-38-17, Dosya No ve Sayı: 76-83.

⁵¹ BCA, 18.02.1944, Fon: 30 18 1 2, Yer: 104-11-6, Dosya No ve Sayı: 76-38.

de otomobili olabilecek görünümdeki bu otomobillerin, daha çok üst düzey devlet görevlilerinin kullanımına sunuldukları ifade edilebilir.

1947-1950 yılları arasında Türkiye'nin yoğun bir şekilde Amerikan otomobilleri tarafından doldurulduğu görülmektedir. Amerikan otomobillerinin yaygınlaşması o kadar büyük bir ölçekte olmuştur ki, CHP iktidarı partinin il teşkilatları adına Amerika'dan satın aldığı otomobilleri ilgili illere göndermiştir.⁵² Packard markalı araçların yetkililer tarafından yakından incelendiği, arşiv kayıtlarında bu araçların ayrıntılı fotoğraflarının ve özelliklerinin yer aldığı broşürlerden anlaşılmaktadır.

3) Havaalanı Yapımında ve Hava Araçları Temininde Amerikan Desteği

Amerika'nın Türkiye'ye havacılık anlamında desteğinin belirgin olduğu nokta askeri alandadır. Askeri anlamda yapılan çalışmalar, özellikle II. Dünya Savaşı sonrası daha da belirginleşmiştir. Sivil havacılık alanında Amerikan desteği ise, askeri desteğe göre hep sınırlı kalmıştır. Bu aynı zamanda Türkiye açısından hava ulaşımı ve yatırımı alanında önemli bir gecikmeyi de ifade etmektedir. Bu konuda yapılan çalışmalar ancak 1930'lu yıllardan itibaren görünür olmuştur.

Amerika'ya sivil havacılık alanında ilk ziyaretlerden biri 1929 yılında gerçekleşmiştir. Bu tarihte "*Türk Tayyare Heyeti*" adıyla oluşturulan heyet Amerika'ya bir inceleme gezisi gerçekleştirmiştir. Tayyare Heyeti, Amerika'da Harbiye, Bahriye ve Ticaret Nazırları ile Erkan-ı Harbiye Reisi ve resmi tayyare müesseselerini ziyaret etmiştir. Bu inceleme gezisinden her iki tarafın da çok memnun kaldığı görülmektedir. Özellikle Türkiye'nin Washington Büyükelçisi bu memnuniyeti ve görülen ilgiyi Ankara'ya bildirmiştir.⁵³

1932 yılında hava hatlarının tesisi için özel bir Amerikan şirketi ile bir yıllık anlaşma imzalanmıştır. Bu konudaki ilgili yazışmalarda;

⁵² BCA, 19.06.1937-18.03.1950, Fon: 490 1 0 0, Yer: 1606-599-1, Dosya No: 13. BÜRO. CHP teşkilatları ve müfettişlikleri için alınan otomobillerin 1949 ve 1950 tarihinde oldukça yoğun bir şekilde alındığı ortaya çıkmıştır. Bu durum, araçların yaklaşan genel seçimler dolayısı ile bütün ülkeyi dolaşmak ve en ücre noktalara ulaşmak için kullanılmak istenmesi şeklinde yorumlanabilir.

⁵³ BCA, 29.08.1929, Fon: 30 10 0 0, Yer: 267-801-7, Dosya No: 440.

“Amerikan körtisrayt şirketi⁵⁴ tarafından görevlendirilenler tayyare ve hava hatları üzerinde tetkikata başlamışlardır” ifadeleri geçmektedir. İlk etapta bu görevliler İstanbul, Eskişehir, Ankara, Kayseri, Diyarbakır, Adana, Gaziantep, Urfa, Mardin ve İzmir sahalarında çalışma yapmışlardır.⁵⁵

1933 yılı Türk havacılık tarihi açısından önemli bir olaya sahne olmuştur. Kayseri’de bulunan “Kayseri Tayyare Fabrikası”, Amerika için “Mektep Tayyareleri”nin üretildiği bir yer olmuştur. Fabrikada 58 Türk, 1’i mühendis 3’ü teknisyen 4 Amerikalı, 1932 yılında başladıkları işte bir yıl içinde büyük mesafe aldıklarını, kaporta aksamını tamamen bitirdiklerini beyan etmişlerdir.⁵⁶ Türk havacılık tarihindeki bu çok önemli gelişme, uçak sanayinin o dönem geldiği ciddi boyutu göstermesi açısından son derece dikkate değerdir. Ancak bu durumun devam ettirilemediği ve dört yıl sonra Amerika’dan 40 adet Vultee uçağının alındığı görülmektedir.⁵⁷ Amerika’dan yapılan bu doğrudan alım, mevcut çalışmaların tamamen bitmesini sağlamıştır. Amerika açısından, ortak üretimde daha ileri bir teknolojik aşamaya geçilmek istenmediği, Türkiye açısından ise yerli üretim uçakların yüksek ücretlere mal olduğu, doğrudan satın alınanların ise oldukça uygun fiyattan temin edildiği değerlendirilmektedir.

Türkiye, 1944 yılında Amerika’da düzenlenen sivil havacılık kongresine devlet olarak davet edilmiştir. Amerikan Büyükelçiliği’nin yapmış olduğu bu davet hakkında Dışişleri Bakanı Hasan Saka, Başvekâleti bilgilendirmiştir. İlgili onay alınınca da bu önemli organizasyona Türkiye katılmıştır.⁵⁸ 1943 ile 1945 yılları arası II. Dünya Savaşı dönemi olduğu için askeri amaçlı ziyaretler daha çok yapılmıştır. Askeri öğrenciler ve subayların eğitim amaçlı ziyaretleri bu yıllarda daha fazla karşımıza çıkmaktadır.⁵⁹

Sivil havacılık bağlamında, Türkiye yolcu uçaklarının büyük bir kısmını Amerika’dan sağlamıştır. Türkiye’de bir dönem “C.47-A tipi Douglas” marka yolcu uçakları kullanılmıştır. 1947 yılında bu uçaklardan bazılarının motorlarının arızalanmaları üzerine yine Ameri-

⁵⁴ Curtiss-Wright Corporation.

⁵⁵ BCA, 16.02.1932, Fon: 30 10 0 0, Yer: 59-398-6, Dosya No ve Sayı: 61.

⁵⁶ BCA, 14.02.1933, Fon: 30 10 0 0, Yer: 59-398-9, Dosya No: 61.

⁵⁷ BCA, 23.11.1937, Fon: 30 10 0 0, Yer: 59-399-7, Dosya No: 61.

⁵⁸ BCA, 10.10.1944, Fon: 30 18 1 2, Yer: 106-72-1, Dosya No ve Sayı: 47-48-3.

⁵⁹ BCA, 03.04.1945, Fon: 30 10 0 0, Yer: 46-297-43, Dosya No: 43.

ka'dan tedarik yoluna gidilmiştir.⁶⁰ Amerikan “*Douglas*” marka uçakların 1937 yılında alınmaya başlandığı ve Ulaştırma Bakanlığı emrinde 1947 tarihi itibari ile 33 adet bulunduğu anlaşılmaktadır.⁶¹ Bu uçakların motor, telsiz revizyon ve diğer ihtiyaçlarının daha çok 1947 yılında ortaya çıktığı görülmektedir.

Türkiye'nin sivil havacılığına Amerika'nın katkısı sadece uçak temini alanında olmamış, havaalanı yapımında da bu işbirliği görülmüştür. Havaalanı inşaatlarında ve düzenlemelerinde Amerikalı uzmanlar çalıştırılmıştır. Meydan, pist, hangar ve işletme tesislerinin yaptırılmasında Amerikalı uzmanlardan faydalandığı ve bu uzmanların tüm askeri yasak bölgelere girmesine izin verildiği ayrıca ortaya çıkmıştır. İzmir, Yeşilköy ve Erzurum havaalanlarının düzenlenmesi bu kapsamda gerçekleştirilmiştir.⁶² Havayolları Devlet İşletme İdaresi'nde Amerikalıların 1930'lu yıllardan itibaren çalışmaya başladığı görülmektedir. Bu yıllarda daha çok pilot ve makinist olarak çalışan Amerikalılara da rastlamak mümkündür. Örneğin, Başbakan İsmet İnönü ve Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'ün imzaladığı 20 Eylül 1934 tarihli Bakanlar Kurulu kararnamesinde, Havayolları Devlet İşletme idaresi emrinde 1 Ağustos 1934 tarihinden itibaren ve altı ay müddetle bir Amerikalı pilot ve makinistin işe alındığı görülmektedir.⁶³ Bu durum, Türkiye'nin havacılık alanında yetişmiş uzman olarak özellikle pilot ve makiniste ihtiyaç duyduğunu göstermektedir. Sonraki dönemde de havacılık sektöründe önemli sayıda Amerikan özel şirket uzmanlarının istihdam edildiği görülmektedir. 1947 yılında Amerikan “*Westinghouse*” firmasından 11 kişinin, “*G. G. White*” firmasından 23 kişinin bu amaçla Türkiye'ye girişine onay verilmiştir.⁶⁴ Bu onayı veren Cumhurbaşkanı imzalı Bakanlar Kurulu kararında; “*İmzalanan sözleşmeler gereği*” ifadesi geçmektedir.

1950 yılında, CHP iktidarının son aylarında, Devlet Havayolları Genel Müdürlüğü emrinde Amerikalı uzmanların çalıştığı görülmektedir. Amerika'dan gelen motor revizyon uzmanı ile radyo tamir-ayar uzmanının sekiz ay süreyle Türkiye'de kalmasına ve ça-

⁶⁰ BCA, 11.04.1947, Fon: 30 18 1 2, Yer: 113-24-7, Dosya No ve Sayı: 7-91.

⁶¹ BCA, 06.01.1947, Fon: 30 10 0 0, Yer: 61-410-40, Dosya No ve Sayı: 62.

⁶² BCA, 22.11.1948, Fon: 30 18 1 2, Yer: 117-71-15.

⁶³ BCA, 20.09.1934, Fon: 30 18 1 2, Yer: 48-63-7, Dosya No ve Sayı: 2.

⁶⁴ BCA, 02.08.1947, Fon: 30 18 1 2, Yer: 114-56-5, Dosya No ve Sayı: 27-355.

lışma yapmasına Bakanlar Kurulu kararı ile izin verilmiştir.⁶⁵ 1950 Nisan’da alınan bu karardan bir ay sonra ise Türkiye’de iktidar değişimi yaşanmıştır.

Amerika’dan havacılık alanında devletin dışında özel sektör de istifade etmek istemiştir. Bu girişimlerden en önemlisi ise uçak sanayinde yatırımları ile bilinen işadamı Nuri Demirağ’dır. Demirağ, 1939 yılında İstanbul Yeşilköy’de kuracağı tayyare stok, montaj ve tamir atölyeleri için Amerika’dan malzeme almak ve karşılığını döviz olarak ödemek için devletten izin istemiştir. Ancak dönemin Maliye Bakanı buna izin vermemiş ve döviz ödemesinin ancak ihracat yapılması şartı ile ödenebileceğine hükmetmiştir. Maliye Bakanı bu durumu ayrıca Başvekâlete bildirmiştir. Dönemin Milli Savunma Bakanı tarafından “*Bir seferberlik durumunda özel sektöre ait bu uçak fabrikasına ait malzemelere ihtiyaç olacağı*” şeklinde olumlu görüş belirtilmesine rağmen, bu proje başarılı olamadı.⁶⁶ Bunda, II. Dünya Savaşı döneminde, özellikle Amerika’da uçak sanayinin oldukça gelişme göstermesi ve yüzlerce bedelsiz uçağın Türkiye’ye verilmesinin önemli etkisi bulunmaktadır.⁶⁷ Böylece soyadını bizzat Mustafa Kemal Atatürk’ün verdiği ve uçak fabrikası kurmaya teşvik ettiği Nuri Demirağ’ın bu projesi sonuçta akim kalmıştır.

Türkiye, uçak ve havacılık konularındaki yatırımlarında bütünüyle Amerika’ya bağlı kalmıştır. Türk Hava Kurumu (THK) tarafından 1944 yılında Ankara Etimesgut’ta 14.000 m² kapalı alanda, 600 çalışanla uçak fabrikası kurulmuştu. Eğitim uçağı, ambulans uçağı, turistik amaçlı uçak üretimleri de büyük bir özveri ile yapılmıştı. Ancak bu devam ettirilememiştir. 1950 yılının başlarında, dönemin Başbakanı Şemsettin Günaltay kurumun kongresinde yaptığı konuşmada, “*Türk Hava Kurumu’nun esas görevi pilot yetiştirmektir. Kaldı ki gereken askeri ve sivil eğitim uçakları, Hava Kuvvetleri’nin ihtiyacı olan ileri eğitim, avcı, bombardıman ve nakliye uçakları ile hava yollarının ihtiyacını karşılayacak uçaklar Amerikan yardımı*

⁶⁵ BCA, 13.04.1950, Fon: 30 18 1 2, Yer: 122-36-9, Dosya No ve Sayı: 27-503.

⁶⁶ BCA, 27.11.1939, Fon: 30 10 0 0, Yer: 212-441-12, Dosya No: 257. Nuri Demirağ’ın Yeşilköy’de kurmuş olduğu uçak fabrikası daha sonra kapanmış ve bu özel müteşebbisin çabası başarısızlıkla sonuçlanmıştır.

⁶⁷ Osman Yalçın, “Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayi Kurulmasına Tesirleri”, *Gazi Üniversitesi Akademik Bakış Dergisi*, Cilt 3, Sayı 6, Yaz 2010, s.191-212.

ile gelmektedir. Ayrıca uçak fabrikasına ayıracak para da yoktur” ifadelerini kullanmıştır. Bundan sonra buradaki tüm tesisler Makine Kimya Endüstrisi’ne (MKE) devredilmiştir. Bu olaydan sonra Türkiye’de iktidar değişimi yaşanmış ve DP iktidar olmuştur. Fabrikasının önde gelen beş mühendisi Cumhurbaşkanı Celal Bayar’ı ziyaret etmiştir. Ancak Bayar’da bu konuya olumlu destek vermemiştir.⁶⁸ Neticede Amerika’nın havacılık alanında verdiği destek, yerli sektör adına olumsuz gelişmeye sebep olmuştur. Burada bilinmesi gereken en önemli durum ise Amerika’nın özellikle 1947 tarihli Marshall Planı’ndan sonra Türkiye’ye askeri alanda bedelsiz yardımları adeta yağdırmasıdır. Havacılık alanı da bedelsiz bu yardımlardan payına düşeni almıştır. Bedelsiz yapılan bu yardımlar Türk devlet adamlarına kısa vadede çok cazip gelmiş ve gün kurtarılmıştır. Ancak uzun vadede hem bakım-onarımda Amerika’ya bağımlılık artmış, hem de yüksek masraflar büyük bir yük oluşturmıştır. Devam eden süreçte yerli sanayi adeta yokluğa mahkûm edilmiştir.

4) Devlet Denizyolları ve Liman İşletmeleri Konusunda Amerikan Desteği

Türkiye Cumhuriyeti, II. Dünya Savaşı öncesinde deniz ulaşımı ve haberleşmesi alanında daha çok Almanya ile ilişki içerisinde olmuştur. Gemi siparişlerinin büyük oranda bu ülke ile çözüldüğü görülmektedir.⁶⁹ Türkiye’nin denizcilik ve denizlerle ilgili Amerika ile işbirliği daha çok askeri alanda olmuştur. Ulaştırma ve sivil haberleşme konularında gerçekleşen yakın işbirliği ancak II. Dünya Savaşı’nın sonlarına doğru gerçekleşmiş ve sonrasında artarak devam etmiştir.

II. Dünya Savaşı’nın sonlarına doğru denizcilik alanında Amerikan etkisi ortaya çıkmaya başlamıştır. Türkiye bu alanda Amerikan denizciliğini inceleme ihtiyacı duymuştur. 1944 yılında Amerika’nın liman işletmelerini incelemek ve Türkiye için gerekli malzemeleri satın almak amacıyla bu ülkeye bir heyet gönderilmiştir.⁷⁰ Aynı yılın sonlarına doğru Amerika’dan, Türkiye Liman İşletmeleri’nin ihtiya-

⁶⁸ Zafer Orbay, a.g.e., s.41-42.

⁶⁹ Efdal As, a.g.e., s.445-468.

⁷⁰ BCA, 21.11.1944, Fon: 30 18 1 2, Yer: 107-82-9, Dosya No: 47-55.

cı için yüklü miktarda malzeme satın alınmıştır.⁷¹ Böylece denizcilik alanında Amerika ile belirgin bir ilişki geliştirilmiştir.

1946 yılında Amerika’dan önemli bir alım daha yapılmıştır. Bu alımda altı şilep, altı şehir hattı vapuru, altı Karadeniz tipi yolcu vapuru ve iki Marmara tipi yolcu vapuru birazı peşin para, birazı da bono karşılığı satın alınmıştır.⁷² Bu alım öncesinde Amerika’ya hem hükümet kanadından, hem de denizcilik konusunda uzmanlar gitmişti.

Diğer alanlarda olduğu gibi, denizcilik alanında da Amerika ile ilişkilerin yüksek seviyede artması Truman Doktrini sonrası olmuştur. Dönemin gazeteleri Amerika ile iyi niyet programı çerçevesinde yapılan görüşmeleri ve devamında yapılan 12 Temmuz 1947 tarihli askeri anlaşmayı birinci sayfalarından neşretmişlerdir.⁷³ Amerikan yardımı, 17 Temmuz 1947 tarihinde “*Amerika’nın Verdiği 10 Gemi*” başlığı ile kamuoyuna duyurulmuştur.⁷⁴ Askeri yardım programı çerçevesi dışında satın alınan bu ve benzeri yolcu gemi alımlarına ilave olarak, Türkiye kendi ihtiyaçları doğrultusunda denizcilik alanındaki yatırımlarına devam etmiştir. 1948 yılında, Devlet Denizyolları ve Limanları İşletmesi Genel Müdürlüğü’nün ihtiyaçları için Amerika’dan yük gemisi ve tanker alımı gerçekleştirilmiştir.⁷⁵ Yine aynı yıl Amerika’dan İstanbul Şehir Hatları İşletmesi için yolcu vapurlarının alındığı görülmektedir.⁷⁶ Türkiye, askeri amaçlı alımların dışında Amerika’dan oldukça yüksek miktarda deniz ulaşımı vasıtaları tedarik etmiştir.

1949 yılında Devlet Denizyolları ve Limanları İşletmeleri Genel Müdürlüğü’nün ihtiyaçlarında kullanılmak üzere Amerika’dan altı gemi satın alınmıştır.⁷⁷ Bu gemileri Türkiye’ye getirmek için aynı yıl 56 uzman kişi ABD’ye yollanmış ve gemilerin getirilmesi sağlanmıştır.⁷⁸ Amerika’dan birçok gemi alınmış ve Denizyolları İşletmesi’nin hizmetine sunulmuştur. Ancak bu dönemde özellikle şehir hat-

⁷¹ BCA, 28.12.1944, Fon: 30 18 1 2, Yer: 107-88-8, Dosya No ve Sayı: 3-1964-7.

⁷² BCA, 29.11.1946, Fon: 30 18 1 2, Yer: 112-75-2, Dosya No ve Sayı: 76-469.

⁷³ Cumhuriyet, 13 Temmuz 1947, s. 1.

⁷⁴ Cumhuriyet, 17 Temmuz 1947, s. 1.

⁷⁵ BCA, 08.01.1948, Fon: 30 18 1 2, Yer: 115-85-9, Dosya No: 76-765.

⁷⁶ BCA, 08.01.1948, Fon: 30 18 1 2, Yer: 115-85-8, Dosya No: 76-765.

⁷⁷ TBMMZC, 06.06.1949, Dönem: 8, Cilt: 20, Toplantı: 3, 102. Birleşim, s.316.

⁷⁸ BCA, 05.05.1949, Fon: 30 18 1 2, Yer: 119-40-2, Dosya No ve Sayı: 47-443.

ları vapurlarının Hollanda'ya özel sipariş usulü yaptırılması kabul edilmiştir.⁷⁹ Amerika'dan alınan gemilerin ve Hollanda'dan alınan vapurların ödemelerinin çok uzun vadelerle yapıldığı görülmektedir.

1949 yılı, ayrıca Türkiye Liman İşletmeleri'nde çalıştırılmak üzere Amerikalı uzmanların Türkiye'ye geldiği bir yıl olmuştur.⁸⁰ Aynı yıl içinde çok sayıda askeri amaçlı liman ve deniz üs ziyaretleri gerçekleşmiştir.⁸¹ Bununla birlikte sivil deniz ulaşımı ve haberleşme alanında Amerika ile yapılan işbirliği ve satın almalar askeri boyutun çok gerisinde kalmıştır. Bu durum askeri işbirliği seviyesinin oldukça yüksek oranda gelişmesinin bir sonucudur.

Sonuç

Türkiye Cumhuriyeti 1923'te kuruluşundan itibaren ulaşım ve haberleşme alanında önemli yatırımlar gerçekleşmiştir. Bu konuda yapılan yatırımları hep ülkenin öncelikleri belirlemiştir. Cumhuriyet kurulunca yoğun bir şekilde askeri alanın dışına taşınmış ve yatırımlar farklı alanlara kaydırılmıştır. Ancak bu konuda Osmanlı'dan devralınan olumsuz mirasın ağırlığı başta Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere tüm kurucu kadroyu yoğun ve hızlı bir çalışma temposu içerisine sokmuştur.

Ülkenin hızlı bir şekilde kalkınmaya olan gereksinimi başta ulaşım ve haberleşme alanında önemli çalışmalar yapmayı zorunlu kılmakta idi. Bu itici gücün de etkisiyle ulaşım ve haberleşme yatırımları büyük bir hızla başlamıştı. Ancak bunu yaparken ülkenin tüm dinamiklerini harekete geçirmenin yanında, yabancı bir ülkenin desteğine ihtiyaç duyulmuştu. Yabancı destek mevcut şartlar açısından bir zorunluluk idi. Amerika, gerek askeri ve gerekse teknoloji birikimiyle dünyada dikkat çeken bir devlettir. I. Dünya Savaşı'ndan neredeyse hiç yıpranmadan çıkmasının yanında, güçlü ekonomik ve teknolojik yapısı ile diğer devletlerden bir adım öne çıkmakta idi.

Türkiye Cumhuriyeti, ABD ile sıcak ilişkiler geliştirme ve önemli yatırımlarda işbirliği yapma yolunu izlemiştir. Cumhuriyet'in kuruluşundan 1945 yılına kadar ulaşım ve haberleşme alanında ilişkiler normal seyrinde devam etmiş ve Amerika'dan önemli miktarlar-

⁷⁹ BCA, 08.01.1948, Fon: 30 18 1 2, Yer: 115-85-8, Dosya No ve Sayı: 76-765.

⁸⁰ BCA, 03.11.1949, Fon: 30 18 1 2, Yer: 120-81-1, Dosya No: 27-472.

⁸¹ BCA, 15.12.1949, Fon: 30 18 1 2, Yer: 121-90-3, Dosya No: 54-88.

da malzeme satın alınmıştır. Bunun yanında, karşılıklı ziyaretlerle birlikte Amerikalıların Türkiye’de incelemelerde bulunmaları ve önemli devlet kurumlarında istihdam edilmeleri gerçekleşmiştir. 1945 yılında II. Dünya Savaşı’nın sonuçlanması, Türkiye’nin Batı ittifakı tarafında yönünü net olarak belirlemesi, iki ülke ilişkilerini daha önemli boyutlara taşımıştı. Özellikle 12 Mart 1947 tarihinde ilan edilen Truman Doktrini, Amerika’nın başta askeri olmak üzere ekonomi, ulaşım ve haberleşme alanlarında Türkiye ile daha yakın ilişkisini doğurmuştur. İlişkiler 1947 yılından 1950 yılına kadar artan bir ivmeyle devam etmiştir. Bu süreçte Türkiye büyük ölçüde Amerika’dan sağlaması gerekenleri temin etmiş, ulaşım ve haberleşmede önemli mesafeler kat etmiştir. Cumhuriyetin kuruluşundan 1950 yılına kadar, Amerika Türkiye’nin ulaşım ve haberleşme alanında ortak çalışma yaptığı en önemli devlet olmuştur.

1950 yılına kadar Amerika ile devam eden bu ilişkiler ulaşım ve haberleşme alanında önemli bir stratejik gelişmeyi sağlamıştır. 1950-1960 arasındaki dönemde de Amerika ile işbirliği her alanda artarak yoluna devam etmiştir.

Kaynakça

I. Arşiv Kaynakları

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)

21.03.1926, Fon: 30 18 1 1, Yer: 18-21-7, Dosya No ve Sayı: 88-41.

06.05.1926, Fon: 30 18 1 1, Yer: 19-31-15.

29.08.1929, Fon: 30 10 0 0, Yer: 267-801-7, Dosya No: 440.

16.02.1932, Fon: 30 10 0 0, Yer: 59-398-6, Dosya No ve Sayı: 61.

14.02.1933, Fon: 30 10 0 0, Yer: 59-398-9, Dosya No: 61.

26.04.1933, Fon: 30 18 1 2, Yer: 35-30-11, Dosya No: 169-59.

04.01.1934, Fon: 30 18 1 2, Yer: 42-1-4, Dosya No ve Sayı: 243-154-2.

09.07.1934, Fon: 30 18 1 2, Yer: 46-48-20, Dosya No ve Sayı: 257-104-2.

20.09.1934, Fon: 30 18 1 2, Yer: 48-63-7, Dosya No ve Sayı: 2.

22.05.1935, Fon: 30 18 1 2, Yer: 55-41-12, Dosya No ve Sayı: 257-131-2.

19.06.1937-18.03.1950, Fon: 490 1 0 0, Yer: 1606-599-1, Dosya No: 13. BÜRO.

08.08.1937, Fon: 30 10 0 0, Yer: 1-7-5, Dosya No: 2.

23.11.1937, Fon: 30 10 0 0, Yer: 59-399-7, Dosya No: 61.

27.11.1939, Fon: 30 10 0 0, Yer: 212-441-12, Dosya No: 257.

29.11.1939, Fon: 30 10 0 0, Yer: 153-80-22, Dosya No: 155.

19.01.1940, Fon: 30 18 1 2, Yer: 89-129-7, Dosya No ve Sayı: 236-70-2.

07.03.1941, Fon: 30 18 1 2, Yer: 94-18-3, Dosya No ve Sayı: 155-243-2.

22.04.1941, Fon: 30 10 0 0, Yer: 85-560-7, Dosya No: 85.

13.02.1942, Fon: 30 10 0 0, Yer: 48-309-13, Dosya No: 40.

12.12.1942, Fon: 30 18 1 2, Yer: 100-104-4, Dosya No ve Sayı: 249-181-2

18.02.1944, Fon: 30 18 1 2, Yer: 104-11-6, Dosya No ve Sayı: 76-38.

10.06.1944, Fon: 30 18 1 2, Yer: 105-38-17, Dosya No ve Sayı: 76-83.

10.10.1944, Fon: 30 18 1 2, Yer: 106-72-1, Dosya No ve Sayı: 47-48-3.

21.11.1944, Fon: 30 18 1 2, Yer: 107-82-9, Dosya No: 47-55.

28.12.1944, Fon: 30 18 1 2, Yer: 107-88-8, Dosya No ve Sayı: 3-1964-7.

28.12.1944, Fon: 30 18 1 2, Yer: 107-88-8, Dosya No: 7.

26.01.1945, Fon: 30 10 0 0, Yer: 163-140-19, Dosya No: 172.

30.01.1945, Fon Kodu: 30 18 1 2, Yer: 107-95-20, Dosya No ve Sayı: 50/3.

03.04.1945, Fon: 30 10 0 0, Yer: 46-297-43, Dosya No: 43.

28.05.1945, Fon: 30 10 0 0, Yer: 152-74-26, Dosya No: 152.

31.08.1945, Fon: 30 18 1 2, Yer: 109-54-16, Dosya No ve Sayı: 47-3.

11.04.1946 Fon: 30.10.0 0, Yer: 61-413-28, Dosya Ek: 63, s.1-2.

29.11.1946, Fon: 30 18 1 2, Yer: 112-75-2, Dosya No ve Sayı: 76-469.

08.12.1946, Fon: 30 10 0 0, Yer: 52-345-3, Dosya No: 46.

16.12.1946, Fon: 30 18 1 2, Yer: 112-78-15, Dosya No ve Sayı: 47-207.

06.01.1947, Fon: 30 10 0 0, Yer: 61-410-40, Dosya No ve Sayı: 62.

- 05.03.1947, Fon: 30 18 1 2, Yer: 113-18-14, Dosya No ve Sayı: 47-226.
11.04.1947, Fon: 30 18 1 2, Yer: 113-24-05, Dosya No: 27-336.
11.04.1947, Fon: 30 18 1 2, Yer: 113-24-7, Dosya No ve Sayı: 7-91.
30.06.1947, Fon: 30 18 1 2, Yer: 114-46-14, Dosya No: 54-46.
02.08.1947, Fon: 30 18 1 2, Yer: 114-56-5, Dosya No ve Sayı: 27-355.
13.11.1947, Fon: 30 18 1 2, Yer: 115-71-20, Dosya No ve Sayı: 47-138.
08.01.1948, Fon: 30 18 1 2, Yer: 115-83-4, Dosya No ve Sayı: 54-63.
08.01.1948, Fon: 30 18 1 2, Yer: 115-85-8, Dosya No: 76-765.
08.01.1948, Fon: 30 18 1 2, Yer: 115-85-9, Dosya No ve Sayı: 76-765.
11.10.1948, Fon: 30 18 1 2, Yer: 117-65-18, Dosya No ve Sayı: 27-421.
22.11.1948, Fon: 30 18 1 2, Yer: 117-72-9, Sayı: 9
22.11.1948, Fon: 30 18 1 2, Yer: 117-71-15.
04.02.1949, Fon: 30 18 1 2, Yer: 118-95-4, Dosya No ve Sayı: 54-84.
05.05.1949, Fon: 30 18 1 2, Yer: 119-40-2, Dosya No ve Sayı: 47-443.
8.07.1949, Fon: 30 18 1 2, Yer: 120-55-20, Dosya No ve Sayı: 54-84.
03.11.1949, Fon: 30 18 1 2, Yer: 120-81-1, Dosya No: 27-472.
29.11.1949, Fon: 30 18 1 2, Yer: 121-84-19, Dosya No ve Sayı: 27-411.
15.12.1949, Fon: 30 18 1 2, Yer: 121-90-3, Dosya No: 54-88.
13.04.1950, Fon: 30 18 1 2, Yer: 122-36-9, Dosya No ve Sayı: 27-503.
21.04.1950, Fon: 30 18 1 2, Yer: 122-40-1, Dosya No ve Sayı: 76-1591.
24.05.1951, Fon: 30 18 1 2, Yer: 125-36-3, Dosya No: 27-571.

II. Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Cerideleri (TBMMZC),

- 01.12.1928, Onuncu İnikad, Cilt: 6.
28.01.1929, Otuz Birinci İnikat, Cilt: 7.
06.06.1949, Dönem: 8, Cilt: 20, Toplantı: 3, 102. Birleşim.

III. Gazeteler

Cumhuriyet,

3 Temmuz 1930, 13 Temmuz 1947, 17 Temmuz 1947.

IV. Kitap ve Makaleler

- As, Efdal: **Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2013.
- Bezaz, Yurda Güven: **Geçmişten Günümüze Haberleşme ve PTT Tarihi**, Türkiye Haber-İş Sendikası Yayınları, Ankara, 2007.
- Keyder, Çağlar: **Türkiye’de Devlet ve Sınıflar**, 3. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul, 1993.
- Murat, Sedat; Levent Şahin: **Dünden Bugüne İstanbul’da Ulaşım**, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2010.
- Orbay, Zafer: **Türkiye’de Havacılık ve Uçak Yapımı**, Türk Bilim Tarihi Kurumu Yayınları, İstanbul, 2009.
- Sarıgöl, Gökhan: **Türkiye’de Ticari Havacılık Tarihi (1909-1967)**, D Yayınevi, İstanbul, 2009.
- Tezel, Yahya Sezai: **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)**, Yurt Yayınları, Ankara, 1982.
- Yalçın, Osman: “Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayi Kurulmasına Tesirleri”, **Gazi Üniversitesi Akademik Bakış Dergisi**, Cilt 3, Sayı 6, Yaz 2010, s.191-212.

Yıldırım, İsmail: **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2001.

Yıldırım, Seyfi: “Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Gelişiminde Etkili Olan Faktörler”, **Cumhuriyet Dönemi Demiryolları Sempozyumu**, (Yayına Hazırlayan: Mukaddes Arslan), Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2010.

V. Elektronik Kaynaklar

Aslan, Reşat, “Cumhuriyetin Kuruluşu ve İlk Onbeş Yılında PTT İşletmesi”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Mart 1990, Sayı:17, Cilt: VI. <http://www.atam.gov.tr/dergi/sayi-17/cumhuriyetin-kurulusu-ve-ilk-onbes-yilinda-ptt-isletmesi> (Son erişim tarihi: 10.11.2015).

<https://history.state.gov/milestones/1945-1952/truman-doctrine> (Son erişim tarihi: 01.11.2015).

<http://www.ford.com.tr/ford-hakkinda/kurumsal> (Son erişim tarihi: 08.11.2015).

POSTA VE TELGRAF MEKTEBİ TALİMATNAMESİ

Said OLGUN*

Osmanlı Devleti'nde Telgraf Müdürlüğü 29 Mart 1855'te Kırım Harbi esnasında kurulmuştur. İlk telgraflar Fransız ve İtalyan memurlar tarafından Latin harfleriyle Fransızca olarak gönderilirken, yabancı uzmanlarla yapılan sözleşmelere Osmanlı asıllı telgraf memurlarının yetiştirilmesi hükmü konulmuştur. Yabancı telgrafçıların yetiştireceği yerli telgrafçıların yabancı dil bilmeleri gerektiği için, yerli ilk telgrafçılar Tercüme Odasındaki kâtipler arasında seçilmiştir.¹ Telgrafçıların yerli olmasına önem veren Osmanlı yönetimi, bu ihtiyacı gidermek için ilk olarak 1861 yılında Telgraf Memur Mülazım Mektebini açma yoluna gitmişse de, okul iki dönemden sonra kapatılmıştır. Telgraf Memur Mülazım Mektebi 1881 yılında tekrar açılmış, dokuz yıl eğitim verdikten sonra 1890 yılında kapatılmıştır. Aynı dönem içerisinde, 1872 yılında Fransızca eğitim veren Galatasaray Mekteb-i Sultanisi'nin ders programına telgrafçılıkla ilgili dersler eklenerek, buradan telgrafçılar yetiştirilmek istenmişse de bundan da istenilen sonuç elde edilememiştir. 1880 yılına gelindiğinde, bu kez Darüşşafaka Lisesi'nin son sınıfına elektrik ve telgraf dersi konulmuş, okuldan mezun olanlar Telgraf Nezâreti fen kalemine memur olarak atanmışlardır. 24 Temmuz 1908 yılında II. Meşrutiyetin ilanıyla birlikte Darüşşafaka mezunlarının telgrafçılıktaki etkinlikleri azalırken, Posta ve Telgraf Mektebi adıyla ihtiyaç duyulan posta ve telgraf memurlarının eğitimi için yeni bir okul açılmış ve cumhuriyete değin faaliyet göstermiştir.² Aşağıda transkripsiyonu verilen metin, okul için hazırlanan talimatnamenin 1909 yılında İkdam matbaasınca basılan nüshasına aittir.³

* Yrd. Doç. Dr., Siirt Üniversitesi, Tarih Bölümü. E-posta: saidolgund@gmail.com

¹ Bahri Ata, "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Telgrafçılar Nasıl Yetiştirildi?", **Prof. Dr. Yahya Akyüz'e Armağan: Türk Eğitim Tarihi Araştırmaları, Eğitim ve Kültür Yazıları**, Ankara, PEGEM Akademi, 2011, s.283-304.

² Osman Ergin, **Türk Maarif Tarihi**, C. 1-2, İstanbul, Eser Matbaası, 1977, s.620-626.

³ **Posta ve Telgraf Mektebine Mahsus Talimatnâmedir**, Dersaâdet, İkdam Matbaası, 1325.

POSTA VE TELGRAF MEKTEBİNE MAHSUS TALİMATNÂMEDİR

POSTA VE TELGRAF MEKTEBİ

Posta ve Telgraf Mektebi bir müdür ve bir kâtip ile muallimin heyetinden mürekkebe olup işbu mekteb memurînin mesleklerine ait malûmâtlarının tevsiine hâdim ve zâbitân ve erkân-ı idâreye mahreç olacaktır.

Mektep iki kısım üzerine müretteb olup birinci kısım tedrisât-ı âliyyeyi ikinci kısım da tedrisât-ı âdiyyeyi câmi'dir. Birinci kısım zabitan ve erkân-ı idâreye mahreç olduğu gibi ikinci kısım da memurînin tevsî-i malûmâtlarına hâdimdir.

Seneleri birinci kısım için yirmiden ikinci kısım için on sekizden dîn ve otuzdan efzûn olanlar mektebe kabul olunmaz.

POSTA VE TELGRAF MEKTEBİ

BİRİNCİ KISIM

Tedrisat-ı Âliyye

Şerâit-i Kabul – Posta ve Telgraf Mektebinin birinci kısmına talebe bi'l-müsâbaka kabul olunur.

Müsâbaka imtihanı her senenin ibtidâ-yı şehr-i Nisanında küşâd edilir. Kabul olunacak talebenin adedi onu tecavüz etmemek üzere sene-i sâbikanın Kânunusaniinde ta'yîn kılınır. Ve bunun için sunuf-ı memurinin meratib-i aliyyesinde görülen ihtiyaç ile vuku'u memul münhâllât ve te'sisine lüzum görülen yeni memuriyyetler esas itibar olunur.

Müsâbakaya hüsn-i ahlâkı, ikdâm, faâliyyeti ve mutavaat-ı nizâm-şinâsanesi musaddak olan ve müsâbaka senesi ibtidasından lâakal bir yıl mukaddem idâreye intisâb eylemiş olan ve kaviyyü'l-bünye bulunan memurîn kabul edilir.

Mektebe kabul yolundaki müstedayat silsile-i merâtibe birriâye arz olunur. Müstedayât-ı vâkıa tahrirî imtihânların yevm-i icrâsından iki gün mukaddemine kadar kabul edilir.

Baş memurlar ile müdirân tâliblerin maruzâtını işâr ile mükellef oldukları gibi haklarındaki takdirâtlarını bi't-tahrîr terbiyeleri etvâr ve mişvârları ve heyet-i mecmûa-i ahlâkiyyelerinin bir büyük memur olmalarına dâll ve müsâid olup olmadığını bildireceklerdir.

Müsâbaka imtihanları (1) numaralı programın muhtevi olduğu fûnûna dâir tahrirî ve şifâhî imtihanlardan ibârettir.

Tahrirî imtihanlar, tâliblerin şifâhî imtihanlara girebilmek için derece-i kifâyede hâiz-i malûmât olup olmadıklarını tayine hâdimdir.

Tahrirî imtihanlar idâre-i merkeziyyenin tayin edeceği şehirlerde aynı gün ve aynı saatte icrâ olunur ve bütün bu imtihanların mevzuları aynı mesâilden mürekkebdir.

Evrâk-ı imtihâniyenin tashihini müteâkib şâyân-ı kabul görülen namzedlerden taşrada bulunanlar şifâhî imtihanları icrâ edilmek üzere Dersâadete celb olunurlar.

Sıraları gelip çağrıldıkları zaman bilâ ömr-i sahih imtihan encümeni huzurunda isbat-ı vücud etmeyenler müsâbakadan hariç tutulurlar.

Müsâbaka programının her kısmı mecburî olup ancak Fransızca-dan gayri ecnebi lisânları müstesnadır.

Tahrirî ve şifâhî her nev' imtihan için sıfırdan yirmiye kadar kıymet i'tâ olunur.

İhtiyârî ecnebi lisânların ilk on numarası dâhil-i hesap edilmez ve andan yukarı olan numaranın ancak sülûsü dâhil-i hesap olur.

Her ecnebi lisân için evvelâ kırâat saniyen hüsn-i hatt ve tercüme ve sâlisen mükâleme olmak üzere üç imtihan yapıp bunların heyet-i mecmuası üstüne sıfırdan yirmiye kadar kıymet takdir edilir.

Ulûm-i riyâziyye ve hikemiyyeden lâakal dokuz numara almayan ve kazandığı numaraların mecmuu umûm derslerin tâmm numara yekûnünün bâliğ olduğu mikdârın sülûsânına müsâvi olmayan ve Mors işaretini tanımayan namzedler mektebe kabul olunmaz.

İmtihan neticesinde mektebe dühûle isbât-ı liyâkat eden namzed-

lerin adedi o sene alınacak talebenin miktarından ziyade olursa ikinci müsâbaka icrâ edilmeksizin ilk on namzet kabul olunur.

Müsâbaka Encümeni

Encümen-i müsâbaka Fen Kalemi Müdürü reis olarak mekteb müdürü ile elektrik ve ulûm-ı riyâziyye ve coğrafya muallimlerinden ve bir kimya mualliminden ve mektebin hâricinden olarak idârece müntahab diğer iki zâtın teşekkül eder ve bu heyet her defasında Posta ve Telgraf Müdüriyyet-i Umûmiyyesi tarafından intihâb olunur.

Müsâbaka encümeni ecnebi lisânları imtihanlarında o lisân-da mütehasıs bir zâtı hazır bulundurmaya salâhiyettardır. Heyet-i mezkûre tahrirî imtihanların hangi fenlerden ve hangi mevâd üzerine olacağını tayin eder ve evrâkın tashihinden sonra kimlerin şifâhî imtihanlara kabulü lazım geleceğini kararlaştırır.

Müsâbakanın hitâmından tâliblerin derece-i ehliyetlerini ve kimlerin kabul olunacağını takdir eyler.

Heyet-i mezkûre reisi tasnif cetvelini tanzim ile li'eclil kabul müdüriyyet-i umumiyeye takdim eder ve müdüriyyet-i umumiyeye ba'de-t-tedkîk icâbını emreyleyler.

Şakirdânın İdâre Nokta-i Nazarından Hâl ve Şanları

Mektebin kısm-ı evveline kabul olunan memurlar her türlü hizmetten muâf olup müddet-i tahsil esnasında mektebe kabul olunurken hâiz oldukları maâşlarını İstanbul'daki idâre-i merkeziyyeden alırlar. Müddet-i tedris zarfında terfî' ve terakki hakkını muhâfaza ederler.

Taşradan berâ-yı imtihan İstanbul'a gelenlerden mektebe kabul olunan memurîn yalnız azimet ve kabul olunmayanlar azimet ve avdet harc-ı râhı ahzına kesb-i istihkâk ederler.

Tedrisât

Tedrisât-ı aliyye iki sınıf üzerine mürettebdir.

Birinci sınıf tedrisâtı bir Teşrinievvelde bi'libtidâr Nisan nihâyetinde ikmâl olunur. İmtihanlara Temmuzun birinde başlanarak o ay içinde hitâm verilir.

Birinci Sınıf Tedrisâtı

Bervech-i zîrdir:

Hafta İçindeki Aded-i Ders

Fransızca...	...	...	...	...	...	(1)
Cebir ve Hendese ve Müsellesât Tatbikâtı ve						
Evveliyat-ı Riyâziyye-i Âliyye...	...	...				(1)
Hendese-i Tersimiyye ve Menâzır...	...	...				(1)
Makine... ..	...	...	...	...	...	(1)
Nazarî Elektrik ve Mıknatısıyyet...	...	...				(3)
İnşaat-ı Hutût-ı Berriyye...	...	...	...	...		(2)
Telgraf ve Telefon Âlâtı... ..	...	...	...	...		(1)
Usûl-i Muhâsebe ve Usûl-i Defterî...	...	...				(1)
Hukuk-i İdâre... ..	...	...	...	...	...	(1)

Talebe bu derslerden mâada her gün bir saat Fransızca müzakeresiyle ders yapacakları gibi Mors ve Hughes muhâberesi dershânesinde ve tecrübehânedeki temrinât-ı ameliyye icrâ ve iktisâb-ı rûsûh eyleyeceklerdir.

İmtihânlar şifâhî ve tahrirî ve amelî olup herhangi bir dersten 7 numaradan dñn alanlar ve mecmu‘ derslerden lâakal yüz numara alamayanlar terfî‘-i sınıf edemeyeceklerdir.

İmtihânlar zîrdeki cedvel mucibince yapılır.

Dersler	Şifâhî	Tahrirî	Amelî
Fransızca	1	1	
Cebir ve Hendese ve Müsellesât ve Tatbikâtı ve Evveliyât-ı Riyâziyye	1	1	
Hendese-i Tersimiyye ve Menâzır	1	1	1
Makine	1	1	
Nazarî Elektrik ve Mıknatısıyyet	1	1	1
İnşaat-ı Hutût-ı Berriyye	1	1	
Telgraf Telefon Âlâtı	1	-	1
Usûl-i Muhâsebe ve Usûl-i Defterî	1	1	
Elektrik-i Sına'î ve Hukuk-i İdâre Hakkında Konferans	1		

İkinci sınıf nazarî ve amelî olmak üzere iki kısımdan ibârettir. Nazarî tedrisât ber-vech-i zîrdir.

Dersler	Haftadaki Aded-i Ders
Fransızca	2
Mesâha-i Elektrikiyye	1
Mesâha-i Elektrikiyye Ameliyyâtı [Bu derste İstanbul ve Beyoğlu Telgrafhânesine merbut teller mesâha edilecektir.]	1
Tahtelarz ve Tahtelbahr Hutût	1
Posta İşletmesi ve Nizamâtı	2
Telgraf İşletmesi ve Nizamâtı	2
Telgraf ve Telefon Âlâtı	1
Mebânî ve Levâzım	1
Hukuk-i İdâre ve Elektrik-i Sına'î Hakkında Konferans	1

Nazarî tedrisata, yine Teşrinievvel ibtidâsında başlanarak Şubat gâyesinde hitam verilir.

Martın on beşinde zîrde muharrer cedvel mucibince tahrirî ve şifâhî ve amelî olarak imtihanlar yapılır.

Dersler	Şifâhî	Tahrirî	Amelî
Fransızca	1	1	
Mesâha-i Elektrikiyye	1	1	1
Mesâha-i Elektrikiyye Ameliyyâtı [Dersâdet ve Beyoğlu Telgrafhâne- lerine merbut hutut-ı telgrafiyyenin muâyenâtı]			
Telgraf ve Telefon Âlâtı	1		1
Tahtelarz ve Tahtelbahr Hutût	1	1	1
Posta İşletmesi ve Nizâmâtı	1	1	
Telgraf İşletmesi ve Nizâmâtı	1	1	
Mebânî ve Levâzım	1	1	

Kezâlik herhangi bir dersten yedi numara ve dün alanlar ve mecmu' derslerden lâakal yüz numara alamayanlar terfî-i sınıf edemeyeceklerdir.

Hitâm-ı imtihanı müteâkib heyet-i tedrisiyyenin tensib ve müdîriyyet-i umûmiyyenin tasdik edeceği bir müddet zarfında tatbikâtta bulunmak için şâkirdân âtideki dâire ve mahallerde istihdâm kılınırlar. İşbu müddet-i tatbikât altı aydan dün olamaz.

1-Fen Kalemî ve Muâyene Komisyonu ve Posta ve Telgraf Mesâlihi ve Muhâsebe ve Muhâsebât-ı Ecnebiyye ve Ambar Müdîriyyeti kalemlerinde Hutut Kalemînde ve Ambarda ve Müfettiş-i Umûmiler maiyyetinde.

2-İstanbul Beyoğlu telgrafhânelerinde ve telefon dâirelerinde.

3-İstanbul ve Yeni Cami ve Galata ve Beyoğlu Sirkeci postahânelerinde.

4-Müdîriyyet-i Umûmiyye Fabrikasında.

5-İstanbul-Cisri Mustafa Paşa; İstanbul-Selânik İstanbul-Konya şimendiferleri seyyar muâmelâtında.

6-İstanbul-İzmir İstanbul-Selânik; İstanbul-Trabzon deniz hatları seyyârları maiyyetinde.

7-Estern ve Köstence Kablo Kumpanyaları Telgrafhânelerinde.

8-Dersâadet Baş Müdîriyeti dâhilinde tamirât-ı hutût ameliyyâtında.

9-O sene içinde Memâlik-i Osmaniyye’de vuku bulacak mühim inşâat-ı hutût ameliyyâtında ve pul tabâatında ve kablo tamirât ve muâyyenâtında.

10-Bahriyye Nezâreti Elektrik Fabrikası Haydarpaşa istasyonundaki elektrik dâiresi gibi müessesât-ı elektrikiyyede.

11-Telsiz telgraf istasyonlarında.

Tatbikât icrâsında şâkirdân İstanbul’dan li’eclittatbikât harice gittikleri vakit müdîriyyet-i umûmiyyece takdir olunacak ve yirmi kuruştan dûn olmamak şartıyla yevmiye veyahut maktuan bir para alacaklardır.

Tatbikât esnasında berâ-yı tedris talebeye refâkat edenlere de harırah verilecektir.

Tatbikât müddetinde şâkirdan bulundukları kalemlerin, dâirelerin bilcümle muâmelâtına iştirâk edecek ve o kalem ve dairelerin her türlü muâmelâtıyla beraber suret-i idârelerini ve hutûtun suret-i inşâ ve tamirini ve bunlara ait defâtirin suret-i tanzimini talim edeceklerdir ve bunları öğrenmiş olduklarına dâir mekteb müdîriyyetine kalem ve dâire müdür ve ümerâsı ve inşâata memur müfettiş ve mühendisler tarafından mûmza ve mu‘ta bir şehâdetnâme ibrâzına mecbur olacaklardır.

Bir şâkird bulunduğu dâirenin muâmelâtına vukuf peydâ ettiğine dâir bâlâda mezkûr şehâdetnâmeyi ibrâz etmedikçe diğer bir dâireye gönderilmeyecek ve o senenin tatbikât ders programında mûnderic devâirin kâffesinde muâmelâtı bittaallüm şehâdetnâmelerini veya bir şehâdetnâmeyi ibrâz edemeyenler imtihâna kabul olunmayacaktır.

Eğer bir talebinin hastalık gibi bir özr-i şer‘iye binâen bir kalem veya bir dâire muâmelâtını taallûme kudretyâb olamadığı sâbit olursa kendisine münasip bir müddet-i mezuniyyet verilecek ve mûma-

ileyh de mezkûr dâire muâmelesini müddet-i mezkûre dâhilinde öğrenerek ba'de imtihâna girecektir.

İşbu şehâdetnâmelerde talebenin kaç gün ve günde kaç saat devâm ettikleri ve ne gibi ahvâl ve harekâtda bulundukları ve muâmeleye derece-i vukufları yazılacak doğrudan doğruya mekteb müdîriyyetine gönderilecektir.

Şâkirdân her devr tatbikte tetebbu' ve taallümle mükellef oldukları umûr ve muâmelâtın her biri hakkında birer rapor kaleme alacaklar ve işbu müddet hitâmında tedkik ve tevaggul ettikleri muâmelâta dâir sırf amelî bir imtihân geçireceklerdir.

A'zar-ı meşruaya binâen sene-i tedrisiyye içinde cem'ân bir ay gaybubet edenler o sene imtihâna kabul olunmayarak sene-i âtiyye tedrisâtına dâhil olurlar ve lâkin bilâ özr-i şer'î bir sene-i tedrisiyye zarfında cem'ân yirmi gün gaybubet edenler bir daha hiçbir imtihana kabul olunmazlar. Mektebe sabahleyin gelip bütün o günkü derslerde hazır bulunmayarak gaybubet edenler o gün gelmemiş addolunurlar.

Bir dersten dönenler tekrar imtihâna girebilirse de iki dersten dönenler ile bir defa döndüğü dersten ikinci imtihânda muvaffak olmayanlar terfi'-i sınıf edemezler. Ancak bunlar sene-i cedide dersine devâm edebilirler. Üç dersten dönenler mektepten ihraç olunurlar.

Mektepten şehâdetnâme ahz etmeden çıkanlar hiçbir imtiyaza mazhar olamazlar.

Edvâr-ı tedrisiyye-i nazariyyenin her birinin hitâmında şâkirdânı imtihân etmeye memur olan heyet:

Reis olmak üzere Fen Kalemi Müdürüyle müdîr-i mektepten, alâkadâr olan muallimlerden.

Ve müdîriyyet-i umûmiyye tarafından aklâm müdirânı meyânından müntahab iki zâtla bir müfettiş-i umûmiden teşekkül eder.

Devr-i tatbikâtın hitâmında icrâ kılınacak huruc imtihânında heyet-i mümeyyize suret-i âti üzere teşekkül eder:

İdâre-i merkeziyyeden bir şube müdürü reis

Müdür-i mekteb

Muallimîn-i mekteb

Fen Kalemi ve fabrika müdürleri ve bir müfettiş-i umûmî

Aklâm müdirânı veya memurin-i mütehayyizesinde müntahab iki zât.

Reis ile müfettiş-i umûmîyi ve diğer iki zâtı müdir-i umûmî intihâb eyler.

İşbu encümen-i imtihâniyye tedrisât-ı nazariyye imtihânında kazanılan numaralar ile tatbikât esnâsında verilen şehâdetnâmeleri kendi takdirâtıyla mezc ederek şâkirdânın derece-i ehliyyet ve liyâkatini tayin ve diploma ahzına müstahak olanların bir kıt'a cedvelini bittanzim müdîriyyet-i umûmiyyeye takdim eyler.

Bilâ özr-i şer'i adem-i devâm ve sû-i ahlâkından dolayı kayıtları terkin olunanlar hakkında nizâmât-ı idâre ahkâmı dahi ayrıca icrâ olunur.

POSTA ve TELGRAF MEKTEBİ

İKİNCİ KISIM

Tedrisât-ı Âdiyye

Şerâit-i Kabul: Posta ve Telgraf Mektebinin ikinci kısmına her sene mülâzimîn ve memurîn-i idâre meyânından bilmüsâbaka kırka kadar talebe kabul olunur.

Müsâbaka imtihânları o senenin şehr-i Mayısında açılır. Müsâbakaya kabul olunacak memurînin hüsn-i ahlâk sahibi ve sahîhü'l-bün-ye olması şarttır.

İşbu kısma evvelâ Dersâadette bulunan memurin meyânında talebe kaydına başlanıp ba'de tedrici tedrici ve İstanbul'a mücâveret noktası nazar-ı itibâra alınarak taşra memurînine teşmil kılınacaktır. Ve bin üç yüz yirmi yedi sene-i rumisi bidâyetinden itibaren Posta ve Telgraf İdâresine şakird kaydolunanlar bu tedrisât-ı âdiyyeyi bi'l-ik-mâl şehâdetnâme almadıkça memurîn sınıfına dâhil olamayacaktır.

Mektebe kayıt ve kabule dâir müsted'ayât silsile-i merâtibe bi'r-riâye arz olunur. Müsted'inin âmirleri işbu istidâyı müdîriyyet-i umûmiyyeye takdim ve tâlib-i tahsil olan efendinin ahlâk ve mişvârı hakkındaki mütâlaâtlarını bildirmeye mecburdurlar.

Müsâbaka imtihanları (2) numaralı programda muharrer fûnuna dâir tahrirî ve şifâhî olacaktır.

Tahrirî imtihanların mâhiyeti ve suret-i icrâsı tahsil-i âliye ait fasılda münderictir.

Tahrirî ve şifâhî imtihanlara onar numara takdir olunarak her fen için sıfırdan yirmiye kadar kıymet i'tâ olunur. Tahrirî imtihanlardan yedi numara alamayanlar şifâhî imtihanlara kabul olunamayacağı gibi şifâhî imtihanlardan beş numara alamayanlar da mektebe kabul edilmeyecektir.

Müsâbaka Encümeni

Mektep müdürünün riyâseti tahtında müdür-i umumî tarafından müntahab iki mekteb muallimiyle idâre-i merkeziyye müttehâyyizân memurîninden bir zâttan tereküb eder. Heyet-i mezkûre tedrisât-ı âliyye encümen-i müsâbakası misillü ifâ-yı vazife eyleyecektir.

Bu kısım müdâvimini yalnız ders zamanı hidemâttan muâf olup derslerden çıkar çıkmaz vazifeleri başında isbât-ı vücûd edeceklerdir. Taşradan gelenler de aklâm veya posta ve telgrafhânelerde kullanılacaklardır.

Şâkirdân müddet-i tedrisi zarfında terfi' ve terakki hakkını muhâfaza ederler.

Taşradan berây-ı imtihan İstanbul'a gelenlerden mektebe kabul olunan memurlar yalnız azimet ve kabul olunmayanlar azimet ve avdet harcırah ahzına kesb-i istihkâk ederler.

Tedrisât

İkinci kısım tedrisât bir seneden ibâret olup ber-vech-i zîr fûnûnu ihtivâ eder.

Dersler	Haftadaki Dersler 18
Amelî ve Nazarî Mükemmel Hesâp ve İlmi Mesâha	1
Usûl-i Defterî ve Usûl-i Muhasebe	1
Muhtasar Hikmet	1
Amelî Elektrik ve Telgraf ve Telefon Âlâtı	1
Posta İşletmesi ve Nizâmâtı	2
Osmanlı Coğrafyası ve Kıtaât-ı Hamse Coğrafyası	1
Muhtasar Hukuk-i İdâre	1
Fransızca Kıraat (Kıraat ve Hüsn-i Hatt)	2
Hughes ve Mors Muhâberâtı	6

Tedrisata bir Teşrinievvelde ibtidâr olunarak şehr-i Nisan gâyesinde hitâm verilir ve Temmuz içinde de imtihânlar icrâ olunur.

Tedrisât yevmî üç saattir. Memurînin istirahat ve ezân zamanlarında ders olmayacaktır. İmtihanlar şifâhî ve tahrirî iki kısımdan ibâret olup her kısım için onar her ders için cem'ân yirmişer numara tayin olunur. Bir dersten yedi numara alamayanlar terfi'-i sınıf edemezler.

Bir dersten dönenler tekrar imtihana girebilüb ancak iki dersten dönenler ile bir dersten ikinci imtihânda da dönenlerin kayıtları terkin edilir.

Heyet-i İmtihâniyye

Müdîr-i mekteb ile iki mekteb mualliminden ve müdür-i umûmî tarafından müntahab diğer iki zâttan teşekkül eder.

İşbu heyet şâkirdânın derece-i liyâkât ve ehliyetini ve diploma ahzına müstahak olanların bir kıt'a cedvelini bi't-tanzim müdürîyyet-i umumiyyeye takdim eyler.

Mecmû' derslerden (180) numara alanlar aliyyü'l-a'lâ

Mecmû' derslerden (150) veya daha ziyâde alanlar a'lâ

Yüz elli numaradam dûn alanlar karibü'l-a'lâ şehâdetnâme alırlar.

Aliyyü'l-a'lâ şehâdetnâme alanlar iki sene

A'lâ şehadetname alanlar bir buçuk sene

Karibü'l-a'lâ şehâdetnâme alanlar bir sene kıdem peydâ ederler.

Müddet-i tedrisât içinde bilâ özr-i şer'î otuz gün gaybubet edenler ile sû-i ahlâk sahibi olanlar mektepten ihraç olunur. Adem-i devâmı özr-i şer'îye müstenid olduğunu müsbit evrak ibrâz edenler gelecek sene tedrisatına kabul edirlirler.

Adem-i devâm ve sû-i ahlâkından dolayı ihraç olunanlar hakkın-da nizâmât-ı idâre ahkâmı ayrıca tatbik edilecektir.

Birinci Kısma Mahsus Müsâbaka Programıdır

Ulûm-i Riyâziyye

1 – Hesap

Ta'dâd – A'dâd-ı tâmmenin cem'î, tarhı, darbı, darba âid deâvi-i basite – A'dâd-ı tammenin taksimi, adad-ı tammenin 2, 3, 4, 5, 9 ile kâbil-i taksim hassası – Kâsım-ı müşterek-i a'zâm – A'dâd-ı asliyye-nin havâss-ı ibtidâiyyesi, misl-i müşterek-i asgarî –Küsûrâta müteallik ameliyyat – Kusûrât-ı a'sâriyye – Kusûrât-ı âdiyyenin kûsûrât-ı a'sâriyyeye tahvili – Devrî kesirler – A'dâd-ı a'sâriyyeye müteallik ameliyyat.

Murabba' ve cezr-i murabba' – Nispet ve Tenâsüb – Mikyâsât – Mesâil-i muhtelif.

2 – Cebir

Ameliyyât-ı cebriyye – Birinci ve ikinci derecede muâdelât – Mesâil-i adiyye ve hendesiyyeye tatbiki – Silsile-i adediyye ve hendesiyye.

3 – Hendesiyye

Hendese-i sathıyye – Hatt-ı müstakîm zâviyeler, müsellesler, muvâzât, amûd ve mâil hutûta bir müsellesin ve bir zû kesîrû'l-adlâ' zevâyâsı mecmû'ası, mütevâzi'l-adlâ', muhît-i dâire.

Zaviyye-i merkeziyye – kavisler, veterler, dâireye mûmâss iki dâirenin vaziyet-i nisbiyyesi – zaviyelerin mesahası – zâviye-i dâhiliyye – hatt-ı müstakîm ve muhît-i dâireye dâir mesâil-i ibtidaiyye – hutût-ı mütenasibe – müşâbehât – bir müselles-i kâimü'z-zâviyye-

nin adlâ'ı arasındaki münâsebât ve aynı noktadan mersûm veterlerin kat'ların ve mümassların havâssı.

Tenasüb ve Nisbet-i Vasatiyye

Zû kesîrû'l-adlâ' muntazam murabba' müseddes – Satıhların (aire) mesâhası müşâbih iki zû kesîrû'l-adlâ'ın satıhlarının nispeti mustatil-i mütevazi'l-adlâ' müselles ve şibh-i münharif – muhît-i dâirenin kutra nispeti – dâire mesâhası – hendese-i mücesseme – bir satha nazaran amûd ve mâil hutût ve sutuhun muvâzâtı zaviye-i mücesseme amûd satıhlar zevâya-yı mücesseme ve zû vücûh-i kesîre zâviyeler hakkında malûmat zû vücûh-i kesîre hacimlerin mesâhası, mütavâziyû's-sutûh, menşûr, ehrâm-ı menşûr-i nâkıs ehrâm-ı nâkıs-ı üstüvâne, mahrut, mahrut-ı nâkıs satıh ve hacimleri kürre-i mukatta' müstevisi dâire-i azime dâire-i sagîre bir dâire kutbu sath-ı mümâss mıntika-i küre ve kürenin satıhları kıt'a-i küre hacmi.

Ulûm-i Tabîiyye

Hikmet

Teşkil-i ecsâm – kudret

Câzibe-i Arziyye

Sükût-i ecsâma dâir kavânîn-i tecribiyye – Hareket-i rakkasiyye. Merkez-i sıklet vezn-i terâzûlar – mâyiât ve gazâtın müvâzeneti – Hâl-i müvâzenette mâyiâtın sathı bir mâyi'a icrâ olunan tazyîkin her cihetinde müsâvi olduğu – Cidârlar üzerine icrâ olunan tazyik-i mâ' – Müşterek kaplar – Archimedes Kanunu – Sabitü'l-vezn (...). Metrolar – tazyîk-i nesîmî mikyâs-ı tazyik – muhalliyetü'l-heva – tulumbarlar – tazyik-i mâ' – sifon – balonlar.

Harâret

Ecsâmın te'sîr-i hararetle inbisâtı – ecsâm-ı sulbe mâyiât ve gazâtın emsâl-i inbisâtîyyesinin tarifi – suyun kesâfet-i azamiyyesi – harâret-i mahsûsanın tarifi mahlûtanın esası – ecsâmın – zevebân tasallüb inhilâl tebhîr – temyi'-i tebellür.

Buharların havassı – yağmur, kar, şebnem – nakliyyet – harâret-i inşia'ya.

Savt

Sûret-i husul ve intişârı hava ve suda intişârı şiddeti. İrtifâ‘, tınnet ve aheng.

Ziyâ

Ziyânın hatt-ı müstakîm istikâmetinde intişârı. Sûrat-i in‘ikâs kanunları – müstevi ayineler. Muka‘ar ve muhaddeb kürevî ayineler. – İnkisâr, menşûr, adeseler. – Pertevsiz mikroskop teleskopların esâsı ziyânın tahlili ve terkibi tayf-ı şemsî muhtelif zâyî‘-i ziyaiyye tayfları – fotoğrafın esâsı.

Elektrik ve Mıknatısıyyet

Elektrikiyyet-i sâkine – hadisât-ı esâsiyye – Coulomb Kanunu – Elektrğin nakiller üzerinde suret-i tevzii – Sivri uçların iktidârı te‘sir-i elektrikî – Elektroskop mesâha-i elektrikiyye. Ecsâm-ı nâkle ve mücerrede tefâzul-ı iktidar-ı elektrikî – kuvve-i mahreke-i elektrikiyyenin tarifleri – Elektrik makineleri – tekşîf-i elektrikî – imlâ-yı ifrağ müsta‘mel mükessifeler – elektrikiyyet-i cevviyye – paratonerler.

Mıknatısıyyet

Hadisât-ı umumîyye mesâha-i mıknatısıyye. Arzın sâha-i mıknatısıyyesi, pusula – mıknatıslama usulleri, mıknatıslarda mıknatısıyyetin muhâfazası.

Elektrik

Pilin esâsı – başlıca piller – elektrik harûrî pilleri cereyanın âsâr-ı kimyevîye ve harûriye ve ziyâ‘iyye ve fizyolojyesi cereyan kanunları: şiddet, mukâvemet, kuvve-i muharrike, Ohm kanunu, Joule Kanunu, pillerin iştirâki.

Mıknatısıyyet-i Elektrikiyye

Cereyanlar vasıtasıyla husûle gelmiş sâha-i mıknatısıyye Amper ve Maxwell’in usulleri galvanometrenin esâsı cereyanların cereyanlar üzerine tesiri – solenoid – cereyanlar vasıtasıyla mıknatıslanma.

Mıknatısıyyet-i Elektrikiyyenin Tesiri

Hadisât-ı esâsiyye – cereyanın kendisi üzerine tesiri – self indüksiyon, Lenz kanunu – Ruhmkorff ve şiası – elektrik bi’t-tesir maki-

nelerinin esası. Gramme makinesi – indüksiyon makinelerinin kabiliyyet-i tahvilî.

Telgraf ve Telefon Tatbiki

Bir telgraf devresinin unsurları – Müsta‘mel âletlerin esâsı: mors, çingirak, müceddede -- Âdî bir postanın tesisi – Bir telefon devresinin unsurları âdî bir postanın tertibi – Müsta‘mel âletlerin esası; telefon – mikrofon. –

Kimya

Basit ve mürekkebe cisimler – su tahlil ve terkihi müvellidü’l-mâ‘ müvellidü’l-humûza hava tahlili. Azot – İhtirâk-ı terkiât-ı kimyeviyye hakkında izâhât-ı umumiyye-i ıstılâhât ve rumûzât-ı kimyeviyyenin esâsları. – Hâmızlar. Esâslar – Azotun hamızları. Hâmız-ı azot. Amonyak veznen ve hacmen – Tertibâtın tabi oldukları kanunlar. – Klor. Hâmız-ı klor mâ‘. Mâ‘-i zerrîn – İyot kükürt, hâmız-ı kibritî, hâmız-ı kibrit hâmız-ı kibrit-i mâ‘-i fosfor – hâmız-ı fosfor, fosforî müvellidü’l-mâ‘, hâmız-ı fahim, fahim, hamz-ı fahim, kibrit-i fahim – karbonlu müvellidü’l-mâ‘. (Asetilen) Bataklık gazları benzin – Şu‘le. Selis – maâdin humuzât ve emlâh hakkında malûmât –

Coğrafya

Kıtaât-ı hamsenin muhtasaran coğrafyası – Avrupa’nın ve memalik-i Osmaniyye’nin mufassalan coğrafyası –

Kitabet

Verilen bir mevzu‘ üzerine tahrirât – resim – resim için ayrıca imtihân yoktur – tâlibler imtihân olacak derslere ait resimleri güzelce yapmalıdırlar.

(2) Numaralı Program

İkinci Kısma Mahsûs Müsâbaka Programıdır

1 – Türkçe

İmlâ, Hüsn-i Hatt, Kitabet.

2 – Hesab

İlm-i hesâbın tarifi, ta‘dad ve terkim, cem‘, cem‘in mizânı, tarh,

tarhın mizânı, darb, kerrât cedveli, darbın mizânı, taksim, taksimın mizânı, kesr-i âdî, suret ve mahreç, kesrin envâ‘i, tevhid-i mahreç ve usul-i muhtelifesini, kesr-i âdinin cem‘i, tarhı, darbı, taksimi, kesir iş‘ârı, virgöl, kesir iş‘ârının ta‘dad ve terkimi, kesir iş‘ârının cem‘i, tarhı, darbı, taksimi.

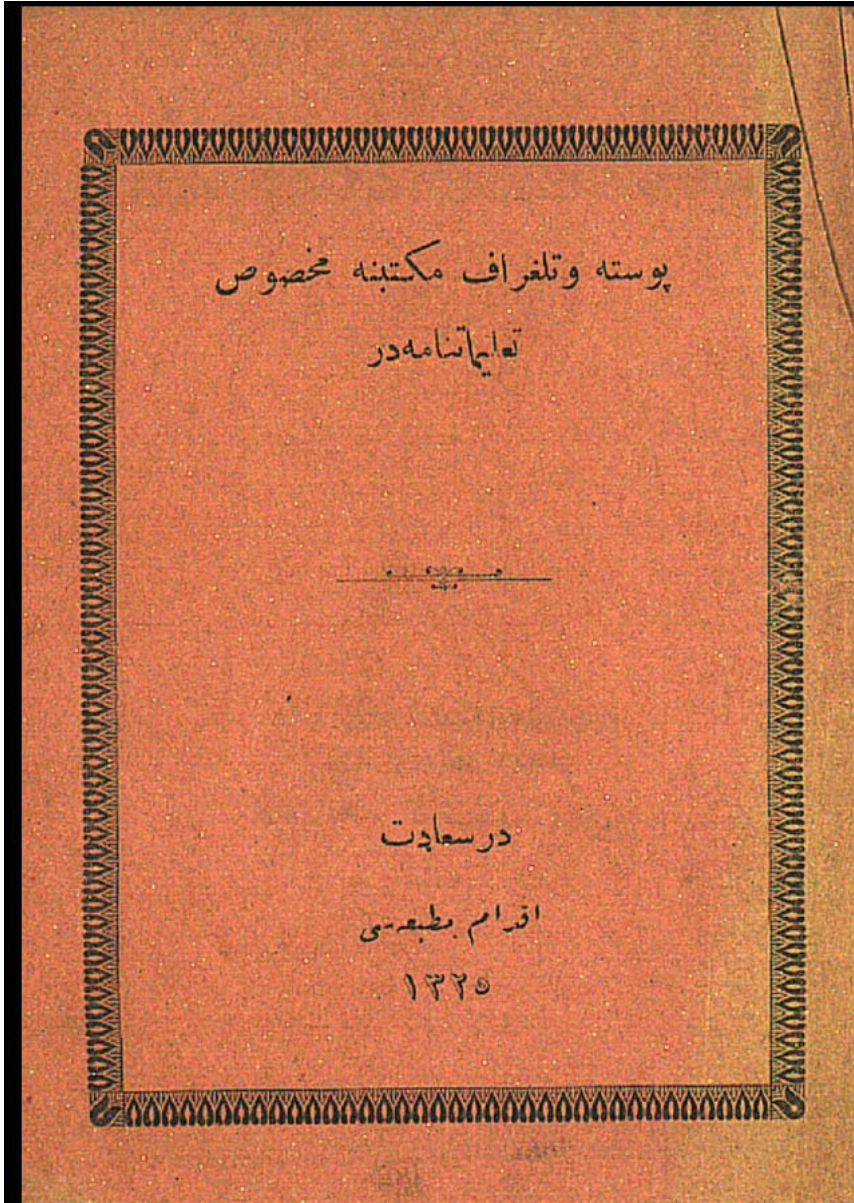
Nisbet, mukaddem ve tâli, hudud, aksî nisbet, tenasüb, her tenasübde tarafeyn-i hâsıl darbı vasateyn-i hâsıl darbına müsâvi olur.

Coğrafya-yı Osmânî ve Muhtasar Coğrafya-yı Umûmî

Memâlik-i Osmaniyyenin hududu, Avrupa-yı Osmanî ve Asya-yı Osmanî ile Afrika-yı Osmanî’deki meşhur dağlar, nehirler, körfezler, burunlar, Akdeniz’deki Osmanî adaları, vilâyetler, livâlar, kazalar.

Ekler

Ek: Posta ve Telgraf Mektebine Mahsus Talimatnâmedir,
Dersaâdet, İkdâm Matbaası, 1325.



— ۳ —

پوسته و تلغراف مذہبی

برنجی قسم
تدریسات عالیہ

شرائط قبول — پوسته و تلغراف مکتبہ، برنجی
قسمہ طلبہ بالمشافہ قبول اولور .
مسابکہ امتحانی ہر سہ ہفتہ ایک ابتدائی شہر نیساندہ کشاد
ایدیلور . قبول اولہ جق طلبہ ایک عددی اونی تجاوز
ایتمہ ایک اوزرہ سہ ساقہ ایک کانون تانیسندہ تعیین قنورہ .
زیورہ ایکچون صنوف مامورینک مراتب عالیہ سندہ
کوربان احتیاج ایلہ وقوعی مأمول مشحلات و تانیسندہ
لژوم کوربان یکی مامورینک اساس اعتبار اولور .
مسابکہ حسن اخلاق ، اقدام ، فعالیت و عداوت
نظام شناسہ سی صدق و لاز و مسابقہ سنہ سی ابتدائی
لا اقل بریل مقدم ادارہ یا تالیف ایش اولار و قوی البنیہ
بولسان مامورین قبول ایدیلور .
مکتبہ قبول یوندمگی مستدعات سلسلہ مراتبہ
بالرعاہ صریض اولور . مستدعات واقعہ تحریری امرجاتلرک
یوم اجرا سندن ایک کون مقدمہ قدر قبول ایدیلور .

پوسته و تلغراف مکتبی

پوسته و تلغراف مکتبی برمدیر و برکاتب ایلملین
ہیئتندن مرکب اولوب ایشو مکتب مامورینک مسلکریہ
عائد معلوماتلرینک توسیعہ خادم و رابطان وارکان ادارہ
تخریج اولہ چقدور .
مکتب ایک قسم اوزرینہ مراتب اولوب برنجی قسم
تدریسات عالیہ ای ایکنجی قسم ده تدریسات عالیہ بی جامعدور .
برنجی قسم ضابطان وارکان ادارہ تخریج اولدنی کی
ایکنجی قسم ده مامورینک توسیع معلوماتلرینہ خادمدر .
سنلری برنجی قسم ایکچون بکر میدن و ایکنجی قسم
ایچون اون سکرودن دون و او توزدن افزون اولانلر مکتبہ
قبول اولنار .

— ۷ —

— تا كبرياك اراره تھط نظرمه نھال رناندی —

مكشك قسم اوله قبول اولسان مامورلو
مردلو خدەتەن مەاف اولوب مدت تحصيل اناسەندە
مكشە قبول اولئوركى حازراولەقلى مەشلى ناسانور.
لەهكى اداره مەكزەيدىن آلورلر . مدت تدريس ظورفندە
ترشيع و ترقى حقيقى محافظه ايدرلر .

طشردەن برلى امتحان استابوله كللردن مكشە
قبول اولئان مامورين ياكيز عزيت وقبول اولئانلر
عزيت وعودت خراج راعى اخذينه كسب استحقاق
ايدرلر .

مديریات

تدريسات عاليه ايكي صنف اوزريته مەيدر .
برنجى صنف تدريساتى برتشرين اولده بالاسدار
نيسان سايانده اكل ارئور . امتحانله توزك برنده
باشلانورق او اتى ايچنده ختام ويريلور .

—————

— ۶ —

مسافره اجنچى

انجمن مسافره فن قالى مديرى رئيس اولدورق مكشك
مديرى ايله الكتريق وعلوم رياضيە و جنرافيا مامورلارندن
وبركيا معلمندن ومكشك خارچنده اوله ق اداره جه
منتخب ديكر ايكي زاندىن تشكىل ايدر وبرهيت هر دفعه .
سندە پوسته و تاعراف مديريت عموميه ي طرفسندن
انتخاب اولئور .

مسافره اجنچى اسانلر امتحانلارنده اولسادە
متخصص برزق حاضره بولندبرمعه صلاحيتدار درهيت
مذكوره تحريرى امتحانلاركه هانكى فسلردن وهانكى
مواد اوزريته اوله جغى تعيين ايدر واوراقل تصحيحچىندن
صوكره كيملك شفاهى امتحانلاره قبولى لازم كله چكىنى
قرار لاشديورر .

مسافره نك خاندە طالبلر درجه اهلليرنى و كيملك
قبول اوله جغى تقدير ايلر .
هيت مذكوره رئيسى تصنيف جدولى تنظيم ايله
لاجل التبول مديريت عموميه تقديم ايدر ومديريت
حكوميه بعدالندقيق اجنچى امس ايلر .

— ۹ —

امتحان‌النظر شش‌ماه‌ی و تحریری و عملی اولوب هر هفتادگی
بزرگ‌سندن ۷ نوسرودن دون آلاکل و مجموع درس‌سپردن
لااقل یوز نوسر و آله‌ی نظر تر فیج صنف ایدمه به چکلر در .

امتحان‌النظر زیاده کی جدول ه . جنبه یابیلور

درسل	تحریری شفاهی	عملی
فرانسزجه	۱	۱
چهر و هندسه و مثالت و تعبیاتی	۱	۱
واوالت ریاضیه		
هندسه رسمیه و مناظر	۱	۱
ماکنه	۱	۱
نظری الکتریق و مقناطیسیت	۱	۱
انشات خطوط بره	۱	۱
تلفون آلاتی	۱	۰
اصول محاسبه و اصول دفتری	۱	۱
الکتریق صنایع و حقوق اداره حقیقه	۱	
قوشرائس		

— ۸ —

برنجی صنف تدریسیاتی

بزرجه زیاده :

هفتاد اینچده کی عدد درس

- (۱) فرانسزجه
- (۱) چهر و هندسه و مثالت تعبیاتی و
- (۱) اوالت ریاضیه عالیه
- (۱) هندسه ترسیدیه و مناظر
- (۱) ماکنه
- (۱) نظری الکتریق و مقناطیسیت (۳)
- (۲) انشات خطوط بریه
- (۱) تلفون و تلفون آلاتی
- (۱) اصول محاسبه و اصول دفتری
- (۱) حقوق اداره
- (۱) (۱)

طالبه بود درسلدن ماعدا هر کون بر ساعت فرانسزجه
مذاکره جیدسیله درس پایه جقتلی کی مودرس و هوک
مخاربررسی درسخانه سنده و تجربه خانه ده تیریات عملیه
اجرا و اکساب رسوخ الیه چکلر در .

- ۱۱ -

مارتک اون بېشنده زېږده محرز جدول موجوده
تخويزی وصفای و عملی اوله برق امتحانل پيليلور

عملی تخويزی	شفاقی	درس
۱	۱	فرانسوچه
۱	۱	مساحه الکترېقه
۱	۱	مساحه الکترېقه عملياتی [درسمات وبک اوغلی تافر اغايله پېشه مېړوط خطوط تافر افیه نیک معيانی]
۱	۱	تافر اف و تلفون آلاقی
۱	۱	تخت الارض و تخت البحر خطوط
۱	۱	پورسته ايستهمه سی و نظامانی
۱	۱	تافر اف ايستهمه سی و نظامانی
۱	۱	مبانی و لوازم

کدالک هر هانگی بر دزدیدن بدی نومرودن دون
آتلر و تجويع درسلد دزده لاقول پوز نومرو آله ميانلر
تر فيع صنف ايده ميه چکلر در .

- ۱۰ -

ایکینچی صنف نظری و عملی اولوق اوزره ایکی قسمدن
عبارتدر نظری قدریات بروجه نرزد

هفته کی عدد درس	درس
۲	فرانسوچه
۱	مساحه الکترېقه
۱	مساحه الکترېقه عملياتی [بودر دزده استانبول وبک اوغلی تافر اغايله پېشه مېړوط تافر مساحه ايده ميه چکلر در]
۱	تخت الارض و تخت البحر خطوط
۲	پورسته ايستهمه سی و نظامانی
۲	تافر اف ايستهمه سی و نظامانی
۱	تافر اف و تلفون آلاقی
۱	مبانی و لوازم
۱	حقوق اداره و الکترېق صنایع حقیقه قوتقرا نس

نظری قدریسه نه ، پېنه تشرین اول ايستاسنده
باشلانله برق شباط غايه بنده ختام ویریلور .

— ۱۳ —

۷ — اسزمن وگوستتجه قابلو قومباينلىرى
تلغرافخانه لىزنده .

۸ — درسمايت باش مديرتى داخلىده تديرات
خطوط علماننده .

۹ — اوسنه ايچىنده محالك عثانيه ده وقوعبولجى
مهم انشآت خطوط عملاننده دپول طبيباننده وقابلو
تديرات ومماياننده .

۱۰ — بجزيره نظارنى الكىترىق فابريقىسى جىدر
باشا استانبولونى الكىترىق داورسى كىي مؤسسـات
الكىترىقچىده .

۱۱ — تلغراف استانبولونىزنده .

تطبيقات اجراننده شاكردان استانبولدن لاجل
التطبيقات خارجه كىندىكلرى وقت مديريت عمومىجه
تقدير ازاله ده حق وبكوى غروشدن دون اولماق شريطه
يويه وباخود مقطوعا برپاره آله جقلىزدر .

تطبيقات انشاننده برلى تدرىس طلبىيه رفاقت
ايدىلدهده خراج راه وريپه جىكدر .

تطبيقات مدتتده شاكردان بولندىكلرى قلملىرى
دايره لرك باجلاه معاه لاشته اشتراك ايدىه جىك واوقلم ودايره .

— ۱۲ —

خىتام امتحاننى مزمعاقب هيت تديرىسيه لرك تتيب
ومديريت عمومىه لرك تصديق ايدىه جىكى برمدت ظرفنده
تطبيقاننده بولمق ايجون شاكردان آتيدىكى دايره
ومحالىده استخدوم قلمورلى استىبو مدت تطبيقات اتى
آيدن دون اوله مانز .

۱ — فن قلمى ومعاينه قومىديرونى وبوسته وتلغراف
محالى ومحاسبه ومحاسبات اجنبىه وانبار مديرتى قلملىزنده
خطوط قلمنده وانبارده ومقتش عمومىلر معيئنده .

۲ — استانبول وبك ارغلى تلغرافخانه لىزنده
وتلفون دايره لىزنده .

۳ — استانبول وبكى جامع وغلطه وبك ارغلى
سر كىجى بوسته خانه لىزنده .

۴ — مديريت عمومىه فابريقه سنده .

۵ — استانبول — جسر مصطفي باشا ؛ استانبول

— سلايك استانبول — قوزيه شىندونىزلى سيار
معاملاننده .

۶ — استانبول — ازوير استانبول — سلايك ؛

استانبول — طربزون دكر خطلىرى سيارلىرى
معيئنده .

— ۱۷ —

قرائیلان نو مریولر ایله تطبیقات انشاسینده ویریلن شها-
دنامه لری کندی تقدیر ایشیه مزج ایدم دك شها ك دناك
درجه اهلیت و ابائی تدریس و دیپلومه اخذینیه مستحق
اولانلارك برقمه جدیدلی بالینظام مدیریت عمومییه
تقدیم ایلر .
بالا عذر شرعی عدم دوام وسوء اخلاق و تقصیر لاری
قیدلری توقیف اوانانلر حقتده نظامات اداره احکامی
دخی آریجه اجرا اولور .

— مکتبہ مطبعه —

پوسته و تلغراف مکتبی

ایکینجی تسم

تدریسات عادیه

شرائط قبول : پوسته و تلغراف مکتبک ایکینجی
قسمیه هر سنه ملازمین و مأمورین اداره میانندن بالماابقه
قورقه قدر طلبه قبول اولور .
مسابقه امتحانلری اوسنه نك شهر مایسینده آچیلور .
مسابقه قبول اولنه جق مأمورینك حسن اخلاق
صاحبی و صحیح الجبه اولسی شرطدر .

— ۱۶ —

امتیازده معظور اوله مازلر .

۱ ادوا تدریسیه نظریه نك هر بونك ختامندن شاگردانی
امتحان ایشكه مأمور اولان هیئت :

رئیس اواناق اوزره فن قاهی مدیریه مدیر مکتبندن .
علاقه دار اولان معلمردن .

ومدیریت عمومییه طرفندن اقلام مدیرانی میانندن
منتخب ایکی ذاتله برقمش عمومیدن تشکل ایلر .

دور تطبیقاتك ختامنده اجرا اقله جق خروج امتحاننده
هیئت مجوزه صورت آتی اوزره تشکل ایلر :

اداره مسکیزیه دن برشمیه مدیری رئیس

مدیر مکتب

معلمین مکتب

فن قاهی و قاریقه مدیرلری برقمش عمومی

اقلام مدیرانی و مأمورین متجزیه سنده منتخب
ایکی ذات .

رئیس ایله مقش عمومی و دیگر ایکی ذاتی مدیر
عمومی انتخاب ایلر .

اشبور انجمن امتحانیه تدریسات نظریه امتحاننده

- ۱۹ -

امتحاننامه قبول اولیده به جی کی شفاهی امتحانلردن بش
نومرو الهمانلرده مکتبه قبول ایدیلده چکدر .

مسابقه انجمنی

مکتب مدیریتك رياستى تحفته مدير عمومى طرفندن
منتخب ايكى مکتب مطبله اداره مركزيه متخيران
مأموريتندن برزاندن تركب ايدور. هيئت مذكوره مديرىات
عالیه انجمن مسابقهسى مثالو ايفائى وظیفه ايلده چکدر .
شاگردانك اداره تحفته نظردن حال وشانلرى .
بوقسم مشاورينى ياكيز درس زمانى خدمتاندن مخالف
اولوب درسلدن چيقارچيقه از وظیفه لوى باشنده اثبات
وجود ايدو چکدر در . طشردن کللرده اقربم وبا پوسته
وتلور افخانلرده قوللاسله چقلدر .

شادان مدت تدريسى طرفنده ترفيع وترقى
حقنى محافظه ايدرلر .

طشردن بر آى امتحان استانولر کللردن مکتبه
قبول اولسان مأمورلر ياكيز صريت وقبول اوليانلر
صريت وعودت خرج راهى اخذينه كسب استحقاق
ايدرلر .

- ۱۸ -

اشبور قسعه اولادرسداندن بوشان مأمورين
ميتاننده طلبه قيدينه باشلانوب ابدو تدريسجى تدريسجى
واستانبوله بجاورت نقطيسى نظر اعتباره انهرق طشره
مأمورينه تشميل قلنه چقدر وييك ، اوجيوز يكرى بيدى
سنه روميسى بلاتندن اعتباراً پوسته وتلوراف اداره سنه
شاگردى اولانلر بو تدريسات عادييه يي بالاكال شهادتنامه
المذقحه مأمورين صنفنه داخل اولامه چقدر .

مکتبه قيد وقوله دادر مستديجات سلسله مراتبه
بالرعايه عرض اولنور . مستديعات آمرلى اشبور
استماعلى مديريت عموميه به تقديم وطالب تحصيل اولان
افندينيك اخلاق ومشورارى حقدوكمى مطالعاتلرينى
بلدبرمكه چيوردردرلر .

مسابقه امتحانلرى (۲) نومردولى بروضا امده
تخريز فونه دادر تخريزى وشفاهى اوله چقدر .
تخريزى امتحانلرك ماهيتى وصورت اجرائى تحصيل
عالى به عائد فصلده . مندرجدر .

تخريزى وشفاهى امتحانلره اوزر نومرو تقدير اولنهرق
صرفن ايچون صفردن يكرى به قدرقيست اعطاء اولنور .
تخريزى امتحانلردن بيدى نومرو الهمانلر شفاهى

— ۲۱ —

تدریسات یومی اویچ ساعتمد ماؤورینک استراحت
واذن زمانلرنده درس اولیه چقدر . امتحانلر ششماهی
وتخیری ایکی قسمدن عبارت اولوب هر قسم ایچون اوزر
وهر درس ایچون جهما یکر میشر نوسرو تعیین اولور .
بزدردن یدی نوسرو اللهیا نلر تر فیج صنف ایدمزلر .
بزدردن دو نکلر تکرار امتحانه کیره سیلوب انبوق
ایکی دزدن دو نکلر ایه بزدردن ایکنجه امتحانده
دو نکلر قیدری تر قین ایدیلور .

لهیت ارفا تیه

مدیر مکتب ایه ایکی مکتب معلمدن و مدیر عمومی
طرفندن منتخب دیگر ایکی فاندن تشکیل ایدر .
انبیو هیئت شاکردانک درجه ایاقیت و اهلیتی
و دیلومه اخذینه . مستحق . اولانلرک بر فاعمه جیلوانی
بالنظام مدیریت عمومییه تقدیم ایلر .
تجموع درسلدن (۱۸۰) نوسرو آلانلر علی الاعلا
تجموع درسلدن (۱۵۰) و بدها زاده آلانلر اعلا
یوزاللی نوسردن دون آلانلر .. قریب اعلا

شهادتنامه آلیرلر
علی الاعلی شهادتنامه آلانلر ... ایکی سنه

— ۲۰ —

مدریسات

ایکنجه قسم تدریسات بر سندن عبارت اولوب
اولوب بروجه زیر فنونی احتوا ایدر .

هفته ده کی	درسلد
۱۸	
۱	عملی و نظری مکمل حساب و علم مساحه
۱	اصول دفتری و اصول محاسبه
۱	مختصر حکمت
۱	عملی الکتریک و تلفراف و تلفرون آلانی
۲	یوسته ایستامه سی و نظاماتی
۲	تلفراف جغرافیایی و قطعات خسه جغرافیایی
۱	عنائی جغرافیایی و قطعات خسه جغرافیایی
۱	مختصر حقوق اداره
۲	فرانزجه قرائت (قرائت و حسن خط)
۲	هولک و مودرس مجاریاتی

تدریسنامه بر تشرین اولده ایدر اوله ورق شهر نیسان
غایبده ختام یوزیلور و تکرار اینجی دهه امتحانلر اجر اولور .

— ۲۳ —

كورات اعتباره — كورات عاينەك كورات
اعتباريه تھولى — دورى كسر — اعداد اعتباريه
متعلق عمليات .

مرايع و جذر مرايع — نسبت و تناسب — مقايسات —
مسائل مختلفه .

۲ —

عمليات جبريه — برنجى و ايكينجى درجده معادلات
— مسائل عدديه و هندسيه تطبيق — سلسله عدديه
و هندسيه .

۳ —

هندسه — طاحيه — خط مستقيم زاويه لر ، مثلث ،
موازات ، عمود و مثلث خطوط ، بر مثلث و بر ذكبر الاشلاخ
زاوايى مجموعى ، منوازي الاشلاخ ، محيط دائرة
زاويه مركزيه — قوسلر ، دوترلر ، زاويه عاينەك
دائرة ، مركزيه و ضيقت نسيه — زاويه لر ك مساحه —
زاويه داخله — خط مستقيم ، محيط دائرة مسائل
ابتداء — خطوط متناسبه — مشابهت — بر مثلث
قائم الزاويه لك الاشلاخ اره مندكى مناسبات و عين نقطه دن
مراوم و ترلر لك قاطع لك و عاين لك خواصى .

— ۲۴ —

اعلا شهادتنامه آلاىلر ... برنجى سنه
قرب اعلا شهادتنامه آلاىلر بر سنه قدم بيداليدلر .
مدت تدريسات ايجنده بلا عذر شرعى ، اوتوز كون
غيوبت ايدىلر ايله سوء اخلاق صاحبي اولانلر ، مكاتبين
اخراج اولنور . عدم دوايى عذر شرعى به مستند اولدوغى
مبنت اوراق ابراز ايدىلر كله جاك سنه تدريساته قبول
ايدىلر .

عدم دوام و سوء اخلاقندىلر لايى اخراج اولانلر
حقيقه نظامات اداره احكامى آيريجيه تطبيق ايدىلر چكدر .

برنجى قسمه مخصوص مسابقه پروزا ميدر

علوم رياضيّه

۱ —

تعداد — اعداد نامەنك جمى ، طرحى ، ضربى
ضربه عدد دعاوى ، بسيطه — اعداد نامەنك تقسيبى
اعداد نامەنك ، ۵، ۴، ۳، ۲، ۱ ايله قابل تقسيم خاصه —
قائم مشترك اعظم — اعداد اصليه لك خواص ابتداءيه ،
مثل مشترك اصغرى — كورانه متعلق عمليات — .

— ۲۵ —

رقعه . — مرکز ثقل وزن تر زولر — مایعات
وغازاتک موازاتی — حال موازنه مایعات سطحی
بر مایع — اجزا اولان تفصیق هر جهتده مسأله
اولدنی — چند لر لوزر به اجرا اولان تفصیق ماء —
مشترک قایلر — ارضیه قافی — ثابت الوزن ارمو.
میزولر — تفصیق نسبی مقیاس تفصیق — محلیات الهوا —
ظلمه یملر — تفصیق ماء — سینون — بار اولر —

مصادرت

احساساتک تأثیر حرارتله انبساطی — اجسام صلبه
مایعات وغازاتک افعال انبساطیه تک تریقی — صویک
کذافت اعظمیه سی — حرارت مخصوصه تک تریقی
مخلوطاتک اسی — اجسامک — زبان تصلب انحلال
بخیر — تبخیر یملر .
بخار لریک خوراکی — یغور ، قار ، شبنم —
ناقلیت — حرارت انشعاعیه .

صورت

صورت حصول وابتدائی هو اوصوده انشعابی
شدنی . ارتفاع ، ضمت ، و آهنگ .

— ۲۶ —

اسب و نسبت رسمیه

ذو کثیر الاضلاع مستطلم مربع مسدس — سطح لریک
(aire) مساحه سی مشابه ایک ذو کثیر الاضلاع
سطح لریک نسبی مستطیل متوازی الاضلاع مثلث
و شبه منحرف — محیط دائره تک قطر نسبی — دائره
مساحه سی — هندسه مجسمه — بر سطحه نظراً عمود
و مائل خطوط و سطوح تک موازاتی زاویه مجسمه عمود
سطح لریک ذوای مجسمه و دو وجه کثیره زاویه لر حقیقه
معلومات ذو وجه کثیره سطح لریک مساحه سی ، متوازی
السطوح ، منشور ، احرام منشور ناقص احرام ناقص
اسطوانه ، مخروط ، مخروط ناقص سطح و حجم لریک
مقطع مستوی دایره عظیمه دائره صغیره بر دائره قطبی
سطح تماس منطقه کرده و کره تک سطح لریک قطعه کره جمعی

علوم طبیعییه

ملکیت

تشکیل اجسام — قدرت

عناصر ارضیه

سقوط اجسامه دائر قوانین تجربه — حرکت

— ۲۷ —

مقاطيڤي-ي ، بوصوله — مقاطيڤي-لامه احو-لولري ،
مقاطيڤي-لر ده مقاطيڤي-تاك محافطه سي .

المنزله صرکی

بىلىك اساسى — باشچى بىلەن — ئاكتىڧىيى خىرورى
بىياسارى جىريانىڭ ئاڭ كىسىمىيە و خىرورىيە وىضايىيە
وفىسىيىمۇ ئۆزىيە جىريانىڭ قانۇنىيى : شىدت ، مەقۇمات ،
قۇمۇخۇرە ، ادم قانۇنىيى ئۆل قانۇنى . بىيارىڭ اىشتاڭكى

مفناطیبت العربیة

جریانلر واسطه‌یه، حوصله کین ساحه مقناطیسیه
آیر و ماقصوت احوالی — غلوان و ترنگ اسی
جریانلر لجریانلر اوزرینه تأثیری — حوصله نویند — جریانلر
واسطه‌یه، مقناطیسیه .

رقعة الجديست الأخر بقية لك تانرى

حاجات اساسيه — چرفاك كندهي اوزريشه
تأثيري — سافاكو كيون، لشفافون — رومقورف
ويشه — ايكترق تاثير ماكنلرينك اساسي .
ضام ماكنه — الموكيون ماكنلرينك قابليت
تحويلي .

— ۲۷ —

۱۰۱

ضيانك خط مستقيم استقامتده انتشارى . سرعت
انكاس فاوئلى — مستوى آيندر . قعر و محدب
كروى آيندر . — انكسار و منشور ، عدسلى . —
برقوس مقربوسقوب تلسقوب لرك اساسى ضيانك
تجلى و تركيبي طيف شمشى مختلف صنايع ضيايه
طيفلى — فلوغرافك اساسى .

المنزله ورقنا طهيديت

الکتریقیت ساکینه — حادثات اساسیه — قولومب
قانونی — الکتریک نافله ارزنده صورت تورعی —
سیوری اوجلرک اقتداری ثابیر الکتریقی — الکبرو -
سقوط مساحه الکتریقیه . احجام نافله و بجزه تفاضل
اقتدار الکتریقی — قوه محرکه الکتریقیه تک تعریضی —
الکتریک ماکنلری — تکشیف الکتریقی — امساله
افراغ مستعمل مکثقلر — الکتریقیت جویه —
پارائونریل .

مناظره

حَذَانُ عَمُومِهِ مَسَاحَهُ مَقْنَطَرِيَّةً . اَرْضُكَ سَاحَهُ

— ۲۹ —

مفہر فہا

قطعات خمسہ مک مختصر آ جغرافیائی — اور وبائک
ومالک عناہیک مفصلاً جغرافیائی —

کتابت

وربان بر موضوع اوزریشہ تحریرات . — رسم
ایچیون — رسم ایچیون آبروجہ امتحان پوقدر —
طالابل امتحان اولہ حق درسلدہ عالمہ رسملدی
کوزجہایاایدیلر . —

(۷) نوسرول ایکچی قسمہ مختصوس
برغلام

مسابقہ پروضایایدیلر

۱ — ترکیب

املا ، حسن خط ، کتابت .

۲ — حساب

علم حسابک تعریفی ، تعداد و ترقیم ، جمع ، جماعت
میزانی ، طرح ، طرحہ میزانی ، ضرب ، کرات جدولی ،
ضربک میزانی ، تقسیم ، تقسیمک میزانی کسر عادی ،
صورت و تخریج ، کسرک انواعی ، توجہ تخریج واسول

— ۲۸ —

— لغراف و تلفنرہ لطیفہ —

بر تلفراف دورہ — مک عنصر لوی — مستعمل آللرک
اساسی : مورس ، چنراق ، مجددہ ، — عادی بروستہ
نک ٹائیس — بر تلفن دورہ سنک عنصر لوی عادی
بر بروستہ مک ترکیبی — مستعمل آللرک اساسی ، تلفن
— میفر و فون . —

کیمیا

بسط و مرکب جسملدی . — صونجیل و ترکیبی
مولدالماء مودالخورشہ هوا تجلی . آزوت — احتراق
ترکیبان کیمویہ خفندہ ایضاحات عمومیہ اصطلاحات
ورموزات کیمویہ مک اساسی . — حاملدر . اساسلدی —
انزرنک حاملدری . حاملدر آزوت . امونیاق وزنا و حجم
— ترکیباتک تابع اولدقلری قانونلدی . — فلور . حاملدر
فلورما . ما. زرین — ایورد کوکورت ، حاملدر کیمی ،
حاض کیمیت حاملدر کیمیت ما. فوسفور — حاملدر فوسفور ،
فوسفوری مولدالماء ، حاملدر غم ، غم ، حاملدر غم ،
کیمیت غم — قانونلدی مولدالماء . آستین . بطاقاق
غازلری بئزین — شعلہ . سلیس — مابین حاملدرات
واملاح خفندہ مملومات —

— ۳۰ —

مختلفه سنی ، کسر عادی نیک جمعی ، طرحی ، ضربی ، تقسیمی ،
کسر اعشاری ، ویرکول ، کسر اعشاری نیک تعداد و ترقیمی ،
کسر اعشاری نیک جمعی ، طرحی ، ضربی ، و تقسیمی .
نسبت ، مقدم و تالی ، حدود ، عکسی نسبت ،
تناسب ، هر تناسبده طرفین حاصل ضربی وسطین حاصل
ضربنه مساوی اولور .

جغرافیای عثمانی و مختصر جغرافیای عمومی
ممالک عثمانیه نیک حدودی ، اروپای عثمانی و آسیای
عثمانی ایله افریقای عثمانیه کی مشهور طاغلر ، نهرلر ،
کور فزلر ، برونلر ، آف دکنزده کی عثمانی اطهرلری ،
ولایتلر ، لوالر ، قضالر .



TÜRKİYE CUMHURİYETİ NAFIA VEKÂLETİ DEVLET DEMİRYOLLARI SAMSUN-SİVAS DEMİRYOLU AMASYA İSTASYONUNUN İŞLETMEYE KÜŞADI

21 Teşrinisani Hatırası 1927

Resul BABAOĞLU*

Osmanlı Devleti'nde demiryolu taşımacılığına önem verilmeye başlanması reform hareketlerinin kök saldığı XIX. yüzyılın ortalarına denk gelmiştir. Osmanlı Devleti ile Rusya arasındaki Kırım Harbi (1856) sırasında İstanbul'da bulunan İngiliz ve Fransız askerlerinin Fenerbahçe-Haydarpaşa arasında geçici bir demiryolu döşedikleri bilinmektedir. Osmanlı Devleti'nin bu alanda ciddi adımlar atmaya başlaması ise İstanbul-Belgrad demiryolu hattının yapımı için Avrupalı sermaye çevrelerine gerekli kolaylığı sağlayacağını duyurması ile gerçekleşmiştir.¹ Sultan Abdülaziz döneminde Kadıköy'den başlayacak bir demiryolu hattının Pendik'e kadar ulaşması için büyük bir çaba gösterilmiştir. Bu hat ilerleyen zamanlarda Gebze'ye, daha sonraki dönemlerde ise İzmit'e ulaşmıştır.² Osmanlı Devleti'nde demiryollarında görülen önemli gelişmeler, II. Abdülhamid döneminde açık bir şekilde gözlemlenmektedir. Bu dönemde Anadolu Demiryolları (1888), Bağdat Demiryolu (1889), Yafa-Kudüs Demiryolu

* Okutman, Siirt Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Bölümü.
E-posta: babaogluressul@hotmail.com

¹ Vahdettin Engin, "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", **Türkler**, C.XIV, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, 2002, s.827.

² Metin Hülagü, "Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Demiryollarına Genel Bir Bakış", **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu**, Haz. Mukaddes Aslan, Ankara, Atatürk Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi, Sempozyum Bildirileri, 18 Aralık 2008, s.28.

(1899), Selanik-Manastır Demiryolu (1890), Beyrut-Şam Demiryolu (1890), Selanik-İstanbul Demiryolu (1892) gibi hatların yapımı için yabancı sermaye ağırlıklı şirketlere imtiyazlar verilmiştir.³

Osmanlı Devleti'nin iktisadi, idari ve siyasal modernizasyonunda demiryollarının büyük bir yeri olduğunu söylemek abartılı bir yorum olmayacaktır. Osmanlı padişahlarının telgraf teknolojisi ile demiryolu ağlarına aynı dönemde yoğun bir şekilde eğilmesi merkeziyetçi devlet yapısını tahkim etmek ve etki alanını Osmanlı ülkesinin geniş topraklarına yayma politikasının bir gereğiydi.⁴ Yabancı sermaye ortaklıklarına devredilen önemli demiryolu hatları aynı zamanda büyük güçlerin Osmanlı Devleti'nde nüfuz elde etme mücadelesi için de önemli bir araç niteliğindedir.⁵ Bunun yanında demiryolu yapımı için sermaye arayışına giden Osmanlı Devleti bazı zamanlarda da iç ve dış borçlanmaya giderek kapitalist ekonomik düzene eklenmiştir.⁶

XIX. yüzyılın sonlarından itibaren İngiliz-Alman askeri ve ticari rekabetine sahne olan Osmanlı Devleti'nin Mezopotamya'daki toprakları Bağdat ve Hicaz demiryolu projeleri ile daha da önemli hale gelmiştir. Alman şirketlerinin özellikle Bağdat demiryolu hattında elde ettikleri yapım ve işletme imtiyazı I. Dünya Savaşı'na giden ittifakın arka planında yatan sebeplerden birini oluşturmuştur.⁷ Savaş sonrası döneme gelindiğinde, Anadolu'daki demiryolu hatlarının işletme hakkı büyük ölçüde yabancı şirketlerin elinde bulunmaktaydı. Osmanlı Devleti'nin demiryolları üzerindeki yabancı denetimi Mütareke döneminde ağırlaşmıştır. Kurtuluş Savaşı'nda lojistik faaliyetlerin aksamasına yol açan bu olumsuz durum, Cumhuriyeti ilan eden siyasi kadronun demiryolları meselesine önemle eğilmesinin nedenlerinden biridir.⁸

³ İsmail Yıldırım, "Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C.12, S.1, (2002), s.314.

⁴ Abdülhamid dönemi merkeziyetçiliği için bkz. François Georgeon, *Sultan Abdülhamid*, İstanbul, İletişim Yayınevi, 2012, s.241.

⁵ Bkz. Murat Özyüksel, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi, Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul, İş Bankası Kültür Yayınları, 2013.

⁶ Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul, Yordam Kitap, 2008, s.100-110.

⁷ İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, İstanbul, Alkım Yayınevi, 2005, s.109.

⁸ Mehmet Özdemir, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk De-*

Cumhuriyetin ilanından sonra Anadolu topraklarını ulus-devletin mekânına dönüştürme hedefinde en önemli etkenlerden biri demiryolu ağı olmuştur. Henüz Ankara başkent ilan edilmeden önce hazırlanan Umur-ı Nafia Programı kapsamında yeni demiryolları inşa etmek, şirket hatlarının satın alınması ve demiryolu örgütlenmesi yoluna gidilmiştir. Tekeli ve İlkin'in "*sınırlı yerel olanaklar ile demiryolu yapım dönemi*" olarak ifade ettiği, savaş sonrasında başlayan 1922-1927 arası dönem, Türkiye'de demiryollarının modernleşme projesinin önemli bir halkası olarak görülmektedir.⁹ Sözü edilen dönemde Türkiye'de sosyal değişim gözle görülür bir şekilde yaşanmaya başlamıştır. Yeni demiryolu hatlarının uğradığı Anadolu kent ve kasabalarında, tren istasyonunun açılmasıyla birlikte cami ve pazar etrafında şekillenen sosyal yaşam büyük bir dönüşüm yaşamıştır. Tren saatlerinin önemsenmeye başlamasıyla ezani saatin önemini yitirmesi, gar lokantalarının açılması ve yerleşim yerlerinin yeni bir cazibe mahalli kazanması ile tren istasyonları bir anlamda toplumu dünyevileştiren bir etki yaratmıştır.¹⁰

Osmanlı Türkçesi'nden çevirdiğimiz bu eser, Amasya tren istasyonunun açılış hatırası olarak hazırlanmış ve sınırlı sayıda yayımlanmıştır. Bu bakımdan erken cumhuriyet döneminde, ulaşım da modernleşme ve merkez-çevre bütünleşmesinin sağlanmasıyla birlikte; merkezi yönetimin ülke sınırlarına yayılması amacına dönük önemli bir girişimdir ve muazzam bir önem taşımaktadır. Eser konu olan Samsun-Sivas Demiryolu Hattının yapımını, inşa ve işletme imtiyazı alan şirketin geri çekilmesi üzerine genç cumhuriyet hükümeti üstlenmişti. Bu durum, dönemin sınırlı kaynakları ve teknolojisine rağmen devlet yöneticilerinin ülkeyi modernleştirme konusundaki kararlılığına delalet etmektedir.

mir Yolları, Yapısal Ekonomik Sorunlar (1918-1920), Ankara, Kültür Bakanlığı Kültür Eserleri, 2001, s.120.

⁹ İlhan Tekeli-Selim İlkin, **Cumhuriyetin Harcı, Modernitenin Altyapısı Oluşurken**, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2010, s.287.

¹⁰ Zafer Toprak, "Cumhuriyet, Demiryolu ve Laiklik, Bir 'Modernite' Metaforu", **Toplum-sal Tarih**, S.168, (Aralık 2007), s.28.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ NAFIA VEKÂLETİ DEVLET DEMİRYOLLARI SAMSUN-SİVAS DEMİRYOLU AMASYA İSTASYONUNUN İŞLETMEYE KÜŞADI¹¹

Mağazalar ser-tevzi' memuru İsmail Hakkı Bey'e

SAMSUN-SİVAS HATTI TARİHÇESİ

Samsun ile Sivas arasındaki cadde çok eski zamanlardan beri memleketimizin en mühim ve en işlek yollarından biri olmuştur. Üzerindeki münâkâlât bidayeten hep esir ve deve kafilelerine münhasır idi.

Merhum Halil Rifat Paşa'nın Sivas Valiliği hengâmında yolun araba müruruna müsaid bir hale ifrağına teşebbüs edilmiş ve memlekette turuk-ı adiyenin inşası için henüz belli başlı vesait ve teşkilat mevcut bulunmadığı bu devirde müşarünileyh nefir-i âmm suretiyle bütün vilayet halkını yol boyuna sevk ve işe bizzat vaz-ı yed eyleyerek üç yüz elli küsur kilometre tûlunda bulunan yolu şose denilebilecek bir halde inşaaya muvaffak olmuştu. Fakat büyük bir gayretle müceddeden yapılmış olan yolun bilâhire hüsn-i hâlde muhafazası te'min olunamadığından nakliyat tarih-i inşadan beri hep müşkilât ve mevani' içinde devam edegelmiştir. Bu müşkilâta rağmen merkeb ve deve kafileleri gibi en iptidai vesaitten mükellef otomobillere varıncaya kadar her türlü vesait-i münakalenin yol üzerinde inkıtasız bir zincir halinde devam eylemesi bu yolun ne derece ehemmiyeti haiz olduğunu gösterir. Bu istikametteki münakalatın ehemmiyeti eski hükümetler zamanında dâhilden ziyade hariçte bazı kumpanyaların nazar-ı dikkatini celb etmekten hali kalmamış ve bi'n-netice demiryolu inşaatı için imtiyaz talepleri vaki olmuştur. Fakat istibdat zamanlarında millet memleketin mukadderatına hâkim ve icraatta hür ve müstakil olmadığından harici rekabet ve mümanaatlar ve gösterilen müşkilat yüzünden demir yollar mes'elesi uzun müddet

¹¹ Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekâleti Devlet Demir Yolları Samsun-Sivas Demiryolu Amasya İstasyonunun İşletmeye Küşadı, İstanbul, Ahmed İhsan Matbaası, 1927. Burada kitapçığın 1-11. sayfalarının tam transkripsiyonu ile kitapçık sonunda yer alan iki tablo ve bir grafiğin çevirisi verilecektir. 11. Sayfadan sonra yer alan fotoğraflar ve bu fotoğrafların açıklamalarının transkripsiyonu, kitapçığın tamamının yer aldığı Ekler bölümünde verilmiştir (Çevirenin notu [ç.n.]).

muallak kalmıştır. Samsun ile Sivas arasında demir yolları inşası hakkında ilk teşebbüs meşrutiyeti müteakib 326 senesinde Nafia Nezareti tarafından Samsun'a bir etüd (tedkik) heyeti gönderilmekle başlamıştır. Bidayeten tedkikatta arazinin hakikaten fevkalade olan menaatı nazar-ı dikkate alınarak yolun dar hat yapılması düşünülmüş ve bu esas dâhilinde bir kısım güzergâh da tesbit edilmiş ise de muahharen bu fikirden sarf-ı nazar edilerek geniş hat esasına rücu edilmiştir. Bu suretle hattın Samsun'dan ileriye doğru keşfiyatına devam olunmakla beraber 1327 senesinde hükümet tarafından verilen tahsisatla inşaatla da başlanmış ve inşaat 1330 senesi bidayetlerine kadar devam eylemiştir. Bu müddetde inşaat ancak verilen mahdud mikdâr tahsisatın kifayeti derecesinde sevk ve idare edildiğinden yolun Samsun'dan itibaren en arızasız kısmı olan takriben 14-15 kilometresi hemen kamilen denecek bir halde ikmal edilmiş ve otuz ikinci kilometreye kadar olan sarp araziye tesadüf eyleyen kısımda nısf derecede yakın bir miktarda iş yapılmıştır.

1330 senesi bidayetlerinde hat inşaatının hükümet tarafından (Reji Jeneral¹²) nam Fransız şirketine devrine karar verilmiş idi. Fakat inşaatın devir ve tesellüm muamelesinin ikmalî sıralarında Harb-i Umumi ilan edildiğinden inşaat külliyyen ta'til ve inkıtaa uğramış ve şirket-i mezkûr da hal-i harb dolayısıyla Samsun'dan çekilmiştir. Başlanmış olan inşaat altı sene kadar yüz üstü kaldıktan sonra 1336 senesinde askeri demir yollar idaresi tarafından mühendislerden mürekkeb bir heyet-i fenniye Samsun'a gönderilerek yapılmış olan inşaatın harabiyetten vikâyesi ve mevcuddan istifade olunması maksadıyla Samsun ile Havza arasında bir dekovil hattı tesisi teemmül edilmiş idi. Ancak bu teşebbüs dahi kuvveden fiile çıkmaya vakit bulmadan akim kalmıştır. Bundan sonra malum Chester'in¹³ teşebbüsü gelir: 1338 senesinde Chester namına hattı inşa etmek üzere Samsun'a derme çatma bir heyet-i fenniye gönderilmiş idi. Fakat hattı yapacağına kimseyi inandırmaya muvaffak olamayan bu heyet Samsun'da halkın nazar-ı istihfafı önünde basit bir iftitah merasimi yapmaktan başka bir iş yapamamış ve biraz sonra da çekilip gitmiştir. Nihayet hükümet-i cumhuriyemiz bu hattı inşaaya karar verdiğinden bütçeye tahsisat-ı lazıme vaz' eyledikten sonra Samsun'a teşkilat-ı

¹² Régie Général şirketi (ç.n.).

¹³ Chester projesi (ç.n.).

lazıme-yi hâiz bir heyet-i fenniye gönderilmiş ve bu suretle 1340 senesi bidayetinde bilfiil inşaata başlanmıştır.

Samsun-Sivas hattının inşası yolunda 1326 senesinden 1340 senesine kadar geçen müddette vaki' olan mükerrer teşebbüslerin hep duçar-ı akamet olması bilhassa inşaatın lüzum gösterdiği masarif-i azimenin bütçeden ayrılabilmesi maddesi ve Türklerin böyle mühim demir yolları inşa edebilmek kudret-i fennesini haiz olabilmeleri meselesi bidayette yalnız hariçte değil, memlekette de birçoklarınca hayli tereddüd ve münakaşaya mucib olmuştu. Fakat memleketimizin hür ve müstakil olarak tarik-i terakki ve itilaya atıldığı bir zamanda memleketin muhtaç olduğu ana hatları yapmayı umde-i esasiye olarak kabul eyleyen genç hükümet-i cumhuriyemizin memleketin mübrem ihtiyaçlarını görmekteki müstesna nüfuz-ı nazarı ve verdiği kararı tatbikteki layetezelzel azim ve iradesi ve memleketimizdeki erbab-ı fen ve ihtisasa olan i'timadı bu tereddüd ve şüpheleri külliye izaleye kâfi gelmiştir. Filhakika bugün hattımızın 140. kilometresindeki Amasya İstasyonu'nun resm-i küşadı yapılıyor. 200. kilometreye kadar olan kısımlarda hummalı bir faaliyetle çalışılmakta olmasına göre çok yakın bir zamanda Turhal ve müteakib istasyonlar küşad edilecektir. Hattımız inşaatının şimdiye kadar ne kadar masraf ve fedakârlıkla devam ettiğini irae için zirde bazı erkâm zikredilmiştir.

Masarif-i Vakıa:

Hattın inşası için 1340 senesi bidayetinden beri vaki' olan masarif bervech-i atidir:

1924 senesi masarif-i umumiyesi	: 1.180.747 lira
1925 “ “	: 5.285.529 “
1926 “ “	: 5.614.057 “
1927 senesinde Teşrin-i evvel gayesine kadar	: <u>1.780.479</u> “
Mâsarif-i vakıa yekûnu	: 13.860.812 “

Kilometre masrafı: Hattın inşaatına devam edilen ve nisbeten en arızalı olan 200 kilometresinin masarif-i umumiye-i muhammene-sine göre beher kilometrenin inşaat masrafı “80.000” (seksen bin) liraya balığ olmaktadır. Aksanı mütebakiye nisbeten daha az arızalı

olup şimdiye kadar en mühim müşkilat iktiham edilmiş olduğundan Sivas'a kadar olan mütebaki kısımların beher kilometresi masarifi her halde baladaki miktarın dununda kalacaktır. Balada mezkûr beher kilometre masrafının takriben humsu yalnız madeni yol malzemesine sarf edilmektedir.

Ameliyat miktarı hakkında mücmel tafsilat: Hattın 107-123'üncü kilometreleri arasına tesadüf eden Alevi havalisindeki 16 kilometrelik bir kısmı nisbeten arızasız olup aksam-ı mütebakiyye çok çetin araziden mürur eylemektedir. Zaten bu arızanın ehemmiyet ve azametidir ki şimendifer inşaatı teşebbüslerini uzun müddet muallak kılmağa mahkûm etmiştir.

Balada zikredilen arızasız kısımdan gayrı aksamda yapılan ameliyat-ı tûrabiyyenin bir metre tula isabet eden mikdar-ı vasatı 25 metre mik'abdır. Bu miktar Karadağ ve havalisi için 39 metre mik'abdır.

Hattın 200 kilometrelik kısmı üzerinde beherinin hacmi 25-30 bin metre mikabını mütecevaz birçok büyük imla ve yarmalar mevcuttur. Bunlardan mesela Diphan civarında ve yalnız yüz yirmi metre tulundaki bir tek imlanın ma'a tahkimat yetmiş beş bin liraya mal olduğu zikre şayandır.

İmalat-ı Sınaiyye (Köprüler):

Hattın üzerinde sayısız küçük menfezlerden maada yalnız (10-12)'nci kilometreler arasında melfuf haritadaki cetvelde gösterildiği üzere kırk bir adet cesim köprü vardır ki bunların on üç adedi demir döşemelidir. Bu büyük köprüler: 15-20 metre irtifaındaki imlalar altına yapılan ve (20-60) metreye balığ olan uzun tullarda ve adeta büyücek tünel mahiyetinde olan fakat hariçten nazar-ı dikkate çarpmayan birçok kargir (taş) köprüler de ilave eylemek lazım gelir.

Tüneller: Mebdedeki 174 kilometrelik kısım üzerinde cem'an 34 adet tünel yapılmış olup bunların mecmu tulu 4500 metreye balığ olmaktadır. Bu tünellerden 12, 13 ve 14'ncü Şahinkaya tünelleriyle 19 ve 20'nci Karadağ tünelleri inşaatında misli ender denilebilecek derecede büyük müşkilata tesadüf edilmiştir ve bunlardan Karadağ'ın yalnız iki tünelinin mecmu' tulu 985 metredir. Beher metre tulunun vasatı bin lira masrafla vücuda geldiği zikre şayan görülmüştür. Karadağ tünellerinin masarifi umumiyesi 970.000 liraya balıdır.

Hatta çalışan işçi ve amele: Bidayet-i inşaattan beri çalışmaya başlayan ve kâffesi Türklere ibaret olan işçi ve amelenin miktarı süratle tezayüd ederek yevmi miktar-ı vasatı 6000-6500'e balığ olmuş ve bu kadar amele hayli zamandan beri inkıtasız yol üzerinde çalışmakta bulunmuştur.

Müdiriyet

Samsun Şehri Hakkında Tarihi Birkaç Satır

Samsun pek eski bir kasaba olup zaman-ı kadimde [Amisus] ismiyle Atina muhacirleri tarafından te'sis olunmuş, lakin bu şehri kadim şimdiki Samsun'un 2 kilometre şimal-i garbisinde bulunduğu asar-ı bakiyesinden anlaşılmaktadır. Meşhur Mihridad'ın¹⁴ payitaht ittihaz ettiği sıralardaki mamuriyyeti derece-i kusvaya varmış olan bu şehir Romalılar tarafından zabtı sırasında ihrak ve tahrib olunmuştur. Kadim Yunanlılar tarafından te'sis olunup elyevm [Kara Samsun] namıyla ma'ruf [Amisus] şehriyle bugünkü Samsun'un bir münasebeti yoktur. Her ikisi tarihin ayrı ayrı iki şehridir. Bugünkü Samsun, Anadolu'ya ilk evvel giren ve tarihin Türkmen dahi tesmiye ettiği Danişmendi Türkleri tarafından te'sis olunmuştur. Danişmendiler Amasya'yı zabt ettikten sonra ordularını Karadeniz sahillerine sevk ve Çarşamba-Terme havalisini de yed-i zabtlarına geçirip Cenevizlilerle musalaha akdiyle şimdiki mahalde Samsun kasabasını te'sis ve etrafına da surlar bilinşa Cenevizliler tarafından [Samsus] namıyla yâd edilen bu şehri başına [Müsliman] kelimesi ilavesiyle [Samsun] tesmiye etmişlerdir.

Bu şehir bilahire Anadolu'da Danişmendlileri istihlaf eden Selçuk Türklerinin eline geçmiş ise de bunların da inkırazı üzerine bir müddet Türkmenlerin elinde kalmıştır.

Tarihte fasıla-i saltanat denilen devir geçtikten sonra Çelebi Sultan Mehmed devrinde ve tarihin zabt ettiği şekilde şehir Türkmenler elinden alınarak Osmanlı memaliki meyanına ilhak edilmiştir.

Elyevm Karadeniz'in faal bir iskelesi olan Samsun şehri Ulu Gazimizin çok büyük bir azim ve iman ile kurduğu Türk istiklâlinin mehd-i husulü ve ilk merhale-i vücudu suretiyle tarih-i cumhuriyetin de namdar bir kasabası olmuştur.

¹⁴ I. Mithridates (Mitridat) Ktistes kast edilmektedir (ç.n.).

Havza Şehri Hakkında Birkaç Not

Bir sath-ı mail üzerinde teessüs etmiş ve cenubdan garba doğru uzanmış olan bu şehir; Samsun'un 82 kilometre cenub-i garbisinde bulunmaktadır. Sath-ı bahrdan 650 metre irtifa'ında bulunan Havza; Merzifon ile Köprü ve Ladik kasabalarına hususi birer şose ile Amasya ve Samsun şehirlerine umumi bir hat ile merbuttur. Latif ve şirin tepecikler ile tezeyyün eden Havza'nın en yüksek mahalli 1224 rakımlı Çakıralan Tepesi olup vaktiyle Romalılar tarafından inşa edilmiş bir su hazinesine maliktir.

Amasya tarihinin ışarına nazaran Havza'nın eski ismi "Hancere" veyahud "Gancere"dir. Yedi yüz sene evvelki tarihi vesikalarda ise "Hevize" ve yahut "Havize" isimleri ile mezkûrdur.

Havza'nın bugünkü yerinde vaktiyle pek büyük bir şehir mevcut iken bir hareket-i arz neticesinde kâmilten yere geçmiş olduğu ve şimdiki kasabanın şu vakı'adan pek çok seneler sonra inşa edilmiş bulunduğu ara sıra icra edilen tamirat ve hafriyat esnasında çıkan kitabe ve taşlarla teeyyüd etmektedir.

Rivayet olunduğuna göre 442 sene-i hicriyyesinde gayet müthiş bir zelzele vukua gelmiş bir kilise de yere geçerek binasından eser kalmamış ve yerinden gayet sıcak su çıkıp dokuz gün kadar akmış ve ba'de çekilmiştir.

Bu kasabanın kıymet ve şöhretine en büyük amil kaplıcalarıdır. Kaplıcalarının menbai hakkında müsbet ve kat'i bir malumat almak mümkün değildir. Tahmin edilen şekli, suyun yüzlerce ve belki binlerce metre derinden fişkırıldığıdır. Tarz-ı mimarisinin Selçuk asarına müşabeheti ve ara sıra çıkan taş kitabelerinin delaleti ile büyük hamamın Türkler tarafından inşa olunduğu kanaati hâsıl olmaktadır. Bu hamam membaında suyun harareti 58 derece olup terhib-i kimyevisinde (gaz-ı karbon), (Hamız-ı sani-i karbon), (sani-i fahmiyyet-i sodyum) ve (kibritiyyet-i sodyum) olduğu tahlil neticesinde anlaşılmıştır. Şifabahş havassına binaen mide, em'a, böbrek, karaciğer, rahim, romatizma, siyatik?, romatoid hastalıklarına tavsiye edilmektedir.

Çeltik Maden Kömür Ocakları

Yahud kendisini muhat Çaldık deresine izafeten (Çaldık maden kömürleri)

Samsun-Sivas demiryolunun Hacı Bayram İstasyonu yakınında zengin bir maden kömürü ocağı mevcut olup Merzifon, Havza, Amasya ve havalisinin mahrukatı bu ocaktan temin edilmektedir. Yirmi beş kilometrelik bir sahayı işgal ettiği tahmin edilen mezkûr maden kömürünün işletme imtiyazı 50 sene müddetle demiryolu idaresine tevdi edilmiş, elyevm vücuda getirilen tesisat ve teşkilat ile işletilmeye başlanmıştır.

Maden kömürleri, 530, 600, 700 ve 770 metre rakımlı müteaddid ve mütevali vadilerle ayrılan tepeciklerin altında ve 300 ila 400 metre kalınlığında kadar damarlardan ibaret olup tedkikat-ı ahire işbu damarların 20 meylinde olarak Ters Akan Çayı'na doğru uzanıp yayıldığını tespit etmektedir.

Glasgow şehri Darülfünü'nun tahlil raporu mezkûr kömürü;

Rutubeti:	31	31	%
Uçucu madde	30	48	%
Sabit karbon	50	48	%

% 7 Kükürt nispetinde tahlil ve tespit etmiştir. Kömürün cinsi Sini-Bitumineux (Bitümlü) nevinden ve çok şuleli ve nisbeten az tütünlü sınıftan ve derece-i hararet-i vasatisinin de 5600 kalori olması sebebiyle de birinci sınıf linyitten ma'dud bulunduğu tespit edilmiştir.

Kömürün tabakat üzerindeki terkiyatı Conglomerat (Konglomera) olduğu, hatta şimal cihetinde Jurassique (Jura) zamanlarından sonra zuhura gelmiş volkan kayalarına tesadüf olduğu da tayin etmiştir.

Mezkûr kömür elyevm:

Samsun İstasyonunda beher tonu 1100 kuruş

Havza	“	“	650	“
Hacı Bayram	“	“	500	“
Amasya	“	“	800	“ bedel ile arzu edenlere satılmaktadır.

Bu sayede zaten ormanın ve mahrukatin fıkdanından muzdarib bulunan ahali-i memleket hükümet-i cumhuriyenin mahalline mas-ruf bu tedbir-i basiretkârîsi sayesinde badema mahrukat buhranından azade kalacaktır.

Amasya Şehri Hakkında Tarihi Birkaç Not

Amasya, kurun-ı mütekaddimeden beri maruf pek eski bir şehirdir. Yunanilerden Asya-yı sagire hicret eden Doriler'in (Dorlar'ın) imarâtı sırasında Melitos'un bu beldeyi tezyin ve imarda büyük hizmetleri olduğu rivayet edilmektedir. Filhakika Yunanlıların Karadeniz sevhiline muhaceretleri pek kadim ise de Truva muharebe-i meşhuresinden sonra şehrin imar ve tezyin faaliyetine daha fazla vüsat verildiği mazbut bulunduğundan bu itibarla Amasya'nın tarih-i binasını pek eski olarak kabul etmek icap eder. İran hükümetinin az bir zaman için "Termopil" (Termofil) geçidine kadar imtidad eden silsile-i memaliki meyanında Amasya, Dara'nın (Darius'un) bir eyalet merkezliğini de ifa etmiştir. Bu sebeple bugün nazar-ı hayretle görülen hükümdar mezar ve saraylarına ait bazı harabelerin kısmen İranilerin eseri olduğunu kabul etmek lazımdır. Amasya'nın eskiden Amazonlara mensup olduğu ve bunların da Babilî veya Asurî bulundukları da mervi'dir. Tarihi sergüzeştlere tabi olarak teşhir eden bu şehir, yedinci Mihridad'ı¹⁵ mağlup ve intihara mecbur eden Pompeius tarafından Roma memaliki meyanına idhal edilmiştir. Pompeius tarafından yaptırılan istihkâmat bakiyeleri nazar-ı tedkik önünde halen canlılığını muhafaza etmektedir.

Amasya'nın Kayser Augustus zamanında Roma eyaletlerinden birine merkez olduğu da rivayet edilmektedir. Roma İmparatorluğu'nun inkısamında Şark İmparatorluğunda kalan Amasya hükümet-i Danişmendiye müessisi Gazi Ahmed Paşa tarafından memalik-i İslamiyeye ilhak edilmiştir. Rum Selçuklarından İzzettin Kılıçarslan'ın Danişmendi hükümetine nihayet vererek Amasya Selçuklilerin yedine ve onların avan-ı inhitatında ise Kastamonu'da teşkil-i emaret eden İsfendiyarzadelere intikal etmiştir. Yıldırım Beyezid'in derebeyi memalikini birer birer zabtı hususundaki azm-i kat'isi karşısında Amasya'ya da sıra geleceğini gören İsfendiyarzadelere Kötürüm Bayezid Eflak hükümetiyle ittifak akd ederek Sultan Bayezid'e

¹⁵ VI. Mithridates (Mitridat) kast edilmektedir. Yanlışlıkla yedinci denilmektedir. (ç.n.)

ilan-ı husumet ettirmiş ve binnetice Eflak tedib olunarak Kötürüm Bayezid üzerine de asker sevk edilmiş ise de Kötürüm Bayezid'in vefatı ve oğlu İsfendiyar'ın istimanı üzerine Amasya Yıldırım Bayezid tarafından fethedilerek memalik-i Osmaniye meyanına idhal olunmuştur. Bu şehir Yavuz Sultan Selim'in maskat-ı re'si olmakla da ayrıca bir şöhreti vardır.

Amasya, asar-ı atika noktai nazarından da cidden şayan-ı tetkik bir şehir olup, kalesi, hafı yolları, mağaraları, eski mezarları ve saray harabeleri ayrı ayrı şayeste-i tedkik-i temaşadır.

Hat Üzerindeki Mühim Köprüler

Nehir Veya Deresi	Nev'i	Açıklığı	Kilometresi	Sıra Numarası	Nehir veya Deresi	Nev'i	Açıklığı	Kilometresi	Sıra Numarası
Merd Irmağı Şubesi	Kargir	600+2X10,00+600	30+990	22	Merd Irmağı	Demir	3X19,00	8+900	1
"	"	3X8,00	31+130	23	Merd Irmağı Şubesi	"	10,00	9+550	2
"	"	3X8,00	31+620	24	Merd Irmağı	"	2X19,00	13+700	3
"	"	3X8,00	31+760	25	"	"	2X19,00	13+950	4
"	"	3X8,00	32+560	26	"	"	30,000	15+100	5
"	"	3X8,00	35+680	27	"	"	30,000	15+350	6
"	"	3X8,00	35+930	28	"	"	30,000	18+150	7
"	"	3X8,00	37+250	29	Merd Irmağı Şubesi	Kargir	3X5,00	20+500	8
"	"	3X8,00+400	37+850	30	"	"	6,00+2x10,00+2x6,00	21+650	9
Merd Irmağı	"	4X6,00	48+150	31	"	"	6,00+2x10,00+2x6,00	21+820	10
"	"	4X600	48+620	32	"	"	6,00+2x10,00+2x6,00	22+550	11
Kavak Deresi	"	2X600	49+040	33	"	"	6,00+2x10,00	22+750	12
Merd Irmağı	"	3X600	53+000	34	"	"	3x10,00	25+270	13
Ters Akan	"	4X500	99+790	35	"	Demir	3,00	26+100	14
"	"	4,00+4X8,00+4,00	100+300	36	"	"	3,00	26+280	15
Ters Akan Şubesi	"	5X400	126+485	37	"	Kargir	3x10,00	26+780	16
"	"	4X400	127+185	38	"	Verev Demir	4x10,00	26+988	17
Ters Akan	"	6,00+3X1,00+600	131+250	39	"	"	3x10,00	27+240	18
Çekerek Eski Yatağı	"	4X4,00	152+380	40	"	Demir	3,00	28+600	19
Çekerek	Demir	30,00	154+240	41	"	Kargir	6,00+2x10,00+2x6,00	30+080	20
					"	"	6,00+2x10,00+2x6,00	30+300	21

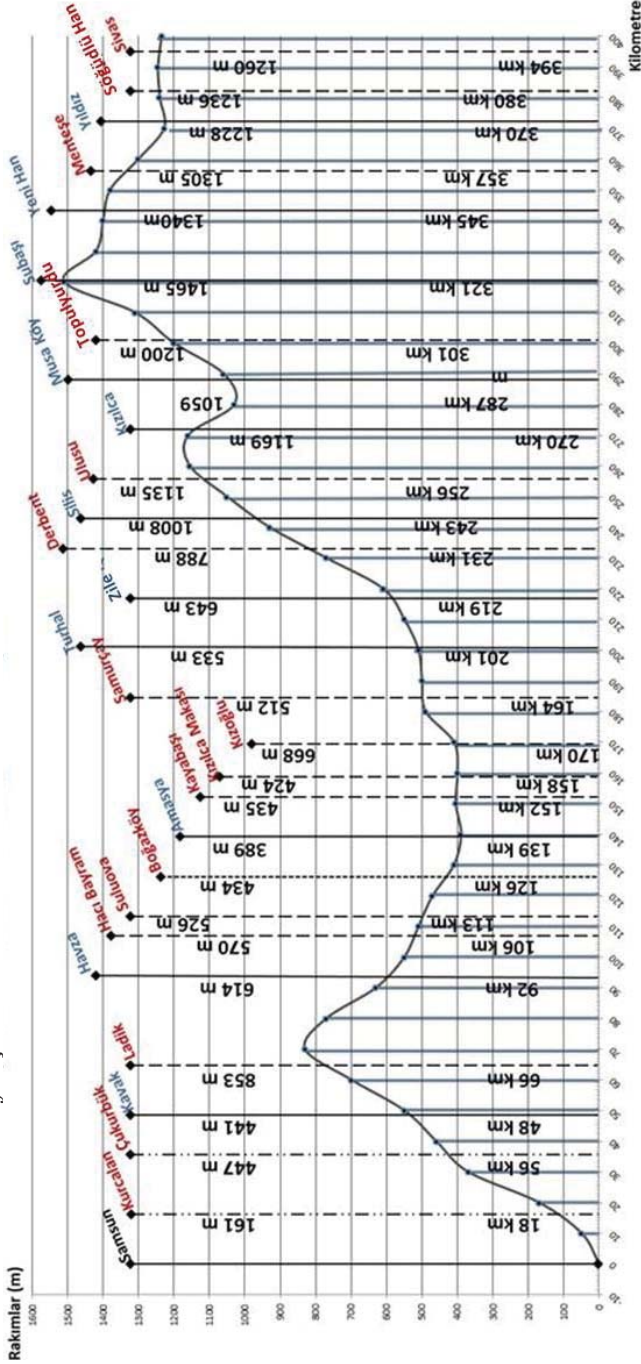
Hat Üzerindeki Tüneller

Tünel Tulu	Samsun Ağı Kilometre	No	Tünel Tulu	Samsun Ağı Kilometre	Numara
404	65+360	19	63	15+416	1
578	67+260	20	137	15+810	2
181	95+420	21	52	19+980	3
68	97+890	21	180	20+270	4
220	101+195	22	121	20+760	5
100	137+610	23	35	21+170	6
110	138+095	24	45	21+300	7
142	140+378	25	42	22+650	8
114	164+548	26	45	22+885	9
74	164+666	27	90	24+445	10
210	164+434	28	92	24+825	11
150	165+530	29	80	25+340	12
70	165+830	30	193	25+590	13
36	166+163	31	208	25+835	14
52	166+580	32	63	26+150	15
70	171+500	33	57	27+730	16
60	171+950	34	184	28+670	17
...	...	...	120	29+300	18

Samsun-Sivas Demiryolu İstasyonları Grafiği¹⁶

Mikyas: Tül için: 15:10.000.000

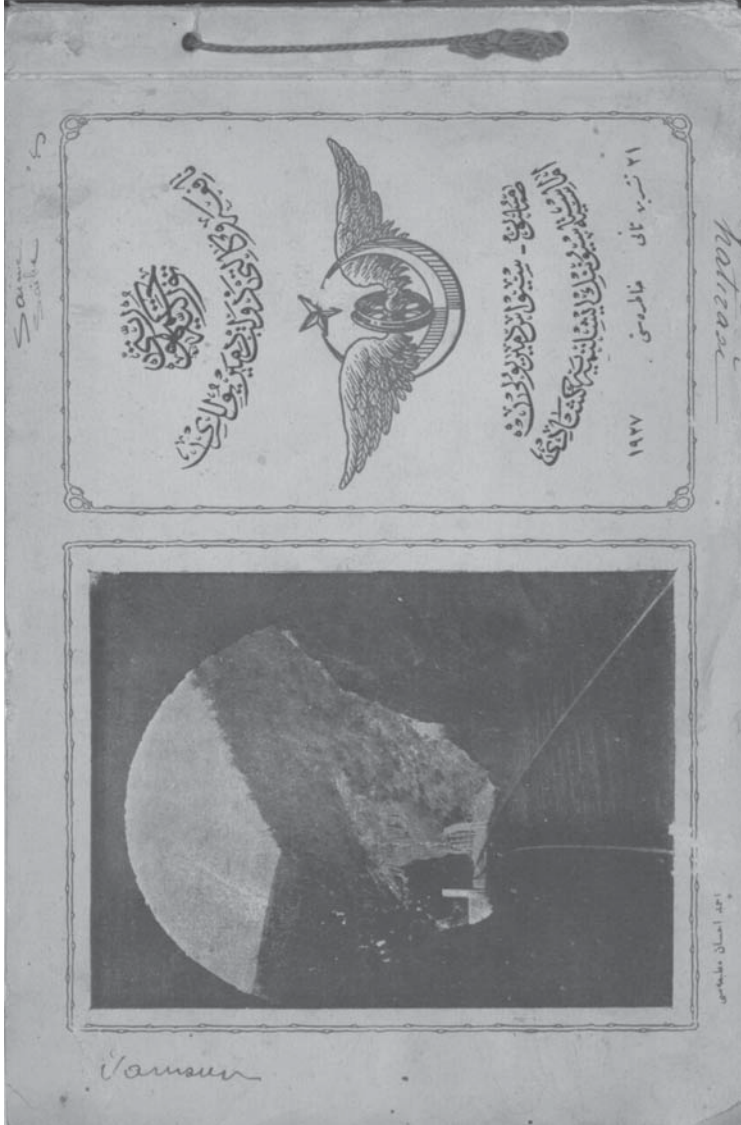
İrtifa için: 1:20.000



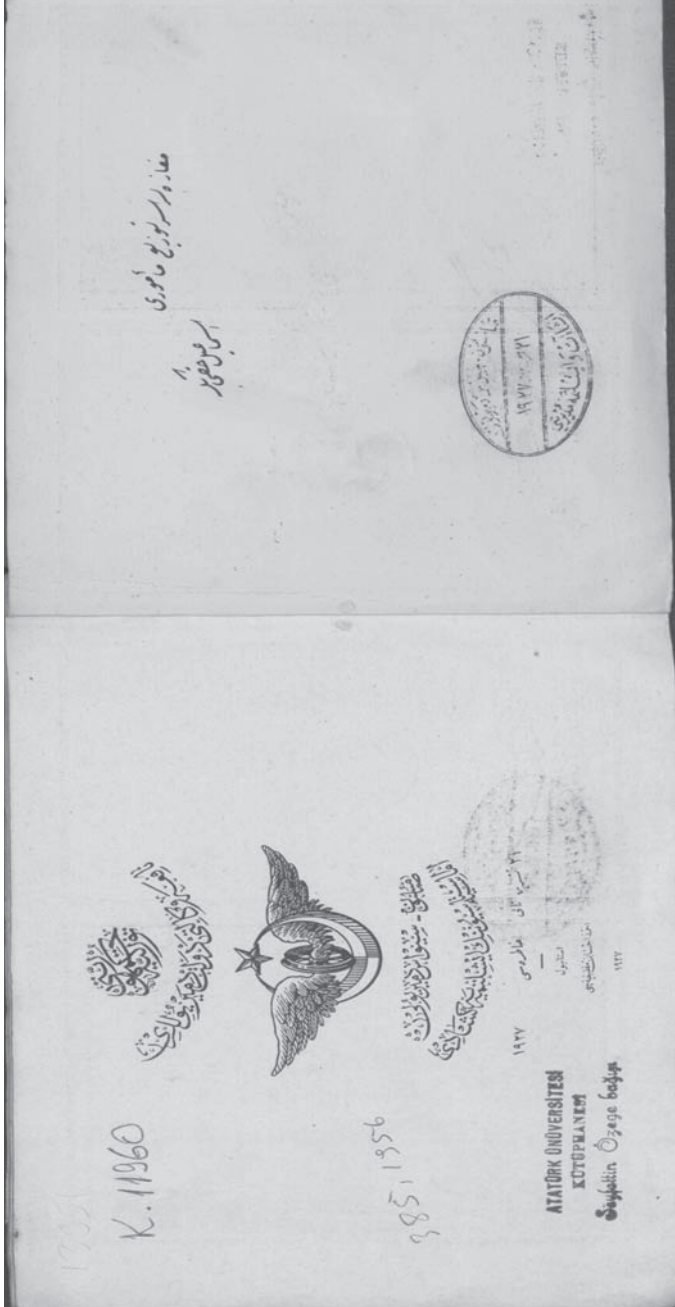
¹⁶ Tren İstasyonlarının rakım ve kilometre bilgisi verilirken grafiğin orijinal çizimine azami ölçüde bağlı kalmaya çalışılmıştır. Ancak hesaplamalarda yaklaşık değerlerin bulunabilmesi için sistematik hataya yer verildiğinin bilinmesi gerekmektedir. Bu grafiğin çiziminin her aşamasındaki katkıları için Serdar Abut'a müteşekkirim.

Ekler

Ek: Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekâleti Devlet Demir Yolları Samsun-Sivas Demiryolu Amasya İstasyonunun İşletmeye Küşadı, İstanbul, Ahmed İhsan Matbaası, 1927.¹⁷



¹⁷ Kitabın 11. sayfasından sonrasındaki fotoğraflara ve bu fotoğraflara ait açıklamaların transkripsiyonlarına bu bölümde yer verilmiştir (ç.n.).



[illegible]

- ۸ -

«دوشه شهرى قلعه - قلغ لوت»

برسط مائى ارزنده نامى ايش وچونان نرجه دوشرى اوزاننى اولان وچير ، ماسونى ۸۶ كىلومر جوب پرېشنه بولمىدو ، مطع غونډ ۱۰۰ مېتر اړخمنده وچان موه، مرزبون اله كورنى اولاق نساينى حيمى پر شوره اله اكلميه وماسون غبرلرته همى رنجه اله مروهو ، لطف ديشين بامكر اله زين ايد حوشاك الك پوكه على / ۱۲۶۱ راقلى [چتر آلان] نامى اولوب ديش رويايلر اتا اداش زمو جرعت مالكمو .

(كلمسا لارنجى) يك لشورت نظر حوشاك لكى اسمى اخبرو ، وناود اخبرو / در ، مئى بوزنه اولكى كورنجى زينارده ايله / اوازو / وناود / اوازو / اسلورى دىكودو .

حوشاك پوكى رنده ورنه يك پوكى زشور موبودايكى بحرگ اوش بېشنده كدرا زرمش اولملى وشيدىكى ضيبك شو وفعول يك چوق سيار موكره اتا اداش وچينى كره مروه ايله ادايان نساين ، حيران اشمده چقال كگا و طاشله بېد اشمكودو .

روان اولشده كره / ۱۲۶۱ / سايگر منده تاپ مدهش پر رازله وونه كنى پركلمده پركيكار شلمش ار قاشش ورنماق فاب ميبان مو جيتوب طغوز كور قدر اوش وده چكشور .

پو ضيبك قيت ديشرته الك پوك طاش قلمباريدو ، قلمباريك نيشر حنده ديت وفعلى زمسلمات آلتيككن دكدار ، غنين ليلين شكى موك پورابه ولكه يكوچنده دروشن غنيزدندو ، طرمسارليك ليلين آلكره مياشنى وازمروه چقال طاش كتباريك ملاقي ايله پوك حلك توكر طردن اتا اولملى كنى طاشا اقمندو . و دم منده موك حران / ۹۸ ، درجه اولوب ترك كىموبوشه (تاققوزدا) ، (حق تان قارون) ، (تاق نعلب-موبوم) و (كربيت موبوم) اولملى طاشا بېشنده آكلانلشور ، طاشش خواصه يه مدهه الهه پوكه ، روكه / ۶۳ / رومابه / سيناقي رومابه شستلرته وب ابلكمكودو .

- ۹ -

(چليك) معدن كوپور اوچاقرى

پامور كىنېرسى طاش طارده دنده اشران (طارده معدن كوپورلى)

ماسون - سيار ديه پوكه حاشى پامور اشرانقو قشته زكېن برمدن كوپورى اوچاقرى موبوداوب مرزبون حوشه ، كلمسا كومالليك عروقي و اوچاندين نامين ابلكمكودو . پكرى بش كىلومېترى برسانى اشران ايشكى غنيج ايلان مد كورمدن كوپوريك اشران اشران (۵۰) مده ديه بولى اداومسه بولمى ايلش ، ايدو اوچوده كىرپان نامينان و نكېلان ايله ايتلاملك ايتلامكودو .

معدن كوپورلى ۱۳۰۰ ، ۶۰۰ ، ۷۰۰ و ۷۷۰ راقلى مده ووتال ادايله ايرىلان بامكرك اشمده و ۲۰۰ ال ۴۰۰ مده قاشقشده قدر دالدارين عيارن اولوب غنجان ليمو اشر دالدارك / ۴۰ / بلمده اولاق رس قان چيه دوشرى اوزاوب اولملىق قيت اشمكودو .

علامتو غبرى دالداريك غلج پامورى دىكودو كوپورى

مويت	۳۱	%
matiere volatile	۳۰	%
Carbone fixe	۵۰	%
كوپور	۷	%
لېشه غلج و تيت اشر		

كوپور جنى Sin-Bituminex وچان دوشن شمال ونب آرو وونى مئان و درجه حرارت وچيشلشده / ۶۰۰ / قارون ايلى حيلاده رنجى صف لېشمان مدهو بولملىق تيت ايلشور .

[illegible]

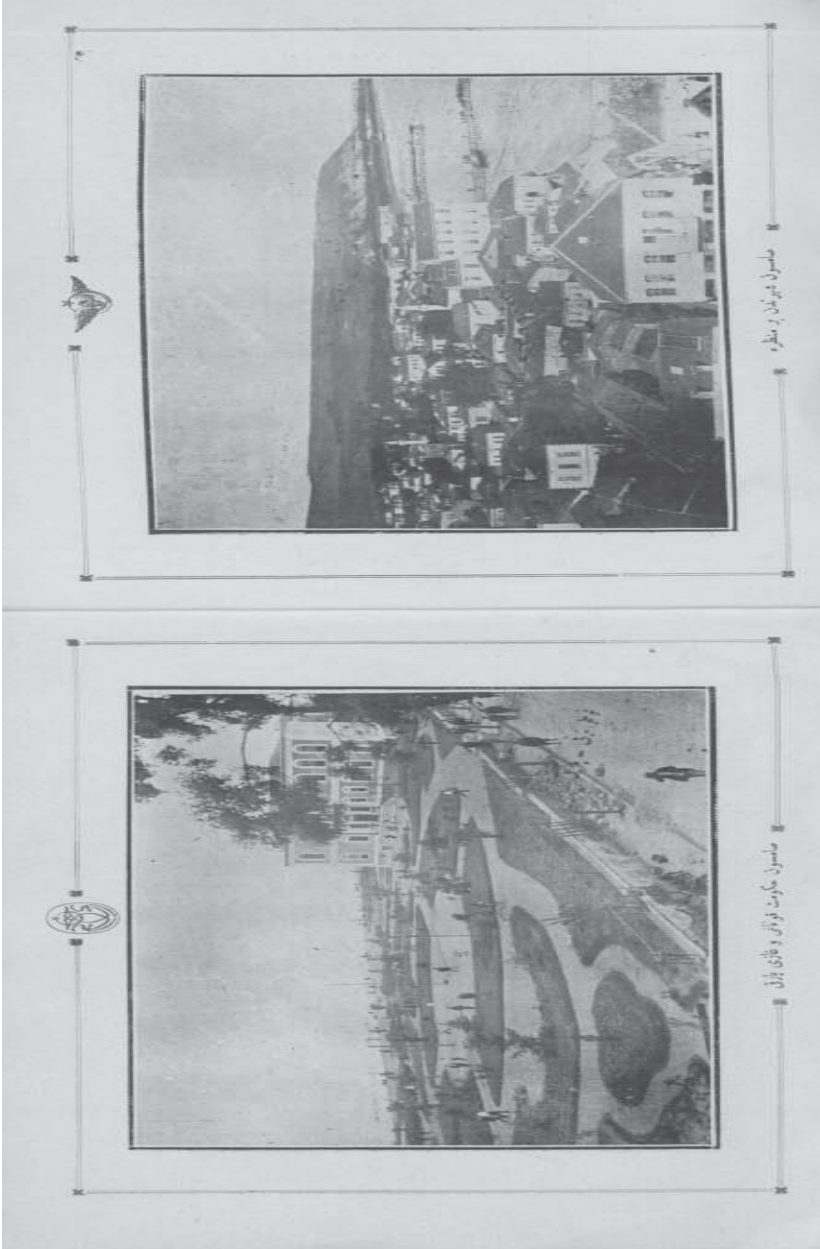
سازمانده بنما محروقات خزانہ آزاد تعلقہ ،
ہر ماہہ ذاتاً اور ذات محروقات خزانہ مضبوط ہوا اعلیٰ مملکت حکومت جمہوریت علیہ مصر ہوا علیہ مصر ہوا علیہ مصر ہوا

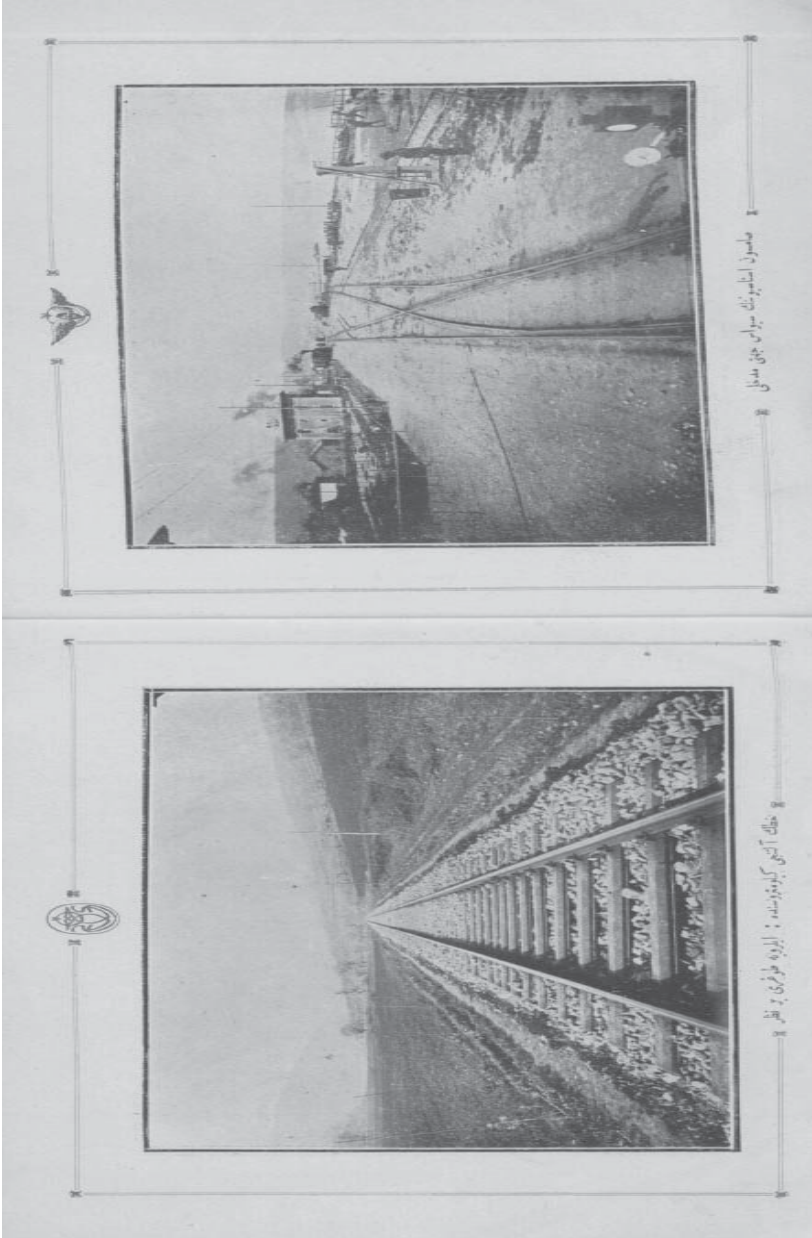
آلبان قون قسقهده موزی مویف ای کی یخیزدی . یولبارین آسیتی منبره جرت این (اورولک) ای اهلانل چویدرسه (ملیسینک) یولبارین قون واخلود وویوک هوسری اولوبتی روات ایلکدهدیر . یالغته یولبارک فردرک سرکله ماله مایه سره آلبانک کونج شیخ به ای ایلونق قون ایکن ایلک ایدر . ایلار کویکک آق زاربان ایلور (نوریا) کیمیه قنر اشداد این سله یانلی آلبانده آلب وارلارک ایلان کرکولده افا ایتقدیر . ویسه قون نظرمه چو کورلن کمدان ساروزار لوریه قنجه بنس خوارلار صفا ایلوبلرک اتری ایلان قون ایکن لاندیر . آلبانک کسکدن کاتارلور منسوب اولوبتی وویوک ایلار

[illegible]

آملیه ، آثار غنیة نظریة در بیان دقیق روشیو ایوب قلعهی ، غی واری ، ساداری ، اسکی مرالاری ، و ساری
خارهای آری آری ثالث تذکر فغانس ،

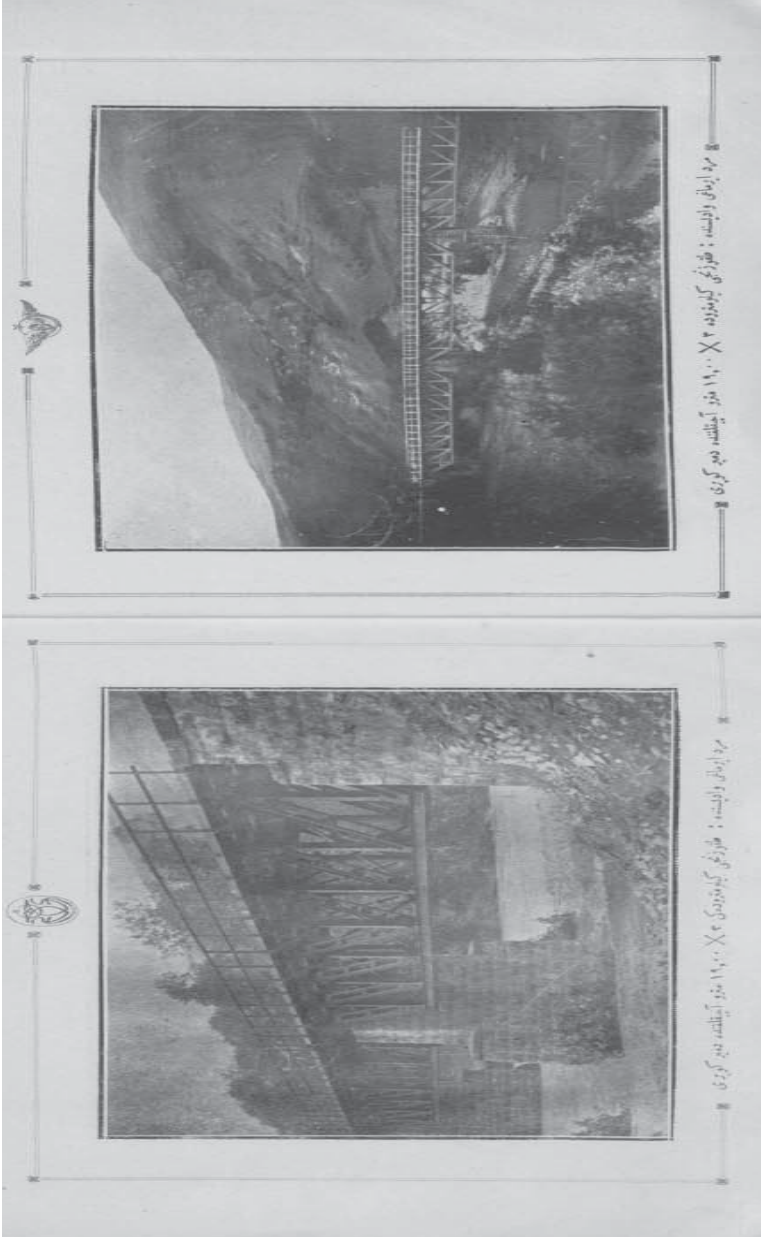






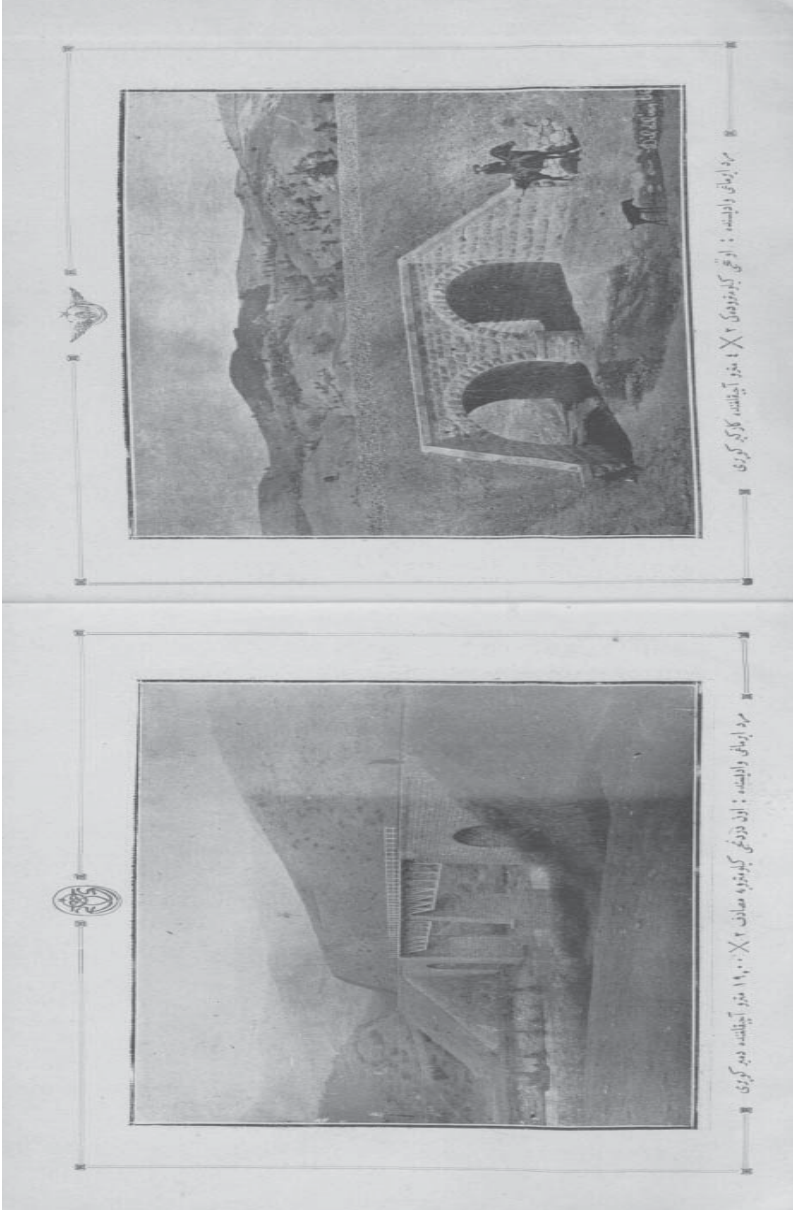
Samsun İstasyonunun Sivas Ciheti Medhali

Hattın Altıncı Kilometresinde: İleriye Doğru Bir Nazar



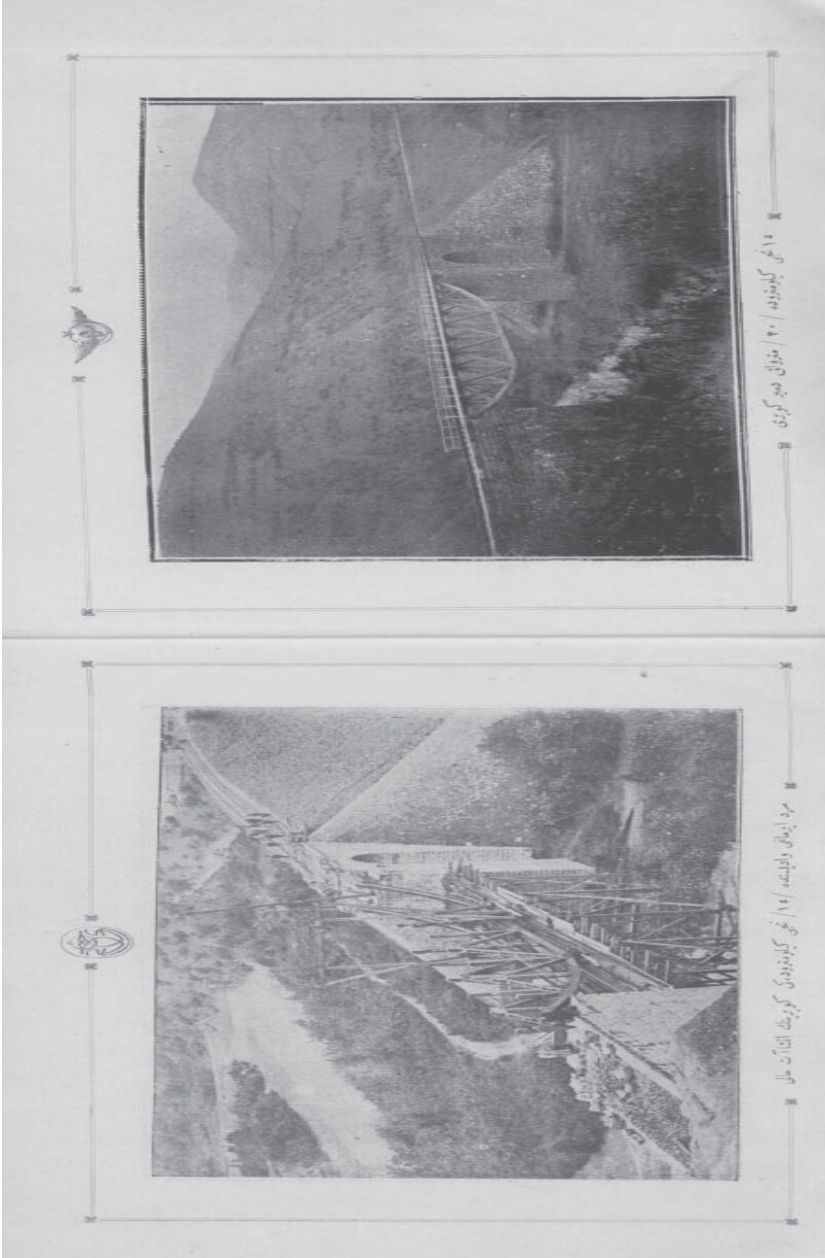
Merd Irmağı Vadisinde Dokuzuncu Kilometrede
3x19,00 Metre Açıklıkta Demir Köprü

Merd Irmağı Vadisinde: Dokuzuncu Kilometredeki
2x19,00 Metre Açıklıkta Demir Köprü



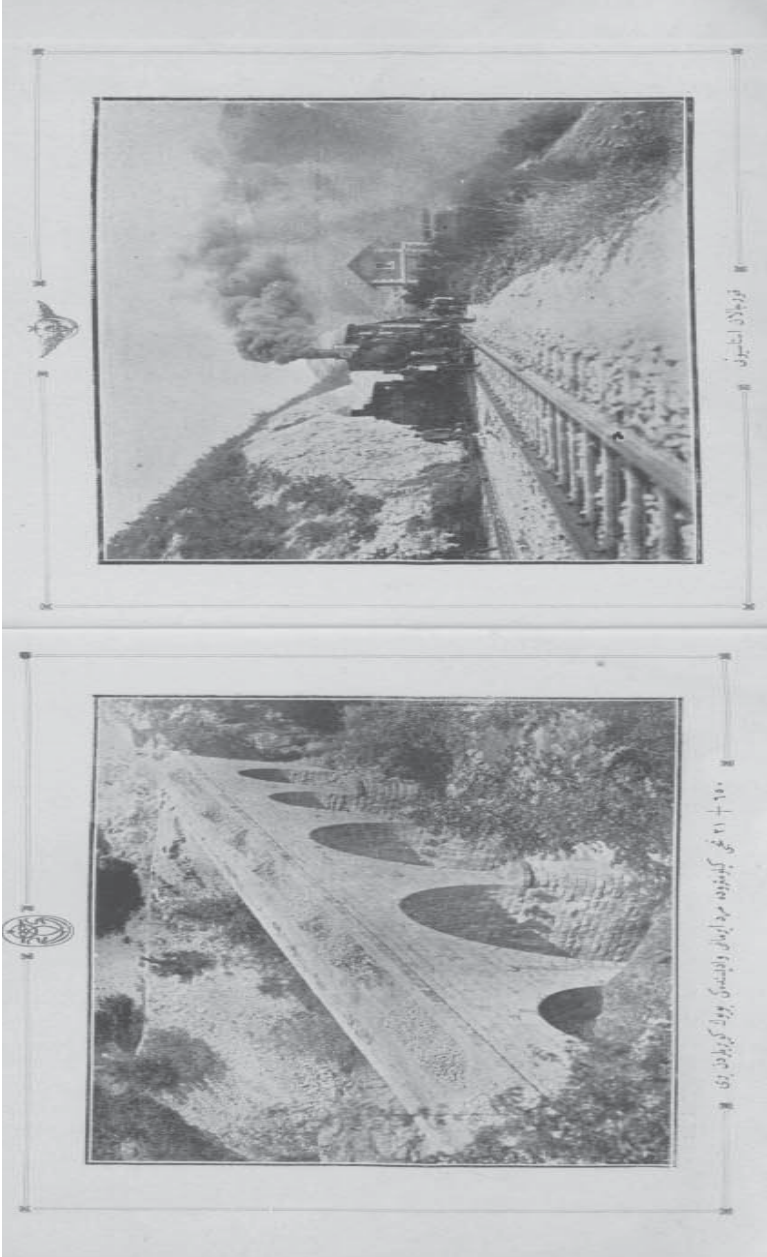
Merd Irmağı Vadisinde: Onuncu Kilometredeki
2x4 Metre Açıklığında Kargir Köprü

Merd Irmağı Vadisinde: On Dördüncü Kilometreye
Mısradif 2x19,00 Metre Açıklığında Demir Köprü



15. Kilometrede 30 Metrelik Demir Köprü

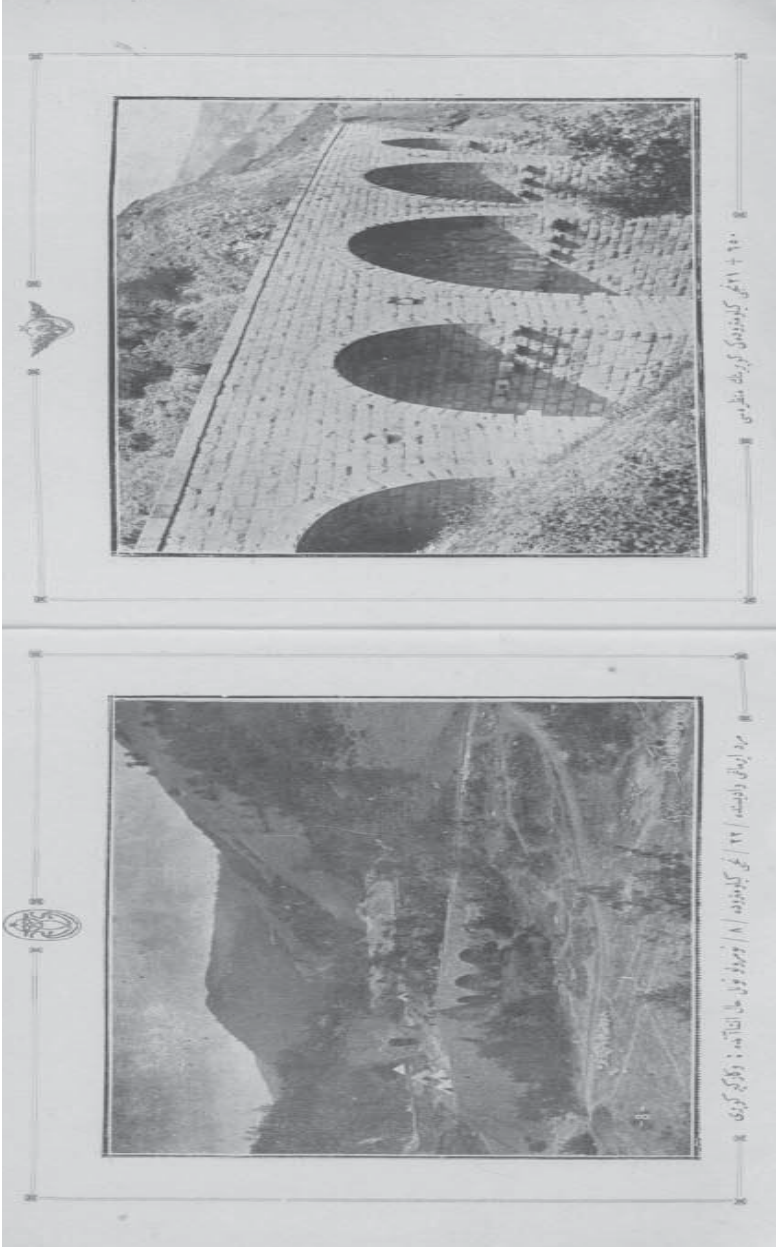
Merd Irmağı Vadisinde 15. Kilometredeki Köprüünün İnşaat Hali



Kurcalan İstasyonu

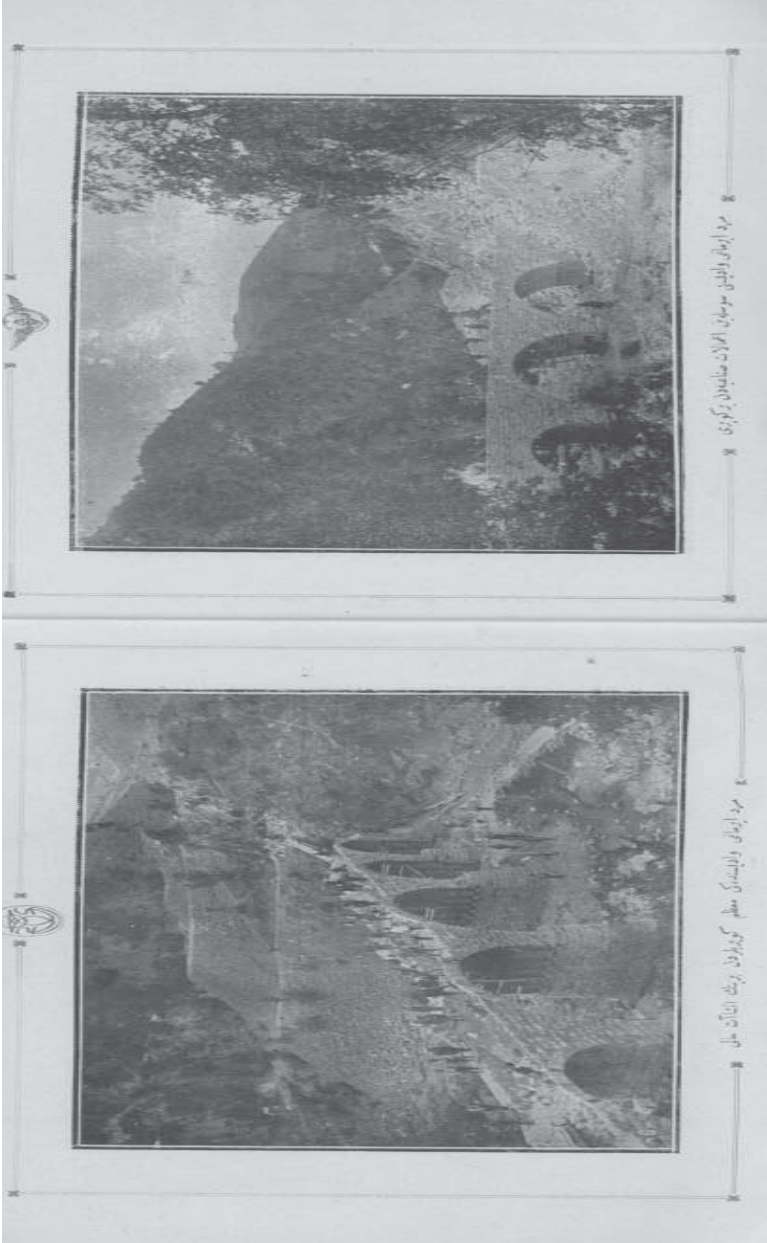
650+21nci Kilometrede Mird Irmağı Vadisindeki

Büyük Köprülerden Biri



*Merd Irmağı Vadisinde 22nci Kilometrede 8 Numaralı
Tünel Hal-i İnşaat ve Kargir Köprü*

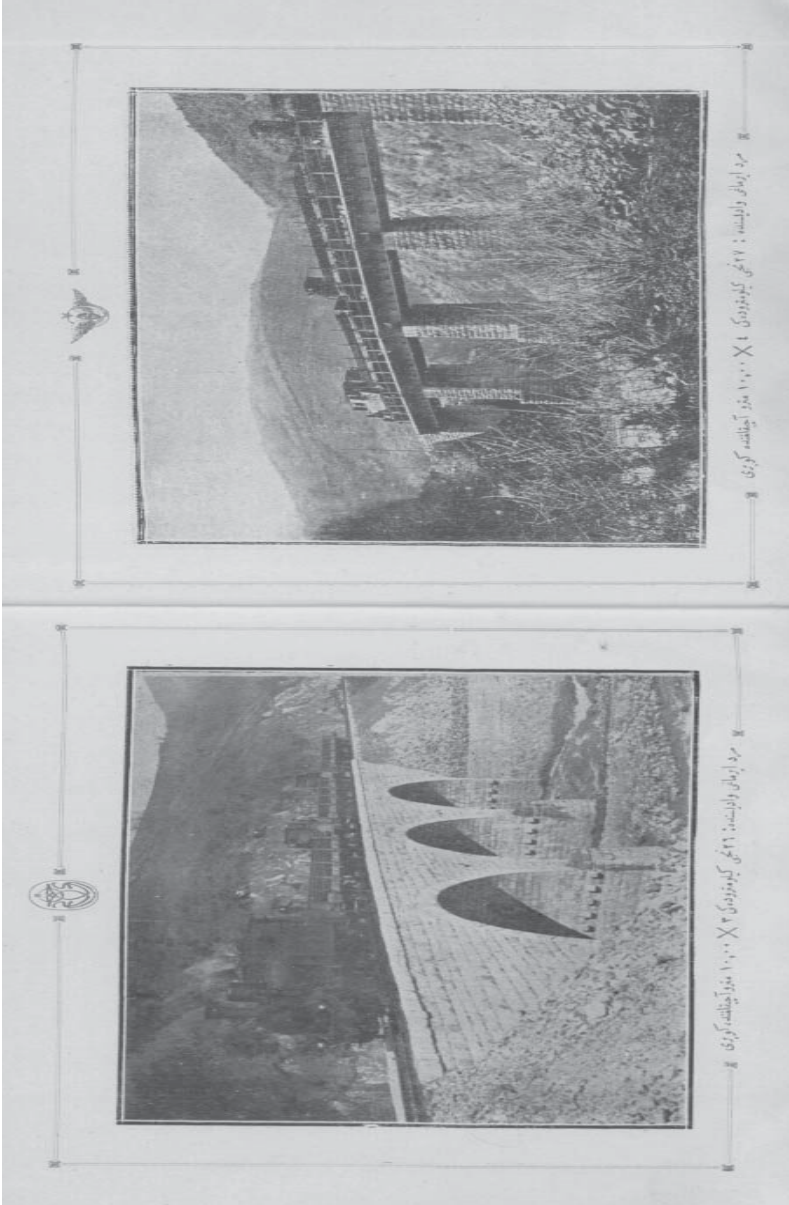
650+21nci Kilometredeki Köprüünün Manzarası



Merd Irmağı Vadisini Süsleyen İmalat-ı Sına İyyeden Bir Köprü

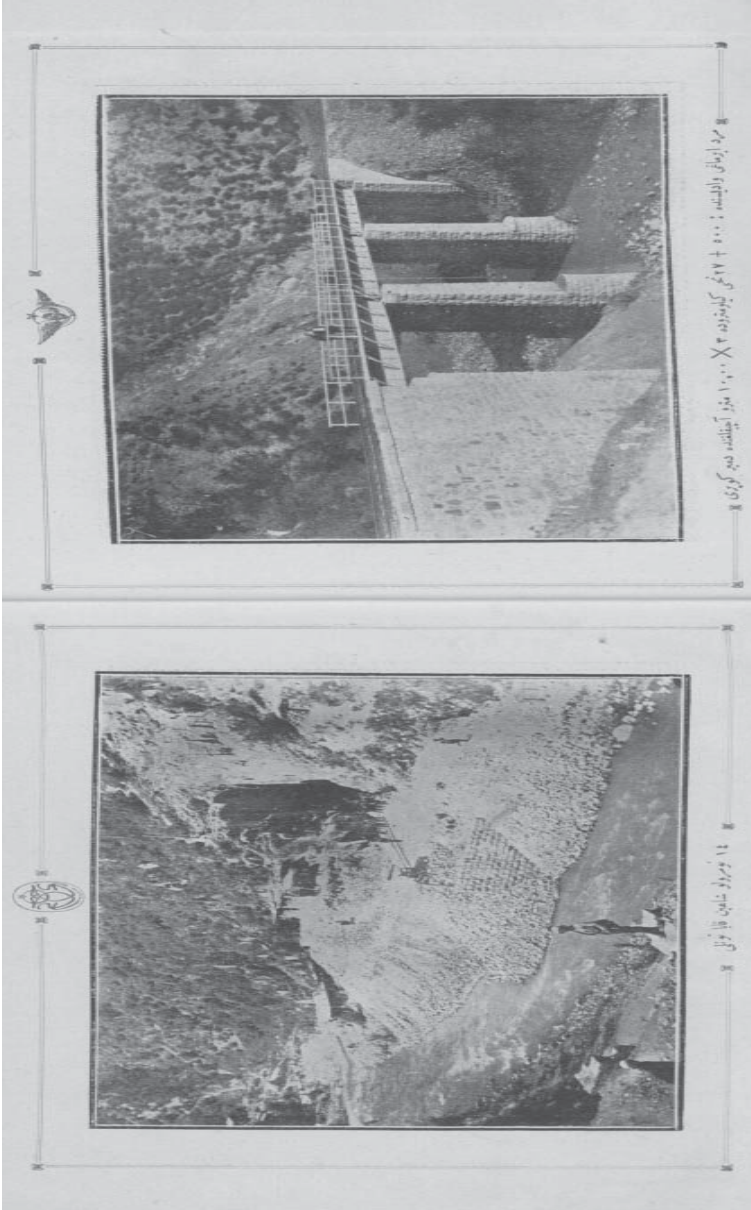
Merd Irmağı Vadisindeki Muazzam Köprülerden

Birinin İnşaat Hali

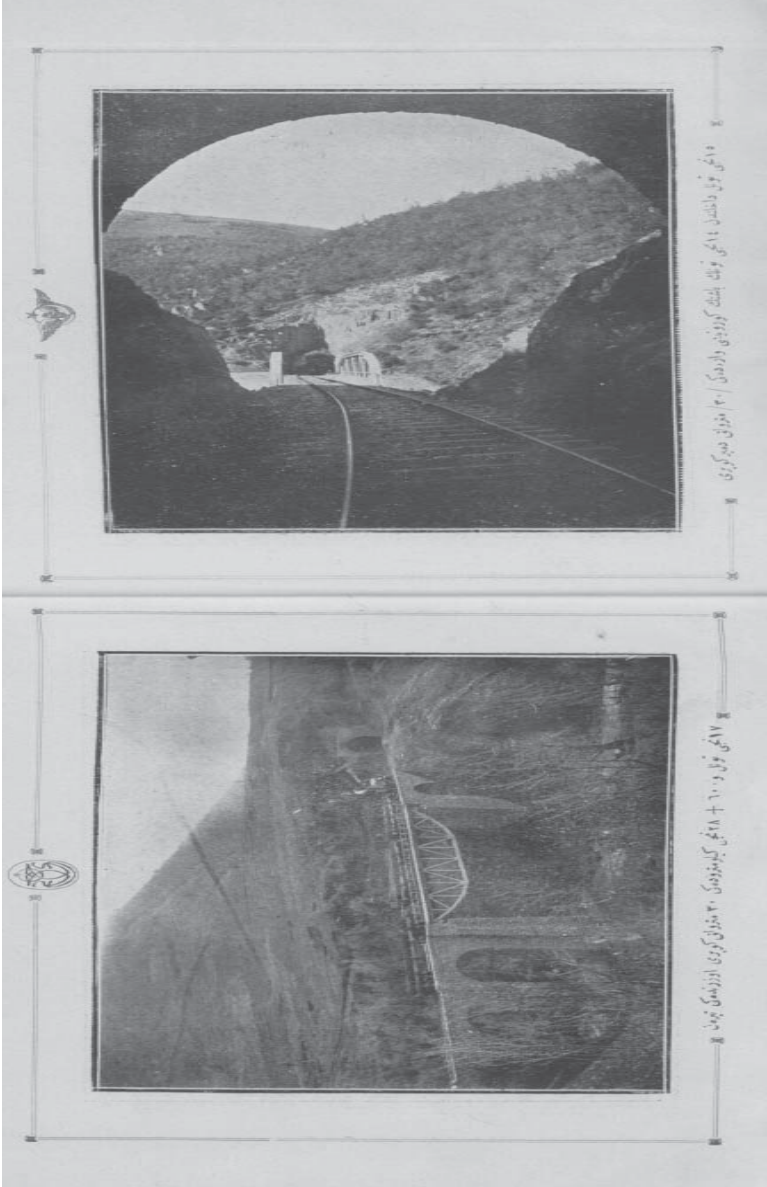


Merd Irmağı Vadisinde 26. Kilometredeki 3x10,00
Açıklığında Köprü

Merd Irmağı Vadisinde 27. Kilometredeki 4x10,00 metre
Açıklığında Köprü

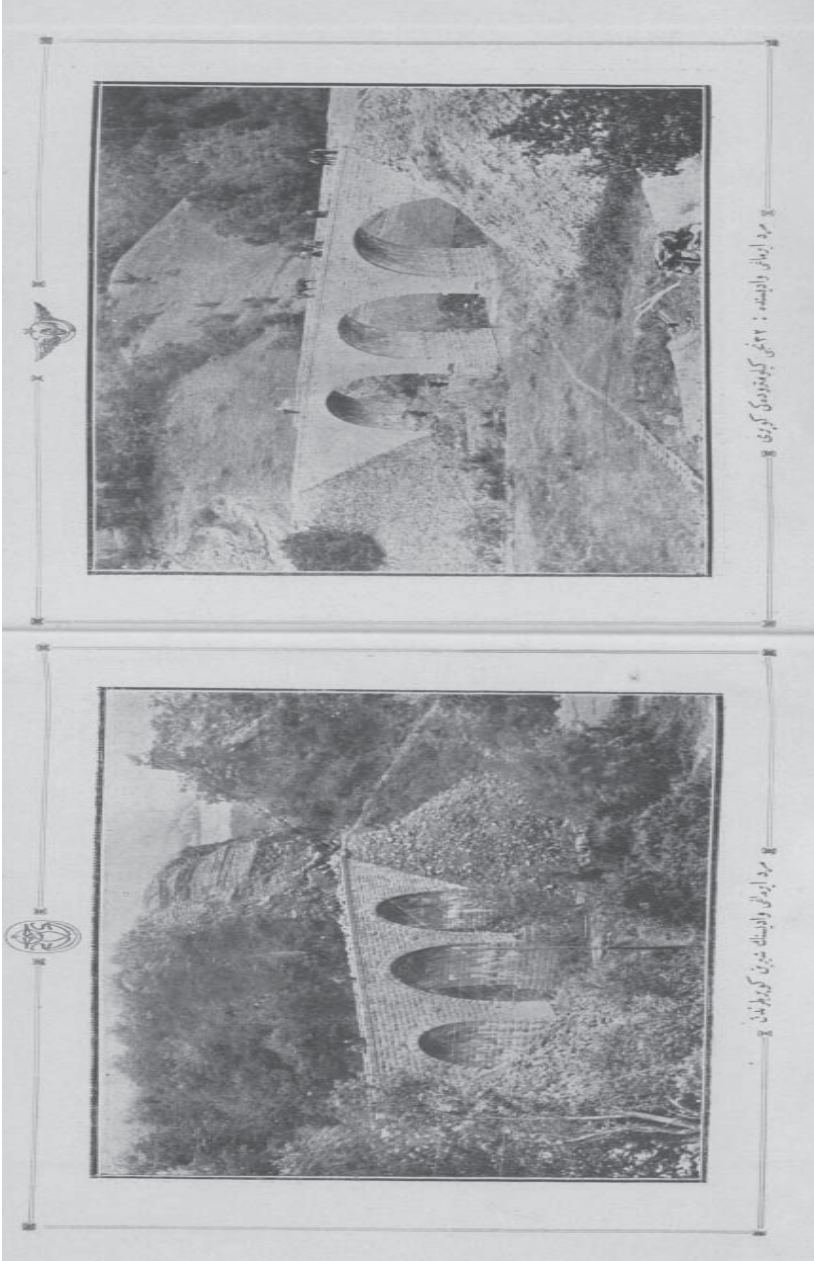


14 Numaralı Şahinkaya Tüneli
Merd Irmağı Vadisinde: 500+27nci Kilometrede 3x10,00
Açıklığında Demir Köprü



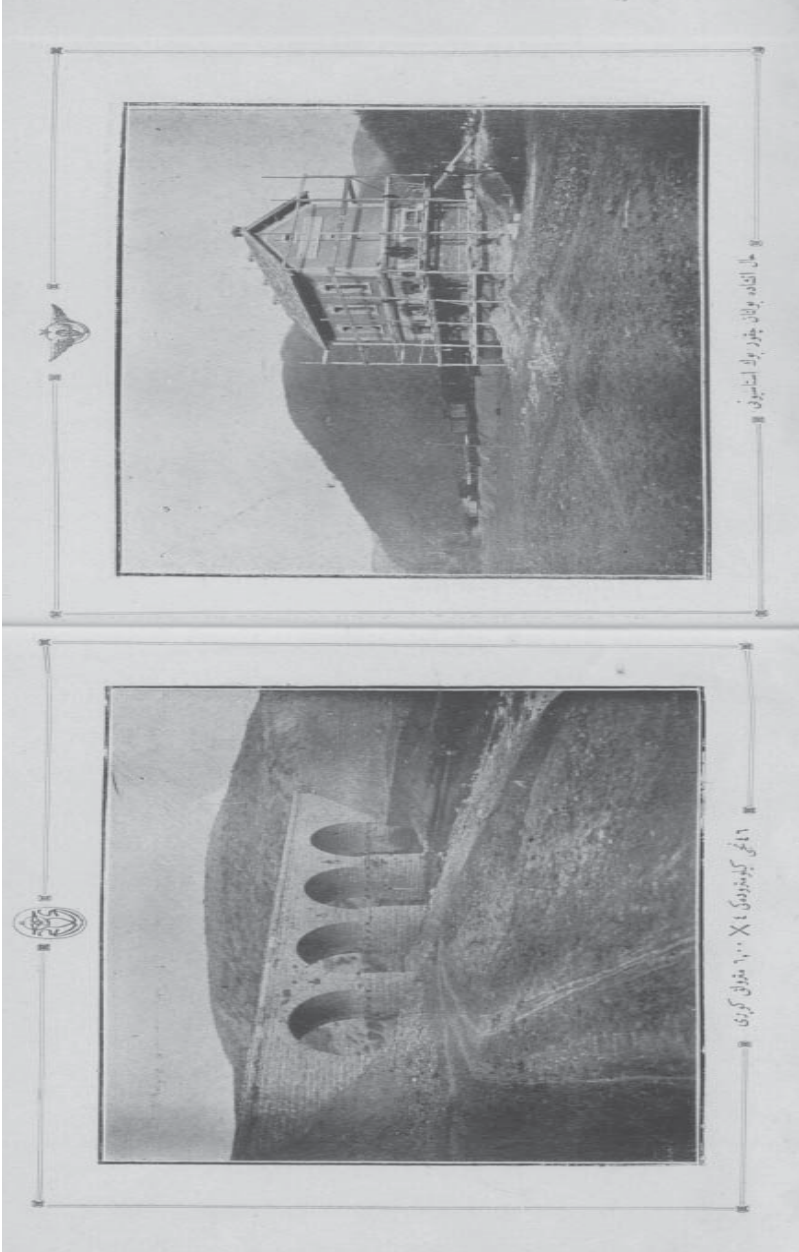
15. Tünel Dâhilinden 14. Tünelin Başının Görünüşü
ve Aradaki 30 Metrelik Demir Köprü

17. Tünel ve 600+28. Kilometredeki 30 Metrelik
Köprü Üzerindeki Tren



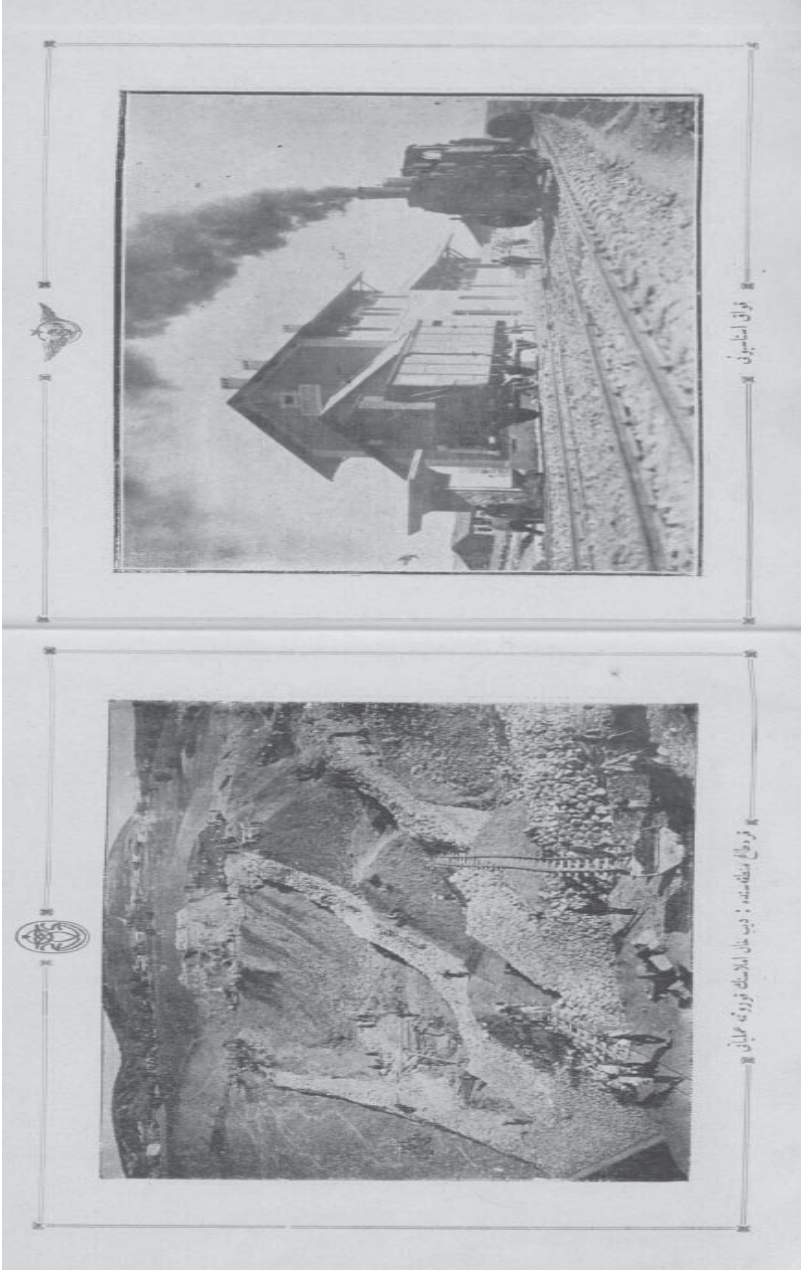
Merd Irmağı Vadisinde 32. Kilometredeki Köprü

Merd Irmağı Vadisinin Şirin Köprülerinden



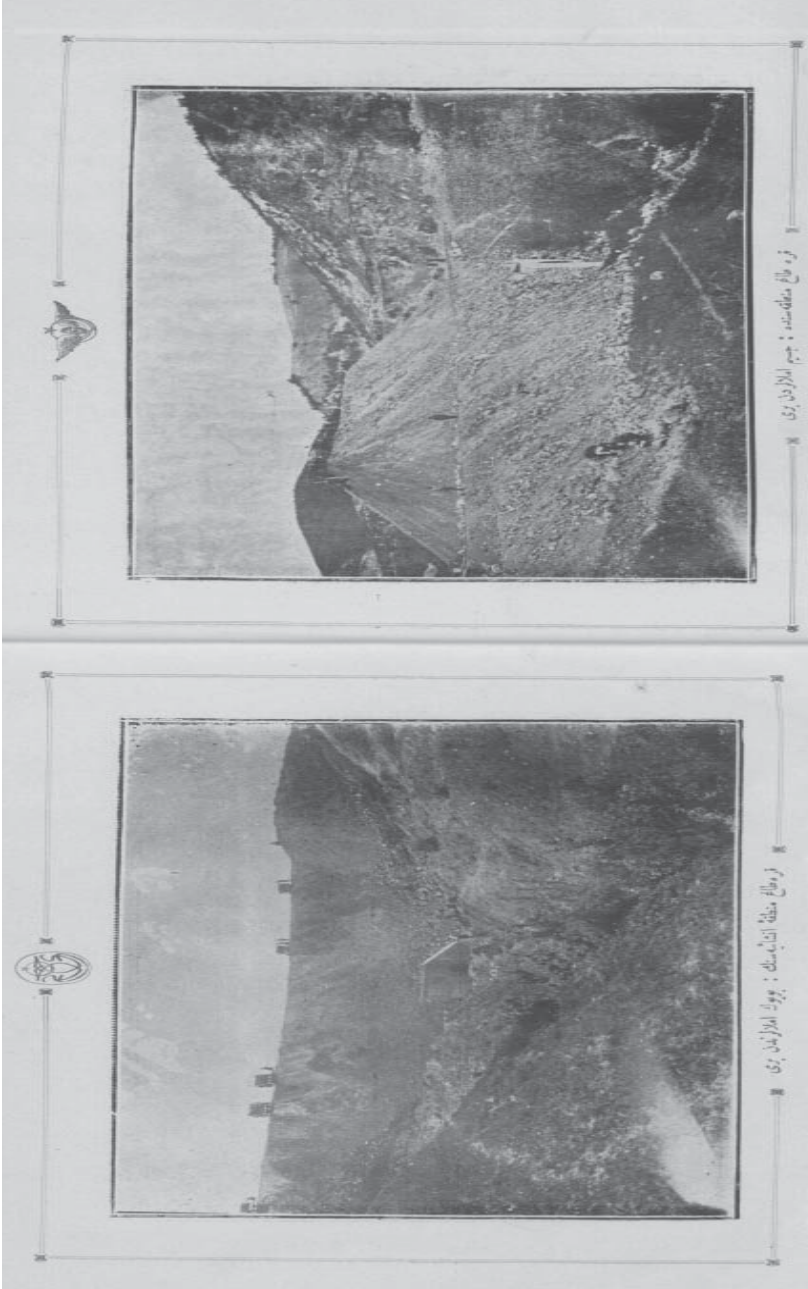
Hal-i İnşada Bulunan Çukurbük İstasyonu

46. Kilometredeki 4x600 Metrelik Köprü



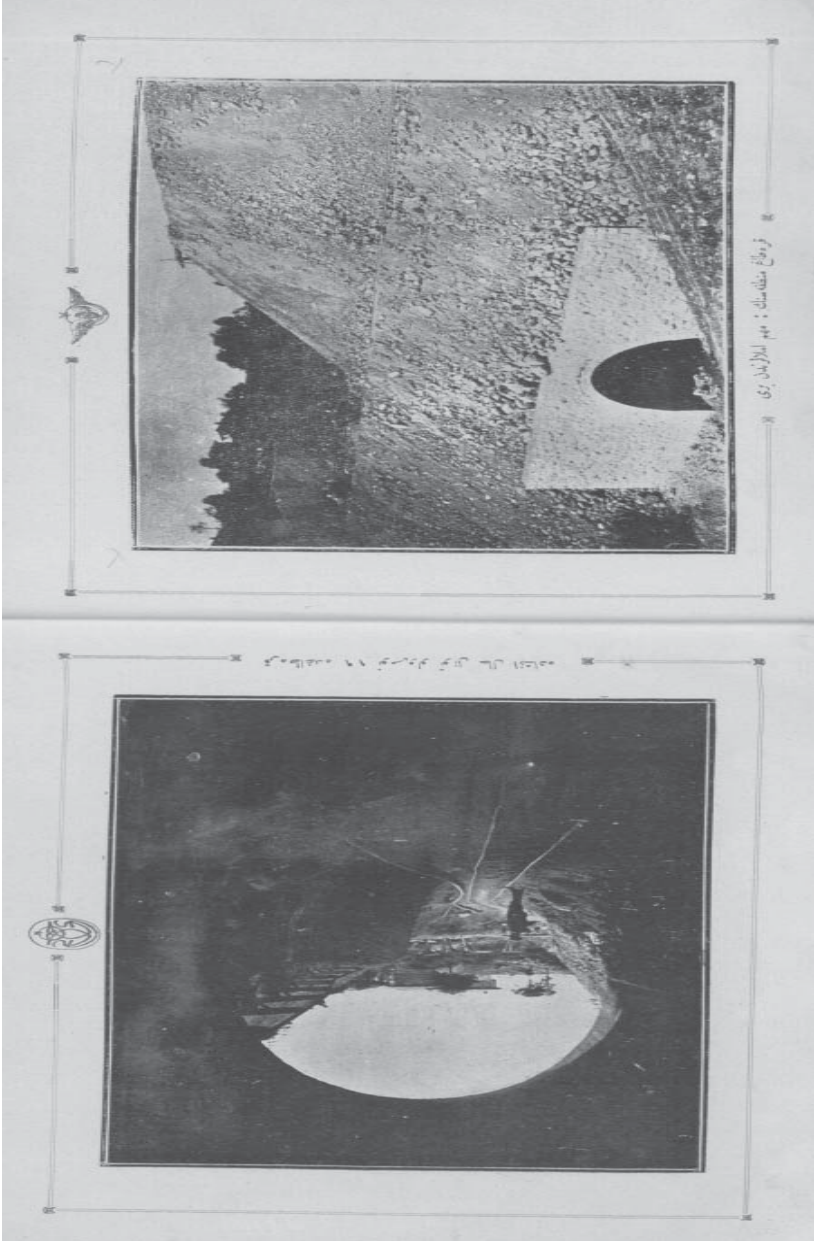
Kavak İstasyonu

Karadağ Mıntıkasında: Diphan İmhasının Kurutma Ameliyatı



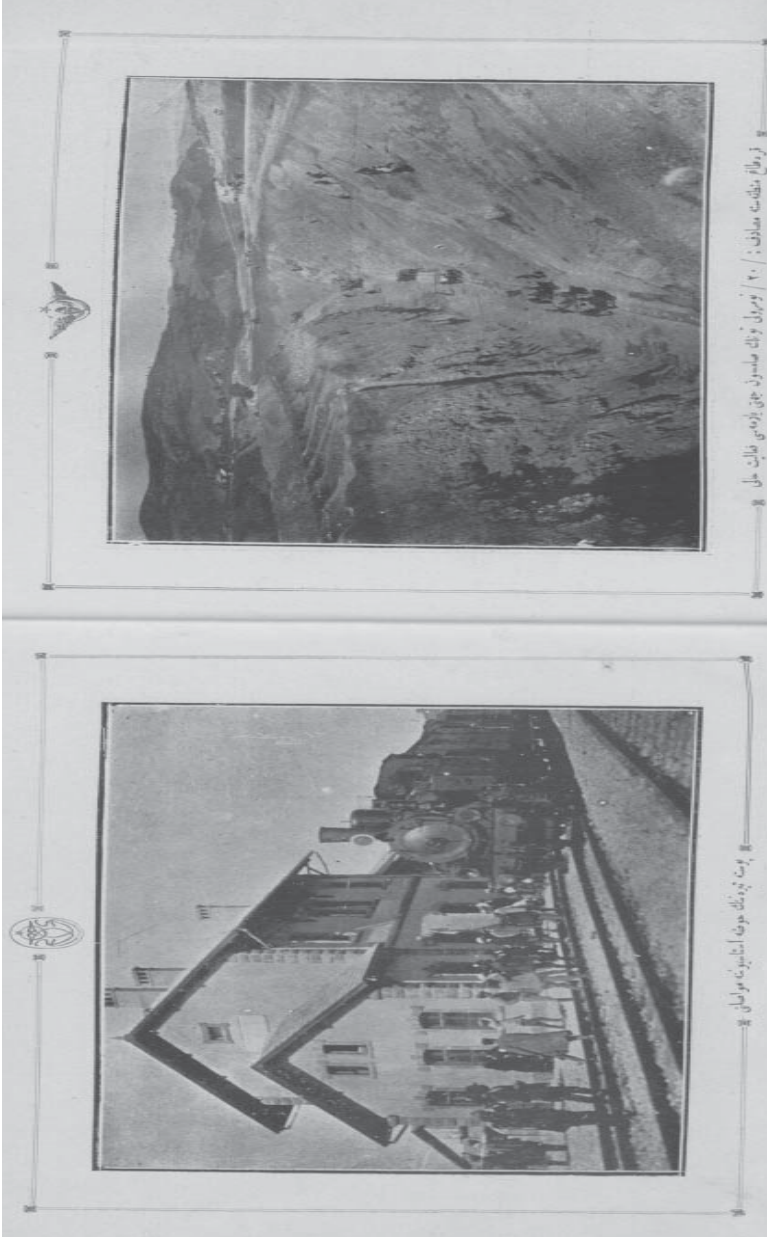
Karadağ Mıntıkasında: Cesim İmlalardan Biri

Karadağ Mıntika-i İnşaiyesinden: Büyük İmlalarından Biri



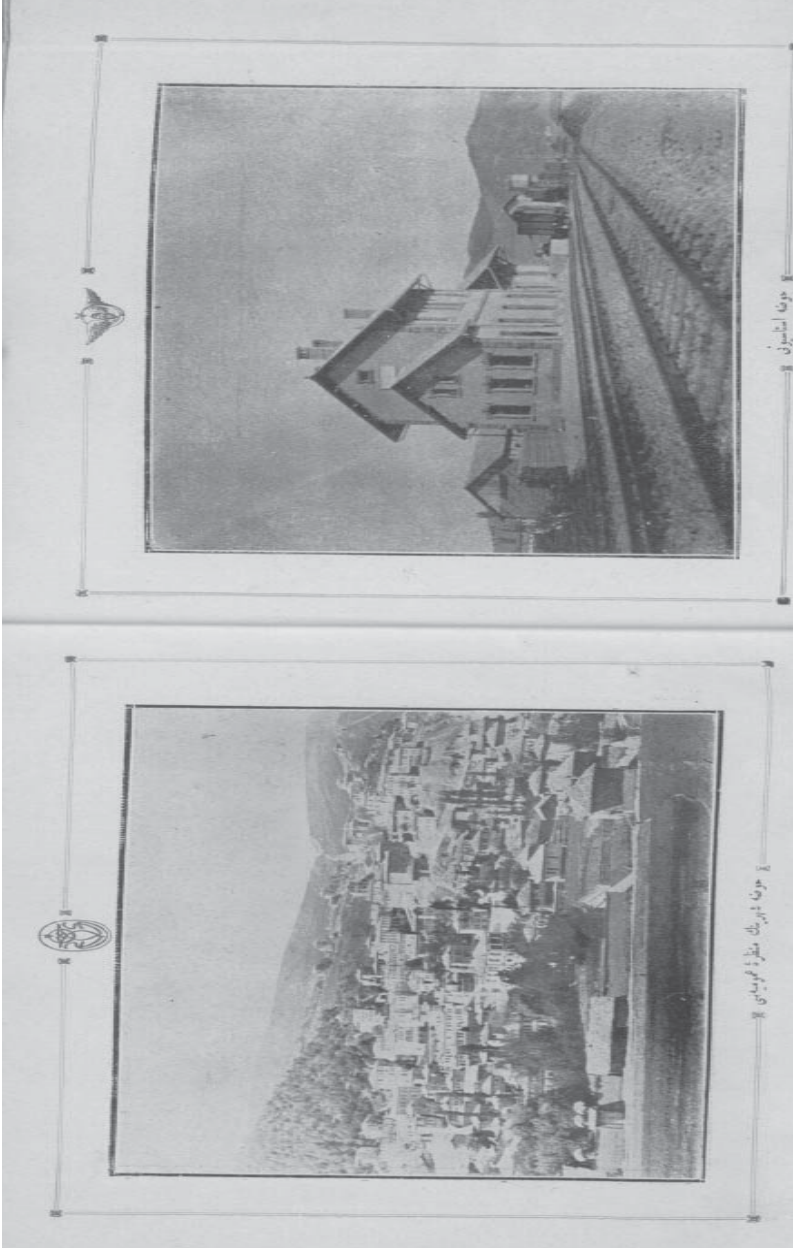
Karadağ Mıntıkasının: Mühim İmlalarından Biri

Karadağ'da 19 Numaralı Tünel Hal-i İnşada



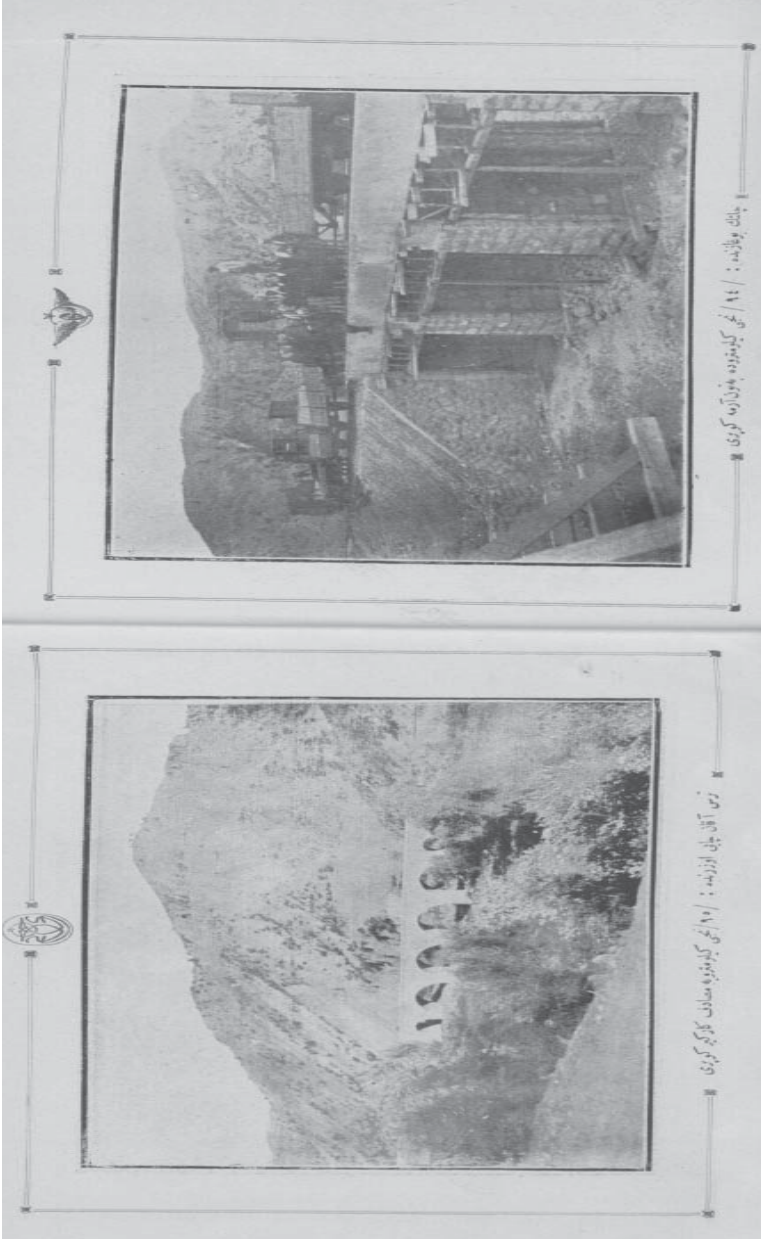
Karadağ Mıntıkasına Müsadif: 20 Numaralı Tünelin
Samsun Ciheti Yarması Faaliyet Hali

Posta Treninin Havza İstasyonu'na Muvasalatı



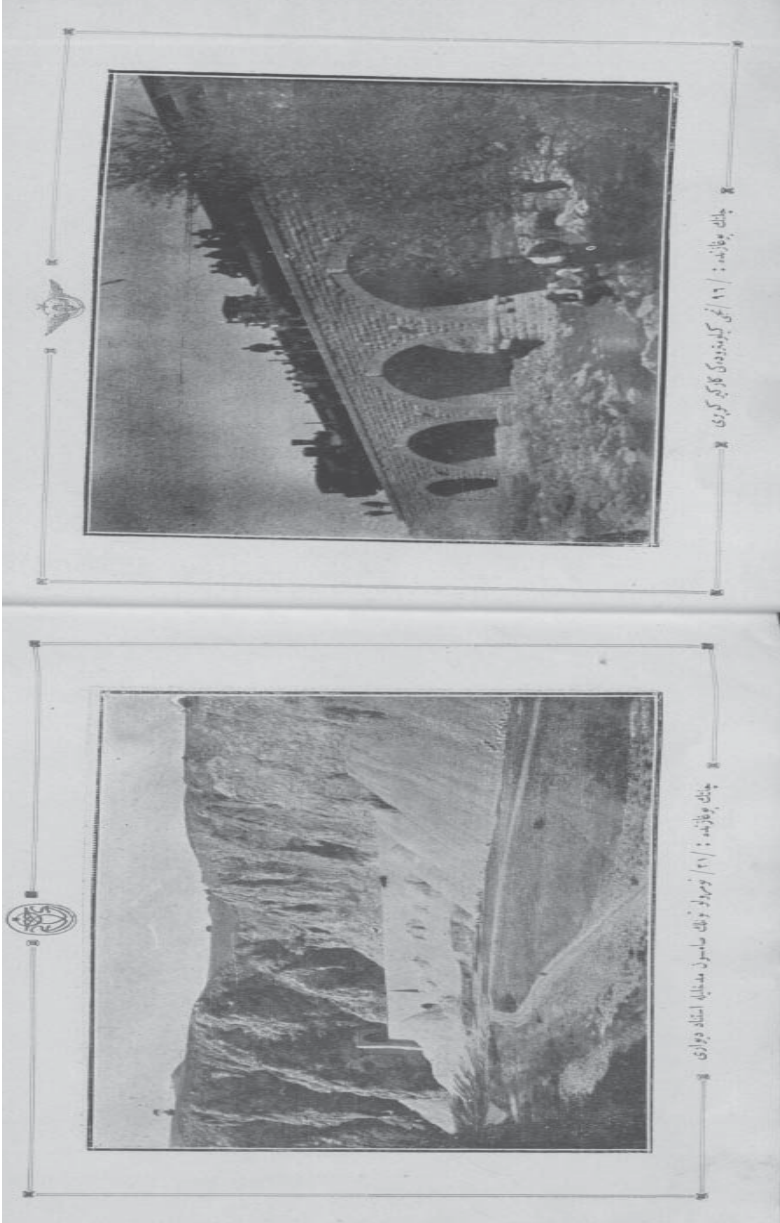
Havza İstasyonu

Havza Şehrinin Manzara-i Umumiyesi



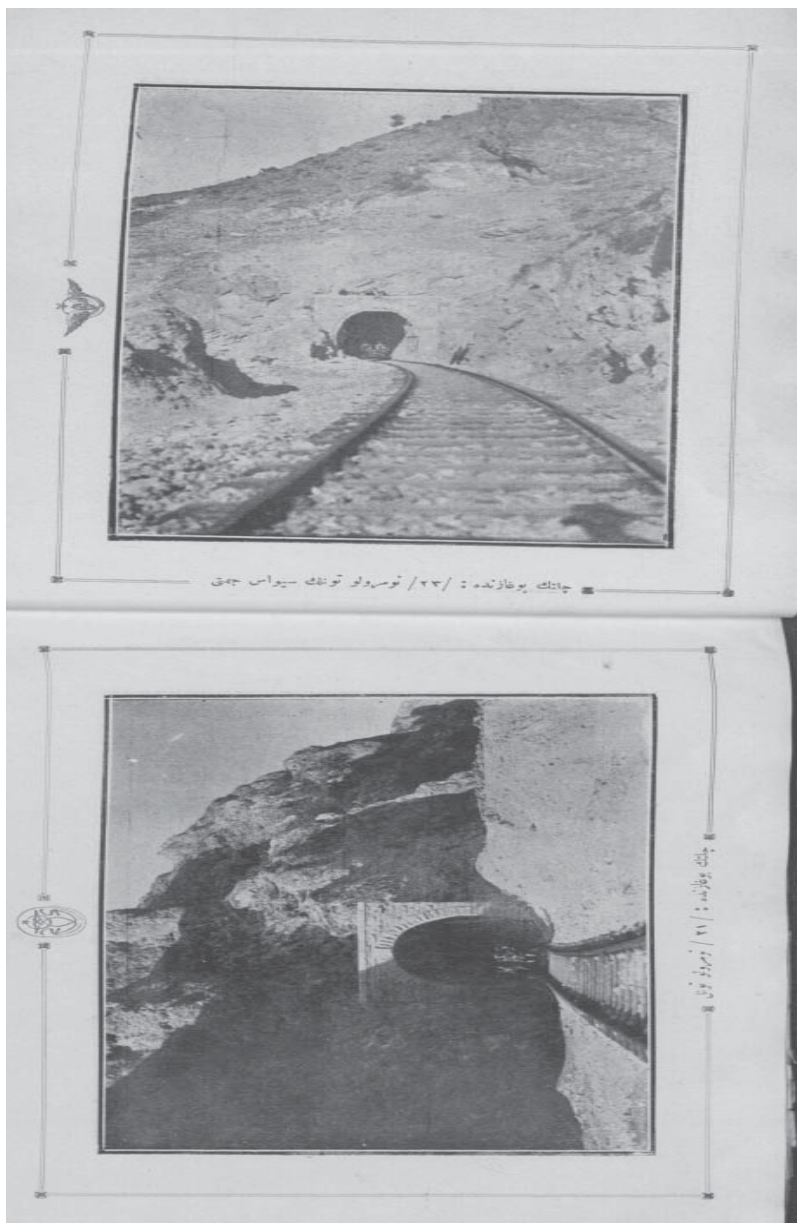
Ters Akan Çayı Üzerinde: 95nci Kilometreye Müsadif
Kargir Köprü

Çeltik Boğazında: 94nci Kilometrede Betonarme Köprü



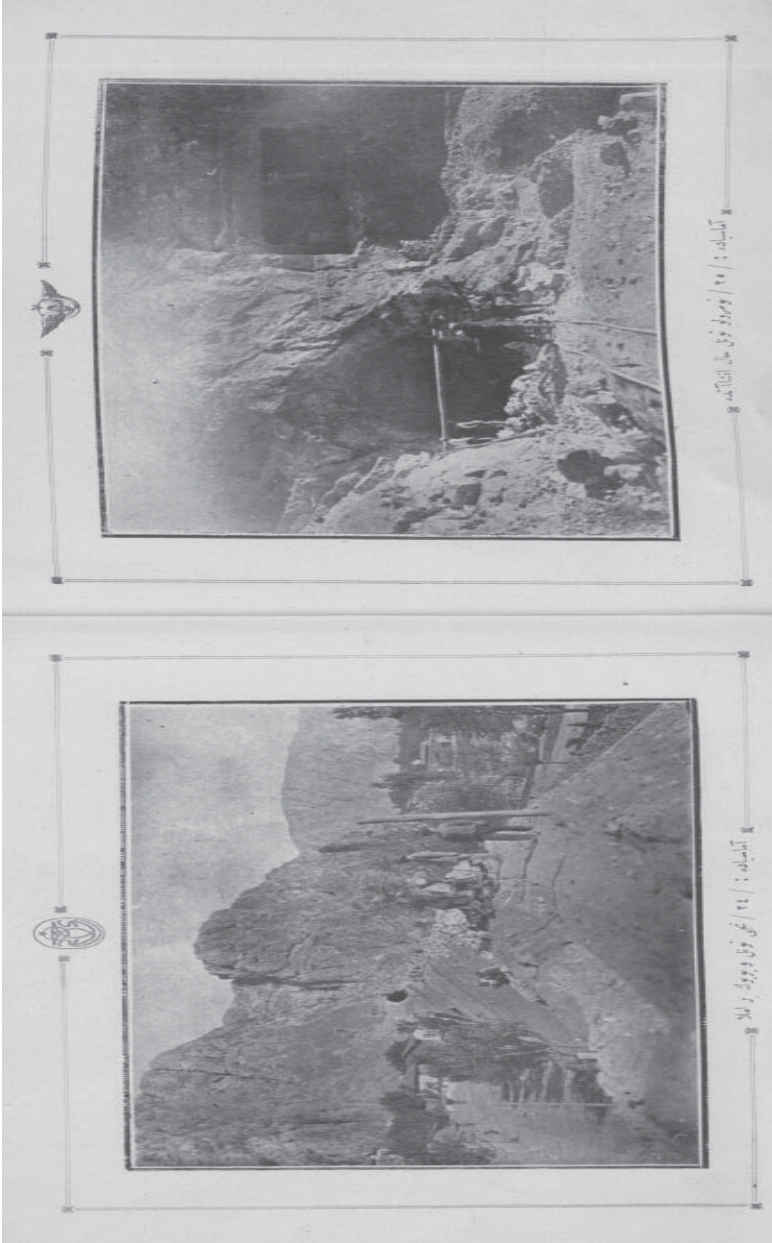
Çeltik Boğazi'nda 96ncı Kilometredeki Kargir Köprü

Çeltik Boğazi'nda 21 Numaralı Tünelin
Samsun Medhaliyle İstinad Duvarı



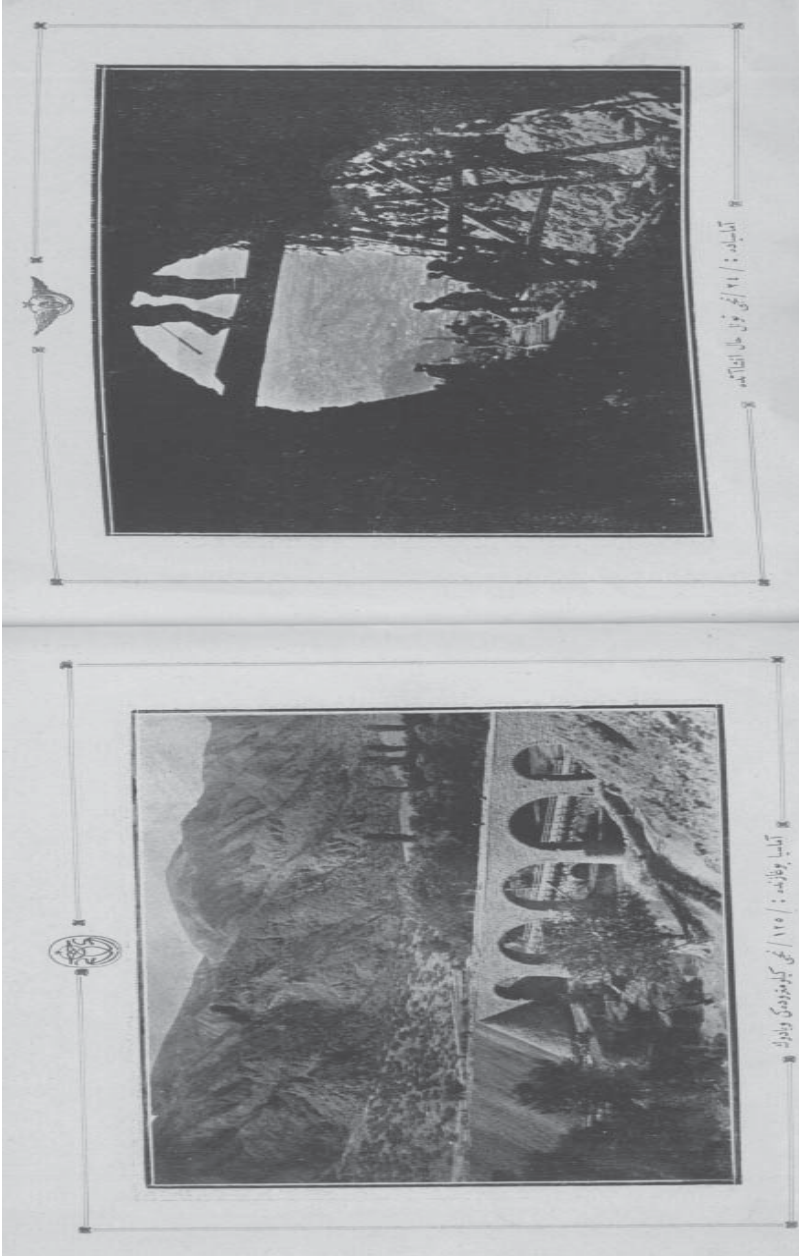
Çeltik Boğazı'nda 23 Numaralı Tünelin Sivas Ciheti

Çeltik Boğazı'nda 21 Numaralı Tünel



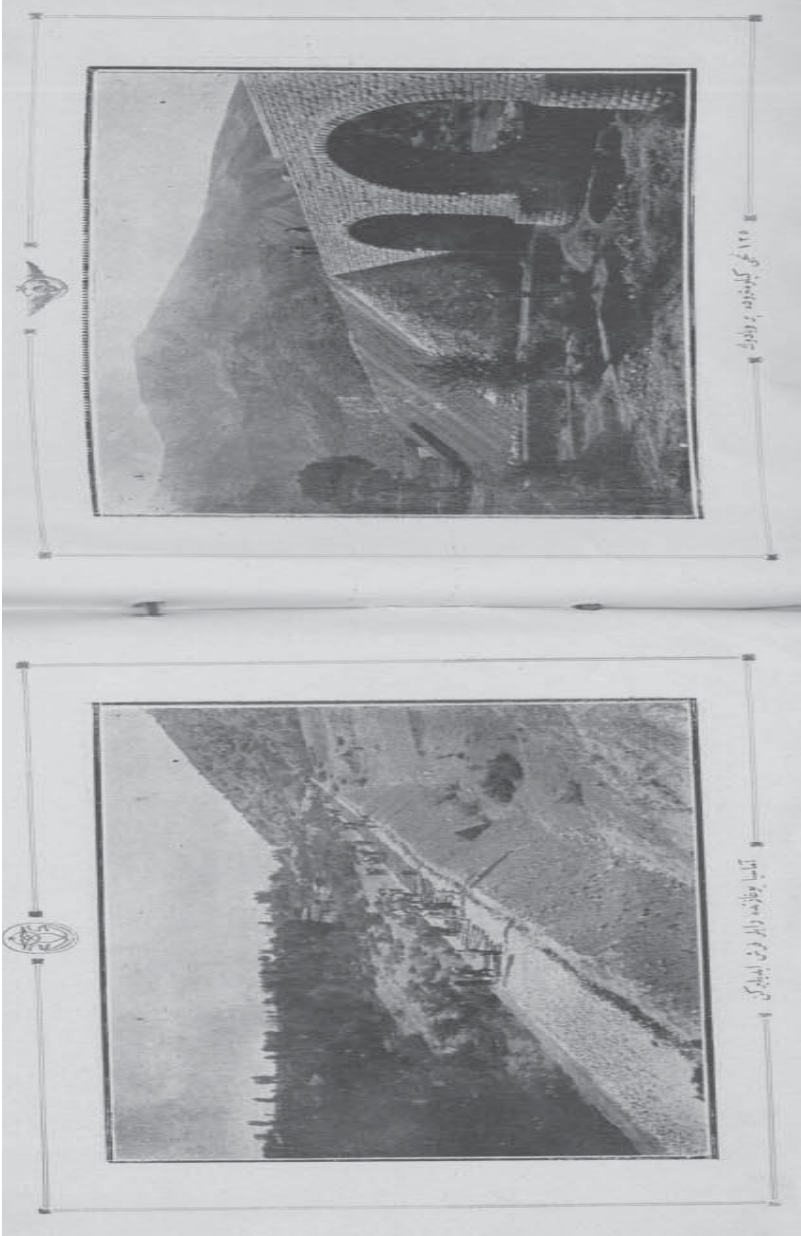
Amasya 'da 25 Numaralı Tünel Hal-i İnşaatı

Amasya 'da 24ncü Tünel ve Büyük Bir İmla



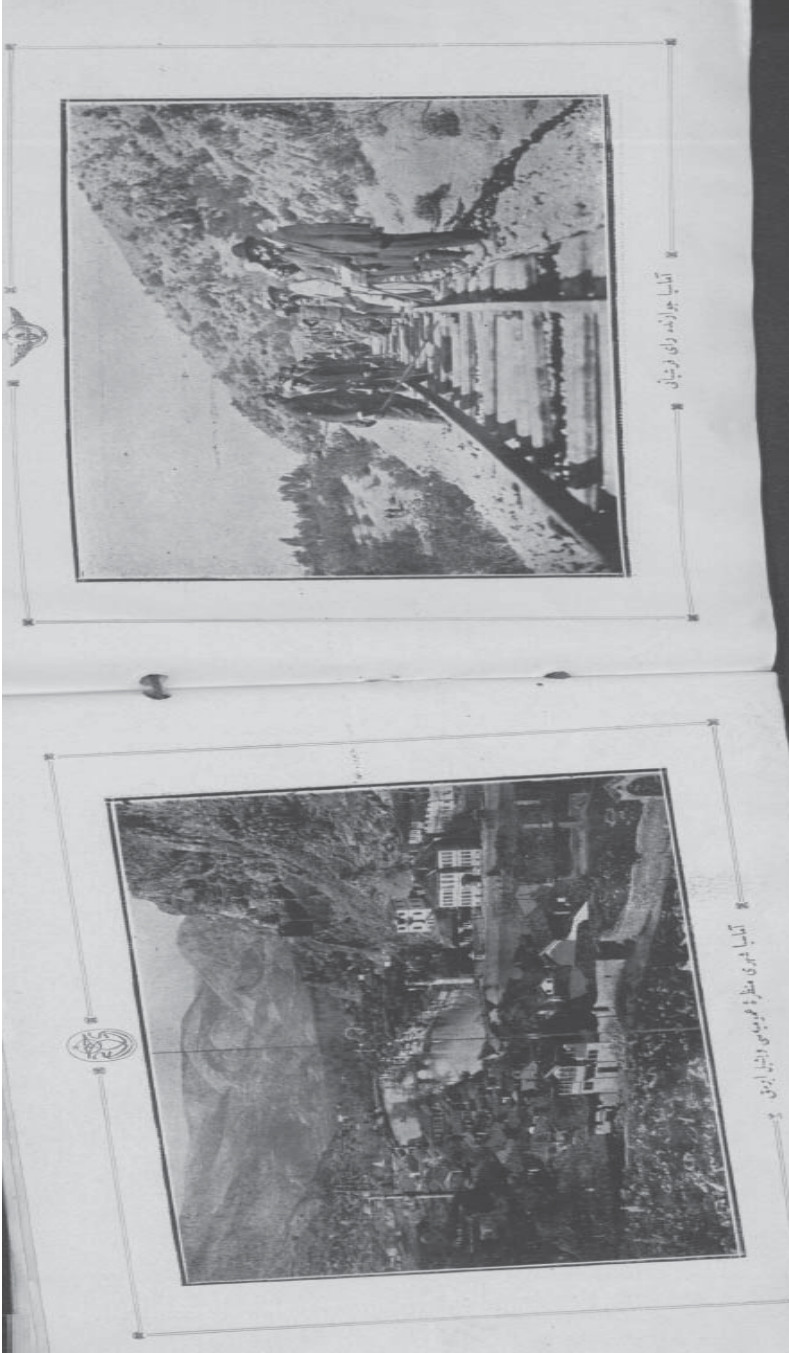
Amasya'da 24ncü Tünel Hal-i İnşaatta

Amasya Boğazı'nda 125nci Kilometredeki Viyadük



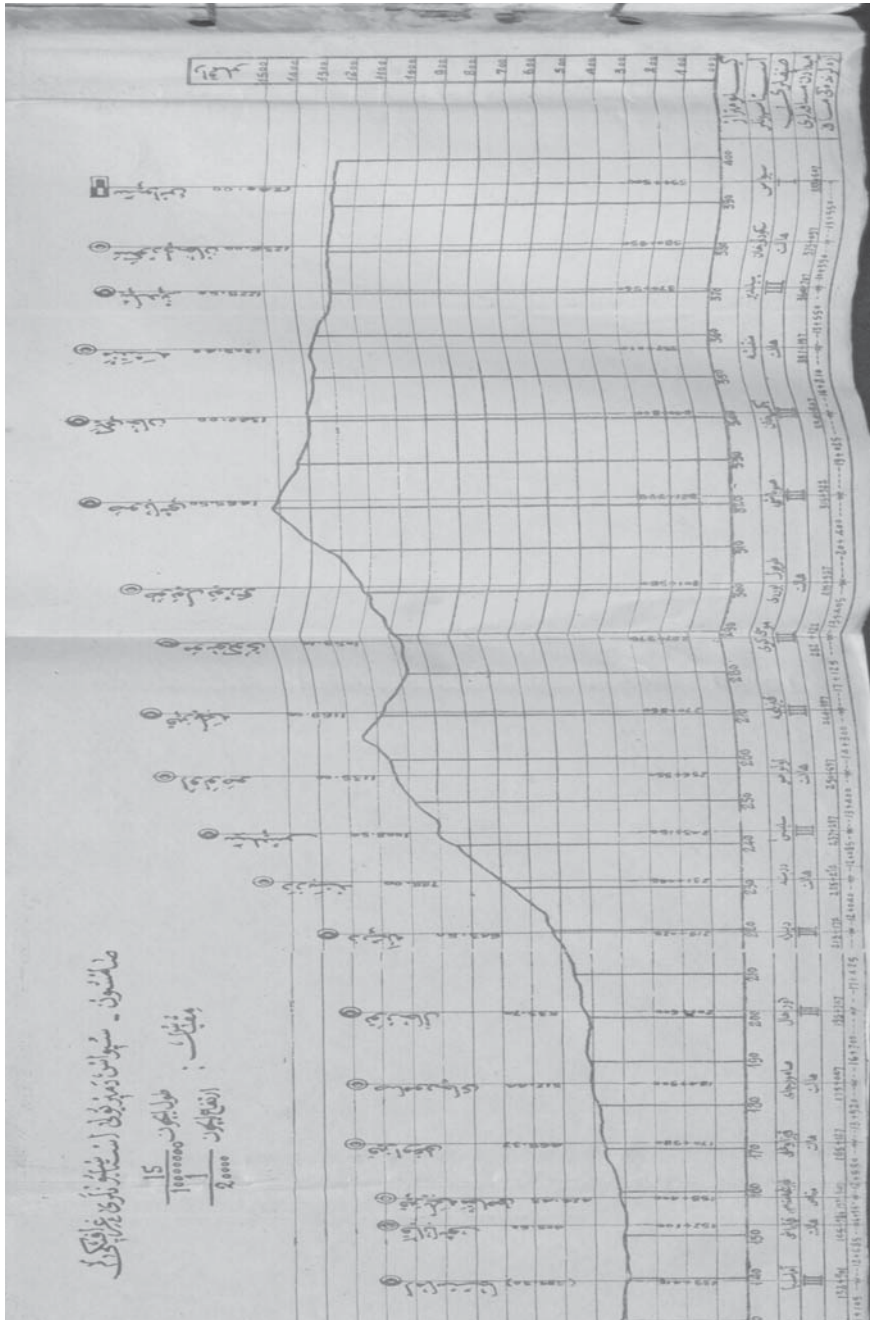
125nci Kilometrede Bir Viyadük

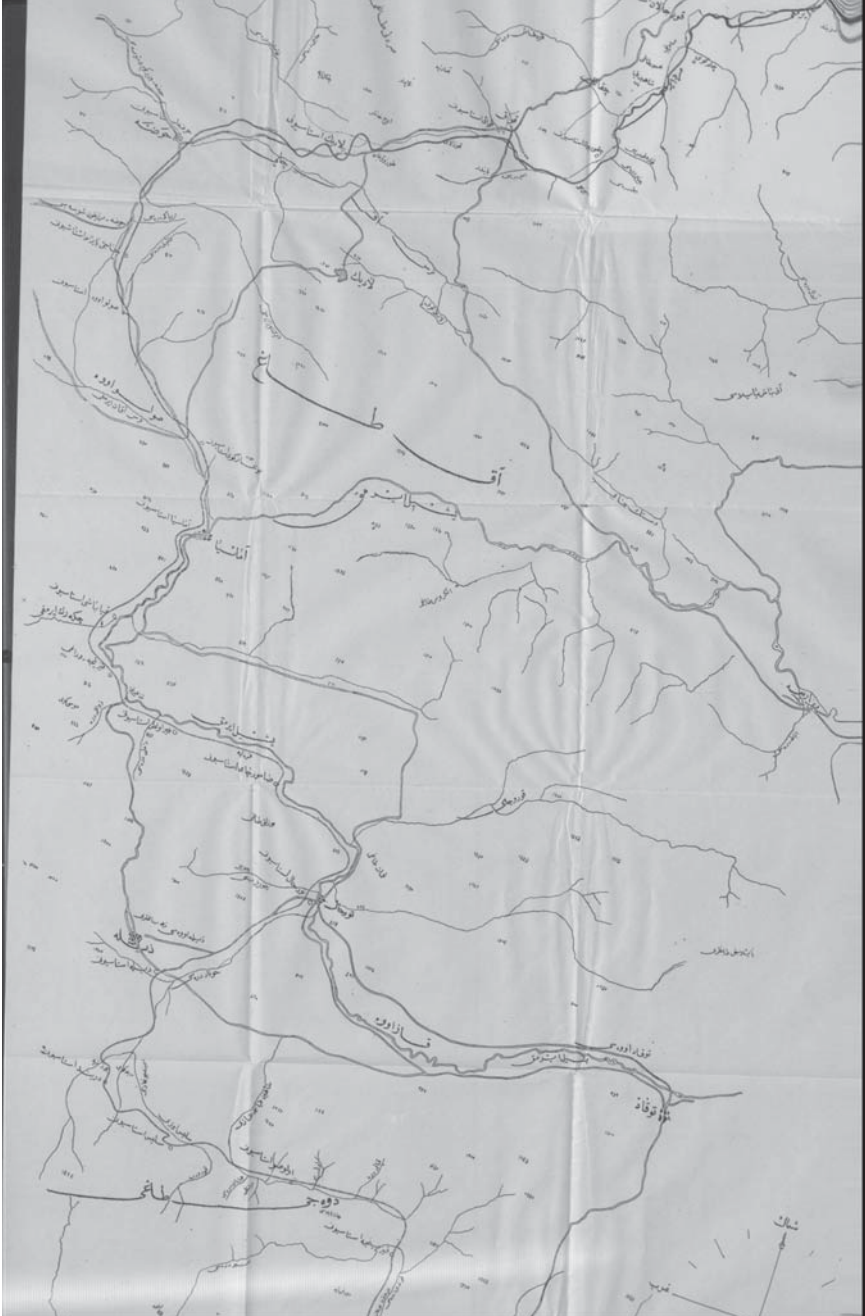
Amasya Boğazı 'nda Raylar Ferş Edilirken



Amasya Civarında Ray Feriyyatı

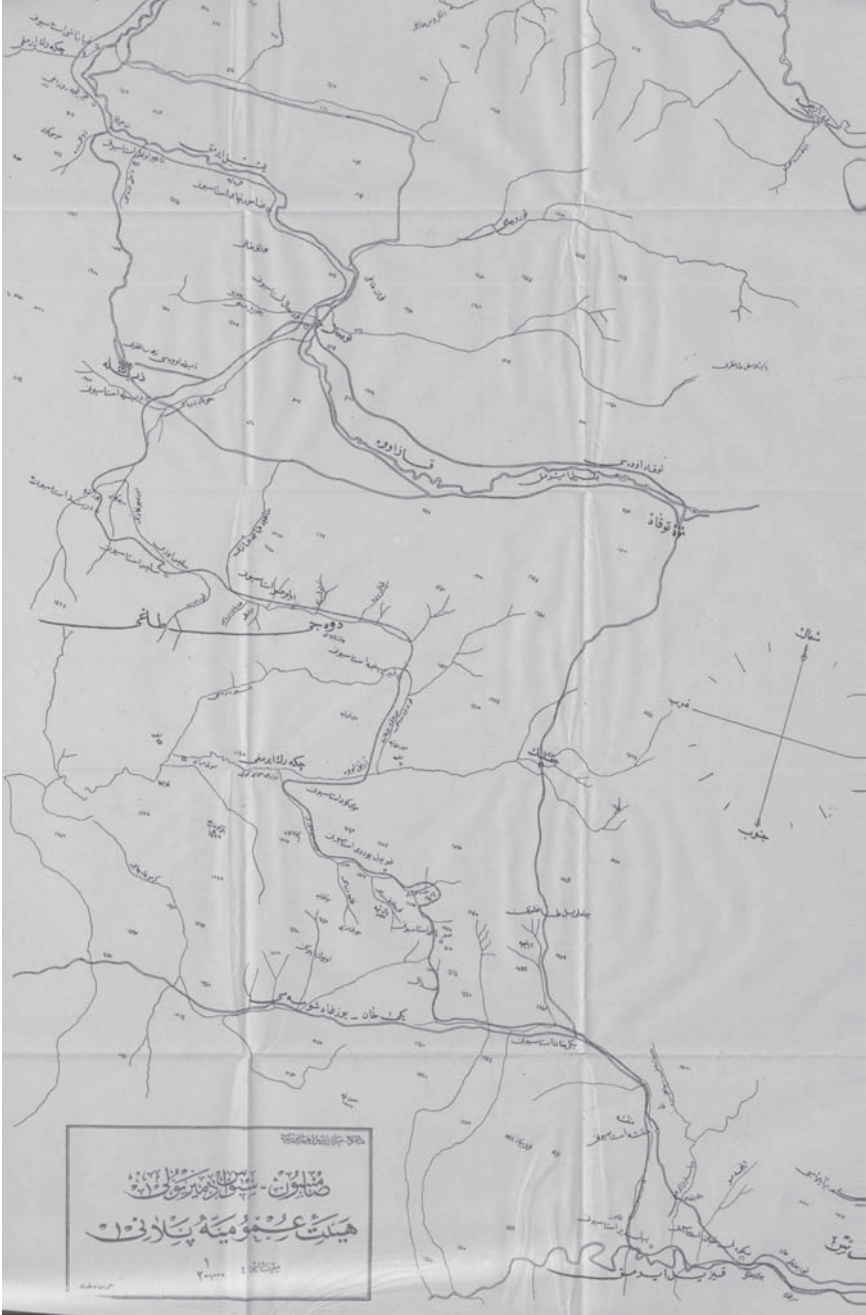
Amasya Şehri Manzara-i Umumiyesi ve Yeşilirmak





Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekâleti Devlet Demiryolları
Samsun-Sivas Demiryolu Amasya İstasyonunun İşletmeye Küşadı
Resul BABAOĞLU

234



BİR YABANCI MÜHENDİSİN OSMANLI DEMİRYOLLARINDA ÇALIŞMA TECRÜBESİ: FRIEDRICH EMİL MIELKE'NİN GÜNLÜĞÜ (1912-1919)

Hacı SARI*

Giriş

Osmanlı İmparatorluğu'nda yabancı sermaye girişimi olarak başlayan demiryolu inşası aynı anda farklı amaçları içeren bir projeydi. Demiryolu inşası; Osmanlı için hâkimiyet alanını imparatorluğun uzak köşelerine taşıma, güvenliği tesis etme, ticari ve zirai verimliliği sağlama ve en önemlisi modernleşmenin lokomotif olma anlamı taşıırken, yabancı sermaye ve bu sermayenin sağlandığı devletler için de pazar ve nüfuz alanının genişletilmesi anlamına gelmekteydi. Demiryolu inşasında çalışan uzmanlar için de kişisel tatmin öğeleri barındırıyordu. Bu çalışmada Osmanlı'da demiryolu projelerinin üç farklı boyutu, demiryolu inşaatında görev almış yabancı bir mühendisin günlüğü ışığında değerlendirilecektir. Ayrıca Osmanlı'da yabancı istihdamı hakkında kısa bir açıklamada bulunulacaktır.

Demiryolu mühendisi olan F. E. Mielke geçen yüzyılın başlarında Osmanlı'da sıkça rastlanan yabancı uzmanlardan biriydi. Osmanlı'nın sanayileşme ve modernleşme yolundaki çabalarının payandalarından birini oluşturan yabancı uzman istihdamının bir parçasıydı. Ama aynı zamanda Mielke'yı Osmanlı'ya getiren başka sebepler de vardı. Yabancı ülkelerde çalışma ve kendini ispat etme isteği, ikbal beklentisi ve şarkın egzotik gizemini tecrübe etme arzusu¹ diğer Av-

* Araştırma Görevlisi, Kırklareli Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi.
E-posta: haci.sari@klu.edu.tr

¹ Peter Heigl, *Schotter für die Wüste - Die Bagdadbahn und ihre deutschen Bauingenieure*, Amberg, 2004, s.15.

rupalılar gibi Mielke'yı da yabancı ülkelerde çalışmaya iten faktörlerden bazılarıdır.

Kişisel nedenlerin yanında, menşe ülkelerin de bu planlı göçten beklentileri vardı. Buna ek olarak hedef ülkelerin-burada Osmanlı Devleti'dir- beklentilerini de belirtmek gerekir. Buradaki kısa değerlendirmede, demiryolu inşaatında görev almış bir mühendis özelinde Osmanlı'da çalışan yabancı uzmanların hedef ülke (Osmanlı Devleti) ve menşe ülke (Almanya) için taşıdıkları önem incelenirken, aynı zamanda bu zor görevlere talip olan insanların kişisel motivasyonları da anlaşılmaya çalışılacaktır.

Günlükte kişisel tecrübesini aktaran Mielke'nın aynı zamanda Batılı bir mühendis olarak Osmanlı'yı/ Şark'ı nasıl algıladığı da ortaya çıkmaktadır. Bir batılı olarak nasıl giyinmesi ve davranması gerektiği, çalıştığı bölgede karşılaştığı insanlar hakkındaki yorumları, beraber çalıştığı insanlar hakkında edindiği intiba günlüğün satır aralarında kendini göstermektedir.

1) Osmanlı'da İstihdamın Veçheleri

1.1) Kişisel Merak ve İkbal Beklentisi

Mielke'nın hatıratın hemen başında ifade ettiği yurt dışında çalışma arzusu pek çok yabancı uzmanda görülebilecek bir istektir. Sadece Alman uzmanlar özelinde yaklaşırsak, yurt dışında çalışma arzusu sırf Osmanlı'ya yönelik değildi. Aynı dönemde yüksek ikbal imkânı sunan Amerika, Çin, Hindistan ve Afrika, kısaca uzmanlıklarını kullanabilecekleri her yer, bu grup için cazip gelmekteydi. Ancak bu imkân çoğu zaman ilgili devletlerin siyasi etkinliğiyle beraber yürüyordu. Birbirleriyle rekabet halindeki Avrupa devletlerinden her birinin önceliği kendi vatandaşından yanaydı. Zira bu uzmanlar menşe ülkelerin menfaatlerinin savunucusu olarak görülmekte ve bunlar aracılığıyla menşe ülke ile hedef ülke arasındaki bağlar kuvvetlendirilmekteydi.

Demiryollarında ya da diğer işlerde çalışmış Alman teknik elemanları Osmanlı'da çalışmaya sevk eden “*yurtdışında çalışma*”² isteğinin altında farklı nedenler saymak mümkündür. Yukarıda belirtildiği gibi, kendini ispat etmek, ikbal ve servet beklentisi ve şark

² BArch. R. 901/6688, s.112-113.

imajını tecrübe etme isteği en çok göze çarpan nedenlerdendir. Ayrıca Almanya iş piyasasının o zamanki kötü durumu da uzak diyarlarda çalışma isteğinde önemli rol oynamaktaydı.

Mielke'nın hatıratından anlaşıldığı kadarıyla, zor çalışma koşullarına sahip yurtdışı deneyimi, bir mühendis için kendini ispat etmenin bir yolu olarak görülmektedir. Bu anlamda yurtdışı tecrübesi bir nevi olgunluk sınavı olarak da algılanmaktadır. Yapım aşamasında olan Bağdat demiryolu hattı da bu anlamda bolca imkân sunmaktaydı. Tünel inşaatları, dağları aşan yollar, liman inşaatı, kısacası her türlü alt yapı inşaatı, çalışma ve kendini geliştirme imkânı sunmaktaydı. Bunun dışında, yurtdışına çıkanlar alışık olmadıkları bir coğrafya ve iklimde çalışmak zorunda olacaklarından, buna uygun gerekli malzemeleri de edinmek durumundaydılar.³ Vize işlemleri, uzun bir seyahat, lisan sorunları ve alışık olmadıkları bir kültürde çalışmak, inşaat sahasının dışında karşılaştıkları diğer bazı güçlüklerdi. Bütün bu güçlüklerle mücadele edip, alt eden kişiler zorlu bir sınav vermiş sayılmaktaydı.

Başka bir sebep de Almanların Osmanlı Devleti'nde kendilerine uygun fırsatların çıkacağı beklentisinde olmalarıdır. Osmanlı Devleti yabancı uzmanlar için ikbal ve servete kavuşmak için iyi bir imkân anlamı taşımaktaydı. Şark'ın cazibesi hem işgücü arzında bulunanları, hem de sermaye sahiplerini celbetmişti.

Osmanlı'da modern teknoloji üretilmediği gibi, bu teknolojiyi kullanma becerisi pek yerleşmiş değildi. Özellikle yüksek teknik bilgi ve beceri gerektiren yatırımlar, doğal olarak yabancı uzman istihdamını gerektiriyordu. Osmanlı'da istihdam edilen uzmanlar ya en başından beri idari kadrolarda istihdam ediliyordu, ya da kısa zamanda bu pozisyonlara yükseleceklerini umuyorlardı. Bu umut aslında hiç de yersiz değildi. Demiryolu özelinde bir durum değerlendirmesi yapıldığında, söz konusu pozisyonların çoğunda yabancı uyruklu uzmanların istihdam edildikleri görülmektedir. Bağdat hattında doktor olarak çalışan G. Arhangelos'un ifadelerine bakılırsa, Osmanlı'da istihdam edilen yabancılar kısa zamanda terfi ederek bir şubeye muavin ya da amir olarak atanmaktaydılar. Arhangelos'a göre özellikle Bağdat Demiryolu Şirketi'nde işe alınma ya da terfi liyakate göre değildi. Anadolu-Bağdat Demiryolu Şirketi'nin başında

³ Heigl, a.g.e., s.15.

olan Huegenin, Osmanlı tebaası çalışanlara göre daha az yetkin olsa dahi yabancıları, bilhassa İsviçre vatandaşlarını önceliyordu.⁴

1.2) Hedef Ülke Osmanlı'nın Beklentileri

Bir mesele bakış açıları kadar farklı veçhelere sahiptir. Osmanlı'nın da yabancı istihdamından çeşitli beklentileri vardı. Osmanlı merkez idaresi için şüphesiz olayın birçok yönü bulunmaktaydı. Geniş bir coğrafyada farklı din, dil ve renkteki insanların bir arada yaşama deneyimi olan Osmanlı'da demiryolu, aynı zamanda memleketin ücra yerlerini birbirine yakınlaştırma anlamı taşımaktaydı. Bunun yanında, devlet otoritesini doğudan batıya en uzak yerlere taşımak ve ortaya çıkan problemlerden vaktinde haberdar olup müdahale etmek de gerekiyordu. Nitekim 1897 Yunan isyanında zamanında intikal eden ordu sayesinde isyan bastırılmış ve Yunanlar mağlup edilmişti.⁵ Osmanlı idaresi için sırf bu başarı bile demiryollarının önemini ortaya koymak için kâfiydi.

Sanayileşme çağında ekonomik ve teknik bakımdan Avrupa'dan geri kalan Osmanlı, başlattığı reform çalışmalarını birçok alanda sürdürmüştür. Siyasi, hukuki, askeri, idari ve mali alanlarda başlattığı reformların iki gayesi vardı. Birincisi sınaî ve iktisadi '*kalkınma*' bunun tek başına olmayacağını tecrübe ettikten sonra da kalkınmanın alt yapısını hazırlamak amacıyla '*modernleşme*' çabalarına ağırlık vermeye başladı. Osmanlı'da batılılaşma ya da modernleşme olarak adlandırılan süreç, şartların dayattığı bir zorunluluk olarak ortaya çıkmış ve Osmanlı idarecileri bu süreci mümkün mertebe kendilerine uydurmaya çalışarak pragmatik bir yaklaşım geliştirmişlerdir. Osmanlı batılılaşması her ne kadar dış şartların zorlamasıyla başlamışsa da, bu zoraki durumda Osmanlı'nın tercihleri değişimin yönü, hızı ve mahiyeti konusunda etkili olmuştur.⁶

Osmanlı'da yabancı istihdamı Osmanlı'nın kendi içinde yaşadığı bir mesele değildi. Şüphesiz başlangıcından itibaren Osman-

⁴ Gabriel Arhengelos, *Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirketi Osmaniyesi İdaresinin İçyüzü I-II*, İstanbul, 1327, C.I, s.194.

⁵ İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, İstanbul, Alkım Yayınları, 2006, s.122.

⁶ İlber Ortaylı, "Batılılaşma Sorunu", *Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, Ed. Murat Belge, Fahri Aral; Cilt 1, s.134-138, İstanbul, İletişim Yayınları, 1983, s.137.

lı'nın kalifiye kişileri istihdam etmesinin, yabancı işgücü politikasının belirli amaçlara yönelik olduğu söylenebilir. Bu amaç başka yerlerde geliştirilen teknik bilginin Osmanlı'ya aktarılması olarak özetlenebilir. Ancak yabancı istihdamı bir geç kalınmışlığın telafisi olarak temayüz etmektedir. Osmanlı yeni teknolojilerden istifade edebilmek için çeşitli yöntemler denemiştir. Bunların içinde işgücü transferi olarak nitelendirilecek olgu, bilhassa Sanayi Devrimi'yle doruğa ulaşan yeni bilgi bilim teknik çerçevesinde gelişen ve gidecek yerleşen zihni formasyonun Osmanlı'da yerleşmesinin bir çabası olarak görülmektedir. Osmanlı'da batıdan gelen bu yeniliklere karşı çıkanlar dahi teknolojik transferin savunucusu olmuşlardır.

Teknoloji transferi, özellikle Sanayi Devrimi'nden sonra Osmanlı İmparatorluğu'nda sanayileşme çabalarının önemli bir kısmını oluşturmuştur. Bu transferin en önemli vasıtalarından birisi, nitelikli yabancı işgücü, usta ve mühendislerin istihdamı yoluyla know-how transferi olmuştur. Osmanlı ekonomisinin kalifiye işgücü açığının yanı sıra, ithal edilen makinelerin kullanımı için gerekli niteliklere sahip, makinelerin verimli bir şekilde kullanımı ve teknolojinin sürdürülebilirliğini sağlayabilecek işçi ve mühendislerin yokluğu, makinelerle birlikte işçi ve mühendislerin de transferini gerekli kılmaktaydı.⁷ Kısaca yabancı uzman istihdamıyla Osmanlı'nın kalifiye eleman açığını kapatarak yeni döneme hazırlık yapmaya çalıştığını söylemek mümkündür.

1.3) Menşe Ülke Almanya Bakımından Önemi

Kalifiye işgücü ihraç eden menşe ülke açısından bu planlı göçün yine birçok veçhesi olduğu söylenebilir. Almanya özelinde bu planlı göçün hem ülke içindeki demografik dengelerin korunması, hem ticari ilişkilerin geliştirilmesi, hem de uluslararası arenada geç kalmışlığı telafi etmenin yolu olarak okunabilir. Aslında bu üç amaç da birbiriyle bağlantılı olarak ortaya çıkmaktadır. Büyüyen ve gelişen Almanya'nın sorunlarına çare olarak dışa açılma gereği hissedilmiştir.

Almanya'nın Osmanlı ile gelişen ilişkilerinde bir zorunluluk

⁷ D. R. Özbay, Y. Bülbül, "Osmanlı Devleti'nde Bir Teknoloji Transferi Yöntemi Olarak Yabancı İstihdamı", *Tülin Aren Armağanı*, Ed: İ. Keskin, M. H. Kutluoğlu, S. Pamuk, İstanbul, 2009, s.191.

mevzubahistir. Nitekim Karl Helfferich “*Almanya’nın Yakındoğu’ya ilgi duyması bir rastlantı ya da keyfiyet olmayıp, gelişen Alman ekonomisinin kaçınılmaz bir sonucudur*”⁸ diyerek Alman-Türk ilişkisini özetlemektedir. Kaiser II. Wilhelm’in başa geçmesinden sonra Bismark’ın yerine geçen Alman Başbakanı Caprivi’nin “*ya mal ya da insan ihraç etmek zorundayız*”⁹ şeklinde özetlediği bu durum; iş gücü ihracı, pazar ve hammadde arayışı ile Alman usulü yeni kolonyalizmin emarelerini barındırmaktaydı. Ancak uluslararası arenada rekabet etme kabiliyeti sınırlıydı, bu sebeple de diğer kolonyal hareketlerden farklı bir strateji izlenmeliydi.

Almanya’nın yurtdışında, özellikle de Osmanlı’da giriştiği altyapı yatırımları bu amaçları gerçekleştirmeye hizmet ediyordu. Uzman işgücü ihracını Almanya’nın kolonizasyon yarışında bir araç olarak kullandığı söylenebilir. İstanbul konsolosluğundan Şansölye Holweg’e gönderilen 10 Aralık 1910 tarihli bir mektupta,¹⁰ Osmanlı’nın 1911 yılında yol inşasında istihdam edilmek üzere mühendis ilanı verdiği belirtilerek, Alman mühendislerin söz konusu pozisyonlar için başvuruda bulunmasının Türkiye’deki Alman yatırımları için önemli olduğu vurgulanmaktadır.

Bu çerçevede değerlendirilmesi mümkün olan demiryolları, sadece ekonomik bir girişim olmayıp, aynı zamanda uluslararası emperyalist mücadelenin önemli bir unsuru olarak planlanmıştır. “*Bağdat Demiryolu sadece ekonomik bir unsur olmaktan öteye, muhtemel bir Alman-İngiliz savaşında deniz gücü olmadan da İngiltere’yi Uzak Doğu’ya giden yollarında vurmak için düşünülmüş bir teşebbüstü.*”¹¹

Almanya için İngiltere ile girişilecek muhtemel bir savaşta ancak bu sayede başarı sağlanabilirdi. Bunun farkında olan Kaiser Wilhelm, Osmanlı Teftiş-i Askeriye Komisyonu Birinci Feriki ile yaptığı mülakat esnasında, Başbakan von Bülow’a yönelerek “*Bilir misiniz, Hamidiye-Hicaz Demiryolu Bahr-i Ahmer sahilinde Akabe iskelesinin 100 km kadar şarkından geçer, denize bu derece yakın*

⁸ Karl Helfferich, **Die Deutsche-Türken Politik**, Berlin, Verlag Vossische Buchhandlung, 1921, s.8.

⁹ Ortaylı, **Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman Nüfuzu**, s.35.

¹⁰ BArch. R 901-6688/s.53-54.

¹¹ Rifat Önsöy, **Türk-Alman İktisadi Münasebetleri (1871-1914)**, İstanbul, Enderun Yayınları, 1982, s.44.

olduktan sonra o iskeleye de bir şube yapılmasında lüzum-ı fâide âşikârdır”¹² demiştir.

Osmanlı Devleti’nde istihdam edilen Alman uzmanlar, Almanya’nın Osmanlı’daki menfaatlerinin aracıları durumundaydılar. Osmanlı tarafından verilen imtiyazlar sayesinde Almanlar geniş alanlarda istihdam imkânı bulmuşlardı. Bunun dışında istihdam edilenler genelde idari ve teknik kısımlarda olduklarından, Alman sanayi ve ticari menfaatlerinin korunması gibi bir rolü de üstlenmiş durumdaydılar. Herman Bücher, Osmanlı’daki yabancı şirketlerin (İngiliz ve Fransız) sayıca çok olmalarını bu ülkelerin menfaatine ve Almanya’nın aleyhine bir durum olarak değerlendirmektedir.¹³

2) Yabancıların Osmanlı’da Çalışmasına Dair Notlar

Yukarda bahsedilen ilişkiler üçgeninde Osmanlı’da istihdam edilen kalifiye işgücünden genel olarak ulaşım, altyapı hizmetleri (özellikle demiryolu), fabrika kuruluşu ve geliştirilmesi, onarım ve fizibilite amacıyla yararlanıldığı görülmektedir.¹⁴ Ayrıca askeriye, eğitim ve sağlık alanlarında da yabancılar istihdam edilmekteydi.

Meslek itibarıyla Osmanlı’da istihdam edilen yabancıları tabip ve cerrahlar, mühendisler, modern savaş sanatını öğretecek subaylar ve çeşitli iş kollarında çalışacak kalifiye işçiler oluşturmaktaydı.¹⁵

Osmanlı’da çalışma imkânı bulmuş bu kişilerin hangi vasıtaları kullanarak Osmanlı’ya geldiklerine kısaca değinmekte fayda vardır. Bu konuda en etkili kurum elçilikler olmuşlardır. Yabancı uzmanların ilgili devletlerin İstanbul’daki elçileri aracılığıyla geldiği görülmektedir. Demiryollarındaki yabancı kalifiye elemanların istihdamında büyükelçilikler, son dönemlerde bilhassa Alman Büyükelçiliği bir nevi “iş ve işçi bulma kurumu” gibi çalışmaktaydı. Hem Osmanlı idaresinin işgücü talebini büyükelçilik vasıtasıyla ilan etmesi, hem de büyükelçiliğe şahsi iş başvurularının yapılmış olması bu iddiayı

¹² BOA. Y.PRK. KOM.15/5, 22 Mart 1322/4 Nisan 1906.

¹³ BArch: R1001/7845 Herman Bücher. Rapor için bkz: Hacı Sarı, **Osmanlı’da Yabancı İstihdamı, Anadolu-Bağdat ve Hicaz Demiryolu Örneği (1888-1918)**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, 2011, s.69-84.

¹⁴ Özbay, Bülbül, **a.g.e.**, s.191.

¹⁵ Mustafa Şahin, “Osmanlı Devleti’nde Yabancı Uzmanlar Aracılığıyla Batılılaşma Çabaları”, **Millî Eğitim**, 1999, Sayı:143, http://dhgm.meb.gov.tr/yayimlar/dergiler/Milli_Egitim_Dergisi/143/11.htm (Son Erişim: 01.01.2016).

desteklemektedir. Osmanlı'ya çalışmak için gelenler büyükelçilik-ten çalışma koşulları hakkında fikir sormakta, ayrıca konsolosluğun korumasını talep etmekteydiler.¹⁶ İkinci olarak, devlet adamlarının girişimleriyle bir kısım uzmanın Osmanlı'ya getirildiği görülmektedir. Osmanlı'nın yurtdışındaki elçilikleri aracılığıyla çağrılanlar üçüncü grubu oluştururken, dördüncü grubu işçi olarak çalışmak üzere kendiliğinden gelenler teşkil etmektedir.¹⁷ Son olarak da imtiyaz elde eden şirketler aracılığıyla gelenler olmak üzere, beş farklı şekilde kalifiye işgücü temin edildiği görülmektedir.

Kalifiye eleman temini için ilgili ülkelerdeki dergi ve gazetelerde iş ilanları verilerek, bazen de kurumlar arası yazışmalarla ihtiyaç duyulan elemanların temini yoluna gidilmiştir.

İhtisas alanlarına göre değerlendirildiğinde, demiryollarında istihdam edilen uzmanların başında mühendisler gelmektedir. Bu gruptaki çalışanlar genel itibariyle Almanca konuşan ülkelerin (Almanya, İsviçre ve Avusturya) vatandaşlarından müteşekkil olmakla beraber, diğer ülke vatandaşları da istihdam edilmiştir. İkinci grup çalışan ise büro işlerini takip eden kimselerden oluşmaktadır. Bunlar alım satım işleri, personel ve muhasebe işlerini yürütmektedirler. Üçüncü ve en kalabalık grubu ise bizzat inşaat sahasında çalışan tecrübeli işçi ve ustalar oluşturmaktaydı. Demiryolu inşaatının tamamlanmasının ardından bilhassa demiryolu işletmeciliği, hareket ve nakliye işlerinin idaresinde yine yabancı uzmanlar görev almışlardır.¹⁸

Osmanlı'nın son döneminde giriştiği bu seferberlik halinde, ülkenin değişik yerlerinde istihdam edilen Almanya ve müttefiki devletlerin vatandaşları yabancı uzmanlar, Osmanlı Devleti'nin savaşı kaybetmesiyle kısa sürede memleketi terk etmek zorunda kalmışlardır. Böylece Osmanlı'nın demiryolu alanında başlatmış olduğu çalışmalar, cumhuriyet döneminde yeniden başlayıncaya kadar akamete uğramış oldu.

3) Günlük Hakkında

Friedrich Emil Mielke'nın hatıratından ilk defa Yüksek Lisans tezimi hazırlamaya çalıştığım sırada haberim oldu. Peter Heigl'in "*Schotter für die Wüste*" kitabında başvurduğu kaynaklar arasında

¹⁶ Sarı, a.g.e., s.23.

¹⁷ Şahin, a.g.e.

¹⁸ Ayrıntılı bir değerlendirme için bkz. Sarı, a.g.e., s.39-51.

dikkatimi çekmişti. Ayrıca Bağdat demiryollarının 100. yılında gösterilen “*Bagdadbahn*” belgeselinde de Mielke’nın söz konusu hatıratından alıntılar yapılmıştı.

Yüksek Lisans tezinde faydalandığım ve bir kısmını ek olarak teze koyduğum hatıratın tercümesinin demiryolu işleriyle alakalı olan önemli bir kısmını burada okuyucuya sunma gereği duydum. 70 sayfalık bir hatıratın tercümesinin tamamını burada arz etmemiz imkân dâhilinde olmadığı gibi, bu makalenin yayımlandığı eserin konusuna da uygun düşmemektedir. Bu nedenle hatıratındaki bazı tasvirlerle, Karaca Ahmet’te bir Mevlevi tekkesindeki ayin ya da tarihi bir yer hakkındaki yorumlara vb. yer verilmemiştir. Ayrıca Mielke’nın savaş sebebiyle Almanya’ya döndükten sonra (1914-1916) aldığı notlar da buraya alınmamıştır. Seçkiyi düzenlerken Osmanlı Devleti’nde geçen 1912-14 ve 1916-18 yılları arasındaki notları esas alınmıştır. Osmanlı’da işe başlamanın hazırlık süreçleri, yolculuk sırasındaki izlenimleri, Osmanlı toplumu hakkındaki yorumları ve özellikle de demiryolu inşası sırasındaki tecrübeleri aktarılmaya çalışılmıştır.

Yer ve kişi isimlerinin Türkçe’de kullanıldığı şekli verilmeye çalışılmıştır. Karşılığı bulunamayan Arapça isimler transkripte edilerek aktarılmıştır.

[...] işareti, günlükte tercüme edilmemiş yerleri işaret etmek için kullanılmıştır. Tarafımızdan eklenen açıklamalar dipnotlarda “çevirenin notu” (ç.n.) şeklinde belirtilmiştir.

Mielke’nın hatıratını, Peter Heigl aracılığıyla irtibata geçtiğim oğlu Prof. Dr. Ing. Friedrich Mielke’dan temin ettim. El yazması nüshasının transkripte edilmiş halini bana gönderen Prof. Mielke’ye teşekkür etmeden geçemem.

1912-1919 Yılları Arasında Türkiye’de Demiryolları İnşaatındaki Çalışmalarım¹⁹

Nisan 1911 tarihinde Eifel’de²⁰ yeni yapılan Ahrendorf-Blankenheim demiryolu hattında çalıştığım sırada, uzun zamandır saklı

¹⁹ Friedrich IV. Mielke (1887-1960) , **Meine Tätigkeiten in der Türkei 1912-1919 beim Bau der Bagdadbahn** (Yayınlanmamış hatırat), 1957.

²⁰ Belçika, Lüksemburg sınırında bir bölge (ç.n.).

tuttuğum yurtdışında çalışma isteği tekrardan uyandı. İşin nihayete ermesinden sonra, 1912 Mayıs'ının ilk günlerinde Hamburg'a, kız kardeşimin yanına döndüm. Burada Deutschen Bauzeitung'da Frankfurt merkezli Philipp Holzmann & Co. Şirketinin bir ilanına rastladım. Bağdat Demiryolları için tünel inşaatında ihtisas sahibi personel aranıyordu. İş başvurusunda tünel çalışmalarındaki tecrübelerimden özellikle bahsettim. 15.05.1912 tarihinde Holzmann Şirketi tarafından şahsıma bir soru formu gönderildi, soruları ayrıntılı olarak cevapladım. Bunun üzerine iş görüşmesi için Frankfurt'a çağırıldım. Tasarruf tedbirlerinden dolayı dördüncü sınıf biletle yaptığım yolculuk neredeyse 24 saat sürdü. Frankfurt Obermainstr. 51 numaralı adresteki P. Holzmann şirketinin merkez bürosuna gittim. Firmanın hukuk müşaviri ve personel şefi Bay Dr. Piper beni karşıladı. Uzmanlık alanı da dâhil uzun bir mülakattan sonra, şayet sağlık raporu ve sıra dışı hava koşullarında çalışmaya uygun raporu alırsam, Suriye'nin Halep şehrinde devam eden demiryolları inşaatında, Bağdat hattının III. Etap inşaatında işe başlamak üzere anlaştım. İşe başlama tarihi 1 Temmuz olmak üzere, 24 Mayıs 1912 tarihinde sözleşme imzalandı.

Hamburg'tan İstanbul'a ve Beyrut'tan Şam'a kadar II. Sınıf tren bileti, gerekli donanım tedariki ve yolculuk sırasındaki masraflar firma tarafından karşılandı. Aylık 350 frank maaş oldukça düşüktü. Şimdilik saklı tutulmak kaydıyla ücret artırımını mümkün olacaktı. Yurtdışında çalışma isteğim yerine gelmiş olacağından, şimdilik verilen maaşla yetindim. (O zamanlar işsizlik hayli yüksekti.)

Yolculuk hazırlıklarının biran önce tamamlanması için Hamburg'a geri döndüm. İlk önce, Mecklenburg nüfusuna kayıtlı olduğum için Schwerin'deki hükümet nezdinde pasaport başvurusu yapmalıydım. Masrafların karşılanması için 25 Mayıs tarihinde firmadan 512,10 mark havale edildi. Gerekli ekipmanları kız kardeşimle birlikte, sıcak bölge koşullarına uygun donanım konusunda uzmanlaşmış bir mağazadan satın aldık. 4 Haziran'da pasaportum hazırlanmıştı ve seyahat için Hamburg'daki Türk konsolosluğundan onaylanıp mühürlenmesi gerekiyordu. Bu arada babam vedalaşmak için Lübtheen'e gelmişti. 3 yıl için ayrı kalmak (sözleşme süresi 3 yıldır) bana çok ağır geldi.

Bazı gecikmelerden dolayı, ancak 15 Haziran tarihinde yola çıkabildim. Para sıkıntısından dolayı Hamburg-Viyana arası için yine

III. sınıf bir bilet almak zorunda kaldım. Hayli dolambaçlı bir yolculuktan sonra, ertesi gün öğleden sonra Viyana'ya ulaştım. İstanbul'a ilk tarifeli tren ertesi gün hareket edeceğinden, otelde geceleme zorundaydım.

Öğleden sonra ve akşam şehri biraz görmek için gezintiye çıktım. Sonraki sabah tramvayla tren garına gittim ve İstanbul'a bir bilet aldım. Kabin bavulum gümrüklü alan muhafazasında olduğundan hayli korktum, bilmediğimden sınırda gümrük kontrolünü ihmal ettim. Avusturya gümrük memurları işi ağırdan aldılar, ancak bir bahşiş işleri halletti. Şimdi acele etmeliydim, tren hareket için hazırды. Son anda İstanbul'a gidecek olan vagona yetiştim, vagonda bütün yerler doluydu. Dar bir koridor aralığında, bir iskemlenin üstünde, böylece yabancı bir memlekete yolculuğum başlamış oldu. Tren, saatler süren bir yolculuktan sonra açık alanda durdu, birçok vagon katardan çözüldü, bunların yerine başka vagonlar bağlanacaktı.

Şark'a dair ilk izlenimler

Bu arada şans yüzüme güldü, oturacak bir koltuk buldum. Yol arkadaşlarım, kendileriyle sohbet edebileceğim İsviçreli bir beyefendi ile üniformalı bir demiryolu memuruydu. Yolculuk, Budapeşte üzerinden Belgrad'a kadar hiçbir aksilik çıkmadan devam etti. Dışarıda manzara sürekli olarak değişiyordu, aynı şekilde yolcular da değişmekteydi. Belgrad'ta uzun bir mola verdik. Gardaki lokantada bir şeyler atıştırdık, yanında da Sliwowitz (yöresel bir tür içki) ve Türk usulü kahve (mocca à la Turqa) içtik.

Bunun cezası kompartımanda uykusuz bir gece oldu. Bulgar sınırını geçtiğimizde bagaj kontrolü yapıldı. Burada sıkı disiplin kuralları uygulandığı izlenimi bırakılıyordu. Bizimle beraber kompartımanda seyahat eden subaylar iyi giyimli devlet memurlarıydı. Sofya ve Filibe üzerinden Edirne'ye doğru yolculuk devam etti. Yolculuk sürdükçe yeni izlenimler; çıplak sıradağlar, vadiler, geçitler, rengârenk tarlalarla ve şarkın doğasıyla yer değiştiriyor. Garlarda pitoresk kıyafetler içindeki yerli halk meyve, çörek vs. şeyler satıyorlardı. Gece yarısında Türk sınırına ulaştık. Bu sıralarda Türkiye, İtalya'yla Libya, Kuzey Afrika ve Ege Adaları sebebiyle savaş halindeydi. Tren durur durmaz bütün kapılar Türk askerler tarafından tutulmuş-

tu. Bütün bagajlar ve pasaportlar kontrol edildi. Yolcuların sayısı önemli ölçüde düşmüştü.

Tren lokantasında 8 yaşındaki çocuğuyla birlikte Metz'den gelip Adana'ya giden bir bayanla tanıştım. Kocasını Adana'da II. Etapta mimar olarak çalışıyormuş. Ertesi gün, İstanbul'a vardıktan sonra, Fransız menşeli bir gemiyle Mersin'e yolculuğa devam edecekti. O an aklıma gelen şey: Muhtemelen ben de onunla beraber yola devam edeceğim. Ertesi gün tren İstanbul (Sirkeci) garına vardı. Şimdiye kadar bütün gördüklerim renkli ve curcunalı bir hayat tarzının gölgesinde kaldı. Gerçek Şark kendini renk ve lisan cümbüşü içinde göstermeye başladı. Devingen bir kalabalık vardı, çiçeği burnunda, tecrübesiz biri için korkutucu görünebilir.

Yolculuk sırasında tanıştığım bayan, kocasının bir arkadaşı tarafından karşılandı, akşam için bir otelde buluşmak ve yolculuğun geri kalan kısmına dair konuşmak üzere sözleşti. Bu arada iyi görünümüne, başında fes olan biri bana yaklaştı ve isimle bana hitapta bulundu. Bir an için şaşırdım, adam Holzmänn firmasının İstanbul bürosu görevlisi olduğunu ve beni karşılamak için geldiğini söyledi. Aslen bir Levanten olan ve bütün dilleri bilen bu adam beni kalabalık arasından gümrüğe doğru götürdü ve el işaretiyle de oradaki hamallardan birine valizimi caddeye çıkarmasını emretti. Burada faytoncularla bir pazarlık başladı, kısa bir süre sonra bütün valizlerle birlikte bir arabanın içinde kendimizi oturmuş bulduk. Arabacı dörtlüye, diğer arabacılarla yarış halinde limanın yanındaki Galata semtinden yukarıda, Pera'daki otele doğru arabayı sürdü. Bu enfes yolculuk sırasında arabadan düşme korkusundan dolayı sıkı sıkıya tutundum, beni korkuyla karışık bir kaygı sardı. Rehberimin dudaklarında alaycı, hafif bir tebessüm belirdi.

O zamanlar İstanbul'da iki büyük Alman oteli bulunmaktaydı. Holzmänn firmasının çalışanları Germania otelinde konaklıyorlardı. Otele yerleştikten sonra rehberim beni firmanın İstanbul bürosuna götürdü. Burada bana en erken dört gün sonra hareket edecek olan bir İngiliz gemisiyle Beyrut'a gidebileceğim söylendi. Kullanılmadığı takdirde iptal olacak iki bilet bulunuyormuş ellerinde. Otel konaklama ücreti ve günlük harcırahım ödendi. Bu durum ilk anda pek hoşuma gitmedi. Ancak daha sonra bu süreyi şehri gezmek için kullanabileceğimi düşündüm. Otele geri döndüm ve hazırlanıp yemeğe

çıktım. Orada farklı milletlerden müteşekkil bir grup insanı bir arada gördüm. Bütün öğleden sonrasını şehrin mükemmel manzarasına nazır olan odamda geçirdim. Şehirde yeni olan birisi için kulakları sağır edecek derecede yüksek olan sokak gürültüsü ve envai çeşit şey satan satıcıların bağışmaları sarhoş edici nitelikteydi.

Akşam yolculuk sırasında tanıştığım bayanla buluşacaktım. Otelin kapıcısı bana gideceğim oteli tarif etti. Randevulaştığımız otele yürüyerek gittim, karanlık çoktan çökmüştü. Birkaç sokağı geçip, sağa sola saptıktan sonra “Cohut Otel”ni buldum, ancak bayan orada yoktu. Şimdi geri dönmeliydim, ama nasıl? Kime soracaktım? Otele gidilecek yolu kafamdan tahmin ederek bulmaya çalıştım. Ancak yolu şaşırmışım. Durum gittikçe içinden çıkılmaz bir hal alıyordu. Bu arada şalvarlı, kısa ceket giymiş, başında fes olan bir adamın beni takip ettiğini fark ettim. Bu durum beni rahatsız etti. Ne yapmalıyım? Kimseyle konuşup anlaşabilecek durumda değildim. Yürümeye devam ettim, bir müddet sonra uzaktan Alman “Kröcker Otel”ni gördüm. Şimdi artık emindim, kaldığım otel yan sokakta bir merdivenden yukarı çıkınca hemen oradaydı. Peşimde olan adam beni otelin girişine kadar takip etti. Adamı tam olarak görebilmek için geri dönüp ona baktım. O da sırtarak bana baktı. Bunun üzerine otelin kapıcısına gittim ve durumu anlattım, kapıcı da sadece sırtarak baktı.

Ertesi gün, öğleden sonra otelin holünde yabancılara rehberlik eden bir adam belirdi, müşteri arıyormuş. Kapıcının da tavsiyesi üzerine, muhtemelen rehberle beraber çalışıyordu, adamla beraber şehri gezmek, tarihi şehrin kültür alanlarını görmek için çıktık. İlk önce Pera’nın ana caddesinde bir tur attık. Ana cadde tamamen Avrupalı bir tarz üzere bina edilmişti, Berlin’deki “Leipziger Strasse” ile mukayese edilebilirdi. Oldukça eğimli yer altı metrosuyla (Tünel)* Haliç’in girişinde, bayağı aşağıda kurulmuş Galata semtine indik. Alman bir firma tarafından yapılmış olan demir bir köprü Haliç’in üzerinden tamamen Türk olan İstanbul’a uzanıyordu. Bu köprü’nün yanında uzun zamandan beri iki yaka arasındaki trafiği taşıyan dubalı bir köprü bulunuyordu.[...]

* Metin içinde normal parantez içindeki açıklamalar tarafımdan konulmuştur. Almanca orijinal metinde bulunan az sayıda parantez içindeki ifadeleri, çeviri esnasında köşeli parantez olarak değiştirdim (ç.n.).

Ertesi gün buharlı bir gemiyle şehrin diğer yakasında bulunan Haydarpaşa'ya gittik. Orada yeni yapılmış olan ve Bağdat hattının başlangıç noktası Haydarpaşa gar binasını ve akabinde de meşhur Üsküdar (Karaca Ahmet) mezarlığını gezdik. Bir derviş tekkesinde dini ritüelleri uygulayan Müslüman dervişlerin yanında kaldık biraz. [...]

[...] Rehber benim için pahalıya geldiğinden, bütün gün otelde kaldım, elimdeki parayla hesaplı davranmalıyım. İstanbul'da bulunuşumun dördüncü gününde İngiliz gemisinin güvertesindeydim. Bana I. sınıf bir kamara tahsis edilmişti. Ara güvertedekileri ve II. sınıf yolcularını saymazsak, gemide benden başka kimse yoktu. Bu durum hiç hoşuma gitmemişti, zira konuşabileceğim kimse olmayacaktı.

Güverteden baktığımda, Karlsruhe'den getirilmiş büyük bagajların kayıkla gemiye yüklendiğini gördüm. Rahat bir nefes aldım, gemide başka Almanların bulunacağı anlamına geliyordu. Bir genç çift güverteye çıktı ve kendileriyle tanıştım. Bağdat hattının II. etabında çalışan adam, yıllarca Batı Afrika'da Holzmann firması için çalışmıştı. Kadın ise Schwarzwald'da Murgtal'a bağlı Gernsbach şehrindeydi. İskenderun'a gideceklerdi. Bir diğer yol arkadaşı kendini Dr. Illis Kældor olarak tanıttı. Aslen Macar olan bu adam her dilde mahir/görmüş geçirmiş biriydi. Mesleği bankacı olan bu adam, Deutsche Orientbank adına teftiş görevi münasebetiyle yoldaydı. İzmir, Mersin, Adana ve diğer bazı yerler bu görev sebebiyle gideceği şehirlerden bazılarıydı. Mahirane bir üslupla ve dostça çeşitli konularda bize tavsiyelerde bulundu. Akşam yemeği sırasında da bize tercümanlık yaptı. Yemek salonunda sadece küçük bir topluluktuk. Kaptan ve bir subayın dışında I. sınıf yolculardan 7 kişi daha vardı. Kaptan ilk olarak, "Wien is fri" (Wein ist frei/Şarap bedava) diyerek bize şarap ikram etti. Almancaya dair bütün bildiği muhtemelen sadece bu cümleden müteşekkildi. Nezaketsizlik olmaması için ikramı kabul ettik. Bol ve oldukça güzel olan yemek çok hoşumuza gitmişti. Prens Adaları, Marmara Denizi'nde devam eden yolculuk unutulmaz yeni intibalar uyandırıyor. Ertesi gün, sabahın erken saatlerinde güvertedeyken Çanakkale Boğazı'na gelmiştik. Sağ ve sol kıyılarda, yeşiller içindeki pitoresk yerleşim yerlerine baka baka İzmir'e kadar geldik. Gemi uzunca süre orda kalacaktı, biz de bir kayıkla karaya çıktık. Şehir bir kanyonda kurulmuştu, caddeler ve evler amfi tiyatro misali yukarı tırmanıyorlardı. Hava çok sıcaktı, Almanca konuşan

bir rehber bize doğru yaklaştı ve bizi çarşıya götürdü. Burada satılan her şey çok etkileyiciydi. Genç çift bir halı almak istedi. Eşyalar orijinal oldukları nispette pahalıydılar. Satıcı gerçek bir şarklı gibi müşterilerini süzüyordu. Nihayetinde daha ucuz olan ithal Alman malı halıları getirdi. Halıyı almaktan vazgeçtiler ve biz de bir şey almadan tekrar gemiye döndük.

[...] Çanakkale'nin çıkışında İtalyan saldırılarını engellemek için bir zamanlar Almanya donanmasına ait olan kruvazör tipi iki Türk savaş gemisi bulunuyordu.

Ege'ye açıldığımızda bir İtalyan gambot²¹ veya torpido gambot tam üzerimize doğru geldi. Borda iskelesi aşağı sarkıtıldı ve İtalyan subaylar geminin evraklarını kontrol etmek için güverteye çıktılar. Bu arada gemi yoluna devam ediyordu, kısa bir süre sonra onlar gemiyi terk ettiler. Rodos Adası'nın yanından geçiyoruz. Yolculuk Küçük Asya'nın güney kıyıları boyunca devam etti, görünürde kara vardı. Kısa molalarla küçük limanlara uğrayıp geçiyorduk. Mersin'e vardığımızda Bay Kaldor bizden ayrıldı. Daha sonra tekrar tekrar onunla karşılaşacaktım. Dördüncü günün akşamında karanlıkta İskenderun'a vardık. Koyu, ağır, yoğun bir sis kaplamıştı. Yol arkadaşım Bay Behning “Öyle görünüyor ki burası gerçek bir ateş yuvası olacak” dedi. Behning, 1914'te savaş başlayana kadar karısıyla beraber orada yaşadı. Artık güvertede yalnızdım ve Beyrut'a ulaşmak için daha beş gün vardı. Yalnız kaldığım bu günlerde zaman çok yavaş geçiyordu, güvertede bir sandalyenin üstünde kıyı şeridini izliyordum, her daim yeni görüntüler ardı sıra gelip geçiyordu. Beyrut'a vardığımızda, ilk olarak gördüğüm şey İtalyanlar tarafından vurulmuş iki küçük Türk savaş gemisiydi. Şehir Lübnan tepelerinin eteğinde kurulmuş bir tablo gibiydi. Bu artık karaya çıkmak demekti. Bütün liman şehirlerinde olduğu gibi, her taraftan içinde araçların olduğu kayıklar gelmeye başladı, gemiden sarkıtılan iplere tırmanarak güverteye çıktılar ve kıran kırana pazarlık başladı.

Genç delikanlılar ve gözü pek herifler, benim karaya çıkma isteğimi fark ettikleri anda bavulumu kapıp kayıklarına indirdiler. Güverteden üzerinde büyük harflerle “Hotel Gaßmann” yazan bir bina dikkatimi çekti. Bu ancak bir Alman oteli olabilirdi. Rehberime oteli

²¹ Bir veya birkaç silahlı bulunan küçük savaş gemisi (ç.n.).

işaret ettim, beni hemen anladı ve otele götürdü. Otel sahibi beni güler yüzle karşıladı. Halep'teki inşaat amirliğine “ertesi gün orada olacağımı” bildiren bir telgraf gönderdim. Akşam hareket edecek trende otel tarafından benim için bir bilet ayarlandı. İtiraf etmeliyim ki bu bilet, cebimdeki paraya göre kötü bir tercih olmuştu. Lakin bu durum karşısında anlayış gösterdiler. Bilet parasını borçlandım ve Halep'e vardığımda parayı derhal havale edeceğime dair söz verdim. Ve Halep'e varır varmaz da havale ettim. Kompartımda benimle beraber bir İngiliz de yolculuk ediyordu, benim İngilizce bildiğim kadar o da Almanca biliyordu. Parlak ay ışığında Lübnan'ın içine doğru devam eden yolculuk muhteşemdi. Gün ağardığı zaman artık düz ovadaydık. Trenin iki yanında uçsuz bucaksız düzlükler uzanıyordu. Bedeviler davar sürüleriyle bozkırda çadır kurmuşlardı. Binlerce deve düzlüklerde otliyordu. Bazı istasyonların civarında, kor gibi sıcak havada, kürk kısmı içe doğru çevrilmiş kalın deri ceketler giyen karanlık silüetli bedeviler uzanmışlardı. Bu kardeşlerle çalışacağımı düşünmek doğrusu korkuttu beni.

Bir istasyonda, öyle zannediyorum ki Hirus²²olmalıydı, istasyon lokantasında kahvaltı ettik. İngiliz benimle vedalaşıp ayrıldı ve ben yolculuğuma yalnız devam ettim. Sıcaklık gittikçe çekilmez bir hal alıyordu. Kompartımanın penceresi açıldığında ise içeriği bir toz bulutu kaplıyordu. Öyleyse terlemeye devam. Yolda bazı Türk subaylar trene bindi. Bağdaş kurarak oturdukları koltuklarda yolculuk nevalelerinden dostane şekilde bana da ikram ettiler. Ancak benim için iştah açıcı şeyler değildi, bilakis geçirmeleri ve ağızlarını şapırdatmaları midemi bulandırmıştı. Tren Halep'e ikindiden sonra vardı. Peronda o kadar çok insan toplanmıştı ki geçmek imkânsızdı. İstasyon binasının önünde uzun süredir bana bakan panama şapkalı, beyaz takım elbiseli bir adam bekliyordu. Hamalın biri bana sormadan bavulumu kaptı ve ortadan kayboldu. Ben de bekleyen adama yöneldim. Dünyada en umursamaz bir edayla “gelin lütfen” dedi. Yolda bekleyen bir arabaya yaklaştığımızda, valizimin arabaya yüklenmiş olduğunu gördüm. İstasyondan şehir merkezine beyaz kireç taşından yapılmış göz kamaştıran beyaz evlerin önünden, tozlu bir yoldan geçerek kazasız bir şekilde ulaştık. Ketum rehberimin o ana kadar şirketin çalışanı olduğunu sanıyordum, meğer “Hotel Bospo-

²² Haritaya göre Humus istasyonu olmalı (ç.n.).

rus”un müdürüymüş. 20 yıldır Şark’ta yaşayan, feleğin çemberinden geçmiş, görmüş geçirmiş Saksonyalı bir Almanmış.

Etkileyici bir yapı olan otel binası, önünde geniş oturma alanıyla tamamıyla Avrupa izlenimi uyandırıyor. Bana bir oda tahsis edildi, fakat bütün odalarda nemli, basık bir sıcaklık vardı. Müslümanların tatili olan Cuma günüydü ve otelde müşterilerden kimse yoktu. Terasa geçip oturdum, terasın karşısında bir nehrin, daha doğrusu bir derenin kenarına yapılmış küçük bir park vardı. Bir orkestra saatlerce sürekli aynı parçayı çalıp durdu. Karanlık çöktüğünde ki, aniden çöküvermişti, otelin diğer müşterileri de gelmeye başlamıştı. İlk tanıştığım kişi, kısa bir süre önce buraya gelmiş olan bir iş arkadaşıydı. Yavaş yavaş diğer baylar ve iş arkadaşları da toplanmaya başladı. Akşam terasta bira içmek için bir araya geldik, teras oldukça kalabalıktı. Sohbet sırasında yeni ve bilmeye değer pek çok şey öğrendim. Bir yerden bir yere asla yaya gitmemem gerektiği ve her daim bir “Victoria”²³ yarı hafif gezinti arabası tutmam ve parlatılmış çizmelerle gezmem tavsiye edildi. Aksi takdirde bir Avrupalı olarak itibarım zedelenecekti. Bir iki bozukluk için her yaştan çocuklar ellerinde ayakkabı parlatıcı fırçalarla bekliyorlardı.

Ertesi sabah inşaat firmasının bürosuna gittim. Güya gelişimden kimse haberdar değilmiş. Şef mühendis, Regierungsbaumeister²⁴ Bay Füllner, bir iş gezisi için Fırat nehri civarındaymış ve en erken birkaç gün sonra dönecekmış. Yardımcısı, Regierungsbaumeister Bay Klöve Korn, çağrılana kadar otelde beklememi tavsiye ederek bana yol verdi.

Halep, o zamanlar 200.000 civarında nüfusu barındıran bir şehirdi. Şehrin tarihi M.Ö. 3. yüzyıla dayanır. Şehrin yakınlarında Aziz Simon’un (Sim’an-i Amudi) sütunu²⁵ bulunuyordu. Ömrünün 40 yılını bir sütunun üzerinde insanlara vaaz ederek geçirmişti. M.S.

²³ 1837-1901 arası tahtta bulunan Britanya Kraliçesi Victoria adına, meşhur İngiliz araba yapımcısı Cooper tarafından üretilen bir çeşit fayton (ç.n.).

²⁴ Regierungsbaumeister, Stadtbaumeister, Landbaumeister inşaat işlerinde, devlet memurları hiyerarşisinde hizmet derecesi olarak kullanılan bir unvan. Kimi eyaletlerde aynı zamanda akademik bir unvan olarak da kullanılmaktadır (ç.n.).

²⁵ Qal’at Sim’an / Deyr-Sim’an (Sasan), Halep’in 35 km kuzeybatısında bulunan, içinde Hristiyanlığın ilk azizlerinden “Sim’an-i Amudi” (?-459) adına bir manastır bulunan önemli bir yer (ç.n.).

5. yüzyılda sütunun bulunduğu yere bir kilise inşa edilmiş. Haç formunda inşa edilmiş ilk kiliselerden biridir.

Büyük bir cami, Zekeriya Camisi, Şam'daki ilk Arap hanedanı olan Emeviler tarafından inşa edilmiştir. Vaftizci (Hz.) Yahya'nın babası, (Hz.) Zekeriya'nın mezarı bu camide bulunmaktadır. Şehrin kalesi, ev denizinin üstünden yükseliyordu. Hz. İbrahim Ur'dan Ken'an'a giderken burada kısa bir vakit geçirmiştir. En sevdiği ineğinin taşa dönüşmesi figürü bugün hâlâ kale duvarlarında gösterilmektedir.

İki gün beklemeliydim. Öğleden sonra, büronun kapanmasını müteakip çalışanlar civardaki bir Alman bira lokalinde buluştular. Lokalin sahibi Alman asıllı Bay Hagenlocher, Filistin'de küçük bir Alman kolonisindendi. İkametimin üçüncü gününde inşaat şubesine çağırıldım. Şef vekilinin birinci tacir Bay Merten'le konuşmasından, inşaat hattında bir iş arkadaşının güneş çarpması neticesi hastalanmış olduğunu duymuştum. Artık onun halefi olarak çalışacaktım. Hazırlanmam gerektiği yönünde direktif aldım. Yatak, sineklik ve diğer bazı malzemeleri tedarik etmeliydim. Hastalanan iş arkadaşı ertesi gün getirildi. Doktor tavsiyesi uyarınca tedavi için Almanya'ya geri döneceğinden, ekipmanlarını bana teklif etti. Ben de memnuniyetle kabul ettim, bazı meslektaşların tavsiyesi üzerine çamaşır, yatak örtüsü ve diğer bazı ufak tefek şeyler de aldım. Ertesi sabah, şafak sökerken, saat 3 ila 4 arasında kendimi inşaat hattının başlangıç noktasında buldum. Ray, travers vb. inşaat malzemeleriyle yüklü bir tren hareket etmek için hazır bekliyordu. Elimde valizim, üstü örtülü bir yük vagonuna yerleştirildim. Vagonda benimle birlikte Bavyeralı, hasta bir meslektaş da bulunuyordu. Konuşmaktan acızdı, buna rağmen yeni iş yerime dair her şeyi öğrenmiştim. İki saatlik bir yolculuktan sonra tren yolunun sonuna varmıştık. Meslektaşımın bundan sonra nasıl devam ettiğini bilmiyorum, zira bu noktadan ileriye yüzlerce kilometrelik hat henüz inşa halindeydi. Beni ise üstü çadırla örtülmüş, yanları ve arkası açık, önden yan yana dizilmiş üç atın çektiği bir araba bekliyordu. Emin olmamakla beraber, arabacı Kürt ya da Arap idi. Ancak açık olan şuydu ki, birbirimizi anlayamıyorduk. Her şey arabaya istiflendikten sonra yola koyulduk. Yol diye bir şeyden bahsetmek mümkün değildi. Güneş, gökte kor gibi yanıyordu. İlk birkaç saat henüz yapım aşamasında olan demiryolu

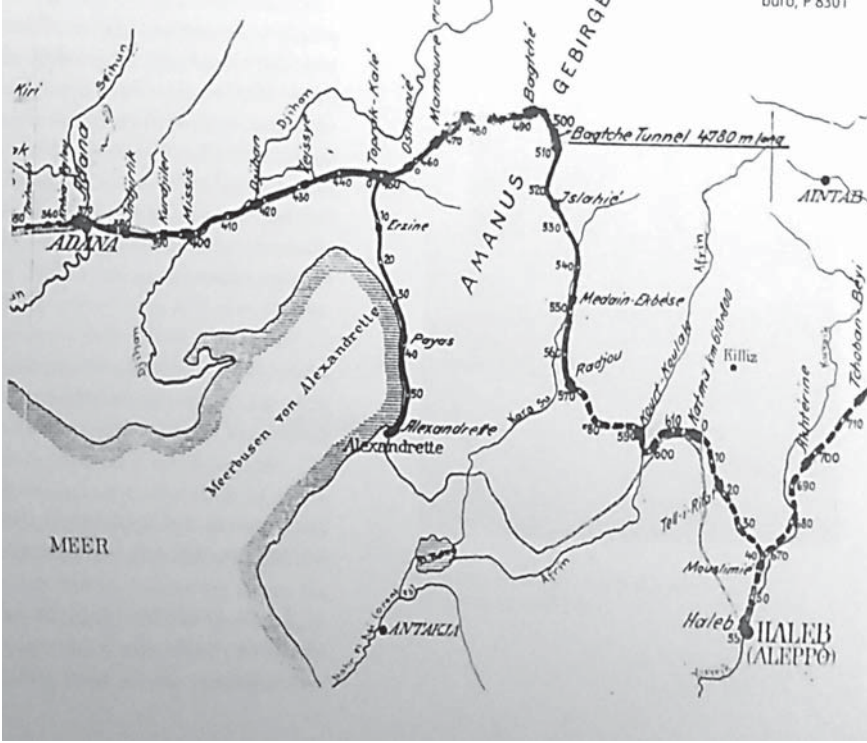
hattını takip edebiliyordum. Birdenbire hat kesildi ve şimdi artık bir bilinmezliğe terk edilmiştim. Bir kuyu başında, daha doğrusu yağmur sularının biriktiği ve yaz boyunca korunduğu bir kuyu başında, atları suvarmak için mola verildi. Yola koyulduktan sonra tarlada çalışanlarla karşılaştık, arabacı onlardan salatalık satın aldı. İştahla salatalığı ısırды ve bana da ikram etti. Bense ikramı geri çevirdim.

Güneş alçalmaya başlamıştı ve biz hala gideceğimiz yere varamamıştık. Civarda yavaş yavaş evler belirmeye, ufukta köyler gözükmeye ve yolda gittikçe artan sayıda insanlarla karşılaşmaya başlamıştık. Yolda küçük bir ağaçlık alanla karşılaştık, bir mezarlık. Arabacım atların koşumlarını çözdü. Geceyi burada geçireceğimizi sandım. Yine yerde bulunan bir kuyudan atlara su verdikten sonra tekrar arabaya koşuldular ve kısa bir yolculuktan sonra hedefe, Mis-saka köyündeki 14. Departman şefliğine varmıştık. Basitçe bir yapı olan şeflik binası, tahminen 1200 metre yüksekliğindeki Amanos dağlarının eteklerinde kurulmuştu. Yükselen sıradağlar etkileyici bir izlenim bırakıyordu. Beni departman mühendisi Bay Albrecht karşıladı ve birim mühendisi Bay Sigrist'in bürosuna götürdü, kendisi orada yoktu. Yerleşmem için 4 odası olan bir baraka gösterildi. Bunlardan ikisi bana tahsis edilmişti. Valizimi yerleştirdim, yer yatağını serdim, bunların hazırlanmasında yemekhanede çalışan biri de bana yardım etti. Ondan sonra, şefim olacak olan Beyrut'ta yetişmiş, aslen İsviçreli mühendis Bay Sigrist'in yanına çıktım. Kısaca bana görevim hakkında bilgi verdi, sonra akşam yemeği için yemekhaneye gittik. Orada bundan sonra beraber yaşayacağım kadın erkek diğer kişilerle tanıştım. Bay Sigrist'in dışında muhasebe şefi Bay Dirk, Doktor Sabri-Fabra Bey, hemşire Luise Knothe ve departmanda çizimci ve aynı zamanda tercüman olarak çalışan Derviş Bey. Fransızca sohbete başladık. Departman mühendisi Bay Albrecht, karısı, iki çocuğu ve bir de ev işlerinde yardımcı bir Almanla birlikte ailece yaşıyorlardı. Bay Sigrist'in çalışma ofisi de bu binada bulunuyordu, hemen yanında da oturma odası. Onun dışında Bay Dirk ve Derviş Bey için 2 oda bulunuyordu. Hastane 3 uzun koridor şeklinde yapılmıştı. İçinde hasta odaları, doktor dairesi, hemşire odası, eczane vs. bulunuyordu. Bu yükseklikte iklim çok hoştu.

Artık bütün demiryolu hattının inşa ve idaresini başından sonuna kadar yakından incelemeliydim. Demiryolu hattı, Toroslardaki Ereğ-

li'den başlayarak Adana ve Halep üzerinden bütün Mezopotamya'yı geçerek Bağdat'a varacaktı, hatta daha sonra Basra Körfezi'ne kadar uzatılacaktı. Hat, 4 ayrı kısma ayrılmıştı. Birinci kısmın merkezi Ereğli'de bulunuyordu. İkincisinin Adana'da, üçüncüsünün Halep'te, dördüncüsünün de merkezi Bağdat'taydı. Her bir kısım kendi içinde bölümlere, bölümler de inşa birimlerine ayrılıyordu. XIV. bölümde 6 tane alt inşa birimi bulunuyordu. Ben 5. İnşa biriminde, 562 [+400] ile 568. [+450]²⁶ kilometreler arasında çalışıyordum. Bütün III. kısımda en enteresan ve de en zor birimdi. Biri 165, diğeri 540 metre uzunluğunda iki tünel ve bir vadiyi üstten geçen 100 metre yüksekliğe sahip 340 metrelik bir viyadük, yapılması gereken işlerdendi. Bunun dışında derinliği 10 metreyi bulan kayalar kırma işi, yüksek şose dolgusu, hatırı sayılır uzunlukta delme işlemleri ve Racu istasyon binasının inşası yapılacak diğer bazı işlerdendi. Bütün hat rampalardan oluşuyordu, 3 kilometrede neredeyse 70 metrelik yükselti farkı oluşuyordu. Ardından birim sonuna, 568'inci km'ye kadar aşağı doğru eğim başlıyordu, 575 metreden başlayarak 400 metreye kadar iniyordu. İşlerin yürütülmesi bir firmaya bırakılmıştı. Biz ise işin idare ve denetim görevlerini üstlenmiştik. Ölçümleme işlerinin çoğu da bizler tarafından yapılıyordu. Aslen Dalmaçyalı bir esnaf olan İvoviç, hat boyunda kendi zevkini yansıtan bir tesis kurmuştu. İçinde hırdavatçı dükkânı, fırın ve kasap da bulunuyordu. İşçilerle ustalar çok renkli bir topluluk oluşturuyorlardı. Duvarcılar ve taş yontucular Yunan, İtalyan, Boşnak, Dalmaçyalı ve Ermenilerden oluşuyordu. İşçilerin ise büyük çoğunluğunu Kürtler teşkil ediyordu. İş yerinde bir dil curcunası yaşanıyordu. Uzun zamandan beri ailesiyle Osmanlı'da yaşayan müteahhit, bütün işletmeyi büyük bir ihtiyat ve hünerle idare ediyordu. Yardımcı olarak yanında İtalyan bir mühendis çalışıyordu.

²⁶ 5. İnşa birimi 50 metrelik yükseklik farkıyla 6 km'den oluşuyordu.



Açıklama: Bağdat Demiryolu'nun Adana-Halep arasını gösteren harita (ç.n.).

Kaynak: Peter Heigl, *Schotter für die Wüste: Die Bagdadbahn und ihre deutschen Bauingenieure*, s.67.

Yılın en sıcak zamanlarından Temmuz ayında göreve başlamıştım. Vardığım ertesi günü, ölçümleme işi için işe koyulmuştum. Güneş merhametsiz bir şekilde yakıyordu, susuzluğum her saat daha da artıyordu. Bay Sigrist güzergâh üzerinde su içmemem konusunda beni uyarmıştı. Köylerde yerliler arasında ishal hastalığı yayılmıştı. Su, 400 metre aşağıdaki Karasu ırmağından tulumlarla katır sırtında taşınıyordu. Öğlene doğru mola verdiğimizde neredeyse tükenmiştim. İstasyona olan mesafeyi yürüyerek gitmek zorundaydım. Dilim damağıma yapışmıştı, su içmek için yemekhaneye gittim, cehaletimden yanlışlıkla yüksek oranda alkol içeren, anason tadı veren üzümden yapılmış bir tür içki olan rakı şişesini kaptım, ne-

fesim kesilmişti. Peyderpey kendime geldim, öğle yemeğini ağızıma sürmedim. Bay Sigrist at üstündeydi, bense bütün yolu tekrar gerisin geri yürüyecektim. Bu birimdeki işler bir yıldır devam ediyordu. Yapılan işlerin teslim alınması, ölçümleme, denetim, tünel çizim ve ölçümü burada icra ettiğim işlerdendi. Bunun dışında Here-Dere boğazında viyadük ayak temellerinin ölçümleme işleri için hazırlıklara başlanma kararı alınmıştı. Bu işler aylarca sürdü. Gidip gelmeler çok yorucu oluyordu, bir at satın almalıydım. Atı, 6. birimdeki bir müteahhitten 12 Ltgu. yaklaşık 220 Mark'a satın aldım, yular ve eyeri Halep'ten tedarik edebilirdim. Atın bakım ve beslenmesi için aylık 4 Ltgu vermeliydim. Atım her fırsatta beni üzerinden atıp kaçmaya çalışıyordu, nitekim birkaç defa bunu başardı da, ben de peşinden bakakaldım. Kamptaki at bakıcısı Çerkezler atı yakalayana kadar peşinden koşarlardı.

Dördüncü birimdeki bir iş arkadaşı Almanya'ya dönmüştü, onun binek atını bölüm idaresi devralmıştı. Atımı bu atla değiş-tokuş ettim. İdare de bunu kabul etti. Artık bana uygun ve her türlü yürüyüş tarzında güvenli bir ata sahiptim. Tam düşünül­düğü gibi olmasa da eski atım bir yük arabasına koşuldu. [...]

[...] Bu noktada tahılların, en çok da arpanın hangi ilkel koşullarda elde edilip işlendiğine değinmek zorundayım. Arpalar oraklarla biçilip orta yerde toplanır (harman) ve ahşap kızaklarla üstünden geçilirdi (düvenle dövülürdü). İki ahşap silindire arpa saman haline getirilirdi. Eskiden ahşap yerine taş kullanılırmış. Arpanın samandan ayrıştırılması ise yaba yardımıyla samanların rüzgâra karşı savrulması suretiyle yapılırdı.

Türkiye İtalya'ya karşı olan savaşı kaybetti. Trablus, Libya, Kuzey Afrika ve Ege'deki bazı adalar kaybedilmişti. Savaşın demiryolu inşaatı çalışmalarına bir etkisi olmamıştı. Savaş dolayısıyla ülkeyi terk etmek zorunda kalan İtalyan mühendis ve ustalar savaşın sona ermesiyle kısmen geri dönmüşlerdi.

Yemekte çoğu zaman misafirimiz olurdu. Halep'teki merkez ofisin idarecileri sık sık bize uğrarlardı. Yunan asıllı olan aşçımız, çok iyi yemek pişirir ve az malzemeden sofraya lezzetli yemekler koymasını bilirdi. Yanında yemek işlerinde yardımcı olmak üzere iki kişi çalışıyordu.

Kuyu ya da kaynak suyu yoktu, yer altı sarnıçlarında biriktirilmiş yağmur suyu ise sadece ev ihtiyaçları için kullanılabilirdi. Hayvanlar ve diğer ihtiyaçlar için her gün bir deve kervanı Karasu Irmağı'na su getirmek için giderdi. Hat üzerinde bütün işler el yordamıyla hallediliyordu. Tünel delme ve kaya burgulama işlemleri için gerekli olanlar dâhil, makineler yoktu. Siyah barutla havaya uçuruluyordu. Racu istasyonu için yapılacak olan yüksek binalar, Halep Yüksek Yapı Dairesi tarafından yapıldı. İstasyondaki toprak tesviye işleri hızlandırılmış, hattın sonu yaklaşmıştı. Yağmur mevsimine, Aralık ayına kadar hat işletmeye açılmalıydı. İstasyon ve lokomotifler için gerekli suyun temini için birçok yerde 60 metre derinliğe ulaşan sondajlar vurulmuş, ancak suya ulaşılmamıştı. Kireç taşından oluşan sıradağlarda su damarlarına rastlanmamıştı. Daha sonra istasyonda büyük bir sarnıç inşa edildi. Sarnıca uzaktaki bir nehirden trenle su taşınacaktı.

Haftada iki defa kurye ile postalar gelirdi ve bizim tatil günlerimiz genel olarak yalnız ve sakin geçerdi. Yemekhanedeki bol plaklı bir gramofon tek eğlencemizdi. Şefim çokça fotoğraf çekiyordu ve derleme yapmam için plakları bana bırakmıştı. Misafirler buradaki monotonluğa hareketlilik getiriyordu. Diğer birimlerdeki adamlar rapor vermek için bölüm şefinin yanına gelirlerdi. Halep'ten Alman başhekim de hastaneyi kontrol için gelirdi. Halep'ten gelen bütün misafirler bizde konaklardı. Haftada en az bir defa misafirimiz olurdu.

Birimdeki telgraf istasyonu Halep'teki merkezle ve dış dünyayla irtibatımızı sağlayan tek şeydi. Frankfurt'tan önemli kişiler, 2 yapı müfettişi ve Halep kısım şefi ve yardımcıları, işlerin gidişatını denetlemek için gelmişlerdi. Sonbaharda Racu istasyonuna kadar olan kısmın rayları döşenmişti. İlk yolcu treni istasyona varmış ve Halep'e kadar olan 150 km'lik kısım işletmeye açılmıştı. Kasım sonunda ilk sağanak yağışlar başlamıştı. Bu tabiat ve aynı zamanda insanlar ve hayvanlar için büyük bir rahatlıktı. Asıl yağmur mevsimi Noel zamanında başlamıştı. O yıl çok kar yağmıştı ki bu civarlara pek nadir kar yağar. Civardaki köyler için oldukça zor bir durumdu bu. Çok zor şartlarda, etraftaki kel tepelerde bulunan çalı köklerinin dışında doğru dürüst yakacak yoktu. Orman tamamen yabancı oldukları bir şeydi. Diğer yakacak türleri de odun kömürü ve tezektir. [...]

[...] Sonbahardan Aralık ortalarına kadar her gün tatlı taze üzüm

olurdu. Tren hattının işletmeye açılmasıyla birlikte sebze ve meyve artık Halep'ten geliyordu. O vakte kadar patates ve sebze gibi şeyleri Akbez Manastırı'ndan temin ediyorduk. Yerli halk patates nedir bilmiyordu. [...]

[...] İnşaat birimindeki işler bitirilmişti. Aynı zamanda hükümet mimarı olan şube mühendisi ikinci birime tayin edilmişti. Yemekhanede gürültülü geçen bir veda gecesi düzenlenmişti. Derviş bey iyi konuşmadığı Almanca ile “ben bir budalayım” diye başlayan bir konuşma yaptı. Kahkahalarımızı da tasdik olarak kabul etti ve “bu kadar kötü gülmeyin” diye devam etti konuşmasına. [...] Yağmur zamanı gelmişti ve Noel günü yaklaşıyordu. Karşı tepelerden Noel ağacı getirmek için bir grup yola koyuldu ve bir hafta sonra çok sayıda ağaç ile geri geldiler. Bunlardan bir kısmı Halep'te tanınmış ailelere gönderildi.

Noel gecesinde parlayan ışıklarla donatılmış bir çam ağacı yemekhaneyi süslüyordu. Aklımız memlekette kalmıştı. Noel tatilinde çalışmak zorundaydım. Yağmur yağıyordu, henüz inşa halindeki sarnıçlarda çökme tehlikesi oluşmuştu. Mevcut bütün çalışanlar işe gönderilmişti. Yağmur mevsimi gelmişti. Dışarıdaki bütün işler durmuştu. Sadece tünel çalışmaları devam ediyordu. Bilhassa istasyon çevresindeki yollar çamur deryasına dönmüştü. Atlar diz boyu çamura batıyorlardı ve at sürmek mümkün değildi. Bu durum haftalarca devam etti. Güneş tekrardan çıktığında tabiat çiçek deryasına dönmüştü. Yaz aylarında kuraklığın hüküm sürdüğü ve bütün bitkilerin toza bulandığı yerlerde, artık otlar filizlenip yeşermeye başlamıştı. Her tarafı bir renk cümbüşü sarmıştı. Ancak sadece birkaç hafta için. Güneş tekrar yükselmeye başladığında her şey kurudu ve yeniden işlere konulmaya başlandı. Dik yamaçlı Here-Dere geçidindeki viyadük sütunlarının temeli atılmaya başlandı. Bu işte çok titiz olmak gerekiyordu.

1912 yılında Balkanlar'da savaş patlak vermişti. Sırbistan, Karadağ, Bulgaristan ve Yunanistan Türkiye'ye karşı savaşıyorlardı ve savaş etkisini göstermeye başlamıştı. Toros dağlarında bazı yerlerde işler durmuştu. Önemli sayıda personel işten çıkarılmış, hatta bütün işlerin durdurulacağına dair dedikodular yayılmıştı. Projeyi finanse eden Berlin'deki Deutsche Bank, İngiliz ve Fransız hisselerini satın alarak vaziyeti kurtarmıştı. Türkiye bu sefer de yenilmişti. Bal-

kanlar'da büyük toprak kaybına uğramıştı. Avrupa kısmında elinde sadece ufak bir toprak parçası kalmıştı. Galipler arasında yeni bir savaş patlak vermişti. Havada kokusu hissedilen I. Dünya Savaşı'nın habercisiydi bu.

Türk ordusunu yeniden teşkilatlandırmak gayesiyle bir Alman askeri heyeti hükümetin isteği üzerine Türkiye'ye gelmişti. Bu sayede tekrardan güven duygusu oluşmuştu. İşler hızla ilerliyordu. Arap asıllı olan doktorumuz Fırat nehri civarındaki bölüme tayin edilmişti. Bizim bölüme yeni bir doktor, bir Ermeni, atanmıştı.

1913 yazında, yemekhanede çokça misafirimiz oldu. Augsburg-Nürnberg Makine Fabrikası'ndan bir köprü inşa mühendisi, viyadük montajının ön çalışmalarını halletmek için Mainz civarındaki Gustavsborg'tan gelmişti. Tüneldeki çalışmalar kâfi derece ilerledikten sonra Racu İstasyonundan Here-Dere geçidine kadar olan raylar döşenmişti. Artık köprünün hazır blokları nakledilebilirdi. Montaj için Alman bir mühendis ve 7 montajcı daha geldiler.

İlk başlarda misafirimiz olan bu grup, zamanla inşaat yerine kendilerini de monte ettiler. Şimdi artık canlı, hareketli bir dönem başlamıştı. Yaşı ilerlemiş bir Alman bize yapı müfettişi olarak tayin edildi. Hoşsohbet ve eğlenceden yana artık şikâyetimiz kalmamıştı. Demiryolu hattındaki çalışmalar ikinci plana atılmıştı, bütün ilgi viyadükün montajına yoğunlaşmıştı. Köprü ayakları ve kare şeklindeki yüksek payanda duvarları köprü parçalarının kurulması için hazır hale getirilmişti. İşin asıl zorluğu viyadükün demir parçalarının kaidelerin üstünde tam olarak sabitleştirilmesindeydi. Dördü için bir payandanın kullanıldığı kaideler, boğazın yamaçlarında farklı yükseltilerde bulunuyorlardı. Doğrudan ölçüm mümkün değildi. Triangulasyon ve teodolitle açı ölçmek suretiyle tek tek noktalar belirlenmek zorundaydı. Uzunluk ve yükseklik ölçüleri hazır olarak gönderilmiş parçaların ölçüleriyle birebir uyuyorlardı. Burada kendisinden çokça istifade ettiğim şefimin bilgi ve tecrübesini anmadan geçemeyeceğim. [...]

[...] Viyadükün inşa ve montaj işleri hızla ilerliyordu. Gelip geçenlerin ve ziyaretçilerin sayısı giderek artmıştı. Hititlerin zamanından kalma mağara evler, bunlardan civarda çok vardı, oldukça ilgi çekiyordu. [...]

[...] Atla bir günlük mesafe kadar uzağımızda bulunan antik şehir

Kiros'u şefimizle birlikte gezdik. Eski çağlarda büyük bir mekan, bugün sadece harabe yığını. [...] Geceyi civardaki bir köyde geçirdik. Köy ahalisi, Türkmenler, bizi nazik karşıladılar. Köyün yaşlıları bizi selamlayıp ikramda bulundular. Gece, oralarda adet olduğu üzere damda uyuduk. Ertesi sabah yola koyulduğumuzda, ne amaçla yapıldıkları tam olarak anlaşılmayan civardaki *katakomplardan*²⁷ bahsettiler. Akşama doğru geri döndüğümüzde, bazen günlerce kalan ziyaretçilerin değişmiş olduğunu gördük. Civardaki tepeliklere kır gezintisine çıkmak veya piknik yapmak oldukça meşhurdu. Diplomatlar, gazeteciler vs. hattı görmek için sık sık gelirlerdi. Özellikle çeşitli kılıkta ortaya çıkan İngilizler özel ilgi gösteriyorlardı. Civar köylerde yaşayan Kürtler, demiryolu inşaatında çalışmak suretiyle devamlı bir gelire kavuşmuşlardı. Demiryolundan önce çeşitli ticaretle geçiniyorlardı. Ellerindeki nakit miktarı artınca istekleri de büyüyordu. Artık daha çok düğün oluyordu. Çok yakınımızda olan Missaka köyünden sık sık gündüz gece, hatta günlerce davul zurna sesleri yükseliyordu. Kadınlar ve erkekler ayrı ayrı kendi aralarında eğlenirdi. [...] Yakınlardaki bir komşu köyde düğüne davet edildik. Köyün şeyhi demiryolu hattı yatağına çakıl tedarik ediyordu. Köy bir tepeye kurulmuştu. Köyün hemen hepsi müsellah erkekleri bizi silahlarla selamladılar. Kadınlar oldukça renkli elbiseler içinde halka şeklinde duruyorlardı. Erkekler de aynı şekilde kendi içinde kümelenmişlerdi. Kahve, kavun, üzüm ve bulgurla (pilav), kuzu çevirme ikram edildi. Köyün yerlileri arasında kan davası devam etmekteydi. Bir ara Şeyh Musa yanında Missaka köyünden birçok adamla büromuza geldi ve yakınlardaki çalılığın civarında bir ceset olduğunu söyledi. Köyün eski sakinlerinden, kadın meselesinden dolayı köyü terk etmiş birinin cesedi olmalı diye anlattı. Bay Sigrist onunla beraber gitti. Tahmin edilen kişinin cesediymiş, kan davasına kurban gitmiş.

Bizi sık sık ziyarete gelenlerden biri de bir ağaydı. Demiryolu hattı, büyük tarlalara sahip bu ağanın arazisinden geçiyordu. İstimlâk karşılığı tazminat da almıştı. Şeyh ve ağa Paskalya, Pantkot yortusu ve Noel gibi bayramlarda bizi ziyarete gelir ve iyi dileklerde bulunurdu. Biz de aynı şekilde iade-i ziyarette bulunurduk. Biraz uzaktaki Maraş Misyon Hastanesi'nden satılmak üzere harika el yapımı eşyalar getiri-

²⁷ İlk Hristiyanların kayaları oyarak veya yer altını kazarak uzun dehlizler biçiminde yaptıkları, ölülerini gömdükleri veya tapınak olarak kullandıkları mezarlık (ç.n).

lirdi. Hastanenin hekimi değişmişti, yerine gelen yine Ermeni kökenli hekimden bir halı satın almıştım. Bu yörük halısı yine hekim olan dedesinden kalmıştı.²⁸ Halep'e yaptığım bir seyahat tekrardan dış dünyayla bağlantı kurmamı sağladı. O zamanlar 200.000 civarında nüfusu olan Halep, tamamen Arap idi. Genellikle ticaret ve komisyonculuk yapan az sayıda Avrupalı aile bulunuyordu. Ermeni ve Rumların işlettiği yerlerde alışveriş yapma imkânı bulunuyordu. Pahalı da olsa her şey bulunuyordu. Şehirde bir sinema vardı, gösterimler akşamları açık havada yapılırdı. Seyircilerin alkış sesleri arasında gösterilerin yapıldığı gezici bir sirk çadırı kurulmuştu. En etkileyici olan ise yerlilerin kahvehaneleri idi. Pitoresk kıyafetleriyle Arap erkekler toplanır, kahvelerini yudumlar, saatlerce domino ya da tavla oynar ve nargile içerlerdi. Her şapkalı yabancıyı bir gâvur ya da Hristiyan domuzu olarak görürlerdi. Benim gibi yeni olan biri için korku dolu bir intiba uyandırıyor. Eskiden beri ticaret ve değiş-tokuş şehri olan Halep'te çok büyük bir çarşı bulunuyordu. Deve kervanları çok uzak yerlerden yabancı diyarların ürünlerini getiriyordu.

Çarşı denince, her tarafın dükkânlarla sarıldığı koca bir mahalle akla gelmeli. Her meslekten esnaf, genelde çatılı ayrı bir sokakta kümelenmiştir. Doğunun bütün kokuları ve her dilden seslerin birbirine karıştığı bir karmaşa karşılar insanı. Ustalar meraklılarca etrafı sarılmış şekilde, sokakta işlerini icra ediyorlardı. Başka bir sokakta sadece halı tüccarları toplanmıştı, diğer birinde ise kuyumcular, ipekli ürünler ve el yapımı eşya satanlar. Herkes malını bağırarak satmaya çalışıyordu. Sıkı pazarlıkla anlaşmalar bağlanıyordu. Sakin bir köşede okuma yazma bilmeyenler için mektup yazan bir kâtip oturuyordu. Etrafını dinleyicilerin sardığı bir hikâyeci bağdaş kurmuş oturuyordu. Sadece Şark'ta görebileceğiniz bin yıllık eski bir resim...

Akşamları iş arkadaşlarıyla birlikte Alman gazinosunda geçiriyordum. İşyerine geri döndüğümde günlük hayat eski hal üzere devam ediyordu. Önümüzde yağmur mevsimi vardı. Hat inşaatında işler hızlı ilerliyordu. Müteahhitlerle beraber hesap işleri yapılmaya başlanmıştı. Bu yüzden sık sık ziyaretçilerimiz oluyordu ve akşamları sohbetle geçiyordu. Noel yaklaşmaktaydı. Hristiyan bir Ermeni olan doktorumuz yanımıza geldiğinde tek kelime Almanca bilmiyor-

²⁸ Mielke, 1943'te oğlu Frederich V'e hediye ettiği bu halıyı Suriye'de satın aldığı ilk eşya olarak niteler (ç.n.: Bu dipnot Mielke'nın oğlu Prof. Dr. Ing. Friedrich Mielke'ya aittir).

du. Kısa bir süre içinde bizimle sohbet edecek seviyede Almanca öğrenmişti. Işıklandırılmış ve süslenmiş Noel ağacını görünce bunun çocukça olduğunu düşünmüştü.

Noel'i geniş bir çevreyle beraber geçirdik. Viyadükün montaj işlerinde çalışanlar ve diğer başkaları da misafirimizdi. Aşçımız zahmet edip bize kocaman bir pasta yapmıştı. Her şey neşeli bir havada geçiyordu. Yılbaşını beraber kutlamak için diğer birimlerden bazıları gelmişti. 1914 keyifli, şen bir şekilde karşılanmıştı. Üstümüze gelmekte olan savaş hakkında kimsenin bir fikri yoktu.

Yılın çöken soğuklarıyla beraber yaban domuzları dağdan yerli halkın bağlarına iniyordu. Ara sıra alaybozan tüfekle avladıkları domuzu bize bir bahşış karşılığında verirlerdi. Müslüman olan bu yerliler, diğer bütün Müslümanlar gibi domuz etinden iğreniyordu. Domuz eti bizim için güzel bir değişiklik olmuştu ve aşçı hoş şekilde hazırlamaktan anlıyordu. Et yemeklerimiz genel olarak koyun ve keçiden oluşuyordu. Günlük şarabı Filistin'deki Alman yerleşimcilerden temin ediyorduk. İthal Alman birası gümrük vergilerinden dolayı çok pahalıydı, aynı şekilde purolar da pahalıydı. Buna karşın sekt gibi köpüklü şarap gümrüksüz ithal ediliyordu ve Almanya'dakinden daha pahalı değildi. Ara sıra aşçımız sofraya tavşan eti koyardı. Bu civardaki nadir bir tattı. Yabani başka bir şey yoktu. Geceleri ulumalarından kendilerini hissettiren çok sayıda çakal vardı. Nadiyen de olsa kurt ve sırtlan görülmüştü.

Gelip gidenler arasında Alman askeri misyonuna bağlı, Türk üniformalı subaylar ve yüksek rütbeli askerler de bulunuyordu. Söz Balkan Savaşları'ndan açıldığında, Almanca konuşan bir Türk rütbeli Avrupa'da dağılacak ilk ülkenin Avusturya-Macaristan İmparatorluğu olduğunu ifade etti. Biz şok olmuştuk, siyasi durumun nasıl keskinleştiği konusunda hiçbir fikrimiz yoktu. Almanya'dan getirilen 2-3 haftalık gazete ya da dergiler buraya hiçbir şey taşımıyordu.

Viyadükün montaj işleri zor bir durum almıştı, sadece Halep tarafından işler yürütülebiliyordu. Ayrı ayrı yapılan 74 metrelik ayak açıklığındaki kısımlar asılı halde bırakılmıştı. Bu derece derin bir uçurumun başında çalışmak baş döndürücüydü. İdarenin mahareti ve Alman montaj ekibinin becerikliliği sayesinde işler herhangi bir

kazaya mahal vermeden yürüyordu. Yabancı mühendis ve ustalar da bunun farkındaydılar.

Baharla birlikte her taraf rengârenk çarşafllara bürünmüştü. İnsanlar ve hayvanlar rahat bir nefes almaya başladılar. Paskalya yortusuyla birlikte yine bir hayli misafirimiz olmuştu. Aralarında yıllardır Halep'te ticaretle uğraşan İsviçreli bir grup da vardı. Bunların arasında 36 yıldır kesintisiz olarak Halep'te ikamet eden yaşlıca biri bulunuyordu, burada ilk defa trene binmişti. İşlerin ilerlemesiyle birlikte personel de değişiyordu. Luise hemşire Almanya'ya geri dönmüştü. Onun yerine Frankfurt'tan biri gelmişti. Bölüm mühendisi Fırat bölümünün başına atanmıştı. Şefim, Bay Sigrist, 4 aylığına Avrupa'ya gitti. Birimde geri kalan işleri ben halledecektim. Bölümün idaresi ailesiyle birlikte yanımıza yerleşen 3. İnşa Birimi şef mühendisine havale edilmişti.

Pantkot (küçük paskalya) yortusu büyük şenlikle kutlandı. Hat çalışanlarının dışında, Halep'ten de aileleriyle birlikte gelenler vardı. At gezintisinden sonra yapılan piknik bizim için sıra dışı bir değişiklikti. Memleketten uzaktaki tasasız günlerdi.

Montaj mühendisinin kısa süre önce gelen hemşireyle nişanlanması sürpriz olmuştu. Bu olay da layıkıyla kutlandı.

Bu aralar, Saarbrück'teki arkadaşım Schlüter'den oraya gelmem hususunda bir telgraf almıştım. Bir sonraki mektubunda cazip teklifler sunuyordu. Geri dönüş bileti vs. Çok kötü bir durumda kalmıştım. Uzun uzun düşündükten sonra Halep'e gidip oradaki kısım yöneticisiyle görüşmeye karar verdim. Sözleşmemin sona ermesine daha bir yıl vardı. Durumu kendisine arz ettiğimde, bana *"eminim ki bir yıl içinde tekrar geri gelmek için bana yazacaksınız. Ücretinizi de arttıracam"* dedi. Böylece mevzu kapanmış oldu ve ben de 28 Haziran günü geri döndüm.

Tren istasyonunda müteahhit firma yetkilisi, Avusturya veliaht prensinin eşiyle birlikte Saraybosna'da öldürüldüğünü söyleyince çok şaşırılmıştım. "Bu savaş anlamına geliyor" diye ekledi. Slav yanlısı olarak içten içe Alman karşıtı biriydi. Bu hisler içinde geri döndüm. Haber burada da duyulmuştu, herkes büyülenmiş gibiydi: Ne olacak? Ertesi günler, hatta haftalar sakince geçti, ta ki Avusturyalı ve Macar askerlik yükümlülerinin Halep'teki konsolosluğa mura-

caat etmeleri talep edilene kadar. Avusturya'nın Sırbistan'a verdiği ultimatom olayın vahametini gözler önüne seriyordu. Gelecek günleri büyük bir gerginlikle bekliyorduk. Bütün söylentiler ve genel rahatsızlıklara rağmen Ağustos'un başlarına kadar herhangi bir haber almadık. 5 Ağustos günü postacı Almanya'nın Rusya ve Fransa'ya karşı savaş ilan ettiğini bildiren kahredici haberi getirmişti. Bütün işlerin derhal bırakılıp, askerlik yükümlülüğü olanların Halep konsolosluğuna başvurmaları isteniyordu.

Şaşkınlık had safhadaydı. Gerekli işler aceleyle halledilip, ne var ise bavul ve kutulara doldurularak yolculuk için hazırlık yapmaya başladık [...] ²⁹.

[...] Berlin'de yeni elbiseler aldım ve Frankfurt'a doğru yola çıktım. Burada yeni bir sözleşme imzaladım ve yine III. Kısımda görevlendirilmiştim. Pasaport ve vize işlemleri vakit alacağından, vedalaşmak üzere ailemin yanına gitmeyi planlıyordum. Frankfurt'tan gelecek haberi beklemek üzere geri gittim. 31 Ağustos 1916'da iki genç tüccarla beraber Münih'ten yola koyulduk.

İkinci şark yolculuğu başlamıştı. Trende çok az sivilin dışında yolcular genelde askerlerden oluşmaktaydı. Yolculuğumuz Viyana, Budapeşte, Belgrat ve Sofya üzerinden devam etti. Savaşın izleri her yerde hissediliyordu. Askeriye her yerde hükmediyordu.

Tekrar İstanbul'a varmıştım, şartlar değişmiş olsa da yine eski tanıdık manzaraydı. Her şeyi satın almak mümkündü, restoranlarda iyi yemek yenilebilirdi. Savaştan dolayı firmanın merkez idaresi Frankfurt'tan İstanbul'a taşınmıştı.

Artık direktifleri buradan alıyorduk. Bu arada 1912'de karısıyla İstanbul'dan İskenderun'a giderken gemide tanıştığım adamla karışlaştım. Yolculuğumuz Haydarpaşa'da başlıyordu. Adana'ya kadar olan tren yolculuğumuz sık sık kesintiye uğruyordu. Adana'da 1912-14 yılları arasında 14. bölümden tanıştığım bir tanıdık beni beklemekteydi. Yolculuğumu bir gün ertelemem hususunda beni ikna etti. Oraya kadar gözüm gibi baktığım şemsiyemi evinde unutmuşum.

²⁹ Bundan sonraki sayfalar (32-48) Almanya'ya dönüş ve askere alınma anılarından oluştuğu için bu çalışmaya alınmamıştır. Osmanlı'nın Almanya safında savaşa katılmasıyla, askerlik yükümlülüğü bulunan demiryolu çalışanları görevlerini çalıştıkları yerde icra edebiliyorlardı (ç.n.).

[....] Ertesi akşam son istasyona varmıştık. Kocaman bir askeri depolama yeri vardı. Yapımı devam eden tüneller sebebiyle buradan itibaren demiryolu kesintiye uğruyor, kamyon ve diğer araçlarla yola devam ediliyordu. [...] Kalacak bir yer bulmaya çalıştık. Dev bir çadır kampı kurmuş olan askeriye bizi geri çevirdi. Merkez karargâhtan gelen yüksek rütbeli biri bizimle aynı zamanda oraya varmıştı. Onu götürecektir olan büyük bir kamyon istasyon binasının yanında park etmişti. Şoför ve yanındaki geceyi kamyonunda geçirecekti.

Onlarla beraber kamyonla binmemiz için bizi davet ettiler. Hava çok bunaltıcıydı, ay parlıyordu, çakallar etrafımızda her tonda uluyordu. [...]

Sabah alacakaranlıkta bir kamyonun üstünde, hoplayıp zıpladığımız bir yolda yolculuğumuz ikindiye kadar devam etti. Gâvur Dağı'nın eteğinde kurulmuş olan İslahiye'den itibaren trenle devam ettik. Buralar bana tanıdık geliyordu. Yapımında benim de katkıda bulunduğum viyadük ve tünellerden geçiyorduk. Racu istasyonunda sarnıçtan trene su konuldu. 1912 Noel'inde bu istasyonun yapımını yönetmişim. İstasyonda bir sondaj makinesi gözüme ilişti, tekrardan su arıyorlardı demek. Değneklerle su arayan yüksek rütbelilerden biri, buralarda bir yerde bir su damarı tespit etmiş olmalı. 60 metre sondaj vurduğumuz halde su çıkmamıştı. 1912 yılındaki nafile çabaları dikkate almamış olmalıydı. Halep'e vardığımızda Alman gazinosuna gittik.

Şehir ve çevresi bir kamp gibiydi. Türk askeri haricinde Alman ve Avusturyalı birlikler de mevcuttu. Buradan Kafkas, Bağdat ve Sina cephelerindeki operasyonlar yönetiliyordu.

İnşa biriminde bazı tanıdıklara rastladım. Şef ile görüşme neticesinde teknik büroya verildim. İsteğim üzerine tekrar işe başlamayı geçici olarak ertelemek durumundaydım. Gazino, seyahat etmekte olan görevliler tarafından doldurulmuştu. Ermeni bir ailenin yanında özel bir oda aradım. Kısa bir süre sonra Racu istasyonundaki su oranlarını araştırma görevi tarafıma tevdi edildi. Danimarkalı olan sondaj ustası çok uzun zamandan beri orada çalışmaktaydı ve daha önce hastane olarak kullanılan bir yere yerleşmişti. Şimdi ıssız ve boş olan tüm o tanıdık yerleri ve yapıları tekrar görmek birçok hatırayı canlandırdı. Daha önce olduğu gibi tüm sondaj denemeleri

olumsuz sonuçlanmıştı. Tüm araziye bir kez daha beraber yürüdük. İstasyondan 1200 metre uzaklıkta, 2 numaralı demiryolunun sağ ve solunda çok eski sarnıçlar bulunmaktaydı. Yağmur sularının biriktiği bu sarnıçlar uzun yaz aylarında civarda bulunan köylere su sağlamaktaydı. Demiryolunun yakınına bir kazı yapılmasını teklif ettim. 2x2 metre ölçülerinde bir çukur kazıldı. 2 metrelik bir derinlikten sonra su kendini gösterdi. Biraz daha kazınca birikmeye başladı ve kaybolmadı. Birkaç gün boyunca aynı seviyede durmaya devam eden su seviyesini gözlemledik. Su sarnıçlardan mı sızıyor diye aynı şekilde sarnıçları da gözlemledik. Ancak bu olamazdı, zira sarnıçlar arazide daha derindeydiler. Böyle bir şey olsaydı, halkın öfkesini üstümüze çekmiş olurduk.

Sondaj hattı ve pompalama düzeneği sayesinde istasyonun su ihtiyacı karşılanmış oldu. İki sene boyunca çalıştığım yeri yürüme fırsatını değerlendiriyorum.[...] Halep'ten itibaren ve aşağıda belirtilen Fırat Nehri üzerindeki Cerablus'ta da çeşitli vazife seyahatlerinde bulundum. Burada köyün en yaşlısı olan şeyhin konukuydum. Fırat Nehri'nin sol tarafında yer alan, İngilizler tarafından yapılmış olan kazıya yakından bakma imkânım oldu. Birkaç günlük seyahat beni Fırat'ın doğusunda yer alan Telebyad istasyonuna götürdü. Kapalı olan bir taş ocağı işletmesi, demiryolu hattına çakıl çıkarmak için muhtemelen tekrar açılmalıydı.[...]

[...] Halep'teki merkez büro tarafından demiryolu hattı inşasının devamı projelendirildi ve yönetildi. Resulayn istasyonundan, 976. km, Nusaybin istasyonuna kadar olan 120 km inşa halindeydi. İnşa hattı 4 bölüme ayrılmıştı. Kasım'da 2. Bölüm'deki bir meslektaşım hastalanmıştı ve ben onun halefi olarak belirlenmiştim. Halep'te satın aldığım bir binek atı da ekipmanıma dâhildi. Seyahat esnasında difteri hastalığına yakalandım. Resulayn'da bir meslektaşın yanında hasta olarak yatmak zorunda kaldım. Missaka'dan eski bir tanıdığım olan doktor beni derhal geri göndermek istedi. Günler sonra seyahatin devamını düşünebilecek duruma gelmiştim. Valizimle bir atlı arabada, at da arabaya bağlı vaziyette seyahat devam etti. Gözün alabildiği ve ondan da uzak mesafe boyunca ağaçsız bir bozkır. Ne bir köy, ne bir yerleşim yeri, sadece sararmış otlarla kaplı tepelik araziler.

Bölüme akşam varıldı, benim için getirilmiş olan çadır kurul-

du. Bölümde bulunan herkes, personel, çalışan çadırda kalıyordu. Bir yeraltı sığınağı toplanma ve ortak kullanım alanı olarak hizmet veriyordu. Bölümdeki yapılar ile birçok hastane binası kerpiçten yapılmıştı. Kerpiç tuğlaların hazırlanması Hintli savaş tutsakları tarafından yerine getiriliyordu.[...] Yapı kerestesi ve çatıyı kapatacak herhangi bir malzeme olmadığından, her şey bu şekilde yapılmalıydı. Her daim 4x4 metre ölçülerinde olan kare formunda bir odanın üzerine kurşun bir kubbe örülürdü. İtalyan bir mimarın talimatları doğrultusunda, yerli duvarcılar bu işte büyük bir istidat gösteriyorlardı. Halep civarındaki fellahların arı kovani formundaki yapıları örnek teşkil ediyordu. Mevcut kusur ise kerpiç tuğlaların hazırlanmasına geç başlanması ve çoğunun henüz kurumamış olmasıydı. Tren ve binek atları için daha uzun bir yer hazırlandı ve üstü kemerle kapatıldı. Daha zor olanı ise çalışanlar ile savaş tutsağı Hintlileri barındırmaktı. Barakalar bulunmuyordu. Mevcut çadırlar ise yeterli değildi. Göçebe Bedevilerin büyük, siyah çadır brandalarına başvuruluyordu. Bu çadırlar keçi kılından yapıldığı için su geçirmemek gibi avantajı bulunmaktaydı. Çoğunlukla yaşlı ve askerlik yükümlülüğü olmayan gençlerden oluşan çalışanlar uzak yerlerden alınıyorlardı. İaşenin temini de aynı şekilde kötüydü. Ekmek ihtiyacı giderilmek için bir fırın yapılmıştı, bir kasap da ihtiyaç duyulan eti tedarik ediyordu. Acil olanı bile yerine getirmek çoğunlukla çok zor oluyordu. Aynı şekilde herhangi bir yakacak materyal da bulunmuyordu. Fırın bozkırdaki otlarla yakılıyordu. Demiryolu hattındaki işlerde özel bir zorluk bulunmuyordu, genel itibariyle toprak işleriydi. Köprü ve geçitler geçici olarak yapılıyordu. Büyük yarma ve yüksek setler söz konusu olduğunda, etrafından dolaşılıyordu. Söz konusu olan demiryolunun bir an evvel döşenmesi idi ki, bu sayede Kafkas ve Bağdat cephesindeki birliklerin ikmali hızlı bir şekilde sağlanabilecekti. Yağmur vakti bozkır geçilmez oluyordu. Yağmur vakti kapıdaydı ve beraberinde büyük hayal kırıklıkları getiriyordu. Kuzey dağlarından kereste kesilerek arabayla getiriliyordu. Bizim ve demiryolunun güvenliği için bir Türk piyade bölüğü yakınımıza konuşlandırılmıştı. Noel'in hemen öncesinde yapılar neredeyse bitmişti. Taşınmak için hazırlanıyorduk. Noel günü yağmur başladı, fırtına koptu, çadırlar parçalandı. Yollar haraptı. Demiryolu hattının sonu daha epey bir uzaklıktaydı. Yapılardaki kubbeler aralıksız yağın yağmurdan dolayı yıkıldılar. İlk olarak ahırın tavanı çöktü. Şans

ki o esnada hayvanlar içinde değildi. Ancak bazı kubbeler ayakta kalabildi, böylece bazı bölümlerin üstü örtülü kalabildi. Çadırda kalmamız gerekiyordu. Demiryolu ikmal konvoyu gelmemişti. Gıda eksikliği bulunmaktaydı. Çalışanlar çadırlarında yakacak olmaksızın, battaniyesiz, zemin üzerinde, herhangi bir sıcak bakım olmaksızın geçiniyorlardı. Bu durum günlerce, hatta haftalarca devam etti, ta ki bir veba salgını gelip de birçok kurban alana kadar. Bölüm hastanelerindeki yerli doktorlar çaresizdiler. Savaş tutsağı bir İngiliz doktor da aynı şekilde fikir sahibi değildi. Halep'ten Alman başhekim tifüs ateşi teşhisinde bulundu. Hastaların sağlıklı olanlardan ayırt edilerek karantina altına alınmaları gerekiyordu. Zorluk üstüne zorluk! Bu şartlar altında, özellikle savaş tutsağı Hintliler tarifsiz acılar yaşıyorlardı. Çoğu öldü. Fark edilir bir düzelme 01.03.1917 tarihinde demiryolunun bulunduğumuz yere, Arada'ya, 1017. kilometreye varması ile görüldü. İhtiyaçlar giderilip, bakım gerçekleşti. Havalar değişmeye başladı, baharla birlikte tüm bozkırda çiçekler açmaya başladı. Bu çorak topraklarda renkli bir halı döşenmiş gibiydi. Çiçekler arasında ebegümeci bütün renkleriyle tabiata hâkimdi.

Demiryolunda sürekli bir hareket vardı. Günde bir defa Halep'ten gelen tren birçok yolcu getiriyordu. Cepheye gelip giden askerler yoğunlukta idi. Yapılarımız oluklu sacdan yeni bir çatıya sahipti, kubbelerin yarısı yıkılmıştı. Nihayet çadırları terk edip kendimizi ev düzenine sokabildik. Hayat kendisini farklı bir yüzle göstermekteydi. Babulah adında Hintli bir hizmetçim vardı. Yaşlı, lakin güvenilir biriydi. Aynı şekilde bir Hintli olan aşçımız da mutfakta hayranlık uyandırıyor. Yemek odamız da sanatçı yetenekleri olan bir meslektaşımız tarafından güzelce boyanarak dekore edildi, hatta bir piyanomuz bile vardı. Sadece bize değil oradaki tüm misafirlere güzel dinlenme imkânı sağlıyordu. Dağlardan kereste taşımacılığını desteklemek maksadıyla demiryolu uzatıldı. Meslektaşlardan biri bu işin yönetimini aldı ve 8 km. uzunluğunda dağ eteklerine kadar yol uzatıldı. Yüzlerce yük taşıyan hayvanlar vasıtasıyla keresteler önce yolun olduğu yere kadar taşındı, ardından da istasyona getirildi. Burada testerelerin hareketi için bir lokomobil hazır edildi. Kömür eksikliğinden dolayı lokomotiflerin yakıtı olarak odun kullanıldı. Bir su istasyonu kuruldu, yüksek bir konteynır konuldu, uzak bir dere-den boru hattı ve pompalama sistemi ile buraya su getirildi. Binek

ve yük atlarının taze ot ihtiyacını gidermek için geniş bir alandaki arpa biçildi. Alan korkunç derecede verimliydi. Göçebe Bedeviler sığır sürüleri, develeri, koyun ve keçileriyle bir otlaktan diğerine göç halindeydiler. Sıklıkla etrafta konaklayarak, süt, koyun peyniri ve diğer ürünlerini satmaktaydılar. Bizim çiftlik hayvanlarımız, inek, keçi, tavuk, hindi vs. mutfak ihtiyacımızın bir kısmını gideriyordu. Çalışanların ihtiyacını gidermede çok büyük zorluklarla karşılaşılıyordu. Savaş zamanıydı, gıda eksikliği ile birlikte giyecek ihtiyacı da hissediliyordu. Hintliler için Amerika'dan Kızılhaç vasıtasıyla yardımlar geliyordu. Aynı zorluk savaş halindeki Kafkas bölgesinden sürgün gelenler ve aileleri için de söz konusuydu. Birçok kadın ve çocuk gıda yardımı alabilmek için çalışmak zorundaydı. Patates bu insanlarca bilinmiyordu. Tadına alışmaları için uzun bir zaman geçmesi gerekti. Etin, özellikle inek eti ile diğer etlerin birlikte taşınması söz konusu olduğunda, Hintliler açlık grevine giriyorlardı. Sağ kalan Ermeniler bizden barınma ve koruma talebinde bulunuyorlardı. Özellikle zanaatkârları işimize yarıyorlardı. Temiz ve çalışkan Ermeni kadınları çamaşırlarla ilgileniyorlardı. Yağmur zamanından sonra, Nisan sonları sıcak hava dalgası hüküm sürmeye başladı. Ay boyunca termometre gün içerisinde gölgede 40-45 dereceyi gösteriyordu. Geceleri özellikle sabaha karşı çok serin oluyordu. Kısırağımın bir tay doğurması Temmuz'un aşırı sıcak bir günündeydi. Yeni doğan tay komşu yerleşim yerinden yardım için aldığım Arapları o derece cezbetti ki, sevinçten alkışlayıp onu kollarında taşıdılar. Malesef hayvancık bir kaç gün sonra öldü.

Bedeviler askerlikle yükümlü değillerdi, ancak onlar için çalışma mükellefiyeti uygulanmak istendi. Bunun için pek gönüllü olmadıklarından Türk askeri tarafından zorla toplatılıyorlardı. Hayatları boyunca iş yapmamış olan bu çöl çocukları her defasında elleri bağlı halde, askeri gözetim altında yapacakları işlerin başına getiriliyorlardı. Ne kazma, ne kürek tanıyorlardı, bu sebeple de pek beceremiyorlardı. Gerekli kavrama hareketlerini öğrendikten sonra, büyük bir cesaretle işe koyuldular. Kısa süre sonra avuçları su toplamıştı, ancak iş günü daha uzundu. Şarkılar ve teşvik eden naralar kayboldu kısa sürede. Özellikle damperlilerden çok etkilenmişlerdi. Rayda hareket ettirilip sonra da boşalttırdıklarında oradan kaçıyorlardı. Birkaç gün sonrasında, karanlık çöktüğünde biz akşam yemeğindeyken

kampta bir gürültü koptu, bir izdiham yaşandı, silah sesleri duyuldu. Bedeviler kaçmışlardı. Biri yaralanmış halde yakalanmıştı. Diğerleri yer yarılmış içine girmişlerdi sanki. Onları bir daha gören olmadı ve Bedevilerden bir daha da kimse çalıştırılmadı.

Çalışmalar Nusaybin'e doğru devam etti. Komşu bölüm Derbeziye'den (1038. km.) Mardin'e doğru 24 km. uzunluğunda tali bir demiryolu yapıldı. Şehir dağda 950 metre yükseklikteydi, demiryolu ancak birçok keskin virajlı, dar şoseli, kıvrımlı olarak yapılabildi. Bu bağlantı Diyarbakır'daki Ergani bakır madenlerinden getirilen bakır külçelerin taşınması için önemliydi. Her bir bakır külçenin bir ton kadar ağırlığı mevcuttu.

1916 sonbaharında, Halep'teki küçük bir anımı da burada aktarmam gerekiyor. Bir sabah gazinoya geldiğimde, 3 numaralı salonda uzun elbiseleri ve türbanları ile saygın üç Bedevi, Alman yetkililerle görüşme halindeydi. Bedevilerden biri çok akıcı bir Almanca konuşuyordu. Kulaklarıma inanamıyordum. Kahvaltı esnasında sormam üzerine onun Karl Neufeld olduğu ve adını daha önce duyup duymadığımı soruldu. Onlarca sene Mısır'da yaşamış, İngiliz karşıtı olan Mehdi hareketinin 12 sene esiri olarak kalmış. İslam'a geçmiş ve görüntü itibariyle de tam bir Bedevi görünümündeydi. O ve diğer Bedevi prensleri Alman komuta kademesi ile temas halindeydiler ve görevleri de inançlıları kutsal savaş (cihat) için harekete geçirmektir. Ancak bu gerçekleşmedi. Bu savaşta büyük karşı oyuncu İngiliz Thomas Lawrence senelerce yaptığı ajitasyonla Arapları ve Bedevileri Türkler ve müttefiklerine karşı isyan ettirmiş ve bu şekilde İngilizlerin galibiyetine yardımcı olmuştu.

Halep'e gittiğim sırada Türk hükümetinin inşa bölümü tarafından bana Demir Hilal (Eisernen Halbmond) madalyası verildi. Gazinoda, daha önceki bir seyahatte beraber yolculuk yaptığım Macar görevli Dr. İllis Kaldor'u selamlama imkânı buldum.

Nusaybin'de yeni bir inşa bölümü açıldı. Hattın Musul'a doğru devam ettirilmesi gerekiyordu. Bölümden iki meslektaş oraya doğru yol aldılar. Bizim birimde artık yolun nihai yapımı başladı. Geçici olarak yapılan yerler hattın aktif olmadığı zamanlarda yeniden yapı-

lacaktı. Çakıl taşı temini için Kepez Dağı'na³⁰ doğru bir hat döşendi. Üst yapılar için özellikle Hintliler biçilmiş kaftan gibiydiler.

Bu sıralarda savaşta karşıtlarımızdan olan Millih Bedevilerine karşı bir seferde olan Bağdat'ın kuzey bölgesinden Scharmar Bedevileri geldi. Develer üzerindeki savaşçılar resmedilmeye değer bir görüntü arz ediyorlardı. Ülkedeki askeri güçlerin savaşı onları en ufak bir şekilde endişelendirmiyordu. Gruplardan birinin liderleri bizleri ziyaret etti. Genelde yaşlı kimselerdi, tabancalar ve eğri kılıçlar kuşanmışlardı. Peygamber (Hz.) Muhammed zamanından kalma gibi görünüyorlardı. Suskun, neredeyse ketum geçen sohbet, bir mütercim aracılığıyla kahve ve sigara eşliğinde devam ediyordu. Yanımızda konuk olarak bulunan ve senelerce Ninova ve Babil'deki kazıları yöneten bir arkeolog, çöl oğullarının suskunluklarında dahi iletişim kurduklarını ve bunu gören her yabancı için sadece anlaşılmaz değil aynı zamanda da o derece şaşırtıcı olduğunu ifade etti. Bu davetsiz misafirlerin ayrılmasından sonra, gidiş yolundaki çeşitli çadırların da beraber gitmiş olduğunu fark ettik. Yaz sonu daha sosyal geçti, her şey daha bir normalleşti. Gelecek olan yağmur vakti için daha iyi hazırlık yapıldı. Günlük gelen trenle seyahat edenler, çoğunlukla askerler vesilesiyle dış dünya ile bağlantı kurabiliyorduk. İklimi karasal, Mayıs'tan Aralık'a kadar kurak, kuru bir sıcak, görece sağlıklı. Sıtma gibi hastalıklar içlerinden bazıları hasta olan birçok insanın bir araya toplanmasından dolayı yayılmaktaydı. Bunun dışında, en sıkı dokunmuş cibinliğin bile engel olamadığı minik bir sineğin sebep olduğu "üç günlük ateş"(sarı humma) hastalığı en sık görülenlerdendi. Ateş üç gün devam ettiğinden bu isimle anılmaktaydı. Sonrasında insan kendini çok yorgun hissediyordu. Drezinle tren yolunun her iki tarafına doğru da yol alabiliyorduk. Bu fırsat mutfakta da çeşitliliğe imkân sağlıyordu. Gün ışımadan evvel, 20 km mesafede Fırat'ın yan kolu Habur nehrine balık avlamak için giderdik. Suda patlatılan patlayıcılar sayesinde epeyce ganimet elde ediliyordu. Bu durum herkesin yüzünü güldürüyordu, özellikle de Hintlilerin. Aşçımız harika balık yemekleri yapmaktan iyi anlıyordu. Resulayn istasyonuna bir kaç kilometre uzaklıkta, Bedevilerin yeri olan Tell-Halaf bulunmaktaydı. 1914 yılından evvel burada Alman Baron von Oppenheim önderliğinde kazılar gerçekleştirilmişti. Bu-

³⁰ Dagh [Türkçe]=Berg [Almanca]= Kepes [Arapça]= Dahle [Kürtçe].

rada bulunmuş meşhur en eski Aramice yazıt İ.Ö. 9. yüzyıla aittir. Heykellerden bir kısmı I. Dünya savaşından sonraki yıllarda Berlin, Brandenburg, Charlottenburg, Helmholzstrasse'de sergilendi. Fırat ve Dicle arasındaki bu uçsuz bucaksız bozkırlarda, bir zamanlar büyük bir kültür ve medeniyet olduğuna dair herhangi bir emare yoktu. Demiryolu inşası ile bölge açık hale geldi. Sulama kompleksleriyle muhteşem tarım arazisine dönüşerek tüm Ortadoğu'nun tahıl ambarı olabilecek ve iskâna tekrar açılacak bir görüntü arz ediyor.

Sadece Halep ve Bağdat'ta rastlanan bir hastalıktan da bahsetmek gerekiyor. Söz konusu olan hastalık genelde yüzde olan ve bir böcek ısırığı nedeniyle oluşan Halep ve Bağdat Şişliği hastalığıdır. Uzun süre bir deri yanması oluşuyor, iyileştikten sonra geride yanık yarasının geriye bıraktığı iz gibi bir iz kalıyordu.

Güzergâh boyunca tüm çalışmalar tamamlanmaktaydı. Yağmur zamanı kapıdaydı. Noel kutlaması için Halep'ten bir çam ağacı elde ettik. Bayram günlerini beraber geçirdik. En nihayetinde bölümümüz kapatıldı. Bölüm mühendisi Halep'e geri döndü. Ben de ekibimle beraber 995. km'de I. Bölüm'e dâhil oldum. Yine Arada'da oturmaya devam ettim. Artık daha sık I. Bölüm'de bulunuyordum. Bir Yunanlı olan bölüm mühendisi ve ailesi Almanca konuşuyor olduğu gibi, mahalli tüm dilleri de konuşabiliyorlardı. Tam anlamıyla beynelmilel bir topluluk söz konusuydu. Meslektaşlardan biri Avusturyalı, diğeri İtalyan'dı. Doktor Arap idi. Büro işlerinde Levanten ve Ermeniler çalışıyordu, ayrıca savaş tutsağı Hintli doktorlar bulunuyordu. Bazı sohbet akşamlarında beraber kalıyorduk. Savaştan doğrudan etkilenmiş değildik. Memleketten gelen haberler gün geçtikçe iç karartıcı hal almaktaydı. Her şeyden evvel gıda eksikliği hissediliyordu. En nihayetinde adrese ulaşmasa da, postaya verdiğimiz paketlerle durumu iyileştirme gayretindeydik.

Çalışanların bakımı konusunda hep zorluklarla karşılaşılıyordu. Gelen tüm vagonlarda un yerine sıklıkla sınırlı olarak verilen incir, hurma, kuru üzüm, kuş üzümü, mısır ve darı bulunuyordu. Yine kıyafet eksikliği görülmüyordu. Dağıtılmak üzere vagonlarla Almanya'dan eski üniformalar geliyordu. Yerliler maskeli balodan çıkmışçasına rengârenk üniformalar³¹ içerisindeydiler. Bedevilerden sadece ma-

³¹ I. Dünya Savaşı'na kadar Alman ordusunda "renkli etek/redingot" denilen değişik renkte üniformalar kullanılıyordu. İlk defa 1914 yılında tarla grisi üniformalar kullanılmaya baş-

deni para karşılığı gıda alınabiliyordu. Kâğıt para, madeni paraya oranla beşte bir oranında bir kur değerindeydi ve yine haftadan haftaya düşüyordu. Doğuya doğru gidildikçe kâğıt paranın kuru daha da düşüyordu. İnşa bölümü yetkilileri Bedevilerle deve pazarlığı yapıyorlardı. Toros Dağları'nda taşımada kullanılmak üzere 100 kadar devenin pazarlığı söz konusuydu. Bedeviler sadece altın para karşılığı develeri vermeye razı oldular. Develer, nesiller boyu kuzey Afrika'dan kaçırılarak köle edilen ve Bedevilerin yanında yaşayan zenciler tarafından günlerce süren bir yoldan getirildi. Bu küçük siyah çocuklar ile develer birleşmiş gibiydiler. Hayvanlar her türlü sese itaat ediyorlardı. Sadece bize itaat etmek istemiyorlardı. Onları vagonlara yüklemek bizim işimizdi. En tecrübelilerimiz günlerce bunun zahmetini çektiler.

Katırlar, binek ve yük atlarımız için önceki seneye göre daha büyük bir alanı ektik. Hayvanlar sabah akşam yeşil otun tadını çıkarabiliirdi artık. Burası hayvanlar için, aylarca sadece saman ve arpa karışımı olan kuru beslenmeden sonra bir iyileşme sanatoryumu gibiydi.

Bir gece, ay ışığının aydınlığında kırtan fazla hayvan arasından ve onca sıkı gözetime rağmen atım Bedevilerce çalındı. Çerkezler, askerler ve jandarma tarafından anında takip başlamasına rağmen herhangi bir ize rastlanmadı. Tüm çetenin bir yerde saklandığı ke-sindi. At bir yarış kısrakı olarak biliniyordu ve böyle bir at Bedeviler için silah yahut kadından daha değerliydi.

Kısa bir süre sonra, uzak bir yerleşim yerinden bir şeyh beni ziyaret etti. Bizim için saman ve arpa tedarik ediyordu ve sözü çalıntı ata getirdi. Mütercim vasıtasıyla ona atın tam olarak nerede olduğunu bildiğini ifade ettim. Bunun üzerine Allah ve Muhammed adına yemin ederek bilmediğini söyledi. Bu benim için duygusal bir kayıptı. [...]

[...] Bölüm mühendisi ailesiyle beraber bir kaç aylığına tatile çıktı. Onun pozisyonu için bana yetki verildi. Ekibim ve hayvanat bahçem ile taşınmam için nerdeyse bir yük treni gerekiyordu. Personelimi, hizmetçimi, aşçımı vs. de yanıma aldım. Derbeziye'deki 3. Bölüm'e eklemledik. Oraya olan mesafe 45 kilometreydi. Esas

vazifem Çırçıp köprüsündeki kalan duvar çalışmasını tamamlamaktı, böylece montaja başlanabilecekti. Köprü şantiyesini geçici olarak kurulmuş tahta köprü üzerinden geçmek tam bir tehlike kaynağıydı. Burada bazı istenmeyen kazalar da vuku buldu.

Çok sayıdaki çalışanın gıda ve kıyafet ihtiyacının tedarikinde yine her zamanki gibi büyük zorluklar mevcuttu.* Avuç dolusu madeni paralarla Bedevilerden gerekli erzak temin edilmişti. İlerde oluşacak ihtiyaçların temini için büyük gayret sarf ediliyordu. Resulayn'dan Nusaybin'e kadar olan tüm güzergâh yeni kurulmuş olan inşa bölümünün emrine verilmişti. Bu değişiklik yeni kurumları da beraberinde getirdi. Bu sıralarda hizmetçim Babbula öldü. 18 ay boyunca bana iyi hizmette bulunmuştu. Cephelerden de rahatsızlık verici haberler geliyordu. İngilizler Filistin cephesinde, oradaki Bedevi kabilelerinin de desteği ile sıkıştırıyorlardı. Fark edilir düzeyde bir rahatsızlık ve sinirlilik görülüyordu. Küçük ve büyük kazalar meydana geliyordu. Doğum günüm olan 26 Temmuz'da (1918), Halep'ten gelen tren istasyona girmek üzereyken bir işçi lokomotif kapıldı ve feci şekilde parçalandı. Birkaç gün sonrasında iş treni raydan çıktı, ölü ve ağır yaralıları vardı. Ardından Derbeziye'deki 3. Bölüm mühendisine destek için benim tayinim çıktı. Yeniden büyük bir taşınma. Barınma koşulları burada pek uygun değildi. Bürodaki işlerin yanı sıra Mardin'e kadar ki demiryolunu gözetim görevim sebebiyle çoğu zaman yollardaydım. Gıda stoklarının yapıldığı büyük depolar yapıldı. Tatilciler memleketten rahatsızlık verici haberler getiriyordu. Kafkas cephesinden Türk firariler Mardin'in kuzeyindeki dağlarda toplanıyorlardı. Nerdeyse açlıktan ölmek üzere olan bu firariler takip edilip, yakalanarak toplanıyor ve sonra gönderiliyorlardı. Bunlardan çoğu yolda kaldı. Sonra İngilizlerin Halep'e doğru ilerledikleri haberi geldi. Cephe hattı geriye alınıyordu.

Ekim'in (1918) ilk günlerinde gelen emirle kadın ve çocuklardan oluşan tüm aile bireylerinin nakledileceği bildirildi. 15 Ekim'de telgraf ile geri çağrıldığım zaman Mardin tarafında, kereste kesilen

* 1917 inşaat planına göre

I. Şube'de	4100	işçi
II. Şube'de	500	"
III. Şube'de	600	"
IV. Şube'de	200	"
Toplam'da	5400	işçi çalışmaktaydı.

bölgeye doğru yoldaydım. İnşaat idaresinden gelen pusulada ertesi gün hattı terk etmemiz gerektiği bildiriliyordu. Gece boyu bütün eşyalar toplandı, ertesi günün öğleden sonrası için bir yük vagonu nakil için hazır hale getirildi. Yolculuk için nevaleler hazırlandı, trende şilteleri ve battaniyeleri koymak ve uyumak için bir ara bölme oluşturuldu. Nusaybin'den gelen trende büyük bir vagon bizimkisi gibi yüklenmişti. 16 Ekim günü bilinmeyene doğru yolculuk başladı. Bağdat cephesinden gelen İngilizler sadece iki günlük yürüme mesafesindeydiler. [...] Yolda istasyonlarda birçok iş arkadaşı daha bize katıldı. [...] Halep'e vardığımızda her şey karmakarışık. Her taraftan savaştan kaçanlar, geri çekilen ordu, çoğu hasta ve yaralı askerler... Adana tarafına sevk için sadece bir hat vardı. Bizim vagon bekleme peronuna alındı, çünkü ilk önce askerler taşınacaktı. İki günlük bir beklemeden sonra, yani bu akşam tekrar yola koyuluyorduk. Bizim tren sıraya alındı, kendimizi yükten hafiflemiş hissettik. Birkaç saat yol gittikten sonra bir kavşakta durdurulduk. Ne zaman, kim tarafından alınacağımızı bilmiyorduk. Adana istasyonuna varana kadar günler geçti. Vagonda yiyecek sıkıntısı yaşamadık. [...]

Yavaş yavaş son durak olan Haydarpaşa Garı'na yaklaşıyorduk. Haydarpaşa'ya 22 Kasım günü, yağmurlu bir gece yarısında vardık. Fransız askerleri peronlarda gözetleme yapıyor ve trafiği kontrol ediyorlardı. Sonunda varmıştık, ama şimdi ne olacak? O geceyi vagonda geçirdik. Bu vagon tam 5 hafta bize yatma ve oturma yeri olmuştu.

[...] Alman Konsolosluğu'ndan 31 Aralık tarihine kadar Türkiye'yi terk etmemiz gerektiği bildirildi. Bu direktif eskiden beri Türkiye'de ikamet eden Alman aileleri de kapsıyordu.[...] Haliç'te bir zamanlar Almanya-Güney Amerika hattına ait olan ve savaş sırasında Karadeniz'de asker sevkiyatı için kullanılmış büyük bir gemi demirlemişti. Bu gemi Almanları nakletmek için hazırlanmaktaydı. Alman deniz kuvvetleri komutanlığı bu işle ilgileniyordu. Gemi terk edilmiş bir durumda olduğundan, dört buhar kazanından sadece biri çalışıyordu. Hareket zamanı belli değildi ve gizleniyordu. [...]

[...] Ta ki bir arkadaş günün birinde bir bilet almak için İsveç Konsolosluğu'na gitmemi bana tavsiye edene kadar. Savaş öncesi dönemde tanıştığım bir arkadaşla oraya gittim. Burada birçok tanıdıkla karşılaştık. Israrlarımız neticesinde izin koparabildik. Ardın-

dan derhal limana gittik ve bir sandalcı bizi gemiye kadar götürdü. Gemiye varınca yolcular listesine kaydedildik. Hayret ettiğimiz şey geminin neredeyse dolmuş olmasıydı. [...] Tavan arasında iki katlı ranzalar yerleştirilmişti, bu odada neredeyse 200 kişi kalacaktı. Kadın ve çocuklar geminin ön tarafındaydılar. Gemide 800 yolcu bulunmaktaydı, bunların arasında büyükelçilik ve konsolosluk personeli, profesörler ve öğretmenler de vardı. [...]

Hedef İtalya'nın Trieste limanıydı. Normalde 4 günlük sefer için 8-10 gün öngörülmüştü. [...]

[...] Yolculuğun son günlerinde yemekler oldukça kötüydü. Bu sebepten elçilik personelinin idare ettiği mutfak yönetimiyle tartışma yaşanmıştı. Bunun üzerine Bağdat demiryolları şirketinin yüksek dereceden bir memuru olan Meissner Paşa yönetimi devraldı.



Açıklama: Friedrich Mielke iş arkadaşlarıyla (Ayakta sağda)

Kaynak: Heigl, a.g.e., s.16.

Kaynakça

I. Arşiv Belgeleri

Başbakanlık Osmanlı Arşivi

Yıldız Komisyonlar Marûzâtı (Y.PRK.KOM.)

15/5, 22 Mart 1322/4 Nisan 1906.

Bundesarchiv, Deutsches Reich, 1871-1918

BArch. R.1001Reichskolonialamt

R1001/7845

BArch. R. 901Auswärtiges Amt

R. 901/6688

II. Diğer Kaynaklar

- Arhengelos, Gabriel: **Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirketi Osmaniyesi İdaresinin İçyüzü I-II**, İstanbul, 1327.
- Heigl, Peter: **Schotter für die Wüste - Die Bagdadbahn und ihre deutschen Bauingenieure**, Amberg, 2004.
- Helfferich, Karl: **Die Deutsche – Türken Politik**, Berlin, Verlag Vossische Buchhandlung, 1921.
- Mielke, Freidrich E. IV.: **Meine Tätigkeiten in der Türkei 1912-1919 beim Bau der Bagdadbahn** (Yayınlanmamış hatırat), 1957.
- Ortaylı, İlber: “Batılılaşma Sorunu”, **Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi**, Ed. Murat Belge, Cilt 1, 134-138, İstanbul, İletişim Yayınları, 1983.
-
- Önsoy, Rifat: **Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman Nüfuzu**, İstanbul, Alkım Yayınları, 2006.
- Önsoy, Rifat: **Türk-Alman İktisadi Münasebetleri (1871-1914)** İstanbul, Enderun Yayınları, 1982.

Özbay, D. R., Y. Bülbül: “Osmanlı Devleti’nde Bir Teknoloji Transferi Yöntemi Olarak Yabancı İstihdamı”, **Tülin Aren Armağanı**, Ed. İ. Keskin, M.H. Kutluoğlu, S. Pamuk, İstanbul, 2009, s.189-218.

Sarı, Hacı: **Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı İstihdamı: Anadolu-Bağdat ve Hicaz Demiryolları Örneği (1888-1918)**, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2011.

Şahin, Mustafa: Osmanlı Devleti’nde Yabancı Uzmanlar Aracılığıyla Batılılaşma Çabaları, **Milli Eğitim**, 1999, Sayı:143, http://dhgm.meb.gov.tr/yayimlar/dergiler/Milli_Egitim_Dergisi/143/11.htm (Son Erişim: 01.01.2016).

YAKIN DÖNEM TÜRKİYE ARAŞTIRMALARI DERGİSİNİN AMACI VE YAYIN İLKELERİ

Yayın hayatına 2002 yılında başlamış olan İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü “Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları” Dergisi ulusal hakemli bir dergidir. Dergiye ayrıca ait olduğu enstitünün web sitesinden (<http://www.ataturkilkeleri.istanbul.edu.tr>) ve İstanbul Üniversitesi e-dergi sayfasından (<http://www.iudergi.com>) ulaşılabilmektedir. Derginin yazım kuralları enstitünün web sitesinde de yer almaktadır.

Derginin Yayın Amacı

“Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi” yakın tarih, Atatürk ilke ve inkılapları ile Türkiye Cumhuriyeti’ne ilişkin tarih, sosyoloji, edebiyat, sanat tarihi, hukuk, siyaset bilimi, iktisat disiplinlerinden özgün araştırmalara dayanan çalışmaları yayınlarak, ulusal ve uluslararası düzeyde bilim dünyası ile paylaşmayı amaçlamaktadır.

Derginin Sahası

Dergi, tarih ağırlıklı bir sosyal bilimler dergisidir. Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti’nin içinde doğduğu ve geliştiği siyasi, sosyo-ekonomik ve kültürel ortamı, diğer devletlerle ilişkilerini sosyal bilimler bağlamında bilimsel ölçütlere göre inceleyen yorumları, önerileri ve yeni stratejileri geliştiren yazıları içermektedir.

Dergi Kapsamında Yer Alacak Makale ve Çalışmalar

Derginin sahası ile ilgili boşluğu dolduracak özgün araştırmalara dayanan makaleler;

İncelenen konuları zengin bir kaynakçaya dayanarak değerlendiren, eleştiren ve bu konuda yeni ve dikkate değer görüşler ortaya koyan araştırma, inceleme ve derleme yazıları;

Alanla ilgili çeviriler ve durumun belirtilmesi koşulu ile daha önce bir bilimsel kongrede sunulmuş ancak yayınlanmamış bildirilerin metinleri;

Milli Mücadele ve Türkiye Cumhuriyeti ile ilgili eser, şahsiyet ve ilmi faaliyetlerin tanıtım yazıları.

Yılda iki kez yayımlanan dergideki yazıların sorumluluğu yasa uyarınca yazarlara aittir. Gönderilecek yazıların daha önce bir başka yayın organında yayımlanmamış veya yayımlanmak üzere kabul edilmemiş olması gerekir.

Makale/Yazıların Değerlendirilmesi

Gelen yazılar, yayın ilkelerine uygunluğu bakımından Yayın Kurulu'na incelendikten sonra, alanlarında uzman üç hakeme gönderilir. Hakemlerin isimleri gizli tutulur ve raporlar saklanır.

Yayın Kurulu veya hakemlerin yazıya ilişkin eleştiri, öneri ve düzeltmeleri varsa bunları bildirirler. Yazar(lar) hakemlerin ve Yayın Kurulu'nun eleştiri, öneri ve düzeltmelerini dikkate alarak bir ay içinde düzeltmeleri yaparlar. Katılmadıkları hususlar varsa, gerekçelerini bildirme hakkına sahiptirler. Yayına kabul edilen ve edilmeyen makale/yazıların yazar(lar)ına bilgi verilir, ancak makale/yazı metinleri iade edilmez.

Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi'nde yayımlanan yazıların telif hakkı Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü'ne devretilmiş sayılır. Telif hakkı yazılı, görsel ve sanal ortamda yayımlanmayı da kapsar.

Yayımlanan makale/yazıdaki görüşlerin sorumluluğu yazarlarına aittir. Yazı ve fotoğraflardan kaynak gösterilerek alıntı yapılabilir. Dergide yazısı çıkan yazarlara, çıkan sayıdan iki dergi verilir.

Yazım Dili

Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi'nin yazım dili Türkçedir. Ancak yazarların Türkçe dışında İngilizce, Fransızca ve Almanca dillerinde yaptıkları çalışmaları ile dergiye katkıda bulunmaları olanaklıdır.

Yayımlanan makalelerin Türkçe ve İngilizce özetleri de, yazarları tarafından tespit edilen anahtar kelimeler ile birlikte verilir.

Makale Yazım Kuralları**Sayfa Düzeni**

Makalede, sayfanın **sol kenarından 4 cm, diğer kenarlarından 2.5 cm boşluk bırakılmalıdır**. Dipnotlar var ise, bu sınırlar içinde kalmalıdır. Tüm ilk sayfalarda (içindekiler, kısaltmalar, tablo, şekil ve sembol listeleri, önsöz, özetler, bölümler, kaynaklar, ekler v.b gibi) başlık için sayfa üst kenarından 5 cm aşağıdan başlanır. Satırlar ‘iki yana yasla’ (justified) biçiminde yazılır.

Makale metni 1.5 aralıkla yazılır. Kısaltmalar, tablo, şekil ve sembol listeleri, önsöz, özetler, kaynaklar, ekler, metin içindeki tablo ve şekillerin isim ve açıklamaları ve dipnotlar 1 aralıkta yazılır.

Alt başlıklar sayfanın son satırı olarak yazılamaz, en azından 2 satır daha sığdırılamıyorsa başlık da sonraki sayfada yer alır. Bir paragrafın ilk satırı sayfanın son satırı, paragrafın son satırı da sayfanın ilk satırı olarak (matbaacılıkta dul ve yetim denilen şekilde) yazılamaz. Paragraflardan önce ve sonra 6 punto boşluk bırakılır. Paragraflar arasına boş satır konmaz.

Birinci derece başlıklardan önce 71 punto, sonra 18 punto boşluk bırakılır. İkinci derece başlıklardan önce 18 punto, sonra 12 punto, üçüncü ve dördüncü derece başlıklardan önce ise 12 punto, sonra 6 punto boşluk bırakılır. Dördüncü dereceden daha alt derecede başlık kullanılmaz.

Yazı Biçimleri ve Punto

Makalede, konunun mahiyeti gereği, aktarma yapmak veya başka dilden ödünç alınmış kavramı yazmak amacıyla Türk alfabesi dışındaki alfabelerin kullanılabilmesi saklı kalmak kaydıyla, Times New Roman karakterleri kullanılmalıdır.

Dipnotlar için 10 punto, makale metni için Times New Roman 12 punto, makalenin çeşitli kısım, bölüm, altbölümlerinin başlıkları için 14 punto kullanılmalıdır.

Özet (Abstract)

Özet veya abstract olarak adlandırılan kısım, makalenin kapsamını en özlü biçimde açıklayan özettir. Özette makalede araştırılan sorun, araştırmada kullanılan işlem, yöntem ve teknikler ile sonuçlar sayfa başında makalenin başlığı ve yazar adı belirtilerek Türkçe ve İngilizce olmak üzere iki dilde 250’şer kelimeyi geçmeyecek şekilde hazırlanmalıdır.

Atıflar (Referans, Gönderme)

Makalede, başka kaynaklardan yapılan alıntılar, ya aynen aktarılır veya özü değiştirilmemek kaydıyla tezi yapanın kendi cümleleriyle özetlenerek yahut yorumlanarak verilir. Her iki durumda da, alıntı yapılan kaynağa (metin, tablo, şekil ve benzeri dahil) mutlaka atıfta bulunulmalıdır. Bu konuda aşağıdaki ilkeler uygulanır.

a. Kaynaktan aynen alınan bilgiler (quotation), çift tırnak içinde («.....») gösterilirler. Makaleyi hazırlayanın, kaynaktaki bilginin özünü değil, biçimini değiştirerek yaptığı alıntılar ise, çift tırnak arasına alınmadan gösterilirler. Her iki alıntı türünde de, ilgili kaynağa mutlaka atıf yapılır ve atıfların her birine, bir birini izleyen numaralar verilir.

b. Makalede, kaynaktan aynen aktarılan bilgilerin tamamı verilebileceği gibi, örneğin cümle, paragraf veya sayfalar halindeki bilgilerin sadece belli kısımları da verilebilir. Bu durumda, cümlelerde belli kelimelerin, çeşitli cümlelerin, paragraf ve sayfaların atlanarak verildiğini göstermek üzere, atlanan yerler üç nokta ile belirtilir.

c. Başka kaynaklardaki bilgilerin aynen aktarılması durumunda, kaynaklarda noktalama işaretleri ve çeviri yanlışları dahil olmak üzere harf, cümle, tarih, yer vb. gibi yanlışlıklar da tekrarlanır. Makale yazarı, kaynak metindeki yanlışlıkları düzelterek vermek isterse, o zaman doğru bilgi, yanlış bilgidenden hemen sonra bir parantez içinde gösterilir.

d. Kaynaklardan aynen yapılan alıntılar, bir cümleyi aşmayacak uzunluktaysa, makale metni içinde verilirler. Daha uzun alıntılarda, alıntının ilk ve son satırları ile makale metni arasında en az çift aralıklı boşluk bırakılarak, alıntı ile metnin ayırt edilmesi sağlanır. Bu tür alıntılar için, makale metninde kullanılan puntodan daha küçük punto kullanılır.

Referans Dipnotları İle İlgili Kurallar

Referans dipnotlarında, ilgili kaynağa ilk kez referans veriliyorsa, bu referansta, eserle ilgili mevcut bibliyografik bilgilerin tümü, aşağıdaki sırayla yer alır:

Yazar adı ve soyadı, eser adı, yayına hazırlayan(veya editör), çeviren veya çizer adı ve soyadı, cilt, basım, baskı ve yayın bilgisi (cilt

sayısı, basım sayısı, baskı sayısı, seri adı, yayın yeri, yayınevi, yayın tarihi), cilt numarası ve sayfa sayıları.

Bülent Tanör, **Osmanlı-Türk Anayasal Gelişmeleri**, İstanbul, Der Yayınları, 1992, s. 25.

Bülent Gökay, **Bolşevizm İle Emperyalizm Arasında Türkiye**, Çev. Sermet Yalçın, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1977, s.97.

Eğer referans dipnotlarında, aynı kaynağa ikinci veya daha fazla atıfta bulunuluyorsa, yukarıdaki bilgiler kısaltılarak verilir.

Aynı yapıta izleyen şekilde ikinci kez referans:

A.e.

Aynı yapıta, fakat farklı sayfasına referans:

A.e., s. 40.

Araya başka referanslar girildiğinde, Tanör'ün kitabına yenden referans:

Tanör, **Osmanlı-Türk Anayasal Gelişmeleri**, s. 22.
veya

Tanör, **a.g.e.**, s.22.

Edite edilmiş kitapta makaleye referans:

Cemal Kafadar, "Osmanlı Siyasal Düşüncesinin Kaynakları Üzerine Gözlemler", **Tanzimat ve Meşrutiyet'in Birikimi**, Ed. Mehmet Ö. Alkan, İstanbul, İletişim Yayınları, 2004, s.30.

Sürelî yayında makaleye referans:

Ernst E. Hirsch, "İktidar ve Hukuk," Çev. Hayrettin Ökçesiz, **Hukuk Araştırmaları, C.II, No:3 (Eylül-Aralık 1987)**, s. 44.

Gazete makaleleri veya haberlerine referans:

Yeni Ziraat Gazetesi, Sayı:10 (1 Şubat 1337), s.16.

"Çiftçi Fırkası", **İkdam**, 22 Kanun-i sani 1336, s.2.

Arşiv belgelerine referans:

BOA., İ. Şura-yı Devlet, 4434 (11 Şaban 1302/26 Mayıs 1885).

BOA., DH.MB.HPS., 33/20 (29 C.ahir 1336/11Nisan 1918).

Elektronik kaynağa referans:

John N.Berry , "Educate Library Leaders," **Library**

Journal, February 15, 1998 , (Çevrimiçi) <http://www.epnet.com/ehost>, 3 Nisan 2000. veya
Bill Crowley-Bill Brace, “A Choice of Futures: Is It Libraries Versus Information?”, (Çevrimiçi) <http://www.epnet.com/ehost>, 30 Mart 2000.

Kaynakça

- Homans, George C.: “Social Behavior as Exchange”, **Small Groups**, Ed. By A. Paul Hare, Edgar R. Bogotta, Robert F. Bales, New York, Alfred A. Knopf, 1962, pp. 170-183
- Kaboğlu, İbrahim Ö.: “Düşünce Özgürlüğü: Avrupa Ölçütleri ve Türkiye”, **İnsan Hakları Yıllığı**, C.XV, 1993, s. 45-53.
- Sartori, Giovanni: **Demokrasi Kuramı**, Çev. Deniz Baykal, Ankara, Siyasi İlimler Türk Derneği Yayınları, [t.y.].
- Tanör, Bülent: **Osmanlı-Türk Anayasal Gelişmeleri**, İstanbul, Der Yayınları, 1992.

Ekler:

Makalenin ek kısmında, metinle ilgili tablolar, formlar, anket sorularının listeleri, kolay bulunamayacak belgelerin kopyaları, fotoğraf, harita vb. gibi malzemeler bulunur. Bu tür tek bir malzeme için sadece bir ek, birden çok malzeme için de, gerekli görülürse, birden çok ek yer alır. Ekler, birbirinden ayırt edilmesi gereken sayıda ise ya büyük Romen veya Arap rakamlarıyla, birbirini izleyecek biçimde numaralanır. Her numaranın karşısına, Ek’in içeriğini belirten bir başlığın konulması önerilir.

Ek’te yer alan bilgiler, başka kaynaklardan aktarıldığı takdirde, bu kaynaklara ilişkin referanslar mutlaka belirtilmelidir.

Başlıkları Numaralandırma:

Makalede kullanılacak başlık numaralandırılması örneği aşağıya çıkarılmıştır:

I. XXXXXX.....
1.1. XXXX XXX.....
1.1.1. XXXX XXX.....
1.1.2. XXXX XXX.....
1.2. XXXX XXX.....
2. XXXX XXX.....
2.1. XXXX XXX.....
2.1.1. XXXX XXX.....
2.1.2. XXXX XXX.....
2.2 XXXX XXX.....

Yazıların Gönderilmesi

Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi'nde yayımlanmak üzere yayın ilkelerine uygun olarak hazırlanmış yazılar, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü'ne ulaştırılabilirler. Yazarlar Yayın Kurulu'nca esasa yönelik küçük düzeltmeler yapılabileceğini kabul etmiş sayılırlar.

İLETİŞİM BİLGİLERİ

Posta Adresi: Süleymaniye Mahallesi, Süleymaniye
Caddesi, Takvimhane Sokak, No: 19, Kat: 4,
34126 Beyazıt/İSTANBUL

Telefon : 0212 440 00 00 Dahili : 10598/10056

Faks : 0212 440 03 45

e-posta: ata.enst@istanbul.edu.tr
yakindonemturkiye@hotmail.com

Hakem Kurulu / Referees Committee:

Prof. Dr. Meral ALPAY
 Prof. Dr. Seçil KARAL AKGÜN
 Prof. Dr. Sina AKŞİN
 Prof. Dr. Ali AKYILDIZ
 Prof. Dr. Adalet ALADA
 Prof. Dr. Dinç ALADA
 Prof. Dr. Ali ARSLAN
 Prof. Dr. Ergun AYBARS
 Prof. Dr. Mahir AYDIN
 Prof. Dr. Mustafa AYDIN
 Prof. Dr. Nezihi AYKUT
 Prof. Dr. İbrahim BAŞAĞAOĞLU
 Prof. Dr. Süleyman BEYOĞLU
 Prof. Dr. Veysel BOZKURT
 Prof. Dr. Işıl ÇAKAN
 HACİİBRAHİMOĞLU
 Prof. Dr. Fatmagül DEMİREL
 Prof. Dr. Bihterin DİNÇKOL
 Prof. Dr. Emre DÖLEN
 Prof. Dr. Cezmi ERASLAN
 Prof. Dr. Faik Temuçin ERTAN
 Prof. Dr. Sakine ERUZ
 Prof. Dr. Feza GÜNERGÜN
 Prof. Dr. İhsan GÜNEŞ
 Prof. Dr. Osman HORATA
 Prof. Dr. Yakut IRMAK ÖZDEN
 Prof. Dr. Mustafa KAÇAR
 Prof. Dr. Ahmet KAL'A
 Prof. Dr. Aykut KAZANCIGİL
 Prof. Dr. Suna KİLİ
 Prof. Dr. Erol MANİSALI
 Prof. Dr. Özcan MERT
 Prof. Dr. Cüneyt OKAY
 Prof. Dr. İzzettin ÖNDER
 Prof. Dr. Sabahattin ÖZEL
 Prof. Dr. İzzet ÖZTOPRAK

Prof. Dr. Cemil ÖZTÜRK
 Prof. Dr. Gülden SARIYILDIZ
 Prof. Dr. Faruk SÖNMEZOĞLU
 Prof. Dr. Bige SÜKAN
 Prof. Dr. Ahmet TAŞAĞİL
 Prof. Dr. Arslan TERZİOĞLU
 Prof. Dr. Ertuğrul TOKDEMİR
 Prof. Dr. Zafer TOPRAK
 Prof. Dr. Namık Sinan TURAN
 Prof. Dr. Ömer TURAN
 Prof. Dr. Şerafettin TURAN
 Prof. Dr. Levent ÜRER
 Prof. Dr. Ünsal YAVUZ
 Prof. Dr. Bahaddin YEDİYILDIZ
 Prof. Dr. Çetin YETKİN
 Prof. Dr. Mustafa YILMAZ
 Doç. Dr. Savaş AÇIKKAYA
 Doç. Dr. Mehmet ALKAN
 Doç. Dr. Bülent BAKAR
 Doç. Dr. Sevtap KADIOĞLU
 Doç. Dr. Safiye KIRANLAR
 Doç. Dr. Önder KOCATÜRK
 Doç. Dr. Tevfik ÖZCAN
 Doç. Dr. Fatih M. SANCAKTAR
 Doç. Dr. Mustafa SELÇUK
 Doç. Dr. Aynur SOYDAN ERDEMİR
 Doç. Dr. Serkan TUNA
 Yrd. Doç. Dr. Hayrünisa ALP
 Yrd. Doç. Dr. Akın ÇELİK
 Yrd. Doç. Dr. Nilüfer ERDEM
 Yrd. Doç. Dr. Ö. Kürşad KARACAGİL
 Yrd. Doç. Dr. Cevahir KAYAM
 Yrd. Doç. Dr. Şamil ÜNSAL
 Yrd. Doç. Dr. Osman YALÇIN
 Dr. Dursun AYAN
 Dr. Rifat UÇAROL

