A. D. NOVİÇEV

7

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN YARI SÖMÜRGELEŞMESİ

ONUR
YAYINLARI

Rüdaver Öğretici
12.11.79

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN YARI-SÖMÜRGELEŞMESİ

A. D. NOVİÇEV

BİRİNCİ BASKI

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN YARI-SÖMÜRGELEŞMESİ

A. D. NOVİÇEV

ÇEVİREN
NABİ DİNÇER

A. D. Noviçev'in "Prevraşeniye Osmankoy İmperii vı Palukoloniyu", (*Oçerki Ekonomiki Turtsii Do Mirovoy Voyni*, Izdatelstvo Akademii Nauk SSSR, Moskova 1937) adlı incelemesini, Rusça aslından, Nabi Dinçer dilimize çevirmiş, ve kitap, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı-Sömürgeleşmesi* adı ile, *Onur Yayınları* tarafından, Ekim 1979 tarihinde, Ankara'da, *İlkyaz Basımevi*'nde dizdirilip bastırılmıştır.

İÇİNDEKİLER

7 Yarı-Sömürge Türkiye

12 Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşımda Yabancı Sermaye
13 Demiryolu Yapımının Tarihi
47 Kilometre Güvencesi
50 Demiryolunun Ülkenin Ekonomisi Üzerindeki Etkisi

59 Osmanlı İmparatorluğu'nda Dış Ticaret Alanında Yabancı Sermaye
59 Savaştan Önce Dış Ticaretin Hacmi ve Yapısı
68 Tek Tek Ülkelerin Türkiye'nin Dış Ticaretindeki Payları
70 Osmanlı İmparatorluğu'nda Gümrük Yasaları

75 Osmanlı İmparatorluğu'nun Mali Bakımdan Köleleştirilmesi
76 Osmanlı İmparatorluğu'nun Bütçesi
82 Türkiye'nin Yabancı Sermaye Tarafından Köleleştirilmesinde Bir Başlangıç Olan Dış Borçlar
86 Türkiye'nin İflâsı ve Türkiye Üzerinde Mali Denetimin Kurulması
94 Jön-Türkler Döneminde Türkiye'nin Mali Bağımlılığının Artması
96 Yabancı Bankalar
104 Para Dolaşımının Niteliği

112 Osmanlı İmparatorluğu ve Çarlık Rusyası

139 Sonuçlar

YARI-SÖMÜRGE TÜRKİYE

> Burjuva uygarlığını, saygın biçimlere büründüğü kendi yurdunda değil, kendisini gizlemeksizin ortaya çıktığı sömürgelerde gözlediğimiz zaman, bu uygarlığın derinlerine inmiş olan ikiyüzlülük ve karakterine özgü olan barbarlık bütün çıplaklığı ile gözlerimizin önüne serilir.
>
> Karl Marx, *Tüm Yapıtlar*, c. IX, s. 367.

Savaş-öncesi Türkiyesinde yabancı sermayenin sağlam bir yere sahip bulunmadığı bir tek ulusal ekonomi dalı yoktu. Sanayide, ulaşımda, ticarette, malî alanda —bütün bu dallarda— yabancı sermaye tam ve bölünmez bir egemenliğe sahip bulunmaktaydı. Yabancı sermayenin bütün bu faaliyet dallarında çıkarları aynı değildi. Yukarıda sözünü ettiğimiz gibi bu ülkede hangi büyük girişim olursa olsun şu ya da bu ülkenin kapitalistlerine ait bulunduğu halde, yabancı sermaye, en az sanayi alanına girmişti. Yabancı sermayenin sahip olduğu en önemli yerler, ticaret ve malî alanlardı. Demiryolları ve kredi: Türkiye'yi emperyalizm, işte bu altın ve çelik zincirlerle kendi arabasına

zincirlemişti. 1 Kasım 1914'te Türkiye'nin dış borçları 152.265.915 lirayı bulmuştu. Yabancı sermayenin Türkiye'nin öteki ekonomik faaliyet dallarındaki yatırımları savaştan önce 63.444.000 frankı bulmaktaydı. Bu yatırımlar aşağıdaki alanlara şöyle dağılmıştı:

Bankalar	10.210.000 frank
Demiryolları	39.163.000 frank
Belediye girişimleri	4.983.000 frank
Sanayi girişimleri	5.495.000 frank
Ticaret girişimleri	3.593.000 frank

Bu paraların ülkelere göre nasıl dağıldığı aşağıdaki tabloda görülmektedir (tablo: 1):

TABLO — 1*

Ekonomik Faaliyet Dalları	Diğerleri	Almanya	Belçika	Hollanda	ABD	Fransa	İtalya	İngiltere	Toplam
Demiryolları	11,7	15,3	—	—	—	0,4	67,5	5,1	100
Bankalar	6,8	59,0	2,9	3,9	1,6	1,0	22,1	5,3	100
Belediye girişimleri	38,2	22,6	—	—	—	38,6	—	0,1	100
Ticaret girişimleri	41,2	17,3	1,8	21,0	13,9	3,0	—	1,8	100
Maden çıkarma sanayii	6,6	76,5	12,5	—	—	—	4,4	—	100
İmalât sanayii	75,6	11,0	—	—	—	3,4	—	10,0	100
Toplam yatırım tutarı içindeki payları	16,9	25,9	1,2	1,8	0,9	3,7	45,4	4,2	100

Başlangıçta İngiltere ve Fransa, Türkiye'ye sermaye ihracında üstün bir öneme sahipti. Savaştan önce Türkiye'ye açılan tüm kredilerin %62,9'u Fransa'ya aitti.

Fransa'dan sonra Türkiye'ye en çok sermaye ihraç eden ülke, özellikle sanayide, dış ticarette, sigortacılık ve bankacılıkta önemli bir yere sahip olan İngiltere'ydi.

19. yüzyılın sonundan bu yana Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ekonomik ve siyasal rolü çok büyüdü.

Almanya temel siyasal-stratejik planlarına uygun ola-

* Kaynak: İsmail Hüsrev, *Türkiye'de Köy İktisadiyatı*, 1934, s. 132.

rak —sömürgelerin yeniden paylaşımı savaşları için Türkiye toprakları üzerinde kendisine bir sıçrama tahtası hazırlamak amaçlarına uygun olarak Anadolu-Bağdat demiryolu yapımına el atmıştı— her şeyden önce demiryolu yapımına sermaye yatırıyordu. Bu nedenle Türkiye'nin demiryolları için yatırılan yabancı sermayenin tüm tutarının %41,4'lük payı Almanya'ya aitti. Rusya'ya gelince, bu ülkenin Türkiye'deki ekonomik yeri önemsizdi. Rus askeri-feodal emperyalizmi büyük ölçüde ağır askeri tehdidinden yararlanarak Türkiye'de eylemlere girişiyordu. Savaştan kısa bir süre önce, Rus emperyalistleri, bunun, Rusya'nın Türkiye'deki siyasal otoritesinin güçlenmesi için yeterli olmadığını düşünmeye ve çeşitli türden ayrıcalıklar elde etme uğraşına girmeye başladılar, ama dünya savaşının çıkması nedeniyle somut sonuçlar elde etmeyi başaramadılar. Bu sorunu ayrı bir bölümde inceleyeceğiz.

Türkiye'nin ekonomik bakımdan köleleşmesinin aşamaları gözönünde bulundurulursa aşağıdaki bellibaşlı kilometre taşları işaretlenebilir.

19. yüzyılın ilk üçte-birinden bu yana yabancı devletlerin malları Türkiye'ye büyük ölçüde girmeye başladı ve kapitülasyonlar nedeniyle bunlara herhangi bir gümrük duvarı konulmamış olmasının sonucu olarak yerel sanayi her alanda büyük bir gerileme içine girdi. Bu süreçle birlikte, Türkiye'den hammadde ihracı arttı. İç pazar, yabancı sermayenin çıkarlarına daha da çok bağlandı. İlk dış kredi anlaşmasının imzalandığı ve daha sonraları yabancı sermayenin Türkiye'deki bellibaşlı kalesi durumuna dönüşen ilk yabancı banka olan Osmanlı Bankasının kurulduğu, ilk demiryolları imtiyazlarının verildiği 1854-1856 yılları Türkiye'nin ekonomik alanda köleleşmesinde yeni bir aşama olarak kabul edilebilir. Parasal bağımlılığa doğru yuvarlanmaya devam eden Türkiye, yabancı bankalardan gittikçe daha çok borç alarak iflâsa sürüklendi ve 1881 yılında Os-

manlıların devlet borçlarının yönetilmesi görünümü altında ve daha önce Osmanlı Bankasına zaten verilmiş olan bir parasal —daha geniş bir deyimle, ekonomik— denetimin Osmanlı Devleti üzerinde kurulması yoluna gidildi.

Böylelikle emperyalizm döneminin eşiğinde Türkiye'de yeni bir kölelik aşaması başlıyordu. Bu dönemde Türkiye'de demiryolu yapımı özellikle büyük bir rol oynamaya başladı ve yabancı sermayenin maden çıkarma sanayiine el atması 20. yüzyılın eşiğinde özel bir güç kazandı. Maden çıkarma sanayii ile ilgili çok büyük imtiyazlar, böylelikle 20. yüzyılın eşiğinde Türkiye'de faaliyete başladılar ve 1896-1900 aralarında örgütlendirildiler. Ensonu, emperyalizm döneminde kendi ülkelerinde onlarca şube kurmuş olan yabancı bankalar Türk halkını sıkı bir ağ içine alarak Türkiye'de çok büyük bir rol oynamaya başladılar.

Yabancı sermayenin Türkiye'de bu başarılı yürüyüşüne heyecanlı klikler katılıyor ve yabancı sermayenin Türkiye'ye Avrupa ilerlemesini ve uygarlığını getirdiğini ileri sürüyorlardı, ama bunlar yalancılık ve ikiyüzlülükten başka bir şey değildi.

Yabancı sermaye, Türkiye'ye, tekniğin ve teknik gelişmenin getirilmesinde öncü rolü oynamadı. Yukarıda yabancı sermayenin sanayi alanına yaptığı yatırımların öteki alanlara yaptığı yatırımlar karşısında çok önemsiz olduğunu göstermiştik.

Sanayi ile ilgili bölümde, yabancıların servet toplamada, ağır sömürücü yöntemlere başvurduklarını açıkladık. Türkiye'de yabancılar tarafından demiryolları yapımı, ilk bakışta, bir uygarlık faaliyeti gibi görünebilir. Ama gerçekte, demiryolları, Türkiye'nin köleleştirilmesinde hileli bir araç ve Türk halkı üzerinde ağır sıkıntıların kaynağı olmuştur. Bunu taşıma ile ilgili olan özel bölümde ayrıntılı bir biçimde açıklayacağız.

Düyunu Umumiye mi, "Reji" tütün tekeli mi, Osmanlı

Bankası mı Türkiye'nin ilerleme ve uygarlaşmasının taşıyıcılarıydılar? Yabancı sermaye kendi zenginleşmesi için feodal ve yarı-feodal sömürü yöntemlerinden, olanak bulduğu her yerde bizzat yararlanıyordu.

Türkiye'de başlıca emperyalist ekonomik örgütler, emperyalizmin, zayıf ve geri Türkiye'nin boğazına sarılması sonucunda doğmuşlardır; bu sayede yabancı kapitalistler Türkiye'de öyle ayrıcalıklar elde etmişlerdir ki, bunlar Türkiye'nin kalkınma düzeyinin Avrupa düzeyine eşit olması koşulunda bile Avrupa kapitalizminin üstün gelmesi için yeterliydiler.

Türkiye'de yabancı sermaye faaliyetini, Marx'ın, İngilizlerin Hindistan'daki faaliyetleri konusundaki sözleriyle ifade etmek olanaklıdır: "Hindistan'da İngiliz egemenliği tarihinin sayfaları, sanmam ki yıkımdan başka bir şey ifade etsin; onların yaratıcı çalışması, sanmam ki yıkıntı kümeleri arasından görülsün."[1] Türkiye'de yabancı sermayenin "yaratıcı çalışmasını" ayrıntıyla gözden geçirdiğimiz zaman, bu, okur için özellikle inandırıcı olacaktır.

[1] Marx ve Engels, *Tüm Yapıtlar*, c. IX, s. 363.

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA ULAŞIMDA YABANCI SERMAYE

TAŞIMACILIK bakımından savaş-öncesi Türkiyesinin olağanüstü bir gerilik içinde bulunduğu, uzun bir zamandan beri gözlenmekteydi. Alman araştırmacı Hecker'in belirttiğine göre 1911 yılında Küçük-Asya'da her yüz kilometre-kare başına topu topu 0,57 km. ve her 10.000 kişiye 3,2 km. demiryolu düşüyordu.

Avrupa Türkiyesinde demiryolu ağı biraz daha sıktı. 100 kilometre-karelik araziye 2,5 km. demiryolu düşmekteydi, ama Türkiye'nin bu bölümündeki nüfus sıklığı Küçük-Asya'dan daha fazla olması nedeniyle 10.000 nüfusa burada ancak 3 km. demiryolu düşüyordu.

Aynı yılda Almanya'da 100 kilometre-kareye 11,4 km.

ve 10.000 kişiye 9,5 km. demiryolu düşüyordu.

Türkiye'de, özellikle uzak bölgelerde en önemli taşıma aracı deve idi. Bu tür taşıma aracının ne kadar düşük bir ekonomik etkisi bulunduğunu aşağıdaki veriler göstermektedir. Deve 230-250 kg. yük taşır, saatte 2-3 km., günde 20-30 km. yol alır. Deve ile yapılan taşımanın değeri zamana, yol koşullarına, tek tek bölgelerdeki yerel göreneklere, arz ve talebe bağlı olarak kilometre/ton üzerinden —yani bir ton yükün bir kilometre mesafeye taşınması— 6,6 kuruş ile 20 kuruş arasında değişiyordu. Demiryolu ile taşıma kilometre/ton başına 4 kuruştan daha ucuzdu.[2]

Demiryolu taşımasının varlığı Türkiye gibi düşük değerli yığınsal tarım ürünleri üreten tarım ülkeleri için özel bir önem taşımaktaydı. Bu gibi ürünlerin pazarı ancak ucuz ve hızlı bir taşıma koşuluyla genişleyebilirdi. Demiryolu taşıması olmazsa yeraltı servetlerinin ciddî bir biçimde işlenmesi olanak dışındaydı.

Kolayca anlaşılacağı gibi demiryolu taşımacılığının zayıf bir gelişme göstermesi Osmanlı İmparatorluğu'nun siyasal gücünün düşüklüğünde bir etmen olarak en büyük rolü oynuyordu.

DEMİRYOLU YAPIMININ TARİHİ

Türkiye'nin demiryolu yapımının tarihini, esas olarak birbirinden farklı iki döneme ayırmak zorunludur: birinci demiryolu yapımı dönemi sanayi kapitalizmi evresini, ikinci demiryolu yapımı dönemi emperyalizm evresini kapsar.

Sanayi kapitalizmi evresinde demiryolları özellikle mal ithalâtı ve hammadde ihracatı kanalları olarak yabancı sermayeye hizmet etmekteydiler. Emperyalizm evresinde Türkiye'deki demiryolu yapımı büyük ölçüde emperyalist devletler arasındaki, dünya üzerinde egemenlik kurma ve sömürgeleri bölüşme savaşımında bir araç olmuştur.

[2] M. Hecker, *Die Eisenbahnen der Asiatischen Turkei*. Archive für Eisenbahnwesen, 1914, s. 6.

Bunun yanısıra demiryolları yapımının birinci evrede olduğu gibi ikincisinde de en kârlı sermaye yatırımlarından biri olduğunu belirtmek gerekir.

Ulusal kurtuluş devriminden önce bugünkü Türkiye'nin sınırları içinde aşağıda belirtilen demiryolları yapılmıştı (tablo: 2):

TABLO — 2

İzmir-Aydın demiryolu	610 km.
İzmir-Kasaba demiryolu	704 km.
Mudanya-Bursa demiryolu	41 km.
Mersin-Adana demiryolu	69 km.
Anadolu-Bağdat demiryolu	2.038 km.
Kollarıyla birlikte İstanbul-Edirne demiryolu .	337 km.
Arpaçay-Sarıkamış-Erzurum demiryolu . . .	356 km.
Toplam	*4.155 km.*

Birinci Dünya Savaşından önceki Türkiye'nin sınırları içinde yapılan demiryollarında Avrupa sermayesinin katılımları ülkelere göre şöyle bir dağılım gösteriyordu: 2.077 km. ya da tüm demiryollarının %39,6'sı Fransa'ya, 2.565 km. ya da %49 Almanya'ya, 610 km. ya da %11,4'ü İngiltere'ye aitti. Bütün bu ülkelerin sermaye yatırımı payları biraz değişikti: Türk demiryollarına 530,2 milyon frank ya da tüm yatırımların %48'ini yapmış olan Fransa en büyük paya sahipti; Almanya 466,1 milyon frank ya da tüm yatırımların %41,4'ünü yapmıştı; ensonu İngiltere 114,7 milyon frank, yani demiryolu ağı değerinin %10,6'sı oranında bir yatırım yapmıştı. Eğer yalnızca bugünkü Türkiye'nin sınırları içinde bulunan demiryollarının dağılımı gözönünde bulundurulursa (Ruslar tarafından yapılan demiryolu hesaba katılmadan) demiryolu ağının %62,3'ü Almanlara, %20'si Fransızlara, %16,3'ü İngilizlere, %1,4'ü Belçikalılara aitti.

Türkiye'de demiryolu yapımı sorunu, genellikle hemen hemen demiryollarının ortaya çıkmasıyla birlikte kendini gösterdi. İlk demiryolu hattı İngiltere'de 1825'te işletmeye açılmıştı. Ama 1835-1836 yıllarında aynı İngiltere'de, İsken-

deriye'den Bağdat'a ve Basra Körfezine demiryolu yapma düşüncesi ortaya atıldı. Albay Chesney'in başkanlığında Fırat vadisine gönderilen özel bir grup bu projenin uygulanma olanaklarını yerinde inceledi. Böyle bir proje, o gün için öylesine görkemliydi ki, insanı hayrete düşürüyordu; İngiltere'de bile 1840'ta ancak 1.348 km. demiryolu vardı. Bu tür bir düşüncenin İngiltere'de meydana çıkması çok doğaldı, çünkü bu ülke metropolden Hindistan'a zamanına göre en kısa yolu yapmaya özel bir ilgi gösteriyordu. İngilizlerin öngördükleri öteki projeler, Basra Körfezi kıyılarını bir noktadan Karadeniz ya da İstanbul Boğazı ile demiryolu aracıyla birleştirmek amacını taşıyordu.

İngilizlere Hindistan ile deniz yolu aracıyla daha uygun bir olanak sağlayan Süveyş Kanalının açılması İngilizlerin Türkiye'de büyük demiryolu hatları yapımından vazgeçmelerine neden oldu, ve Küçük-Asya ticaretinin merkezi olan İzmir'e ikinci önemde olan bir yolu, büyük bir hat olmayan, Batı Anadolu ile temas sağlayan bir demiryolu hattını yapmakla yetindiler. 1856 Eylülünde İngilizler yatırdıkları sermaye için %6'lık bir güvence ile 130 kilometrelik İzmir-Aydın yolunu yapmak üzere bir imtiyaz aldılar. Yolun yapımı sürüncemede kaldı ve kötü bir yol yapıldı. Yolun yapımı temposunu göstermek için bu yolda taşımanın 1867'de, yani imtiyazın alınmasından 11 yıl sonra başladığını söylemek yeter.

1879 ve 1881 yıllarında imtiyaz sahipleri, yolu, Dinar'a kadar uzatma hakkını aldılar. İmtiyazın süresi, daha önce satma hakkı saklı tutulmak koşuluyla, yani güvenceden vazgeçme karşılığı olarak 25 yıllık ek bir süre içinde satılmak koşuluyla 1935 yılı olarak saptandı. 1906 yılında demiryolu hattı Eğridir Gölüne kadar uzatıldı ve imtiyazın süresi 1950 yılına kadar genişletildi.

İngilizler 1863 yılında 93 km. uzunluğundaki İzmir-Kasaba demiryolunun yapımından sonra aşağıda belirtilen imti-

yazları aldılar. Yapımın çok yavaş giden temposundan hoşnut kalmayan Türk hükümeti 1871 yılında bu yolu kendisi yapmayı kararlaştırdı, ve İzmir-Alaşehir (76 km.) demiryolunu döşemeye başladı. Ama bu iş sonuçlandırılamadı ve 1875'te bu yolun yapımı imtiyazını İzmir-Kasaba yolunu yapan kumpanyaya verdi. Aynı İngiliz kumpanyası, 1888 Mayısında Manisa-Soma dalını (92 km.) yapma imtiyazını aldı. Sonradan bu yol Fransa-Belçika kapitalistlerinin eline geçti, bunlar yolu İngiliz şirketinden 1.436.000 İngiliz lirası karşılığında satın aldılar. Yeni imtiyaz sahipleri, yolu, Afyonkarahisar'a kadar uzatmak hakkını elde ettiler.

1871'de Avrupa Türkiyesinde, doğu demiryolları denilen demiryolu hattının yapılmasına başlanıldı. Başlangıçta bu demiryolunun yapımı ve işletilmesinde başlarında ünlü kapitalist Baron Hirsch'in bulunduğu Fransız kapitalistleri, yönetici durumunda bulunuyorlardı. Ama Alman sermayesinin Doğuya karşı saldırıya geçtiği bu dönemde, yol Almanların eline geçti, Deutsche Bank sözkonusu yolu 1892'de satın aldı.

Bu dönemde Mersin ile Adana arasında küçük bir yolun (69 km.) da yapıldığını belirtelim. Bu yolun yapım imtiyazı, Türkler tarafından 1883'te İngilizlere verildi. Yol 1886'da yapıldı. 1906'da Almanların eline geçti. İlerde yapılması düşünülen Bağdat yoluyla birleştirilmeden önce bu yolun büyük bir önemi yoktu. Limana mal gönderen kimseler, bu kadar kısa bir mesafe için malları develerden vagonlara aktarmayı kazançlı saymıyorlardı.

1891'de Belçikalı Coqueril şirketine Samsun-Sivas-Kayseri yolunun (1.121 km.) yapım imtiyazı verildi. Bu şirket, yolu, Adana'dan Akdeniz kıyısındaki Yumurtalık limanına (450 km.) kadar uzatmak yükümlülüğü altında da bulunuyordu. Kilometre başına 13.700 franklık kilometre güvencesi saptanmıştı. Coqueril şirketi, bu imtiyazı, mühendis Yugoviç aracıyla, Çar hükümetine 800.000 frankla devretmeyi önerdi.

Konuyu tartışmak üzere 1891 Ağustosunda toplanan özel bir konferans, bu öneriyi, harbiye ve maliye bakanlıkları temsilcilerinin ısrarı ile, dışişleri bakanlığının desteklemesine karşın reddetti. Sırası gelmişken şunu da belirtelim ki, hemen hemen aynı dönemde, Çar hükümetine, Avrupa Türkiyesindeki Girşa demiryolunu satın alması öneriliyordu. Öneri, bu eylemin devlet hazinesi için kârlı olmadığını düşünen Maliye Bakanı Vışnegradskov'un ısrarı üzerine reddedildi.

Coqueril imtiyazı gerçekleşmedi. İmtiyaz sahibinin kaynakları yoktu. Ama Çarlık Rusyasının özel bir ilgi gösterdiği bir bölgede bu şirketi desteklemenin, Rusya ile ilişkilerin kötüleşmesine yol açacağı düşünülerek, kimse tarafından istenmiyordu.

Osmanlı hükümeti, kendi gücüyle demiryolu yapmak için bazı girişimlerde bulundu. 1871'de Marmara Boğazından Basra Körfezine kadar uzayan çok büyük bir yol yapmayı düşündü. Tüm proje 1 milyar frank değerinde 4.670 kilometrelik bir yol yapımını öngörüyordu. Yapım daha başlangıçta başarısızlığa uğradı. Yol yapımını yöneten devlet adamları bu amaca tahsis edilen kaynakları aşırıyorlardı. 1872 Ağustosuna kadar ancak 93 km. yol yapıldı, bunun için 10 milyon frank harcandı. Kaynakların tükenmesinden sonra çalışmalar durdu. 1886'da padişah bu yolun yapımını yeniden ele almak için çaba gösterdi. Ama sonuç yine başarısızdı. Sonunda yol, Almanlara imtiyaz olarak verildi ve yapım alanı Almanlara 6 milyon franka terkedildi.

Mudanya demiryolunun yapımı ile ilgili ikinci girişim (1873'te) daha az üzüntü verici bir biçimde sonuçlanmadı. Mudanya-Bursa dekovil hattı (42 km.) yapıldı. Bu girişim de, yolun, Belçikalı bankerlere, 1891'de 500.000 frank karşılığında imtiyaz olarak verilmesiyle sonuçlandı. Yol, 4.200.000 franka çıktı.

Osmanlı kendi gücüyle demiryolu yapımı konusunda üçüncü çabayı, İzmir-Kasaba demiryolunun yapımının yavaş

gitmesinden hoşnut olmayarak, yapımı kendi eline almak için girişimde bulunduğu zaman gösterdi. Sonuçlar öteki yolların yapımında karşılaşılan türden oldu.

Padişah hükümeti demiryollarında ya da limanlarda olduğu gibi ikinci sırada öneme sahip şoseleri de yapacak durumda değildi. Bu tür yollar için her ilde ve merkezde birçok yapım projesi vardı. Bu durum karşısında şu ya da bu projeyi kabul eden vali genellikle bu yolun ülkenin çıkarlarına ne kadar uygun olacağını hiç de düşünmüyordu. Kendi ilinin sınırları dışında bulunan her şey onu az ilgilendiriyordu. Bunlardan hiçbir yarar sağlanılamıyordu. Yol yapımına ayrılan kaynaklar, devlet soyucularının dipsiz ceplerine iniyordu. Valiler kendilerinden yol vergisi alarak yol yapımı yükümlülüğünden kurtulmuş olan kimseleri yol yapımı işlerine sürüyorlardı.

Yapılmış yollar tamir edilmiyor ve taşıtlara geçit vermiyordu. Örneğin Samsun'da bulunan Çar hükümeti viskonsolosu 1883'te açılmış bulunan Sivas-Samsun şosesi hakkında şunları yazıyordu:

"Yapılmış yollar çok ihmale uğramıştır. Bunun yanısıra bu yollar gereksinmeyi karşılamaktan o kadar uzaktır ki, yağmurlu mevsimde tekerleklerin dönmesi olanaksızdır."[3] İş böyle olunca, Padişah hükümetinin demiryolu yapımına yetenekli olmamasına hiç şaşmamak gerekir. Gerçekte Türkiye'deki demiryolu yapımı geçen yüzyılın 80'li yıllarına kadar yavaş bir tempoyla ilerledi. Bu da bu dönemde büyük yabancı devletlerin Türkiye'de büyük ölçüde demiryolu yapımını gerektirecek politik ve ekonomik çıkarlarının bulunmadığını göstermektedir. Türkiye'de demiryolu yapımının açık bir biçimde kârlı olmasına karşın, Avrupa kapitalistlerine yol yapımından edecekleri kâr konusunda ve hükümetin demiryollarından elde edilen kârın düzenli olarak

[3] *Sbornik Konsulskih Donesenii*, 1899, s. 178. ("Konsolosluk Raporları Derlemesi", 1899, s. 178.)

ödeneceğini sağlamayı vaadettiği güvenceleri yerine getireceği konusunda hiçbir güvence veremeyen Padişah hükümetinin tehlikeli ekonomik durumunun sonucu olarak Avrupalı kapitalistler sermayelerini yatırmaktan kaçınıyorlardı.

Avrupa'nın Türkiye'de demiryolu yapımı ile ilgili ilişkilerinde köklü değişiklik, üç nedene (tarihsel sıra ile) bağlı olarak: 1) Çarlık Rusyasının Yakın-Doğu ve Orta-Asya'da sürdürdüğü saldırıların güçlenmesi, 2) Osmanlı İmparatorluğu'nda, Düyunu Umumiye İdaresinin kurulması, 3) Almanya'nın büyük kapitalist devletler arasına girmesi ile ilgili olarak meydana geldi.

Çeşitli ülkelerde çeşitli yankılar uyandıran bu üç neden, İngilizler, Fransızlar, Belçikalılar, Almanlar ve diğerleri tarafından gerçekleştirilen yeni bir dizi demiryolu yapımı projesinin meydana çıkmasına yol açtı.

Birinci neden, İngilizlerin faaliyetlerinin artmasına yol açtı. İngilizler kendilerine Çarlık Rusyasının Kafkasya sınırlarını devamlı bir tehdit altında bulundurma olanağı sağlayacak olan demiryolu yapımı projeleri ileri sürüyorlardı. Türkiye'nin doğusunu kapsayan demiryolu yapımı projeleri genellikle bu türden projelerdi. İngiliz büyükelçisi Henry Leyard'ın o dönemin padişahına 1878 Temmuzunda verdiği nota bu bakımdan özellikle dikkati çekmektedir. Büyükelçi tarafından, padişaha, Türkiye'nin ekonomik durumunun güçlenmesi için gerekli olan önlemler hakkındaki öğütler arasında, içeriği, sırası gelmişken belirtelim, Türkiye'yi sağlığa kavuşturmak için Türkiye'nin yönetimini İngilizlerin eline vermenin zorunlu olduğundan başka bir anlama gelmeyen öğütler bulunmaktaydı. Özellikle, Anadolu ve Arabistan'ın zenginliklerinin tam anlamıyla geliştirilmesi için İstanbul'u Bağdat'a, sonra da Basra Körfezine bağlayan demiryolunun yapımının zorunlu olduğuna değiniliyordu.

"Anadolu'daki topraklar, —diye yazıyordu Leyard—, maden zenginlikleri, ormanlar ve tarım ürünleri, Majeste-

lerine aittir. Ama Anadolu, Bağdat ilinden daha az ihmal edilmiş değildir. Babalarınız zamanında gelişmiş bir durumda bulunan kentler —örneğin Konya— bugün hemen hemen yıkıntı halindedir. Devlet merkezi ve Avrupa ile ilişki sağlayan doğrudan ve uygun yollar, ticarete güçlü bir atılım vererek bu kentlerin bir zaman sahip oldukları gelişmişlik düzeyinin yeniden kurulmasına yardımcı olacaklardır. Dicle'nin doğusundaki zengin yöreler arasından geçecek olan ve Diyarbakır, Mardin ve öteki kentleri birbirine bağlayacak olan bir demiryolu, ülkeyi ticarete açacak ve bugün yalnız başına bırakılmış çevrenin çalışkan yerli halkını çekecektir. Benim önerdiğim proje gibi bir demiryolu projesi, Majestelerinizin Asya'daki mülklerini birbirine bağlayan merkezî bir damar olacak, Suriye ve Akdenizin doğu ve güneydoğu kıyılarına giden kollarla birleşebilecek ve böylelikle İngiltere için çok önemli olan Hindistan'a giden daha dolaysız bir yol açılacaktır. Bu yolun Türkiye için daha az siyasal ve ticarî değere sahip olması olanak dışıdır. Başlarında ünü tüm dünyaya yayılmış Majestelerimizin iyiliğini ciddi bir biçimde arzu eden kimselerin bulunduğu İngiliz kapitalistlerinin bu büyük girişimi üstleneceklerine inanmak için nedenlerim var.

"Bu yol büyük ölçüde hem İngilizler için kazanç sağlayacak, hem de sözkonusu yolun güçlü, bağımsız ve dost devletlere ait olan ülkelerden geçmesi İngiltere'nin çıkarına olacaktır. Bu nedenle İngiltere, Türkiye'nin müttefiki olarak bu yolu Türkiye'nin düşmanlarından korumaya hazır olacaktır. Bu özel amaçla Majestelerimizle 4 Haziran konvansiyonu* imzalandı."[4] Leyard tarafından sözü edilen yolun kendilerine karşı korunulmasının düşlenildiği bu düş-

[4] *Sbornik Materiyalov Po Azii*, Vıp. XLIX, s. 6 ("Asya ile İlgili Malzemeler Derlemesi", Baskı: XLIX, s. 6).

* Leyard 4 Haziran 1878 Kıbrıs anlaşmasını kastetmektedir. Bu anlaşmaya göre Kıbrıs İngiltere'ye verilmiş ve İngiltere Türkiye'nin doğu bölgelerinin bütünlüğü hakkında güvence vermişti.

manların kimler olduğunu ortaya koymaya gerek var mı? Ama İngiltere elçisinin Padişaha sunduğu rapor başarı kazanmadı, üstelik İngiltere'de, demiryolunu Rusların Kafkas sınırına yaklaştırmaya çaba sarfeden, eylem politikası yandaşlarının temsilcisi olan Beaconsfield hükümetinin yerini, demiryolunun İngiliz kuvvetleri tarafından korunmasını kolaylaştırmak için bu yolu Rusların etki alanından daha uzakta yapmayı, yani Akdenize daha yakın bir yere yapmayı isteyen daha tedbirli, daha akıllı Gladstone hükümetinin geçmesi sonucu olarak eğilim değişti. Leyard'ın raporunun sunulmasından iki yıl sonra bayındırlık bakanı Hasan Fehmi Paşa, sadrazamın yol yapımı ile ilgili notasını verdi (24 Mayıs - 6 Haziran 1880). Bu notada sadrazam, yolun, güney yönünde, Konya, Adana, Halep ve Fıratın sağ kıyısı boyunca yapılmasını önererek Leyard projesini yeniden canlandırdı. Yol güzergahının değiştirilmesinin amacı, yeni projeye göre yolun Rus sınırına daha uzak olması, İzmir ve İskenderun körfezleri aracılığıyla denizle bağlantı sağlanabilmesi ve güzergahın en açık bölümlerinin Toros dağları silsilesiyle, Dicle ve Fırat nehirleriyle korunması idi. Hasan Fehmi Paşa bu yolun yapımının herhangi bir yabancı kumpanyaya verilmemesini, imtiyazın tek tek bölgelerinde çeşitli uluslara ait ortaklıklar arasında dağıtılmasını kabul etme ilkesini öneriyordu. Bu öneri, ana demiryolu hattının büyük ve önemli bölümünün herhangi bir kumpanyanın eline düşmesi, bu kumpanyanın hızla güçlenmesi ve Türkiye ile ilgili işlerde devlet içinde yan tutması kaygısını yansıtıyordu. Ama gerçekte Türk bakanın istediğinin tam tersi oldu.

Kendi örgütü ile köylülerden vergi toplayan ve bunlarla Türk hükümetinin yabancı kapitalistlere olan borçlarını ödeyen Düyunu Umumiye yönetiminin 1881'de kurulması, bu yabancı kapitalistlerde, Türkiye'ye yatırılan sermayeler üzerinde yüksek kârlar sağlanması bakımından da tam bir

güven yarattı. Demiryolu yapımına sermaye yatırılması özellikle kârlı idi, çünkü bu faaliyet, siyasal ve stratejik amaçları bakımından (Çarlık Rusyası dışında) Türkiye'de demiryolu yapımını özendiren hükümetlerin desteği ile sağlanıyordu. Demiryolu yapımı için imtiyaz alınması, çoğu zaman Türk hükümetine demiryolu yapımıyla ilgili olarak yapılacak giderler için çok kârlı koşullar altında kredi açılmasıyla ilişkili idi. Kredi, kural olarak, büyük bölümüyle, krediyi veren ülke içinde sarfedilmekteydi; demiryolu yapımı, imtiyazı alan ve krediyi açan kumpanyalara bağlı fabrikalar tarafından üstlenilen malzeme için gerekli olan büyük ölçüde ihracata yol açıyordu. Gönderilen malların miktarına bağlı olmayan sağlam gelirler sağlanmıştı.

Geçen yüzyılın 80'li yıllarından bu yana başlayan Osmanlı İmparatorluğu'na demiryolu projesi akımını koşullandıran birçok etmen vardır. Tek tek ülkelerin kapitalistleri arasında demiryolu imtiyazları çevresinde şiddetli bir savaşım başladı. Bu ise demiryolu yapımını engelliyordu.

1872 yılında Osmanlı hükümeti kendi gücüyle tüm demiryolu ağlarını yapma arzusunu gösterdi. Hükümet, projelerin yapımı için büyük bir Alman mühendisini, Pressel'i davet etti. Bu mühendis, Türkiye'de yapılan tüm demiryolu yapımı projelerine dayanarak bundan sonra pek kolaylaşmış olan demiryolu projesini hazırladı.

Proje aşağıda gösterildiği gibi İstanbul Boğazından Basra Körfezine kadar uzanan ve birçok kolları olan büyük bir ana hattın yapımını öngörüyordu (tablo: 3):

Bu şebekenin Batı Avrupa ülkelerinde kabul edilen 1,44 m. gibi normal bir genişlikte yapımı bir milyar frank dolaylarında bir parayı gerektiriyordu.

Yukarda belirttiğimiz gibi Padişah hükümetinin kendi gücüyle demiryolu yapmak için gösterdiği çelimsiz çabalar, utandırıcı bir başarısızlıkla sonuçlanmıştı.

Çeşitli uluslara mensup kapitalist gruplar arasında

TABLO — 3

1. İstanbul Boğazından, Adapazarı, Eskişehir, Ankara, Kayseri, Malatya, Diyarbakır, Musul, Bağdat, Basra üzerinden Basra Körfezine	2.300 km.
2. Adapazarı-Bolu	150 "
3. Adapazarı-Karadeniz Ereğlisi	120 "
4. Mudanya-Bursa, Bilecik, Eskişehir	200 "
5. Eskişehir-Kütahya-Afyonkarahisar-Konya-Adana	
6. Suadiye (Akdeniz kıyısında) Halep-Antep-Urfa-Diyarbakır	600 "
7. Samsun-Amasya-Tokat-Sivas	400 "
8. Tirebolu-Gümüşhane-Erzurum-Eleşkirt	550 "
Toplam	4.670 km.

Pressel projesini gerçekleştirmek için gerekli imtiyazı elde etme konusunda bir savaşım başladı. Fransızlar, İngilizler, Almanlar, Avusturyalılar, Amerikalılar, Belçikalılar, Yunanlılar ve Türkler, bu sorunun çözümü Padişaha bağlı olduğu için onun yüksek mevkideki memurlarını satın almak amacıyla büyük paralar harcayarak Padişah hükümetini sayısız öneriler yağmuruna tutuyorlardı. Ama hükümet tasarlanan demiryolu ağının tümünün yapımı için imtiyaz vermek istemiyor, imtiyazı tek tek bölgeler halinde vermeyi yeğliyordu. İmtiyaz sahiplerinin dikkatini çeken başlıca hatlar şunlardı: İzmit-Ankara, Samsun-Sivas, Bandırma-Konya, Suriye ve Filistin'de bir dizi yol (Aksa-Şam, Trablus-Halep, Yafa-Kudüs ve diğerleri) birbirleriyle rekabet eden kapitalist gruplar, Alman, Fransız ve Amerikan grupları olarak 3'e ayrılıyordu. Geri kalanlara gelince, bunların hemen hepsi, şu ya da bu düşüncelerle yukarıda belirtilen başlıca grupların yandaşları idiler. Bu gruplardan herbiri, ilgili devletin genel ve uzak amaçlarına yapımı uygun düşen demiryolu hattı üzerinde dikkatlerini yoğunlaştırıyorlardı. Bu nedenle İzmit-Ankara demiryolu yapımı, özellikle Almanlar ve Fransız kapitalistleri arasında savaşıma yol açtı. Suriye ve Filistin demiryolları için, İngilizler ve Fransızlar arasında savaşım sürdürülüyordu. Almanların İzmit-Ankara demiryolu için yaptıkları savaşım, Al-

man kapitalistlerinin Doğudaki karakteristik genişlemelerini yansıtıyordu. Bu dönemde Almanya'nın sömürge politikasının temel çizgileri yeterli derecede belirgin bir görünüm kazanmıştır. Geçen yüzyılın daha 30'lu ve 40'lı yıllarında ileride Alman ordusunun feldmareşali olacak olan Moltke, Türk ordusunda öğretmenlik yaptığı sırada, İzmir yöresini, Fırat vadisini ve Balkanlardaki bir dizi yeri Alman sömürgeciliğinin alanları olarak gösteriyordu. İlerde bu düşünce, öteki Alman devlet adamları, bu arada Roscher, List, Rodbertus, Ludwig Ross tarafından birçok kez yinelendi. Kendisinden daha önce sözünü ettiğimiz mühendis Pressel, 1875 yılında, "Alman Emeğinin Yardımıyla Anadolu'da Kültürel Değişme" başlıklı bir yapıt yayınladı. Bu raporda amaçları Küçük-Asya'da Alman kültürünün yayılması, Küçük-Asya'nın sömürgeleştirilmesi, demiryolları yapımı, Alman ticaretinin korunmasından ibaret olan özel bir şirketin örgütlendirilmesi öneriliyordu. 80'li yıllara kadar genellikle demeçlerle yetinilmekle birlikte, bu dönemden sonra amaçları bu demeçleri gerçekleştirmek olan örgütler ortaya çıkmaya başlamıştır. Savaşımın ilk aşamasında Alman emperyalizmi için sömürgeleştirilecek bölgelerde Alman "öğretmenler" ortaya çıktı. Bunların eylemleri, önce sömürgeleştirilmesi önerilen yöreleri ayrıntılı ve her yönüyle incelemek, ve göbekli Alman fabrikatörlerini dünyaya barış ve iyilik taşıyan, yalnızca insanlığın özellikle ilerde sömürgeleştirilecek bölgelerin insanlarının nasıl mutlu kılınacağını düşünen, yalnız bunları düşünen kuş kanatlı melekler olarak betimlemekti. Tüm bir bilim doktorları ve profesörler kuşağı bu işle uğraştı: Lenis, Nauman, Hartman, Schprepger, Karl Krueger, Hugo Grote, Karl Anton Echeeffer, Edward Wange, Kippert ve benzerleri, onlarca ve yüzlerce kitap yazdılar; Osmanlı İmparatorluğu'nu, buradaki yaşamın çeşitli yönlerini ve imparatorluğun topraklarının ayrı ayrı bölümlerini incelemek için dernekler kurdular.

1880 yılında Berlin'de, başında ekonomi politik profesörü Lenis'in bulunduğu "Anadolu İçin Ticaret ve Sanayi" şirketi kuruldu. Bu şirket, 1881 yılında Prusya demiryolları genel müdürü Heiman, Profesör Hartman'dan, mühendislerden, fabrikatörlerden ve Almanya'nın büyük ticaret firmalarının temsilcilerinden meydana gelen bir grup için Anadolu kıyısı boyunca bir gezi hazırladı. Alman kapitalistleri demiryolu imtiyazlarına, hem de bunlar arasında Küçük-Asya'yı Almanya'ya bağlayabilecek ve Almanya'nın Türkiye'nin derinliklerine sızmasını sağlayacak olanlarına özel bir özen gösterdiler. Bu nedenle Almanya, İzmit-Ankara (486 km.) arasındaki yolun yapımı imtiyazının kendisine verilmesi için özel bir enerjiyle savaşımı yürüttü.

Savaşım, bir yandan temsil edilen Alman kapitalistleri, öte yandan Osmanlı Bankası tarafından temsil edilen Fransız ve İngiliz kapitalistleri arasında sürdürülüyordu. 22 Eylül (4 Ekim) 1888 tarihinde Alman sermayesi, ilk utkusunu kazandı. Sözü edilen yolun yapımı imtiyazı Alman Kaul Bankası temsilcisine verildi. İmtiyaz aşağıda belirtilen koşulları öngörmekteydi: İmtiyaz sahibine, Anadolu Demiryollarını kuran şirkete, hükümet tarafından yapılan 92 kilometrelik Haydarpaşa-İzmit demiryolu teslim ediliyor ve İzmit-Ankara yolunun yapım hakkı veriliyordu. İmtiyazın süresi 99 yıldı. İmtiyaz sahibine kilometre başına ortalama olarak her iki hat için 14.242,8 franlık gayrisafi gelir güvencesi veriliyordu (Haydarpaşa-İzmit hattı için 10.300, İzmit-Ankara hattı için 15.000 frank). Kilometre güvencesi, yolun geçtiği sancakların aşarıyla sağlanıyordu.

İmtiyaz sahibi, bunun yanısıra yolun iki yanındaki 20 kilometrelik bir alanda tüm maden ocaklarını işletme hakkını, demiryolu hattının dolaylarında bulunan ormanları kesme, mağazalar ve depolar yapma ve başka haklar aldı. Üstelik Dicle ve Fırat üzerinde gidişgeliş (seyrisefer) yapma hakkına sahip eşit güçte bir tekeli, Akdenize ve başka

noktalara ikincil hatlar yapma imtiyazını, tuğla ve kiremit fabrikaları kurma tekelini aldı. İmtiyaz sahibine, demiryolu hattını Kayseri ve Diyarbakır üzerinden Bağdat'a uzatma imtiyazı da verildi.

Almanların temel düşüncesi, Türkiye toprakları üzerinden Basra Körfezi'ne, İngilizlerin Süveyş Kanalı yolundan geçen deniz yoluna koşut bir demiryolu kurmaktı.

1892 yılında İzmit-Ankara hattının bir bölümü bitirildi (ertesi yıl da tamamı) ve 3-15 Şubat 1893 tarihlerinde Almanlar Eskişehir-Konya (445 km.) yolu yapım imtiyazını aldılar. Başlangıçta Ankara-Kayseri yolunu (334 km.) tasarlıyorlardı, ama bu yön, Ankara-Kayseri-Diyarbakır hattı Karadeniz kıyısına çok yaklaşacağı ve böylelikle Rusya ile savaşta zayıf bir durumda kalınacağı düşüncesi ile değiştirildi. Hasan Fehmi Paşa'nın yukarıda sözü edilen notunda da gösterildiği gibi, Padişah hükümetinin niyeti gerçekten böyleydi. Bununla birlikte bu yön, yolun, kendi Kafkas sınırına çok yakın olmasını istemeyen Rusya'nın baskısı karşısında değiştirildi. Almanlar, Eskişehir-Konya yönünü yeğlediler.

Yol, başlangıçta önerildiği biçimde ilerleseydi, Türkiye'nin daha gelişmiş bölgelerinden geçecek ve böylece belirli bir gelişme olanağı sağlayacaktı. Ama demiryolu ülkenin en yoksul bölgelerine yöneltildi. Fransızlar, Almanların yaptığı demiryolu hattına, ülkenin en verimli ve nüfusu en fazla olan bölgelerinden geçen, koşut bir Bandırma-Konya demiryolu hattıyla karşı çıkmak istediler. Oysa Anadolu-Bağdat hattı büyük bir bölümü bakımından ıssız ve verimsiz bölgelerden geçecekti. Ama Almanların baskısı karşısında hükümet imtiyazı iptal etti.

Almanlar imtiyazı aşağıdaki koşullarla aldılar:

İmtiyazın süresi 99 yıldı. İşletmeye açılan yolun kilometresi başına 13.727 frank (ya da 607 lira) gayrisafi gelir güvence veriliyordu. Ama bu hesap öyle yapılmıştı ki,

hükümetin her yıl 220 lira ya da 4.995 franktan fazla ödemesine gerek kalmayacaktı. 3-15 Şubat 1893 ile 7-19 Ocak 1898 tarihleri arasında yapılan ek anlaşmalarla bu miktar 6.734 franka çıkarıldı. Kilometre güvencesini sağlamak için Trabzon ve Gümüşhane sancaklarının bütün ürünlerinin aşarı buna tahsis edildi. 1895'te yolun 130 kilometresi işletmeye açıldı. Yol 1897 yılında işletmeye girdi.

19. yüzyılın sonunda Almanlar öteki devletleri geride bırakarak, Osmanlı İmparatorluğu'nda büyük bir demiryolu ağının sahibi oldular. Asya ve Avrupa Türkiyesinde 2.200 kilometrenin üstünde yol onlara aitti, oysa tüm geri kalan ülkelere ait olan demiryolu ancak 1.700 km. dolaylarında idi. Alman kapitalistleri, onların komisyoncusu rolünü oynayan ve İstanbul'u iki kez —1888 ve 1898 yıllarında— ziyaret eden Wilhelm II'nin enerjik yardımıyla bu başarıya ulaşmışlardı.

Yukarıda da değindiğimiz gibi tek tek Avrupa devletleri arasındaki demiryolu yapımı hedefleri etrafında yürütülen savaşım, en önemli Avrupa devletlerinin ve ilk sırada İngiltere ve Almanya'nın, Türkiye'de demiryolu yapımının çok daha önemli bir sorunu: sömürgelerin yeniden bölüşülmesi ve dünya egemenliği sorunlarını ortaya koyduğu kanısına vardıkları döneme oranla, bu dönemde o kadar sertleşmemişti.

Çarlık Rusyasında, demiryolu yapımının daha başlangıçta kendisi için tehlikeli olduğunu belirten sesler yükseldi.

Çarlık hükümeti, Türkiye'de demiryolu yapımının ortaya çıkmasıyla birlikte, bu faaliyetin Rusya'nın çıkarları için ekonomik, askerî ve politik bakımlardan zararlı olduğu görüşünü izlemeye başlamıştı. Bu görüşünü, Birinci Dünya Savaşına kadar şaşmaksızın korudu ve bu düşüncenin uygulanmaya konulmaması için elinden geleni yaptı. Eğer başka türlü hareket ettiyse, bu, yalnızca Rusya'yı bu türlü ha-

rekete zorlayan nedenlerden ileri gelmiştir.

Daha 1891'de elçiliğin İstanbul'daki birinci sekreteri Çarıkov, Küçük-Asya demiryolları hakkında bir bölümü ayrı yıl yayınlanan bir rapor hazırladı. Bu raporda elçilik sekreteri kendi zamanında egemen olan görüşü, Türkiye'de demiryolu yapımının Rusya'nın ekonomik çıkarlarına, özellikle Rus buğdayının dışa satılmasına tehlikeli bir biçimde yansıyacağı görüşünü ileri sürüyordu. Ülkede feodal zorbalığın egemen olduğu koşullar altında Türk tarımının gelişme olanaklarına karşı duyulan korkuyu büyük ölçüde abartıyordu. Böyle bir gelişmenin sonucu olarak Küçük-Asya; her cins tarım ürününün —buğday, un, yün, et, üzüm, şarap, zeytin, pamuk, meyveler vb.— büyük bir deposu durumuna gelecekti.

Elçilik sekreteri Akdeniz ve Karadenize uzanan kollarıyla İstanbul-Bağdat'tan İran sınırına uzanacak olan bir demiryolu hattının yapılmasının Batı Avrupa mallarının İran pazarına ulaşmasını büyük ölçüde kolaylaştıracağı ve İran sınırıyla demiryolu bağının olmaması sonucu olarak Rusya'nın bu pazardaki durumunun onarılmaz bir biçimde bozulacağı düşüncesini ileri sürüyordu. Ensonu Çarıkov'un düşüncesine göre Türkiye ve İran'ın Kafkasya ile sınırdaş olan eyaletlerinde Batı Avrupa mallarının sayısının yükselmesi, sınır çizgisi üzerinde, kaçakçılık faaliyetlerinin artmasına neden olacaktı, buna göre bu bölgelerde denetimi güçlendirmek gerekecekti. Bütün bu açıklamalarını özetleyen yazar şu sonuca varmaktaydı: Batı ve Güney-Batıdan gelerek ülkenin içlerine doğru sokulan İngilizlerin ve öteki Avrupalıların elinde bulunan Küçük-Asya demiryolunun yapımı İngilizlerin ve öteki Avrupalıların Küçük-Asya'da ve bu arada İran'da ticaretlerinin gelişmesine yardım ederek "Küçük-Asya'da, İran ve Orta-Asya'da bizim için gerekli olan yeni pazarların elde edilmesinde daha sonraki başarılarımızı engellemekle kalmayıp, daha önce ele geçirdiği-

miz pazarlardan bizi atmakla tehdit etmektedir."[5]

Çarıkov'un görüşü Rus memurları arasında egemen olan düşünceleri yansıtmaktaydı.

Raporda, Küçük-Asya demiryolunun Rusya'nın siyasal çıkarları için önemi sorununun ele alındığı bölümü çok ilgi çekicidir.

Çarıkov bu sorunu ele alırken Türkiye'nin yabancı sermaye karşısında ekonomik bağımlılığının hızla arttığı ve Türkiye'de İngilizlerin yanında Almanların göründükleri olgusundan hareket etmektedir. "Türkiye'nin Batı Avrupa devletleri karşısında olan bağımlılığına, bu ülkenin yalnızca değişen hükümetlerinin değil, aynı zamanda sürekli ve tuttuğunu bırakmayan bir güç oluşturan Batı sermayesinin malî ve ekonomik bağımlılığı eklenmektedir. Bu sermayeler kimin elinde olursa olsun bunların istemleri değişmez."[6]

Batı Avrupa devletlerinin ekonomik bakımdan güçlenmesinden sonra siyasal güçlerinin daha da arttığını varsayan Çarıkov en büyük tehlikenin boğazlar bölgesinde bir tehdit oluşturduğunu, İstanbul ve Çanakkale boğazlarında o günkü Türkiye'nin şu ya da bu biçim altında, bir ya da birkaç Avrupa devletinin egemenliği yer alırsa bu tehdidin elle tutulur bir biçim alacağı sonucuna varıyordu. Yazar şöyle diyordu: "Bu boğazların Rusya için kaybolduğu anlaşılırsa Karadenizin çıkışı sonsuza kadar kapanır ve evimizin, bütün güneyimizin anahtarı, ancak bir Avrupa savaşı, daha doğrusu bir dünya savaşı pahasına geri alınmanın olanak içinde bulunacağı ellere geçer."[7]

Çarıkov bunun yanısıra demiryolunun yakınına gelmesiyle Kafkasya sınırında ortaya çıkan tehlikeye değiniyordu. Bu tehlike hem asker gönderme olanağının artması,

[5] Tomilov'dan alıntı, s. 24.

[6] *Arhiv Vneşney Politiki* (Vı Dolneyşem Sokraşçenno: AVP) M.I.D. Politarhiv n° 3653, Leningrad 67-116. ("Dış Politika Arşivi" (Daha sonra Kısaltılmış şekli. AVP, Dışişleri Bakanlığı) Politarhiv n° 3653, Leningrad, s. 67-116.)

[7] Aynı yerde.

hem Kafkasya'nın birçok uluslardan oluşan sakin olmayan halkı arasında Batı Avrupa'nın siyasal etkisinin artacağı anlamını taşıyordu.

Türkiye'deki mevcut siyasal durumun daha uzun zaman sürdürülmesi olanağını sağlamak için, Çarıkov, Küçük-Asya'da hiçbir zaman demiryolu yapılmasının Çarlık Rusyası için kârlı olduğunu kabul etmiyordu. Çarıkov Çarlık Rusyasının siyasal çıkarları için Küçük-Asya'da önemli bir demiryolu yapımını geciktirmek için her türlü önlemi alan Rus hükümetinin de görüşlerini yansıtıyordu.

Türkiye'deki demiryolu hatlarını yapmakla Almanya, bu ülkede kendisi için güçlü bir ekonomik mevki sağlamakla kalmadı, aynı zamanda, Türkiye'ye olan ihracatının da genişlemesine yardımcı oldu. Aşağıdaki sayılar bunu açıkça göstermektedir: 1888'de Türkiye'ye 2,5 milyon kuruş değerinde Alman malı ithal edilirken, 1895'te 37 milyon kuruşluk mal ithal ediliyordu. Üstelik bu sayılar, gümrük resmi ödenmeksizin gelen harbiye ve bahriye bakanlıklarına bağlı fabrikaların teslimatını, demiryolları yapım malzemelerini, tren ve lokomotif gibi hareket eden araçları ve benzer maddeleri kapsamamaktaydı. Alman ticaret firmalarının ve komisyoncu bürolarının sayısı, —Fransızların 38, İngilizlerin 86 ve Rusların 1 firmasına karşılık— 23'ten 216'ya çıktı.[8] Bu verileri elde eden çar ajanı, raporunda aşağıdaki satırları yazarken haklıydı: "Yukarıda belirtilen sayılar Anadolu demiryollarının Alman sanayii için ne kadar önemli olduğunu; Alman öğretmen ve yazarlarının bu konu ile ilgili yazılarının ne kadar başarılı ve parlak bir biçimde gerçekleştiğini; Almanya için Küçük-Asya illerinde ne zengin bir pazarın açıldığını; Almanya'nın Türkiye'deki çıkarlarının daha şimdiden ne kadar önemli olduğunu ve yol ağının

[8] AVP, Dışişleri Bakanlığı, Politarhiv, n° 3624, 1897-1899, *Zapiska Çarikova o Stroitelstve jeleznih Dorog Vı Maloy Azii*. (AVP, Dışişleri Bakanlığı) Politarhiv, n° 3624, 1897-1899. ("Çarıkov'un Küçük-Asya'da Demiryolu Yapımı Hakkındaki Raporu").

gelişmesiyle on yıl içinde ne kadar önemli olacağını; Almanya'nın İstanbul'daki temsilciliğinin, illerdeki konsolosluk temsilcilerinin her geçen gün nasıl artan bir önem kazandıklarını ve ensonu İmparator Wilhelm'i İstanbul kıyılarına iki kez çeken gerçek nedenleri ve bu ziyaretlerle ne gibi sonuçlara varıldığını göstermektedir." Demiryolu yapımından sonra Almanlar durmak niyetinde değillerdi. 1888 yılı imtiyazına göre Anadolu Demiryolları Şirketi, demiryolunu Bağdat'a kadar uzatma hakkına sahipti. Ama birkaç yıl Almanlar bu yolun yapımını gerçekleştirme sorununu ortaya atmak için bir girişimde bulunmadılar. Oysa Bağdat yolunun yapımı için hükümeti siyasal bakımdan ilgilendiren birçok özendirme öğeleri ortaya çıkmıştı. Böyle bir yol, imparatorluğun başkentini, ulaşımın son derece güç ve uzak olması sonucu yönetimi son derece güçleşen Mezopotamya ile birleştirecekti. Oysa, mükemmel bir ulaşımın varlığı, tarımsal ürün fazlasının ihracı olanağını sağladığı zaman, Mezopotamya, çok daha fazla ürün üretilebilecek doğal varlığa sahipti.

Mezopotamya halkının önemli bir kısmı göçebe Kürtlerden oluşmaktaydı. Bunlar arasında padişah devletinin hiçbir otoritesi yoktu. Kürt aşiret reisleri duruma egemendiler. Buna, hemen hemen tüm yerel nüfusun, sultanı halife olarak kabul etmeyen şiilerden oluşmasını da eklemek gerekir. Bu durum padişah devletinin otoritesinin zayıflamasına zorunlu olarak neden oluyordu. Bu nedenle Mezopotamya merkezlerinin demiryoluyla İstanbul'a bağlanması İstanbul hükümetine buralardaki otoritesini pekiştirme olanağını verecekti. Daha 1891 yılında harbiye bakanlığı, Ankara-Kayseri-Diyarbakır-Bağdat demiryolunun kurulmasıyla ilgili projenin hazırlanmasıyla uğraşıyor, hem de yol yapımını ucuza çıkarmak için emek-gücü olarak orduyu kullanmayı, hatta kurulacak olan demiryolu alayını bu işle görevlendirmeyi tasarlıyordu.

Bu alayların eylemlerini Hazar Denizi bölgesinde incele-

mek için Çar hükümetinin onayı ile bir mühendise talimat verildi. Ama proje kâğıt üzerinde kaldı.

Birçok yabancı kapitalist, Bağdat yolu ile ilgili projelerini sundular. Bunlar arasında Rus Kontu Kapnist Vozbudil kendisine Trablus'la (Suriye'de) Basra Körfezi arasında demiryolu yapımı imtiyazı verilmesi için başvuruda bulundu ve 1898 yılında Çar hükümetinin yardımını istedi. Ama kısa bir süre sonra Kont Kapnist'in, Çar hükümetinin, projelerine karşı çıkmasını önlemek amacıyla kendilerini tanıtmadan ortaya çıkan bir İngiliz kapitalistler grubu adına hareket eden bir kişiden başka bir kimse olmadığı anlaşıldı. Ama kont belki de Rus hükümetinin desteğini sağlayabilirdi. Destek reddedildi ve imtiyaz alınamadı.

Başka bir Fransız-İngiliz kumpanyası, padişaha, Basra, Bağdat, Musul, Diyarbakır ve Kayseri demiryolunu yapmak için öneride bulundu.

Bu durum, Alman hükümetini, Anadolu Demiryolları Şirketinin demiryolunu Bağdat'a kadar yapma imtiyazını ileri sürmesi konusunda uyardı ve 11 Aralık 1899'da Osmanlı Hükümetiyle Anadolu Demiryolları Şirketi arasında bu yolun yapımının imtiyazının şirkete verilmesi konusunda ilk anlaşma imzalandı. Anlaşmanın Türk hükümeti tarafından imza edilmesinde hızlandırıcı bir etmen Wilhelm'in kişisel ısrarı üzerine, Anadolu Demiryolları Şirketinin, büyük bir gerekşinme içinde bulunan hükümete memur ve askerlerin maaşlarını ödemek için 200.000 liralık bir kredi sağlaması olmuştur.

İlk anlaşma, Konya-Bağdat-Basra demiryolunun sekiz yıllık bir süre içinde yapılmasını öngörüyordu. Bunun yanısıra Anadolu Demiryolları Şirketi, Haydarpaşa-Ankara-Konya ve Konya-Basra hatlarını başka bir demiryolu kumpanyasına bırakmamayı da yükümleniyordu.

Bu durumda Türkiye'nin Doğu bölgelerine ve Mezopotamya'ya sızan demiryolu hatlarının yapımı sözkonusu idi. Rusya ve İngiltere, bu bölgeleri kendi çıkar bölgeleri ola-

rak kabul etmekteydiler. Çarlık Rusyası Almanları enerjik bir biçimde engelledi, ama İngilizler ilk zamanlarda açık bir engellemede bulunmamakla birlikte özel bir hoşnutluk da göstermiyorlardı. İngiltere, ne olursa olsun, kendi çıkar bölgesinde kendisi olmaksızın yol yapımına izin vermeyeceğini ileri sürüyordu. Bunun yanısıra böyle büyük bir anahattın yapımı büyük kaynakları gerektiriyordu, bu nedenle Alman kapitalistleri bu girişime Fransız sermayesini de sokmak istiyorlardı. Üstelik bu hat, büyük bir taşıma hacmi ve bunun sonucu olarak esaslı bir gelir sağlayacak olan yoksul bölgelerden geçecekti. Bu nedenle, imtiyaz sahibi Almanlar, Padişah hükümetinden ellerinden geldiğince yüksek bir kilometre güvencesi koparmaya çalışıyorlardı, ama Osmanlı hükümeti son derece sıkışık bir malî durum içinde bulunduğu için çok isteksiz davranıyordu. Öte yandan kilometre güvencesinin miktarının saptanması da sorunu çözüme kavuşturmuyordu, çünkü güvenceyi sağlayacak olan gelir kalemlerini bulmak gerekliydi, bu gelir kalemleri de zaten hükümetin emrinde bulunmuyordu.

Böylece düğüm düğüm olmuş bir çelişkiler yumağı ortaya çıkmış ve Bağdat demiryolu adı altında tanınan çok dolaşık ve çetin bir uluslararası sorun oluşmuş bulunuyordu.

Bu sorun, sanayi kapitalizminin yerine, yeni, daha yüksek bir kapitalizm döneminin —emperyalizmin— başladığı bir sırada ortaya çıktı. Sorunun ortaya çıkması bile bu yeni kapitalizm aşamasının önemli somut belirtilerinden biridir, çünkü bu yolu, hem Almanya, hem rakipleri, dünyaya egemen olma ve sömürgeleri paylaşma savaşımında bir araç olarak görüyorlardı. Bu yolun yapımı ile ilgili sorun, ilk anlaşmanın imzalanması anından Birinci Dünya Savaşına kadar olan tüm dönemi doldurdu.

Yolun büyük siyasal ve stratejik önemi nedeniyle bu sorun, o dönemin tüm uluslararası çelişkileriyle keşişiyor ve bunları çatallaştırıyor ve sertleştiriyordu. Bu nedenle,

Bağdat demiryolu sorununu, bu dönemin uluslararası durumunun ve bu durumun daha sonraki değişiminin dışında görmemek gereklidir. Dünya durumunun ayrıntılı bir biçimde tahlili, bizi, konumuzun çerçevesinden oldukça uzaklara sürükleyebilir. Bu nedenle konuyu şematize etmek gerekli olacaktır.

19. yüzyılın sonuna doğru uluslararası çelişkilerin temel çizgisi, İngiltere ile Çarlık Rusyası arasından geçiyordu. Bunun yanında İngilizler ve Fransızlar arasında böyle güçlü çelişkili ilişkiler vardı. Öte yandan, İngiltere, Afrika'nın Güneyinde Boer'lerle savaş (1899-1902) halindeydi. Savaş, İngiltere'nin gücünü büyük ölçüde çekiyordu. Bu nedenle Almanlar ile Osmanlılar arasındaki ilk anlaşmayı, İngiltere sakin bir hoşnutlukla karşıladı.

Anlaşma Fransa'da da özel bir heyecana neden olmadı. Yalnızca Fransız kapitalistleri bu kârlı girişime katılmak istiyorlardı.

Almanlarla yapılan anlaşma Rusya'da büyük bir kaygıya yol açtı. Ruslar, Doğu demiryollarını, eğer Padişah hükümeti kendi gücüyle gerçekleştirmeyecekse, bu yolun yapım imtiyazının kendilerine verilmesini istiyorlardı. 31 Mart 1900 tarihinde böyle bir yükümlülük altına girildi. Osmanlı hükümeti yol yapacak durumda olmadığı ve Çar hükümeti de kendi hakkını kullanmaya niyetli olmadığı için Doğu Anadolu demiryolu yapımının dışında kaldı ve bölge yolsuz kaldı.*

Ama Almanya, ilk anlaşmayı 1899 yılında imza ettiği halde, kesin anlaşmayı kısa bir sürede imzalayamadı. Sorunun malî yönünde büyük güçlükler ortaya çıktı. Her şeyden önce yolun yapımı için gerekli olan sermayeyi bulmak gerekliydi.

Fransız kapitalistleriyle anlaşma çabaları kısmî bir başarı sağladı. Bundan sonra kilometre üzerinden verilen gü-

* Bu konuda ayrıntılı bilgiler için "Osmanlı Imparatorluğu ve Çarlık Rusyası" bölümüne bakınız.

vencenin kaynaklarını sağlama konusundaki sorun büyük bir güçlük çıkardı. Bütün gücüyle yolun yapımını engellemeye karar vermiş olan Çarlık Rusyası bu kaynakların bulunmasını her olanağa başvurarak engelliyordu. 1877-1878 savaşından sonra kendisi tarafından Türkiye'ye yüklenilen tazminatı bu amaçla kullanıyordu. Bu tazminatın ödenmesi, Bağdat yolunun geçeceği bölgelerin vergilerine bağlıydı. Böylelikle yolun geçeceği bölgelerde toplanan vergiler genellikle kilometre güvencesini sağlamak için kullanılamıyordu.

Gerekli kaynakların bulunması için çeşitli usulleri öneren, ama gerçekleştirilemeyen birçok mali projeler ileri sürüldü.

Bu arada Fransız Maliye Bakanı Rouviet, gazyağını, ispirtoyu vb. yeni ticarî anlaşmalar aracıyla tekel altına alan, vergiler ve gümrük resimleri yoluyla geliri artıran bir proje ileri sürüyordu. Düyunu Umumiye İdaresiyle yapılan antlaşmada gümrüklerin yükseltilmesinden ve yeni vergiler konulmasından ortaya çıkabilecek bütün gelir fazlaları 1881'de birleştirilmiş olan borçların ödenmesine dönüştürüleceği için, Rouviet, alınmasını öngördüğü önlemlerle meydana gelen gelir fazlasının hükümetin serbest tasarrufuna verilmesi için bu borcun ve her yıllık ödeme miktarının artırılmasını düşünüyordu. Hükümet de bu fazlalığı "serbestçe" Bağdat demiryolunun kilometre güvencesinin ödenmesine yöneltecekti. Padişah bu projeyi onayladı. Ama sözkonusu projenin gerçekleştirilmesi, Alman ve Fransız malî çevreleri tarafından yapılan desteğe karşın üstesinden gelmeye olanak bulunmayan çok büyük çelişkiler oluşturan çelişik çıkarlarla karşı karşıya bulunmaktaydı.

Sonunda "çıkar yol" bulundu. Güvenceyi sağlaması için Türk hükümetine istikraz yapıldı.

20 Şubat - 5 Mart 1903 tarihinde Alman şirketine imtiyaz verilmesini öngören kesin anlaşma imzalandı. Bu anlaşmanın içeriği aşağıda açıklanmaktadır.

İmtiyaz sahibine Konya'dan Nusaybin, Musul, Bağdat yoluyla Basra'ya kadar demiryolu hattının ve aralarında Sadijd'den (Bağdat'ın kuzeyinde) İran sınırındaki Hanekin'e, Zübeyr'den Basra Körfezine kadar iki demiryolu hattının bulunduğu dört ikincil hattın yapılma ve işletilme hakkı veriliyordu. Yolun toplam uzunluğu 2.700 km. idi. İmtiyazın süresi 99 yıldı. İmtiyaz sahipleri demiryolu hattının iki yanındaki 20 kilometrelik bölgede toprakaltı servetlerini işletme hakkına sahiptiler. İmtiyaz sahibinin Bağdat ve Basra'da limanlar ve son noktada Basra Körfezine ikincil yollar yapmasına izin veriliyordu. Demiryolu hattı birbirinden bağımsız herbiri 200 kilometrelik bölümlere ayrılmıştı. İmtiyaz sahibi bir bölümle ilgili olarak yükümlülüğünü yerine getirmediği takdirde sorumluluğu öteki bölümlere yaygınlaşmayacaktı. Bu, o zamana kadar örneği bulunmayan bir imtiyazdı, çünkü daha önceki imtiyazlarda yolun bir kısmının imtiyaz sahibi tarafından tamamlanmaması, yapılan yolun zoralımına yol açıyor ve imtiyaz sahibi imtiyazını yitiriyordu.

Birinci bölümün iki yıl içinde bitmesi gerekmekteydi. Gerekli alanlar devlet toprakları sözkonusu olduğu zaman imtiyaz sahibine para karşılığı olmaksızın veriliyordu, ama özel topraklar gerektiği zaman, bunlar imtiyaz sahibi hesabına zoralıma tâbi tutuluyordu.

İmtiyaz sahibi, hat boyunca, kiremit ve tuğla fabrikaları kurma ve işletme hakkına sahipti.

Türk hükümeti imtiyaz sahibine her yıl yapılmış ve işletilen yolun kilometresi başına 10.000 franklık güvence veriyordu. Bundan başka işletme giderleri için kilometre başına 4.500 frank sağlanıyordu, böylelikle kilometre başına sağlanan güvence 15.000 franka çıkıyordu. Hükümete imtiyazı herhangi bir anda satın alma hakkı tanınıyordu. Bu satın alma işlemi, şirkete, imtiyaz süresinin bitimine kadar her yıl için, satın alma yılından önceki beş yılın ortalama gayrîsafi gelirinin %50'sini, ama kilometre başına 12.000 franktan da-

ha aşağı bir tutarı ödemekle gerçekleştirilebilirdi.

İmtiyaz sahibi, "Bağdat Demiryolu Emperyal Şirketi" adı altında bir anonim şirket kuruyordu. Bu şirket, faaliyetini, Haydarpaşa-Ankara ve Konya-Ereğli yollarına da yaygınlaştırıyordu. Şirket, gerek varolan, gerek yapılması düşünülen yollardan vazgeçmemeyi ve bir başkasına vermemeyi yükümlenmekteydi.

Her bölümün işletmeye açılmasından başlayarak beş yıl içinde yüksek memurların dışında bütün işletme personeli tümüyle Osmanlı uyruklarından oluşacaktı.

Birinci Bölümün (Konya-Ereğli) güvencesi için 98 yılda amorti edilmek üzere %4 faizli 54 milyon franklık (ya da 2.376.000 liralık) tahvil çıkarıldı. İstikrazın yıllık ödemesi 97.189,9 liraya, bu da kilometre başına 11.000 franka eşit oluyordu.

İstikrazın ödenmesini sağlamak için Konya ilinin aşarı 36.000 liradan az olmamak üzere, Halep ve Urfa sancaklarının aşarı başlangıçta 70.000, sonradan 80.000 lira tutarında olmak üzere, toplam olarak 116.000 lira tahsis ediliyordu. Bu sözü edilen illerin gelirlerinin gerekli güvence miktarının ödenmesi için yetmemesi durumunda, eksik olan kısım başka yörelerden elde edilen gelirlerle tamamlanacaktı. İşletme giderlerinin güvenceleri Anadolu hattı için sağlanan aşarın fazlalıklarından karşılanacaktı.

Rusya'nın 4-17 Şubat 1904 tarihli protestosu sonucu olarak Konya ilinin gelirleri yerine diğer birtakım illerin (Aydın, Bağdat, Diyarbakır, ve Musul) gelirleri tahsis edildi.

Böylelikle Bağdat demiryolunun yapımı, diğer birçok yolun yapımı gibi, Türkiye'nin mali bakımdan sömürülmesine ve köylü üzerindeki vergi yükünün artmasına sıkı sıkıya bağlı bulunuyordu.

25 Ekim 1904 tarihinde birinci bölüm işletmeye açıldı. Ama yolun daha fazla ilerlemesi ciddî engellerle karşılaştı. Yol, güneye ilerledikçe, İngilizlerin direnci artıyordu. Çok

açık bir biçimde görülüyordu ki, İngilizler, yolun Basra Körfezine ulaşmasını istemiyorlardı. Bu amaçla İngilizler, Kuveyt'in en uygun kıyı bölgesinin Bağdat hattının son noktası olarak saptanmasını istediler. Alman politikasını yönetenler bunun ne anlama geldiğini biliyorlardı. Daha 1901 yılının sonlarında Başbakan Bülow, Berlin'de, Çarın elçisi Osten-Saken'e şöyle diyordu: "İngiltere, Kuveyt ya da Basra'yı ele geçirerek, Hindistan'a giden en kısa yolu gerçekleştirmemek için çabalamaktadır."

Gerek Almanya, gerek İngiltere, Rusya'yı kendi yanlarına çekmeye çalışıyorlardı. Rusya ise, İngiltere ve Almanya arasındaki çelişkinin sertleşmesine ve böylelikle Bağdat hattının yapımını önlemeye çalışıyordu. Osten-Saken, Bülow'un yukarıda belirtilen sözlerini aktardığı haberinde, Almanya ile bir anlaşmaya varmanın gerekli olduğu düşüncesini savunarak şöyle yazıyordu: "Bağdat demiryolu sorununun ortaya çıkması karşısında, Almanlarla aramızda düşünülen anlaşma, İngilizlerle olan ilişkilerimizi etkilemeyerek, yalnızca Berlin ve S. James hükümetlerinin rekabetini keskinleştirebilirse, şu anda Almanlarla yapacağımız herhangi bir özel anlaşma dünya politikasının öteki sorunlarında elimizi bağlamayacak, Berlin ve Londra arasında bir soğukluk yaratmak suretiyle bizim için ancak kârlı olacaktır."[9]

Ama bu anlaşma olmadı. Yolun yapımının sürdürülmesi yeniden parasal engellere çarptı. Fransız kapitalistleri daha önce de olduğu gibi bu kârlı girişime katılmayı kabul etmişler ve 23 Ekim 1903'te Brüksel'de Fransız ve Alman malî çevrelerinin temsilcileri arasında bir anlaşma imzalanmıştı. Ama bu anlaşma o dönemde İngilizlerle ittifak konuşmaları yürüten Fransız hükümeti tarafından onaylanmadı.

Çarlık Rusyasının Rus-Japon savaşında yenilgiye uğraması ve 1905 devrimi, uluslararası yaşamda yeni bir döne-

[9] AVP, M.I.D., Politarhiv, Delo n° 3653, L. 147 (AVP, Dışişleri Bakanlığı, Politarhiv, Dosya n° 3653, Leningrad 147).

mi açıyordu.

Japonya yalnız kendi isteklerini değil, İngilizlerin de çok eski arzularını gerçekleştirerek Rusya'ya büyük bir darbe indirdi, çarlığın rekabet gücünü ve uluslararası otoritesini sarstı. 1905 devrimi, bu otoritenin güçten düşmesini daha da hızlandırdı ve Asya ülkelerinde devrimci devinimin güçlenmesinde önemli bir sonuç oluşturdu. Rusya'daki devrimci savaşımların gökgürültüleri Asya'nın milyonlarca nüfusa sahip halklarının uyanmasına büyük ölçüde yardımcı oldu. Lenin, 1908 Ekiminde şöyle yazıyordu: "(Lokmaları kapmak) topraklarını ve sömürgelerini genişletmek isteyen kapitalist devletler arasındaki rekabet, bağımlı ya da 'vesayet altında bulundurulan' Avrupa ulusları arasındaki bağımsız demokratik hareketin uyandırdığı kaygı — işte tüm Avrupa politikasının harekete geçirici iki gücü."[10] Çarlık Rusyasının gücünün ve uluslar arasındaki otoritesinin zayıflaması, bu ülkeyi rakip ülkelerle büyük bir uyuşma politikasına yöneltti. Çarlık Rusyası eskisine göre daha büyük ölçüde düşman kamplar arasındaki çelişkiler üzerinde oynamaya çalışıyordu, ama sonuçta hem Almanya'ya, hem İngiltere'ye büyük ödünler verdiği ortaya çıktı. Devrimci hareketin Doğu ülkelerinde gelişmesi, İngilizlerin çıkarlarını çok ciddî bir biçimde tehdit ediyordu. İngiltere'nin, Doğuda en iyi jandarmalık görevini yapan Rusya'dan isteyeceği başka bir şey yoktu. Bu durum ve Almanya ile gelecekteki kaçınılmaz bir duruma gelen çatışmada bir yandaş elde etme isteği, Uzak-Doğuda Japonya ile ilişkilerde karşıt ağırlığı yitirme kaygısı İngiltere'yi Yakın-Doğu sorunlarında Çarlık Rusyası ile anlaşmaya yöneltti. Bu, Uzak-Doğu yenilgisinden sonra Yakın-Doğudaki faaliyetlerini artıran Rusya'nın çıkarlarına uygun geliyordu.

18-31 Ağustos 1907'de Rusya ile İngiltere arasında, İran, Afganistan ve Tibet ile ilgili bir anlaşma imzalandı; buna

[10] Lenin, *Tüm Yapıtlar*, c. XII, s. 358.

göre, İran, Rusya ile İngiltere arasında bölgelere bölünüyordu. Bu anlaşmadan sonra İngiltere, Bağdat demiryolu konusundaki faaliyetini artırdı, yolun güney bölümünün yapımının kendine verilmesini istemeye başladı. Almanya bu öneriyi reddetti. 20 Mayıs - 2 Haziran 1908 tarihinde Almanya, Padişah hükümetinden Bağdat yolunun dört yeni bölümü üzerinde yeni bir anlaşma elde etti. Bu bölüm Bulgurlu istasyonundan (Ereğli yakınında) Adana ve Bilecik üzerinden yukarı Mezopotamya'da Ebu-Halif kasabasına uzanıyor ve Tel-Haboşa'dan Halep'e kadar bir kolu olan 840 kilometrelik bir mesafeyi kapsıyordu. Yüzde 4 faizli ikinci seri (108.000.000 frank ya da 4.752.000 liralık), üçüncü seri (119.000.000 franklık ya da 5.236.000 liralık) Bağdat istikrazı çıkarıldı ve Bağdat Demiryolu Şirketine güvence olarak verildi. İstikrazın amortisman süresi 97½ yıl olarak saptandı. İkinci seride yıllık ödeme tutarı 194.240 lira, üçüncü seride ise 214.025 lira idi. Ödemeyi sağlamak üzere hükümet, Düyunu Umumiyenin gelirlerindeki ve daha çeşitli gelirlerdeki kendi payını veriyordu. Bunların toplam tutarı 420.000 lira (ikinci seri için 200.000, üçüncü seri için 220.000 lira) idi.

Resmî olarak bu aksiyonlar Fransız Borsasında kote edilmemekle birlikte, bütün Fransız kapitalistleri bunların satımında gizli paylar almışlardı.

Ama Almanya'da anlaşmanın İngilizlerle olan ilişkileri sertleştirdiği ve İngiltere ile Rusya arasındaki yaklaşma eğilimini güçlendirdiği düşünülüyordu. Yukarıda değinilen anlaşmadan kısa bir süre önce — aynı yılın mayıs ayında iki hükümdar —Rus ve İngiliz hükümdarları— Revel'de buluştular, bu buluşmadan sonra Çarlık Rusyası ilke bakımından İtilaf devletleri blokuna girdi. Bunun üzerine, Alman emperyalizmi, Rusya'yı İngiltere'den koparmak için büyük bir çaba harcadı. Bağdat demiryolu konusunda ve İran sorunu üzerinde Rusya ile Almanya arasında konuşmalar başladı. Bu konular üzerindeki fikir alışverişi 1906 ilkyazın-

dan 18 Haziran 1907 tarihine kadar sürdü. İran sorunu ile ilgili yukarıda sözü edilen anlaşmayı boşa çıkarmak isteyen Almanya şu önerisini yineliyordu: bu öneriye göre Almanya, Rusya'nın Bağdat demiryoluna karşı vaziyet almaktan vazgeçmesi, İran topraklarında Sadice-Hanekin hattıyla, bu hat biter bitmez, birleşen bir hat yapımı ile ilgilenmesi, ve Alman ticaretinin İran'da tam bir özgürlükten yararlanması koşuluyla Kuzey İran'da ne doğrudan, ne de dolaylı olarak yabancı uyruklular aracılığıyla demiryolu, şose ya da telgraf imtiyazları elde etmeye çalışmamayı yükümleniyordu. Çar hükümeti, bu önerileri kabul edilebilirlikten o kadar uzak buluyordu ki, bunlara yanıt bile vermedi. Ama bu öneriler üç yıl süreyle Potsdam'daki görüşmeler için temel oldu. 1910 Kasımında Çarlık Rusyası Potsdam'a gitmek zorunda kaldı.

İngiliz-Rus anlaşması İran'daki devrimci hareketle savaşımda yeterli derecede etkili olduğunu gösterdi, ama bu ülkeye yayılan emperyalist rekabetin üstesinden gelemedi. Bu arada Alman emperyalizmi, İran'da sağlam ekonomik mevkiler elde etti. Çarlık Rusyasının İran'daki üstünlüğü, yol bulunmayışına ve İran'ın kendisine yakın oluşuna dayanıyordu. Ama sözü edilen yolun yapımı, bu asalak üstünlüğü kaçınılmaz bir biçimde ortadan kaldıracaktı. Rus emperyalizminin çıkar bölgesinden geçen demiryolu yapımında hangi güçler engel çıkarabilirlerdi? Çarlık Rusyası böyle bir güce sahip değildi. Bu nedenle Almanya ile anlaşma yollarını araması gerekirdi. Bunun sonucu, Çarlık Rusyasının Alman emperyalizmi karşısında geri çekilmesini belgeleyen Potsdam anlaşması ortaya çıktı. İran-Bağdat sorunuyla ilgili olan bölümleri 19 Ağustos 1911 tarihinde Petersburg konferansında kaleme alınan bu anlaşmaya göre Rusya, Almanya'nın 1906-1907 yıllarında ileri sürdüğü istemi kabul ediyordu. Rusya, burada, İran'da yol yapımının kendisine verilmesinin daha iyi olduğu noktasından hare-

ket ediyordu — bu duruma, yolun bir gün gerçekleşmesi olasılığının bulunmadığı umudu yol açıyordu. Çarlık hükümeti aynı zamanda Almanya'dan Doğu Anadolu'da Bağdat hattının kollarını yapmayacağı konusunda sözlü ve doğal olarak gizli bir vaat elde etti.

Bağdat hattını, Almanya'nın Doğuda ve kısmen Türkiye'deki yüksek kültür misyonunu gerçekleştiren bir önlem olarak göstermek için ne çok söz söylendi, Alman politikacıları ve "büyük bilim adamları" tarafından ne kadar çok mürekkep harcandı! Ama Almanya kendisi için gerekli gördüğü anda Türk topraklarının büyük bir bölümünün yoldan yoksun olmaya mahkûm olmasını kabul ederek Türkiye'nin çıkarlarını bir yana bırakıyordu.

Bununla birlikte, Rusya ile anlaşma, tüm Bağdat hattı projesinin gerçekleşmesi için yeterli olmadı. İşin sonunda Almanya, Bağdat-Basra Körfezi bölümünün yapımı ile ilgili olan imtiyazından vazgeçmek zorunda kaldı. 8-21 Mart 1911'de Türk hükümeti ve Bağdat Kumpanyası arasında bir anlaşma imzalandı. Bu anlaşmaya göre kumpanya, Bağdat-Basra Körfezi yolunun yapımı için yeni bir kumpanyanın kurulması durumunda Bağdat demiryolu kumpanyasına herhangi başka bir yerde gerçekleştirilen katılma payından daha küçük olmayan bir pay alması amacıyla Bağdat-Basra Körfezi bölümünün yapımı için kendisine verilen haktan vazgeçiyordu. Bağdat Hattı Şirketine, kilometre güvencesi olmaksızın Bağdat demiryolu hattı üzerinde Osmaniye istasyonundan İskenderun'a kadar uzanan bir ikincil yolun ve orada bir limanın yapım hakkı verildi. Bu anlaşmanın koşullarını, İngiltere kabul edilemez koşullar olarak görüyordu — İngiltere kendisi için %60'tan daha az bir pay istemiyordu. Almanya ile İngiltere arasında görüşmeler başladı. Bu görüşmeler, Birinci Dünya Savaşına kadar sürüp gitti. Türkiye'de durumun değişmesiyle durum güçleşti. 1908 devrimi sonucu olarak eski hükümetin değişmesiyle

jön-türklerin hükümeti başa geçti. Bu değişme, Türkiye'nin durumunda köklü bir değişikliğe yol açmamakla birlikte, Türkiye'nin yeni efendileri, uluslararası durumdan kendileri için daha çok yarar sağlamak ve fiyatlarını artırmak için çaba harcadılar.

Jön-türkler Türkiye'de büyük bir demiryolu yapımı planı hazırladılar. Bu plan varolan hattın doğuda Rusya'ya ve İran sınırına, güney-doğuda Bağdat yönünde ve bundan da ötede Basra Körfezine uzatılmasını öngörüyordu. Bundan sonraki demiryolu yapımı için bellibaşlı hareket noktaları olarak Ankara, Ereğli, Adapazarı (Karadeniz kıyısı hattı için) belirlendi. Karadenize uzanacak olan yeni şebekenin son noktaları olarak Samsun ve Trabzon saptandı. Yollar hem geniş hat, hem dekovil hattı olarak düşünülüyordu. Programın gerçekleştirilmesi aşağıdaki düzene göre dört aşamaya ayrılmıştı (tablo: 4):

Tüm program 5.695 kilometrelik bir yol yapımını öngörüyordu.[11] Doğal olarak bu program gerçek bir temele sahip değildi. Bu daha çok demiryolu imtiyazlarının, ama eskisine göre farklı koşullara dayanan imtiyazların programı idi.

Büyükelçi Çarıkov, Meclis tarafından kabul edilmiş olan yasa tasarısında açıklanan bu koşulları 22 Ağustos - 4 Eylül tarihli mektubunda belirtiyordu:

"1. Kilometre güvencesi yerine madenleri işletme imtiyazını koymak suretiyle Küçük-Asya'da demiryolu yapımı için imtiyaz verme hakkı hükümete aittir. Bu işletme alanının sınırının genişliği demiryolu hattının iki yanında bulunmak üzere saptanacaktır.

"2. Hükümet bu imtiyazı kendisine en kârlı koşulları önerecek olana verecektir.

"3. Hükümet, imtiyaz sahibi ile yaptığı anlaşmayı Mec-

[11] AVP, M.I.D. Politarhiv, n° 3543, *Samsun-Sivaskaya J. D. Delo o Kontsessii G. Kottaru. 1890-1891* (AVP, M.I.D. Politarkiv, n° 3643, "Samsun-Sivas Demiryolu, G. Kottar İmtiyazı Dosyası. 1890-1891").

TABLO — 4

Yolların adı	1. Aşama		2. Aşama		1. Aşama		2. Aşama	
	Geniş Hat	Dekovil	Geniş Hat	Dekovil	Geniş Hat	Dekovil	Geniş Hat	Dekovil
Bandırma-Soma	190	—	—	—	—	—	—	—
Samsun-Sivas ve kolları	—	434	—	—	—	—	—	—
Ankara-Sivas	408	—	—	—	—	—	—	—
Sivas-Çarıklı-Erzurum	—	542	—	—	—	—	—	—
Çarıklı-Diyarbakır	—	390	—	—	—	—	—	—
Diyarbakır-Bitlis-Van	—	—	—	250	—	—	—	—
Ereğli-Niğde-Kayseri	—	—	187	—	—	—	—	—
Kayseri-Sivas	—	—	—	—	204	—	—	—
Trabzon (ya da Tirebolu)-Erzurum	—	—	—	—	—	380	—	—
Erzurum-Bayazıt	—	—	—	—	—	—	—	—
Diyarbakır-Urfa	—	—	—	170	—	—	—	360
Adapazarı-Tavza ve kolları	—	—	—	—	—	640	—	—
Halep-Bağdat	—	—	645	—	—	—	—	—
Sadice-Hanekin	—	—	120	—	—	—	—	—
Bağdat-Necef	—	—	175	—	—	—	—	—
Necef-Zübeyir-Basra	—	—	—	—	—	—	410	—
Zübeyir-Basra-Körfezi	—	—	—	—	—	—	110	—
Havran-Urfa	—	—	—	30	—	—	—	—
Toplam	*598*	*1.366*	*1.127*	*450*	*204*	*1.020*	*520*	*360*

lisin onayına sunacaktır."

Son noktada da, Akdenizde Yumurtalık Körfezine, Ceyhan vadisine giden bir kolu olan ve diğer bir kolu Kerkük-Süleymaniye ve Musul'a giden, Harput ve Diyarbakır üzerinden Van'a uzanan Sivas-Van demiryolu hattının imtiyazı sözkonusu edilmekteydi.[12] Bu imtiyazı Amerikalı Chester elde etmeye çalışıyordu. Tasarlanmış olan programdan yalnızca imtiyazı 1910 Aralığında verilmiş olan Soma-Bandırma hattı gerçekleştirildi. Bu yolun yapımı istikrazla sağlanmıştı. Çalışma süresi 3 yıldı.

Bağdat hattına gelince 1 Ocak 1913'te kollarıyla birlik-

[12] AVP, M.I.D. *Delo o Bagdatskoy J. D.* n° 3627, s. 178 (AVP, Dışişleri Bakanlığı, "Bağdat Demiryolu Dosyası").

te 608,8 kilometrelik bir hat işletmeye açıldı.

Jön-türkler tarafından saptanan programdan yol yapımı için imtiyaz almayı isteyen çok oldu. Yapılan hesaplara göre yüksek bir gelir sağlayacak olan Samsun'dan Sivas ve diğer illere uzanacak olan doğu hattı özel bir ilgi çekiyordu. Özellikle 1919 yılından sonra bu yolun etrafında yeni bir rekabet entrikası ortaya çıktı. Bu yollar, Bağdat demiryolu bölgesine gireceği için, bunların yapımı sorunu Bağdat demiryolu sorunu ile içiçe giriyordu. İki sorun son kerte birbirleriyle karışmıştı.

Samsun yolu ile ilgili olarak Amerikalılar ve Fransızlar özel bir faaliyet gösterdiler. Fransızlar Türkiye'ye parasal baskı yaptıkları için kısa zamanda üstün duruma geçtiler. Ama 1900 yılında Padişah tarafından Çar hükümeti karşısında girişilen yükümlülük uyarınca, Çarlık Rusyası, Doğu Anadolu'da yol yapılmaması tekelinden yararlanıyordu. Jöntürkler bu yükümlülüğü ortadan kaldırmak istiyorlardı, aslına bakılırsa buna pek de önem vermiyorlardı. Ama uluslararası politika alanında çarlık hükümeti ile anlaşmaya çaba sarfeden müttefiki Fransa, Rusya'ya önem veriyordu.

Bu sırada özellikle İngilizler ve Almanlar arasında Bağdat demiryolu ve bu yolun güney bölümü ile ilgili sorunlar üzerinde görüşmeler yapılıyordu.

1911 Eylülünde, İtalyan-Türk savaşı başladı, savaş önemli bir ölçüde görüşmelerin gelişimine yansıdı. Savaş giderleri büyük bir para gereksinmesine yol açtı, bu da ancak istikraz yardımıyla karşılanabilirdi. Türkiye üçlü ittifak üyelerinden biriyle savaşa giriştiği için, Almanya ve Avusturya'nın siyasal eğilimi, özellikle Türkler için elverişli değildi. Bu durum, Türkiye'nin yumuşakbaşlı davrandığı durumlarda Londra ya da Paris borsasında uzaktan görünen istikrazla Türkiye'de İngiliz ve Fransızlara karşı duyulan siyasal sempatinin daha da artmasına yardım ediyordu. 1912'de, Türkiye'de meydana gelen yeni felâket

—Balkan Savaşı— Türkiye'yi daha da yumuşakbaşlı olmaya zorladı. Türkiye, İngiltere'ye, Bağdat-Basra Körfezi bölümünün yapımı imtiyazını vermeyi kabul etti, ama İngilizler daha büyük bir ödün koparmak için olayların gelişmesini bekliyorlardı. Sonunda, 7 Şubatta, İngiliz-Türk anlaşması onaylandı. Bu anlaşmaya göre Türk hükümeti Kuveyt üzerinde İngiliz himayesini kabul ediyor, buna karşılık İngiltere Türkiye'ye 3 milyon sterlinlik bir istikraz ile ilgili güvence veriyor ve gelecekte parasal yardım vaadediyordu. Bağdat demiryolunun son noktası olarak Basra kabul edildi. Basra-Kuveyt bölümünü, İngiltere kendisi kurmaya girişti. Bütün bunlar için İngiltere %4'lük bir gümrük artırımını kabul etmeye hazırdı.

Kısa bir zaman sonra, 15 Haziran 1914'te İngiltere ile Almanya arasında anlaşma imzalandı. Bu anlaşma gereğince Basra, Bağdat hattının son noktası olarak kabul ediliyordu. Körfeze çıkış yoktu. Buna karşılık İngiltere yolların bitirilmesine engel çıkarmamayı ve Bağdat ve Musul illerinde rakip imtiyazlar elde etmemeyi yükümleniyordu. Bağdat Demiryolu Şirketi, İngiliz sermayesi ve iki İngiliz müdür kabul etmeyi yükümleniyordu. Bağdat ve Basra'da liman yapımında %40 oranında bir İngiliz sermayesi katılımı kabul edilecekti, ama Mezopotamya'daki nehir taşımacılığında, İngilizler tarafından alınmış olan imtiyazlara Alman sermayesinin katılımı yüzde-yirmi olacaktı. Bu arada Mezopotamya petrolü konusunda da bir anlaşma imzalandı. Buradaki petrolün işletilme payı olarak Almanya'ya %25 verildi.

Bundan biraz önce, 13 Ocak 1914'te, Fransız-Türk anlaşması imzalandı. Bu anlaşma uyarınca bir Fransız şirketi Karadeniz demiryolu ağını yapma, Hayfa, İskenderun ve İnebolu'da limanlarını donatma imtiyazını aldı. Aynı yılın 15 Şubatında Fransızlar ile Almanlar arasında Fransa'nın Bağdat demiryolundaki payından vazgeçmesini, Fransız ve

Alman yollarının birleştirilmesini, Almanya'nın orta ve güney Suriye'deki iddialarından vazgeçmesini öngören bir anlaşma imzalandı; ama Suriye'nin Kuzey kesimine gelince, Almanya Halep-İskenderiye bölgesini koruyor ve Bağdat hattını Suriye hatlarıyla birleştirmeyi kabul ediyordu.[13]

İki anlaşma, diplomatların oturduğu yeşil örtülü masanın savaş meydanına, kalemlerin süngü takılı tüfeklere dönüştüğü o uğursuz günden kısa bir süre önce imzalandı. Türkiye'deki demiryolu savaşımı yeni bir döneme giriyordu.

KİLOMETRE GÜVENCESİ

Lenin, *Emperyalizm, Kapitalizmin En Yüksek Aşaması* adlı yapıtında şöyle yazmaktadır: "Demiryolları yapımı, basit, doğal, demokratik, kültürel, uygarlaştırıcı bir girişim gibi görünür: bu, darkafalı küçük-burjuvaların gözlerine böyle göründüğü gibi, kapitalist köleliğin iğrençliğini maskelemeleri için cepleri doldurulan burjuva profesörlerinin gözlerine de böyle görünür. Aslında bu girişimleri binlerce noktadan üretim araçlarının özel mülkiyetine bağlayan kapitalist bağlar, demiryolu yapımını, (sömürgelerin ve yarı-sömürgelerin) *bir milyar* insan için, yani dünya nüfusunun yarıdan fazlasını oluşturan bağımlı ülkelerdeki insanlar için, ve 'uygarlaşmış' ülkelerde sermayenin ücretli köleleri için bir baskı aracı haline getirmiştir." (*Tüm Yapıtlar*, ikinci baskı, c. XIX, s. 74.)[13a] Emperyalistler tarafından Türkiye'de girişilen demiryolu yapımı Lenin'in savının kusursuzluğunun açık bir kanıtıdır.

Her şeyden önce belirtelim ki, yol yapımında kilometre güvencesi yöntemi kullanılmaktaydı. Bu yöntemin esası, Türk hükümetinin, yapılan her kilometre yol için belirli bir

[13] *Razdel Aziyatskoy Turtsii Po Sekretnim Dokumentam Vı M.I.D. M.* 1924, s. 53. ("Gizli Belgelere Göre Türkiye'nin Bölüşülmesi, Dışişleri Bakanlığı", 1924, s. 53.)

[13a] V. İ. Lenin, *Emperyalizm, Kapitalizmin En Yüksek Aşaması*, Ankara 1979, s. 11.

gayrisafi gelir sağlaması ve eğer gerçek gelir güvence altına alınan tutara ulaşmazsa, farkı şirkete ödemesinden ibaretti. Güvencenin miktarı kilometre başına 10.000 ile 19.000 frank arasında değişiyordu. Sağlanan güvencenin ödenmesi için hükümet istikrazda bulunmak zorunda kalıyordu. Böylelikle demiryolunun yapımı, dışa malî bağımlılığın artmasıyla ilişkili bulunuyordu.

Kilometre güvencesi Türk bütçesinden çok büyük paralar koparıyordu. Böylece 1889 ile 1909 yılları arasında hükümet tarafından ödenen kilometre güvencesi tutarı 11.346.725 altın lira (1 altın lira, 8 ruble 40 kopektir) idi.

Ödenen kilometre güvencesi tutarı yıldan yıla artıyordu. 1889 yılında topu topu 7.981 lira ödenirken, ödenen miktar 1909 yılında 748.910 liraya ulaşmıştı.

Kilometre güvencesi birçok sancakların aşar vergisiyle sağlanıyordu. Küçük-Asya'nın 74 sancağından 24'ünün aşarı kilometre güvencesinin ödenmesinin sağlanması için rehine alınıyordu. Bu sancaklarda 20 yılda 16.493.265 liralık aşar toplanmıştı. Bu paranın 11.346.000 lirası, yani %68,4'ü emperyalistlere verildi.

Bazı yollarda gelirleri rehnedilen sancaklardan toplanan paraların tümü, kilometre güvencesini sağlamıyordu. Örneğin Eskişehir-Konya yolunda 20 yılda (1889-1909) 1.463.000 lira tutarında aşar toplanmıştı, oysa ödenen güvence tutarı 1.765.000 lirayı, yani aşar tutarının %121'ini oluşturuyordu.

Kilometre güvencesi, verimin düşük olduğu yıllarda Türkiye için özellikle ağır bir yük haline geliyordu, çünkü bu yıllarda daha az aşar toplanıyordu ve gerekli olan tüm güvence tutarının ödenmesi için hükümet geri kalan kısmı ödemek zorunda kalıyordu. Bundan başka Türkiye demiryollarında taşınılan başlıca yük tahıl idi, kurak geçen yıllarda tahıl miktarının düşmesi taşınan yük miktarını da hemen düşürüyordu. Bunun sonucu olarak da yolların ge-

liri de düşüyor ve hükümet kilometre güvencesi için ödediği miktarı artırmak zorunda kalıyordu. Oysa verimin düşük olduğu yıllarda tarım ülkesi olarak Türkiye özellikle zor bir durumda bulunuyordu.

Bunun yanısıra imtiyaz sahiplerinin geliri artmaktaydı. Örneğin Anadolu Demiryolunun gelirleri aşağıdaki biçimde artmıştı (tablo: 5):[14]

TABLO — 5

Yıllar	Frank olarak safi gelir	Frank olarak km. başına brüt gelir
1890	616.350	9.654
1895	1.724.174	5.540
1900	2.817.036	7.220
1911	8.522.062	14.638
1912	11.154.815	18.256

Böylelikle emperyalistler Türk köylüsünden büyük paralar sızdırdılar ve bunları ülkeden çıkardılar. Emperyalistlerin Türk demiryollarına yaptıkları sermaye yatırımlarına gelince, unutmamak gerekir ki, bu sermayelerin büyük bir kısmı ray, çeşitli türlerden yapı malzemesi sağlanması, mühendis ve diğer teknik personelin maaşlarının ödenmesi amacıyla yatırım sermayesini sağlayan ülkeye geri dönüyordu.

Örneğin 1.033 km. uzunluğundaki 67 istasyonlu Haydarpaşa-Ankara-Eskişehir-Konya hattının yapımı için Alman şirketi tarafından harcanan toplam tutardan %70'i Alman sanayiine geri dönmüştür.[15]

Aynı şeyler, anlaşılacağı üzere yalnızca Alman sermayesi için değil, aynı zamanda Fransız ve İngiliz sermayeleri için de söylenilebilir.

[14] A. Heidborn, *Les Finances Ottomanes*, Vienne-Leipzig, 1912, s. 278.
[15] Tomilov'dan alıntı, Bölüm 1, s. 333.

DEMİRYOLUNUN ÜLKENİN EKONOMİSİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

Demiryolunun gelişi, doğal olarak, çevre bölgelerde ticaret ilişkilerinin gelişmesini hızlandırdı. Bunu aşağıdaki veriler yeterli ölçüde tanıtlamaktadır: Bağdat demiryolunda 1904 yılında 4.424 ton ticaret eşyası taşınırken, 1912'de bu miktar 57.456 tona çıkmıştı.

Haydarpaşa-Ankara yolunda taşınan mallar ile ilgili şu veriler vardır:

Yapağı:	1893'te 419 ton, 1910'da 722 ton, 1911'de 1.209 ton,
Meyve:	1893'te 2.581 ton, 1910'da 7.288 ton, 1911'de 5.444 ton,
Buğday:	1893'te 51.390 ton, 1910'da 151.306 ton, 1911'de 262.146 ton,
Tütün:	1893'te 1.800 ton, 1910'da 4.201 ton, 1911'de 3.250 ton.

İzmir-Kasaba demiryolunda 1 km. yol başına düşen yük, 1900'de 711 ton, 1911'de 736 tondur.

Böylelikle, demiryolunun gelmesi, bu yolun çevresinde bulunan bölgelerde meta—para ilişkilerinin gelişmesinde belirli bir dürtü olmuştu. Tarımın gelişmesi sonucu olarak, hükümetin bu bölgelerdeki gelirleri de bir miktar yükselmişti, çünkü aşar tahsilâtı artmıştı.

Gelirleri rehin olarak gösterilen sancaklardaki aşar geliri 1903'te 11.268.000 lira iken, 1909'da bu miktar 114.716.008 lira olmuştu.

Ama yukarıda açıkladığımız gibi bu bölgelerdeki kilometre güvencesi elde edilen aşar gelirinin önemli bir kısmını kendisine çekiyordu, bu artış, gelirleri bakımından hükümet için büyük bir önem taşımadı.

Türkiye'nin emperyalist devletler karşısındaki kölece bağımlılığı nedeniyle köylü yığınlarının durumu kötüleşti, kilometre başına saptanan güvenceyi, istikrazları ve benzer şeyleri ödeme zorunluğu sonucu olarak vergi yükü artı, temel gereksinme maddelerinin fiyatları yükseldi, köylüler, tefeciler, mültezimler ve diğer sömürücü gruplar tarafından daha çok sömürüldü. Bunlar pazarda satmak üze-

re köylüden ellerinden geldiğince çok miktarda ürün toplamaya çabalamaktaydılar.

Marx'ın P. F. Danielson'a yazdığı mektuptan (10 Nisan 1879) aşağıya aktarılan sözler, Türkiye'de yabancılar tarafından demiryolu yapımına tümüyle uymaktadır.

"Genellikle demiryolu, dış ticaretin gelişmesinde uçsuz bucaksız bir atılım getirmiştir. Ama büyük ölçüde hammadde ihraç eden ülkelerde bu ticaret, yığınların yoksullaşması ve yıkımını artırmıştır. Bunun nedeni yalnızca hükümetler tarafından demiryolu yapımı için bu yığınlara zorla kabul ettirilen yeni borçların bu yığınlar tarafından ödenmesi gereken genel vergi tutarını artırmış olması değil, ama aynı zamanda yerel ürünlerin sınır tanımaz altına dönüşmesi olanağının ortaya çıkmasıyla birlikte, önceden çok ucuz olan bu ürünlerden birçoğu, örneğin meyve, şarap, balık, av hayvanlarının pahalılaşmaları sonucu, yığınlar tarafından büyük ölçüde erişilmez bir düzeye çıkması ve böylece ulusun tüketiminden uzaklaşmasıdır. Ama aynı zamanda daha önce büyük ölçüde yerel tüketime uyduğu halde, üretim de ihracata az ya da çok uygun olmasına göre (bazı özel ürün türlerini düşünüyorum) değişmiştir.

"... Bütün bu değişiklikler, büyük toprak sahipleri, tefeciler, tüccarlar, bankacılar, demiryolu sahipleri için çok kârlı olmuştur, ama *gerçek üretici* için çok öldürücü olmuştur."[16]

Şunu da eklemek gerekir ki, Türkiye'ye demiryolları ile sanayi üretiminin ucuz ürünlerinin ithali köylüye belli bir destek görevi yapan köy ev sanatlarını yıkmıştır. Böylelikle köylünün durumu daha da bozulmuştur. Yabancı sermaye Türkiye'de sanayiin kurulmasına engel olduğu için Türk köylüsü kente çalışmaya gitmek için çok sınırlı olanaklar karşısında kalmış ve bunun sonucu tek "çıkar yol" yaşam düzeyinin sistemli bir biçimde düşmesi olmuştur.

Engels, İngilizler tarafından Çin'de demiryolu yapımı-

[16] Marx ve Engels, *Mektuplar*, Partizdat, 1932, s. 314.

na değinerek, aynı Danielson'a şunları yazıyordu: "Ama Çin demiryolları Çin'deki küçük çiftçiliğin ve ev sanatlarının tüm temellerinin yıkımı anlamını taşımaktadır. Yerli büyük sanayi bir dereceye kadar gelişmiş olsa bile, burada bu kötü durum yumuşamayacaktır, çünkü yüz milyonlarca insan, bu ülkede yaşama olanağından tüm olarak yoksun bir duruma gelecektir."[17]

Savaştan önce Türkiye'de demiryolu sorunu ile ilgili tahlilimize son verirken aşağıdaki hesabı ortaya koyabiliriz:

1889-90 yılından 1913-14 yılına kadar Türkiye yalnızca kilometre güvencesi olarak 12.861.392 lira (Suriye ve Avrupa Türkiyesindeki yollar için yapılan ödemelerin dışında) ya da 322 milyon frank ödemiştir. Eğer bu paraları Türkler kendi demiryolları ağını kendileri kurmak için harcasalardı, bir kilometre yolun 225.000 frank değerinde olması hesabıyla, 1.400 km. daha fazla yol yapabileceklerdi. Oysa emperyalistler, bugünkü Türkiye'nin sınırları içinde (Çarlık Rusyasının savaş amaçları için yaptığı yolu hesaba katmazsak) 3.700 km. dolaylarında yol yapmışlardır. Türkler kendileri 1 kilometre olsun yol yapmamışlardır.

Deniz taşımacılığı. Osmanlı İmparatorluğu'nun deniz sınırlarının uzunluğu ve deniz ulaşımı bakımından çok iyi koşulları gözönünde bulundurulursa, savaş-öncesi Türkiyesinde deniz taşımacılığının büyük bir gelişme göstereceğini ve yabancı sermayenin bunda önemli bir payı olacağını tahmin etmek doğaldı. Ama deniz taşımacılığı Türkiye'nin genel yük taşıma hacmi içerisinde önemli bir yer tutmakla birlikte, deniz taşımacılığı, Türkiye ekonomisinde son derece geri bir alandı. Demiryolu taşımacılığından çok daha geride bulunuyordu. Bu durumun nedeni, her şeyden önce, Türkiye'de mal akımının genel anlamda sınırlı olmasının sonucu olarak, deniz taşımacılığının geniş çapta gelişmesi için gerekli koşullara sahip olmamasıyla açıklana-

[17] Aynı yerde, s. 324.

bilir. Dış dünya ile ilişkiler yabancı vapur şirketleriyle sağlanıyordu. Demiryolu yapımında olduğu gibi stratejik düşüncelerle Türk deniz taşımacılığının iyileştirilmesi ve geliştirilmesi yabancı sermaye için bir gereklilik olarak ortaya çıkmıyordu. Bu nedenle, yabancılar, kaynaklarını, Türk deniz taşımacılığına çok düşük oranda yatırıyorlardı. Ama tüm liman ekonomisini, kıyı hizmetleri ve iskelelerden başlayarak ambarlara, deniz fenerlerine, hıfzısıhha hizmetlerine kadar ellerinde bulunduruyorlardı. Türk limanları arasındaki gidiş gelişler de büyük kısmıyla Avrupa vapurculuk şirketleri tarafından sağlanıyordu.

Öteki ülkelerden farklı olarak Türkiye kendi bandırası için limanları arasında gidiş gelişte imtiyaza sahip bulunmuyordu. Kapitülasyonlar bunu engelliyordu. Yabancı deniz kumpanyaları, Türk limanları arasında yaptıkları seferlerde büyük paralar sağlıyorlardı. Bu işe karşı özellikle Yunan ticaret filosu özel bir ilgi gösteriyordu. Türkiye'nin limanları arasında seferler düzenleme, bu filo için tam anlamıyla yaşamsal bir zorunluluktur.

Yukarda sayılan tüm nedenler Türkiye'nin deniz taşımacılığında Türklerin payının önemsiz olması ve Türk limanlarının tüm tonajının topu topu beşte-birinden ibaret olması sonucunu getiriyordu. Aşağıda verilen sayısal veriler, İstanbul, İzmir (1911 yılı için), Trabzon (1910 yılı için, düzenli hatlar dahil değil) gibi büyük limanların taşıma çalışmalarında tek tek devletlerin önemini göstermektedir (tablo: 6).

İstanbul'un deniz trafiği ile ilgili veriler her şeyden çok Akdenizi Karadenize ve bunun tersi Karadenizi Akdenize bağlayan son nokta olması bakımından önem taşımaktadırlar. Bu nedenle gemi trafiği çok yüksekti: 1913'te bu limana giren ve bu limandan çıkan gemilerin tonajı 17.243.135 tona eşitti. Gemi trafiği bakımından bu kent, dünyanın en büyük limanları arasında birinci yeri işgal ediyordu; ikin-

TABLO — 6

Devletler	İstanbul Limanı		İzmir Limanı		Trabzon Limanı	
	Ton	Yüzde	Ton	Yüzde	Ton	Yüzde
Sudan-İngiltere	8.418.228	49,3	216.532	8,8	8.896	1,0
Yunanistan	3.083.506	17,9	206.367	8,6	155.985	17,5
Avusturya-Macaristan	1.569.978	9,1	117.926	4,9	168.814	19,0
Almanya	707.657	4,1	239.726	10,0	91.257	10,2
İtalya	673.325	3,9	187.800	7,8	73.326	8,2
Rusya	669.903	3,9	378.681	15,8	57.572	6,5
Türkiye	335.967	2,0	118.058	4,9	133.440	15,0
Toplam	*17.243.135*	*100*	*2.402.502*	*100*	*890.661*	*100*

ci sırada New-York (15.595.000 ton), üçüncü sırada Hamburg (14.216.000 ton), dördüncü sırada Londra (12.565.000 ton), beşinci sırada Roterdam (12.249.000 ton) vardı. İzmir ve Trabzon'daki gemi trafiği ile ilgili veriler, yalnızca Türkiye'nin yük taşıma hacmini yansıtmamaktadır, ama esas olarak bununla ilgilidir. Yukarda sunulan tablo, Türk gemilerinin Türkiye'nin deniz taşımacılığında yalnız uzak mesafe bakımından değil, limanlar arası taşımacılıkta da ne kadar düşük bir paya sahip olduğunu yansıtmaktadır. Şunu da belirtelim ki, o sırada İstanbul'da iki Türk kumpanyasının acentesi bulunduğu halde, yabancı kumpanyaların 27 acentası bulunmaktaydı.

Yabancıların deniz taşımacılığında egemen durumları, Türk gemiciliğinin gelişmesine engel olmakla kalmamış, aynı zamanda var olan ticaret filosunun azalmasına yol açmıştır. Türk ticaret filosunun 1874-1875 yıllarından 1911 yılına kadar gelişmesini yansıtan aşağıdaki veriler bunu yeter açıklıkla göstermektedir (tablo: 7):[18]

Sunulan sayılar ticaret filosunun genel tonilatosunun 1874-1875'ten 1899-1900'e kadar 61.420 tonilatodan 309.204 tonilatoya, yani 6 kat yükseldiğini, buna karşılık 1911'de ise

[18] Honig. *Schiffahrt und Schiffahrts-politik.* Weltwirtsch. Archiv, B. 7, H. 1, s. 81.

TABLO — 7

	1874-1875		1899-1900		1911	
	Miktar	Tonilato	Miktar	Tonilato	Miktar	Tonilato
Buharlı gemiler (100 ton ve yukarısı)	29	18.060	79	47.424	120	66.878
Yelkenli gemiler (50 ton ve yukarısı)	277	43.360	1.380	261.780	963	205.641

272.519 tonilatoya, yani %11,5 düştüğünü göstermektedir. Tonilato düşmesi yelkenli gemiler hesabına olmuştu, bunların tonilatosunda 51.139 tonluk bir düşme meydana gelmiş, ama bu düşme buharlı gemi filosundaki artışla gerekli biçimde karşılanamamıştır.

Türk filosunun genel tonilatosunda meydana gelen düşüş, 20. yüzyılın başında olmuş ve yabancı gemiciliğin rekabetinin güçlenmesinin kuşku götürmez sonucu olarak ortaya çıkmıştır.

Savaştan önce Türkiye'de üç Türk kumpanyası vardı: Mahsusa, Şirket, Gürcü. Bunlardan sonuncusunun sahipleri Rumlardı. Kumpanyalardan en büyüğü "Mahsusa" idi. Bu şirket geçen yüzyılın 60'lı yıllarında "Osmanlıların Yararı" (Fevaidi Osmaniye) adı altında kurulmuştu. Şirkete birçok ayrıcalıklar tanınmıştı ve devlet tarafından destek sağlanmıştı. Ama padişahlık bürokrasisi tarafından yönetilen bu şirketin faaliyetleri acınacak bir durumda idi. Düşlenen kâr yerine sürekli zarar edilmekteydi. 1873'te şirket bahriye bakanlığına bağlandı, ama faaliyetlerinin sonucu değişmedi. Şirketin payları hiçbir değere sahip değildi ve sonunda bütün paylar Sultan Abdülaziz tarafından satın alındı. Sultan böylelikle şirketin tek sahibi oldu. Şirket, bundan böyle padişahın adı olan "Aziziye" adını aldı. Padişahın adamları da denediler, gene işler düzelmedi, ama padişahın kişisel hazinesi, zararların tasfiye edilmesi sistemi yüzünden, bu durumdan bir zarar görmedi. Öteki şirketlerin gıpta ettiği bu sisteme göre, Peygamberin yeryüzündeki

temsilcisi adına yapılan uygulama şöyleydi: Gelirler kendi kişisel hesabına, giderler ise bahriye bakanlığının hesabına geçiriliyordu. Bu sistem, Padişahlık Türkiyesine özgü bir sistem değildi — böyle bir sistemi herhangi bir yiyici uygulayabilirdi, ama bu ölçekte ve doğal olarak ceza görmeksizin uygulayabilen yalnızca padişahtı. Sultan Murat V zamanında "Aziziye" kumpanyasının tüm varlığı devlete geçti ve şirket "Mahsusa" adıyla anılmaya devam etti. Ad değişikliği şirketin durumunu iyileştirmedi. Bu yüzyılın başında (1906'da) şirket 1.100 ile 3.300 tonilato arasında yük taşıma gücüne sahip 26 gemiye ve yakın deniz seferleri için büyük olmayan 45 vapura sahipti. Gemilerin büyük bir bölümü çalışacak durumda değildi ve onarıma muhtaçtı. Hükümet, Yemen'e asker göndermek için gemi istediği zaman şirket ancak beş gemi önerebiliyordu.

Şirket acınacak bir durumdaydı. Sonunda 28 Eylül 1909 tarihinde Türk hükümeti ile İngiliz Firephil and Turner K. kumpanyaları arasında "Mahsusa" gemicilik şirketinin faaliyet ve mallarını 75 yıllık bir süre ile aşağıda belirlenen koşullarla bu şirkete veren bir anlaşma imzalandı: İmtiyaz sahibi, imtiyaz fermanının yayınlanmasından sonra beş aydan daha kısa bir süre içersinde anonim bir Osmanlı şirketi kurma yükümlülüğü altına giriyordu. Hükümet bu şirkete "Mahsusa" kumpanyası tarafından hizmet edilen hatların —iç hatlar niteliğinde topu topu yedi hat— tam olarak kullanma ve işletmesini veriyordu.

Şirket, gerektikçe hükümetin onayını alarak, gerekli gördüğü yerlerde iskeleler, doklar, atelyeler, fabrikalar kurma hakkına sahipti.

Şirketin Türkiye'de ya da dışarda sahip olduğu tüm malzeme, makine, metaller gümrük vergisinden bağışıktı; şirketin tüm taşınmaz malları, imtiyaz süresi içinde vergiden bağışıktı.

Şirket kendisine gerekli olan yapı malzemesini hazine

ormanlarından ücretsiz olarak kesmek hakkına sahipti; doklar, atelyeler ve iskelelerin yapımı için gereksindiği topraklar, şirkete, devlet topraklarından bedava olarak verilecekti.

Şirket, gerek barışta gerek savaşta ordu mensuplarını ve savaş donatımını, tarifenin ¼'ü üzerinden taşımakla yükümlüydü; bakanlar, Ayan Meclisi üyeleri ve milletvekilleri birinci mevkide ücretsiz olarak, tutuklu ve mahkûmlar tarifenin ¼'ü üzerinden taşınacaktı.

Şirket hükümetin istemi üzerine gemilerinin tümünü ya da bir bölümünü onun emrine vermek yükümlülüğü altındaydı.

Şirket, "Mahsusa"nın tüm mallarının eline geçmesinden sonra, hazineye bir defada 351.000 lira tutarında bir para ödemek zorunluluğundaydı.

Şirketin sermayesi 900.000 lira olarak saptanmıştı, bundan 550.000 lirası Osmanlı uyruklarına ada yazılı hisse senetleri olarak verilecekti. Hükümet, piyasaya çıkarılışlarından bu yana üç ay içinde satılmayan bu 550.000 liralık ada yazılı hisse senetlerinden geri kalanları satın almakla yükümlüydü.[13] Başlıca Türk gemicilik şirketinin de yabancıların eline geçmesiyle sonuçlanan bu imtiyaz anlaşmasının temel içeriği böyleydi. Jön-türkler bu anlaşma ile savaşta asker taşıma olanağı ve bir miktar parasal kaynak elde etmek istemişlerdi, ama bu istekleri ulusal Türk ticaret filosunun gelişmesiyle çelişki halindeydi.

Kısaca "Şirket" olarak adlandırılan (İstanbul halkı bellibaşlı gemicilik şirketine de bu adı vermekteydi) "Şirketi Hayriye" adındaki öteki Türk vapurculuk şirketi 1860'ta kuruldu. Şirketin paydaşları İstanbul aristokrasisinin en yüksek tabakası idi. Bu şirket de hırsızlık ve kötü yönetim

[13] Leningradskoe otdelenie Tsentrarhiva. Morskoi Gen. Ştab. İnostr. otd. Turetsk. Stol 1909, n° 10060, L. 69 ("Deniz Genelkurmayı Yabancılar Bölümü Türkiye Masası Merkezi Arşiv Leningrad Şubesi", 1909, n° 10060, Leningrad 69.)

sonucu, pek de kıskanılmayacak durumdaydı.

Yukarıda sözünü ettiğimiz gibi, limanlar hemen tamamen yabancıların eline düşmüştü: İstanbul'daki rıhtım Fransız kumpanyasına aitti, İzmir, Selanik, Beyrut'ta da durum böyleydi. Haydarpaşa ve Mersin limanları, Anadolu-Bağdat demiryolunu işleten Alman şirketine aitti.

Deniz sigortası gibi, taşımacılık alanındaki benzer faaliyetler de tümüyle yabancıların elinde bulunuyordu.

İngiliz, Fransız ve Avusturya sigorta şirketleri üstün durumda idiler. Böylelikle deniz taşımacılığı, kendisine eşlik eden bütün alanlar dahil olmak üzere, hemen tümüyle yabancı sermayenin eli altındaydı. Aynı zamanda Türkiye için önemli olan bu ekonomik faaliyet dalı düşük bir gelişme düzeyinde bulunmaktaydı. Ulusal ekonominin öteki alanlarında olduğu gibi ulusal denizciliğin gelişmesi ve yabancı sermayenin durumunun zayıflaması için herhangi bir girişimde bulunamayacak kadar güçsüzdü.

Bunların yanısıra posta ve telgraf hizmetleri hakkında birkaç söz edelim. Türk posta hizmeti Türkiye'de ikinci derecede bir yer tutuyordu, çünkü tüm büyük devletler —İngiltere, Almanya, Fransa, Avusturya-Macaristan, Rusya ve İtalya— kendi posta tesislerine sahip bulunuyorlardı. Bunlardan Türkler bile seve seve yararlanıyorlardı, çünkü bu posta hizmetleri, daha iyi, daha hızlı ve daha düzenli çalışıyorlar, ve postanın yerine teslim edilmesinde tam güvence veriyorlardı. Bu, Türk posta hizmeti için söylenemezdi. Telefona gelince, bu hizmet Türkiye'de jön-türklere gelinceye kadar bulunmamaktaydı, çünkü daha önce belirttiğimiz gibi elektrik tellerinin yardımıyla kendisinin havaya uçurulacağından korkan Abdülhamit zamanında, elektrik ve telefon kullanılması kesinlikle yasaklanmıştı. Jön-türkler zamanında telefon ve elektrik santrallerinin kurulması da yabancılara düşüyordu.

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA DIŞ TİCARET ALANINDA YABANCI SERMAYE

SAVAŞTAN ÖNCE DIŞ TİCARETİN HACMİ VE YAPISI

19. yüzyılın ortalarından itibaren Osmanlıların Avrupa ülkeleriyle yaptıkları ticaret güçlü bir biçimde gelişmeye başlamıştı. Daha önceki yıllardan farklı olarak Türkiye dış pazara kendi el sanayiinin ürünlerini değil, yalnızca hammaddeler satıyordu. Öte yandan yabancı mamullerin sürümü için bir pazar oluşturmaktaydı. Türkiye'nin Avrupa devletlerinin tarım-hammadde teslimatçısı ve onların mamullerinin sürümü için pazar durumuna getirilmesi süreci, bu ülkenin topraklarının ayrı bölgeleri için düzensiz bir biçimde gelişmiştir. İç Anadolu'da egemen olan çetin fiziksel-coğrafi koşullar ve yolların bulunmayışı, Avrupa ülkelerinin etkilerinin hızla gelişmesine engel oluyordu. Bu

nedenle sözkonusu etki, her yerden çok, doğal koşullar bakımından da yabancı sermaye için gerekli olan hammaddelerin üretildiği yerler olan kıyılarda kendini gösteriyordu. Gene de Türkiye'de Avrupa'dan Asya'ya uzanan ve Türkiye'yi enine boyuna kesen eski ticaret yolları sayesinde, yabancı sermaye, bu yollardan yararlanarak etkisini İç Anadolu'ya da yaygınlaştırıyordu. Bununla birlikte, bu yayılma, kıyılardakine oranla daha düşük ölçüde oluyordu.

Türkiye'de demiryolu yapımının başlangıcından bu yana yabancı sermaye yerel sanayii yok ederek ve böylelikle kendi malları için varolan tüketim pazarlarını genişleterek ülkeyi ahtapot kollarıyla daha da sıkı sarıyordu.

Geçen yüzyılın 50'li yıllarının başında Türkiye 10.640.000 liralık mal ihraç ediyor ve 11.820.000 liralık mal ithal ediyordu. Osmanlı İmparatorluğu'nda o dönemdeki istatistiklerin durumunu gözönünde bulundurarak bu sayıları doğru veriler olarak kabul etmek zordur. Sözkonusu veriler ancak belirli bir yön gösterme bakımından kullanılabilirler.

Bu dönemde dış ticaret önemli ölçüde trampa niteliği taşıyordu. Türk, Rum, Ermeni ve Avrupalı tüccarlar, ülkede üretilen malların taşıma giderlerini ödemekteydiler. Bu da yabancı ithalâtçılar için çok kârlı idi.

Aşağıdaki sayılar Türkiye'de dış ticaretin savaşa kadar olan gelişmesini göstermektedir (tablo: 8):[20]

TABLO — 8

BİN LİRA OLARAK

Yıl	İthalât	%	İhracat	%	Ticari Sermaye	%
1880	17.847,5	100,0	8.497,0	100,0	26.344,5	100,0
1890	22.914,3	128,0	12.836,5	151,0	35.750,8	135,0
1900	23.841,6	134,0	14.905,0	175,0	38.746,6	147,0
1911	44.990,7	252,1	24.712,1	291,1	69.702,8	266,6
1913	40.809,7	229,0	21.436,1	251,8	62.245,8	237,0

[20] *İstatistik Yıllığı*, 1931-32, s. 272.

Bu tablonun verilerine dayanarak her şeyden önce, Türkiye'nin savaştan önceki dış ticaretinin sürekli bir artış gösterdiği sonucuna varılabilir. Dış ticaret en yüksek düzeyine 1911 yılında erişmiştir. Bu yıla kadar dış ticaret, 30 yılda hemen hemen 2,7 katı artmıştı. 1913'te Balkan Savaşı nedeniyle bir miktar düşme meydana gelmiştir. Bunun yanısıra ihracatın ithalâttan daha hızlı bir biçimde arttığını gözlemekteyiz. 1911 yılında ithalât 2,5, ihracat 3 katı artmıştır. Ama üçüncü on yıl içinde büyüme hızı biraz yavaşlamıştır. 1900-1911 döneminde ihracat %66, ithalât ise %90 artmıştır.

Son olarak Dünya Savaşından önce, Türk dış ticareti dengesinde aşağıdaki sayılarda ifadesini bulan çok belirgin bir açık gözlemekteyiz (tablo: 9):

TABLO — 9

BİN LİRA OLARAK

Yıl	Lira Olarak Tutar	Yapılan İşleme Göre %
1880	9.350,5	38,0
1890	10.077,8	28,0
1900	8.936,6	23,1
1911	20.282,6	29,1
1913	19.373,6	31,1

Türklerin ihracat ile ilgili sayılarını ithalâtçı ülkelerin verileriyle karşılaştırırsak ve bunun aksini yaparsak —Türklerin ithalât konusunda verdiği bilgiler ihracatçı ülkelerin bilgileriyle karşılaştırırsak— bunlar arasında önemli aykırılıklar olduğu kanısına varırız. Örneğin 1905'te Türkiye'nin dış ticareti Türk istatistiklerine ve Türkiye ile ticaret yapan bellibaşlı ülkelerin verilerine göre: (Burada zaman bakımından bazı farklılıkları gözönünde bulundurmak gereklidir. Örneğin, malî yıl, Avrupa'da olduğu gibi 1 Ocaktan 30 Aralığa kadar değil, 1-13 Marttan 28 Şubat - 12 Marta kadar hesaplanmaktaydı.) (tablo: 10):[21]

[21] Schefer Carl Anton, *Ziele und Wege für die Yungtürkische Wirtschaftspolitik*, 1913, s. 60.

TABLO — 10

Devletler	Türkiye'den Yapılan İhracat*		Türkiye'ye Yapılan İthalât*	
	Türk Verilerine Göre	İthalâtçı Verilerine Göre	Türk Verilerine Göre	İhracatçı Verilerine Göre
Almanya	22,1	51,6	23,9	71,0
İngiltere	113,9	118,9	197,9	139,3
Fransa	86,6	80,8	84,0	42,4
İtalya	17,9	42,2	116,0	57,2
Avusturya-Macaristan	38,5	37,6	117,3	80,0
Rusya	10,7	11,4	32,8	30,8
Belçika	8,8	18,0	17,8	20,6
Toplam	*298,5*	*360,5*	*589,7*	*441,3*

Görüyoruz ki yukarda sayılan ülkelerin verilerine yöre bu ülkelere Türkiye'den ihraç edilen mal tutarı 360,5 milyon lirayken Türk verilerine göre yalnızca 298,5 milyon liradır. Türkiye'nin Almanya ve İtalya'ya yaptığı ihracat bakımından özellikle büyük bir fark vardır.

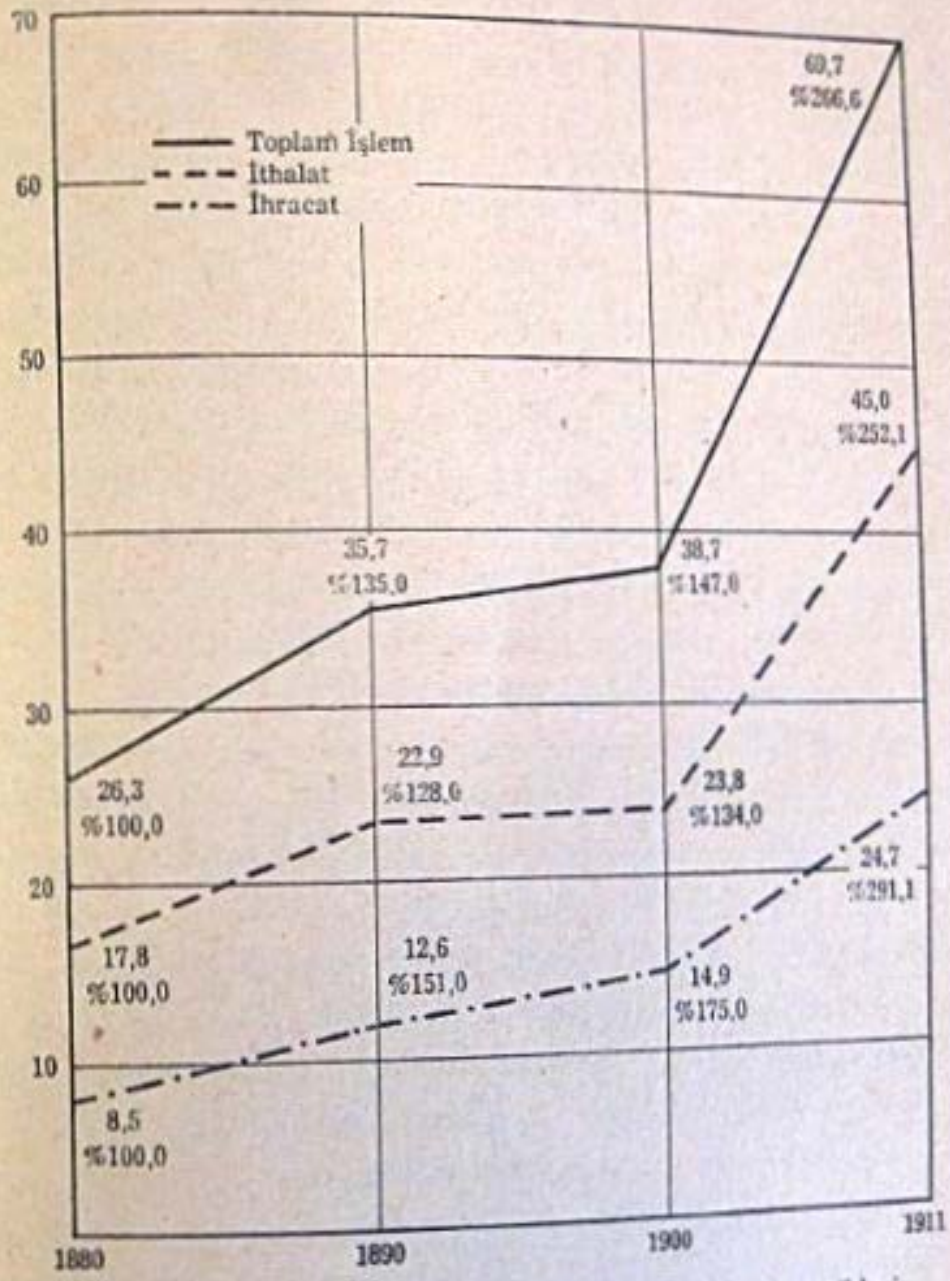
İhracat ile ilgili sayılardaki bu fark nasıl açıklanabilir?

Bazı kaynaklar, bu farkı, ilk olarak, malların Türk gümrüklerindeki değerlerinin pazar değerlerinden daha düşük olmasıyla açıklamaktadırlar. Değerin düşmesini, Türk gümrüklerinde olanaklar oranında fazla gelir elde etmek için yalnız fiskal düşüncelerle hareket edilmesiyle açıklıyorlardı, ama ihraç edilen mallar üzerine düşük gümrük vergileri konuluyordu. Bu nedenle bu malların gerçek değeri gümrükte gözönünde tutulmuyordu.

Bunun yanısıra Türk verilerinin düşük görünmesi tütün ve tuz gibi büyük ihraç maddelerinin Türkiye'nin ihracat tablolarında hemen hemen hiç görülmemesiyle de açıklanmaktadır; çünkü bu mallardan alınan gümrük vergileri, Düyunu Umumiye İdaresinin yönetimine geçmişti.

* Milyon Alman markı olarak.

Gerçekten de Türk istatistik verilerine bakılırsa 1913-14 yılında dışarıya 56.385,5 lira gibi düşük bir tutarla topu topu 47,8 ton tütün satılmıştı; oysa gerçekte 2.579.000 lira karşılığında 23.252 ton tütün ihraç edilmişti.



Diyagram 1: Savaştan Önce Türk Dış Ticaretinin Dinamikleri (milyon lira olarak)

Kuşkusuz genellikle tütünde kaçak ihracatın da payı vardır. İthalâta gelince, burada, ihracata ters bir tablo ile karşılaşıyoruz: Türk verilerine göre Türkiye ithalâtı ihra-

catçı ülkelerin verilerinden daha yüksektir.

Bununla birlikte ithalâttaki fark ihracattakinden daha da önemlidir: fark ihracatta 72 milyon marktan ibaret iken, ithalâtta 148,4 milyon marktır.

İthalâttaki bu kadar büyük bir fark, Türk gümrüklerinde egemen olan malın değeri üzerinden vergilendirilmesi sistemiyle açıklanmaya çalışılmıştır, gümrükler daha yüksek gümrük vergisi alabilmek için ithal edilen malların değerini daha yüksek göstermeye çabalamaktaydılar.

Ama şu noktayı da gözönünde bulundurmak gerekir ki, gerçek ithalât, gerek Türk gerek yabancı istatistiklerde gösterilenden çok daha yüksekti. Çünkü, bir kez, gümrüksüz ithal edilen mallar, örneğin yabancıların girişimleri için gerekli olan mallar, okullar ve hükümetin siparişleri istatistiklerde yer almıyordu. Bundan başka, birçok mal, Türkiye'ye kaçakçılık yoluyla giriyordu. Gümrüklenmemiş gruptan ithal edilen malların değeri 1892'de tüm ithalâtın %10'u olarak saptanmıştı. Ama Anadolu demiryolunun yapımına başlanılmasından sonra bazı tahminlere göre bu oran %30'a ulaşmıştı. Bir yandan Türkiye'nin, öte yandan Almanya, İngiltere, Fransa, İtalya, Avusturya-Macaristan'ın verileri arasındaki büyük fark dikkati çekmektedir.

Bu durum, büyük ölçüde, Türk istatistiklerinde, gönderici ülkelerin, malın Türkiye'ye gönderildiği limana göre saptanmış olmasıyla açıklanabilir. Böylelikle Anvers ya da Triyeste yoluyla Türkiye'ye gönderilen Alman malı, Belçika ya da Avusturya malı sayılmaktaydı.

Türk istatistiklerinde ihracat tutarlarının düşük, buna karşılık ithalât tutarlarının yüksek gösterildiğini kabul eden bazı kaynaklar, Türk ticaret dengesindeki açığın Türkiye'nin dış ticaret tablolarında gösterilen açıktan çok daha düşük olduğu sonucuna varmaktaydılar.

Örneğin Osmanlı Bankası İstatistik Bürosu Müdürü Biliotti, 1890 ilâ 1898 arasındaki dönemde, Türkiye'nin itha-

lâtının 175.850.000 Türk lirası, ihracatının ise 161.950.000 lira olduğunu hesaplamıştı. Böylelikle sekiz yıllık ticaret açığı topu topu 13,9 milyon lira idi. Türk verilerine göre bu dönemde ithalât 185.670.000 lira, ihracat 116.503.000 lira, açık ise 69.167.000 lira idi.

İstanbul'daki Fransız Ticaret Odası 1906 yılında Türkiye'nin ithalâtını 694 milyon frank, ihracatını 684,2 milyon frank olarak hesaplamıştı. Buna göre aradaki açık 9,8 milyon frank idi, yoksa Türk verilerine göre gösterilen 151,2 milyon frank değildi.

Türk ticaret dengesindeki açığın önemi ile ilgili sonuçlar aslında Türkiye ve Avrupa ülkelerine yapılan ithalât ve ihracatta değer farkını gösteren kayıtlara göre çıkarıldığı, üstelik de Avrupa'nın ürettiği veriler temel alındığı için, bu veriler bize inandırıcı gözükmemektedir. Gerçekte ihraç edilen hammaddeler Türkiye'de tüketici ülkelere göre çok daha ucuzdu.

Bu değer farkı sonucu olan değerlendirme farklarından, doğal olarak, Türkiye yararlanmıyor, Türkiye'nin hammaddelerini kullanan yabancı kumpanyalar yararlanıyordu. Böylelikle Türkiye'ye ithal edilen malların değeri de Avrupa ülkelerinde olduğundan daha yüksekti ve gümrükler doğal olarak malları Türkiye'deki değerlerine dayanarak değerlendirirlerdi. Kapitülasyonlardan yararlanan yabancı kapitalistlerin, kendi yurtlarından daha çok söz geçiren, birçok yıllar gümrük vergilerinin yükselmesine karşı çıkan yabancı kapitalistlerin bunların bir başka yolla gerçekleşmesine tahammül etmelerini düşünmek komik olurdu. Türk gümrük istatistikleri tarafından tam olarak tutulmayan malların ihracatının tutarı, gerçekte biraz daha büyüktü. Bu doğrudur, ama ithalât tutarı da daha büyüktü. Bunun yanısıra Türkiye'ye yapılan ithalât ile ilgili Avrupa verileri transit malları da kapsamaktadır.

Bu nedenle dış ticaret açığının Türk verilerinde oldu-

ğundan biraz daha düşük olması olasılığına karşın, bu açık gene de çok önemliydi.

Bu konuyla ilgili olarak şöyle bir soru ortaya çıkmaktadır: yıldan yıla biraz daha belirginleşen bu açık nasıl karşılanıyordu? Bize öyle geliyor ki, bu açık, gerek yabancı kapitalistler hesabına ithal edilen mallar, gerek Türk hükümetine karşılığını satın aldıkları mallara karşılık olarak ödeyen Türk kapitalistlerine açılan krediler şeklinde gerçekleşen yabancı sermaye ithaliyle karşılanıyordu. Gerçekte bu yabancı sermaye ithalâtının da Türk mallarıyla, Türkiye'nin hammaddeleriyle ödenmesi gerekmekteydi. Ama bu ödeme birçok yıllara yaygınlaştırılıyordu. Böylelikle Türk dış ticaretindeki bu artan açık, bir yandan Türkiye'nin yabancı sermaye karşısında gitgide büyüyen malî bağımlılığını yansıtıyor, öte yandan kendisi de bu bağımlılığın artmasının nedeni olan bir etmen olarak meydana çıkıyordu.

Türkiye'nin ihracatı büyük ölçüde tarımsal hammaddelerden —tütün, üzüm, incir, fındık, pamuk, haşhaş, zeytinyağı, yün vb.— oluşmaktaydı.

1910-1911 yılındaki, yani Balkan Savaşı öncesindeki (1910 Martından 1911 yılı 11 Martına kadar olan dönem) ihracatın yapısına bir göz gezdirirsek, bu yapıda tarımsal hammaddelerin çok önemli bir yer tuttuğunu görürüz (tablo: 11):[22]

TABLO — 11

Tüm ihracat	220.797.000 lira ya da	%100
Besin maddeleri	11.151.000	% 5,2
Tahıl (esas olarak arpa)	22.508.000	%10,2
Meyve ve sebze	49.045.000	%22,2
Bitkisel yağlar (esas olarak zeytinyağı)	10.612.000	% 4,8
Ham yün, ipek	61.419.000	%27,8

[22] V. K. Lisenko, *Blijniy Vostok, kak Rınok sbıta Russkih Tovarov*, SP6, 1913, s. 175. (V. K. Lisenko, "Rus Mallarının Pazarı Olarak Yakın-Doğu", SP6, 1913, s. 175.)

Yukarda belirtilen grup, tümüyle ihracatın bütünü içinde topu topu %71,7'lik bir bölümüne aittir. Bunun yanısıra ihraç edilen tütün büyük tutarlara ulaşıyordu. 1913-1914'te bu yıl yapılan ihracatın %10,9'unu oluşturan 25.790.000 liralık tütün ihraç edilmişti.

Özellikle ihracat için üretilen hammaddelerin üretimindeki artış, Türkiye'nin yabancı sermaye karşısındaki bağımlılığının artmış olduğu anlamına gelmekteydi. İthalâtın gelişmesi de emperyalizmin boyunduruğunun güçlenmesiyle hiç de küçük ölçüde ilgili değildi. Çünkü ithalât büyük ölçüde kişisel tüketim maddelerinden —dokuma, yiyecek maddeleri, şeker, madenî eşya— oluşmaktaydı. 1910-11 yılında tüm ithalât 42.556.000 lira tutarında idi. İthal edilen maddeler aşağıdaki kalemlerden oluşmaktaydı (tablo: 12):[23]

TABLO — 12

Dokuma	156.672.000 lira	%37
Tahıl ve un	54.360.000 lira	%12,8
Şeker ve şekerleme	36.489.000 lira	%8,6
Kakao, kahve vb.	12.609.000 lira	%3,0
Bitkisel ve madenî yağ (esas olarak gaz ve benzin)	18.532.000 lira	%4,3
Metaller ve bunlardan yapılmış eşyalar	30.107.000 lira	%7,1
Deri ve deri mamulleri	15.871.000 lira	%3,7

Yukarda belirtilen mal gruplarına ithalâtın %70'i ait bulunmaktaydı. Bu tür ithalât ne kadar artmışsa, Türk sanayiinin gelişmesi karşısına dikilen engeller o kadar büyümüştür. Türk sanayiinin gelişmesi için gerekli olan ithalât kalemleri önemsizdi. Tüm "makine, donatım, yüzen araçlar" grubuna 1910-1911 yılında 9.995.000 lira, yani tüm ithalâtın %2,3'ü düşüyordu. Türkiye'nin ekonomik geriliğini yansıtan tüm dış ticaret hacmi, gelişmiş ülkelere oranla son derece küçüktü. Buna göre kişi başına 1913 yılında çeşitli ülkelere düşen ruble, aşağıda belirtildiği gibiydi (tablo: 13):

[23] Aynı yerde, s. 175.

TABLO — 13

Devlet	İthalât	İhracat	İşlem Tutarı
İngiltere	136	108	244
Almanya	76	75	151
Fransa	79	64	143
İtalya	36	26	64
Mısır	22	27	49
Türkiye	14,9	7,9	22,8

TEK TEK ÜLKELERİN TÜRKİYE'NİN DIŞ TİCARETİNDEKİ PAYLARI

Bellibaşlı altı emperyalist devlet —İngiltere, Avusturya-Macaristan, Almanya, İtalya, Fransa ve Rusya— savaş öncesi Türkiyesinin dış ticaretinde en büyük öneme sahipti. Tüm ihracat ve ithalât işlemlerinin %71,9'u, ithalâtın %71,5'i ve ihracatın %70,9'u bu ülkelere aitti. Fransa dışarda tutulursa geri kalanların hepsi Türkiye karşısında aktif bir dengeye sahiptiler. —Türkiye'nin bunlardan yaptığı ithalât, bunlara yaptığı ihracatın çok üstündeydi.— Yukarda sayılan ülkelerden İngiltere birinci sıradaydı. İngiltere Türkiye ile olan ihracat ve ithalât ilişkilerinde baş durumdaydı. İngiltere dış ticaret alanında Türkiye'de en önemli ekonomik mevzilerinden birine sahipti. Dış ticaret mekanizmasının bellibaşlı bölümünü, en büyük ihracat-ithalât, sigorta ve taşıyıcılık şirketlerini kendi eli altında toplamıştı.

Yukarda sayılan ülkelerden herbirinin Türkiye ile olan dış ticareti, ticaret mallarının listesi bakımından kendi özellikleriyle ayırdediliyordu.

İngiltere Türkiye'ye özellikle dokuma ihraç ediyordu. İngiltere'nin Türkiye'ye ihracatının 1913'te %59,3'ünü pamuklu kumaş, %5,6'sını pamuk ipliği, %5,4'ünü yünlü kumaşlar, %4,3'ünü kömür, %4,1'ini makineler vb. oluşturuyordu. İngiltere özellikle üzüm, incir, tütün, pamuk, yün, halı ithal ediyordu.

Fransızların ihracatının başlıcaları, lüks maddelerin-

den, parfümeri, ipekliler, besin maddeleri, undan ibaretti; Türkiye'den ithalâtı ise hamipek, Fransa'da arıtılan zeytinyağı, tütün, yumurta, kimyasal hammaddelerden oluşmaktaydı.

Avusturya-Macaristan Türkiye'ye besin maddeleri, özellikle şeker, dokuma, giyecek teslim ediyordu.

Almanların Türkiye'ye ihracatı kumaş (1913'te %30), kaba metaller (%23,9), kimyasal mamuller (%13,4), makineler (%7,6) ve öteki mallardan meydana gelmekteydi. Almanya başlıca tütün, bunun yanısıra kimyasal hammaddeler ve kurutulmuş meyve ithal ediyordu. Özel bölümde ayrıntılı olarak sözü edilen Rusya'ya gelince, Türkiye'ye ihracatı tahıl ve un, şeker, petrol, benzin, kaloş ve dokumadan oluşmaktaydı. Türkiye, Rusya'ya özellikle meyve, bunun yanısıra zeytinyağı, pamuk, tabaklama maddeleri vb. ihraç ediyordu.

Yukarda belirtilen ülkelerden herbirinde Türkiye'ye yapılan ihracatın karakteri gümrük listeleri bakımından gümrük politikasının şu ya da bu sorununun belirlenmesinde büyük öneme sahipti, ama genellikle bu ilişki bu ülkelerin Türkiye karşısındaki genel politikalarıyla belirleniyordu.

Gördüğümüz gibi Türkiye ile yapılan dış ticarette birinci sıra İngiltere'ye ait olduğu halde, İngiltere bu durumunu bir daha ele geçiremeyecek biçimde kaybetmiştir. 1887'den 1910'a kadar Türkiye'ye yapılan mal ihracatı, aşağı yukarı 10 milyon sterlinden 25 milyon sterlin dolayları na kadar yükselmiştir. Bu sayıda İngiltere'nin payı 6,2 milyon sterlinden 8,8 milyona çıktı, artış oranı böylelikle %40 oldu. Fransa'nınki 1,9 milyondan 2,9 milyona yükseldi. Avusturya ihracatını, 1,35 milyondan 5,36 milyona çıkardı, yani dört kat artırdı; İtalya ihracatını sekiz kat artırdı. Türkiye ile olan ticaret ilişkilerini özellikle Almanya artırdı. Almanların verilerine göre Alman-Türk ticareti aşağıda gösterilen biçimde gelişti (tablo: 14):[24]

TABLO — 14

MİLYON MARK OLARAK

Yıllar	Türkiye'den İthalât	Türkiye'ye İhracat	Tüm Ticari İşlemler	%
1880	1,0	6,7	7,7	100,0
1890	9,6	34,1	43,7	510,0
1900	30,2	34,4	64,6	752,0
1910	67,5	104,9	172,4	2.000,0
1911	77,6	112,8	190,4	2.213,0

Geçen yüzyılın 80'li yıllarında Türkiye ve Almanya'nın dış ticaret ilişkileri ancak başlangıç aşamasındaydı. İzleyen yıllarda hızla gelişti. 1900-1911 süresinde Türkiye-Almanya dış ticareti özel bir güçle büyüdü. Bu yıllarda Almanya, Türk ekonomisinin öteki alanlarında olduğu gibi dış ticaretinde sağlam mevziler tutmayı başardı. Türk pazarı üzerinde siyasal-ekonomik etkisini artırma yolunda giriştiği sert savaşımda, Almanya'nın, Türkiye'nin dış ticaretinde bir zamanlar egemen durumda olan ülkeye, yani İngiltere'ye karşı bir dizi ciddî başarı kazandığı gözlenebiliyordu.

Yabancı sermaye dış ticareti eli altında tutmak için bu alanda yararlandığı kapitülasyon anlaşmaları biçiminde formüle edilmiş bulunan tekel ayrıcalıkları temeli üzerinden hareket ediyordu. Kapitülasyonlar nedeniyle, yabancılar, Türkiye'de halkın özel ayrıcalıklar sahibi olan bölümü olarak kalmamakta, aynı zamanda Türkiye gümrük politikası gibi önemli bir alanda, bağımsızlığını doğal olarak yitirmiş bulunuyordu.

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA GÜMRÜK YASALARI

Yaklaşık olarak 18. yüzyılın birinci yarısından bu yana yabancı devletler Osmanlı İmparatorluğu'nun gümrük poli-

[24] Hugo Grothe, *Turkisch Asien unol seine Wirtschaftwerte*, s. 82.

tikasında gitgide daha büyük bir etkide bulunmaya başladılar.

1740 yılından başlamak üzere Türkiye'ye ihraç edilen ve Türkiye'den ithal edilen, Türkiye arazisinden transit olarak geçen tüm mallar, değerleri üzerinden konulmuş olan %3,0 oranında bir gümrük vergisine tâbi tutulmuşlardı. Yaklaşık yüz yıllık bir süre içinde, bu vergi oranı değişmeksizin kaldı. Türkiye'nin bu vergi oranını artırma alanında gösterdiği çabalar Avrupa ülkelerinin direnciyle karşılaştı ve başarıya ulaşamadı. Ancak 1838'de İngiltere ile imzalanan 17 Ağustos 1838 tarihli ticaret anlaşmasında ve bu yılın 26 Kasımında Fransa ile imzalanan ticaret anlaşmasında, ithal edilen mallar için gümrük vergisi %5'e çıkarıldı. İthal edilen mallar üzerine daha yüksek bir faiz koymayı başaramayan Türkiye, Türkiye'den çıkan ve ihracata ayrılan tüm mallara, değerleri üzerinden %9'luk bir gümrük vergisi koyma hakkını özel bir koşul olarak ileri sürdü. Bundan başka, bu mallardan limandan çıkışta %3'lük eski gümrük vergisi de alındığı için, ihraç malları %12'lik bir gümrük vergisine tâbi kılınmış bulunuyordu. Bu gümrük oranları Türkiye'nin bir dizi ticaret anlaşması imzaladığı 1861-1862 yılına kadar sürdü. Bu anlaşmaların bazıları 14 ve 21 yıl, bazıları 28 yıl süreli olarak saptandığı halde, Dünya Savaşına kadar Türkiye'nin Batı ülkeleriyle olan ticaret ilişkileri için temel görevi yaptı. İmzalanan anlaşmaların tümü, 13 kadardı. 1861 yılında Belçika, Fransa, İngiltere, İtalya ile; 1862'de Danimarka, Alman Gümrük Birliği, Hansa kentleriyle Hollanda, İsveç-Norveç, Rusya, İzlanda, Amerika Birleşik Devletleri ve Avusturya-Macaristan ile anlaşmalar imzalandı.

Bu anlaşmalarda öngörülen temel noktalar şunlardır: 1) yabancı devletlere tütün, tuz, savaş donatımı ile ilgili silah ve maddeler dışında, istedikleri malı serbestçe ithal ya da ihraç etme hakkı veriliyordu; 2) yabancıların kapi-

tülasyon hakları onaylanıyordu; 3) tüm ithal ve ihraç edilen mallar üzerine malın beyan edilen değerinin %8'i oranında gümrük vergisi konulmaktaydı, üstelik ülkeye ithal edilen mallar üzerinden alınan gümrük vergisi her yıl %1 oranında düşürülecek, böylelikle 1869 yılında vergi %1'e inmiş bulunacaktı. Transit vergisi %2'ye düşürülmüştü. Asıla bakılırsa bu ana noktalar 1838 sözleşmelerinde de bulunmaktaydı. Böylelikle 76 yıllık süre içinde bu sözleşmelerin Türkiye'nin ticaret politikasını belirledikleri söylenebilir.[25] Sözleşmeler 14 yıllık ya da 21 yıllık sürenin bitiminde yenilemeler ya da değiştirmeler yapma olanağını öngörmekteydi. Türkiye, bu koşuldan yararlanarak, 1883 yılında kendi arzusunu ileri sürerek, kendisi için daha kârlı yeni sözleşmeler imzaladı. Alman gümrük direktörü Bertram tarafından hazırlanan bir reform tasarısı sunuldu. Bu projenin temel içeriği eski gümrük vergisi toplama sistemini değiştirerek malın cinsine bağlı olarak farklılaştırılmış tarifeyi getirmekten ibaretti. Bu taslak, ülkenin çıkarlarını gözönünde bulundurarak, mamul maddeler için gümrük tarifesini %12-20'ye çıkarıyordu, ithal edilen mallar üzerine yerli ürün olan mallara düşen vergiler oranında ek vergiler getiriyor, gümrük vergilerinin gümüş yerine altınla ödenmesini öngörüyordu. Sözleşmeler 7-8 yıllık bir süreden daha uzun bir süreyi içermemeliydi.[26]

Önerilen taslak, Avrupa devletleri, özellikle Türkiye'ye olan ihracatında dokumaların büyük bir yer tuttuğu İngiltere tarafından sert bir dirençle karşılandı.

Uzun görüşmelerden sonra 26 Ağustos 1890'da, Bertram'ın tasarısında bulunan birçok noktayı öngören Türk-Alman ticaret sözleşmesi imzalandı.

Böylelikle sözleşme, Alman malları üzerinde farklılaş-

[25] Gabriel Noradoungian, *Recueil des traités de l'Empire Ottoman*, III, s. 130, 136, 151, 160 vd..

[26] Dr. Carl Anton Echefer, *Neutürkische Zollpolitik*. Archiv für Wörtschaftsforschung im Orient. Yahrg. 1. Heft 2.

tırılmış gümrük oranları konulmasını öngörüyordu. Türkiye'ye bazı malların ticareti üzerinde tekel oluşturma hakkı veriliyordu; bunun yanısıra Türkiye, sözleşmeye göre benzer Türk mamulleri üzerine konulacak olan vergiler oranında, Alman malları üzerine ek vergiler koyma hakkına sahipti. Gümrük vergileri altın ve gümüş kuru üzerinden hesaplanacak ve ödenecekti. Sözleşme 1-13 Mart 1891 yılında yürürlüğe girecek ve her 7 yılda bir yeniden gözden geçirilmek hakkı saklı tutulmak koşuluyla 21 yıl süreli olacaktı.

Birçok Alman yazarlarının Türkiye'nin çıkarlarına Almanların ne kadar önem vermiş olduklarının bir kanıtı olarak gördükleri bu sözleşme, Almanların Türkiye'deki siyasal otoritelerini artırma amacına dönük bir jestten başka bir şey değildi. Almanya'nın sözleşmeyi uygulamayı düşünmediğini, bu sözleşmeyi daha başlangıçta başarısızlığa mahkûm eden birinci madde göstermektedir. Bu madde, sözleşmenin ancak öteki ülkelerin de Türkiye ile buna benzer sözleşmeler imzalaması koşuluyla yürürlüğe gireceğini öngörüyordu. Almanya bu maddenin yerine getirilemeyeceğini önceden biliyordu; bu nedenle imzalanmış bulunan sözleşmenin uygulanamamasının tüm kabahatini öteki devletlere yükleyerek Türkiye'ye iyilikseverlik jestleri yapma hususunda kendine haksız bir pay çıkarıyordu.

Türkiye, yıllarca, gümrük vergilerini artırmak için çaba harcadı, ama başarılı olamadı.

Bu konuda büyük kapitalist devletlerin çıkarları çatışıyordu.

Bu devletlerden herbiri gümrük vergilerinin yükselmesinden, kendi durumlarını güçlendirmek için yararlanmak istiyorlardı. Bu nedenle her devlet gümrük vergilerinin yükseltilmesi konusundaki onayını bir dizi koşula bağlı kılıyordu. Örneğin Rusya, bu konudaki onayını gümrük vergisinin artırılmasından meydana gelen paranın Makedonya'-

nın gereksinmelerine ayrılması koşuluna bağlıyordu; Fransa, bu paranın borçların ödenmesine ayrılmasında ısrar ediyordu; Almanya ek gümrük vergilerinin Bağdat hattının kilometre güvencesi olarak kullanılmasını istiyordu vb., vb..

Sonunda 25 Nisan 1907'de Avusturya-Macaristan, Almanya, İtalya, Fransa, Rusya ve İngiltere temsilcileri tarafından İstanbul'da bir protokol imzalandı. Bu anlaşmaya göre, sözkonusu devletler, aşağıdaki koşullara bağlı olarak gümrük vergisinin %3 oranında artırılmasını kabul ediyorlardı:

1) %3 oranında artırılmış gümrük vergisini toplama süresi yedi yılla sınırlandırılıyordu.

2) Maden ocakları ile ilgili yasa değiştiriliyor ve gümrük yönetimi sisteminde iyileştirmeler yapılıyordu.

3) Ek gümrük vergileri, Düyunu Umumiye İdaresinin denetimi altında hükümet tarafından toplanıyordu.

4) 1-14 Eylül 1903 tarihli anlaşmaya dayalı olarak ek gümrük vergilerinin %25'i borçların ödenmesine gidiyordu. Geriye kalan %75, doğrudan Osmanlı Bankasına, Türk hükümeti hesabına yatırılıyordu ve açık olduğu takdirde Makedonya'nın gereksinmelerine tahsis ediliyordu.

Bu protokolden en yüksek derecesine çıkmış bir sinizm akmaktadır. Sözkonusu protokolun Türkiye'ye olumlu bir şey getirmediğini, ama buna karşılık emperyalist devletlerin Türkiye'ye önerdikleri hemen tüm temel istemlerinin karşılandığını görmekteyiz.

Dünya Savaşının başlangıcına kadar Türkiye gümrük vergilerini %4'e çıkarmayı başaramadı, ama 20 Ekim 1914 tarihli yasayla gümrük resimlerini %15'e çıkardı. 3 Haziran 1915 tarihli yasa ile de %30'a çıkarıldı.

Ama savaş sırasında değişen gümrük oranları Türkiye'nin, dış ticaret politikasında daha büyük bir serbestlikle hareket etmesine olanak sağladı.

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN MALİ BAKIMDAN KÖLELEŞTİRİLMESİ

SAVAŞ-ÖNCESİ Türkiyesinin en önemsiz herhangi bir kentinde şu kurumlar bulunurdu: sivil makamlar, mahkeme, jandarma ve polis, bunlardan sonra da Osmanlı Bankası Şubesi ve Düyunu Umumiye İdaresi ve (tütün ekilen yörelerde) tütün tekeli "Reji" acentesi. Bir yandan Padişahlık Türkiyesinin polisi, mahkemesi, jandarması ve vergi mekanizması, öte yandan Osmanlı Bankası Şubesi ve Düyunu Umumiye İdaresi ve Reji acenteliği, bunlar, anlamını, kaynakları şu ya da bu biçimde halktan sızdırmaktan ve ona boyun eğdirmekten alan bir bütün oluşturmaktaydılar. Yağma edilen kaynakların aslan payı emperyalistlere veriliyordu. Her kentte Osmanlı Bankası ve Düyunu Umu-

miye İdaresinin birer şubesinin bulunması bir raslantı değildir. Böylelikle bu malî soygun, emperyalistler tarafından Türkiye'nin siyasal ve ekonomik kölelik altına alınması amacıyla Türkiye koşullarına uydurulan başlıca yöntemdi.

Kominternin VI. Kongresinin, yabancı sermayenin sömürgelerde "büyük ölçüde tefeci kredi sermayesi olarak işlev görmesi ve sömürge ülkelerde emperyalist devletin zulüm makinesini korumak ve güçlendirmek görevini yerine getirmesi (devlet istikrazının vb. yardımıyla) yarı-sömürgelerde yerli burjuvazinin sözümona bağımsız devlet organları üzerinde tam denetimi ele geçirmesi" ile ilgili tezi (Sömürgeler ve Bağımlı Ülkelerde Devrimci Hareket Üzerine Tezler) devrim-öncesi Türkiye'ye çok iyi uymaktadır.

Yabancı burjuvazi, malî egemenliğini, Türkiye'de, devlet istikrazlarının, para dolaşımının yönetimini elinde tutan hazinenin rolünü oynayan ve malî denetimi gerçekleştiren bankaların yardımıyla kurdu. Bu alanlardaki emperyalizmin egemenliğini yoketmek için sürdürülen savaşım, Türkiye'nin ekonomik bağımsızlığı yolunda yaptığı en ciddî girişimlerden biri olmuştur. Türkiye'nin malî bağımsızlığının, en belirgin biçimde, bu ülkenin savaş-öncesi bütçesine yansıdığını görüyoruz.

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN BÜTÇESİ

Türkiye'de ilk olarak bütçe sistemi Tanzimat döneminde 6-18 Şubat 1856 ve 7-19 Ocak 1862 tarihli yasalarla kuruldu. Genel müdürlük, bütçesini malî yılın başlangıcından iki ay önce hazırlıyor ve görüşülmek üzere bakanların, genel müdürlerin ve yüksek adalet şûrası üyelerinin görüşlerine sunuyordu.

İstikrazların ödenmesini sağlamak ve Türkiye üzerinde malî denetim uygulamak için, bütçenin yapılışı ile yabancı sermaye de ilgileniyordu.

Ama çağdaşlarının belirttiği gibi, kararlar, ancak biçim-

sel olarak yerine getiriliyordu, bütçeler geciktiriliyor ve aradan zaman geçtikten sonra yayınlanıyordu, ve en önemlisi, gerçek gider ve gelirleri temsil ediyordu. Gelirlerin önemli bir bölümü toplanamıyordu, gider kalemleri de gerçekten yapılmış olan giderleri, özellikle sarayın giderlerini yansıtmıyordu. Padişah her yıl bütçede kendine verilenden on kat daha fazla harcıyordu. Birçok gider kalemleri bütçede gösterilmiyordu bile, bu giderler istikrazlarla ve yasal olmayan haraçlarla karşılanıyordu.

Bu nedenle ilk yılların bütçelerini incelemeye girmeksizin savaş-öncesi bütçelerinin gerçeğe daha yakın olanlarını incelemeye başlayalım.

1909-1910, 1910-1911 ve 1911-1912 yılları bütçeleri aşağıda belirtilen sayılarla kapandı (tablo: 15):[27]

TABLO — 15

BİN TÜRK LİRASI OLARAK

Yıllar	Gelirler	Giderler	Açık
1909-10	30.404,0	35.851,2	5.447,2
1910-11	26.015,1	35.693,8	9.678,7
1911-12	28.613,0	37.703,5	9.090,9

Yukarıda belirtilen sayıların incelenmesinde göze çarpan ilk şey, büyük bir bütçe açığının bulunduğudur. Gerçekte Türk bütçesinin açığı, onun özelliklerinden biri olarak meydana geliyordu. Türk bütçesi yapıldığı andan itibaren açık vermeye başlamıştı, açık miktarı yıldan yıla arttı, gördüğümüz gibi savaştan önceki yıllar çok büyük bir tutara ulaştı.

Resmî verilere göre 1897-98 yıllarında açık henüz 868 bin liraydı ve bütçenin gelir bölümünün %4,6'sını oluşturuyordu. 1911-12 yılında açık, gelirin %32'sine varmıştı bile. Bütçe açığının artışı, büyük ölçüde Türkiye'nin borçluluğunun artmasının sonucu idi. Bütçenin gider bölümü hangi kalem-

[27] A. Herdborn, *agy.*, s. 64.

lere ayrılıyordu? Örnek olarak 1911-1912 bütçesindeki giderlere bakalım.

37.703.508 lira olan genel giderler tutarında aşağıdaki kalemler yer alıyordu (tablo: 16):

TABLO — 16

Borçların ödenmesi	10.705.519 lira ya da	%28,4
Askeri gereksinmeler	12.725.902	33,8
Dahiliye bakanlığı, bekçi, polis jandarma, adalet	4.456.135	11,8
Padişahın giderleri	493.280	1,3
Vergi toplama mekanizması (maliye bakanlığı)	2.559.583	6,8
Din adamlarının (Şeyhülislamlığın) ücretleri	504.764	1,3
Ticaret ve nafia bakanlıklarının gereksinmeleri (Bayındırlık işleri çoğu zaman askeri türden işlerdi, paraların büyük kısmı memurlar ve devlet parasını çalanlar tarafından yeniyordu)	2.106.721	5,6
Maarif bakanlığı (daha doğrusu dinsel gericiliği yayma bakanlığı)	912.178	2,4

Yukarda sunulan veriler Türk halkının emperyalistler ve feodaller tarafından ortaklaşa sömürüldüğünü çok iyi göstermektedir. Bu veriler, aynı zamanda yabancı kapitalistlere olan bitmez tükenmez borçlarını karşılamak ve ordudan başlayarak, eğitim hizmetlerinin islâm din adamlarının elinde bulunması nedeniyle yığınlar arasında bilisizliği yayan "ulusal eğitim" bakanlığında biten sınıfsal baskı mekanizmasının görevini yapabilmesi için yığınlardan zorla kaynak aktaran Türk feodal rejiminin niteliğini açıkça göstermektedir. Ama bu tür bir "eğitim"e bile tüm giderlerin ancak %2,4'ü ayrılıyordu. Unutmayalım ki, jön-türklerin partisinin iktidarda olduğu bir dönemden sözetmekteyiz.

Bellibaşlı vergi yükümlüleri kimlerdi? Bu soruyu yanıtlamak için bütçenin gelir bölümünü incelemeye başlayalım. 28.612.978 liralık genel gelir tutarı aşağıdaki kalemlere ayrılıyordu (tablo: 17):

TABLO — 17

Arazi vergisi	2.820.319 lira
Askerlik yükümlülüğünden kurtulmak için verilen vergi	1.030.000 lira
İnsan başına alınan yol vergisi	553.938 lira
Hayvan vergisi (ağnam)	2.237.107 lira
Aşar	6.986.668 lira
Balık tutma vergisi	201.836 lira
Tuz ve tütün tekelleri (tuz ve tütün tekelleri tarafından)	2.252.410 lira

Böylece hemen tamamen köylülere düşen vergiler, 16.072.778 lira ya da tüm gelirler bölümünün %56,3'ünü oluşturmaktaydı.

Ama tahsil edilen tüm diğer gelirlerin büyük bir bölümü gene köylüye düşüyordu. Örneğin aşardan sonra en büyük gelir kaynağı gümrük gelirleri idi. 1911-1912 bütçesinde, bu gelirler, 4.616.334 lira tutarında idi. Ama ithal edilen malların başlıca tüketicisi köylü olduğu için, malların satış fiyatına giren gümrük vergilerinin büyük bölümünü de onlar ödüyorlardı. Bazı yazarların hesaplarına göre tüm vergilerin 6/7'si köylülere, 1/7'si geri kalan nüfusa düşüyordu. Kent halkına düşen başlıca vergi, "temettü" diye adlandırılan, sanatkârlara konulan vergiydi. Ama bu vergiden elde edilen gelir 1911-1912 bütçesinde ancak 373.007 lira tutarında idi.

Türk bütçesinin gelir bölümünün savaş-öncesi dönemde ayırdedici niteliği, gelirin dolaysız vergilerden meydana gelmiş olmasıydı. Dolaylı vergiler tüm gelirin küçük bir bölümü idi. Dolaysız vergiler esas olarak feodal nitelikte köylülerden alınan vergiler idi. Bu vergiler büyük bir bölümü bakımından köylünün gerekli-emeğine ek olarak sarfettiği emek karşılığı olarak sağlanmıyordu; çünkü tüm artı-ürün, köylülere toprak verme karşılığı olarak ödenen haraç biçiminde büyük toprak sahipleri tarafından, açtıkları kredi karşılığı olarak tefeciler tarafından vb. şekillerde sömürülüyordu. Aynı zamanda başlıca vergilerin

toplanma biçiminde —bu vergiler mültezimler tarafından toplanıyordu— açıkça feodal bir karakter vardı. Türk köylüsü ve tarımı için çok büyük yıkıcı bir etkisi olan bellibaşlı vergi olan aşar, tarım sorununu ele aldığımız zaman açıklanacaktır. Öteki vergilere değinelim:[28]

Arazinin değerine göre ödenen mülkiyet üzerine konulan arazi vergisi. Toprağın değeri arazinin büyüklüğünü, verimliliğini, konumunu ve sulanabilme olanaklarını gözönünde bulundurması gereken bir komisyon tarafından tahmin ediliyordu. Bu vergi, toprağın değerinin %1,1'ine eşitti.

Hayvan vergisi (ağnam), hayvan başına —koyun, keçi, domuz, manda, sığır— 3,5 ile 5 kuruş hesabıyla toplanıyordu. Yerel makamlar her yıl bu verginin hesaplanması için temel alınacak hayvanların sayımını yaparlardı.

Askerlik görevini yapma yükümlülüğünden kurtulmak için ödenen vergi, müslüman olmayan halk tarafından verilirdi. Sözkonusu vergi, cemaatlar tarafından her 135 kişiye 50 lira olmak üzere ödeniyordu, ama sonradan, ödeme cemaat halkı arasında bölüştürüldü. Bu vergi İstanbul'da toplanmıyordu, çünkü İstanbul halkı vergiden bağışıktı.

Kent halkı iki vergi ödemekteydi: Müsafakat vergisi (bina vergisi) ve temettü. Temettü, ticaret, sanat ve küçük sanatlarla uğraşan kimselerden ve memurlardan toplanırdı. Verginin oranları farklı idi, ama yıllık gelirin %5'i üzerinde değildi.

Osmanlı İmparatorluğu'nda halktan vergi toplama konusundan sözederken yabancı sermayenin köylülerden kaynakları sızdırmak için yalnızca devlet mekanizmasından yararlanmadığını, aynı zamanda bu amaçla birçok vergiyi toplayan kendi vergi mekanizmasına sahip olduğu olgusunu görmeden geçmemek gerekir. Bu mekanizma, Düyunu Umumiye İdaresi idi.

[28] Tahsin Mouhiddin, *Le système Fiscal de la Republique et la reforme financière*, Paris 1930.

Her şeyden önce şunu anımsatalım ki, birçok bölgede Düyunu Umumiye İdaresi, köylülerden ayni olarak alınan aşar vergisini toplamaktaydı. Bunun yanısıra tütün vergisi, ipek vergisi, balık vergisi vb. topluyordu. Doğrusunu söylemek gerekirse, savaş-öncesi Türkiyesinde gerçek anlamda bir bütçe sisteminin izine bile raslanmazdı. Ancak jön-türkler, devlet maliyesine bir çeki düzen vermeye çalıştılar.

Şu noktaya da değinelim ki, hazine, devletin bütün gelirlerinin toplandığı ve bakanlıkların onaylanmış olan bütçeye göre kaynaklarını sağladıkları bir depo değildi. 20. yüzyılın başında bile her bakanlık doğrudan ele geçirdiği belirli gelirleri emri altında bulunduruyordu.

Bakanlıklar doğrudan il defterdarlarına muhatap olmakta idiler. Defterdarlar ise kime öncelik vereceklerini bilmezlerdi, ve doğal olarak en güçlüye, yani her şeyden önce sultana, sonra askerî makamlara öncelik vermekteydiler, son olarak da sivil makamlar hesaba katılmaktaydı. Padişahlığın akçalı sistemi, şu ya da bu il defterdarına gönderilen bir kimseye belirli bir para ödenmesi merkezî makamların buyruğu niteliğini taşıyan havale (ödeme emri) gibi çok alışılmış bir belge tanımaktaydı. Havale en çok ordu ve donanma üstencelerine verilirdi.

Bütün bu "sistem" çok büyük kötü kullanmalara, zaten boş olan devlet kasasının yıkımına yol açıyordu.

Devrim-öncesi bütçelerle ilgili tahlilimizi özetlersek şu sonuçları belirtebiliriz:

Türkiye'nin yabancı sermaye karşısında büyük ölçülere varan borçlanması sonucu, büyük ve sistemli bir açık, bütçenin ayırdedici niteliği idi.

Bütçe Türk halkının feodal rejim ve yabancı sermaye tarafından ortaklaşa soyulmasını yansıtıyordu. Vergilerin temel yükü köylülerin sırtında idi. Vergiler çoğu durumda feodal bir nitelik taşımaktaydı. Devrim-öncesi bütçeler, bir aynа gibi, feodal ve yarı-sömürge Türkiye'yi yansıtmaktaydı.

TÜRKİYE'NİN YABANCI SERMAYE TARAFINDAN KÖLELEŞTİRİLMESİNDE BİR BAŞLANGIÇ OLAN DIŞ BORÇLAR

Türkiye'nin yabancı devletlerle yaptığı ilk kredi anlaşması Kırım Savaşında imzalandı. Bundan sonra borçlanmalar bir kar topu gibi büyüyerek, Türkiye'nin ekonomik ve siyasal bağımsızlığını yitirmesine yol açan çok büyük miktarlara ulaştı.

Osmanlı hükümeti, yabancı bankerlerden kredi almaya başlamadan önce, kendi bankerlerine büyük faizler ödeyerek, bu kredilerin sağlanmasına karşılık, onlara gümrüklerini teslim ederek, birçok devlet gelirlerini kiraya vererek borç alıyordu. Gerçi padişahlar bazan fazla titiz alacaklıları ortadan kaldırmak suretiyle borçları tasfiye ediyorlardı, ama Padişah hükümetinin ülke içindeki bankerlere olan borçları gene de çok büyüktü.

1854 yılında, 75 milyon frank tutarında ilk dış borçlanma sözleşmesi yapıldı. Büyük savaş giderleri sonucu olarak Osmanlı hükümeti iç borçlanmalarla karşılanması olanaksız bulunan büyük bir para gereksinmesi içinde bulunuyordu. İngiliz ve Fransız hükümetleri, müttefiklerinin "yardım"ına koştular. Bu hükümetler yukarda sözü edilen kredi anlaşmasının imzalanmasına yardımcı oldular. Marx bu konuda şöyle yazıyordu: "Oysa Padişah hükümetinin durumu günden güne daha güçleşmekte ve karışmaktadır. Bu savaştan hiçbir yarar sağlamayarak, savaşın bütün yükünü taşıması, hükümetin parasal durumunu daha da güçleştirmektedir."[29] Türkiye ilk borçlanma anlaşmasını imzaladığı andan itibaren, tefecilerin eline düşen herkesin başına gelen şey yinelendi: Türkiye bir kez bunların eline düştükten sonra bir daha kurtulamayacak bir duruma geldi.

Yabancılar Türkiye ile ilgili olarak açtıkları kredilerde tefeciler gibi hareket ettiler. Türkiye dış krediler için öde-

[29] Marx ve Engels, *Tüm Yapıtlar*, c. IX, s. 433.

diği yüksek faizden başka, hiçbir zaman, anlaşmada öngörülen krediyi tam olarak almıyordu. İlk dış krediden eline ancak 60 milyon frank geçti. Daha sonraki yıllarda kredi tutarıyla, Türk hükümetinin eline geçen tutar arasındaki fark çok büyüdü. İlk dış kredi, Türk hükümetine uzun süre dayanmadı. 1855'te faizlerin ödenmesi güvencesini veren aynı hükümetlerin yardımıyla 125 milyon frank tutarında yeni bir dış kredi anlaşması imzalandı. Bunu izleyen dış kredi anlaşması, aynı tutarda olmak üzere 1858'de imzalandı.

Burada yabancıların Türkiye'de demiryolu yapımına başlamaları sonucu olarak Türk hükümetinin 1856 yılından bu yana, parasal gereksinmelerinin arttığını belirtmek önemlidir. Türk hükümeti demiryolları borçlarını güvence altına alarak, kendisini dış kredilere başvurmaya zorlayan ek bir parasal yük altına giriyordu.

Demiryolları giderlerini ödemek için dışardan kredi alan Türkiye, belirli gelir kalemlerini yabancılara veriyordu. Birinci dış kredi Mısır'dan alınan haraçla, ikincisi İzmir ve Suriye gümrüğü ile, üçüncüsü İstanbul gümrüğü ile güvenceye alındı. Bunlar alacaklıların temsilcilerinin doğrudan denetimi altında bulunuyordu. Böylelikle Türkiye kendi gelirleri üzerindeki denetimini yitirmeye başladı ve yabancıların parasal denetimi pekiştirilmiş oldu.

Türk hükümeti gittikçe daha büyük bir borç içine batıyordu. Borçların ve onların üzerine binen faizlerin ödenmesi, hükümet için bir dizi gelir kalemlerinin yitirilmesiyle olanak içine giriyor ve bütçe açığı gitgide daha büyüyordu, açığın kapatılması için yeniden dış kredilere başvuruluyordu. Bu kısır döngüye düşen Osmanlı hükümeti bundan kurtulamıyordu. Türkiye'nin parasal durumunda güçlüklerle karşılaşmasından yararlanan yabancılar büyük sayılmayan krediler ve avanslar karşılığında hükümetten çeşitli imtiyazlar istiyorlardı. Böylelikle Türkiye, yabancı sermaye karşısında kölece bir bağımlılık içine düştü. Osmanlı İmpa-

ratorluğu ne kadar çok kredi alıyorsa, yabancıların imtiyazları ve kurdukları tesisler o kadar artıyordu. Hükümet ise, her zaman olduğu gibi, para gereksinmesiyle karşı karşıya kalıyor ve kendisine gerekli olan parayı yüksek faizlerle elde ediyor, öte yandan yabancı bankalar paydaşlarına çok büyük gelirler sağlıyorlardı.

Böyle bir durumda dış borçlanmalar birbirini izliyordu. 1854'ten 1874'e kadar, yani 21 yıl içinde, 14 dış borçlanma anlaşması imzalandı.

Türk hükümeti dış borçların güvencesi olarak ne kadar çok gelir kalemini verdi ise, kendi buyruğu altında o kadar az gelir kalmıştır. Bu ise bütçe açığını artırmakla kalmamış, aynı zamanda, Türkiye'nin kredi alma olanaklarının da yitirilmesine yol açmıştır. Dış krediler Avrupa borsalarından çok güç ve ağır koşullarla elde ediliyordu. 1874'te imzalanan dış borç, 1 milyar frank olarak kararlaştırılmış, Türkiye bundan fiilen ancak 453 milyon frank almıştı.

Alınmış olan dış borçlar her gün biraz daha güçlükle ödenmekteydi. Türkiye'nin parasal durumu her gün biraz daha kötüleşmekteydi. Bu ise alacaklıların gözünden kaçmıyordu. 1875 yılında Türkiye'nin iflâsı gözle görülür bir durum almıştı. 570,5 milyon frank olarak hesap edilen gelirin gerçekte 380 milyon frank olduğu görülüyordu. Öte yandan ivedi olarak gerekli bulunan bir tek dış kredi için 300 milyon franktan daha az ödenmiyordu. O dönemde Türkiye'nin dış borçları yaklaşık olarak 5,3 milyar frank, ya da 237.138.800 lira idi. Buna karşın Türkiye gerçekte bu paradan ancak 3 milyarını, yani %56,8'ini almıştı.

Türkiye'nin o yılki iç durumu da bunalımlı idi. Bir dizi bölgede köylüler üretimin düşüklüğü sonucu aç kalmışlardı. Hayvanlar arasında büyük telef olmuştu. Bu durumun sonucu olarak köylüler vergilerini ödeyemiyorlardı.

Başlangıçta Osmanlı hükümeti yeni bir dış borçlanma anlaşması imzalama yoluyla güçlüklerden kurtulmayı de-

nedi. Ama bu çaba sonuç vermedi. Bundan sonra Osmanlı hükümetinin iflâsını ilân etmekten başka yapacak bir şey kalmamıştı. 6 Ekim 1875 tarihinde, hükümet gelecek beş yıl boyunca, faizleri ve kredileri ancak yarıyarıya ödeyebileceğini bildiriyor ve ödenmesi yarım kalmış tutarlar için %5 faizli tahviller çıkartmayı vaadediyordu.

Yükümlülüklerinin güvence altına alınması amacıyla hükümet, alacaklılara, genel gümrük gelirlerini, tuz ve tütün gelirlerini, Mısır'dan alınan haracı ve bu kalemlerin yetersizliği durumunda hayvan vergisi gelirlerini öneriyordu.

Alacaklılar Türk hükümetinin bu kararına karşı hemen protestoda bulunmakta gecikmediler. İlk protesto Osmanlı Bankasından geldi. Bankanın iki müdürü protestolarıyla, sadrazama başvurdular. Hükümetin attığı adımın tehlikeli sonuçlarını önceden göremediğini tehdid edici bir ifade ile belirttiler. Protestolarının sonunda "bu türden bir önlemin, devlet bankası olan bankalarına bilgi verilmeksizin alınmış olmasından ötürü şaşırdıklarını" belirtiyorlardı.

Ama Türk hükümeti, yükümlülüklerini, yüzde-elli azaltılmış bir oranda bile karşılayamıyordu. Aynı yıl Bosna ve Hersek'te başkaldırma hareketleri, bunun ardından Sırbistan ve Karadağ savaşı, son olarak da Rusya'ya karşı savaş, Türk maliyesinden o kadar büyük bir çaba istiyordu ki, borçların ödenmesi sözkonusu bile olamazdı.

Türkiye için yenilgi ile sonuçlanan savaştan sonra, ülkenin malî durumu büyük ölçüde kötüleşti. Çünkü 27 Ocak (8 Şubat) 1879'da İstanbul'da imzalanan barış anlaşması uyarınca, Rusya'ya, 802.500.000 franklık çok büyük bir tazminat ödeme yükümlülüğü altına giriyordu. Böylelikle eski borç, azaltılmamış durumuyla hemen %15,3, azaltılmış durumuyla ise iki katıyla %30,6 oranında artıyordu.[39]

[39] A. Du Velay, *Essai sur l'histoire financière de la Turquie*, Paris 1903, s. 327.

TÜRKİYE'NİN İFLÂSI VE TÜRKİYE ÜZERİNDE MALİ DENETİMİN KURULMASI

Türkiye'nin Rusya yararına çok büyük ölçülerde borca girmesi İngiliz-Fransız bankerlerini ciddî bir kaygıya düşürdü; bunlar, hükümetleri aracılığıyla, Türkiye üzerinde malî bir denetimi kabul ettirme çabası içine girdiler. 1878 Berlin Kongresinde de bu anlamda bir karar alınmıştı. Türkiye, bu uluslararası maliye komisyonunun kurulmasına razı olmamakla birlikte, böyle bir denetim hakkına Osmanlı Bankasının zaten sahip olduğu gibi basit bir nedenle parasal denetimin kurulmasından yakasını kurtaramamıştır. Sözkonusu olan, denetimin kurulması değil, ama onun güçlendirilmesi ve Türkiye'nin gelirinin bir kısmının yabancı sermayenin temsilcileri tarafından doğrudan yönetilmesi idi. 1881'de, bu amaçla kurulan yabancı kurum, daha önce sözünü ettiğimiz Düyunu Umumiye İdaresi idi.

Bu örgütün prototipi, başında Osmanlı Bankasının bulunduğu Galata bankerleri —İstanbul'un malî merkezi— arasında varılan bir anlaşmaya göre kurulan "Rüsumu Sitle" ("Altı Dolaylı Vergi Yönetimi") idi. Bu anlaşma uyarınca, hükümet, bu bankerlere, tuz ve tütün tekeli, pul resmî, alkollü içkiler, İstanbul sularında yapılan balık avı ve Edirne, Bursa ve Samsun'da ipekten alınan öşür gelirlerini 10 yıl süreyle kiraya veriyordu.*

Osmanlı hükümeti dört ay süren konuşmalardan sonra başlarında Osmanlı Bankasının bulunduğu yabancı alacaklılarla benzer ilkeler üzerinden anlaşmaya vardı. Düzenlenen anlaşma 20 Aralık 1881'de ünlü Muharrem Kararnamesi ile onaylandı. Bu kararnameyle, Türk tarihinin en karanlık dönemlerinden biri başlamış oldu.

Sözedilen kararnamede üç temel nokta vardı: a) Tür-

* Yazarın, burada, bir eksiği olduğunu belirtelim. Osmanlı hükümeti Galata sarraflarından 10 milyon lira borç almış, ve bu borcuna karşılık, adı geçen gelirleri, bu sarraflara bırakmıştır. —*Onur Yayınları.*

kiye'nin dış borçlarının tutarının saptanması, b) borçların ödenmesi için alacaklılara bir dizi gelirlerin bırakılması ve c) Düyunu Umumiye İdaresinin örgütlendirilmesi.

Yabancı kapitalistler, Türkiye'nin, hesabına yazılan fiktif tutarları pek ödeyecek durumda bulunmadığı gerçeğiyle karşı karşıya kaldılar ve Türkiye'nin gerçekten aldığı tutarların ödenmesinin sağlanması sorunu ile ilgilenmek zorunda kaldılar. Yukarda hükümetin borcu 5,3 milyar frank olarak hesaplanırken, eline 3 milyar frank geçtiğini belirtmiştik. Kararnamenin yayınlandığı ana kadar Türkiye'nin ödediği tutarlar dışarda tutulmak üzere 2.124.664.800 frank tutuyordu. Aynı fermana göre avanslar ve iç borçlar düşüldükten sonra Türkiye'nin dış borcu 2.460.930.850 frank olarak tahmin ediliyordu, yani Türkiye'ye 336,3 milyon frank, ya da tüm tutarın %15'i oranında eksik para vermişlerdi.

Borçları ödemek için, hükümet, 13 Ocak 1882'den başlayarak ve borçların ödenmesine kadar kesin ve vazgeçilmez bir biçimde aşağıdaki kaynakları veriyordu:

"Tekellerden ve dolaylı vergilerden sağlanan gelirler, yani tütün ve tuz tekelinden, pul resminden, alkolden, İstanbul balık vergisinden, İstanbul, Edirne, Bursa ve Samsun'da ipekten toplanan öşür gelirleri; başka bir dizi kentte ipekten alınan öşür; anlaşmalar sonucu gümrük vergilerinde değişiklikler yapıldığı takdirde, bu vergiler oranındaki artan kısımlar; patent yasasından elde edilen gelirler; Bulgaristan haracındaki artışlar, Kıbrıs adasından elde edilen gelirlerde meydana gelen artışlar, Doğu Rumeli gelirleri vb.."[31]

Görüldüğü gibi, yabancılara bırakılan gelirler arasında 1879 yılında Galata bankerlerine verilen gelirler vardı.

Birtakım anlaşmazlıklardan sonra Galata bankerleri,

[31] Yu. Kliyuçnikov i A. Sabanin. *Mejdunarodnaya Politika Noveyşevo Vremeni Vı Dogovorah, Notah i Deklaratsiyah* Izd. Litizdata NKID. M., 1925, c. 1, s. 233. (Yu. Kliyuçnikov ve A. Sabanin. "Antlaşmalarda, Notalarda ve Bildirilerde Son Dönemlerin Dış Politikası". Litizdat Yayınları. Moskova 1925, Bölüm 1, s. 230.)

bu gelirlerin, Düyunu Umumiye İdaresine verilmesine razı oldular. Üstelik Osmanlı Bankası hükümete karşı ileri sürülen bütün istemleri kendi üzerine aldı. Onun alacaklarını imtiyazlı alacaklar olarak kabul etmekteydi, bunları karşılamak için özel paralar tahsis ediliyordu; Osmanlı Bankası ile Düyunu Umumiye İdaresi yönetim kuruluna bu borçların temsilcisi olarak katılıyordu.

Alacaklıların çıkarlarını korumak için yukarda sayılan gelirleri ve bu gelirlerin toplanmasım yönetmek amacıyla, kendisine verilen gelirlerden birini ya da ötekini üçüncü kişilere satma ya da kiraya verme hakkına sahip olan Düyunu Umumiye İdaresi yönetim kurulu oluşturuldu.

Kurul, İngiltere, Fransa, Almanya, İtalya ve Avusturya-Macaristan delegelerinden, yerel alacaklıların delegesinden ve Osmanlı yönetimi üyelerinin birinden oluşmaktaydı, İngiliz delegesi, Hollanda ve Belçika'yı da temsil etmekteydi.

Kurul üyeleri, bankerler ya da kredi kurumları tarafından altı yıl için seçiliyordu. Bu kurumları sayarken Türkiye'yi sömüren mali-sermayenin somut temsilcilerini tanıyabiliriz. Bunlar İngiltere'de Council of Foreign Bondholdres, Fransa'da Banque de Paris et des Pays Bas, Credit Lyonnais, Société Générale, Osmanlı Banka-i Hümayunu ve Comptoir Nationale d'Escompe'dan oluşan bir sendika; Banque Angla-Autrichienne ve Kredit-Enstalt; Almanya'da Bleichröder bankacılık kuruluşu, Deutsche Bank ve bir devlet kurumu olan "Seehandlung"dan oluşan sendika; İtalya'da Roma Ticaret Odası; Türkiye'de alacaklılar genel kurulu, ama aslına bakılırsa Osmanlı Bankasıdır.

Osmanlı borçları ile ilgili yönetim kurulunun kişiliğinde, Türk ulusu ve özellikle Türk köylüsü, feodal sömürücülerin yanında yeni bir sömürücü ile karşı karşıya geldi. Üstelik Türk halkı, bu kurulu, genel devlet mekanizmasının bir bölümü olarak kabul etmek zorundaydı. Yönetim kurulu, devlet mekanizması haklarından yararlanarak vergi topluyordu. 720

şubede çalışan 5.000 kişiden oluşan tüm hizmetliler ve bunların kurumları devlet hizmetine mensup memur ve kurumlar olarak görülüyordu. Yönetim kurulu, bütçe yılının başlangıcında genel bütçeye dahil edilen özel bir gelir ve gider tablosu düzenliyordu. Böylelikle Türk ulusunun köleliği için feodal ve emperyalist sömürücüler arasındaki birlik ve beraberlik burada hemen hemen fiziki bir biçimde görülebiliyordu.

Düyunu Umumiye İdaresinin temel gelir kalemleri, doğrudan topladığı gelirlerdi. Tütün ve tuz tekeli, pul resmi, alkollü içkiler vergisi, ipek öşrü ve balık vergisi bu gelirlerdendi.

Tütün tekeli, birinci bölümde ayrıntılı olarak sözettiğimiz "Reji" denilen özel şirkete iltizama verilmişti. Açıklamaları tamamlamak için "Reji"nin gerek iç tüketime, gerek ihracata ayrılan tütün ve sigaranın satın alma, işleme ve satma tekelini elinde bulundurduğunu anımsatalım. Daha önceden bir karar alınmaksızın kumpanya tütün üretimi ile uğraşamazdı. Tüm tütün ürününün kumpanyanın depolarına teslim edilmesi ve orada sahibi tarafından ülke dışına satılıncaya ya da "Reji" tarafından satın alınıncaya kadar muhafaza edilmesi gerekmekteydi.

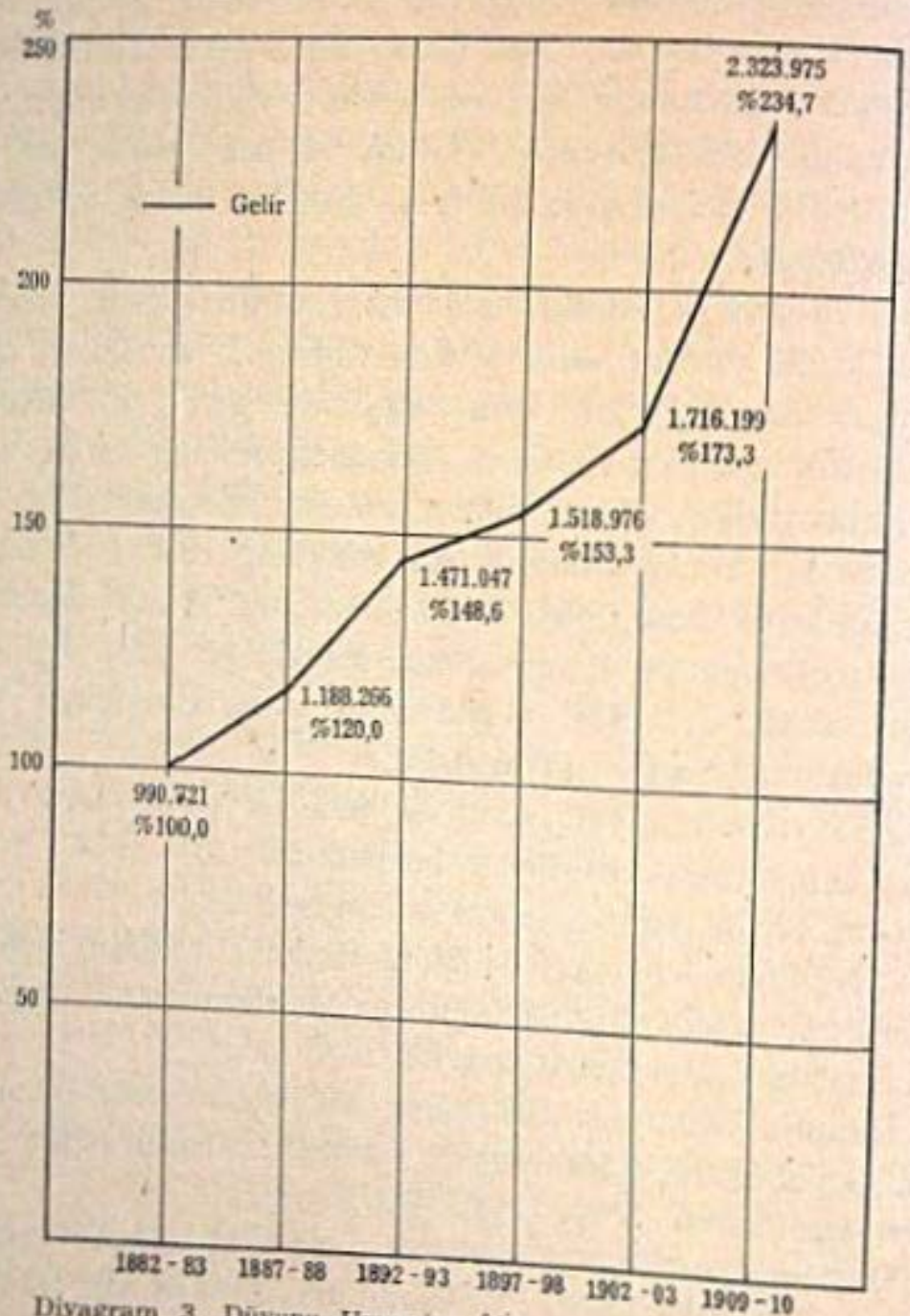
1893 yılında, "Reji" her yıl belli bir para ödeyerek ihracat için tütün ve sigara hazırlanmasında tekel hakkını alan özel bir hissedar şirket meydana getirdi.

"Reji"nin bu tekeli sonucu, ülkede varolan 450 özel tütün fabrikası tasfiye edildi. Bu fabrikatörlerin çoğu Mısır'a gitti ve orada tütün sanayiini kurdular.

Düyunu Umumiye İdaresinin bir başka önemli sömürü konusu, şarapçılık idi, çünkü şarapçılık faaliyetinin yürütülmesine alkollü içkiler vergisi giriyordu.

Bu vergiye göre, şarapçılık, aşarın ve arazi vergisinin yanında özel bir vergiye, "resmî miri"ye tâbi idi; bu vergi, üretilen tüm şarabın değeri üzerinden %15 oranında bir tutara eşitti. Vergi, Düyunu Umumiye İdaresi tarafından

toplanıyordu. İdare, gerek yerli, gerek ithal edilen alkolden, okkada 9,6 kuruşluk bir vergi topluyordu. Vergi ya mevcut alkol miktarı üzerinden hemen, ya da satış için piyasaya sürülen miktar üzerinden giderek toplanıyordu, *üstelik depoların anahtarları Düyunu Umumiye İdaresinin temsilci-*



Diyagram 3. Düyunu Umumiye İdaresinin gelirlerinin dinamiği (Türk lirası olarak) şu vergileri içermektedir: tuz tekeli, tütün aşarı, alkollü içkiler vergisi, ipek öşrü (aşar), balık vergisi, pul resmi.

lerinin elinde bulunuyordu. İdarenin öşür olarak ipekten aldığı ve kozanın değeri üzerinden %12,5 oranında tahakkuk ettirilen aşar da daha az soyguncu bir karakter taşımıyordu. Bazı illerde bu aşar (öşür) iltizama verilmek suretiyle tahsil ediliyordu.

Düyunu Umumiye İdaresinin öteki gelir kalemleri —tuz tekeli, pul resmi, balık vergisi vb.— üzerinde ayrıntılı olarak durmayacağız. Bütün bu vergiler, büyük ölçüde köylünün sırtına yükleniyordu, üstelik en büyük geliri tuz tekeli getiriyordu. Şunu da anımsatalım ki, bu örgüt, birçok sancakta, kilometre güvencesini ve bazı dış kaynaklı kredilerin faizlerinin ödenmesini sağlayan aşarı ve hayvan vergisini topluyordu.

Düyunu Umumiye İdaresine dahil olan emperyalistler öteden beri feodaller tarafından kullanılan Türk halkını soyma biçimlerini değerlendirerek, bu biçimleri, Avrupa vergi toplama tekniği ile birleştirmişlerdi. Bunun sonucu, emperyalistlerin gelirleri yıldan yıla artıyordu. Yönetim dev bir ahtapot gibi tüm ülkeyi ajanları ile sararak ülkenin tüm bedenini kuşatmış ve kanını emmeye başlamıştı.

Yönetimin bellibaşlı gelir kaynakları üzerinde kaydedilen değişmeler hakkında yukarda görülen veriler, Türk ulusunun, özellikle köylülüğün sömürülmesinin yıldan yıla ne kadar arttığını göstermektedir.

27 yılda Düyunu Umumiye İdaresinin faaliyeti (1882-83'ten 1909-1910'a kadar) tuzda 1,86, pul resminde 2,86, alkolde 1,61 ve balık resminde 3,88, ipekte 6,8 katı atmıştır.

Düyunu Umumiye İdaresi ülkeden çok büyük paralar toplayarak devlet hazinesine büyük zararlar verdi. 1909-1910 yılında İdarenin kasasına, doğrudan yönetimi altında bulunan gelirlerden 4.551.726 lira ve demiryolları kârlılığını güvence altına alan ve 1881 yılından sonra imzalanan dış borçların faizlerinin ödenmesi için aşar ve öteki vergilerden toplanan 2.856.315 lira girmişti. Buna göre,

bu yıl, İdarenin kasasına giren tüm para 7.404.728 lira, bundan hükümete geri verilen para 1.131.682 lira idi; böylelikle ülkeden çıkarılan para 6.093.046 lirayı buluyordu. Aynı yıl bütçenin gelir bölümü 25.078.962 lira idi. Buna göre sözkonusu yıl içinde bütçenin %24,3'ü hükümetin elinden çıkmış bulunuyordu.

Bunun dışında Düyunu Umumiye İdaresi mekanizmasının yönetimsel giderleri her yıl hükümete 870 bin liraya maloluyordu. Düyunu Umumiye İdaresinin kasası para ile tıkabasa dolu iken, devlet hazinesi sürekli para gereksinmesi içinde bulunuyordu.

Hükümeti kendi eylemleriyle ilgilendirmek için İdare, 16 Eylül 1903'te 1881 Kararnamesine bir ek madde getirilmesine razı oldu. Bununla İdare, 1903 yılından başlayarak her yıl hükümete 572.000 Türk lirası vermesi ve gümrük vergilerinin artması (1907 yılında gümrük vergileri artırılmışsa) durumunda meydana gelecek olan fazlalığın %75'ini hükümetin yararlanmasına tahsis etme yükümlülüğü altına giriyordu.

1881 Kararnamesiyle borçların "düzene sokulması"ndan sonra Padişah hükümeti gene de parasal gereksinmeden kendini kurtaramadı, bu gereksinmeyi karşılamak için yeniden eski yoluna devam etti.

Padişah hükümeti kısa bir aralıktan sonra, 1890 yılından başlayarak, yeniden dış borçlanmalara girdi ve 1890 ile 1908 (jön-türklere kadar) yılları arasındaki dönemde 45,3 milyon liralık 12 dış kredi anlaşması yapıldı.

Türkiye'de Düyunu Umumiye İdaresi gibi çok güçlü bir örgütün kurulmasını sağlamış olan emperyalistler, Türkiye'ye özel bir riske girmeksizin kredi açabilirlerdi.

Türkiye'ye açılan krediler, büyük bir bölümü ile krediyi açan ülkenin kapitalistlerinin ellerinde kalıyordu. Türkiye'ye kredi açıldığında alacaklılar âdet olduğu üzere bu kredinin tüketilmesi koşulunu ileri sürmekteydiler; kural

olarak Türkiye, aldığı paralarla, kredi açan ülkelerden şu ya da bu maddeyi ve çoğu durumda askeri donatım satın alma koşulu karşısında bırakılıyordu. Alınan kredinin bir bölümü, hemen eski kredilerin ödenmesi için kullanılıyordu. Sonuçta Osmanlı hükümetinin eline, krediden, kendi istediği gibi kullanabileceği ancak bir parçası kalıyordu. Bunun yanısıra kredinin açılması için koşul olarak, Türkiye'ye, bir dizi ekonomik ve politik istemler ileri sürülmekteydi. Bu türden koşullar, doğal olarak, gizlice ileri sürülmekteydi. Ama çarlarla ilgili yeni yayınlanmış arşivlerde bu türlü uygulamalardan canlı örnekler bulmayı başardık.

Rusya'nın Türkiye'deki malî sorunlarıyla ilgili temsilcisi, 1905 Martında, maliye bakanlığına verdiği raporda, Türk hükümetinin birkaç yıl süreyle Osmanlı Bankası ile beş milyon liralık bir kredi için görüşmeler yaptığını bildirmektedir. Banka, krediye razı olmuş, ama Fransız hükümetinin buyruğu ile aşağıda belirtilen koşulları ileri sürmüştür:

Topçuluk silah ve donatımı sipariş teklifleri Fransız fabrikaları tarafından yapılacaktır.

Türk hükümeti, İstanbul'daki rıhtım depolarını ve ardiyeleri işleten Fransız şirketine borcunu ödeyecektir.

Türk hükümeti, Suriye'de demiryolu yapımında çalışan Fransız kapitalistlerinin bir dizi istemlerini karşılayacaktır.

Ama Alman hükümeti, kendi dışında, nereye olursa olsun top ve mermi siparişleri verilmesine izin vermeyeceğini kesin bir ifadeyle belirtiyordu. Türkiye bir değil iki sömürücüyü hoşnut etme zorunluğu ile karşı karşıya bulunuyordu. Hem Fransa ile, hem Almanya ile kredi anlaşması imzalandı. Fransa ile imzalanan 2.100.000 liralık kredi anlaşması, Osmanlı Bankasının aracılığı ile aşağıdaki koşullarla imzalandı:

1. Kredi tutarının üçte-biri savaş donatımı almak için harcanacaktır.

2. Türk hükümeti, Rıhtım Şirketine 50.000 lira ödemek

ve yeni ayrıcalıklar tanımak yükümlülüğünü üstleniyordu.

3. Türk hükümeti, bunun yanısıra, Fransızlara yeni demiryolu imtiyazı (Hama'dan Halep'e kadar) vermeyi, kilometre güvencesini artırmayı ve Fransız imtiyaz sahiplerine, sanki, şirket, Türk hükümeti tarafından zarara uğratılmış gibi, kendi kaynaklarından 150.000 lira zarar ödeme yükümlülüğünü kabul etmektedir.

4. Alınan krediden, Osmanlı Bankası eski borçların ödenmesi için 475.000 lira almaktadır.

Toplam tutarı 2.100.000 lira olan krediden Türkiye topu topu 825.000 lira, yani kredinin ancak %40 kadarını almıştır.

Türkiye, Almanlarla imzaladığı 2.100.000 liralık (60 milyon franklık) aynı tutarda olan anlaşma ile daha da az para elde etmiştir. Türk hükümeti, kredi anlaşmasını imza eden Krupp şirketine 46 milyon frank tutarında silah siparişinde bulunmak yükümlülüğü altına girmiş bulunuyordu. Tüm kredi tutarı aşağıdaki biçimde bölünüyordu:

Kredi anlaşmasının imzalanmasıyla Krupp'a	666.000 lira
Altı ay içersinde gene bu şirkete	666.000 lira
Önceki borçlar hesabına Deutsche-Bank'a	100.000 lira
Daha önce ödünç alınan paranın geri ödemesi olarak Anadolu Demiryolu Şirketine	335.000 lira
Asker taşıması için bu şirkete	40.000 lira
T o p l a m	*1.808.332 lira*

Böylelikle Türk hükümetinin elinde ancak 291.778 lira, yani kredinin aşağı yukarı %14'ü kalıyordu.[32] Her türlü abartmadan uzak olarak Türk ulusu böyle bir sistem içinde sömürülüyordu!

JÖN-TÜRKLER DÖNEMİNDE TÜRKİYE'NİN MALİ BAĞIMLILIĞININ ARTMASI

Jön-türkler Türkiye'nin yabancı sermaye karşısındaki

[32] *Valyutnoe Upravlenie Narkomfina* (Vı Dalneişem AVU). Arhiv Osobai Kreditnoi Kantseliarii 6. Min Finansov (B Dalneişem OKK) *Del ob Uplate Voennovo Vznagrajdeniya*, n° 14, L. 211 (Maliye Halk Komiserliği sonradan AVU) Özel Kredi 6. Kalemi; Maliye Bakanlığı Arşivi (daha sonra OKK) "Savaş Ödüllerinin Ödeme Dosyası", n° 14, Leningrad, s. 211.

mali köleliğine karşı savaşım için önlem almak şöyle dursun, tersine, Türkiye'nin mali bağımlılığının şiddetle artmasına yol açmışlardır. Jön-türklerin en tanınmış temsilcilerinden biri olan Cavit Bey ticaret bakanı iken şöyle demekteydi: "Yabancı sermayeye, başlamış olduğumuz işleri bitirmek için gereksinmekteyiz. Parayı, onu bize en kârlı koşullarla veren yerden alıyoruz ve bu konuda bizde herhangi bir kararsızlık olamaz. Sermayenin yurdu, gelmiş olduğu ülke değil, yöneldiği ülkedir."[33]

Jön-türklerin uygulamaları, onların bu konuda gerçekten herhangi bir kararsızlık göstermediklerini ortaya koymuştur. Kısa sürede —1908'den 1914'e kadar— jön-türkler 49,4 milyon liralık kredi anlaşması imzalamışlardır. Düyunu Umumiye İdaresinin, Sèvres, sonra da Lozan antlaşmalarında saptanan verilerine göre, 1 Kasım 1914 tarihinde, Türkiye'nin dış borçları 143.241.757 lira, faizleri ve ödenmemiş borçları 9.024.158 lira idi.

Böylelikle savaşın eşiğinde Türkiye'nin tüm dış borçları 152.265.915 lirayı buluyordu. Türk bütçesinin gelir bölümü, genellikle 26-27 milyon lira idi. Buna göre, borçların ve faizlerinin ödenmesi tüm gelirlerin %35-40'ını yutuyordu. Kararsızlık göstermeden dış kredi anlaşmaları imzalayan jön-türkler ülkeyi hızlı adımlarla mali iflâsa sürüklüyorlardı. Savaştan kısa bir süre önce, 1914 Nisanında, gene Cevat Bey mecliste bütçe görüşmeleri sırasında şunları söylüyordu: "Bize felâket getiren derslerden yararlanmalı ve eğer yaşamak istiyorsak yabancılara daha fazla başvurmamalıyız. Bundan böyle bütçe açığını kapatmak için dış kredi sağlamanın tarihe karışması gereklidir." Bu, jön-türklerin somut eylemleri ile keskin bir çelişki oluşturan ikiyüzlü bir sözdü. Türkiye'nin borçlarının 152,3 milyon liradan

[33] *Vostoçnıy Sbornik*, İzdanie obşevstva Russkih Oriyentalistov. Kniga II. Pgr. 1916, s. 32. ("Doğu Kitabı", Rus Doğu Bilimleri Derneği Yayını, Kitap II. 1916, s. 32.)

465,7 milyon liraya yükseldiği, yani %207 oranında arttığı Dünya Savaşında, malî bağımlılığı özel bir hızla arttı. Bununla birlikte gerçek değer olarak Türkiye hemen hemen hiçbir şey elde etmedi. Ancak bu paraların önemsiz bir bölümüyle Türkiye altın bir cephane aldı. Büyük bir bölümü Alman hazinesinin yükümlülüğü olarak güvence altına alınmış kâğıt para alınmıştı. Türkiye'nin borçlarının savaş döneminde dev boyutlara ulaşması Almanya karşısındaki malî bağımlılığının artmasıyla birarada oluştu. Savaştan önce Türkiye'nin başlıca alacaklıları olan ülkelere göre, tüm borç tutarının:

%62,9'u Fransa'ya düşüyordu
%22,3'ü İngiltere'ye düşüyordu
%14,8'i Almanya'ya düşüyordu.

Dünya Savaşı sırasında Türkiye'nin borçlarında merkezî durum, Fransa'dan Almanya'ya geçti. Bununla birlikte, daha önce de sözünü ettiğimiz gibi Almanya, Türkiye'ye, çok az gerçek değer aktardı. Almanya, Düyunu Umumiye İdaresi yönetim kurulunu da kendine bağımlı kıldı. Eğer savaş Almanya için zaferle sonuçlansaydı, bu "müttefik", savaş sırasında Türkiye'de kazandığı politik, ekonomik ve genel olarak malî durumuna dayanarak, onu, sonunda bir sömürge durumuna getirirdi.

Böyle bir şey olmadı, çünkü Almanya savaşı yitirdi.

YABANCI BANKALAR

19. yüzyılın ikinci yarısına kadar Türk hükümeti ve Türk büyükleri, büyük çoğunluğu bakımından Rum, Ermeni ve Yahudilerden oluşan ve "Galata Bankerleri" denilen İstanbullu sarraflardan borç almaktaydılar. Krediler pahalı idi ve bu "banker"ler arasında tanınmış büyük milyonerler bulunmaktaydı. Bankerler için müşterileriyle iş ilişkilerine girişmek gerçekten tehlikeli bir işti. Bazan alacaklının bir bahane bulunarak öbür dünyaya gönderildiği, üstelik de

tüm mallarının müsadere edildiği olurdu. Bununla birlikte sarraflar vardı, büyük paralar kazanmaktaydılar ve çoğu zaman Babıâli üzerinde büyük bir etkiye sahiptiler.

Kırım Savaşı, Türkiye'yi, Avrupa bankerlerine, ilk olarak da Londra bankerlerine açtı.

Ama Osmanlı hükümeti tarafından girişilen bir "banka" kurmak çabası, garip bir olay olarak anımsatmaya değer. Rusya ile yapılan 1828-1829 Savaşı sırasında Türkiye'de ilk olarak kâğıt paranın dolaşıma çıkarılmasından sonra, Londra Borsasında, Türk döviz kuru Türk parasının sistemli bir biçimde düşmesiyle birlikte, büyük ölçüde düşmüştü. Sterlin normal olarak 110 kuruşluk bir kura sahip olduğu halde, 1843'te 220 kuruş olmuştu. Hükümet kendi gücüyle döviz kurunu ülke dışında yükseltmeye çalıştı. Bu amaçla iki Galata bankeriyle anlaşmaya girdi. Bunlar her yıl 20.000 liralık devlet sübvansiyonu ile Londra'da 110 kuruşluk normal kur üzerinden harcamalar yapmayı yükümleniyorlardı. Bu esas üzerinden 1848 yılında "İstanbul Bankası" kuruldu. Doğal olarak bu girişimden bir sonuç alınamadı (doğaldır ki hükümet için, sarraflar için değil). 1851 yılında, bu banka 350.000 liralık bir açıkla iflâs etti. Hükümet bu işte 600.000 lira yitirmişti.

Kırım Savaşından sonra Türkiye'de bankacılık "çağı" başladı. 1856 yılında, faaliyetlerinden ayrıntılı olarak aşağıda sözedeceğimiz Osmanlı Bankası kuruldu. 1864 yılında Osmanlı Bankasının katılımıyla Societé Générale de L'Empire Ottomane kuruldu. 1868 yılında büyük Fransız bankası Societé Générale, Türkiye'de Crédit Général Ottoman'ı kurdu. Ama Fransa'nın Prusya ile yaptığı savaşta yenilgiye uğraması onun için ağır bir darbe oldu. Bu durumdan Viyana bankerleri yararlandılar ve 1871 yılında Banque Austro-Ottomane'ı, 1872 yılında Banque Austro-Turque'ü kurdular. Bundan sonra Avusturya'daki bunalım ve Türkiye'nin iflâsının sonucunda 1875-1976 yıllarında bu bankala-

rın tasfiyesine gidildi. Darbenin etkilerinden kendisini toparlayan Fransız sermayesi, yeniden Türk kredi pazarında birinci yeri kazandı. 70'li yılların ortalarında büyük Fransız bankası Crédit Lyonnais, İstanbul'da bir şube açtı, 1888'de Fransız, Avusturya ve Macaristan bankaları, birlikte, merkezi Selanik'te ve 200 milyon nominal sermayeye sahip olmak üzere Selanik Bankasını kurdular. 1910 yılında bankanın merkezi İstanbul'a taşındı. 19. yüzyılın sonuna doğru ve 20. yüzyılın başında inisiyatif Almanlara geçti. Böylelikle bu dönemde Almanların Doğuya doğru ekonomik ve politik genişlemesi güçlenmeye başladı. Bankaların, mevzileri güçlendirmek ve yeni yollar açma görevleri vardı. Almanların ortaya çıkmasıyla birlikte yabancı kapitalistler arasında Türkiye'deki ekonomik ve politik mevziler için girişilen savaşım keskinleşti. 1899 yılında 800.000 markhk bir sermaye ile Alman-Filistin Bankası örgütlendirildi, 1913'te bankanın sermayesi 20 milyona yükseltildi ve sözü edilen banka Filistin'in ekonomisini ellerinde tutan en önemli örgütlerden biri oldu.

1906 yılında Alman bankalar grubu (Alman Ulusal Bankası, Dresden Bankası ve diğer bankalar) İstanbul'da Deutsche Orient-Bank'ı 16 milyon markla kurdular, sermaye 1911'de 32 milyon marka çıkarıldı. Banka, İstanbul'da 2, illerde (Bursa, Mersin, Adana, Dedeağaç, Edirne) 5 şube, Mısır'da 6 şube ve Yakın-Doğunun öteki ülkelerinde bir dizi şube açtı.

Aynı yıl içinde Wiener Bankverein İstanbul'da şube açtı. Bu şube Türkiye'deki yabancı bankalar arasında üstün bir yer kazandı. 1906-1910 yılları arasında Türkiye'de, büyük ölçüde de İstanbul'da, sayıları ülkenin gereksinmesini çok aşan banka açıldı.

1907'de Banca Commerciale Italiana şubesini açtı; 1909'da İngiliz bankeri Cassel, paylardan oluşan sermayesi 1 milyon İngiliz lirası olan "Türk Millî Bankası"nı kurdu. Aynı

yılda Rus Dış Ticaret Bankası İstanbul'da şubesini açtı. Bütün bu yıllar içinde, Türk sermayecilerinin kaynaklarıyla kurulmuş olan ancak bir banka ortaya çıktı. 1910 yılında, 550.000 liralık pay sermayesine sahip olan, amacı ticaret ve sanatları özendirme olan bir Türk bankası kuruldu. Osmanlı Bankası da şube ağını sistemli bir biçimde genişletiyordu.

Savaşın eşiğinde Türkiye'de bellibaşlıları aşağıda gösterilen yabancı bankalar faaliyet göstermekte idiler: Osmanlı Banka-i Hümayunu (İngiliz-Fransız girişimi), Selanik Bankası (Fransız-Avusturya girişimi), Crédit Lyonnais'nin şubesi (Fransız girişimi), Genel Dış Ticaret Bankasının şubesi (Fransız), Fransız-Asya Bankasının şubesi, Doğu Ülkelerin Fransız Bankasının şubesi, Banca Commerciale Italiana'nın şubesi, Banca Romana'nın şubesi, Deutsche Bank'ın şubesi, Deutsche Orient-Bank, Yakın-Doğu Ticaret Bankası (İngiliz girişimi), Türk Millî Bankası (İngiliz girişimi), Rus Dış Ticaret Bankası ve diğerleri. Bankaların büyüklüklerine göre, faaliyetleri, genişliğine ve derinliğine gelişiyordu.

Bunların içinde en büyüğünün, Osmanlı Banka-i Hümayununun faaliyetini gözden geçirelim.

Bu banka, 1863 yılında ortaya çıktı. Daha önce Osmanlı Bankasının kişiliğinde bir öncüle sahip olmakla birlikte, 1856'da, İngilizler tarafından kurulan ve İngilizlerin Türkiye'deki ve Yakın-Doğu ülkelerindeki dış ticaretle ilgili çıkarlarına hizmet etmeye tahsis edilen banka, o zaman henüz "hümayun" değildi. Osmanlı Banka-i Hümayununun ortaya çıkmasıyla birlikte, ülkede, İngiliz sermayesi de üstün duruma geçti. Malî-sermayenin katılımı İngiliz malî-sermayesi bakımından 8'e 5 oranında bulunuyordu. Ama 1866'da paylar eşit duruma geldi. 1875'te İngiliz ve Fransız kapitalistlerine, Avusturya-Osmanlı Bankasının Osmanlı Bankasıyla birleşmesi yoluyla, Avusturya kapitalistleri de eklendiler.

Osmanlı Bankası, kuruluşunda aşağıda belirtilen hakları elde etmişti: Banka para emisyonunda tekel hakkına sahipti, Türkiye'nin iç ve dış borçlarının alınmasında ve ödenmesinde Osmanlı hükümetinin tek resmî aracısı olarak kabul edilmek hakkına sahipti. Bunun yanısıra, banka, bir dizi başka işlemlerle —dış ticaretin kredilendirilmesi, demiryolu yapımı, döviz işlemleri— uğraşmaktaydı. Bankanın tüm işlemleri, vergi ve resimlerden bağışıktı. Kendisi için gerekli olan yapım faaliyetlerinde parasız olarak toprak elde etme hakkını da aldı. Başlangıçta bankaya yirmi yıllık bir imtiyaz verilmişti.

1875 yılında bankanın imtiyazı 20 yıl daha uzatıldı. Aynı zamanda kendisine hazine ile ilgili işlevler verildi. Ancak kural olarak bir devlet bankasının yararlanacağı bu tekelci hak, halktan vergi olarak toplanmış olan, büyük paraların döner sermaye olarak Osmanlı Bankasının eline geçmesine neden oldu. Savaşa kadar Türk bütçesinin gelir bölümü 28 milyon altın lira idi. Buna göre banka, herhangi bir faiz ödemeden 28 milyon liralık altın lira işletme sermayesi elde ediyordu; bunun tersine, hazine işlevlerini yerine getirmesi nedeniyle tüm gelir ve giderleri tutarı üzerinden faiz alıyordu. Bu hakkın verilmesi nedeniyle hükümetin bankadaki cari hesabı 12,5 milyon franktan 67,5 milyon franka yükselmişti.

Hazine işlevlerini görme hakkını elde etmesi sonucu olarak, bankanın, Türk hükümetine Türk parası olarak kredi açması konusundaki "cömertliği" kolayca açıklanmaktadır.

Osmanlı Bankası ülkede en geniş bir biçimde yayılmış olan bankaydı ve ülkenin hemen hemen her köşesinde şubesi vardı. Şubelerin sayısı 70 (acenteler dahil) idi. Osmanlı Bankası, kredi sözleşmeleri yapılmasında ve kredilerin ödenmesinde Türk hükümetinin resmî aracısı olarak kalmakta, sık sık Osmanlı hükümetine borç da vermekteydi.

Türkiye'nin aldığı borçların yarısı bu bankadan alınmaktaydı. Sözü edilen banka, Türk hükümetine, yabancı kapitalistlerden aldığı ve yabancı borçların tahlili sırasında betimlediğimiz tefecilik koşullarına göre ödünç para veriyordu.

Osmanlı Bankası işlevlerini yürütmek için gerekli kaynakları nereden buluyordu? Bunları dışardan mı getiriyor, yoksa Türkiye'nin içinde mi sağlıyordu? Banka bilançoları bu soruyu yanıtlamaktadır.[34]

Bankanın ödenmiş sermayesi, 5 milyon sterlindi. Yasal yedekleri 1.250.000 sterlindi. Banka mevduatı (kısmen, yüksek olmayan bir oranda Mısır'a ait mevduat) 31 Aralık 1913 tarihli bilançoda 14.674.200 sterlin tutarında idi. Öte yandan Banka tarafından verilen kredi 12.885.300 sterline ulaşıyordu, bundan 3.147.400 sterlini ipotek karşılığı verilmişti. Hükümet tarafından verilen avansların tutarı 1.730.100 sterlin tutmaktaydı. Toplam 14.615.400 sterlindi. Böylelikle banka, kredi işlemlerinde kendi öz sermayesine başvurmuyordu. Banka, çoğu durumlarda Türkiye'nin köleleştirilmesine hizmet eden, ülke içinden sağlanan paralarla çalışıyordu.

Osmanlı Bankası mevduat akımının güçlenmesi için her türlü önlemi alıyordu. Her şeyden önce bu amaçla şubelerinin sayısını artırıyordu. 1863'te, bankanın 4 şubesi, 1883'te 14, 1893'te 28, 1909'da 55, 1911'de 70 şubesi vardı. Bunun dışında her şubede banka "aile hesapları" denilen tasarruf hesapları gibi bir şey açmıştı. Bunlar küçük mevduatları çekmek içindi. Bu hesaplarda en küçük mevduat tutarı ¼ lira, en yüksek mevduat tutarı 100 lira idi. 31 Aralık 1897 tarihinde 159.000 lira tutarında 5.406 mevduat hesabı vardı ve bir mevduat hesabına ortalama olarak 29 lira düşüyordu. 10 yıl içinde mevduat hesaplarının sayısı 16.243'e yükseldi, tutarları da 760.500 oldu ve her hesapta ortalama olarak 47 lira vardı.

[34] Faik Kurdoğlu, *La Turquie économique*, Anvers 1928, s. 47'de verilen bilanço.

Aşağıdaki veriler bankanın açtığı hesaplarda halkın paralarını gittikçe daha büyük tutarlarda çekmeyi nasıl başardığını göstermektedir (tablo: 18):

TABLO — 18

Hesaplar	1863	1873	1883	1894	1903	1911
Alacaklıların cari hesapları	306	2.507	3.253	8.557	9.338	14.187
Vadeli mevduat	161	312	496	1.427	1 071	1.035
T o p l a m	*467*	*2.819*	*3.749*	*9.983*	*10.409*	*15.222*

1911'de mevduat tutarı aile hesaplarındaki mevduat dışarda bırakılırsa 1863'e oranla 32 kez artmış bulunuyordu.

Buna karşılık banka, başlangıçta mevduat için hiçbir şey ödemiyordu. Ancak uzun zaman sonra, öteki bankalar ortaya çıktığında, Osmanlı Bankası rekabetten ve mevduatın çekilmesinden korkarak en fazla %2'lik bir faiz ödemeye başladı, ama bunu ancak başka banka şubelerinin bulunduğu yerlerde yapıyordu.

Yalnız belirli bir süre için yatırılmış mevduata (vadeli hesaplara) %3 faiz ödüyordu. Ama bunu da paraların 1 ila 3 yıllık sürelerle yatırılmış olması durumunda yapıyordu.

Banka, açmış olduğu krediler için en az %7, onu da yalnız İstanbul'da alıyordu. Taşrada bu faiz daha da yüksekti. Bunlar, 1913'te ortalama yıllık resmî faizin İngiltere'de yüzde 4,77, Fransa'da 4 olduğu bir dönemde yapılıyordu. Ödenmeyen kredilerle ilgili durumlar çok seyrek olmasına karşın, banka, çok yüksek tefeci faizini, karşılaştığı riskle açıklıyordu. Aşağıdaki sayılar Osmanlı Bankasının kredi işlemlerinin niteliği ve bu işlemlerin gelişmesi hakkında bilgi vermektedir (tablo: 19):

TABLO — 19
BİN STERLİN OLARAK

Hesaplar						
Kabul edilen bonolar	—	—	860	1.667	2.173	3.482
Borçlu cari hesapları	532	1.488	3.021	4.679	3.841	6.270
İpotekli krediler	236	284	621	4.921	3.658	3.889
T o p l a m	*768*	*1.772*	*4.502*	*11.277*	*9.672*	*13.641*

Banka, kredi dağıtımını, verdiği paraları yitirme durumunun mümkün olduğu kadar az olmasını sağlayacak biçimde düzenliyordu.

Banka en çok üç aylık senetleri, iki kişinin kefaletinin sağlanması koşuluyla iskonto ediyordu. Kural olarak banka, daha büyük güvenlik elde etmek için bellibaşlı en büyük şubelerde alacaklılarla doğrudan ilişki kurmuyordu, ama aracıları kredilendiriyor, bunlar da doğrudan, tahsis yoluyla kredi dağıtıyorlardı. Böyle bir uygulama sonucu olarak Osmanlı Bankası, Türkiye'de çok sayıda küçük bankalar ve bankacılık girişimleri meydana getirdi. En büyük asalak —Osmanlı Bankası— İngiliz-Fransız sermayesinin güçlü koruyuculuğu altında faaliyet gösteren tüm bir küçük asalaklar sürüsüyle çevrilmişti. Osmanlı Bankası, aracılarına, ipotek senedi karşılığı olarak cari hesap açıyordu. Bu ipotek senetlerini, tutarlarının %75'i oranında özenle elinde tutuyordu. Böylelikle kredinin ödenmemesi ile ilgili her türlü olası riski tümüyle aracılara aktarıyordu. Onlar da kendi verdikleri kredilerin faizlerini yükselterek bu riski karşılıyorlardı. Senet karşısında kredi verirken krediyi alanlardan krediden alınan faizin en düşük faiz olduğunu ve her zaman bir İngiliz bankası tarafından alınan faizden yüksek olması gerektiğini gösteren bir yükümlülük senedi, Osmanlı Bankasının faaliyetleri için son derece ilgi çekici bir özellikti. Bunun sonucu olarak, İngiliz bankalarında iskonto faizlerinin artması durumunda Osmanlı Bankasında da faiz otomatik olarak yükseliyordu. Ama bunun tersi bir işlem, doğallıkla sözkonusu olamazdı. Osmanlı Bankasının asalak ve sömürücü varlığı, bu uygulamada yeterli bir belirginlik ve bütünlükle önümüze çıkmaktadır.

Jön-türkler, yabancı bankaları ayrıcalıklarından ve buyurucu rollerinden yoksun bırakma ve bağımsız bankacılık kurumları kurma yönünden, oldukça zayıftılar. 1888 yılından bu yana ancak bir Türk bankası, Ziraat Bankası bulunmak-

taydı. 1909 yılında 550.000 lira sermayeli Türkiye Ticaret ve Sanatları Özendirme Bankası kuruldu. Yukarda bu bankadan sözetmiştik. Sözkonusu banka, sermayesinden anlaşılacağı üzere, büyük bir öneme sahip olamazdı.

Bankalar hakkındaki tüm söylediklerimizi özetlersek, yabancı bankaların, Türkiye'nin mali yaşamının tümünü avuçları içinde tuttuğu sonucuna varırız.

Ulusal bankalara gelince bunlar son derece az sayıda idiler ve yabancı bankalara oranla önemsiz bir rol oynamaktaydılar.

Yabancı bankaların Türkiye'deki egemenliği ve bunların arasından en büyüğünün —Osmanlı Bankası— devlet bankası rolünü oynaması, paranın dolaşımı gibi ulusal ekonominin önemli bir damarının bu bankanın ellerine verilmesine izin veriyordu.

PARA DOLAŞIMININ NİTELİĞİ

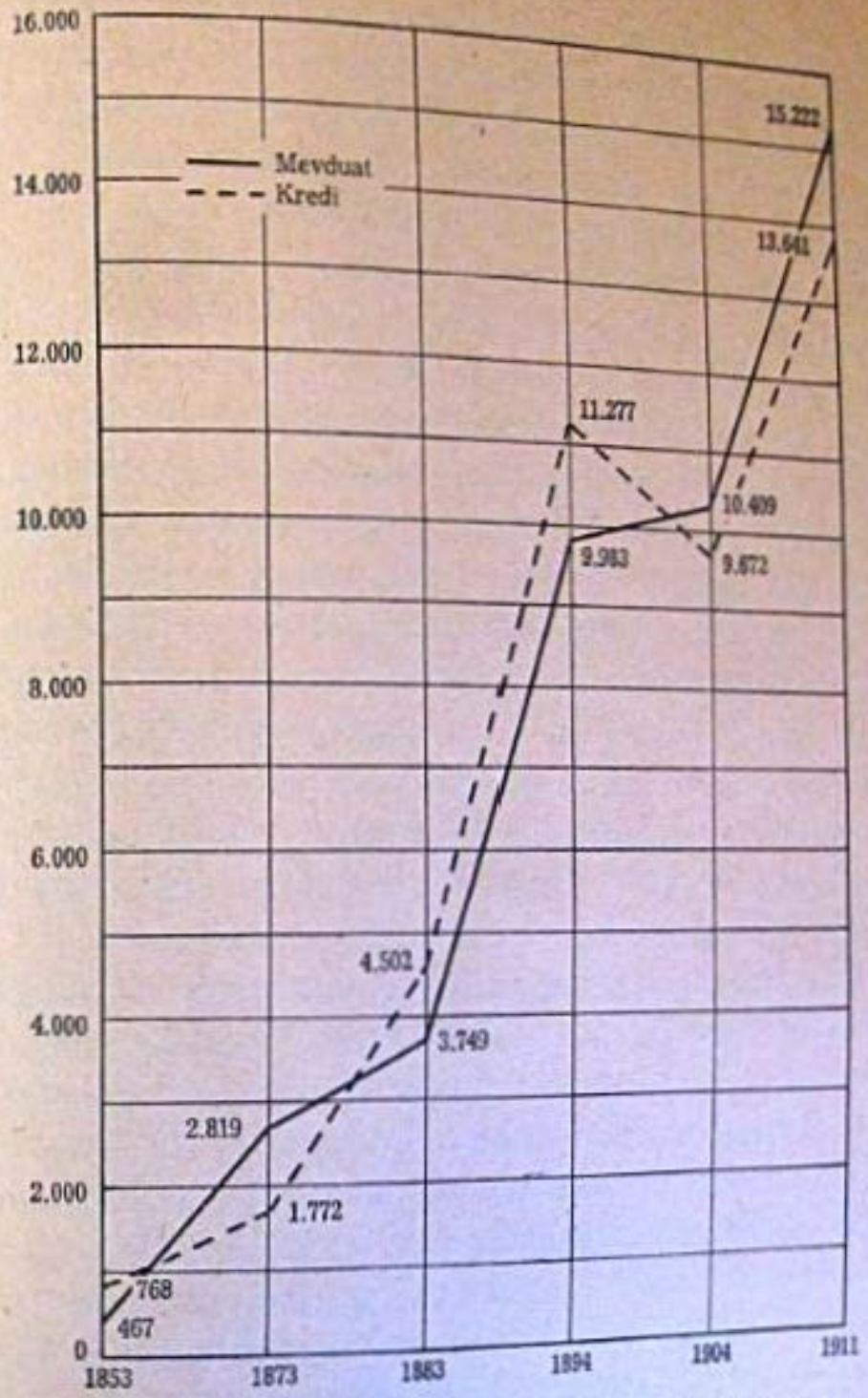
Savaş-öncesi Türkiyesinde para dolaşımının niteliği iki temel özellik göstermekteydi:

birincisi, tek bir para sisteminin bulunmayışı,

ikincisi, para dolaşımının yabancı bankalara bağımlı oluşu idi.

Daha Tanzimat döneminde paranın dolaşımı alanında bir reform yapmak ve bu işleve belli bir sistem getirmek için çabalara girişilmişti. O zamana kadar Türkiye'de temel para birimi, ilk olarak Murat IV zamanında (1623-1640) basılmaya başlanan ve hâlâ basılması sürdürülen kuruş idi.* Kuruş bugün de olduğu gibi 40 paraya bölünüyordu. Bu paranın propotipi gümüş levha anlamına gelen İspanyolca "piastra" idi. Bu yıllarda kuruş, protipinde olduğu gibi 5-6 frank değerinde idi. Daha sonraları Türk hükümeti mümkün olduğu kadar büyük kaynaklar elde etmek için paraları bozma yoluna gitti. Bunun sonucu olarak kuruş gitgide de-

* Yapıtın 1937'de yayınlandığını anımsatalım. —ç.



Diyagram 3. Osmanlı Bankasında Mevduat ve Kredi Hareketi
(Bin sterlin üzerinden)

ğerini daha büyük ölçüde yitirmeye başladı. 1780 yılında 2, 1814 yılında 1 frank ediyordu. Savaşın eşiğinde 23 santimlik bir değeri vardı. Bu dizide, bir kuruştan başlayarak, beşlik —beş kuruş—, altılık —altı kuruş— vardı. Bunlar

Sultan Mahmut II zamanında, gümüş içeriği artırılarak "savaş parası" olarak basılmaya başladılar. Sonuç olarak da değerleri güçlü bir biçimde yükseldi. Madenî paranın yanısıra, 1844'te, kâğıt paralar da vardı. Bunlar, 1828-1829 Rus-Türk Savaşı sırasında, daha sonra da Mısırlı Mehmet Ali'ye karşı yürütülen savaşı finanse etmek amacıyla 1839'da basıldı. Bu paralar, Türk tarihine "kâğıt para" anlamına gelen "kaime" sözcüğü altında geçti. Bu sözcük kötü bir anlam taşıyordu, çünkü kâğıt paranın hiçbir güvencesi yoktu. Pazarın, kötü paralar, bozuk madenî paralar ve güvenceden yoksun kâğıt paralar tarafından baskına uğraması, iyi paranın yerinden edilmesine ve düşük değerden olan paraların pazarı tıkabasa doldurmasına yol açtı.

Bu durumu ortadan kaldırmak ve tek para sistemini kurmak için 1 Şubat 1844'te (Sultan Abdülmecit zamanında) Avrupa esasına uygun olarak bir para reformu yapmak üzere bir girişimde bulunuldu. Bu reform iki madenli sistemi, yani altın ve gümüş paranın dolaşımını sağlamayı öngörüyordu. Yasaya göre, gerek altının, gerek gümüşün ödeme yetenekleri sınırlanmayacak ve serbestçe basılacaklardı. Altın lira, ya da bunun Sultan Abdülmecit'e göre verilen adı "mecidiye" 100 kuruşu, ya da beş gümüş mecidiyeyi içeriyordu (buna göre bir gümüş mecidiye 10 kuruşa eşitti). Altın mecidiye 5 (ama seyrek) 2½, 1, ½, ¼ lira olarak basıldı. Bunun yanısıra bakır paralar da basıldı.[35]

Ama bu reformu gerçekte yaşama geçirmek mümkün olmadı; çünkü, bir kez, eski paralar dolaşımdan çekilmedi ve bunların dolaşımdan çekilmesi başarılamadı; ikinci neden, Türk hükümetinin, Kırım Savaşını finanse etmek amacıyla yeniden zorunlu kura sahip kâğıt emisyonuna geçmesi idi. Sonuçta tüm para reformu boşa gitti, bu durum Türk parasının kurunun daha da düşmesine yol açtı.

[35] Carl Anton Schefer, *Goldwesen und Staatsbankfrage in der Turgei.* Das Turkesche Reich, s. 25.

Türk parasında meydana gelen her düşüş kaçınılmaz bir biçimde Türkiye'nin yabancı sermaye karşısındaki bağımlılığının artmasıyla sonuçlanıyordu.

Öte yandan, bu dönemden, 1854'ten başlayarak Türkiye yabancı devletlerle kredi anlaşmaları imzalamaya başladı. Türk parasının kuru ne kadar çok düşüyorsa, altının kuru o kadar çok yükseliyordu. Altının kurunun da yükselmesi kredilerin ödenmesi için gereken paranın artması demekti. Bu nedenle, Türk hükümeti, Türk parasının kurunu yükseltmek ve böylelikle yabancı devletlere ödenen para miktarını azaltmak için ister istemez kötü paraları dolaşımdan çekmeye çaba harcamak zorundaydı. Ama Türk hükümeti, bu işin üstesinden gelemedi. 1861'de, piyasada dolaşımda bulunan toplam kâğıt para —kaime— miktarının 250 milyon frank tutarında olduğunu söylemek yeter.

Para dolaşımını düzenlemek için gerekli fonlara ve bu fonları devlet yararına kullanacak bir örgüte, yani bir devlet bankasına sahip olmak zorunluydu. Ama Türkiye, ne fonlara, ne de örgüte sahipti. Yabancı sermaye, ülkenin tüm maliyesini ve bu arada para dolaşımını avuçları içine almak için bundan yararlanıyordu. Bu amaçla, yukarda sözünü ettiğimiz Osmanlı Banka-i Hümayununu kurmuştu. Bu bankanın işlevlerinden biri de para dolaşımını düzenlemek idi. Kaimelerin dolaşımdan kaldırılması için bankaya 200 milyon franklık kredi anlaşması yaptı. Kredi nedeniyle gerekli parayı elde eden banka, kaimeleri dolaşımdan çekti, bu paranın %40'ını nakit para ile, ama %60'ını daha sonra Londra bankerleri tarafından satın alınan tahvillerle ödedi.

Türk piyasasının kötü paradan Osmanlı Bankasının yardımıyla kurtarılması, Türkiye'nin yabancı bankerlere olan bağımlılığının artmasına yol açtı.

Böylelikle Osmanlı Bankası, istediği biçimde, ülkedeki para dolaşımını "düzeltti". Ama kâğıt para gene de Türk

pazarından kalkmadı. Çünkü hükümet Balkan uluslarının başkaldırmalarına, ve Türk-Rus Savaşına karşı finansman işlemleri için savaştan önce üçüncü ve son kez olmak üzere 1875, 1876 ve 1877 yıllarında zorunlu bir kura dayalı olarak kâğıt para basma yoluna gitti.

Türk hükümetinin kağıt paraları değer düşmesinden korumak için giriştiği bütün çabalar bir sonuç vermedi ve nominal değerlerine oranla 10-12 katı düştü. Bu dönemde kağıt paranın değer yitirişi çok büyük boyutlara ulaşmıştı ve onu kötülemek için ortaya atılan kaime sözcüğü, özellikle bu yıllarda ün kazanmıştı.

Kâğıt paradan kurtulmak amacıyla Türk hükümeti, hazinenin, kaimeleri ancak tutarlarının %30'u üzerinden kabul edeceğini, 1.200 kuruşa eşit olan pazar kuru yerine altın lira karşılığı olarak 400 kuruş üzerinden yapacağını açıklayarak halkı doğrudan soyma yoluna gitti. Kâğıt paralar büyük bir bölümü bakımından, köylülerde bulunduğu için, bunlar sonuçta çoğunlukla ellerindeki tüm para tutarının 2/3'ünü yitirdiler.

14 milyon tutarındaki kâğıt paranın 3,5 milyon liraya satın alınmış olması, şaşılacak bir şey değildir.

Ama bu önlemlerle Türkiye'nin para sistemi düzenlenmiş olmaktan uzaktı. Yukarda sözünü ettiğimiz gibi iki madenli sistem getirilmişti. Oysa gümüş her zaman değer kaybediyordu. Bu durum gümüş para kurunun değer kaybetmesi ve resmî kurla piyasa kurunun birbirinden ayrılması sonucunu veriyordu.

1881 yılında hükümet altın lira ile gümüş para arasındaki farkı ortadan kaldırmaya çaba gösterdi ve hazinenin gümüş mecidiyeleri 20 kuruş üzerinden değil 19 kuruş üzerinden, yani %5 oranında daha düşük olarak kabul edeceğini belirtti. Bu %5 oranında bir vergi demekti.

Gümüş daha düşük değerde olduğu halde savaşa kadar altın lira 108 kuruş olarak saptanmıştı. Bu durum gümü-

şün taşrada çok arandığını gösteriyordu. Her yıl temmuzdan ekime kadar İstanbul'dan doğuya gümüş akımı olurdu, bu akım İstanbul'da gümüş değerinin yükselmesine yol açardı. Altın ve gümüş paralar arasındaki farkın yanısıra çeşitli kentlerde, çeşitli mal türleri için, çeşitli mevsimlerde altın paralar arasında çeşitli kurlar vardı. Gerçekten var olmayan, ama yere, mala, ticarî işlemin karakterine (toptan ya da perakende oluşuna göre) ve mevsime bağlı olarak farkeden kendine özgü bir hesap birimi olan çürük kuruş denilen bir para birimi kullanılırdı. Bu etmenlere bağlı olarak altın liranın kuru değişiyordu. Örneğin altın lira, İzmir'de, petrolde 100 kuruş esası üzerinden, incirde 110 kuruş esası üzerinden, tahılda 178-180 kuruş esası üzerinden işlem görüyordu. İzmir'den yapılan toptan ticarette, altın liranın değeri 135¼ kuruş idi.

Savaştan önce Türkiye'de 90'ın üstünde altın lira kuru vardı. Para piyasasındaki bu kargaşalığın nedenleri, her şeyden önce iç pazarın kendi arasında zayıf bir ilişki içinde bulunması, şu ya da bu maldan elde edilecek kazancın satıcı-ülkenin ya da alıcı-ülkenin dövizlerine bağımlı oluşu, çeşitli bölgelerde bir dizi yerel koşullar vb. idi.

Miktara bağlı olarak anlaşmalar, altın ya da gümüş para üzerinden yapılıyordu.

Büyük ticarette ve hükümetle olan ilişkilerde altın para kullanılıyordu. Bu işlemlerde 1 lira, 100 kuruş olarak hesaplanıyordu. Ticarî belgelerde para tutarı altın lira olarak gösteriliyordu. Gümüş paralar toptancı ticarette ancak bozuk para olarak kullanılıyor ve çok sınırlı bir geçerliliğe sahip bulunuyordu.

Buna karşılık perakende ticarette temel para, gümüş para idi ve hesap kuru 20 kuruş düzeyinde saptanmış gümüş mecidiye üzerinden yapılıyordu. Çeşitli yabancı paralar da kullanılmakta idi.

Osmanlı Bankasının faaliyetlerini gözden geçirirken bu

bankanın para çıkarma alanında tekelci bir hakkı elinde bulundurduğuna dikkati çekmiştik. Ama ilk bakışta gözden kaçan bir nokta, bankanın bu hakkı çok az kullanmış olmasıdır. Banka tarafından banknot emisyonu, miktar ve bölge olarak çok sınırlıydı. Banknotlar yalnızca İstanbul için çıkarılıyordu. İstanbul dışında ödeme aracı olarak kullanılmazlardı. İhraç edilen banknotun tutarı da son derece sınırlıydı. 1912 yılı sonunda dolaşımda bulunan banknotun miktarı topu topu 1.228.000 liraydı. 5, 6 liralık ve 100 liralık banknotlar dolaşımda bulunmaktaydı. Osmanlı Bankasının emisyon faaliyetinin bu kadar sınırlı olması nasıl açıklanabilir?

Her şeyden önce, neden banknotlar yalnızca İstanbul'da geçerliliğe sahip idiler? Bazı araştırmacılar, bunu illerde geri verilmesi olanak-dışı bir duruma gelen kaimelerle rasgele yapılan bir deneyimden sonra kağıt paraya güvenilmediği gibi bir nedenle açıklamaktadırlar. Halk altın ya da gümüş para istiyordu.

Ama bankayı, illerde banknotu yaygınlaştırmaktan kaçınmaya zorlayan bir neden daha vardı: banka önceleri banknotlarını illerde yaygınlaştırma girişiminde bulunmuştu. Ama bundan öteki bankalar yararlanıyorlardı. Bu bankalar illere daha pahalı olan altın ve gümüş sevkiyatını durdurmuşlardı, İstanbul'dan Osmanlı Bankasının banknotlarını topluyorlar ve bunları illerde altın ve gümüş karşılığında sürüyorlardı. Böylelikle illere altın ve gümüş taşınmasıyla ilgili bütün giderler Osmanlı Bankasına yükleniyordu. Banka ise, doğal olarak, bu giderleri taşımak isteğinde değildi.

Belirtilen nedenler kuşkusuz banknot emisyonunu sınırlandırmada önemli idi, ama bunların yetersiz olduğu açıkça görülmektedir. Her şeyden önce tek başına İstanbul, çok daha büyük bir banknot miktarını yutabilirdi. İkinci olarak altının taşınmasından doğan giderlerin İstanbul'a oranla farklı olmadığı İzmir, Selanik vb. gibi bir dizi büyük liman

kentleri büyük miktarda altın emebilirlerdi.

Her şeyin üstünde banka, banknot ihracına ilgi göstermiyordu, çünkü sağlanan mevduat tutarı, işlemleri için veterli idi. Buna göre banka, banknot emisyonu yoluyla ek sermayeye gereksinmemekteydi.

Para dolaşımındaki kargaşa, çok sayıda para bozan ve değiştiren sarraflar ve büyük miktarlarda para değiştirerek yaşamlarını sağlayan ve para dolaşımındaki bu kargaşanın sürüp gitmesinde çıkarı olan tefeciler için çok kârlı idi. Bu kimseler, yeter derecede büyük ve sağlam bir korporasyonda, kendine özgü bir loncada örgütlenmişlerdi. Sarraflar varolan kargaşaya kendi katkılarını da getiriyorlardı. Bunlar kurlarını yükseltmek için gümüş paraları saklıyorlar, büyük bir gümüş para partisini İstanbul'dan taşra illerine, ya da bir taşra ilinden ötekine yöneltiyorlar, gereğine göre altın liranın ya da gümüş paranın yükselmesini sağlıyorlardı. Sarraflar yalnızca para değiş-tokuşundan yılda yaklaşık olarak bir milyon altın lira kazanıyorlardı.

1910 yılında jön-türkler para dolaşımında reform yapmak için bazı önlemler aldılar, bu amaçla bir Fransız uzmanının başkanlığında bir komisyon kurdular. Ama para dolaşımı sorunları, Türkiye'nin yabancı sermaye karşısındaki ekonomik bağımlılığına dayanıyordu.

Para dolaşımını düzenlemek için bağımsız bir ekonomi politikası yürütmek olanağına kavuşmak, bütçenin açık vermesine engel olmak, aktif ticaret dengesi, bir devlet bankasının örgütlendirilmesi ve bir dizi başka koşul gerekli idi. Savaş öncesinde Türkiye'de varolan politik ve ekonomik durum karşısında para sistemi koşullarını düzenlemek için bu gereklerin yerine getirilmesi sözkonusu bile olamazdı.

OSMANLI İMPARATORLUĞU VE ÇARLIK RUSYASI

ÇARLIK Rusyası, Türkiye'nin bağımsızlığının doğal bir düşmanı ve onun bölünmesinin ateşli bir yanlısıydı. Ama, şu kesin koşulla ki, Boğazlar, İstanbul ve Kafkas sınırlarına komşu olan Doğu Anadolu kendisine verilsin. Ne Türkiye'nin karşı koymasıyla —Türkiye uzun zamandan beri böyle bir şeye engel olacak durumda değildi— ne de Çarlık Rusyasının isteğini gerçekleştirmede az özen gösterdiği için değil, bu konuda büyük Avrupa devletleri arasında çelişkiler yüzünden, böyle bir şey meydana gelmedi. Çıkarları "Doğu Sorunu" denilen sorun çevresinde birbirleriyle çatışan devletler, çeşitli zamanlarda değişik gruplar oluşturmaktaydı, ama hemen hemen bütün devletler Karadenizden

Akdenize giden merkezî yolların ve Avrupa ile Asya arasındaki kavşak noktasının Rusya'nın eline düşmesine karşıydı. Rusya'nın İstanbul'u ele geçirdiği bir an oldu. Marx bu an hakkında şöyle yazıyordu:

"Çağdaşlarımızın dikkatini pek fazla çekmeyen, ama tarihin belirli dönemlerinden birini oluşturan üç olgudan biri, İstanbul'un 1833 yılında Rus ordusu tarafından işgal edilmesidir.

"Sonunda Rusya'nın eski düşü yerine gelmişti. Sonunda buzlu Neva kıyılarının barbarları, görkemli Bizansı ve Bosforun güneşli kıyılarını demir pençeleri içinde tutmaktaydı. Rum imparatorlarının mirasçısı ünvanına sahip çıkanlar şimdi —ancak bir süre için olmakla birlikte— Doğu Roma'ya sahip oluyorlardı."[36]

Ama düş ancak bir anlık bir süre içindi. "Buzlu Neva kıyılarının barbarı" kendi evinin yolunu tutmayı uygun buldu, bununla birlikte Türk padişahından, Rusya dışında bütün ülkelerin savaş gemileri için Boğazların kapatılması antlaşmasını koparmayı başardı. Ama İngiltere ve Fransa'nın baskısı altında kısa bir süre sonra bu antlaşmadan vazgeçmek zorunda kaldı. Ancak Dünya Savaşından kısa bir süre önce itilaf devletleri arasında Türkiye'nin paylaşılması konusunda anlaşmaya varıldı. Yoldaş Stalin "Leninizmin İlkeleri" başlıklı makalelerinde şöyle yazıyordu: "Türkiye, İran, Çin vb. ülkelerin paylaşılmasında, çarlık, Batı emperyalizminin en sadık müttefiki idi."[37] Ama bu konuda son sözü Rus proletaryası söyledi. Ekim Devrimini yaparak, sömürgelik antlaşmalarını ve bunların arasında Türkiye'nin bölüşülmesi ile ilgili antlaşmayı yırttı.

Yapıtımızda yalnızca ekonomik sorunları tahlil etmekle birlikte, Çarlık Rusyasının Türkiye ile ilişkilerinde izlediği politik çizgiyi ayrıntılara girmeksizin açıklamayı gerekli

[36] Marx ve Engels, *Tüm Yapıtları*, cilt IX, s. 513.
[37] J. Stalin, *Leninizmin İlkeleri*, Sol Yayınları, Ankara 1977, s. 13.

gördük, çünkü bu çizgi, aynı zamanda, Rusya'nın Türkiye'deki ekonomik faaliyetlerinin niteliğini de belirliyordu.

Türkiye'de yapılacak her türlü sermaye yatırımının bu ülkeyi paylaşma yönündeki çok eski isteğinin gerçekleşmesine engel olacağını düşünen Rus hükümeti, Türkiye'de ekonomik faaliyet alanında özel bir çaba göstermemiştir. Askerî-feodal-Rus emperyalizmi zengin köylülerin ve askerlerin yüksek perdeden ileri sürdükleri kanıtları daha inandırıcı buluyor ve Türk ekonomisinin kilit noktalarını adım adım elde eden Avrupalı arkadaşlarının çok gerisinde kalıyordu. Rus kapitalistleri de bu bakımdan özel bir faaliyet göstermiyorlardı, çünkü Rusya kendi topraklarında çok büyük sömürgelere sahipti, üstelik Rus köylüleri ve işçileri, gerek Rus kapitalistleri, gerek birçok yabancı kumpanya için sömürgelerden daha az önemli ve kârlı bir sömürü konusu oluşturmuyordu. Rus hükümeti, daha Petro I zamanından bu yana, özellikle ilk zamanlarda, Karadeniz limanlarından hammadde ve bu arada ilk planda buğday ve çok daha sonraki yıllarda taş kömürü, petrol ürünleri, manganez ve öteki ürünleri ihraç etme olanaklarını genişletmeyi gözönünde bulundurarak tüccarlara çıkar sağlamaya çalışıyordu. Petro I Prut nehri kıyısında 12 Temmuz 1711'de imzalamış olduğu antlaşmada Rus tüccarları için Türk topraklarında ticaret özgürlüğü koşulunu ileri sürüyordu. Buna göre "Gerek Çar majestelerinin uyruğu olan tüccarların Türk devletine, gerek Majeste Sultanın uyruğu olan tüccarların Rus devletine girmek, çıkmak ve ticaret yapmak özgürlüğüne sahip olmaları"[38] öngörülüyordu.

18 Eylül 1739'da imzalanmış olan Belgrat antlaşmasında, Rus hükümeti, tarafların eşitliği ilkesine dayanarak, öteki devletlere mensup tüccarların sahip oldukları hakların kendi tüccarlarına verilmesini ve bu tüccarların ödedikleri

[38] *Dogovori Rossii c Vostokom — Politiçeskie I Torgovlie Sob* p. I. Isd. T. Yuzetoviç. CIIб., 1869, CTP. 12. ("Rusya'nın Doğu ile Yaptığı Politik ve Ticari Antlaşmalar", T. Yuzetoviç tarafından toplanmış ve yayınlanmıştır. CIIб, 1869, s. 12.)

miktarda gümrük resmi ödemelerini elde etmeye çalıştı; ama Rusya, Karadenizde seyahat özgürlüğünü alamadı: bu konuyla ilgili hükümde şöyle deniliyordu: "Karadenizdeki Rus ticaretine gelince, bu da Türk uyruklarına bağlı olan gemilerle gerçekleştirilecektir."[39]

Rusya'nın Ukrayna'yı almasından sonra gemilerin Rusya'ya ve Rusya'dan başka ülkelere seyahat etme özgürlüğü savaşımı şiddetlendi ve büyük toprak sahiplerinin buğdaylarının ihraç edilmesini sağlamak amacına dönüştü. Bu savaşım, Rusya'nın başarısıyla sonuçlandı ve 10 Temmuz 1774'te imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşmasında hukuksal ifadesini buldu. Rusya'nın bu dönemdeki ticarî çıkarları, 1783'te imzalanan ticaret antlaşması ile ayrıntılı bir biçimde sağlandı.

Küçük Kaynarca Antlaşması Rus ve Türk ticaret gemilerinin bu devletleri kuşatan tüm denizlerde serbest ve engelsizce seyahat, Rus ticaret gemilerinin Karadenizden Akdenize ve aksi yönde özgür bir biçimde geçmelerini, Rus tüccarlarının, Türkiye'nin tüm topraklarında, en iyi koşullar sağlamış ulusların yararlandıkları bağışıklık ve ayrıcalıklar üzerinden serbestçe ticaret yapmalarını öngörüyordu. Bu antlaşmaya göre Rusya, Fransız ve İngilizlerin kendi uyrukları için sahip oldukları kapitülasyon haklarını elde ediyordu: Buna göre "bu iki ulusun ve öteki ulusların kapitülasyonları da, buraya harfi harfine kaydedilmişçesine, bütün kurallarında ve kuralları bakımından, gerek ticaret için, gerek Rus tüccarları için olsun, geçerli olacaklardır. Bunlar eşit gümrük resimleri ödeyerek her türlü malı ithal ve ihraç edebilecekler, Marmara Denizi de dahil olmak üzere gerek Karadenizde, gerek çevrede bulunan denizlerdeki tüm iskele ve limanlara yanaşabileceklerdir."[40]

10 Haziran 1783 tarihli ticaret antlaşmasında bu kapi-

[39] Aynı yerde.
[40] Aynı yerde, s. 80.

tülasyon hakları Fransız ve İngilizlerle imzalanan antlaşma pasajlarından kanıtlar getirmek yoluyla ve Venedikilerle imzalanan antlaşmalardan örnek göstermelerle, ayrıntılı olarak geliştirildi. Bu antlaşmada şu koşullar ileri sürülmekteydi: Rus tüccarlarından yüzde-üç oranında gümrük vergisi, ticaret gemilerinin Boğazlar yoluyla Rusya'ya ve Rusya'dan serbestçe gidip gelmeleri, Rus uyruklarının davalarının Türk mahkemelerinde görülmemesi hakkı, Rus uyruklarının konutlarının dokunulmazlığı vb..

Rusya'nın geri kalan tüm ticaret antlaşmaları —bu türden iki antlaşma daha vardı: 1846 ve 1862 antlaşmaları— değişmeksizin ilk amaç olarak daha önceki antlaşmaları yürürlükte tutmak düşüncesini ifade etmektedir. 18-30 Haziran 1846 antlaşması, dikkate değer yeni bir nokta olarak Rus hükümetinin Rus tüccarlarına iç gümrüklerin kaldırılmasına karşılık, ek olarak %9'luk bir ihraç resmi kabulünü öngörüyordu. 22 Ocak - 3 Şubat 1862 tarihli ticaret antlaşmasına gelince, bu antlaşma, yalnızca Çar hükümetinin ihracat gümrük resmini, mallarının değerinin %8'ine artırmayı tanımasıyla dikkati çekmektedir. Bu yüzde-sekizlik gümrük resminde sürekli gümrük resmi 7 yıl içinde %1'e düşünceye kadar her yıl %1'lik bir düşme gerçekleştirilecekti. Transit resmi de sekiz yıllık bir süre içinde yüzdebire düşürülecek biçimde %3'ten %2'ye indirilecekti.

Türkiye tarafından Rus tüccarlarına verilen tüm temel bağışıklık ve ayrıcalıklar, 1783 yılı ticaret antlaşmasından kaynaklanıyordu. 1862 yılı antlaşması yalnızca 14 yıl için imzalanmış bulunmasına karşın, Dünya Savaşına kadar, Osmanlı İmparatorluğu ve Rus Çarlığı arasındaki ticaret ilişkilerinin dayandığı hukukî temeli oluşturmaya devam etmiştir. Yalnızca gümrük resmi 1907 yılında %11'e yükseltilmişti.

Geçen yüzyılın 60'lı yıllarında başlayan Rus-Türk ticarî ilişkileri, sistemli bir biçimde arttı. 1860'ta, alış-veriş,

18,9 milyon gümüş ruble iken, 1901'de 29,9 milyon rubleye, 1913'te savaşın eşiğinde 54,2 milyon rubleye yükselmiştir.

Alış-veriş büyük ölçüde Rusya'nın Türkiye'ye ihracatının artması pahasına artmıştır. Alış-veriş 1860 yılında 8,9 milyon rubleye, 1901'de 8 milyon rubleye, 1913 yılında 35,8 milyon rubleye yükselmiştir.

50 yıl içinde Türk mallarının Rusya'ya ihracatında hemen hemen artış olmadı. Rusya'ya ithal edilen malların değeri 1860'ta 8,9 milyon iken, 1901'de 9 milyon ruble, 1910'da 10,8 milyon ruble oldu. Ancak 1913 yılında 18 milyon rubleye yükseldi.

Ticaret dengesi her zaman Rusya lehine büyük ölçüde aktifti. Rusya ile ticaretin yeri, Türkiye'nin dış ticaretinde önemsizdi: Türkiye'ye yapılan ithalâtta 5-6'ncı, Türkiye'den yapılan ihracatta 8-9'uncu yere sahipti. Rusya'nın ticaret dengesinde Türkiye ile olan alış-veriş, ihracatta %2-2,5, ithalâtta %1-1,3 gibi pek ufak bir yeri tutuyordu. Rusya'nın Türkiye'ye ihraç ettiği temel mallar tahıl, un, petrol, şeker, ayakkabı, canlı hayvan, pamuklu dokumalar idi. Rusya'ya ithal edilen en önemli maddeler meyve, fındık, tanen idi.

Rusya, Uzak-Doğuda uğradığı yenilgiden sonra Yakın-Doğuda ve genellikle Türkiye'de ekonomik alanda büyük bir faaliyet göstermeye başladı.

En büyük Rus firmalarından "Nobel", "Treugodnik" ve öteki firmalar, İstanbul'da şubelerini açtılar. İstanbul'da Rus Dış Ticaret Bankasının şubesi açıldı. Bu bankanın görevleri aşağıda belirtildiği gibi, Yakın-Doğu pazarlarını incelemek için 1912'de gönderilen özel bir ticaret ve sanayi bakanlığı komisyonu tarafından belirleniyordu:

Buna göre, "Rus Bankası, Yakın-Doğuya yapılan Rus ihracatının öncüsü olmak ve ihracatın daha da gelişmesi için güçlü, zorunlu bir araç olmak durumunda" idi.[41]

[41] Lisenko, V. K. *Blijnii Vostok, Kak Rinok Sbita Russkih Tovarob*, CPб. 1913, s. 25. (Lisenko V. K. "Rus Mallarının Pazarı Olarak Yakın Doğu" CPб. 1913, s. 25.)

Türkiye'ye yapılan Rus ihracatı alanında işbirliği yapmak üzere İstanbul'da ve İzmir'deki genel konsolosluklarda ticaret komiteleri kuruldu, bunların başında genel konsoloslar bulunmaktaydı. Bu komiteler, öteki ülkelerdeki temsilciliklerde bulunan ticaret odaları yerine kurulmuşlardı.

Daha önce belirttiğimiz gibi, Rus hükümeti, Türkiye'de sermaye yatırım girişimlerinde bulunmuyordu. Aynı zamanda, Rus bankerlerinin Türkiye'nin yaptığı dış borçlanmalar için para yatırmalarını da özendirmiyordu. 1877-1878 savaşından sonra Türkiye ile Rusya arasında barış antlaşmasının temel koşullarının hazırlandığı 1878 Berlin Kongresinde Rus temsilcisi Prens Gorçakov, Türkiye'ye kredi veren yabancıları tefeci ve spekülatör olarak adlandırdı. Ama bu, Rus otokrasisinin, Türkiye'yi, nefretle horladığı İngiliz, Fransız, Avusturya ve öteki Batı Avrupa borsalarından daha gaddarcasına, yani savaş tazminatı yöntemiyle soymasına engel olmuyordu. Zorunlu haraçlar alınması yoluyla Türk halkının soyulması Rus otokrasisinin temsilcilerine daha uygun düşüyordu. Neva kıyıları aristokratlarına dokunmuyordu.

Rus hükümeti, Türkiye'den iki kez tazminat istedi. Bunlardan birincisi 1829 yılı savaşından sonra, ikincisi yukarda belirtilen 1877-1878 yıllarında yapılan savaştan sonra istenmişti. İkinci tazminat Türkiye için özellikle ağır sonuçlar doğurmuştu.

1829'da imzalanan Edirne antlaşmasında, Türkiye, Rusya'ya 10 milyon Hollanda lirası (4,5 milyon Türk lirası dolaylarında) tutarında bir tazminat ödeme yükümlülüğü altına giriyordu. Bu tazminat ödeninceye kadar Rus ordusu o zaman Osmanlı İmparatorluğu'na ait olan arazinin bir bölümünü, yani Moldavya, Eflak ve Silistre'yi işgal etti. Daha sonra Rusya, bu tazminat miktarını, 4 milyon Hollanda lirasına indirdi. Bu indirim "Hünkâr İskelesi Antlaşma-

sıyla [1833 —*A.N.*] Çanakkale Boğazının Avrupalılara kapalı olmasının ücreti gibiydi."[42] 1836'da Rusya yeniden 2 milyon liralık borcu 800.000 liraya indirdi. Türkiye bu miktarı aynı yılda ödedi, bundan sonra Rusya o zamana kadar işgali altında bulundurduğu Silistre kalesini boşalttı.

Marx, bu tazminatın, ulusal Türk ekonomisi için ağır sonuçlarını aşağıdaki sözlerle anlatmaktadır:

"Talihsiz 1828-1829 savaşından ve Edirne antlaşmasıyla Rusya'nın yararına tazminat saptanmasından dolayı Türk maliyesi o denli zayıf düşmüştü ki, Türkiye zararlı tekel sistemini biraz daha genişletmek zorunda kaldı. Bu sisteme göre, tüm malların satışında, ancak hükümetin onayını alanlara izin veriliyordu. Bu sistem sayesinde bazı tefeciler ülkenin hemen hemen tüm ticaretini ellerinde toplamayı başardılar."[43]

1877-1878 savaşından sonra Rusya tarafından Türkiye'ye kabul ettirilen savaş tazminatı, miktar bakımından daha önceki tazminatlara oranla çok daha fazlaydı —27 Ocak 1879'da imzalanan antlaşma uyarınca 300 milyon rubleyi buluyordu. Tazminat tutarı frank olarak ifade edilmişti ve 802,5 milyon frank olarak saptanmıştı— tazminat, Türkiye'nin borçlarını altıda-bir oranında artıran çok büyük bir tutardı (35 milyon Türk lirası). 14 Mayıs 1882 tarihli Rus-Türk antlaşmasıyla saptanan tazminatın ödeme biçim ve süresi şu şekilde bir karara bağlandı:[44] Türkiye her yıl 350.000 lira ödemekle yükümlendi; başka bir deyişle bu savaş tazminatının ödeme süresi, düzenli bir biçimde ödenmesi durumunda bile yüz yıl üzerinden hesaplanmıştı. Bir dizi ilin —Konya, Kastamonu, Adana, Halep ve Sivas illerinin— aşarı ve küçükbaş hayvan vergisi gelirleri, savaş tazminatının ödenmesine tahsis edilmişti. Rus emperyalist-

[42] Marx ve Engels, *Tüm Yapıtlar*, c. IX, s. 522.
[43] Aynı yerde, s. 529.
[44] Narodoungian, *agy*, c. IV, s. 301.

lerinin hesaplarına göre, Türk köylülerinin, kendilerine yüklenen haracı, yüz yıl ödemesi gerekiyordu.

Çar hükümeti, bu savaş tazminatını Türkiye üzerinde ekonomik ve politik ilişkilerde bir baskı aracı olarak kullanıyordu.

Sürekli olarak bir para gereksinmesi içinde bulunan Padişah hükümeti, tazminatı ödemede düzenli hareket edemiyordu. Ama bu durum, çarın yüksek memurlarını kaygılandırmıyordu. Padişah hükümetinden şu ya da bu siyasal ödünü mü koparmak gerekiyor, o zaman paranın ödenmesi ile ilgili istem sahneye çıkıyordu. Rus emperyalizminin Türkiye'de demiryolu yapımını engellemesi mi gerekiyordu, sözkonusu demiryolunun, gelirleriyle tazminatın ödenmesi sağlanan illerden geçeceği sorunu meydana çıkıyordu. Tazminatı iç işlerde bir baskı ve müdahale aracı olarak kullanan Rusya, Karadeniz basseninde ulaşım yollarının yapımı ve işletmesi konusunda tekel hakkını elde etmişti. Herhangi bir yol yapılmadığını, bu hakkın yalnızca demiryolu yapmamak amacıyla değil, başkalarının da yapmasına engel olmak için alındığını söylemeye gerek var mı? Savaş tazminatı Rus emperyalizmine, Balkanlarda ve özellikle Bulgaristan'daki politik durumunu pekiştirmede iyi hizmet etti. 18-21 Aralık 1921'de imzalanan anlaşmaya göre, Rusya, tazminat hesabından 125 milyon frank tutarında olan 40 yıllık ödemeyi almaktan vazgeçiyordu, bunun yerine Bulgaristan, Türkiye'ye ödemek zorunda olduğu 75 yıl süreli 82 milyon frankı Rusya'ya ödeyecekti.[45] Çarın diplomatları tarafından ortaya konulan bu sinsice düzenlerin işlevi, Almanya'nın Balkanlarda güçlenen etkisine karşı Rusya'nın durumunu pekiştirme amacına yönelikti. Türkiye için yukarda belirtilen antlaşmanın imzalanmasından 40 yıl sonra, 34 yıl süreyle ödenmesi gerekli bir borç kalıyordu.

[45] Kliyuçikov ve Sabanina, *agy.*, c. I, s. 333 ve 345.

Dünya Savaşı sırasında bile Çar hükümeti tarafından denenen bu silah Türkiye üzerinde aşağıda belirtilen sorunlarla ilgili olmak üzere etki yapmak için yeniden ortaya atıldı.

Paris'teki Rus elçisi İzvolskii, Dışişleri Bakanı Sazanov'un adına çektiği 13-26 Mart 1915 tarihli gizli bir telgrafta, gizli kaynaklardan aldığı bilgilere göre, Fransız hükümetinin, Türkiye'de sermaye yatıran Fransız burjuva çevreleriyle birlikte "Osmanlı borçları ve bankaları, tekeller, limanlar ve demiryolları, Çarigrad'ın [İstanbul —ç.] banka ve diğer malî ve sınaî kurumlarıyla ilgili olarak bazı önlemleri hazırlamakla" uğraştığını bildiriyordu. "Bu önlemler Fransızın malî çıkarlarını koruyan ve aynı zamanda uygar ülkelerde hükümete ait olan, Türkiye'de ise şimdiye kadar yabancı kapitalistlerin elinde bulunan bir dizi devlet işlemlerinin sağlanması görünümünü taşıyordu. Hem de Türk egemenliği fiksiyonu yalnızca adı geçen kurumlara özel Osmanlı komiserleri bulundurmakla sürdürülecekti [görüldüğü gibi gizli haberleşmelerinde çarın yüksek memurları yeter derecede açık yürekli idiler ve nesneleri kendi gerçek adlarıyla adlandırıyorlardı —*A.N.*]. Öyle görünmektedir ki, Fransızlar tarafından planlanan girişimlerin temelinde, müttefiklerin Tsagrad'a girmeleri üzerine, değinilen kurumların, başlarında Osmanlı Bankası olmak üzere Fransız malî sermayesinin yönetimi altında, önceden olduğu gibi faaliyetlerine yeniden başlayacakları görüşü yatmaktadır; çeşitli kurumlardaki Alman ve Avusturya katılım payları-na, Avusturya-Alman bankaları ve girişimleri olsun elkonulacaktır." Bundan sonra İzvolskii, "Fransız ordusuna eşlik edecek olan ve kendilerine önceden belirli talimat verilecek olan Fransız malî mensupları ve sanayicilerinin listesi"nin saptandığını bildiriyordu. İzvolskii yukarda anlatılanları belirttikten sonra, müttefik ordularının İstanbul'u işgal etmeleri durumunda kendi faaliyet programının "ha-

zırlanması" hakkında düşüncesini belirtiyor ve bu programın gerçekleştirilmesi için kendilerine görev verilecek kişilerin saptanmasını salık veriyordu. İzvolskii'nin verdiği haber Nikola II'ye sunuldu. O da rapora "Her şeyin önceden hazırlanması gerekir" kararını kenar notu olarak koydu.[46] Hazırlık başladı. Dışişleri, maliye, ticaret ve sanayi bakanlıkları arasında bu konuyla ilgili olarak bir mektuplaşma yağmuru başladı. Çarın yüksek memurlarının durumu, Fransızlarınkinden önemli ölçüde daha zordu. Çünkü Rus kapitalistleri ne maliye, ne sanayi, ne de demiryolu alanında, Türkiye'de hiçbir yatırım yapmamışlardı. Ve gene Türklerden alınan savaş tazminatı ortaya çıkarıldı. Dışişleri bakanına verdiği yanıtta, maliye bakanı "Türkiye'deki Rus çıkarlarını" sayıyor, Türkiye'nin tazminatını birinci sıraya koyuyor ve 1909 antlaşmasına dayalı olarak "1 Ocak 1909'dan itibaren Türkiye'nin 34 yıl süreyle her yıl 350.000, tümüyle 11.900.000 Türk lirası, yani 270.844.000 frank ödemede bulunması yükümlülüğünün yeniden yürürlüğe girdiğine" değiniyordu. Türkiye'nin ödemek zorunda olduğu tazminat Düyunu Umumiye İdaresi yönetim kuruluna Rus temsilcilerinin sokulması için bir dayanak noktası olarak ileri sürülüyordu.

1878 yılı savaş tazminatı Demokles'in kılıcı gibi Türkiye'nin başı üzerinde asılı durmaktaydı ve Türk ulusunun boynuna çarlık tarafından takılmış olan ilmiğin ne zaman çözüleceği belli değildi. Ancak Ekim Devrimi, Türkiye'nin savaş tazminatını tarihin çöplüğüne attı.

19. yüzyılın sonlarında Çarlık Rusyasının bazı temsilcileri, Batı Avrupa ülkelerinin Türkiye'de her şeye damgasını vuran etkilerini ve bu devletlerin politik etkilerinin bu temel üzerinden geliştiğini, genellikle Almanya'nın Yakın-

[46] AVU, OKK. *Delo o Podgotovitelnih Operatsiyah Vı Turtsii Po Finansovoy Casti*, 1915, Leningrad, s. 2. (AVU, OKK "Türkiye'de Mali Alanda Hazırlık Çalışmaları".)

Doğudaki öneminin her şeye damgasını vurduğunu görerek Rusya'nın da bu yoldan gitmesi gerektiğini düşünmeye başladılar. Örneğin çarın İstanbul'daki elçisi Zinovyev, 1889'da, dışişleri bakanlığına şöyle yazıyordu: "Türkiye'deki maddî çıkarlarımızın sınırlılığı öteden beri bu ülkedeki etkimizin pekişmesine temel engel kabul edilmekteydi. Bu bakımdan, ulusal sanayilerine ve kapitalistlerine dayanarak Türkiye'nin ekonomik yaşamına doğrudan etkide bulunmak olanağına kavuşan diğer bazı devletlere oranla çok olumsuz koşullar altında bulunmaktayız."[47]

Ama bu yıllarda seslerini yükseltenler, göreli olarak seyrekti. Bir süre sonra daha büyük bir güçle kendilerini duyurmaya başladılar. Geçici olarak elçilik yapan Türkiye'deki çarlık elçiliği müsteşarı Gulkeviç'in Dışişleri Bakanı Sazanov'a 10-23 Şubat 1914 tarihinde yazdığı mektup çok ilginçtir. Rusya'nın Türkiye'deki saygınlığının güçlendirilmesi için alınması gerekli olan önlemler üzerindeki son düşünceler üzerinde durarak şöyle yazıyordu:

"Genç Türkiye'nin gözünde ihtiyar Avrupa'nın saygınlığının düşmesi beni özellikle şaşırttı. Herhangi büyük bir devletin ilk elçilik tercümanı Yıldız'da göründüğünde, korkak ve zalim tiranın şiddetini kırmaya ve temsilcisinin karşısında durduğu hükümetin, sultanda uyandırdığı korkunun derecesine uygun olarak ondan ödün kopardığı zamanlar geçti. Bir zamanlar erdemini kanıtlamış olan bu sistem, tüm önemini yitirdi, yalnızca geleneklere düşkün bazı meslektaşlar bunu sürdürmeye çaba göstermektedirler, ama bu çabalar görünür bir sonuç vermemektedir."

Rusya'nın saygınlığı nasıl artırılırdı? Gulkeviç bu soruyu aşağıdaki sözlerle yanıtlıyordu:

"Günümüzde özellikle Türkiye'de ekonomik sorunların sahip olduğu çok büyük önem, kanımca, Osmanlı İmpara-

[47] AVU, OKK, *Delo o Viplate Voennovo voznagrajdeniya*, n° 14, Leningrad 50. (AVU OKK, "Savaş Ödüllerinin Ödenmesi ile İlgili Dosya").

torluğu üzerindeki etkimizin yeniden canlandırılması için en gerçek yoldur." İtalya ve Almanya'nın deneyimlerini örnek olarak gösteren Gulkeviç "Politik saygınlığın pekiştirilmesi için gerçek bir etkinin temelinin biricik barışçıl ve kesin aracını, yalnızca maddî çıkarlar oluşturabilir"[48] diye yazıyordu.

Çarlık Rusyası bu maddî çıkarları Türkiye'de elde etmek için çok faal davranıyordu.

Demiryolu yapımında, bankacılık alanında, Düyunu Umumiye İdaresinde, maden çıkarma sanayiindeki bir dizi çok önemli mevkileri hemen eline geçirmek için Rusya girişimlerde bulundu. Aşağıda Çarlık Rusyasının Türk ekonomisinin belirtilen alanlarından herbiri üzerindeki faaliyetlerini ayrı ayrı ayrıntılı bir biçimde gözden geçireceğiz. Burada tüm bu sorunların ve bir dizi politik sorunların bir tek yumağa sarılı olduklarını belirtelim.

Örneğin Rusya %4'lük bir zamma "razı olarak", bunun karşılığında Türkiye'nin Düyunu Umumiye İdaresine Rus temsilcisinin alınmasını kabul etmesini, demiryolu sorununda özveride bulunmasını; varlığı doğu illerinin yönetiminin fiilî olarak çarın memurlarının eline geçmesinden ibaret olan Ermeni Reformu denilen projeyi kabul etmesini vb. istiyordu.

1913 Ekiminde Rusya ile Türkiye arasında ekonomik anlaşma tasarısı yapıldı. Bu tasarı, Rus otokrasisine, Türk ulusal ekonomisinde büyük bir yer veriyordu, aynı zamanda, kuşkusuz, bu, ekonominin gelişmesinde sürekli olarak Çarlık Rusyasının çıkarına olan bir engeldi. Bu anlaşma Fransa'nın onayı ile hazırlandı ve maddelerinin çoğunluğu

[48] *Mejduranodnie Otnoşeniya Vı Epohu İmpernalizma*. Dokumenti Iz arhivov Tsarskovo i Vremennovo Pravitelstv Vı 1878-1917 GG. Sena III. T I s. 335 Dı. (Dalneişen Sokraşçeno M.O.). ("Emperyalizm Döneminde Uluslararası İlişkiler. 1878-1917 Yıllarında Çar Hükümetlerinin ve Geçici Hükümetin Arşivlerinden Belgeler". Dizi III, Cilt I, s. 335.) (Daha sonraları M. O. şeklinde kısaltılmıştır.)

bakımından aynı yıl imzalanmış bulunan Fransız-Türk anlaşmasının tam bir kopyası idi.

Rus-Türk ekonomik anlaşmasının tasarısı aşağıdaki noktaları öngörüyordu:

Çar hükümeti, öteki ülkelerin de kabul etmesi koşuluyla gümrük resminin %4 artırılmasını, yani %15'e çıkarılmasını kabul ediyordu. (Madde 1.)

Çar hükümeti, cinsine bakılmaksızın malların değeri üzerinden vergi tahsil etme ilkesi üzerine kurulmuş olan Türk gümrük tarifesinin ayrım gözeten bir tarifeye dönüştürülmesini kabul ediyordu. Ama bunun için tüm ilgili devletlerin genel onayı gerekiyordu. (Madde 2.)

Çar hükümeti, hazırladığı ve yabancı misyonlara sunduğu tasarıya göre, uyruklarının taşınır mallar vergisiyle vergilendirilmesini kabul ediyordu. (Madde 3.)

Türkiye'de devlet tekellerinin kurulmasını, ya da tüketim üzerine, petrol, alkol, şeker, kibrit, kav, sigara kâğıdı ve oyun kâğıdına, aşağıda belirtilen koşullara uygun olarak vergi konulmasını kabul ediyordu:

Türk hükümeti, devlet tekelini kurarsa, ya da bu amaçla bir şirket kurarsa, ya da herhangi bir şirket tarafından tekel kurulursa, malların dışardan satın alınması durumunda Rusya'ya satılan mallar, tekele girmelerinden önce üç yıl içinde Rusya'dan Türkiye'ye ihraç edilen ortalama miktarlardan daha az olmayacaktı.

Bu ürünlerin üretimi üzerinde tekel kurulmuşsa dışardan satın alınmaların durdurulması tekelin kurulmasını izleyen üç yıldan önce mümkün olamazdı. Satın almalar her yıl üçte-bir oranında azalacaktı. (Madde 4.)

Bütün bu maddeler Fransız-Türk ve Rus-Türk anlaşmalarında tümüyle aynı idi, ama dördüncü maddeye aşağıda belirtilen türden bir ek yapıldı: Eğer Türk hükümeti tarafından yabancı kapitalistlere petrol ve alkol tekeli verilirse, Türk hükümeti Rus kapitalistlerinin payı olarak Rus-

lardan yapılan ithalâta, bu ithalâtın Türkiye'ye yapılan genel ithalât içindeki özgül ağırlığına eşit bir oranda izin vermek yükümlülüğündeydi, ama bu pay üçte-birden fazla olmayacaktı.

Anlaşma tasarısının öteki maddelerinden, yedinci maddeyi belirtelim. Bu maddeyi çarlık hükümeti, Türkiye'deki Rus postalarını, öteki bütün yabancı devletlerin postalarının kaldırılması ve Türk postalarının, mektupların ulaşımını başarması konusunda güven sağlaması koşuluyla kaldırmayı kabul ediyordu.

Rusya'nın diğer devletlerin kabul etmesi durumunda varolan kapitülasyon sisteminin ne derecede düzeltilebileceği konusunda görüşmeler hususunda bir temsilci saptamayı kabul ettiğini ifade eden sekizinci madde de ilgi çekicidir.

Gerçekçi olmayan bu özveriler karşılığı olarak Türkiye, Rusya'ya petrol ve alkol tekellerinde sağlam bir pay, doğu illerinde demiryolu yapımında tekel hakkı, Düyunu Umumiye İdaresine Rusya'yı da almak, Türkiye'nin ithal ettiği Rus mallarına bir dizi bağışıklık tanımak (petrolü oktruva resminden bağışık kılmak, istisnaî durumlarda —açlık vb.— gümrük resimlerinin indirilmesi ya da geçici olarak kaldırılması durumunda tahıl gibi un ithalinde de aynı bağışıklıkları tanımak ve daha bir dizi özveride bulunmak) zorundaydı.[49]

Batumlu petrol ihracatçıları Türkiye'de petrolün tekele alındığını öğrenerek kaygı duymaya başladılar ve "ulusal sanayii korumak amacıyla önlemler alması için" maliye bakanlığına başvurdular. Maliye bakanlığı, dışişleri bakanlığından "Türk hükümetiyle diplomatik temas kurarak Rus petrol üretimini korumasını" istedi.

[49] AVU, OKK. *Delo "Ottomanskiy Dolg i Finansovaya Komissiya Vı Parije"*, Ç II, 1913 L. 26. (AVU, OKK. "Osmanlı Borçları ve Paris'teki Finans Komisyonu" Bölüm II, 1913, Leningrad 26.)

Elçi Girs, 1914 Nisanında verdiği yanıtta, "petrolcülerin teskin edilmesi için" "elçilik tarafından ivedi önlemler alındığını" bildirdi. "Petrolü bizim petrolcülerimizin görüşüne göre, onların çıkarlarına en fazla yanıt veren bir biçimde vergilendirmeyi kabul ettirmek" için Cavit Bey üzerinde (Girs'in mektubunda) baskılar yapıldı. Bu işte, Girs, tekelin kurulmasının Rus petrolcüleri için kârlı olduğunu ve Rus kapitalistlerinin tekele katılmalarının Rus emperyalizmi ve politik ilişkileri bakımından önemli olduğunu her şeye karşın gösterdi.[50]

Girs, 6-19 Ekim 1913'te, dışişleri bakanlığına çektiği gizli telgrafta, bu anlaşmanın ve aynı zamanda öteki ekonomik sorunlarla ilgili olarak anlaşmalar imzalanmasının Rusya için önemini aşağıda belirtilen sözleriyle açık bir biçimde betimliyordu: "Türkiye'de petrol ve alkol üzerinde tekel imtiyazlarının oluşturulması durumunda, yatırılan sermayelerin üçte-bir payı, yönetimde personelin üçte-birinin tarafımızdan sağlanması, gümrük resminin yükseltilmesi ile ilgili anlaşmamız karşısında çok esaslı ödünlerdir. Temsilcilerimizin Düyunu Umumiye İdaresine girmesi ve Selanik Bankasının İstanbul'da gerekli olan bir merkezi kurum açmasıyla Türkiye'de ulusal ekonomimizin etkilerinin pekiştirilmesinde ilk olanaklar sağlanmış olacaktır. Bu olmaksızın burada ortaya çıkan tarihsel görevimizi gerçekleştirecek duruma gelemeyiz."[51] Savaş, bu tasarının yaşama geçmesine engel oldu.

Selanik Bankası, Düyunu Umumiye İdaresi kadrosuna Rus temsilcisinin alınması ve demiryolları konularında, Çarlık Rusyası, savaştan kısa bir süre önce büyük bir faaliyet gösterdi. Demiryolları ile ilgili bölümde açıklamış olduğumuz demiryolu konusunda Rus otokrasisi özel bir yere sa-

[50] M. O., cilt II, s. 387.

[51] AVU, OKK ottomanskiy Dolg i Finansovaya Komissiya Vı Parije, Ç. III, 1913, L. 21. (AVU, OKK Osmanlı Borçları ve Paris'teki Finans Komisyonu, Bölüm II, 1913, Londra 21.)

hipti. Çarlık Rusyasının Türkiye'de demiryolu yapımını engellemek için tüm gücünü kullandığını anımsayalım. Çarlık Rusyasının bu frenleyici faaliyeti, Almanların, padişahtan, Bağdat demiryolunu yapma imtiyazını koparmak için konuşmalara giriştikleri bir sırada, 19. yüzyılın sonunda, özel bir çaba olarak kendini gösterdi.

Ama Rusya'nın karşı koymasına karşın, Almanya, 1899'da, Türk hükümetiyle, Alman kapitalistlerine Konya'dan Bağdat'a ve daha sonra Basra Körfezine kadar demiryolu yapma iznini veren anlaşmayı imzaladı. Anlaşmanın imzalanmasına güç yoluyla engel olamayacağını anlayan Çar hükümeti bu alandaki politikasını üç yönde yürüttü: bunlardan birincisi, Bağdat demiryolunun yapılmasını frenlemek idi; ikincisi, Rusya, demiryolunun doğu illerine yaklaşmaması için önlemler aldı; üçüncüsü, Türkiye'nin doğu illerinde demiryolu yapımına, Samsun-Sivas hattına karşı kendisini koruma eğilimindeydi.

İlk amacın gerçekleşebilmesi için Türkiye'nin savaş tazminatından yararlanıldı. Bağdat imtiyazında temel sorunlardan biri bu hat için ödenmesi gereken kilometre güvencesi olduğu için, Rusya, savaş tazminatının tam olarak ödenmesini istemeye başladı ve bu ödemeden sonra Türkiye'nin kilometre güvencesini ödeyecek kaynaklara sahip olamayacağını hesapladı. Bu konuda dışişleri bakanı, 1899 Aralığında, Maliye Bakanı Vitte'ye savaş tazminatının gerçekten ödenmemesi nedeniyle Rusya'nın Türkiye'nin dışişlerine müdahalede denenmiş bir aracından yoksun kalacağı korkusunu ifade etti.

Dışişleri bakanı, Maliye Bakanı Vitte'ye şöyle yazıyordu: "Genel olarak Bağdat hattıyla ilgili siyasal sorun ile tazminat borçları hesaplarıyla ilgili salt bir malî sorun arasında çok yakın bir bağ kurmanın doğru olmadığı görüşünü taşıyorum. Kendiliğinden anlaşılacağı gibi, para konusundaki istemlerimiz ile ilgili protestomuz demir-

yolunun kilometre güvencesi kararını içerebilirse bizim için çok esaslı kazançlar ortaya çıkar. Ama öte yandan şu olasılığı da gözden uzak tutmak mümkün değildir: Alman hükümeti, meydana çıkan bu güçlüğü önlemek için, gerektiğinde, gelecek güvence hesabına kaydetmek üzere bize ödenecek olan 350.000 liralık taksidi Osmanlı Bankasına hemen yatırır ve böylelikle bizi bundan sonra protesto çekmek hakkından yoksun bırakır.

"Burada, bence, *tümüyle farklı iki sorunun tehlikeli yanları karıştırılmaktadır.*"[52] (İtalikler bizim. —*A.N.*)

Vitte verdiği yanıtta, bu iki sorunun birbiriyle ilişkilendirilmesi zorunluluğu üzerinde direndi. Alman hükümetinin, Türkiye'nin savaş tazminatı alanındaki yükümlülüğünü kapatacak gibi olasılık-dışı bir durum içine girmesine değinerek "Padişaha, düzensiz bir borçlu olarak, Türkiye'nin gelirlerini keyfince harcayamayacağını anımsatmasını"[53] istedi.

Bağdat demiryolunun yapılması ile ilgili anlaşmayı tümüyle ortadan kaldıracak durumda bulunmayan çar hükümeti, bütün gücünü demiryolunu doğudan uzaklaştırmaya ve güneye yöneltmeye harcadı. Maliye Bakanı Kokov-'Λου demiryolunu engellemenin olanaksız olduğunu yazdığı mektupta şu noktalara değiniyordu: "Bununla birlikte, bu işte Rus hükümetinin bellibaşlı ilişkisi, görüldüğü gibi ilgili çevrelerin gözünde önemini yitirmekten uzaktır ve sözü edilen girişim karşısında, bugüne kadar izlediğimiz olumsuz tutumumuzun değişmesi, düşünceme göre varolan kompansasyon koşulları altında tek çözüm yolu olabilir ve burada ben kendi açımdan yol tasarısının, bizim yakın ekonomik ve stratejik çıkar alanımız dışında uygulanması anlamında değiştirilmesi gereğine dikkati çekebilirim. Bilin-

[52] AVU, OKK Delo O Viplate Voennovo Voznagrajdeniya, n° 14, L. 49. (AVU, OKK. Savaş Ödüllerinin Ödenmesi ile İlgili Dosya, n° 14, Leningrad 49.)

[53] Aynı yerde, s. 42.

diği üzere Rusya bunu başardı ve demiryolu güney yönünde gerçekleştirildi.

Bunun yanısıra Çar hükümeti, doğu illerinde demiryolu yapma hakkını tekel olarak elde etmek için önlemler aldı. 1900 Martında Türkiye ile daha önce belirtmiş olduğumuz anlaşma imzalandı. Bu anlaşma uyarınca Türk hükümeti, Karadeniz kıyısı ile Ankara-Kayseri-Sivas-Harput-Diyarbakır-Van kentleri üzerinden geçen hat arasındaki bölgede demiryolu yapımına girişmeyi gerekli bulması ve bu hattı kendi kaynaklarıyla yapmak istememesi durumunda, bu yolun yapılmasını Rus kapitalistlerine, 11-24 Aralık 1899 tarihli konvansiyon uyarınca Alman kapitalistlerine verilen esaslara göre vermeyi yükümlendi. Türk hükümeti, yukarda gösterilen kentlerin demiryollarını birleştirme hakkını koruyordu. Bu anlaşma Türk hükümetinin özel bir notası biçiminde çarın elçisine 21 Mart 1900 tarihinde bildirildi.

Türk hükümetinin sözü edilen bölgede demiryolu yapımına tahsis edeceği kaynakları bulunmadığı çok iyi biliniyordu, ama Rus kapitalistleri de bu yolu yapmayı düşünmüyorlardı.

Yeni yüzyılın ilk on yılı sonuna doğru Amerikan kapitalistleri Chester'in kişiliğinde Karadenize ve İran sınırına doğru ikincil hatlarıyla birlikte Sivas-Diyarbakır-Van demiryolu yapımı hakkını elde ettiler. Fransız kapitalistleri de Samsun-Sivas hattına ilgi gösterdiler. 1900 yılı anlaşmasından bu yolun yapılmasının olanak-dışı bulunduğu anlamı çıkmadığı ve üstelik de yabancı kapitalistler hükümet maskesi altında hareket edebildikleri için çarın yüksek memurları kaygılanmaya başladılar. 2 Haziran 1910'da özellikle bu yol konusunu görüşmek üzere bir Baltık limanında, "Standart" yatında Stolipin'in başkanlığında bir konferans toplandı. Bu konferansta 1910 tarihli anlaşmadan vazgeçilmesi ve Türk hükümetinden Samsun-Sivas-Harput-Diyarbakır-Musul-Hanekin hattının doğusuna doğru demiryolu yapımını yasak-

layan yeni bir anlaşma yapılması için istemde bulunulması kararlaştırıldı. Bu kararı Fransa'nın onayını da alarak gerçekleştirmek için, bu ülkeye, bir ödün olmak üzere Samsun-Sivas hattını yapma hakkının verilmesi kararlaştırıldı. Bu konuyla ilgili olarak Rusya, Fransa ve Türkiye arasında yapılan görüşmeler birkaç yıl boyunca sürdü, bu sorunla birlikte başka sorunlar da —gümrük vergilerinin yükseltilmesi, Ermeni reformu— ortaya atıldı. Yeni anlaşma gerçekleşmeye yaklaşmıştı; ama Dünya Savaşının çıkması görüşmelere son verilmesine neden oldu. Bununla birlikte yukarda sunulan bilgilere inanmak gerekirse yüksek Rus memurlarının "zahmeti" boşa gitmedi: Doğu Anadolu uzun zaman demiryolundan yoksun kaldı.

Savaşın eşiğinde Çar hükümeti, özellikle doğu illerinde banka şubeleri dizisinin yardımıyla, ülkede önemli bir ekonomik etkiye sahip olmayı ve bununla birlikte siyasal durumunu pekiştirmeyi gözönünde bulundurarak Türkiye'de bankacılık alanında mevziler elde etmede özellikle faal oldu. Bu nedenle, Rus otokrasisine, bu devletin Türkiye'nin doğu illerindeki etkisini pekiştirme konusunda yardım eden Ermeni kapitalistlerin girişimlerini belirtmek gerekmektedir.

"Tiflis Ticaret Bankası"nın sahibi olan, petrol kuyularını elinde bulunduran ünlü Bakülü kapitalist Mantaşev, Çar hükümetine Küçük-Asya'da özel bir banka kurmak üzere kendi kaynaklarını önerdi. Bu bankanın faaliyet alanı, tüm Türkiye Ermenistanını kapsayacaktı. Gazanov'un Girs'e yazdığı mektupta Mantaşev (bu işteki payının çok gizli tutulmasını istemesi ilgi çekicidir) iki koşul ileri sürüyordu: 1) Çar hükümeti, Ermenistan'da bir olay meydana gelmesi durumunda bankayı korumayacaktı ve 2) bu banka Ermeni illerinde kurulacak tek banka olacaktı. Çarın İstanbul'daki elçisi Girs, Mantaşev bankasının açılışını selamlarken, bankaya Ermeni illerinde tekel tanınmasına bu bankanın sözümona "keskin milliyetçi niteliğinden" dolayı kar-

şı çıkıyordu. Girs, tekel hakkında şöyle diyordu: "Tekel, Ermeni illerinde salt Rus eğiliminin doğmasına karşı bir engel oluşturacaktır. Bu eğilim bizim bölgelerimize sınırdaş olan bölgelerde kuşkusuz çok güvenilir bir kılavuz olacaktır."[54]

Girs'in, Mantaşev ve öteki Ermeni bankerlerine karşı gösterdiği güvensizlik tümüyle boşunaydı. Bu bankerlerin, Girs'in sahip olduğu "Gerçek-Rus" ruhundan daha az "Gerçek-Rus" ruhuna sahip olmadıklarını gösterdiklerinden kuşkum yoktur.

Ama bu sırada Türkiye'deki en büyük bankalardan biri olan Selanik Bankasıyla yapılmakta olan anlaşmanın ana hatları ortaya çıkmıştı. Bu banka, Rus hükümetine, Türkiye'deki ekonomik etkisini pekiştirmede, Mantaşev'in bankasından çok daha büyük olanaklar veriyordu. Bunun sonucu olarak Mantaşev'in bankasının kurulması için girişimde bulunulmadı.

Sözkonusu anlaşma, Rus-Asya Bankası ile Selanik Bankası arasında savaştan kısa bir süre önce, 1914 Haziranının ortalarında imzalandı. Bundan önce Rus-Asya Bankası ile Selanik Bankasının fiilî sahipleri olan Fransız bankaları arasında uzun görüşmeler yapıldı.

Biz burada anlaşmadan önce geçen tüm öyküyü ayrıntılarıyla incelemeyeceğiz, ama içerdiği özü kısa çizgilerle aşağıda vereceğiz.

1913 yılının başında, Selanik Bankasının, Rus-Asya Bankası tarafından satın alınması sorunu ortaya çıktı, başlangıçta Selanik Bankasının tümüyle yutulması ve bu bankanın Balkanlardaki ve Asya Türkiyesindeki tüm şubelerinin Rus-Asya Bankası tarafından tümüyle devralınması tasarlanıyordu. Maliye ve dışişleri bakanlıkları, bu tasarıya büyük destek sağladılar. Ama Fransız hükümeti, Selanik Bankasının, İstanbul, İzmir ve Suriye şubelerinin Rus-Asya Bankasına devredilmesine kesinlikle karşı çıktı.

[54] M. O., cilt II, s. 387.

1914'te, Selanik Bankasının, İngiliz Bankası Cassel ve uluslararası konsorsiyum tarafından finanse edilen yeni bir banka olan Türk Millî Bankasıyla kaynaşması yoluyla bir kuruluşu öngören yeni bir tasarı ileri sürüldü. Bu kaynaşmanın kadrosuna, Fransız, İngiliz kapitalistlerinin ve Rus-Asya Bankasının temsilcileri girecekti. Bu tasarı üzerinde anlaşma olunca, maliye ve dışişleri bakanlıkları, bankanın yönetim kurulundaki Rus temsilcilerinin elden geldiği kadar üstün bir duruma geçirilmesini ve Rusya'nın temsilcilerine Türkiye'nin doğu illerinde üstün bir durum tanınmasını zorunlu bir koşul olarak ileri sürdüler. Fransız tarafı bu koşulları kabul etmedi. Uzun görüşmeler sonunda iki taraf da, 1914 Temmuzunda, anlaşmaya vardılar. Bu anlaşma uyarınca, Rus-Asya Bankası, Selanik Bankası tarafından yeniden çıkarılan, herbiri 500 franklık 10.000 paya sahip olacaktı ve bu sayede Rus-Asya Bankasına, Selanik Bankasının yönetim kuruluna dört temsilci atama hakkı verilecekti. Bu temsilcilerden ikisi Rus, ikisi de Fransız uyruklu olacaktı.

Sözkonusu anlaşmayı Sazanov'a 1915 Nisanında gönderdiği mektupta açıklayan Bakan Bark şöyle yazıyordu:

"1914 Temmuzunun sonunda patlayan savaş, sözkonusu anlaşmanın uygulanmaya konulmasına engel oldu. Bu anlaşma günümüzde ertelenmiş sayılabilir."[55] Devrim, bu anlaşmayı sonsuza kadar erteledi.

Savaştan kısa bir süre önceye kadar Rusya, Türkiye'deki emperyalizmin kalesine, daha önce hiç de dostça davranmadığı Düyunu Umumiye yönetim kuruluna sızmak için inatçı bir çaba gösterdi. Düyunu Umumiye İdaresinin tüm Türkiye'de çok büyük ekonomik ve siyasal ağırlığı olduğunu bilen Çar hükümeti, bu idarenin yönetim kadrosuna kendi temsilcisini sokmak için her türlü önlemi aldı.

[55] AVU, OKK, *Delo o Patgotovitelnıh Operatsiyah Vı Turtsii po Finansovoi Çasti* 1915, L. 9. (AVU, OKK., "Türkiye'de Finans Alanında İnceleme Çalışmaları Dosyası", 1915, Leningrad, s. 9.)

Almanları güçten düşürmek isteyen Fransızlar, Rusların bu girişimine karşı ses çıkarmadılar, ama Sazanov'un yazdığı gibi "Bu sorunun anahtarı Berlin'de bulunuyordu." Almanlar Rusların isteğine karşı inatçı bir direnç gösteriyorlardı. Türkler de —kaderin bir cilvesi olarak— Almanlara bu işe razı olmalarını söylüyorlardı. Türkler, böylelikle Rusya'nın Erzurum'a demiryolu yapılmasını onaylayacağını umuyorlardı. "Cavit'in (jön hükümetinin maliye bakanı) sözlerine göre —Gulkeviç yeni takvimle 12. V. 1914'te dışişleri bakanlığına rapor veriyordu— Almanları, Düyunu Umumiye yönetim kuruluna bizim temsilcimizin kabul edilmesine karşı çıkmamaya ikna etmeyi başardığını sanmaktadır. Ama bunun karşılığı olarak, sözkonusu amacı için özveride bulunmak zorunda kalacağını ummaktadır, biz kendi tarafımızdan ona demiryolu sorununda bazı özverilerde bulunmayı, demiryolu hattının son noktasını doğuda Erzurum'a kadar geri çekmeyi ve yolun yapılması için Babıâlinin gerekli malzemeyi elde etmesine olanak sağlayacak kaynakları genişletmeyi reddetmiyoruz."[56] Buna karşın, Rus emperyalistleri Türklerin bu isteklerini "yalvarma" olarak nitelendirmişler ve kabul etmemişlerdir.

Gulkeviç daha aşağıda şunları yazmaktadır: "Yeni koşullar ileri sürmediğimiz için onun arzusunu kabul etmemizin olanak-dışı bulunduğu yanıtını verdim. Bunun üzerine, taraflarca daha önce kabul edilmiş olan ilkelere ters düşen yalvarmalara başladı."

Cavit aynı zamanda, Türk hükümetinin, Rus temsilcisinin Düyunu Umumiye yönetim kurulu kadrosuna girmesini kabul etmesi için, bu kurulun başkanı olarak Türkiye maliye bakanının, yani kendisinin seçilmesini Rusya'nın kabul etmesi koşulunu ileri sürüyordu. Dışişleri bakanlığı bu istemi kabul etti, çünkü bu istemin yönetim kurulunun durumunda bir şeyi değiştirmeyeceği biliniyordu. Bunu jön-türklerin

[56] M. O., Cilt II, s. 536.

bilip bilmedikleri ve sözkonusu istemi neden ileri sürdükleri İstanbul'daki Rus elçisi Girs'in Sazanov'a 16-29 Ekim 1913 tarihinde çektiği aşağıdaki telgrafından anlaşılmaktadır:[51]

"Türkler bizim delegemizin yönetim kuruluna kabul edilmesini kendilerine bir kazanç olmaksızın gönüllü olarak kabul etmemektedirler. Türk kamuoyu, temsilcimizin yönetim kuruluna kabulünü, Avrupa'nın Türkiye üzerindeki siyasal denetiminin genişlemesi olarak görmektedirler, jön-türkler buna karşı tüm güçleriyle savaşım vermektedirler. Temsilcimizin yönetim kuruluna girmesini, Osmanlı maliye bakanının Düyunu Umumiye yönetim kurulu başkanlığına kabulü koşuluna bağlayarak, Türkler, tümüyle hayali olmakla birlikte, kamuoyunu tümüyle tatmin edecek bir kazanç elde ettiklerini söyleyeceklerdir. Hükümet, kuşkusuz, özel kişilerin, yabancı alacaklıların ülkenin maliyesi üzerinde denetimi niteliğini taşıyan bir kurumdan, devlet borçları yönetiminin bir Osmanlı kurumuna, büyük bir olay meydana getirecek biçime dönüştüğünü ülkeye açıklamayı hesaplamaktadır."

Çarlık Rusyası ise gümrüklerde %4'lük bir yükselmeyi onaylamak için, temsilcisinin Düyunu Umumiye yönetim kadrosuna alınmasını, zorunlu bir koşul olarak ileri sürüyordu.

Öte yandan Osmanlı Bankası, jön-türklerin Düyunu Umumiye yönetim kurulunda başkanlık koltuğuna oturma istemlerine kesinlikle karşı çıkıyor ve bunun Türklerin borç yükümlülüklerinin, kurumun düşmesi sonucuna kaçınılmaz bir biçimde neden olacağını ileri sürüyordu.

Biraz da Rus emperyalizminin Türkiye'nin maden çıkarma sanayiinde yerleşme girişimleri üzerinde duralım. Bu yönde yapılan ilk girişimin amacı, Rusya'ya, Ergani bakır

[51] AVU, OKK., *Delo o Padgovitelnih Operatsiyah Vı Turtsii po Finansovoy Çasti*, 1915, s. 41 (AVU, OKK, "Türkiye'de Finans Alanında İnceleme Çalışmaları Dosyası", 1915, s. 41).

madenlerinin işletilmesinde bir pay sağlamaktı.

1913 Ağustosunda Rus uyruklu Mavrokordato kardeşler çok kazançlı koşullar altında Ergani bakır madenlerinin işletme imtiyazını aldılar. Türkiye'deki Rus elçisi Girs'in 12-25 Nisan 1914'te Sazanov'a yazdığı bir mektuba göre Mavrokordatolar bu imtiyazı aşağıdaki nedenlerle almayı başardılar: "O tarihlerde bir mali boykot tehdidi karşısında bulunan Türkiye, 500.000 sterlin bulmak için büyük özverilere girmeye hazırdı." Ama Girs, "yurttaşlarına", Türklere bu parayı sağlamalarının o sıralarda İmparatorluğunun bakanlığının görüşlerine aykırı olduğunu bildirdi. Bu durum karşısında Mavrokordatolar sözleşmeden caydılar.[58]

Ama sözkonusu olaydan sonra, Berlin'de Almanlar ile Fransızlar arasında Ergani madenlerinin işletilmesinde pay sağlamak için pazarlıklar başladı. Almanlar üstünlüklerini korumayı isteyerek Fransızlara girişimin %40'ını bıraktılar. O zaman Ruslar harekete geçtiler.

30 Mart - 12 Nisan 1914 tarihinde Sazanov'a gönderdiği telgrafta Girs, Berlin görüşmeleri sırasında Harput ile Diyarbakır arasındaki ekonomik çıkar alanının görece sınırlandırılmasının, Ergani bakırlarının işletilmesi için Fransız-Alman konsorsiyumunun kurulmasında anlaşma ile sonuçlanmış olduğunu bildirdi. Girs şöyle yazmaktaydı: "Madenlerin, bizim öteki devletlerden daha az ilgilenmediğimiz *bölge olan* [italikler bizim. —*A.N.*] Diyarbakır ilinde bulunması karşısında, girişimin üçte-birinin bir Rus sanayicisine verilmesi için yukarda belirtilen gruplar üzerinde baskı yapmanın son derece gerekli olduğu kanısını ifade etmeyi bir borç bilirim."[59]

Girs, payların dağıtımı ve şu ya da bu iştirakçiye izin verme konusunda Türk hükümetinin bir rolü olmadığını çok iyi biliyordu. Bu nedenle şöyle yazıyordu: "Fransız ya da

[58] M. O., cilt II, s. 385.
[59] M. O., cilt II, s. 283.

Almanların onayı alındığında Babıâli tarafından direnç gösterileceği gibi bir kuşku olasılığını hesaba katmıyorum." Bir süre sonra Girs, Fransızlara %25 bırakılması için üçte-bir oranındaki paya değil, %20'ye razı oldu, ama Almanlara %55 kalıyordu.

Bunun dışında Girs, Sazanov'a şunları yazıyordu:

"Bundan başka, çağımızın olağan üstü koşulları karşısında kendilerini madenlerin tek sahibi durumuna gelmesine müsaade eden çok kârlı bir sözleşmeden, imparatorluğun bakanlığına karşı gelmeyi istemedikleri için vazgeçen Mavrokordato kardeşler, daha az bağlılık gösterselerdi elde etmiş olacakları kazancın bir kısmını almak için bizim desteğimizi ummaktadırlar."

Bu belgede "Otokrasinin" şu anlamlı kararı yer almıştır: "Elbette, bunları desteklemek gerekir."[69]

Fransızlar, Almanlara daha küçük pay verilmesi için, Rusların, Ergani bakır madenlerinin işletilmesine katılmasına karşı koymadılar. Ama Almanlar buna karşı çıktılar. Kısa bir süre sonra başlayan Dünya Savaşı, Rus emperyalizminin Türkiye'deki en zengin maden yataklarından birinin işletilmesine katılma girişimine son verdi.

Rus kapitalistleri Ereğli kömür havzasında da güçlenmek için girişimlerde bulundular. 1914 Martında Ereğli kömür havzasındaki İli-Su mevkiinde bulunan taş kömürü yataklarını incelemek ve maden ocaklarından limana demiryolu yapımı olanaklarını araştırmak üzere Paris'te 55.000 frank sermaye ile "İli-Su Sendikası" adında bir sendika kuruldu.

Bu sendika 250.000 frankla Mavrokordato kardeşler (buna ek olarak 50.000 frank, 1913'te bu kardeşler tarafından imzalanan ve tüm hakların sendikaya sağlanmasını öngören sözleşmenin bir ödülü olarak verilmişti) Rus-Asya Bankası (Paris şubesi) 125.000 frankla ve Rus Ticaret ve Sanayi Bankası 125.000 frankla katılmışlardı.

[69] Aynı yerde.

Bunu izleyen süre içinde, alanın incelenmesinden sonra, birkaç milyon franklık sermayeli bir anonim şirketin kurulması tasarlandı.[61]

Burada Selanik Bankasının 1914 Temmuzunda Rusya-Asya Bankası ile Bitlis ve Erzurum illerinde petrol alanlarını araştırmak için bir sendika kurma konusunda yapmış olduğu görüşmelere de değinelim. Sendikanın 100.000-150.000 franklık bir sermaye ile Rusya-Asya Bankasının yönetiminde örgütlendirilmesi sözkonusuydu. Selanik Bankası, sendikaya, %12 oranında katılmayı kabul etti. Araştırmaya tabi kılınan topraklar vakıflar bakanlığına aitti.

Kısa bir süre sonra patlayan savaş, bu tasarının da gerçekleşmesine engel oldu.[62]

Yukarda değinilen tüm olguları özetlersek, diyebiliriz ki, Çarlık Rusyası, gizli amacını, Türkiye'nin bölüşülmesini gözönünde bulundurarak Türk ekonomisinin gelişmesine kararlı bir biçimde karşı koymuş ve zayıflaması için her türlü önleme başvurmuştur.

Uzak-Doğu yenilgisinden sonra Yakın-Doğudaki politikasına hız veren, Türkiye'de önemsiz ekonomik mevzilere sahip olan ve bunları yeni savaşım koşullarıyla güçlendirmenin gerekli olduğunu bilen Rus emperyalistleri savaştan kısa bir süre önce Türk ekonomisinin bir dizi çok önemli alanında inatçı bir savaşım uygulamaya başladılar. Dünya Savaşı bu savaşımı erteledi ve bu savaşıma, Ekim Devrimi son verdi.

[61] AVU, OKK, *Delo O Pokupke Russko-Aziyatskim Bankom Salanikskovo Banka*, L. 231. (AVU, OKK, "Selanik Bankası'nın Rus-Asya Bankası Tarafından Satın Alınması", Leningrad 231.)

[62] Aynı yerde.

SONUÇLAR

BU kitapta Türk ekonomisinin temel dallarını arka arkaya inceledik. İncelenen malzeme bize sonuçlar çıkarmak, savaş-öncesi Türkiyesinin sınıfsal yapısının ve yabancı sermayenin yaptığı etki altında ülkenin ekonomisinin süreçlerinin genel karakteristiğini yansıtmak olanağını vermektedir.

Savaş-öncesi Türkiyesi, emperyalizmin yarı-sömürgesi durumuna dönüştürülmüş, geri kalmış bir tarım ülkesi idi.

Bu ülke ekonomisinin başlıca kesimi olan tarım, yüzyıllar boyunca egemen olan kölelik geleneklerine bağlanıp kalmıştı. Tarımdaki üretici güçler bir yandan feodal kalıntılar, öte yandan yabancı sermaye tarafından gelişme yolu üzerine dikilen çok sayıda engeller nedeniyle son kerte ya-

vaş ve zahmetli bir biçimde gelişmekteydi. Tarım sorunu ile ilgili bölümde belirttiğimiz gibi Türk köylerinin büyük bir kısmında bellibaşlı feodal kalıntı, köylüleri artı-ürünlerinden yoksun bırakan, daha geniş bir ölçekle üretim yapma olanaksızlığı içine sokan ortakçılıktır. Gerek miktarı, gerek toplanış biçimleri bakımından yıkıcı olan vergiler, Türk köylülerinin üretim olanaklarını daha da azaltıyordu, köylüler de üretimlerini sürdürmek ve yaşamlarını çok düşük bir düzeyde yeniden üretmek için tefecinin "yardımına" başvurmak zorunda kalıyorlardı.

Tahıl ekimiyle ve hayvancılıkla uğraşan Türk köylerinde, kara ve deniz ulaşım yollarına yakın olan bölgeler dışında pazar ekonomisi az gelişmişti. Meta—para ilişkileri, Türk köylerine, değinilen biçimde yavaş bir tempoyla sızıyordu. Kural olarak tahıl tarımıyla uğraşan Türk köylüleri, çok az pazarlanabilir artı-ürüne sahiptiler. Savaştan önce Türkiye'de ve dünyada nüfus başına düşen tahıl (buğday, çavdar, arpa, yulaf, mısır) miktarı ile ilgili karşılaştırmalı veriler bu konuda yeterince inandırıcı bir fikir verirler. Biz bu listeye, bir dizi ülkede yiyecek maddesi olarak önemli bir yardımcı olan patates ile ilgili sayıları ekledik. Bu veriler aşağıdaki gibidir (tablo 20):

TABLO — 20

16,3 KİLOLUK BİRİMLER OLARAK

Ülkeler	Tahıl	Patates
Türkiye	20,5	2,4
Macaristan	32,0	14,1
Almanya	15,4	40,0
Romanya	39,2	0,8
Fransa	19,2	19,2
ABD	54,6	4,9

Bu liste, bize, Türkiye'nin tahıl ve tarımında ne gibi bir ticaret kaynağına sahip olduğunu göstermektedir. Bütün bunlara karşın, gayrisafi buğday üretiminin %8-10'u pazara

çıkarılmışsa, bu, köylünün yeteri kadar beslenememesi pahasına olmuştur.

Türk köyünde doğal ekonominin yıkılmasına engel olan nedenler arasında yol yokluğunu saymak gereklidir. Kuşkusuz birçok durumda, yerel koşulların elverişliliğinden doğan üretim fazlası da, kötü, taşımaya olanak vermeyen koşullar sonucu, ihraç edilememekteydi. Türkiye'nin çeşitli bölgelerinin kapalı durumlarını korumalarına çok uygun olan son derece dağlık coğrafî özellikleri buna yardım ediyordu. Ancak yığınsal yüklerin ucuza taşınmasına olanak sağlayan ilerici bir taşıma sistemi, başlıca güney, güneydoğu ve kuzey-doğu Anadolu'yu kucaklayan bu bölgelerin yalıtıklığını ortadan kaldırabilir ve yüzyıllık uyuşukluklarından uyandırabilirdi. Bu yollar, ancak demiryolları olabilirdi. Anadolu-Bağdat demiryolu deneyiminde, demiryolunun girdiği yerlerde meta dolaşımının hızla artmakta olduğuna değinmiştik. Ama savaş-öncesi Türkiyesinde yol çok azdı. Küçük-Asya'da 100 km. kareye topu topu 0,57 km. yol düşüyordu. Doğu illerinde ise hiç yol yoktu. Feodal padişahlık iktidarı genellikle demiryolu yapacak durumda değildi; yabancı kapitalistler yol yapımı konusunda birbirlerini engelliyorlardı, ama kilometre güvencesi sistemi ve bu güvenceyi aşar ile sağlayarak, yapılan yolları, Türk köylüsü üzerinde ek bir feodal sömürüye dönüştürüyorlardı.

Yol yokluğu sorunuyla ve bu etmenin Türk tarımına etkisiyle ilgili olarak, Türkiye'de demiryolu yapımını her türlü önleme başvurarak engelleyen Çarlık Rusyasının bu politikasının uygulanmasında, rakip olabilecek Türkiye'nin ilerde Akdeniz pazarlarına buğday ihraç ederek para kazanmasını engellemeyi hareketlerinde bir kılavuz olarak kabul eden asalak rolünü belirtmeden geçmek mümkün değil. Yol yokluğu, köyde, doğal ve yarı-feodal ilişkilerin sürüp gitmesine yardım ediyor ve tek bir dış pazarın oluşmasını engelliyordu.

Yabancı sermayenin Türk tarımı için feodal padişahlık iktidarından daha az yıkıcı olmadığı görülüyordu. Her şeyden önce bu nedenle köylülerden feodal aynî vergiler toplayan Düyunu Umumiye İdaresini belirtmek gereklidir. Böyle bir durumda yabancı kapitalistlerle doğrudan doğruya kendi sömürücüsü imişler gibi karşı karşıya kalıyordu. Düyunu Umumiye İdaresi *devlet mekanizmasının* rolünü yerine getiriyordu, ve bu idarenin ajanları da devlet yetkileriyle donatılıyordu. Bu idareye olan yükümlülüklerini yerine getirmeyen köylüler, tahsildara ya da mültezime vergi ödememişler gibi hapse atılıyordu. Feodal padişah iktidarı ile emperyalistlerin çıkar birliği yeter açıklıkla kendini belli ediyordu. Osmanlı İmparatorluğu'nun en büyük pazarlarında yabancı tahıl ve unların egemen durumu, tahıl ürününün daha büyük ölçüde piyasaya sürülmesine karşı ciddi bir engeldi. Yabancı sermaye, hammadde sağladığı kıyı bölgelerindeki Türk köylüsünü köleleştirmek için başka yöntemler kullanıyordu.

Kıyı bölgelerinde sanayi ve bahçe bitkileri ve bu bitkilerin pazarlanmasında önemli gelişmeler olduğunu gördük. Ama bu gelişmeye, Türkiye'nin kapitalist ülkelerin tarımsal madde ve hammadde yetiştiren bir uydusu durumuna gelmesi süreci eşlik ediyordu. Yabancı kapitalistleri yalnızca yüksek kâr ilgilendiriyordu. "Reji" tekeline bağlı olan tütün üretimi bu bakımdan belirgin bir örnektir. İlgili bölümde ayrıntılı bir biçimde gösterildiği gibi, bu şirket, faaliyetiyle, Türk tütünlerinin niteliğinin bozulmasına neden oluyordu. Ama ihracata yönelik sanayi ve bahçe bitkilerinin üretildiği bölgelerde meta—para ilişkilerinin güçlü bir biçimde gelişmesi, yabancı sermaye tarafından kullanılması yoluyla feodal kalıntılara, zayıf da olsa, belirli kapitalist ilişkilerin sızmasına yol açmamazlık edemezdi. Bu nedenle sözkonusu bölgelerde, özellikle batı ve güney kıyılarında daha ileri bir işletme tipine, farklı sınıfsal yapıya sahip köylüye ras-

lamaktayız.

Tahıl ve hayvancılıkla uğraşan bölgelerde bulunan köylerde temel toplumsal tipler, yarı-feodal büyük toprak sahibine, ortakçıya ve bundan sonra küçük işletme sahibi köylüye, yukarda sözü edilen bölgelerde, bunlardan başka, seyrek olmakla birlikte, kapitalist büyük toprak sahibine, ücretli tarım işçisine, kapitalist rant esaslarına göre toprak kiralayan kiracı köylüye ve zengin köylüye raslamaktayız. Burada da feodal kalıntılar hâlâ güçlüdür. Hem bu bölgelerde, hem öteki bölgelerde tefeci, kaçınılmaz tipdir, bununla birlikte kıyı köylerinin fizyonomisi genellikle çok başka, son tahlilde daha ilerici idi. Ama bu bölgelerde köylü, genellikle yabancı kapitaliste, üstelik, tahıl bölgeleri köylülerinden daha büyük ölçüde bağlı idi. Buralarda yabancı kapitalist, ister doğrudan, ister çok sayıda acentası aracıyla, yalnızca aşar toplayıcısı olarak değil, üstelik ya kendisine hükümet tarafından verilen özel hakların, örneğin "Reji"nin gücüyle, ya da örneğin İngiliz "İncir Tröstü" gibi kendi ekonomik gücüne dayanarak, pazara köylülerin ister istemez tâbi olmak zorunda kaldıkları fiyatları dayatan alıcı, üstelik tekelci alıcı olarak hareket etmekteydi.

20. yüzyılda güçlenen ve sonuç olarak köylü topraklarının zoralımının güçlenmesi ve büyük toprak sahipliğinin gelişmesi suretiyle pazar-para ve kapitalist ilişkiler, feodal rejim ve yabancı sermaye tarafından korunan feodal kalıntılar biçiminde oluşan engellerle karşılaşmaktaydı. Sakavaş-öncesi Türkiyesinin, vergi zulmü, tefeci zulmü, hukuktan yoksunlukla daha da ağırlaştırılan toprak düzenindeki temel çelişkisi burada yatmaktadır.

Türkiye'de tarımın ve köylünün içinde bulunduğu böyle bir durum, ancak devrimci yolla değiştirilebilirdi. Türk tarımının ilerleyişinin iki düşmandan, birbirini besleyen ve destekleyen feodal rejim ve emperyalist tahakkümden kurtulması gerekliydi. Bu savaşımda öncü güçlerin kentte bu-

lunması zorunluydu.

Oysa yabancı sermayenin etkisi altında bulunan en büyük kentler, dış dünya ile ticarette ara halkaları ve yabancı emperyalistlerin dayanak noktaları idi.

Yabancı ithalât ve ihracat şirketleri, sigorta kumpanyaları, demiryollarının, bankaların yönetim merkezleri, yabancı misyonlar vb. kentlerde yoğunlaşmaktaydı. Türk sanayii bir dizi kolda zayıf düşmüştü. Belirli bir gelişme, genellikle, ya yabancı sermayenin egemen olduğu, ya da varlığı ile ilgilendiği kollarda görülmekteydi.

İç —feodal rejim— ve dış —yabancı sermaye— engeller, sanayiin gelişme yolu üzerinde bulunmaktaydılar. Türkiye'de yabancı sermayenin faaliyeti sonucu olarak, kurulmuş olan ekonomik yaşamın görünürdeki canlılığının Türkiye'nin gerçek gelişmesi ile ortak hiçbir yanı yoktu. Kürdistan'daki İngiliz konsolosu Palgrave durumun farkına varmıştı. Palgrave 1868 yılında bu konuda şunları yazıyordu:

"Ülkenin gerçek durumu incelendiğinde bütün gerileme belirtileri görülmektedir, yani nüfus, sanayi, sermaye, ulusal ruh, savaş ruhu, savunma ve hatta yaşam araçları gerilemektedir. Metropollerde ve kıyı bölgelerinde vapurculuk ve ticaret faaliyetlerinin meydana getirdiği canlandırıcı faaliyetler, ne Avrupa sermayesinin gelmesiyle ticarette oluşan dolaylı ya da dolaysız özendirilme, ne de bunun sonucu olarak bazı kıyı bölgelerinde, İstanbul'da (özellikle Beyoğlu'nda), İstanbul Boğazında, İzmir, Beyrut dolaylarında ve benzeri yörelerdeki büyüme, bizi elbette aldatamaz. Nüfus ve sermayenin kıyılarda toplanması toprakta kalmakta, bitkiye ulaşamamaktadır; bunlar Türkiye'de, ama Türkiye için değildir; bunların yaşam gücü içerden değil, dışardan desteklenmektedir; bu insan ve sermayeler, yararlarını tümüyle ancak iki sınıfa aktarmaktadırlar: bütün faaliyetleri teşvik eden yabancılara, vurgunculukta yetenekli olan ve küçük ticaretle uğraşıp, seyrek olarak bü-

yük işlerde rehberlik eden 'Rumlar'a ya da levantenlere yararlı olmaktadır. Ama bütün bunlar Osmanlı İmparatorluğu'nun yaşam gücünün ortaya çıkması, köhnemiş illerin yeniden doğması değildir."[63]

Bu satırların yazıldığı sıralarda yabancı sermayenin faaliyetleri gelişmeye başlamış bulunuyordu. Devlet bankasına dönüştürülen Osmanlı Bankası, Türkiye'de güçlü bir biçimde yerleşmişti, Türkiye'de yapılan ilk demiryolu olan İzmir-Aydın demiryolu işletmeye açılıyor ve ikincisi yapılıyordu, demiryolu yapımının çevresinde spekülasyon hırsları uyanıyordu. Bu yıllarda (1861-1862) Türkiye yabancı devletlerle Birinci Dünya Savaşına kadar sürüp giden köleleştirici ticaret anlaşmalarını yapıyordu. Bu anlaşmalara dayalı olarak kapitülasyonlar, Türkleri, kendi devletlerinin sınırları içinde yabancılarla olan ilişkilerinde bağımlı duruma getiren Türkiye'nin karşılıklı ilişkilerinin en önemli bir hukuksal temeli olarak saptanıyordu. Yabancı sermayenin bu faaliyetinin Türkiye için ne kadar "sağlıklı" olduğu, 1875'te Türk hükümetinin iflâsını ilân etmesi olgusunda görülmektedir.

Bütün bunlara karşın, bu dönem, ancak Türkiye'nin köleleşme sürecinin başlangıcıydı. İzleyen yıllarda bu süreç derinlik ve genişlik kazandı; yabancı sermaye, faaliyetini alan bakımından genişletti ve yeni sömürü yöntemleri kullanmaya başladı. Düyunu Umumiye İdaresinin kardeş girişimi olan tütün tekeli "Reji"nin 1881-1882 yıllarında örgütlendirilmesi, Türkiye'de yabancı sermayenin genişleme tarihinde yeni bir dönüm noktasını oluşturuyordu. Bütün ülkede dalbudak salan şubeler ağıyla devlet haklarına sahip olan bu yabancı sermaye aracının kurulmasıyla, yer yer şube sayısını önemli bir derecede artırmış olan Osmanlı Bankasının faaliyetlerini güçlendirmesiyle ve öteki kapitalist örgütlerin faaliyetlerini güçlendirmeleriyle, Türkiye kesinlikle emperyalist devletlerin yarı-sömürgesi olarak be-

[63] Y. Palgrave, *agg.*, s. 95.

lirdi. Çarlığın İstanbul'daki elçi adayı olan N. Çarıkov bu elçilikteki birinci kâtipliği sırasında Küçük-Asya demiryolları ile ilgili raporunda kendi görüşüne göre Türkiye'de meydana gelen değişikliklerle ilgili raporunda şunları yazıyordu: "Bu değişiklik, bilindiği üzere İstanbul'da İngiliz etkisiyle birlikte Almanya'nın etkisinin ortaya çıkmasıyla, merkezi ve yerel Türk makamlarının yanısıra hisse senedi sahiplerinin idaresinin kuruluşuyla, Türkiye'nin, Batı Avrupalı kapitalistlere, onların temsilci ve patronlarına bağımlılığının gittikçe daha fazla artmasıyla karakterize edilmektedir. ... Allah vere de Türkiye yeniden canlansın! Ama bundan Türklere gönül vermiş dostları bile umut kesmektedirler. Günümüzde bu bahtsız ülkede olanlar kısaca şu biçimde ifade edilebilir: Türkiye ne canlanıyor, ne de kökünden değişiyor, *onu gizlice değiştiriyorlar.*"[64]

"Düyunu Umumiye İdaresi" örgütü, Türkiye'de bellibaşlı sermaye yatırımı alanları —bunlar devlet borçlanmaları ve demiryolu yapımı alanlarıydı, çünkü yabancı kapitalistler sermaye yatırımları için yeterli güvence sağlıyorlardı— olan kesimlerde çok geniş haklarla yabancı sermaye akımının güçlenmesine yardımcı oluyordu. Maden çıkarma sanayii, belediyelerle ilgili ve öteki kesimlerdeki sanayi girişimlerinin en önemlileri yabancı sermayenin elinde bulunduğu halde, en düşük sermaye yatırımı, sanayi alanında görülmekteydi. Demiryolu yapımıyla borçlanmanın artması arasında Türkiye'de doğrudan bir ilişki bulunmaktaydı, çünkü bir dizi yolda kilometre güvencesi özel dış borçlanmalarla sağlanıyordu. Bu durum ise Türkiye'de borç yükünün artmasına yol açıyordu. Marx, N. F. Danielson'a yazdığı 10 Nisan 1879 tarihli mektubunda şöyle demekteydi:

"Ama Avusturya ve özellikle İtalya'da demiryolları, da-

[64] AVP, M.I.D. Politarhiv, n° 3653, *Zapiska O Malo-Az. y.d. Çarikov* (AVP, Dışişleri Bakanlığı Siyasal Arşiv, n° 3653, "Çarıkov'un Küçük-Asya Demiryolları Hakkındaki Raporu.")

yanılmaz devlet borçlanmaları ve halk yığınlarının vergi yükü için yeni bir kaynak olmuştur."[65] Türkiye'de de aynı şey olmuştur. Güvencelerin ödenmesi için 56.102 milyon liralık dış borçlanma anlaşması imzalanmıştı. Savaşın eşiğinde demiryolu yapımı nedeniyle dış borçlanmaların payı genel borç tutarının %22'sine eşit bulunuyordu. Aynı mektupta, Marx, demiryollarının, her şeyden önce yeni sanayiin en büyük gelişmeye ulaştığı ülkelerde, İngiltere'de, Amerika Birleşik Devletleri'nde, Belçika, Fransa ve öteki ülkelerde gelişmenin doruğu olarak ortaya çıktığını belirtiyordu. Türkiye'de süreç başka bir yol izlemişti. Demiryolları, sanayiin gelişmesinde başarılı bir sonuç vermedi, tersine, Avrupa mallarının tümüyle ayrıcalıklı koşullarla ilerlemesini sağlayan kanallar işlevini yaparak Türk sanayiinin yıkılmasında, halkın üzerine düşen yükün artmasında, gerekli geçim maddelerinin dış ülkelere satılarak pahalılaşması, ev sanatlarının çökmesi, feodal vergilerin pekişmesi sonucu olarak halkın durumunun kötüleşmesinde etkili oldular. Tarımın pazara açılmasında belli bir gelişme, bunun sonucu olarak Türk köyünde varolan doğal ilişkilerde küçük gedikler, Türkiye'de yabancı demiryollarının aktifine kaydedilecek kalemlerin tümünü oluşturmaktadır. Ama bu ilerici etmen, yabancıların demiryolu yapımıyla birarada getirdikleri yıkım ve yoksulluk dalgası içinde kaybolup gitti. 1889-90 ile 1913-14 yılları arasında kilometre güvencesi olarak 12.861.392 lira ya da 321 milyon frank kadar ödeyen Türkiye (Suriye ve Avrupa Türkiyesindeki yollara ödenenler dışında) kendi kaynaklarıyla yapılan bir kilometre demiryoluna sahip olmamıştır. Oysa bu para ile Türkler 1.400 km. dolaylarında yol yapabilirlerdi. Bir karşılaştırma olmak üzere anımsatalım ki, Padişah hükümeti tarafından yapılan ve yabancılara teslim edilen ve Çarlık Rusyasının yaptığı yolları hesaba katmazsak, yabancılar,

[65] Marx ve Engels, *Mektuplar*, Partizdat 1932, s. 314.

Türkiye'de, bu ülkenin bugünkü sınırları içinde savaşa kadar topu topu 3.000 km. dolayında yol yapmışlardır. Demiryolları tarafından elde edilen ve dışarıya çıkarılan gelirleri hesap etmedik. Küçük bir hesap, yabancı sermayenin demiryolu yapımı alanındaki faaliyetlerinin ne kadar asalak bir niteliğe sahip olduğunu gösterir. Yabancı sermaye devletin dış borçlanmaları ve bankacılık alanında daha da asalaktı. Yabancı bankaların, özellikle Osmanlı Bankasının faaliyetlerinin tefeci niteliklerini anımsatalım. Çalışmamızda bu soruna yeniden dönmeyi gerektirmeyecek kadar yabancı sermayenin malî alandaki faaliyetlerinin tüm yanlarının incelenmesine yeterince yer verdik. Yalnızca malî sermayenin Türkiye ile ilgili olarak tüm önemini ve onun Türkiye'nin kalkınma yoluna çıkan bir etmen olarak önemini gösteren küçük bir hesap yapalım:

Türkiye'nin Kırım Savaşından başlamak üzere aldığı tüm dış kredilerin tutarı 268 milyon liradır. Ödenmesi Mısır'a düşen borçlar çıkarılırsa, bu 240,3 milyon lira idi. Savaşın eşiğinde cari borçlar dahil, tüm dış borçlar 153,6 milyar lira idi. Buna göre borç, 86,7 milyon lira azalmıştı. Ama 1882 yılında birleştirilen ve 1903'te 75.928.019 liraya eşit olan borç yeniden değiştirildiği ve 32.738.772 lira tutarında olarak saptandığı için 43.189.247 tutarındaki farkın hesaptan düşürülmesi gerekmektedir. Böylece borç hesabındaki fiilî ödemenin ancak 43,5 milyon lira dolaylarında olduğu ortaya çıkmaktadır. Oysa Türkiye'nin dış borçlarını ödemek için bütçesinin tüm gelirler bölümünün %25-%60'ını harcadığı bilinmektedir. Türkiye'nin yaklaşık, ama gerçeğe yeter derecede yakın olarak yabancı kapitalistlere ödedikleri 50 milyon liradan daha az değildir. Peki sorun neredeydi? Sorun şuradaydı ki, yapılan ödemenin çok büyük bir bölümü, borcun değil, faizin ödenmesine gidiyordu. Borçlar kırkelli yıl ileriye doğru yaygınlaştırılmıştı. Borcun ödenmesine her yıl çok küçük tutar tahsis edilmişti. Aslına bakılır-

sa Osmanlı borçlarının tahvilinde tüm mekanizma, Türkiye'nin mali kölelik içinde bulunduğu süreyi uzatmaktan ibaretti. Türkiye'nin savaşın başında başlıca borçlarını oluşturan 28 dış krediden 43.547.800 lira tutarında olan 10'u, normal ödeme koşulları altında 1950 ile 1965 yılları arasında ve 37.067.300 lira tutarındaki 6 kredi 1992-2010 yılları arasında ödenmiş olacaktı.

Bu borçlar sanayie yatırılsaydı Türkiye'nin ulusal ekonomisi için bu 350 milyon liranın ne ifade edebileceği, Almanya gibi sanayi bakımından yüksek derecede gelişmiş bir ülkede bir karşılaştırma olarak aşağıda sunulan savaş-öncesi veriler gözönünde tutulursa kolayca tasavvur edilebilirdi. Almanya'nın anonim sanayi şirketleri tarafından yatırılan tüm sermaye, 1913 yılı sonunda 9.165 milyon marka, ya da 472,4 milyon liraya, bu miktardan maden sanayiine yatırılan 2.411 milyon marka ya da 242,8 milyon liraya, makine sanayiine yatırılan 2.245 milyon marka, ya da 115,7 milyon liraya eşitti.

Türk halkının uğradığı soygun, yabancı sermayenin Türkiye için ifade ettiği yıkıcı etkiyi tümüyle ifade edebilmekten uzaktır. Türkiye'nin tarihsel şansızlığı, yabancı sermayenin, Türk halkının soyulması için yabancı sermayeye çok büyük olanaklar sağlayan ve feodal sultanlık iktidarını ve kapitalizm-öncesi öğelerin varlığını desteklemesiydi. Faaliyet süreci içinde yerel halktan asalak öğeleri çevresine topluyor, onları yaratıyor ve yetiştiriyordu. Aynı zamanda Türk toplumunun ilerici katmanlarının gelişmesine engel oluyordu. En büyük Türk kentleri komprador burjuvazinin, her türden komisyoncunun, acentaların, bankerlerin, tefecilerin, yabancı şirketleriyle ilişkisi olan karanlık iş adamlarının vb. toplandığı merkezler idi.

Bunlarla birlikte, bu gelişme sakat bile olsa, Türkiye'de kapitalizmin gelişmesi sonucu, kentte yerli ticaret burjuvazisi gelişiyor, sanayi burjuvazisi ortaya çıkıyor, sana-

yi proletaryası ve burjuva aydınlar kendini gösteriyordu.

Türk ulusunun feodal öğeler ve yabancı sermaye tarafından maruz bırakıldığı çifte sömürü, halkın gelişmesini geciktiriyordu.

Üzülerek belirtelim ki, Osmanlı İmparatorluğu'nda nüfus istatistikleri o kadar kötü yapılıyordu ki, bu sürece yirmi-otuz yıllık bir süre için doğru bir sayısal ifade bulmak son derece güçtü ve özel araştırmaları gerektiriyordu. Bu süreçle ilgili olarak yaklaşık olmakla birlikte, varolan bazı bilgiler 1899 ve 1914 yıllarında bir dizi ilde nüfus hareketleri konusunda karşılaştırma olanağı vermektedir. Aşağıdaki tabloda gösterilen veriler bize şöyle bir bilgi vermektedir (tablo: 21):

TABLO — 21
BİN KİŞİ OLARAK

İller	1889	1914	Artış Endeksi
Trabzon	1.168	1.265	108,5
Aydın	1.534	2.500	163,0
Bursa	1.458	1.327	91,2
Adana	399	422	105,8
İzmit	229	223	97,4
Kastamonu	1.969	961	99,3
Ankara	1.019	933	91,5
Sivas	971	1.058	109,0
Konya	1.023	1.069	104,5

Yukarda sayılan iller, Küçük-Asya topraklarının büyük bölümünü oluşturmaktadır. Sınırları içinde İzmir'i bulundurması sayesinde yabancı unsurlar bakımından büyük nüfus artışı gözlemlenen Aydın ili hesaba katılmazsa, diğer bütün illerde nüfus ya önemsiz bir ölçüde artmış, ya da, aksine azalmıştır. Toplam sayıları karşılaştırırsak şöyle bir durumla karşılaşırız: Yukarda belirtilen illerin 1899'da nüfusları 8.767.000 iken 1914'te 9.758.000, yani daha önceki toplamın %111'i olmuştur. 15 yılda %11,5'luk bir artış vardır, yani her yıl nüfus ortalama %0,77 oranında

artmıştır. Bu en iyimser yorumdur, çünkü nüfus artışı büyük bir bölümünün kendisine düştüğü İzmir'in yaban öğeler hesabına büyüdüğünü gözönünde bulundurmak gerekir. Aydın ili hesaba katılmazsa, sayılar şöyle olabili 1899'de 7.233.000, 1914'te 7.258.000 kişi; buna göre herhan bir artış meydana gelmemiştir. Sözü edilen nüfus durağa lığının özellikle Türk nüfusu ile ilgili olduğunu eklemek gerekir. Bu nüfus askerlik yükümlülüğü gibi yüklerin tek şıyıcısıydı. Bunun Türk köylüsü için ne ifade ettiğini, da önce sözünü ettiğimiz İngiliz Konsolosu Palgrave'in 1869' Türkiye'de yaptığı gezi sırasında kaydedilen, ama Dün Savaşına kadar önemini yitirmeyen aşağıdaki veriler gö termektedir: "Yoksulluğun eşiğinde bulunan halk arası da —tüm Anadolu yerleşim merkezlerinin onda-dokuzu bö le bir durumdadır—, genç işçinin aileden çekilip alınma çoğu zaman geride kalanların tümünün yıkımına neden o maktadır. Askere alma işlerini yöneten eliçabuk memurl tarafından bana sunulan verilere göre, her yıl askere a nanların tüm müslüman nüfusa oranı, 1'e 15 oranına eşi tir. Üstelik hizmet süresi 4-6 yıl arasındadır. Böylelik ölüm ya da uzun hastalıklar gibi bazı durumları hesab katmazsak, askerlik hizmeti, askerlik hizmetine ehil ola tüm müslüman nüfusun sürekli olarak beşte-birini, ya %20'sini çekip almaktadır."[66]

Türkiye'de bu ülkenin ilerlemesine karşı çıkan belliba lı düşmanların, üretici güçlerinin gelişmesine engel ola girişimlerini boşa çıkarmak için savaşımın verilip verilm diğini okur sorabilir. Evet savaşım veriliyordu. Ama nüf sun temel bölümünü oluşturan yığınlar, Türk köylüleri, ba larında düzenli bir siyasal programı olan devrimci bir ö cüye sahip değildi. Proletarya henüz zayıftı, başında önc parti bulunmuyordu ve birçok grevlerin tanıtladığı gibi ke di yaşamsal çıkarları için ciddî bir sınıf savaşımı sürdü

[66] Y. Palgrev, *agy.*, s. 32. (2. deneme.)

düğü halde, Türk mutlakiyet yönetimine karşı yürütülen hareketin başlangıcını oluşturan bu dönemde henüz köylülerin başına geçemiyordu. Türk burjuvazisinin ilerici katmanları, subaylar, liberal büyük toprak sahiplerinin bir bölümü, aydınlar, yığınlardan korktukları ve bu hareketi tüm ulusal bir hareket durumuna getirmek ve yığınlara yakın olan, onları savaşıma çağıran gerekli sloganları ileri sürmek için çaba sarfetmiyordu. Bunun da ötesinde, daha önce girişte belirttiğimiz gibi, tam anlamıyla emekçi yığınların eliyle, 1908 devriminden sonra, iktidara gelen bu katmanların siyasal yöneticileri jön-türkler ya da ittihatçılar, Türk köylü ve işçilerinin kendi sınıfsal çıkarlarını devrimci bir biçimde savunmak için yaptıkları her türlü girişimin kökünü kurutmak amacıyla tüm önlemleri aldılar. Kendi sınıfsal çıkarları, onları, keskinleşen toplumsal sorunları —toprak sorunu, köylünün durumu, Türkiye'deki yabancı sermaye sorunu— ileri sürmek zorunda bıraktı, ama bütün bu sorunlar, korkakça, yarım yamalak ve bir şeyler ele geçiren yığınların daha fazlasını istememesine göre göstermelik olarak ileri sürülüyordu. Mutlakiyete karşı verdikleri savaşımın ilerici niteliğine karşın jön-türkler, ülke içindeki geniş yığınlara, Avrupa ve Rusya'nın devrimci proletaryasının desteğine dayanarak, feodal kalıntılara ve yabancı sermayenin ülkedeki mevzilerine karşı kesin bir savaşım yürütmeyi başaramadıkları ve bunu istemedikleri kesin bir biçimde ortaya çıktığı için, Türkiye'yi emperyalizme bağımlılıktan kurtarmak şöyle dursun, dünya savaşı sırasında Almanya'nın hemen hemen yarı-sömürgesi durumuna gelmesine yardımcı oldular. Jön-türklerin, ülkenin temel toplumsal sorunlarını "çözmek" için alınmasını öngördükleri önlemlere bakalım. Bunların en işe yaramazları tarım sorunu ile ilgili önlemlerdi.

60 ve 70 yıllarındaki anayasa hareketinin önderi ve ilk Türk anayasasının mimarı olan Mithat Paşa, tarımın Türk

ekonomisinin temel kesimi olduğunu ve dolayısıyla tü
Türkiye'nin varlığının temeli olduğunu bildiği için, tarı
da verimliliği yükseltmenin gereğini görmüştü. Ama
amaçlara varmak için köylü kredi sandıkları kurmak, Ed
ne valisi olarak büyük toprak sahiplerine tarım aletleri
toprağı işlemede ilerici yöntemler sağlamada yardım et
gibi fazla köktenci olmayan önlemler buldu.

Daha sonraki dönemlerin jön-türkleri ya da ittihatçıl
Mithat Paşadan daha uzağa gitmediler. 1908 Eylülünde
yınladıkları programda, tarım ve köylü sorunları konus
da aşağıdaki görüşleri ileri sürüyorlardı:

"Arazi sahibi köylülere kredi açılmasını kolaylaştırma
(Madde 14); "Aşırı son beş yılın verimlilik ortalaması
yüzdesi üzerinden alınacak bir vergiyle değiştirmek, iler
kadastro sistemine geçmek" (Madde 16).

"Ülkenin ekonomik gelişmesini tarımın ilerlemesini sa
layacak önlemler alınacaktır." (Madde 18).

Jön-türklerin "Program"larında ileri sürdükleri iste
ler işte bunlardı.[67] Bu istemlerin ne kadar sınırlı oldukla
nı görmekteyiz. Bununla birlikte, jön-türklerin tarım ko
sundaki uygulamaları daha da olumsuzdu. Jön-türkler pr
ramda ileri sürülen noktaları, özellikle bunların arasında
bellibaşlı olanını —aşarın kaldırılmasını— bile yaşama
çiremediler. Jön-türklerin tarım konusundaki somut önle
lerini birinci bölümde gözden geçirmiştik. Anımsayalım
bu önlemler, temelde büyük toprak sahiplerine yapılan y
dımlardan ibaret bulunmaktaydı. (Kiraya verilen toprak
rın —vakıf toprakların ve devlet topraklarının— varisle
nin alanını genişletme, ellerindeki toprakları ayırma, büy
toprak sahiplerinin kredilendirilmesini kolaylaştırma, pa
tohumluk, tarım makineleri yardımı yapma amacıyla Zi
at Bankasının yeniden düzenlenmesi.) Üstelik temel tarı

[67] Hitrovo T., Evropeyiskaya Turtsia, 11., 1909 s. 155. (Hitrovo T., Av
pa Türkiyesi, Moskova 1909, s. 155.)

yasaları savaşın eşiğinde kabul edilmişlerdi ve kendilerinden beklenebilecek önemsiz sonuçları dahi vermemişlerdi. Programın 18. maddesinin gerçekleştirilmesine yöneltilmiş olan sınırlı yasaları kabul etmek için jön-türklere tam beş yıl gerekmişti. Doğal olarak jön-türklerin etkili önlemlerle feodal kalıntılara darbe indirmek, köylülüğün durumunu kolaylaştırmak ve böylelikle ülkenin üretici güçlerinin gelişmesi için gerçek koşulları yaratmak için zamanları "kalmadı". Ama Türk köylüsü, Marx gibi bir otorite gözüyle, hiç de kötü olmayan niteliklere sahipti. Marx, bu konuda aşağıdaki satırları yazıyordu: "Türk köylüsünü —dolayısıyla Türk halk yığınlarını— inceledik ve *onun kişiliğinde Avrupa köylülüğünün kesinlikle en akıllı ve en dürüst temsilcilerinden birini gördük.*"[68] (İtalikler Marx'ın). Ama Türk burjuvazisi, özellikle komprador burjuvazi, liberal büyük toprak sahipleri ve jön-türklerin sınıfsal desteğini oluşturan her toplumsal grup onun kişiliğinde ancak dizgin tanımayan bir sömürü konusu görmekteydiler. Bunlar Türk köylüsünden, Bosforun mavi sularında birçok kez görünmüş olan yabancı savaş gemilerinin toplarından daha çok korkuyorlardı. Bu sınıflar, işçilere karşı da böyle bir politika izlediler.

Köylüler ve işçiler karşısında takındıkları bu tavır ve Türkiye'nin tarım sorunlarında tam bilgisizlikleri karşısında, sonunda jön-türk rejiminin ülkenin büyük çoğunluğundan korkmasına yol açan köylülerin hoşnutsuzluklarının herhangi bir şekilde ortaya çıkması ve proletaryanın sınıf savaşımının kendisini göstermesi karşısında, bu rejim tarafından emperyalizme karşı ülkenin bağımsızlığı için sürdürülen savaşımın, ister istemez gevşemesi sonucunu doğuruyordu. Jön-türkler tarafından bu yönde yapılanların kısa bilançosunu çıkarırken, savaştan önceki dönem için temel bir önlem olarak jön-türklerin iktidara gelmelerinin

[68] Marx ve Engels, *Tüm Yapıtlar*, c. XV, s. 379.

ancak beşinci yılında sanayii özendirme konusunda alınmış olan az etkili yasayı anımsatabiliriz. Bir dizi daha etkili yasa, ancak savaş sırasında yaşama geçirildi. Kapitülasyonların kaldırılması, gümrük tarifesinin ulusal sanayiin gelişmesine daha uygun düşecek bir yönde değiştirilmesi, yabancıların sanayii özendirme yasasının bağışıklıklarından yararlanmalarından yoksun bırakılması ve Türk sanayiinin gelişmesine yardım eden bir dizi önlem bunlar arasındadır. Ama şunu da belirtmek gerekir ki, Türkiye'de İngiliz ve Fransız kapitalistlerinin savaş sırasında yitirdikleri başlıca ekonomik mevziler Almanlara geçmişti. Örneğin Düyunu Umumiye İdaresi, "Reji", Osmanlı Bankası gibi yabancı sermayenin kaleleri bunlar arasında sayılabilir. Maden çıkarma sanayii ile ilgili imtiyazların çoğunluğu Almanların eline geçti. Almanlar, Türkiye'ye bellibaşlı kredi açan ulus olarak yerlerini korudular. Gerek Almanlar, gerek Avusturya-Macaristan uyrukları için kapitülasyonlar fiili olarak kaldırılmamıştı, çünkü bunlar ülkenin tümüyle sahibi idiler.

Böylelikle Türk burjuvazisinin Dünya Savaşı sırasında, yıkıma uğramış ulusal ekonomi ortamı içinde ilerleyerek, kuşkuya meydan vermeyecek bir biçimde güçlenmesine karşın, Türkiye, emperyalizme olan ekonomik bağımlılığından kurtulmadı, ama bu bağımlılığın merkezi Paris ve Londra'dan Berlin'e geçti. Onlarca yıl bazı büyük emperyalist devletlerin yarı-sömürgesi olmaktan kurtulmak için savaşım veren Türkiye, Dünya Savaşı sırasında hemen hemen Almanya'nın yarı-sömürgesi durumuna dönüştü.

Rusya'da proleter devrimin başarısından sonra bütün sömürgeler ve bağımlı ülkeler, bağımlılıkları için emperyalizme karşı başarılı bir savaşım yürütmede eşi görülmemiş bir olanak elde ettiler.

Sovyet Rusya varoluşunun ilk günlerinden bu yana tüm dünyaya ezilen ülkelerle olan ilişkilerinde ve bunlar arasında örneğin emperyalizm tarafından en çok ezilen ülke-

lerden biri olan Türkiye ile olan ilişkilerinde yeni, görülmemiş ve o zamana kadar olanak-dışı bir örnek verdi. Yeni proleter devletin, tüm Rusya ve Doğulu emekçi müslümanlara, 24 Kasım - 7 Aralık 1917'deki çağrısında, Türkiye'nin bölünmesi, İstanbul'un ele geçirilmesi ve Ermenistan'ın ilhak edilmesi ile ilgili antlaşmaları iptal ettiği ilân ediliyordu. Bildiri, Türk Ermenistanı adı altında ve Çarlık Rusyasının iştahını çeken Türk topraklarını kastediyordu.

Bu çağrıda şöyle deniliyordu: "Doğulu müslümanlar, İranlılar, Türkler, Araplar ve Hintliler, açgözlü yırtıcı Avrupalıların yüzyıllarca mal ve canları üzerinde çekiştikleri sizler, savaşı çıkaran soyguncuların ülkelerini bölüşmek istedikleri sizler!

"İstanbul'un ele geçirilmesiyle ilgili devrik çar tarafından imzalanan ve devrik Kerenski tarafından onaylanan gizli antlaşmaların şimdi yırtıldığını ve yokedildiğini bildiririz. Rusya Cumhuriyeti ve onun hükümeti Halk Komiserleri Şûrası, yabancı toprakların ele geçirilmesine karşıdır: İstanbul müslümanların elinde kalacaktır.

"Türkiye'nin bölüşülmesini ve Ermenistan'ın Türkiye'den ayrılmasını öngören antlaşmanın yırtıldığını ve yokedildiğini bildiririz."[69]

Proletaryanın Rusyası, Türkiye ve öteki Doğu ülkeleri örneğinde, Doğunun ezilmiş ülkeleri karşısında emperyalist ülkelere, bu arada Çarlık Rusyasına ve Kerenski ve Milyakov'un kısa ömürlü Rusyasına temelden karşıt bir davranış içinde olduğunu gösteriyordu. Ama Türkiye ile dostluk ilişkilerinin kurulabilmesi için —bu ilişkiler daha sonra yoluna girmiştir—, bunun için Türkiye'deki koşulların değişmesi gerekliydi. Ne Almanya'nın uydusu olan bir Türkiye ile, ne de Antantın uydusu olan bir Türkiye ile bu tür ilişkiler kurulabilirdi. Almanya'nın uydusu olan jön-türk hükümeti, efendisinin yolundan giderek yağmacı Brest-Litovsk

[69] Kliyuçikov ve Sabanin, *agy.*, Bölüm 2, s. 95.

antlaşmasının tarafı olma niteliği ile durumdan yararlanmak ve proletaryanın devletinden elinden geldiği kadar aşırmak istiyordu.

Barış antlaşmasının imzalanmış olmasına karşın Osmanlı Hükümeti, Sovyet Rusya'nın topraklarını işgal etmeye ve yağmalamaya devam ediyordu. Lenin, 14 Mayıs 1918 tarihinde Tüm Rusya Merkez Yürütme Kurulu ve Moskova Sovyeti birleşik toplantısına sunduğu dış politika raporunda şöyle diyordu: "Kendiliğinden anlaşılacağı üzere Brest-Litovsk Antlaşmasından gerek Finlandiya, gerek Ukrayna, gerek Türkiye ile tam bir barış yapıldığı ortaya çıkmıştır, oysa bu ülkelerden herbiriyle savaşımız sürmektedir ve bu durum ülkelerin iç gelişmesinin bir sonucu değil, *sözkonusu ülkelerin egemen sınıflarının etkisi altında olmaktadır.*"[79] (İtalikler bizim —*A.N.*)

20 Eylül 1918'de Sovyet Hükümeti, özel bir nota ile Türk orduları tarafından üç bölgenin —Kars, Ardahan, Batum— halkı üzerinde, bu bölgeler halkının Türkiye lehine oy vermesi (Brest-Litovsk Antlaşmasına göre sözkonusu bölgelerin yazgısı bu bölgeler halkının arzusuna göre saptanacak) ve Bakû gibi Sovyet Cumhuriyeti'nin büyük bir merkezini de içine alan Sovyet topraklarının Türk orduları tarafından ele geçirilmesi için uygulanan zorbalık ve terörü saptıyordu. Rus Sovyet Federatif Cumhuriyeti, Osmanlı hükümetinin canice faaliyetlerini saptadıktan sonra Brest-Litovsk Antlaşmasının Sovyet-Türk ilişkileri bakımından fiilî olarak kaldırıldığını bildiriyordu.

Osmanlı İmparatorluğu'nun egemen sınıflarının, proletaryanın Rusyası ile ilişkilerinin tarihi, kuşkusuz padişahlar Türkiyesinin tarihinde en utanılacak sayfalardan birini aktarmaktadır. Türkiye emperyalistler tarafından lokma lokma edilirken, jön-türkler bütün güçlerini ülkenin savunmasına yöneltecek yerde Türkiye'yi köleleştirenlerle aynı safı tut-

[79] Lenin, *Tüm Yapıtlar*, c. XXIII, 2. Baskı, s. 383.

muşlar ve özgürlükleri için kanlarını döken Sovyet Rusya emekçilerine darbeler indirmek için çaba göstermişlerdir.

Dış ve iç düşmanlarına karşı başkaldıran Türk halkı, Sovyet ülkesinin utkun proletaryası ile hemen ortak bir dil bulmayı başardı.

1919 yılında Türk halkının Antant emperyalistlerine ve padişahlık rejimine karşı ulusal bağımsızlık savaşımı, Sovyetler ülkesinde candan bir destek buldu. Sovyet hükümeti, 12 Eylül 1919 tarihinde, Türk işçi ve köylülerine yayınladığı özel bir çağrıda emperyalist devletlerin Türkiye'ye ilişkin politikalarını, iktidarda bulunan grubun canicesine faaliyetlerinin sonucu savaştan sonra Türkiye'nin içine düştüğü acıklı durumu betimleyerek Türk işçi ve köylüsüne şöyle seslendi: "Sovyet Rusya İşçi-Köylü Hükümeti şunu ummaktadır ki, bize, siz, Türkiye'nin işçi ve köylüleri, bu kesin ve önemli anda, birleşik ortak gücünüzle, Avrupalı sömürücüleri kovmak ve yoketmek, ve ülke içinde mutluluklarını sizin mutsuzluğunuz üzerine kurmaya alışmış olanları güçten düşürmek için, kardeşlik elinizi uzatacaksınız."

"Rusya'nın bugünkü işçi-köylü hükümeti, bütün ezilmiş uluslara baskıcı dünya sermayesine karşı giriştikleri bağımsızlık savaşımında yardım edecek ve genellikle tüm uluslar ve özellikle Türkiye ve İran hakkında hiçbir gizli antlaşma tanımayacaktır."[11]

Bu bildiri Sovyet hükümetinin Türkiye ile ilişkilerinde tüm somut faaliyetlerini kesinlikle ortaya koyuyordu.

Marksizmin kurucusu, Rusya ile yaptıkları 1877-1878 savaşında yenilgilerinden sonra Türklere yaptığı hitapta vaktiyle acı sözler söylemişti. Marx, Türklerin kesin yenilgilerinin temel nedenlerinden birinin "Türklerin İstanbul'da zamanında devrim yapmamış olmalarından" ibaret olduğunu yazıyordu. Marx, buna ek olarak şöyle yazıyordu: "*Bu, Türklerin tarihsel suçunu artırmaktadır.* En yüksek buna-

[11] Kliyuçikov ve Sabanin, *agy.*, Bölüm 2, s. 385.

lım anlarında düğümü çözecek devrimci bir yönteme sahi olmayan bir ulus, böyle bir ulus yokolur."[72] (İtalikler Marx'ındır, —*A.N.*) Marx tarafından belirtilen tarihsel hata Türk halkına otuz yıllık Abdülhamit rejimi cezasına maloldu. Ama bereket versin ki, emperyalist sömürücüler, çürümüş ve satılmış padişaha bağlı feodal grupların ve komprador burjuvazinin yardımıyla, sonunda ulusun bağımsız varlığını boğmaya yeltendikleri zaman, tarihin en bunalımlı anlarından biri olan bu anda başkaldırı bayrağını ele almak yeteneğinde olduğunu gösterdi ve Sovyet Rusya proleterlerinin dostça sundukları yardımdan da yararlanarak zaferi kazandı.

Marx'ın bu zaferden hemen hemen yetmiş yıl önce yaptığı kehanet gerçekleşti. Marx şöyle diyordu: "Türk sorununun çözüm yoluna kavuşması diğer birçokları gibi Avrupa devriminin payına düşmektedir. Bu iddia hiçbir kuşku duygusuna kapılmaksızın ortaya atılan bir iddia değildir. 1789'dan başlayarak, devrim, giderek daha geniş bir alan *kaplamaktadır. Sınırları giderek daha genişlemektedir. Devrimin son sınır taşları Varşova, Bükreş, Debreçin idi, en yakın devrimin son sınırları Petersburg ve İstanbul olacaktır.*"[73] (İtalikler benim. —*A.N.*)

Ulusal kurtuluş hareketleri çağına güçlü bir ivme ve Türkiye'deki ulusal kurtuluş hareketine utku sağlayan Ekim Devrimi sayesinde Türk sorunu ortadan kalktı ve bununla birlikte yarı-sömürge Türkiye'nin varlığı son buldu. Emperyalizme ve feodal rejime karşı verdiği savaşımda, Sovyetler Birliği'nin dostça desteği ile, Türk ulusal burjuvazisi 1919-1923 devriminin başına geçerek Türkiye'nin bağımsızlığını sağladı, feodal iktidar alaşağı edildi ve iktidara yeni bir sınıf geçti, bu sınıfın yönetiminde yabancı emperyalizme karşı savaşım yürütüldü. Osmanlı İmparatorluğu'nun harabeleri üzerinde devrimci yeni Türkiye doğdu.

[72] Marx ve Engels, *Tüm Yapıtlar*, c. XV, s. 380.
[73] Marx ve Engels, *Tüm Yapıtlar*, c. IX, s. 385.

ONUR YAYINLARI. Sorumlu Yönetmen: İlhan Erdost. Yönetim Yeri: Kızılırmak Sokak, 23/2, Ankara.