

Gazi Üniversitesi
İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi

147387

DEMİRYOLLARI VE EKONOMİK GELİŞME
XIX. YÜZYIL DENEYİMİ

Doktora Tezi

Muhteşem Kaynak

Ankara 1982

İ Ç İ N D E K İ L E R

	<u>Sayfa</u>
G İ R İ Ş -----	1
B Ö L Ü M I.	
GELİŞMİŞ ÜLKELERDE DEMİRYOLLARININ GELİŞMESİ VE EKONOMİK GELİŞME-----	9
1. KISIM : DEMİRYOLLARININ OLUŞUMU-----	9
1.1. Kanal Çağı-----	9
1.2. Demiryolu Çağı-----	12
1.3. Demiryolu Çağına İlk Giren Ülke: İngiltere	17
1.3.1. Ağaç Ray/Atlı Vagon-----	18
1.3.2. Buharlı Lokomotif/Bessemer Çeliği-	20
1.3.3. Hareketliliğin İlerlemesi-----	22
1.4. Demiryolu Çağına Sonra Giren İki Ülke: Fransa ve Almanya-----	26
1.4.1. Fransız Demiryollarının Gelişmesi-	28
1.4.2. Alman Demiryollarının Gelişmesi---	30
1.4.2.1. Thomas Çeliği-----	34
1.5. Saptama-----	35
2. KISIM: DEMİRYOLLARI VE EKONOMİK GELİŞME-----	43
1.2.1. Geleneksel Yaklaşım-----	44
1.2.2. Nicel Yaklaşım-----	48
1.2.2.1. Birincil Etkiler: Sosyal Tasarruflar-----	53
1.2.2.2. Sosyal Tasarrufların Değerlen- dirilmesi-----	56
1.2.2.2.1. İçerilmiş ve İçerilme- miş Etkiler-----	61

1.2.2.3. Türev Etkiler ve Değerlendi-	
dirilmesi-----	64
1.2.2.3.1. Geriye Doğru Bağlan-	
tı Etkileri-----	65
1.2.2.3.2. Yana Doğru Bağlantı	
Etkileri: Sınırlı Yenilik	
ve Yayılıcı Yenilik----	72
2.3. Ara Çalışmalar -----	74
2.4. Saptama-----	80

B Ö L Ü M II.

AZGELİŞMİŞ ÜLKELERDE DEMİRYOLLARININ GELİŞMESİ-----	84
2.1. Dünya İşbölümünün Oluşumu-----	85
2.2. Koloni Tipi Demiryolları ve Yarı Koloni	
Tipi Demiryolları: Kuramsal Tanımlar-----	92
2.3. Koloni Tipi Demiryollarının Gelişmiş Biçimi:	
Hindistan Demiryolları -----	94
2.4. Koloni Tipi Demiryollarının İlkel Biçimi:	
Afrika Demiryolları	114
2.4.1. Ulaştırma Sisteminin Evrimi: Taaffe-	
Morrill-Gould Modeli-----	114
2.4.2. Gana'da Koloni Tipi Demiryollarının	
Gelişmesi-----	120
2.4.3. Nijerya'da Koloni Tipi Demiryollarının	
Gelişmesi-----	122
2.4.4. Afrika'nın Dünkü ve Bugünkü Durumu--	123
2.5. Saptama-----	127

B Ö L Ü M III.

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA DEMİRYOLLARININ GELİŞMESİ	132
3.1. Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryollarının Yapılmasından Önceki Kara Ulaştırmasının Durumu-----	132
3.2. Osmanlı İmparatorluğu ile Avrupa Ülkeleri Arasında Demiryolu İlişkilerinin Başlaması--	142
3.2.1. Osmanlı İngiliz İlişkilerinin Gelişmesi ve İlk Demiryolları-----	146
3.3. Osmanlı Demiryolları ve Yabancı Sermaye-----	157
3.4. Yarı Koloni Tipi Demiryolları: Osmanlı Demiryolları-----	167
3.4.1. Demiryolu Nüfuz Bölgeleri-----	169
3.4.1.1. İngiliz Demiryolu Nüfuz Bölgeleri--	171
3.4.1.2. Fransız Demiryolu Nüfuz Bölgeleri--	182
3.4.1.3. Alman Demiryolu Nüfuz Bölgeleri----	197
3.4.1.3.1. Anadolu Demiryolları----	201
3.4.1.3.2. Bağdat Demiryolları-----	210
3.4.1.3.2.1. Tarihsel Önemi-----	215
3.4.1.3.2.2. Ekonomik İşlevleri--	227
3.5. Osmanlı Demiryolları ve Ekonomik Gelişme--	236
3.5.1. İleriye Doğru Bağlantı Etkileri-----	237
3.5.2. Geriye Doğru (ve Yana Doğru) Bağlantı Etkileri-----	240
3.5.3. Faiz ve Kilometre Güvenceleri ve Diğer İmtiyazlar-----	250
3.6. Saptama-----	262
S O N U Ç: "Demiryolları ve Ekonomik Gelişme: XIX. Yüzyıl Deneyimi" Üzerine Tezler-----	267
K A Y N A K Ç A -----	270

G İ R İ Ş

Ulaştırma en genel tanımıyla insan ve malların bir yerden, diğer bir yere taşınmasıdır. İki temel gereksinmeyi karşılamaktan doğmuştur. Bunlardan biri ekonomik, diğeri ekonomik olmayan gereksinimlerdir. Ekonomik gereksinimler, doğal kaynakların işletilmesi, ticaret, tarım ve endüstride etkinliğin arttırılmasıdır. Ekonomik olmayan gereksinimler, savunmanın güçlendirilmesi, politik birliğin sağlanması ve kültürel ilişkilerin geliştirilmesidir¹. Ulaştırma faaliyetlerinin hangi gereksinimleri karşılamak üzere ortaya çıktığı, koşullara bağlı olarak, yer ve zamana göre değişir. Bu noktada, ilgimizin ekonomik gereksinimleri karşılamaktan doğan ulaştırma faaliyetlerine yönelik olacağını baştan belirtmekte yarar görürüz.

Kesin sınırları olmamakla birlikte, ulaştırma standartlarının gelişmesi beş döneme ayrılabilir. Birinci dönemde hareketlilik çok az ve yollar yok denecek kadardır. Ulaştırma araçları, nehir ve kağınlardır. Hareketliliğin biraz daha arttığı ve ulaştırma standartlarının biraz daha geliştiği ikinci dönemde, paralı yollar (turnpike) ve kanallar vardır. Üçüncü dönem, ulaştırmanın makinalaştığı dönemdir. Buhar gücünün denizyolları ve demiryollarında kullanılması bu dönemde olmuştur. "Demiryolu çağı"da aynı dönemde ortaya çıkmıştır. Dördüncü dönem, otomobil, otobüs

¹ Hayman (1966), s. 18, Thomson (1974), s. 15-17; Srivastava (1964), s. 10; Cooley (1974), s. 9.

ve kamyon dönemidir. Her türlü hava durumunda kullanılabilen yolların çoğalması yine bu dönemdedir. Beşinci dönem, ulaştırmayla ilgili hemen hemen bütün sorunların çözüldüğü "hava çağı"dır¹. Ulaştırma standartlarının gelişiminde üçüncü aşamaya karşılık gelen "demiryolu çağı", ekonomik gelişme sürecinin belirli bir döneminde ortaya çıkmıştır. Bu dönem, endüstrileşme sürecinde manüfaktür aşamasından fabrika aşamasına geçildiği, pazar için kitlesel üretimin yaygınlaşmaya başladığı, mal ve insan dolaşımının genişlediği ve bu nedenle de kitlesel ulaştırma biçimlerine gereksinim duyulduğu bir dönemdir. Kısaca, belirli bir üretim biçimindeki gelişmelerin, son analizde, kendine özgü bir ulaştırma biçimini belirlemesi, bir ulaştırma biçimi olarak demiryollarında da açık ve belirgin olarak görülmüştür.

Ulaştırmada "devrim" yaratan demiryollarına geçiş, XIX. yüzyıl içinde gerçekleşmiştir. Özellikle XIX. yüzyılın son çeyreğinin, "demiryolu çağı" olarak adlandırılmasına neden olan demiryolları, ekonomi ve ekonomi tarihiyle uğraşan hemen herkesin dikkatini çekmiştir. Örneğin, Weber demiryollarının "tarihteki en büyük yenilik"² olduğunu belirtirken, Marx da "kapitalizmin en parlak başarısı"³ olduğunu belirtmiştir. Henderson'a göre demiryolu in-

¹ Owen (1966), s. 71-72.

² M.Weber (1927), General Economic History, Greenberg, s. 297, Fishlow (1971), s. 13 içinde.

³ Marx (1975), s. 298. (Danielson'a 10 Nisan 1879'da yazdığı mektuptan)

şası, Kıta Avrupası'nda endüstriyel büyümeyi özendiren tek ve en güçlü teşvik ögesi olmuşken¹, A.B.D.'de 1815'ten itibaren meydana gelen başarıların çoğu da Callender'a göre doğrudan doğruya ulaştırma faktörüne bağlı olmuştur². Bu arada Jenks, 1927'de yazdığı kitabın beşinci bölümünü "demiryolu devrimi" olarak adlandırmıştır³. Ayrıca, Hobsbawm 1840 larda demiryolu ile ultra-çağdaşlığın aynı anlama geldiğini söyler⁴. Bunların yanısıra, XIX. yüzyıl demiryolları "çığır açıcı" yenilik⁵ olarak nitelendirilirken; "önder sektör" analizi de⁶ büyük ölçüde demiryollarındaki gelişmelere dayandırılmıştır.

XIX. yüzyılda demiryollarının sahip olduğu yeri ve önemi şöyle de göstermek olanaklıdır. 1875'deki dünya araç parkı, 62.000 lokomotif, 112.000 yolcu vagonu ve 50.000 yük vagonundan oluşan demiryolları; aynı yılda 1.371 milyon yolcu ve 715 milyon ton yük taşımıştır⁷. 0 yıllarda demiryolları, denizyollarından yaklaşık dokuz kat daha fazla yolcu ve yük taşımıştır. Sürekli gelişen demiryolları, dünyadaki buharlı beygir gücünün 1870'de yüzde 61 ve 1895'de yüzde 58'ni kullanmıştır. Demiryollarının kullandığı beygir gücü, hem endüstrinin, hem de denizyollarının

¹ Henderson (1975), s. 44.

² Callender (1909), Selections From the Economic History of the United States, s. 345, Srivastava (1964), s. 2 içinde.

³ Jenks (1963)

⁴ Hobsbawm (1968), s. 89.

⁵ Sweezy ve Baran (1975), s. 100

⁶ Rostow (1963), Rostow (1964)

⁷ Hobsbawm (1977) , s. 71.

kullandığından çok fazladır. Bir başka deyişle, demiryolları, dünyadaki buhar gücünün en fazla kısmını kullanmıştır. Aşağıdaki tablo bunu göstermektedir. O halde, dünyada

Tablo I.

DÜNYADAKİ BUHARLI BEYGİR GÜCÜ

	1840	1870	1895
Sabit (imalat, maden)	832,000 (0,51)	4,167,000 (0,23)	11,340,000 (0,20)
Buharlı gemi	326,000 (0,20)	2,746,000 (0,15)	12,005,000 (0,22)
Demiryolu	489,000 (0,30)	10,876,000 (0,61)	32,235,000 (0,58)
	1,647,000 (1,00)	17,789,000 (1,00)	55,580,000 (1,00)

Kaynak: Ashworth (1975), s. 25.

denizyollarından daha fazla yolcu ve yük taşıyan, buhar gücünün en fazlasını kullanan ve 1840 ile 1900 arasında yaklaşık 500.000 millik bir şebekeye ulaşan demiryollarının incelenmesi azımsanamayacak önemde ve tek başına da incelenmeğe değerdir.

Bir ulaştırma biçimi olarak demiryollarının ekonomik yapıdaki analizi iki açıdan ele alınabilir. Birincisi, deniryollarının üretim sürecinin ayrılmaz bir parçası olan dolaşım aşamasındaki yeridir. İkincisi ise, bir hizmet üretim süreci olarak demiryolu yatırımlarıdır. Demiryollarının dolaşım aşamasındaki işlevi üretim-pazar ilişkisini kurmaktır. Üretim-pazar ilişkisi, girdi-çıkıtı çerçevesinde iki yönden açıklanabilir. Bir yanda girdilerin (hammad-

de, makina ve araçlar) ve işgücünün üretim başlamadan önce bulundukları yerden üretim birimlerine getirilmesi, yani, "girdi-pazar" ilişkisinin gerçekleşmesi; diğer yanda, çıktıların tüketim merkezlerine taşınması yani "çıktı-pazar" ilişkisinin gerçekleşmesidir. Üretim için ilk koşul, üretim girdilerinin ve işgücünün aynı yerde ve aynı zamanda bir arada bulunması, yani, yersel ve zamansal birliğe sahip olmasıdır. İkinci koşul, girdilerin ve işgücünün yersel ve zamansal birliğinin sürekli olmasıdır. Üretim sürecinin sürekli olması ve bu sürekliliğin hiçbir dönemde aksamaması için, gerek üretim, gerekse dolaşım aşamalarında engellerin bulunmaması zorunludur. "Sabit süreklilik", üretim sürecinin zorunlu teknik temelidir¹.

Ulaştırmanın üretim sürecindeki işlevi, dolaşım aşamasının eksiksiz yerine getirilmesini sağlamaya çalışmaktır. Aynı yerde bulunan üretim girdilerinin ve işgücünü aynı yerde ve aynı zamanda bir araya getirmek; üretim çıktılarını da pazarlara ulaştırmak ve bunları hiç bir dönemde aksatmamaktır. O halde, ulaştırma, insan (işgücü) ve malların (girdi ve çıktılar) hareketliliğini arttırarak, üretici ile tüketicileri birbirinden ayıran yersel ve zamansal fiziksel ve ekonomik uzaklığı kapayan bir köprü oluşturur². Yersel ve zamansal uzaklığı kaparken de

¹ Marx (1973), s. 516-549 ve 640-649.

² Milne ve Laight (1963), s. 17. Fiziksel uzaklık, iki yer arasındaki km. ve saat uzaklığıdır. Ekonomik uzaklık ise, bu uzaklığın katlanabilir ulaştırma maliyetidir.

insan ve mallar için "yer ve zaman faydası" yaratır¹.

İşte demiryollarının dolaşım aşamasındaki ulaştırma işlevi, bu üç ilişki biçimi tarafından yani girdi-pazar, işgücü-pazar ve çıktı-pazar ilişkileri tarafından belirlenmektedir. Demiryolları böylece dolaşım aşamasını yersel ve mekansal olarak kısaltarak mal ve insan ulaştırmasına bir "hizmet katkısı"nda bulunur.

Demiryollarının ekonomik yapıdaki analizinde ikinci açı ise bir hizmet üretim süreci olarak demiryolu yatırımlarıdır. Demiryolu hizmet üretim sürecinde ulaştırma araçları ve işgücü girdileri ile mal ve insanlar için "yer ve zaman değiştirme" çıktısı üretilir. böylece demiryolu hizmet üretim süreci, sermaye ilişkisi olarak bir yatırım alanıdır.

Demiryolu ulaştırma biçimini belirleyen bu dört düzeydeki ilişki, ulusal ekonomi bazında olduğu gibi uluslararası ekonomi bazında da ortaya çıkar. Bunun nedeni ise üretimde kullanılan girdi ve çıktıların coğrafyasal alanının ulusal bazdan uluslararası baza genişlemesidir. Bir başka deyişle, mallar için yersel ve zamansal birliğin sağlanmasında ulusal ekonomi sınırlarının yetersiz kalması ve bu sınırların dünya ekonomisi çerçevesinde genişletilmesidir. Bu anlamda dolaşımın uluslararasılaşması beraberinde ulaştırmanın da uluslararasılaşmasını zorunlu kılmıştır.

¹ Grossman (1959), s. 1-7. "Yer faydası", insan ve malların diğer yerlere ulaşabilmesi ve dolayısıyla pazarlarla temasının kolaylaşması; "zaman faydası" da bu ulaşım ve temasın daha kısa sürede ve gerektiği anda yapılabilmesidir.

Bu yaklaşım biçimi ve analiz yöntemiyle, demiryolları ve ekonomik gelişme arasındaki nedensellik ilişkisi, gelişmiş ülkeler için ulusal bazda, azgelişmiş ülkeler için de uluslararası bazda incelenecektir. Gelişmiş ülkelerde iç dinamiklerin egemenliğinde otonom şekilde ortaya çıkan demiryolları, bu nedenle, ulusal bazda; azgelişmiş ülkelerde ise dış dinamiklerin egemenliğinde otonom olmayan şekilde ortaya çıkan demiryolları da, uluslararası bazda ve azgelişmiş ülkelerle gelişmiş ülkeler arasında oluşan karşılıklı bağımlılık ilişkisi çerçevesinde incelenecektir.

Bu inceleme aşağıdaki plan çerçevesinde ve üç bölümde yapılacaktır. Birinci bölümün birinci kısmında, "demiryolu çağı" öncesi ulaştırma aşaması olan "kanal çağı"ndan kısaca sözedilecek, sonra da "demiryolu çağı"na geçiş gelişmiş ülkelerin endüstrileşme süreçleri ile bağlantılı olarak incelenecektir. Burada bir ulaştırma biçimi olarak demiryollarının hangi ekonomik gereksinimler sonucunda ve hangi koşullarda ortaya çıktığı İngiltere, Fransa ve Almanya deneyimlerinde ele alınacaktır. Bu kısmın sonunda gelişmiş ülkelerdeki demiryolu deneyimlerinin sonuçları, durum saptaması içinde özetlenecektir. Birinci bölümün ikinci kısmında demiryollarının hizmet ve yatırım sektörü olarak ekonomik gelişme, yani GSMH üzerindeki etkileri niteliksel ve niceliksel olarak tartışılacaktır. Bu tartışma "geleneksel yaklaşım" ve "nicel yaklaşım" içinde ve temel

olarak A.B.D. demiryolu deneyimi üzerinde yapılacaktır. Bu kısmın sonunda da elde edilen bulgular eleştirel bir biçimde durum saptamasında sergilenecektir.

İkinci ve üçüncü bölümlerde az gelişmiş ülkelerde-ki demiryolu deneyimleri dünya ekonomi çerçevesinde incelenecektir. İkinci bölümde, az gelişmiş ülkelerin tam ve ilkel koloni kategorilerindeki demiryolları; üçüncü bölümde ise, yarı koloni bir özellik gösteren Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryolları incelenecek ve bölüm sonlarında ulaşılan sonuçlar durum saptaması altında özetlenecektir. Amacımız açısından Osmanlı demiryolu deneyimi diğer bölümlere göre daha ayrıntılı bir biçimde tartışılacaktır.

Çalışmanın sonunda ise "Demiryolları ve Ekonomik Gelişme; XIX. yüzyıl Deneyimi" üzerine tezler ileri sürülecektir.

GELİŞMİŞ ÜLKELERDE DEMİRYOLLARININ GELİŞMESİ VE EKONOMİK GELİŞME

1. KISIM : DEMİRYOLLARININ OLUŞUMU

1.1: Kanal Çağı

Demiryolu çağını yaşamış ülkeler dikkate alındığında, bu ülkelerin büyük çoğunluğunun demiryolu çağından önce kanal çağını yaşadıkları gözlenir¹. Kanalcılık, büyümekte olan endüstrilerin daha da büyümelerine olanak sağlarken, demiryolu çağı için de gerekli ortamın oluşmasında önemli katkılar sağlamıştır.

Özetle kanal çağı, Avrupa ve A.B.D.'de büyüyen tarım, endüstri ve ticaretin artan ulaştırma taleplerini karşılamak üzere ortaya çıkmıştır. XVIII. yüzyılın başlangıcına kadar dolaşıma konu olan mallar az, ulaştırma olanakları zayıf ve ticaret belli zamanlarda², belli alanlarda yapılmaktadır. Ticaretin doğal merkezleri, satıcı ve alıcıların belli dönemlerde bir araya geldiği pazarlar ve fuarlardır³. Haftalık pazarlar, yerel ticaretin merkezleri durumundadır. Örneğin, XVIII. yüzyılda ticari alışverişlerin yaklaşık yüzde 75'i yerel niteliktedir⁴. Zamanla üretim gelişmesi ticareti artırdığından mevcut ulaştırma ola-

¹ Kanal ulaştırması, nehir ve denizden yararlanarak oluşturulmuş su yoluyla taşıma yapan bir ulaştırma biçimidir.

² Ticaretin çok zaman alıcı olması nedeniyle, eski ve ortaçağda iş zamanını azaltmamak için alışverişler bayram günlerinde yapılırdı. Marx (1976), s.149-150, Küçük meta üretimine dayanan bir toplumda pazarlar ancak bayram günlerinde kurulmaktaydı. Mandel (1974), s. 311

³ Birnie (1964), s. 48.

⁴ Birnie (1964), s. 48.

naklarının sınırlarına varılmıştır. XVIII. yüzyılın ortalarına gelindiğinde İngiltere gibi ülkelerde ne geliştirilmiş nehir ulaştırması, ne de karayollarındaki arabalar büyümekte olan ekonomilerin ulaştırma gereksinmelerine yetmektedir. Nehir ve araba ulaştırması, dağıtım şebekesi olarak yetersiz kalmaktadır¹. Östelik, yeni yeni endüstriler de ortaya çıkmaktadır.

Yeni oluşan ve daha önce var olan üretim ve tüketim merkezlerinin nüfusları artmakta, bunların yiyecek gereksinimlerinin karşılanmasında ve var olan ilkel ulaştırma yöntemleri yetersiz kalmaktadır. Bu arada manufaktürler nihai ürünlerini pazarlayabilmek ve bunları üretebilmek için daha fazla hammadde ve yakıta gereksinmektedir. En önemli sorun, yakıt sorunudur ve temel yakıt da artık kömürdür². Çoktan beri çeşitli gereksinimler için kullanılan kömürün kullanım alanı çeşitli endüstrileri kapsayarak genişlemektedir. Üretim ve tüketim merkezlerine deniz ve nehirlerle taşınamıyan kömür, atlarla taşınmakta, bu da pahalıya gelmektedir. İşte, kanallar, gerek artan nüfusun yiyecek gereksinimlerini, gerekse fabrikaların kömür, taş, demir gibi ağır ve hacımlı girdilerini taşımak üzere ortaya çıkmıştır³. Kanallar, Avrupa ve A.B.D.'de, özellikle

¹ Savage (1959), s. 16.

² Ortaçağ'da Avrupa'nın hemen her yerinde temel yakıt maddesi odunken, imalattaki gelişmeler, nüfus artışları ve dolayısıyla ev ve yapı inşaatlarının doğurduğu odun talebinin genişlemesi karşısında ormanlar yetersizleşmeye, odun ve kerestenin fiyatları artmaya başlamıştır. Özellikle Büyük Brütanya'da odun sıkıntısı oldukça önemliydi. Örneğin 1618'de "Eğer Yahuda İsa'ya İskoçya'da ihanet edecek olsaydı, onu asmak için bir ağaç bulmakta hayli güçlük çekerd" denmektedir. Yakacak odun ve kerestenin fiyatları Birinci Elizabeth döneminin sonuna kadar Londra'da bütün diğer malların fiyatlarından daha yükseğe çıkınca, eldeki çare ya orman bölgelerine gitmek, ya da kömür kullanmak olmuştur. Nef (1981), s. 82-83. Sonuç olarak, XVIII. yüzyılın ortalarından itibaren kömür, temel yakıt haline gelmiştir.

üreticilerle, kömür, demir vb. hammadde kaynakları arasındaki kısa mesafeli açığı kapamak üzere ortaya çıkmıştır. 1803'de yazılanlara göre İngiltere'de kanallarla ilgili olarak çıkarılan 165 yasadaki 90'ı kanalların kömür, 47'si demir vb. madenlere olan hizmetlerini düzenleyen yasalardır¹.

Kanallar inşa edildiği ^{de} Ülkeler/ağır ve hacımlı malları taşıyarak endüstriyel hinterlandı genişletmiş, ulaştırma hizmetlerini birçok durumda kara taşımacılığına göre yüzde 25-50 arasında ucuzlatmış; nüfusun fabrikaların gelişmesini sağlayacak şekilde yeniden dağılımını sağlamış; mühendislik becerilerinin uygulama alanı olarak teknolojinin ilerlemesini kolaylaştırmış ve sonuç olarak ekonomideki üretimin artmasına yardımcı olmuştur².

Ancak, kanal güzergahlarının fazla havuzlara (lock) sahip olması ve trafiğin yavaş olması; soğuklarda kanallardaki suyun donması ya da sellerde kanal trafiğinin aksaması; ayrıca, XIX. yüzyıl başlarından itibaren ulaştırma talebinin artması, buna karşılık mevcut kanal kapasitesinin yetersiz oluşundan kanal trafiğinde sıkışıklık yaratılması; kanalların farklı standartlara sahip olması ve taşımaların düzensiz, malların tahribata uğramaları kendisini daha az tercih edilir hale getirmiştir³.

XIX. Yüzyılın başlarında da canlılığını sürdüren kanalcılık, daha sonra demiryollarının yükselen rekabeti karşısında önemini kaybetmeye başlamıştır. Kısa mesafe tra-

¹ Dyos ve Aldcroft(1974), s. 111.

² Dyos ve Aldcroft (1974), s. 111; Fay (1946), s. 186.

³ Briggs ve Jordan (1964), s. 271, ve s. 277; Milne ve Laight (1963), s. 34; Lillev (1977), s. 207.

fiğinde kullanışlı olmuş kanallar, uzun mesafe trafiğinde pahalı ulaştırma sistemi haline gelmiştir¹. Ayrıca, işyerleri ile oturma yerleri arasındaki açığı kapamakta da etkili olamamıştır. İşte, belli başlı bu iki ana neden kanalların en önemli dezavantajını oluşturmuştur. Kanalların her yerde yapılamaması bu dezavantajı daha da önemli hale getirmiştir. Endüstriyel faaliyetlerin bebeklik aşamasında ortaya çıkmış olan da/kanalların, beygir gücünden buhar gücüne geçememesi, ekonomik trajedisine yol açmıştır².

Bununla beraber İngiltere'de 1760-1830 arasında 4.000 mil'den fazla kanal yapılmışken³, Fransa'da bu daha da fazla olmuştur. Örneğin, 1815-1848 arasında 7.200 mil kanal yapılmıştır. Almanya'da yapılan kanal uzunluğu ise, Fransız kanallarının yarısından az olmuştur. Zollverein'e kadar uzun bir süre ticaretin tek anayolları, nehirler olmuştur⁴.

1.2. Demiryolu Çağı

XIX. yüzyılın ilk yarısına gelinceye kadar, İngiltere ve A.B.D. dışında kalan ülkelerde önemli demiryolu atılımlarına rastlanmaz. "Demiryolu çağına" hemen her ülke farklı zamanlarda geçmiştir. Üretim teknolojisinde ilk yeniliklere sahip olan ülkeler, yeni fabrikalar, yeni mallar,

¹ Briggs ve Jordan (1964), s. 271-272.

² Fay (1946), s. 186

³ Milne ve Laight (1963), s. 32

⁴ Brenner (1969), s. 31.

yeni kentler ve yeni nüfuslara sahip olurken, tarımsal mal, hammadde ve nihai malları (girdi ve çıktı) taşımakta yetersiz kalan paralı yollar¹ ve kanallar yerine, yeni, hızlı ve daha etkin bir ulaştırma sistemine gereksinmiştir.

Ancak, toprak sahipleri, araba sahipleri, yol ve kanal işleticileri, demiryollarının yapım ve yaygınlaştırılmasına karşı çıkmaktaydılar. Çünkü demiryollarının yapımı bunların çıkarlarına ters düşmekteydi. Örneğin, yol işleticilerinin karşı çıkma nedeni, demiryollarının kendi gelirlerini azaltacağı korkusuydu. Araba ve kanal sahipleri de aynı korkuyu paylaşılmaktaydı. Bu nedenle, tüm bu gruplar o ana kadar sahip olunan ulaştırma olanaklarının tüm gereksinmeyi karşıladığı ve demiryollarının gereksiz olduğu görüşündeydiler. Bunlara ek olarak demiryollarına harcanacak paranın ulusal geliri ziyan etmekten başka bir işe yaramıyacağını belirtmekteydiler².

Ancak, kanallardan demiryollarına geçiş engellenmemiştir. Çünkü son analizde üretim biçimi, ulaştırma biçimini belirler, yani, her üretim biçimine karşılık gelen bir ulaştırma biçimi vardır. Ayrıca, belirli bir üretim biçiminin çeşitli gelişim aşamalarına da karşılık gelen

¹ Paralı yol sistemi, yolların geliştirilmesi ve bakımı için yolu kullananlardan geçiş ücreti alınmasını öngören sistemdir. Bu sistem İngiltere'de XVII. yüzyılın ortalarından beri bilinmektedir. Sistemin yayılması XVIII. yüzyılın sonlarına doğru olmuş, XVIII. yüzyılın son çeyreği ile XIX. yüzyılın ilk çeyreği arasındaki elli yılda 20.000 mil'in üzerinde yol yapılmıştır. Bkz. Brenner (1969) s. 25. Paralı yol sistemi sırasında XVIII. yüzyılla XIX. yüzyıl arasında meydana gelen önemli teknolojik gelişmeler, Y. Metcalf'in drenaj, T. Telford'un demir köprü ve J. McAdam'ın yıpranmayı geciktirmek üzere yolu çakılla döşeme sistemi olmuştur. Bkz. Vaizey (1980), s. 39.

² Briggs ve Jordan (1964), s. 277.

bir ulaştırma biçimi vardır. Bunun nedeni, her üretim biçiminde üretilen çıktı miktarı ve türü ile kullanılan işgücü, girdi miktarı ve türünün değişik olmasıdır. Her dolaşım biçiminin, taşıma özellikleri de birbirinden değişiktir. Bu nedenle, belli bir üretim biçiminin dolaşım aşaması için gereksindiği dolaşım araçlarının niceliği ve niteliği, diğer üretim biçiminin¹ dolaşım aşamasında gereksindiği dolaşım araçlarının niceliği ve niteliğinden farklıdır. Bu bağlamda, standartlaşmaya başlamış üretim araçlarının üretim aşamasında yaptıklarını, dolaşım araçlarının da dolaşım aşamasında yapması zorunludur. Üretim sürecinin sürekli olabilmesi, üretim aşaması ile dolaşım aşamasının birliğini gerektirir.

Demiryollarına olan talebi, endüstrileşme sürecinin başlangıç aşamalarında kanallarla gelişigüzel ve seyrek aralıklarla taşınan kömür, demir, vb. girdilerin; endüstrileşme sürecinin gelişimiyle birlikte yığın halinde ve sık aralıklarla taşınabilir hale getirilme zorunluğu yaratmıřtır¹. Bir önceki üretim sürecinin gereksinmelerini karşılayan kanallar, yerini demiryollarına bırakmak zorunda kalmıştır.

Demiryollarının ortaya çıkışını birtaraftan talep zorlarken, diğer taraftan ray teknolojisi ve metalurji endüstrisinde meydana gelen gelişmeler de bunu olanaklı hale getirmiştir. Özellikle "buhar devriminden" lokomotiflerde yararlanılmaya başlaması demiryollarının yayılmasını çabuklaştırmıştır. Ayrıca, İngiltere'de artan demir

¹ Hobsbawn (1968), s. 52.

Üretimini emecek yeterli demir talebinin olmaması da demiryollarını gerekli kılmıştır. Çünkü gerek tarımsal kesim, gerekse ordu kesiminden gelen demir talebi, demir endüstrisinin gelişimini özendirecek düzeyde değildir ve "demiryolu çağına" gelinceye kadar endüstrinin demir üretim kapasitesi piyasadaki talebin önündedir¹.

Bundan başka, 1840 larda biriken fazla tasarrufların kârlı yatırım alanları araması, demiryollarının finansman sorununun çözülmesini sağlamıştır. Örneğin, Liverpool-Manchester demiryolunun yapımını kolaylaştıran önemli nedenlerden biri, Liverpool bölgesindeki fazla tasarruflar olmuştur. Lancashire'da pamuk ticaretinden sağlanan gelirin bir kısmı da Liverpool-Manchester demiryolunun finansmanında kullanılmıştır. Gerçekte, Lancashire anılan demiryolunun finansmanına katıldığı gibi, Great North of England ve North Midland gibi demiryollarının finansmanlarına da katılmıştır². Böylece, Lancashire bölgesinde elde edilen tasarruflar demiryolu hisse senetlerine yatırılarak değerlendirilmiştir. Diğer taraftan, tasarruf düzeyinin yükselmesi ve tasarruf alışkanlığının yaratılmasında da demiryolları katkıda bulunmuştur³. XIX. yüzyılın başlarındaki sermaye piyasasından, XX. yüzyılın oldukça karmaşık ve organize olmuş sermaye piyasasına geçiş büyük ölçüde demir-

¹ Perkin (1971), s. 103; Milne ve Laight (1963), s. 34.

² Reed (1975), s. 262-264.

³ Mitchell (1977), s. 331-333.

yollarının finansmanı faaliyetleri sırasında ortaya çıkmıştır¹. Anonim şirketlerin ortaya çıkışı da bu dönemde olmuştur.

Sonuç olarak, demiryolları, kanallara ikame bir ulaştırma biçimi olarak yaygınlaşırken özellikle geniş ve hacimli yüklerin bir yerden, diğer bir yere taşınabilmesinde özellikle endüstri malları kesimi için etkili olmuştur. Kömür, demir, v.b. girdiler demiryollarıyla birlikte, yığın halinde, düzenli, sık ve ucuz taşınabilir olmuştur. Bu durum, demiryollarının temel görevi olarak ortaya çıkmış ve devam etmiştir. Örneğin, İngiltere'de 1826 dan 1835 yılına kadar demiryolları esas olarak kömür, demir, taş, v.b. girdileri taşımak üzere yapılmıştır. İşgücü ve genel mal taşımacılığı daha sonra başlamış ve ikinci görevi olmuştur². 1850'den bu zamana kadar İngiliz demiryollarının "tereyağlı ekmeği" olan kömür, hemen daima taşınan yükün yüzde 50'den fazlasını oluşturmuştur. Temel endüstrilerin "hayat kanı" olan kömür ucuz bir şekilde demiryolları tarafından taşınmıştır. Diğer madenleri de taşıyan demiryolları olmuştur³. Bugün de İngiltere'de olduğu gibi diğer ülkelerde de demiryollarının asıl yükü, hayvan ve tarımsal mallarla birlikte kömür, demir, v.b. mallardır.

¹ Abramovitz (1955), s. 174.

² Francis (1968), ikinci Cilt, s. 18-30 - 1826'dan 1840'a kadar yapılan demiryollarının listesi bölümü.

³ Bagwell (1974), s. 114.

1.3. Demiryolu Çağına İlk Giren Ülke: İngiltere

Demiryollarının ilk ortaya çıktığı yer İngiltere'dir. Bunun en önemli nedeni ise, endüstri devriminin ilk olarak bu ülkede gerçekleşmiş olmasıdır. 1783-1802 yılları arasında İngiltere'de endüstriyel üretim iki, dış ticaret üç, demir üretimi dört ve pamuk üretimi beş katına çıkmıştır¹.

İngiltere ve dünyada ilk yapılan demiryolu hattı 1825 yılında Stockton-Darlington arasında yapılan hattır. Stockton-Darlington demiryolu, ağır ve hacimli olan kömürü Durham'daki havzadan deniz kenarına ucuza taşımak üzere yapılmıştır². Bu hattın ulaştırma tarihindeki önemi, ilk yıllarında kısmen atlı çekime dayanmakla beraber buharlı demiryolu tekniğini ilk kullanan hat olması ve maden havzalarındaki tramvaylarla çağdaş demiryolları arasındaki ara aşamayı simgelemesidir³. İngiltere'de gerçek demiryolu çağı 1830'da Liverpool-Manchester hattının işletmeye açılmasıyla başlamıştır. Bu hat, çekim gücü buhara dayanan, yük olduğu kadar, yolcu taşımak üzere de yapılmış ilk hattır⁴. Artık bu hatla birlikte, demiryollarının hem teknik, hemde ekonomik yönden pratik olduğu kanıtlanmıştır⁵. İlk düzenli hattın Liverpool ve Manchester arasında

¹ Perkin (1971), s. 66.

² Savage (1966), s. 38; Fay (1946), s. 193.

³ Reed (1975), s. 4; Savage (1966), s. 38

⁴ Savage (1966), s. 39.

⁵ Birnie (1964), s. 39.

işletmeye açılması kuşkusuz rastlantı değildir. Bunda kentlerin yer almış olduğu bölgede endüstri ve ticaret faaliyetlerinin artması sonucunda büyük miktarda pamuk ve maden kömürü ulaştırmasına gerek duyulması ve kanallarla, araba taşımacılığının yetersiz kalması olmuştur¹. Bundan böyle Liverpool'da pamuk, ulaştırma için haftalarca beklemeyecektir. Liverpool'dan Manchester'e pamuk göndermenin Atlantığı aşmaktan daha uzun süre aldığı durum² ortadan kalkacak; kömür ulaştırması da kolaylaşacaktır.

1.3.1. Ağaç Ray/Atlı Vagon

Esasen demiryollarının ilk ataları olan ağaç raylar (wooden way, ya da waggan-way, ya da tram-way³)da aynı gereksinimden, kömür gibi madenlerin nehirlerle taşıma gereksinmesinden doğmuştu⁴. Demiryollarının ilkel şekli olan ağaç raylar maden ocakları ile nehir, ya da karayolu arasında bir köprü oluşturmaktaydı. Böylece, önceleri hayvan ve insanların güçlkle ve azar azar taşıyabildiği madenler, ağaç raylar üzerindeki vagonlarla daha etkili olarak taşınabilmekte; maden sahipleri nehirle, kömür ocakları arasında kalan yerleri ya satın alarak, ya da kiralayarak ağaç raylar yapmaktaydılar⁵.XVI. yüzyıldan itibaren İngiltere'deki maden havzalarında bu ağaç raylar

¹ Reed (1975), s. 264.

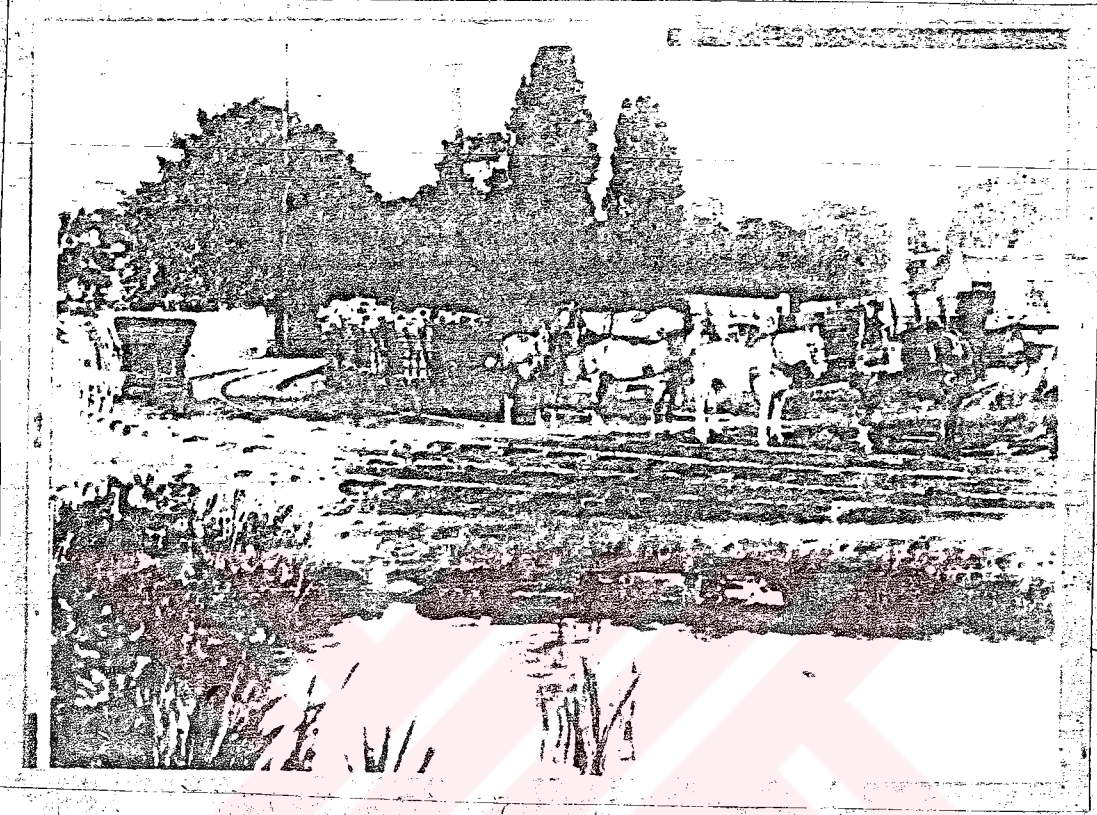
² Savage (1966), s. 34.

³ Chaloner'e göre tram sözcüğü, XVIII. yüzyılın son çeyreğinde (1799) raylarda teknik bir değişikliği gerçekleştiren Benjamin Outram'in soyadından gelmektedir. Ancak, Jackman, tram sözcüğünün çok önceleri de kullanılmakta olduğunu belirtmektedir. Bkz. Jackman (1962), Chaloner'in "Giriş Klavuzu", s. XXIV ve s. 465 dipnot 5.

⁴ Francis (1968), I.Cilt, s. 41; Jackman (1962),s. 461

⁵ Jackman (1962), s. 462.

vardır¹. Aşağıdaki resim İngiliz kömür ocaklarında ağaç raylar üzerinde atla çekilen vagonları göstermektedir.



Kaynak: Lane (1972), s. 40.

Ağaç rayların çabuk eskimesi üzerine daha sonra bunların üstü demir plakalarla kaplanarak kaplama yol (plate way) yapılmıştır². Diğer taraftan ağaç tekerlekler, metal tekerleklerle değiştirilmiştir. Vagonlara ilk demirin takılışı, bir kaynağa göre 1734 iken, bir diğer kaynağa göre de 1753'dür³. Kaplama yollar, kendine özgü güçlükleri nedeniyle yaygınlık kazanamamıştır. İngiltere'de ilk dökme demir raylar, 1767'de Shropshire'deki Coalbrook-

¹ Neff (1981), s. 86; Cameron (1961), s. 204, Briggs ve Jordan (1964), s. 274; Lilley (1977), s. 205.

² Jackman (1962), s. 463.

³ Jackman (1962), s. 464.

dale ve 1776'da Sheffield'de kullanılmıştır¹. 1794'de de Durham'daki ağaç raylar, dökme demir raylarla yer değiştirmiştir. 1820 yılına kadar raylar dökme demirdendir. Dökme demir raylar ise büyük ağırlıklara ve hıza karşı dayanaksızdır. 1820'de dövme demirden ray üretiminin olanaklı hale gelmesi, ray yapımında atılım sağlamıştır². Ancak, ray yol ya da demiryolu (rail-way) bu yıllarda henüz yaygınlaşmamıştır. Raylar genellikle toprağın üzerine seyyar şekilde konmuş basit yollardır. Belli bir güzergah üzerine yerleştirilmiş demiryolları yavaş yavaş gelişmektedir.

1.3.2. Buharlı Lokomotif/Bessemer Çeliği

1764'de Watt tarafından ana ilkeleri ortaya konan buharlı makinelerin demiryollarında kullanılmaya başlaması 1800 lerdedir. 1801-1802'de Richard Trevithick, ister karayolu, isterse demiryolunda yararlanılabilecek bir buharlı araç yapmıştır³. 1804'de Güney Galler'deki Pen-deryn'de bir tramvay üzerinde lokomotif çalıştırarak bundan böyle ağır yüklerin daha kolay taşınabileceğini göstermiştir. Daha sonra, 1813 ve 1814'de William Hedley, Wylam Colliery ve George Stephenson da Killingwarth'de ağır yüklerin demiryollarıyla taşınmanın mümkün olabileceğini göstermiştir⁴. Böylece, bazı teknik sorunlar olması-

¹ Marshall (1974), s. 11. Dökme demirden rayların ilk kullanılış tarihi. Francis'e göre 1738'dir. Bkz. Francis (1968), I. Cilt, s. 45.

² Briggs ve Jordan (1964), s. 275; Savage (1966), s. 36. XVIII.y.sırasındaki demir teknolojisinin gelişimi için bkz. Türkcan (1981), 41-56

³ Henderson (1975), s. 45; Savage (1966), s. 37. İlk buharlı araba deneyimi 1770 yılında Joseph Cugnot tarafından yapılmıştır.

⁴ Francis (1968), s. 52.

na karşın, buharlı lokomotifler ilk olarak kömür havzalarında, daha sonra da genel amaçlar için kullanılmaya başlanmıştır.

Demiryollarının yaygınlaşmasında asıl ivme, buharlı lokomotiflerin yanı sıra, çelik üretiminde 1856'da Bessemer yönteminin bulunmasıyla olmuştur. Bessemer yöntemiyle elde edilen çelik, yüzde 50 daha ucuza mal olmuş, böylece dövme demirden daha ucuza gelen ve daha dayanıklı olan çelik rayların üretimi olanaklı hale gelmiştir¹. Bessemer çeliğiyle ray üretimi arasındaki koşutluk İngiltere'de aşağıdaki gibi olmuştur.

Tablo II

İNGİLTERE'DE BESSEMER ÇELİĞİ VE RAY ÜRETİMİ

Yıl	Bessemer Çeliği (1000 ton)	Ray (1000 ton)
1870	215	-
1874	410	350
1878	806	700
1879	833	560
1880	1042	810
1881	1435	1080
1882	1671	1280

Kaynak: Şeni (1978), s. 23.

"Kömür-yolları" (coal-roads)² olarak nehir ve kanalların ulaşamadığı yerlerde "coğrafyasal gereklilikten

¹ Briggs ve Jordan (1964), s. 233.

² Jackman (1962), s. 477.

doğmuş" öncenin ağaç rayları, sonranın demiryolları ilk olarak maden havzalarında, maden havzası-nehir/kanal, daha sonra maden havzası-kıyı arasında "köprü" işlevini yerine getirmiştir¹. Bu işlevini yaygınlaştıran demiryolları sonra, "pazarların genişletilmesine yönelik ulaştırma - ya" dönüşerek uzmanlaşmayı arttırmış ve böylece Adam Smithgil işlev görmüştür. Çünkü toplam üretim giderleri içerisinde ulaştırma payının yüksek olması büyük ölçekli üretimi engellemekte ve uzmanlaşmanın gelişmesini önlemekteydi. Üretilen malların pazarlara sık, düzenli ve ucuz şekilde taşınması gerekmektedir. İşte, demiryolları taşımayı sık, düzenli ve ucuz hale getirerek pazarları genişletmiş, büyük ölçekli üretim ile uzmanlaşmanın önündeki engelleri kaldırarak Adam Smithgil işleve sahip olmuştur. Demiryollarıyla taşınan uzak mesafeli mal trafiği büyük ölçüde "yeni trafik" olmuştur².

1.3.3. Hareketliliğin ilerlemesi

XVIII. yüzyıl sonu sürekli ticarete geçişin gerçekleştiği dönemdir³. Bununla beraber ulaştırmanın önündeki fiziksel engeller yeterince kaldırılamadığından hareketlilik çok ilerlememiştir. Ticaret zaman alıcıdır. Bir malın üretimi ile tüketiciye teslimi arasında geçen zamanın

¹ Hobsbawm (1968), s. 90; Nef (1981), s. 86.

² Milne ve Laight (1963), s. 33. Bu arada "bozulabilir mallar" tarihinde ilk olarak demiryolları sayesinde zamanında ulaştırılabilir hale gelmiştir. Bkz. Briggs ve Jordan (1964), s. 211.

³ Birnie (1964), s. 48.

azalması, sermayenin devir hızını arttırır ve belli bir üretim hacminin daha düşük sermaye maliyetiyle gerçekleştirilmesine olanak tanır. Endüstri ve ticarete zaman faktörüm görece öneminin arttığı XIX. yüzyıl ortalarında, demiryollarının hızlı ve güvenilir ulaştırma hizmetleri sağlaması, stok miktarlarını düşürmüş ve aynı miktardaki sermaye ile daha çok iş çevirmek olanaklı hale gelmiştir. Bu gelişmenin endüstri ve ticaret kesimindeki önemini niceliksel olarak değerlendirmek her ne kadar güçse de, yapılan bir tahmine göre, trenle yapılan hızlı ve güvenilir ulaştırma bazı iş adamlarına yüzde 75-80 düzeyinde "iştasarrufu" sağlamıştır¹. Paralı yollar ve kanallarla ivme kazanan üretim artışı, demiryollarıyla daha da yükselmiştir. Bu durum, nehir ve kanalların kısa mesafeli besleyicisi, tamamlayıcısı olarak ortaya çıkan ilk demir yollarının² daha sonra kanalların yerine geçerek uzak mesafeli taşımalarda da söz sahibi olmasıyla gerçekleşmiştir³. Demiryollarının ortaya çıkışından sonra kanallar, ne yeni trafik, nede yeni sermaye çekebilmişlerdir. 1909'da yazılan bir rapora göre, kanallar tarafından yapılan uzun mesafeli taşımaların payı oldukça azalmıştır. Bir bütün olarak ele alındığında XIX. yüzyılın ortalarından itibaren artan ulaştırma talebinin karşılanmasında kanallar hemen hiç bir paya sahip olmamıştır⁴.

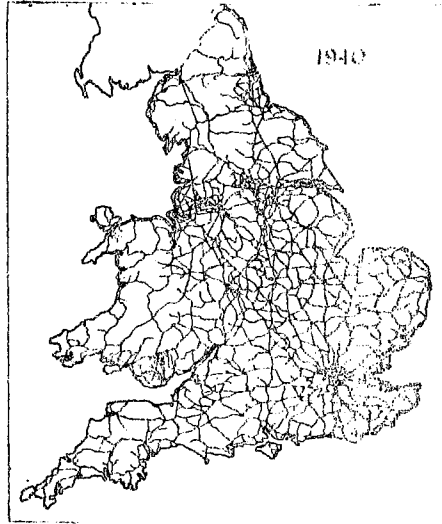
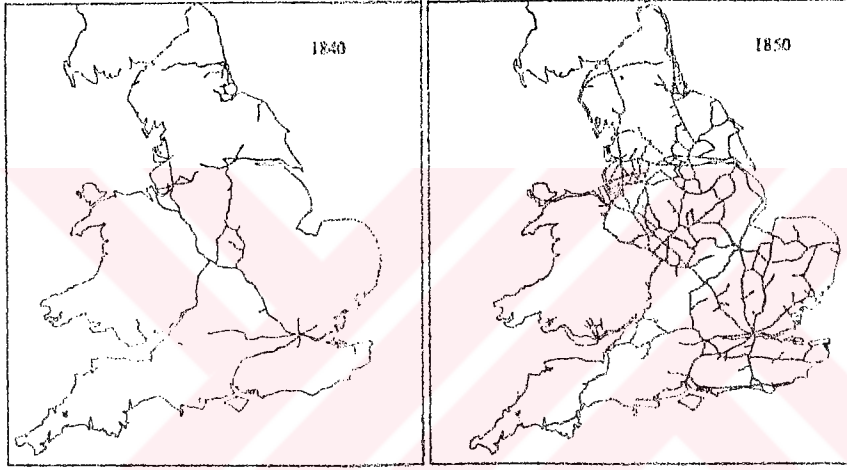
¹ Milne ve Laight (1963), s. 35

² Perkin (1971), s. 60.

³ Milne ve Laight (1963) s. 32.

⁴ Savage (1959), s. 51.

Aşağıdaki haritalar İngiltere'de demiryollarının gelişmesini göstermektedir. Bu gelişmede kömür, demir v.b. malların taşındığı pazar ve geniş işçi kitlelerinin yer aldığı büyük kentler, ilk demir yolu ağlarının merkezlerini oluşturmuştur¹. 1840 larda demiryolları Londra,



Kaynak: Tümerterkin (1976), s. 220.

Lancashire, Yorkshire ve Midland'da yerel ağlar halinde gelişmiştir. Henüz ülkenin birçok kesimi demiryolu ağlarıyla sarılmamıştır. On yıl sonra demiryolları bir endüstri kentini diğer bir endüstri kentine bağlayarak kanal ve buharlı gemilerle birlikte üretim ve dağıtımın meydana geldiği çemberi genişletmiştir. Yerel ağlar birbirleriyle oldukça sıkı bir şekilde bağlanmış ve ülkenin batısındaki geniş bir alan hariç, her yerde demiryolları yaygın bir duruma gelmiştir. 1900 yılına gelindiğinde İngiltere'deki demiryolu uzunluğu, 30.000 km'yi geçmektedir. Artık endüstri ve ticaretin gereksindiği ulaştırma ağı olgunlaşmıştır.

Böylece, demiryolu çağından önce, mevcut arz olanaklarının kısıtlı kapasiteye sahip olması nedeniyle, sınırına gelmiş yerleşim alanları demiryolu çağıyla birlikte genişleme olanağına kavuşmuştur. Hammadde, makina ve işgücünün üretim alanlarına ulaştırma maliyetleri düşmüş; kitlesele olarak üretilen mallar pazarlara düşük ulaştırma maliyetleriyle taşınarak fabrikanın egemenliği olanaklı hale gelmiştir. Büyük ölçekli fabrika sistemi pratik bir girişim olmuştur. Bu arada, kentlerde nüfus yoğunlaşırken, çeşitli metropollerin banliyöleri de gelişmiştir. Örneğin, Birmingham yakınındaki Bourneville, Garden City yakınındaki Welwyn ve Londra yakınındaki Hertfordshire bu şekilde gelişmiştir¹. Demiryollarının çağdaş bir endüstriyel toplumda farklı iki işlevini göstermesi yönünden, XIX. yüzyıl sonlarında Güney Galler'deki Cardiff ile Sussex'deki

¹ Waugh (1956), s. 284.

Brighton'da meydana gelen büyük ölçüdeki nüfus artışları oldukça önemlidir. Cardiff'deki büyümenin nedeni, kömür ihracatıdır. Brighton'daki büyümenin nedeni ise, Londra'da artan nüfusun dışarıya taşması olmuştur. Bir taraftan, kömür ihracatçısı olan Cardiff'deki endüstriden talep edilen nüfus buraya taşınırken; diğer taraftan, Londra'nın fazla gelen nüfusu çevreye taşmıştır¹.

1.4. Demiryolu Çağına Sonra Giren İki Ülke: Fransa ve Almanya

Demiryollarının İngiltere'de ortaya çıkışını belirleyen temel faktörler, yalnızca ekonomik ve teknolojik faktörler olurken; Kıta Avrupası'nda ortaya çıkışını belirleyen temel faktörler, bunlara ek olarak politik ve askeri faktörler olmuştur². Çünkü o sıralarda demiryolları, başka bir teknolojik gelişmenin sağlayamayacağı şekilde ulusal birliği sağlama niteliğine sahiptir. Bununla birlikte, Kıta Avrupası'ndaki demiryolu yapımlarında her ne kadar politik ve askeri faktörler etkili olmuşsa da, ortaya çıkış ve gelişimlerinde asıl faktör, yine de ekonomilerin yapısı ve teknolojilerin durumu olmuştur.

Kıta Avrupası'ndaki ülkelerin, endüstri devrimini gerçekleştiren İngiltere'ye göre ekonomik olarak daha az gelişmiş durumda olması, kömür, demir ve çelik gibi temel endüstri malları üretiminde çeşitli dezavantajlara sahip

¹ Wangh (1956), s. 296.

² Supple (1963), s. 326-327.

olması, demiryolculuğun burada geç başlamasına neden olmuştur. Ayrıca, Kıta Avrupası'ndaki kanalların bir çoğunda standartların İngiltere'ye göre daha iyi durumda olması ve devletin bunları desteklemesi, bu ülkelerde demiryollarına olan gereksinmeyi ivedi kılmamıştır. Bu yüzden Kıta Avrupası'ndaki kanallar İngiltere'ye daha çok yaşamış ve demiryolu çağına giriş gecikmiştir¹.

Yukarıda genel olarak Kıta Avrupası için belirtilen özellikler, ele alınan iki ülke Fransa ve Almanya içinde geçerlidir. Fransa'da kömürün üretim ve dağıtımı pahalıdır. Bazı durumlarda ithalatı daha ucuza gelmektedir. Örneğin, Normandiya'da kullanılan kömür, ucuza geldiği için İngiltere'den ithal edilmektedir².

Fransa'da üretilen kömürün niteliği iyi değildir. Ne kuzeyde çıkarılan, ne de merkez bölgede çıkarılan kömür, kolaylıkla koka çevrilebilmektedir. XIX. yüzyılın ilk yarısında metalurji endüstrisinin büyük güçlüklerle karşılaşmasının başında pahalı kok maliyetleri gelmektedir³. Yüksek fırınlarda kullanılan kok, genellikle dışarıdan ithal edilmektedir. Demir ve çelik üretimi pahalıdır ve bu nedenle 1850'lerin sonlarına kadar, yani Bessemer yöntemi bulununcaya kadar çok az çelik üretilmiştir⁴.

Almanya da Fransa'ya benzer durumdadır. 1820-1840 arasında Almanya'da üretilen kömür ve demir İngiltere'den çok düşüktür⁵. Kullandığı kömürün büyük kısmını İngilte-

¹ Birnie (1964), s. 38

² Fohlen (1977), s. 52

³ Fohlen (1977), s. 51

⁴ Fohlen (1977), s. 59

⁵ Borchardt (1977), s. 103.

re'den ithal etmekte¹ ve temel enerji kaynağı olarak odun kullanmaktadır². Kömürün oduna karşı üstün olması 1860' dan sonradır. Bu yüzden metalurji endüstrisi geç gelişmiştir. Ekonomileri³nin yavaş gelişmesi, kömür ve metalurjideki gelişmelerin geç başlaması hem Almanya, hem de Fransa'da demiryollarının geç başlamasında en önemli nedenler olmuştur.

1.4.1. Fransız Demiryollarının Gelişmesi

Fransa, demiryolu yapımına Almanya'dan önce başlamıştır. Mevcut ulaştırma biçimleriyle Loire bölgesinde kömür taşımanın fazla pahalı olması demiryolları için ilk itici güç olmuştur³. İngiltere'de olduğu gibi Fransa'da da ilk demiryolları, "Kömür-yolları" olarak ortaya çıkmıştır. Fransa'daki ilk demiryolu imtiyazı 1823'de bir grup madenciye Saint-Etienne'den 23 km uzaklıktaki Andrézieux'a bir hat döşemek üzere verilmiştir⁴. Hat 1828'de işletmeye açılmış ve çekim gücü olarak 1844'e kadar atlardan yararlanılmıştır⁵. 1833'de Saint-Etienne, Lyons ve Roanne'e bağlanmış ve buharlı lokomotif ilk olarak bu hatta kullanılmaya başlanmıştır⁶.

Fransa'da demiryollarının planlı bir şekilde yapılması 1830 devriminden sonra meydana gelmiştir. O yıllarda Fransa'da Saint-Simon'un izleyicisi birçok kişi, örneğin,

¹ Milward ve Saul (1973), s. 384.

² Borchardt (1977), s. 130.

³ Cameron (1961), s. 204.

⁴ Cameron (1961), s. 205.

⁵ Marshall (1974), s. 20.

⁶ Milward ve Saul (1973), s. 336.

maden mühendisi ve daha sonra ekonomist olan Michel Chevalier ve yazar Émile Pereire sürekli yolcu ve yük taşımacılığın hızlı ve verimli olması için büyük anayolların gerekli olduğunu belirtmiş ve ulaştırma sisteminin geliştirilmesi konusunu işlemişlerdir¹.

Émile Pereire, endüstrileşme ve bundan doğan ulaştırma gereksinimlerini belirterek demiryolu yapılmasını vurgulamıştır². Aslında bu vurgulama, daha önce Saint-Simon tarafından söylenenlerin tekrarı ve pekiştirilmesi olmuştur. Çünkü Saint-Simon da gelecekteki insan mutluluğunu endüstrileşmeye dayandırmakta ve demiryollarını endüstrileşmeyi gerçekleştirecek temel araç olarak görmekteydi³. Sonuç olarak, hükümet endüstriyel gereksinimleri karşılamak üzere genel bir plan içerisinde ulusal bir demiryolu ağının oluşturulmasını kabul etmiştir. Kurulan "Köprüler ve Karayolu Dairesi" ("Department of Highways and Bridges") 1833'de İngiliz ve A.B.D. demiryollarını inceleyerek bir demiryolu ağı planı hazırlar⁴. Sonraki gelişmelerle birlikte, ana hatlar Paris'ten çıkmak üzere, yoğun nüfus merkezleri ile maden ve endüstri bölgeleri demiryollarıyla birleştirilmeye başlanır. Bu arada, maden havzaları ile nehir ve kanallar arasındaki bağlar oldukça geliştirilir.

¹ Dunham (1941), s. 13

² Dunham (1941), s. 13

³ Milward ve Saul (1973), s. 341.

⁴ Supple (1963), s. 328.

Fransa'da demiryolculuğun başladığı ilk on yılda açılan hatlar, maden havzalarını kanal, ya da nehirlerle (Epınac'dan Canal du Centre, Alès'den Beaucaire), ya da endüstri kentlerini birbirine birleştiren (Thann'dan Mulhouse) kısa hatlar olmuştur¹. 1840'lara kadar henüz uzun hatlar döşenmemiştir ve bu yıllarda sadece bir hat 100 km'liktir. Bu da Strasbourg ile Mulhouse (1841'de Basle) birleştiren ve Mulhouse'lı sanayici Koechlin tarafından yapılan hattır².

1870 yılına gelindiğinde Fransa'da ana hatların yapımı tamamlanır ve böylece pazar bütünleşmesi gerçekleşir. Bu dönemden sonra yan hatların yapımına ağırlık verilir³. XIX. yüzyılın sonuna gelindiğinde ülkede yapılan demiryolu ağı 38.000 km.'yi geçmektedir. Fransa'nın bu duruma kavuşması, özellikle, başlangıç yıllarındaki İngiliz teknik ve mali yardımıyla olmuştur. Örneğin, 1840'larda Fransız demiryollarının yapımında meşhur İngiliz müteahhiti Thomas Brassey'in 5000 İngiliz işçisi çalışmıştır⁴. 1847'de Fransız demiryollarında kullanılan sermayenin de yarısı İngiltere'ye ait olmuştur⁵.

1.4.2. Alman Demiryollarının Gelişimi

İlk demiryolunun işletmeye açılması İngiltere'de 1825, Fransa'da 1828 ve Almanya'da 1835'dedir. 1830'lar

¹ Fohlen (1977), s. 42.

² Fohlen (1977), s. 46.

³ Birnie (1964), s. 43.

⁴ Supple (1963), s. 328; O sıralarda Thomas Brassey'in beş kıtada çalıştırdığı kişi sayısı 80.000'dir. Bkz. Hobsbawm (1977), s. 73.

⁵ Henderson (1961), s. 113-114.

Fransa'da olduğu gibi Almanya'da da demiryollarıyla ilgili çeşitli tartışmaların yapıldığı yıllardır. 1833'de biri F. List'e ait olmak üzere üç broşür yayınlanmıştır¹. List, demiryollarından sağlanması gereken temel faydanın, hammaddelerin fabrikalara, üretilen mallarında pazarlara iletilmesini kolaylaştırmak olduğunu belirtmiş ve toplumun üretken güçlerinin çarpıcı bir şekilde genişlemesini vurgulamıştır. List'in demiryolları için genel bir plan önerisi², dikkate alınmayarak, hatlar Fransa'dakine benzer şekilde planlı olarak değil de, İngiltere'dekine benzer şekilde parça parça yapılmıştır³.

Almanya'da 1835'de işletmeye açılan ilk hat, Nürnberg ile Fürth arasındaki 5 mil'lik kısa bir mesafedir⁴. Diğer ülkelerin demiryolu yapımlarında olduğu gibi, Alman demiryollarının yapımında da İngiltere önemli rol oynamıştır. İlk Alman demiryolları hemen nerdeyse tamamen İngiliz lokomotif, vagon ve raylarından meydana gelmiştir. Örneğin, Prusya demiryollarında 1839'da kullanılan lokomotiflerin yüzde 100'ünü B. Britanya'dan satın alınan lokomotifler oluşturmuştur. Daha sonra bu oran 1842'de yüzde 55'e 1852'de de yüzde 2'ye düşmüştür. 1852'de Alman kaynaklı lokomotiflerin payı, yüzde 94 olmuştur⁵. Raylar

¹ Henderson (1975), s. 45-46 Bu broşürler yayınlanmazdan önce, İngiltere'de Stockton-Darlington demiryolu hattı 1825'de açıldığında Goethe de demiryollarının Almanya için son derece önemli olacağını ve gelecekte ulusal birliğin bununla sağlanacağını belirtmekteydi. Bkz. Henderson (1975), s. 44.

² Friedrich List'in önerdiği demiryolu planı için bkz. Henderson (1975), s. 14.

³ Henderson (1975), s. 50.

⁴ Clapham (1961), s.151.

⁵ Fremdling (1977), s. 588-590.

içinde aynı durum meydana gelmiştir. 1843'de Prusya demiryollarında kullanılan rayların yüzde 88'i B. Britanya kaynaklı iken, bu oran 1853'de ^{de 51'e,} yüz/ 1863'de de yüzde 13'e düşmüştür¹. Buna göre başlangıçta Alman demiryolları ithalata dayanmışken, daha sonra yerli üretime dayanmıştır. Kısaca, demiryolları sektöründe ithal ikamesine dayalı bir süreç yaşanmıştır.

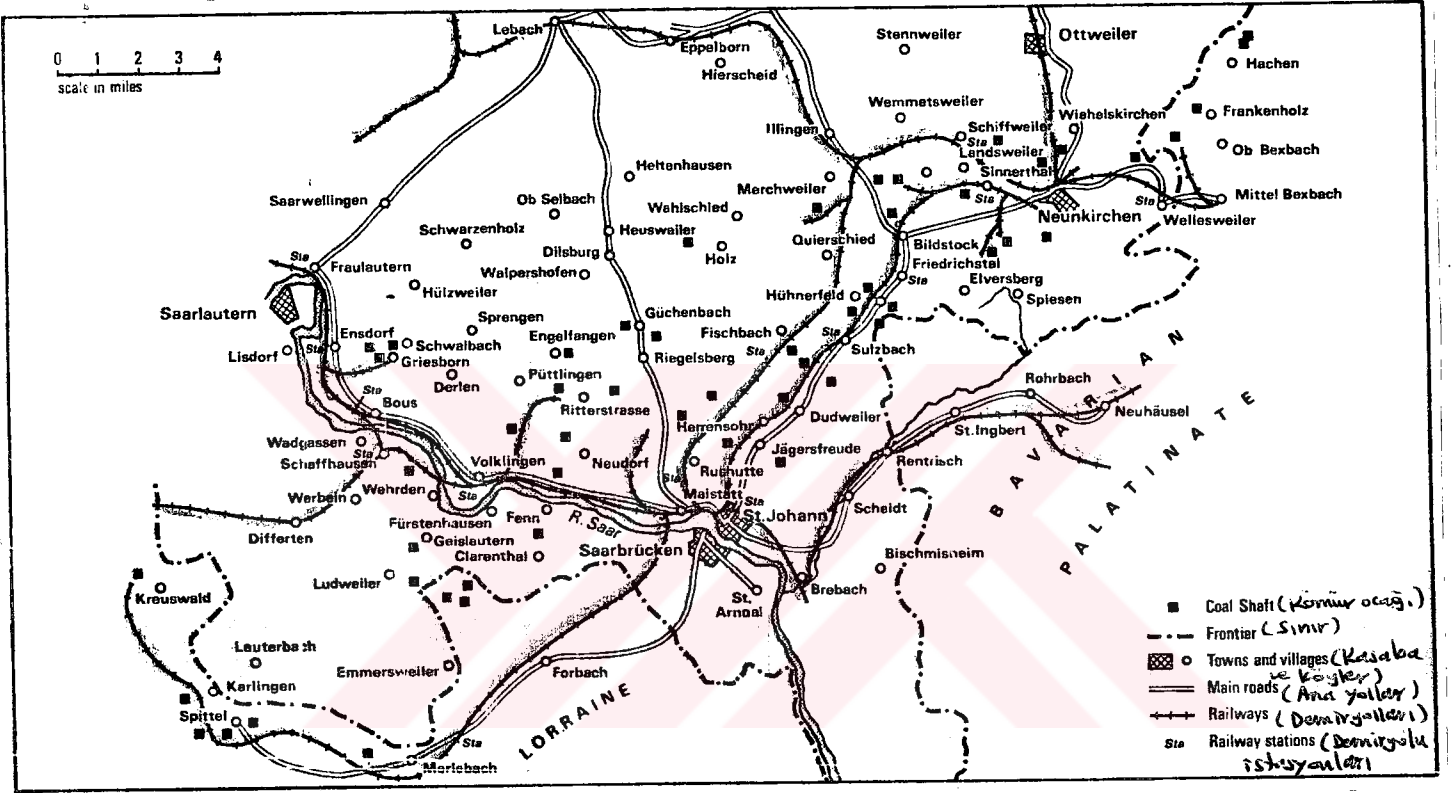
Almanya'da demiryollarının gelişmesi çok hızlı olmuştur. Fransa'dan yedi sene sonra ilk hattını döşeyen Almanya, kısa bir sürede bu ülkeyi geçmiş ve aradaki farkı sürekli artırmıştır. Yine Almanya, XIX. yüzyılın son çeyreğine gelmeden de B. Britanya'yı geçmiştir. 1850'lerde demiryolları Almanya'da uzun mesafeli taşımaların en önemli ulaştırma sistemidir². Ren ve Oder nehirlerinden endüstri bölgelerine kömür taşımacılığında demiryolları özel bir önem kazanmıştır. Demiryollarının Saar'da kömür ve endüstri bölgelerini nasıl ördüğünü de aşağıdaki harita çarpıcı bir şekilde göstermektedir.

Öç önemli neden Alman demiryollarının hızla gelişmesini sağlamıştır. Bu nedenlerden birincisi, 1871'e kadar küçük küçük devletlerden oluşan Almanya'da politik birliğin sağlanması ve savunmasının güçlendirilmesinde hızlı bir ulaştırma sistemine duyulan gereksinmedir. İkincisi, Kömür, demir, v.b. temel endüstri mallarının artan ulaştırma talebidir. Üçüncü olarak da Almanya'nın coğrafyasal

¹ Borchardt (1977), s. 120.121.

² Borchardt (1977), s. 108.

SAAR KÖMÜR HAVZASI VE DEMİRYOLLARI



Kaynak: Henderson (1975), s. 18.

özellikleri ve işgücünün ucuz olmasıdır. Son neden, en etkili neden olmuştur¹. Engebeli arazisi olmayan ve ucuz işgücü kullanan Almanya, demiryollarını diğer ülkelere göre daha ucuza maletmiştir. Clapham'a göre Almanya'da bir millik hattın ortalama maliyeti 11.000 sterlindir. Oysa, bir millik hattın İngilteredeki ortalama maliyeti

¹ Milward ve Saul (1973), s. 381; Clapham (1961), s. 155.

30-40.000 sterlindir¹. Diğer ülkelere göre daha ucuza mal olmuş Alman demiryollarının, hız ve makina ve teçhizat yönünden düşük olduğunu da ayrıca belirtmek gerekir².

1.4.2.1. Thomas Çeliği

Çelik üretiminde Thomas yönteminin bulunmasının Alman demiryolları için çok önemli bir gelişim olduğu ayrıca belirtilmelidir. 1877'de çelik üretiminde Thomas yöntemi bulununcaya kadar, fosforlu demir cevheri yataklarından yararlanamayan ve bu yüzden çelik üretimi kısıtlı olan Almanya, bu tarihten sonra Thomas yönteminden en çok yararlanmış bir ülke olarak, hem endüstriyel gelişmesinde önemli adımlar atmış, hem de demiryolu ağını oldukça genişletmiştir³. Aşağıdaki tablo, çelik üretimindeki bu gelişme ile demiryollarının gelişmesi arasındaki koşutluğu sergilemektedir. Bir anlamda Bessemer yönteminin İngiliz endüstrisi ve demiryollarına sağladığı üstünlük, Thomas yöntemiyle Alman endüstrisi ve demiryollarına geçmiştir.

Bundan ayrı olarak, Alman demiryollarının gelişimi ile kömür, demir ve çelik endüstrilerinin gelişimi arasındaki ilişki oldukça nettir. 1850'ler ve 1860'lar da demiryolları hızla gelişirken, kömür, demir ve çelik gibi endüstri malları da diğer mallara göre daha hızlı gelişmiştir.

¹ Clapham (1961), s. 156. Ayrıca bkz. Mullhall (1971), s. 72-73; Birnie (1964), s. 40.

² Milward ve Saul (1973), s. 382.

Türkcan(1981), s. 132.

³ Lilley (1977), s. 238; Schubert (1958), s. 60/ Çelik Üretiminde Thomas yönteminden tam olarak yararlanma tarihi 1879'dur. Bkz. Lilley (1977), s. 238.

Tablo III.

ALMANYA'DA ÇELİK ÜRETİMİ VE DEMİRYOLLARI

<u>Yıl</u>	<u>Çelik Üretimi (1000 ton)</u>	<u>İşletmeye Açık Demiryolu Ağı (km)</u>
1880	690	33,838
1885	1,203	37,571
1890	2,135	42,869
1895	3,891	46,500
1900	6,461	51,678
1913	17,609	63,378

Kaynak: Mitchell (1981), s. 420-421 ve 611.

Örneğin, 1834-1855/60 arasında tüketim malları ortalama yüzde 2 oranında büyürken, kömür, demir ve çelikten oluşan endüstri malları ortalama yüzde 6,3 oranında büyümüştür¹. Bir başka deyişle, demiryolları, tıpkı İngiltere ve Fransa'da olduğu gibi temel endüstri malları üretiminin önem kazandığı sırada ortaya çıkmıştır. Bu ilişkiyi meydana getiren neden, demiryollarının özellikle endüstri mallarının taşınmasını ulaştırma teknolojisi olarak kolaylaştırması ve ucuzlatması; bu arada kendisinin doğrudan talepleriyle bu malların üretiminde etkili olmasıdır.

1.5. Saptama

i. Gelişmiş ülkelerin demiryolu deneyimlerinden çıkan genel ve tarihsel bir özellik vardır: Üretim biçimi son analizde ulaştırma biçimini belirler, yani her üretim bi-

¹ Hoffmann (1963), s. 106-108.

çimine karşılık gelen bir ulaştırma biçimi vardır. Ayrıca, belirli bir üretim biçiminin çeşitli gelişim aşamalarına (endüstrileşme sürecinin başlangıç, büyüme ve olgunluk aşamalarına) da söz konusu ulaştırma biçiminin çeşitli gelişim aşamaları karşılık gelir. (Kanal çağı, demiryolu çağı), Üretim yapısının sektörel bileşimi değiştiğinde, bu değişim kendine özgü bir ulaştırma biçimini ortaya çıkarır. Gelişmiş ülkelerin üretim yapısı içinde tekstil sektörü yerine, kömür, demir ve çelik sektörleri egemen olmaya başladığında "demiryolu çağı" ortaya çıkmıştır. Nitekim, demiryolları, incelediğimiz her üç ülkede de kömür, demir ve çelik gibi endüstri mallarının üretim ve dağıtımında önem kazandığı sırada ortaya çıkmış ve gelişmiştir. XIX. yüzyılın ortalarında dünya kömür üretiminin 2/3'ü demir üretiminin, 1/2'si ve çelik üretiminin 5/7 sine sahip olan İngiltere bu yıllarda 10.000 km'lik bir demiryolu ağına sahip olmuştur¹. Aynı tarihlerde endüstri malları üretiminin henüz bebeklik aşamasında bulunan Fransa ve Almanya sahip olduğu demiryolu ağı ile İngiltere'yi geriden izlemiştir. Bu durum saptaması aşağıdaki tabloda toplu olarak gösterilmiştir.

¹ Hobsbawm (1968), s. 110.

Tablo V.

XIX. YOZYIL DEMİRYOLLARI VE ENDÜSTRİ MALLARINDAKİ
GELİŞME

	Demiryolları (km)	kömür üretimi (1000 ton)	Pik demir üretimi (1000 ton)	Çelik üretimi (1000 ton)
<u>Birleşik Krallık</u>				
1830	157	22,800	688	
1835	544	28,100	1,016	
1850	9,797	50,200	2,285	334 (1871)
1880	25,060	149,327	7,873	1,316
1913	32,623	292,042	10,425	7,787
<u>Fransa</u>				
1830	31	1,863 (+)	266	
1835	141	2,506	295	
1850	2,195	4,434	406	84 (1871)
1880	23,089	19,362	1,725	389
1913	40,770	40,844	5,207	4,687
<u>Almanya</u>				
1830	-	1,800 (+)	110	
1835	6	2,100	155	
1850	5,856	6,900	210	126 (1871)
1880	33,838	59,119	2,468	690
1913	63,378	277,342	16,761	17,609

Kaynak: Mitchell (1981), s. 381-383,385,412-415,420-422
ve 610-612.(+) Fransa ve Almanya'daki kömür üre-
timlerine linyit üretimleri de dahildir.

ii. Demiryollarının yapılabilir (feasible) bir duruma gelmesi, ortaya çıkan "teknolojik yeniliklerle" sağlanmıştır. Buna göre, çelik üretiminde Bessemer ve Thomas yöntemlerinin bulunmasıyla, buhar devriminin lokomotiflere uygulanması, demiryollarına dayalı ulaştırma biçimini yapılabilir kılmıştır. Ayrıca, kanal yollarının doğal yapısal ve maliyet dezavantajlarından dolayı, artan ulaştırma talebini karşılamakta önemli arz yetersizlikleri göstermesi, demiryolları hizmet üretimi için gerekli pazarın varlığını yani yeterli talebin olduğunu göstermiştir. İşte bu bağlamda, demiryolları hizmet üretimi sektörü, fazla tasarrufların yatırıma dönüştüğü kârlı bir alan olmuştur.

iii. Kanal ulaştırmasından demiryolu ulaştırmasına geçiş ani olmamıştır. Ulaştırma yapısının bileşimi içinde kanal yollarından demiryollarına geçiş süreci, özellikle, İngiltere'de önemli bir bölüşüm mücadelesine sahne olmuştur. Kanal sahipleri ile maden sahipleri arasındaki çıkar çatışmaları ve bölüşüm mücadelesi, demir yollarına geçiş sürecini rastgele ve dağınık yapmıştır. İngiltere'deki geçiş sürecinin bir evrim çizgisine karşılık Fransa'daki dönüşüm, devletin bilinçli politikası ile planlı bir süreç içinde gerçekleşmiştir. Fransa'daki geçiş sürecinin, belirlenmiş bir politika amacına yönelik olarak planlanması, o dönemde Bonapartist devlet biçimi ile yakından ilgilidir. Almanya'daki geçiş süreci ise İngiltere ve Fransa geçiş süreçlerinin bir karışımı niteliğindedir. Bu karma

geçiş biçiminde devletin rolü özellikle ulus-devlet olarak politik birliğin sağlanmasından sonra olmuştur.

iv. İngiltere'de doğal ve otonom biçimde gerçekleşen demiryoluna geçiş, Fransa ve Almanya'da "ithal ikamesine" dayalı bir geçiş süreci içinde gerçekleşmiştir. Demiryolu çağına geç giren Fransa ve Almanya, demiryollarının başlangıç aşamasında teknoloji, sermaye, nitelikli işgücü, lokomotif, ray, vagon gibi demiryolları hizmet üretiminin "üretim araçlarını" İngiltere'den ithal etmiştir. Bu ülkelerde ithalata bağımlılık oranı, zaman içinde azalmış ve yerli üretim, ithalatı ikâme ettiği gibi ihracata da geçmiştir. İngiltere ise demiryollarında öncü ülke olmanın rantını sadece Fransa ve Almanya'dan toplamış değildir. T.Brassey, T.Jackson ve S. Pinto gibi dönemin önde gelen İngiliz müteahhitleri eliyle kuzey Amerika, diğer Avrupa ülkeleri, Hindistan ve çeşitli koloni ülkelerde de demiryolu yaparak bundan ek kazançlar sağlamıştır. Bu sayede İngiltere XIX. yüzyıl boyunca diğer ülkelere bol miktarda ray, lokomotif ve vagon ihraç etmiştir. Örneğin, 1870-75 arasında 44. 100 ton makina ve 4 milyon ton ray demir ve çeliği ihraç etmiştir¹. Bu duruma sonradan Fransa ve Almanya'da katılmıştır.

v. Demiryollarının özellikle kömür, demir ve çelik gibi girdi taşımacılığında hem ulaştırma teknolojisi hem de ulaştırma maliyetleri yönünden etkili olması "demiryolu devrimi" öncülüğün^{ün} maden sahiplerinde olmasını sağlamıştır:² Gerek İngiltere, gerekse Kıta Avrupasında ilk

¹ Hobsbawm (1977), s. 54.

² Hobsbawm (1977), s. 58.

demiryolları genellikle maden sahipleri eliyle ve bunların baskılarıyla yapılmıştır. Özel sektörün başlangıçtaki öncülüğü daha sonraları kamu sektörüne geçmiştir.

vi. Demiryollarının yapılmasıyla birlikte, uzmanlaşan ve gelişen ekonomilerde endüstriler-arası girdi-çık-tı ilişkilerinin gereksinim duyduğu ulaştırma hizmetleri sağlanabilmıştır. Mikro ekonomik düzeyde bir üretim biriminin ürettiği çıktının pazarlara götürülebilmesi ve üretim yapabilmek için gerekli olan üretim faktörlerinin (girdilerin) ve işgücünün (ekonomik analiz açısından işgücü taşımacılığı somut gerçekte yolcu taşımacılığı olarak görünür) taşınması işlevi makro ekonomik düzeyde çıktı (mal) ve işgücü taşımacılığına indirgenir. Çünkü bir üretim biriminin girdisi, aynı zamanda başka bir üretim biriminin çıktısı niteliğinde ve bu anlamda ulaştırma ile bütün üretim birimlerinin ürettiği ürünler (girdiler veya çıktılar) yalnızca mal olarak pazarlara taşınmaktadır. Bu bağlamda, dolaşım aşaması içinde yer alan malların pazarlara taşınması, "ulaştırma hizmeti üretim sürecinin" bir ekonomik faaliyetidir. Bu faaliyetin hızlı ve düzenli olabilmesinin koşulu ise "ulaştırma araçlarının" gelişmişliğidir. Bir anlamda emek-yoğun teknoloji ile çalışan kanalcılığa göre demiryollarının sermaye-yoğun bir teknolojiyle hizmet üretiminde bulunmasıdır. Standartlaşmaya başlayan makinelerin üretimde yaptıklarını, gelişmiş ulaştırma araçları da dağıtımda yapmaktadır. Böylece hızlı ve düzenli bir taşımayı olanaklı kılan demiryolları ulaştırma

hizmeti üretiminde verimliliği arttırmış, maliyetleri de düşürmüştür. Örneğin, İngiltere'de lokomotiflerin 1831'de ortalama hızı 25-30 mil/saat iken 1850'de bu hız 50 mil/saate çıkmış ve ulaştırma maliyetleri de %50 düşmüştür¹. Benzer şekilde Fransa'da da ulaştırma hızlanmış ve ulaştırma maliyetleri %60 düşmüştür². Almanya'da Ruhr bölgesindeki kömürün 1820'lerde ton başına 40 fenik olan ulaştırma maliyetleri demiryollarıyla birlikte 1840'da ton başına 14 fenike, 1850'de ise ton başına 2 fenike düşmüştür³.

vii. Ulaştırma hizmet üretiminin ucuz, hızlı, yoğun ve geniş olarak artması, yani, işgücü, girdi ve çıktıların pazarlara taşınmasında dolaşım sürecinin kısaltılması, ekonomide iç pazarları bütünleştirmiş ve geliştirmiştir. Böylece, Adam Smith'in "uzmanlaşma ve işbölümü, pazarların genişliği ile sınırlanmıştır" biçimindeki önermesi doğrultusunda, demiryolları pazarları genişleterek uzmanlaşmayı ilerletmiş ve bu anlamda da "Smithgil işlevini" yerine getirmiştir.

viii. İngiltere, Fransa ve Almanya'da demiryollarının önce maden havzaları sonra endüstri kentleri arasında "köprü" işlevi gören demiryolları başlangıçta, özellikle İngiltere'de yerel olarak belli bölgelerde yoğunlaşmış-

¹ Fay (1946), s. 193-198.

² Fohlen (1977), s. 47.

³ Milward ve Saul (1973), s. 380. XVIII. yüzyıl sonlarından itibaren üretim faaliyetlerinin hızlanması ve ulaştırma hizmetlerinin giderek önemini arttırması, taşıma giderlerine özel önem veren yerleşim kuramlarının ortaya çıkışında etkili olmuştur. Yerleşim kuramları için bkz. Ohlin (1952); Fulton ve Hoch (1959); Hoover (1963); Kraft et al (1971); Isard (1972).

ken daha sonra ağ şeklinde bir örüntüye ulaşmış ve "demir-

den bir iskelet" olarak bütün ülkeyi sarmıştır. Bu şekilde gelişen ve ağ şeklinde bir örüntüye sahip olan gelişmiş ülke demiryollarını "metro-pol tipi demiryolları" olarak adlandırmak olanaklıdır.

ix. Demiryollarının hem hizmet sektörü olarak ulaştırmayı ucuzlatmasının yarattığı etkiler, hemde talepçi sektör olarak kömür, demir ve çelik üretimi üzerinde yarattığı etkiler, demiryolları ile ekonomik gelişme arasındaki ilişkilerin tartışılmasına yol açmıştır. Bu tartışma, önümüzdeki 2. kısımda yapılacaktır.



2. KISIM: DEMİRYOLLARI VE EKONOMİK GELİŞME

XIX. yüzyılda demiryollarının, ortaya çıktıkları ülkelerde ekonomik gelişmeye katkıda bulunması, demiryolları ile ekonomik gelişme arasındaki ilişkilerin daha yakından incelenmesine yol açmıştır. Demiryolları ile ekonomik gelişme arasındaki ilişki, nedensel bağlamda, XIX. yüzyılda demiryolları olarak ortaya çıkan; ancak, bir başka zamanda farklı bir sistem olarak ortaya çıkabilecek ulaştırma yenilikleri ve yatırımlarının ekonomik gelişmede önkoşul olup olmadığı, yani, ekonomik gelişmenin meydana gelmesinde nedensel bir faktör olarak özel bir öneme sahip olup olmadığı incelenmiş ve tartışılmıştır.

İnceleme ve tartışmalar, 1960 lara kadar egemenliğini sürdüren "geleneksel yaklaşım" ve 1960'lerden sonra ortaya çıkan "nicel yaklaşım" çerçevesinde yapılmıştır¹. "Geleneksel yaklaşım", esas olarak, yenilik ve önder sektör analizine dayanırken; nicel yaklaşım, esas olarak, "sosyal tasarruf", örnekleme ve regresyon gibi niceliksel analizlere dayanmıştır. Bu arada tartışmalar en çok A.B.D. üzerinde olduğundan, A.B.D. demiryolları kaçınılmaz şekilde bu kısımda en fazla yeri almıştır. Ancak bu, diğer ülke demiryollarının tartışmaya sokulmadığı anlamına gelmemelidir.

¹ Birbirine seçenek gibi gözüken "geleneksel yaklaşım" ve "nicel yaklaşım", gerçekte "geleneksel yaklaşım" ve bunun "nicel yaklaşım"la test edilmesidir. Bir başka deyişle, "XIX. yüzyıl demiryolları, A.B.D. ve Avrupa ülkelerinde ekonomik gelişmenin tek belirleyicisi olmuştur, "önermesinin nicel olarak ölçülmesi ve değerlendirilmesidir.

1.2.1. Geleneksel Yaklaşım

Önder sektör analizine gelinceye kadar demiryollarının ekonomik yapıyla nedensel ilişkileri yenilik analiziyle açıklanmıştır¹. Yenilik analizine göre ekonomik gelişme, ortaya çıkan yenilik ve buna karşı oluşan tepkilerle açıklanır. Analizde yenilik ön plandadır. XIX. yüzyılın en büyük yeniliklerinden biri olarak belirtilen demiryolu yeniliği de, birçok ülke ekonomisi için tek geliştirici güç olarak kabul edilmiştir. XIX. yüzyıl demiryolları çağın en büyük yeniliklerinden biri ve birçok ülkede belli dönemlerdeki ekonomik gelişmenin tek nedenidir.

Örneğin ..., Schumpeter'e göre XIX. yüzyılın son yarısındaki A.B.D. ekonomi tarihi, yalnızca demiryolu yapımı ve bunun etkilerinden oluşmuştur². İncelemesini Schumpeter'in yenilik kavramı üzerine oturtan Jenks de, A.B.D.'de tarım, şirketler, kentleşme ve ticaretteki gelişmelerin demiryollarıyla olanaklı kılındığını belirtmiştir³. Ayrıca, Isard A.B.D'de 1843-62, 1862-78 ve 1878-1900 arasında inşaat sektöründe ortaya çıkan devri hareketlerin nedenini demiryollarında meydana gelen gelişmelerle açıklamıştır⁴.

¹ Schumpeter'e göre yenilik, belli bir üretim fonksiyonunda yer alan girdilerin yeni bir birleşim sonucunda yeni mallar üretmesidir. Yeni mallar için olduğu gibi, yeni firmalar, yeni girişimler ve yeni ulaştırma hizmetleri de, yenilik analizi kapsamı içindedir. Bkz. Schumpeter (), 2. ve 6. bölümler.

² J. Schumpeter (1939), Business Cycles, I, McGraw-Hill, New York, s. 341, Fishlow (1965), s. 13 içinde.

³ Jenks (1944)

⁴ Isard (1942), s. 102-103 ve 105.

Rostow'la popüler hale gelen "geleneksel yaklaşım" da yenilik kavramı, "önder sektör" kavramı ile yer değiştirmiştir. "Önder sektör", ekonomide "birinci derecede gelişen" ve gelişimlerinin daha başlangıç aşamalarında çok hızlı bir yayılma göstererek, ekonomi üzerinde doğrudan ve dolaylı olarak büyük etkilerde bulunan sektördür¹. Önder sektör analizine göre, ekonomilerin gelişmeleri, sınırlı sayıdaki önder sektörlerle bağlıdır². Önder sektörlerin ekonomi üzerinde üç etkisi vardır: "İleriye doğru bağlantı etkisi", "yana doğru bağlantı etkisi" ve "geriye doğru bağlantı etkisi"dir³.

Kalkış aşamasında demiryollarının ileriye doğru bağlantı etkisi, ulaştırma maliyetlerini düşürüp pazar olanaklarını genişletmek ve ekonomide uzmanlaşma sağlamaktır. Yana doğru bağlantı etkisi, yeni girişim ve yeni tasarruflara yol açmaktır. Geriye doğru bağlantı etkisi ise, kömür, demir ve makina endüstrileri için talep yaratmaktır. Bütün bu etkiler, yalnızca demiryollarının faaliyeti sonucunda ortaya çıkar. Bu nedenle "XIX. yüzyıl demiryolları, tarihsel olarak kalkış aşamalarının tek ve en güçlü başlatıcısı olmuştur. Demiryollarının yapımı, birleşik Devletler, Fransa, Almanya, Kanada ve Rusya'da yaşamsal bir rol oynamıştır. İsveç, Japonya ve diğer ülkelerde de son derece önemli etkileri olmuştur... Kalkışa geçmede demiryollarının en önemli etkisi, kömür, demir ve imalat

¹ Rostow (1964), s. 14 ve 53.

² Rostow (1964), s. 53

³ Rostow (1963b) s. 3-7. Rostow, ileriye doğru bağlantı, yana doğru bağlantı ve geriye doğru bağlantı etkileri analizini, kendisinin de belirttiği gibi, Hirschman'dan esinlenmiştir. Bkz. Rostow (1963b) ve Hirschman (1960).

endüstrilerinin gelişmesine katkıda bulunmak olmuştur"¹. Böylece, demiryollarının en önemli etkisinin, geriye doğru bağlantı etkisi olduğunu belirten Rostow, A.B.D.'de kömür, demir ve makina endüstrisinin gelişimini demiryollarına bağlamıştır. Buna göre, A.B.D.'de raylardan kaynaklanan pikdemir talebi, 1850-1860 arasında toplam üretimin yüzde 8'inden yüzde 22'ye yükselmiştir. Ayrıca, raylar, 1881'de toplam pikdemir üretiminin yüzde 34'nü, toplam çelik üretiminin de yüzde 76'nı tüketmiştir².

Rostow'a göre kalkışa geçmek için hazırlık aşamasında bulunan toplumlarda, toplam yatırımların büyük bir kısmı ulaştırma ve diğer sosyal sabit sermaye yatırımlarına gider³. Bunun nedeni ise, çağdaş bir yapı için sağlam temel hazırlanmasının özellikle ulaştırma sektöründe çok köklü değişmelere gereksinim duyulmasıdır⁴. Ulaştırmanın ekonomik gelişmede pozitif etkide bulunması, ekonomik faaliyetlerde izin verici rolünü aşan bir şekilde doğrudan üretken faaliyetleri dinamik etkisiyle özendirme⁵ ve yeni alanları üretime açmadaki zorlayıcı rolüne bağlanır⁶. En önemlisi, gelişen ekonomilerde ulaştırma hizmet-

¹ Rostow (1964), s. 54.

² Rostow (1963b) s. 5.

³ Rostow (1964), s. 24.

⁴ Rostow (1964), s. 25-26

⁵ Hirschman (1960), s. 84 ve 87; Heymann (1966), s. 29. Bu analizde bir yerde yapılan sosyal sabit sermaye yatırımlarının örtülü olarak o yerde doğrudan üretken faaliyetleri harekete geçireceği varsayılır. Bkz. Cootner (1963 a), s. 274. Böyle bir araştırma için bkz. Gauthier (1968).

⁶ Owen (1964), s. 182.

leri sağlanmasının, talep artışında tek başına güçlü bir faktör olduğu kabul edilir¹. Rostow'un önder sektör analizinde de geriye doğru bağlantı etkisi bu yüzden vurgulanmıştır.

Özetle, ister yenilik, isterse önder sektör analizi olsun, açık ya da örtülü olarak ekonomik gelişmede tek başınalığı ön plana çıkarmış ve ekonomik gelişmede önder sektör olarak ulaştırma yatırımlarına hem nedensel, hem de zamansal öncelik tanımıştır². Bu bağlamda XIX. yüzyıl demiryolları A.B.D., Fransa, Almanya, v.b. ülkelerin ekonomik gelişmelerinin tek neder olmuştur. Ancak, önden sektör analizinin kilit kavramları olan ileriye doğru, yana doğru ve geriye doğru bağlantı etkilerinin işlevlerini yerine getirebilmeleri belirli koşullarda geçerlidir. İleriye doğru bağlantı etkilerinin geçerli olabilmesi, çeşitli faaliyetlerin demiryollarından girdi olarak ne kadar yararlandığı, demiryollarının diğer ulaştırma sistemlerine olan ikame edilebilirliği, toplam maliyetteki payı ve daha ucuz demiryolu tarifelerinin ne kadarlık maliyet azaltması yarattığı; kısaca, hasılanın demiryolu yeniliğine olan esnekliği gibi faktörlere bağlıdır³. Ayrıca bu statik "ileriye doğru bağlantı etkilerinin", kümülatif olarak Smith etkisi ile içsel ve dışsal ekonomileri de kapsayarak dinamik "ileriye doğru bağlantı etkilerine" dönüşmesi gerekir⁴. Yana doğru bağlantı etkilerinin geçerli olabilmesi

¹ Sharp (1965), s. 163-164.

² Rostow (1963.b) s. 15-16.

³ Fishlow (1965), s. 15.

⁴ O'Brien (1977), s. 76.

de, demiryolları olmadığında; yeni firma, yeni girişim, v.b. nin ortaya çıkamayacak olmasına bağlıdır. Bir başka deyişle, önder sektörde ortaya çıkan yeniliklerin "sınırlı yenilik" değil, "yayılcı yenilik" niteliğinde olması gerekir¹. Son olarak, geriye doğru bağlantı etkilerinin geçerli olabilmesi için, demiryollarının yapım ve işletme sırasında ortaya çıkardığı talebin yeterli olması gerekir. Burada iki nokta önemlidir. Talebin nicel büyüklüğü ve talebin özel nitelikleri². Yani, ortaya çıkan talebin ülke içinde üretilen mallara yönelik olması ve bunu karşılayabilecek bir üretim yapısının var olması gereklidir³. Kuşkusuz, arz esnekliği de yüksek olmalıdır.

1.2.2. Nicel Yaklaşım⁴

A.B.D., İngiltere ile hemen hemen aynı yıllarda demiryolu yapımına giren bir ülkedir. Aşağıdaki tablodan da anlaşılabacağı gibi yarım yüzyılı aşan bir sürede hızla demiryollarına sahip olmuştur. Oldukça sermaye emmiş ve ekonomiye çeşitli katkılarda bulunmuş A.B.D. demiryolları, 1962'den itibaren yeni ekonomi tarihinin⁵ araştırma konusu haline gelmiştir. Yeni ekonomi tarihçileri, demiryolu yeniliğinin A.B. D. ekonomik gelişmesinde tek başına yaşam-

¹ Fogel (1973 b), s. 243.

² Fishlow (1965), s. 16.

³ Fogel (1964), s. 14.

⁴ A.B.D. demiryolları deneyiminin birinci kısım yerine ikinci kısmın nicel yaklaşım başlığı altında incelenmesinin nedeni, nicel yaklaşımın geleneksel yaklaşımın önermelerini esas olarak A.B.D. demiryolları örneğinde sınamasıdır. Yaklaşımın ampirik temeli A.B.D. demiryolları olduğu için bu bağlamdaki tartışmaları aktarabilmek amacıyla A.B.D. demiryolları bu kısımda anlatılmıştır.

⁵ Yeni ekonomi tarihi, kliometri, niceliksel ekonomi tarihi ve ekonometrik tarih diye adlandırılan yeni yaklaşımla ilgili ilk çalışmalar için bkz. Conrad ve Meyer (1957) ve Conrad ve Meyer (1958). Yeni ekonomi tarihçileriyle ilgili bir derleme için bkz. Fogel ve Engerman (1971).

sal bir öneme sahip olup olmadığını, Rostow ve diğerleri tarafından ileri sürüldüğü üzere üretim potansiyeline katkısının savlandığı kadar olup olmadığını niceliksel olarak araştırmıştır.

Tablo VI.

A.B.D. DEMİRYOLLARININ GELİŞİMİ

<u>Yıl</u>	<u>İşletilen Demiryolu (mil)</u>
1827	13
1842	4.026
1857	24.503
1861	31.286
1865	35.085
1873	70.262
1893	170.332
1903	207.187
1907	227.671
1914	252.231

Kaynak: Wilson ve Spencer (1950), s. 337.

Yeni ekonomi tarihçileri araştırmalarında neoklasik bir yaklaşımla, karmaşık ekonometrik çalışmalara olanak tanıyan üretim fonksiyonundan yararlanmışlardır. Üretim fonksiyonuna dayalı çalışmalarda, ekonomideki üretim artışı, fonksiyonda yer alan girdilerin miktarlarına ve niteliklerine bağlıdır. Bir başka deyişle, ekonomik faaliyetlerin nicel ve nitel düzeylerinin yükselmesi, üretim

fonksiyonunda yeralan sermaye, işgücü ve toprak gibi girdilerin miktar olarak artması, ya da bunların niteliklerinin yükselmesiyle gerçekleşir. Çeşitli girdilerin üretim artışlarında ne kadar pay sahibi oldukları ise, özellikle regresyon analizi olmak üzere çeşitli ekonometrik yöntemlerden yararlanarak nicel hale getirilir. Yeni ekonomi tarihçileri de bu araçlardan yararlanarak demiryollarının meydana getirmiş olduğu katkıları nicel hale getirmişlerdir. Geleneksel ve nicel yaklaşım arasındaki temel fark da, herhalde, girdilerin üretimdeki katkılarını ölçmek olsa gerektir.

Nicel yaklaşım, birinci olarak, demiryolu-öncesi ulaştırma biçimlerinden bir "yenilik" olarak demiryollarına geçiş ve bu geçişin ekonomik gelişme üzerindeki etkilerini ölçmeyi amaçlamıştır. Demiryolu yeniliğine geçişin üretim faktörlerinin kullanımında (girdi kaynakları olarak, sermaye, işgücü, ve diğerlerinin kullanımı), başlangıç dönemi için, ortaya çıkardığı tasarrufları ölçmek üzere geliştirilen "sosyal tasarruflar" hesabı ile, "yenilik analizi"ni sınamıştır. Bu geçiş sonucunda, pazar bütünleşmesi ve uzmanlaşma ile toplam üretimde meydana gelen artışlar da, sabit kaynak stoku varsayımı altında, "içerilmemiş etkiler" kavramına (statik anlamda) dayandırılarak "önder sektör analizi" ile ilişkilendirilmiştir. Burada, içerilmemiş etkilerin de sosyal tasarruflar hesabında yer aldığını belirtmek gerekir. İçerilmemiş etkiler, aslında, statik ileriye doğru bağlantı etkilerine karşılık gelir.

Nicel yaklaşım, her iki anlamdaki "sosyal tasarrufları", "birincil etkiler" kavramı içersinde ele almıştır. Demiryollarının birincil etkileri, ya da, "toplam sosyal tasarrufları", gerçekleşmiş durum ile hiç bir zaman gerçekleşmemiş düşsel durumun karşılaştırılmasıyla hesaplanan tasarruflardır. Buna göre, X yılı için hesaplanan sosyal tasarruflar, demiryollarının var olduğu X yılındaki gerçek milli gelir düzeyi ile demiryollarının var olmadığı X yılında ekonominin en etkin olası ulaştırma olanaklarına sahip olmasıyla ulaşabileceği düşsel milli gelir düzeyi arasındaki farktır¹. Sosyal tasarruflar hesabı, tek bir yıl için, maliyet farklarından yola çıkan ve bu farkların ekonomik gelişme sürecinin çeşitli aşamaları üzerinde zincirleme etkilerini ele almayan bir analiz aracıdır. Önder sektör analizinin ileriye doğru bağlantı etkileri, nicel yaklaşımda, statik olarak yorumlanmıştır. Oysa, önder sektör analizinin ileriye doğru bağlantı etkileri, sabit kaynak varsayımına dayanmayan, geçişin ekonomik gelişme süreci içersindeki kümülatif etkilerini kapsayan, içsel ve dışsal ekonomileri içeren ve Smith etkisini dikkate alan, dinamik bir kavramdır². Burasını vurgulayarak belirtmek gerekir ki, nicel yaklaşım, önder sektör analizinin ileriye doğru bağlantı etkisini ölçmede bu ayrımı dikkate almamış; bir başka deyişle, dinamik ileriye doğru bağlantı etkilerini analiz dışı bırakmıştır.

¹ "Sosyal tasarruflar" kavramının çeşitli tanımları için bkz. Fogel (1973 a), s. 190; Fogel (1964), s. 20. Hesaplamaların nasıl yapıldığı için bkz. Fogel (1964), 2 ve 3. bölüm.

² O'Brien (1977), s. 73,74,76 ve 84.

Nicel yaklaşım, ikinci olarak, önder sektör analizinin geriye doğru ve yana doğru bağlantı etkilerinin ekonomik gelişme üzerindeki etkilerini, "türev etkileri" kavramıyla incelemiştir. Türev etkiler, demiryollarının yapım ve işletme sırasında kömür, demir, makina ve teçhizat gibi mallara talep yaratması ve kendi varlığı nedeniyle de bazı endüstriyel oluşum ve yeniliklere yol açmasıdır¹. Rostow'un kavramlarıyla, çeşitli mallara yaratılan talep geriye doğru bağlantı etkilerini gösterirken; demiryolları sayısında ortaya çıkan endüstriyel oluşum ve teknolojiler, yana doğru bağlantı etkilerini gösterir. Nicel yaklaşım, yana doğru bağlantı etkilerine "sınırlı yenilik" ve "yayılcı yenilik" kavramları ile yaklaşmıştır. Böylece, Rostow'un geriye doğru ve yana doğru bağlantı etkileri, nicel yaklaşımın türev etkilerine karşı gelmiştir².

Nicel yaklaşım, özellikle geriye doğru bağlantılar kavramını da statik olarak yorumlamış ve bu kavramın dinamik uzantılarını analiz dışı tutmuştur. Ekonomik gelişme sürecinin çeşitli aşamalarında ortaya çıkan, içsel ve dışsal ekonomiler ile genel denge analizi çerçevesinde (girdi-çıktı ilişkileri bağlamında) ortaya çıkan karşılıklı bağımlılık ilişkilerini, yani, dinamik geriye doğru bağlantı etkilerini incelememiş ve bu anlamda karşılaştırmalı statik bir kısmi analiz yapmıştır.

¹ Fogel (1964), s. 208.

² Landes (1969), s. 229.

1.2.2.1. Birincil Etkiler: Sosyal Tasarruflar

Demiryollarının ekonomik gelişmeye niceliksel katkısının ölçülmesi, ilk olarak Fogel'in 1962'de A.B.D. ile ilgili öncü çalışmasıyla yapılmıştır¹. Demiryollarıyla ilgili gerek Fogel'in öteki çalışmaları, gerekse diğer niceliksel çalışmalar bu tarihten sonra yapılmıştır.

Fogel, demiryollarının bölgelerarası ve bölge içi ulaştırmada sağladığı sosyal tasarrufları ayrı ayrı ve yalnızca 1890 yılı için hesaplamıştır. Bölgelerarası ulaştırmada sağladığı sosyal tasarruflar, bölgelerarası ticaretin yüzde 90'nı oluşturan mallar için hesaplanmış ve GSMH'nin binde 6'sı olarak bulunmuştur². Bölgeiçi ulaştırmada sağladığı sosyal tasarruflar ise, önce tarımsal mallar için, daha sonra ekstrapolasyonla tüm mallar için hesaplanmıştır. Bulunan sosyal tasarruflar, GSMH'nin maksimum yüzde 11,2'si ve minimum yüzde 3,9'dür³. Bununla birlikte, "makul" sosyal tasarruflar GSMH'nin yüzde 4,7'si olarak hesaplanmıştır⁴.

Fogel, sonuçta demiryollarının sağlamış olduğu sosyal tasarrufların az ve ekonomiye katkısının da düşük olduğunu ileriye sürmüştür. Demiryollarının bölgeiçi ulaştırmadaki katkısı daha fazla olmakla birlikte, özellikle,

¹ Fogel (1973 a), Temin (1973)'deki derlemelerden biri olan bu makale aynı adla ilk olarak 1962'de The Journal of Economic History'de basılmıştır.

² Fogel (1973 a), s. 219; Fogel (1964), s. 211.

³ Fogel (1964), III. ve VI. bölüm

⁴ Fogel (1964), s. 223.

bölgelerarası tarımsal mal ulaştırmasında bu katkı oldukça az olmuştur. Ancak Fogel, çoğunlukla savlandığı gibi demiryollarının önemsiz olduğunu hiç bir zaman ima etmemiştir¹. Demiryollarının dönemin en etkili ulaştırma sistemi olduğunu belirtmekle beraber, kanal ve arabalardan oluşan iyileştirilmiş bir ulaştırma sistemi de anılan dönemde "efsanevi demir at"ın oldukça iyi bir ikamesi olabilirdi demiştir².

Fishlow A.B.D. için benzer sosyal tasarruf hesabını 1859 yılı için yapmıştır. Yapılan hesap, 1859'da sağlanan sosyal tasarrufun yolcu ulaştırması da kapsamak üzere G.S.M.H'nin yüzde 4'ü kadar olduğunu göstermiştir³. Bunun yanısıra Fishlow, 1890'da gerçekleşen sosyal tasarrufun, yolcu ulaştırması da kapsamak üzere GSMH'nin en az yüzde 15'i olabileceğini belirtmiştir⁴. Fishlow, demiryollarının 1859'da sağladığı GSMH'nin yüzde 4'üne karşı gelen sosyal tasarrufu, henüz bebekliğini yaşamakta olan bir yenilik için etkileyici bir katkı olarak değerlendirmektedir⁵. Fishlow'a göre demiryolları pazar olanaklarını geliştirerek, özellikle, tarımsal genişlemede katkı sağlamıştır⁶. Ancak bu, Fishlow'un, Rostow'un argümanını kabul ettiği anlamına gelmez.

¹ Thomas ve Shetler (1968), s. 186.

² Fogel (1964), s. 219.

³ Fishlow (1965), s. 52.

⁴ Fishlow (1965), s. 56-57.

⁵ Fishlow (1965), s. 52.

⁶ Fishlow (1965), s. 303; Fishlow (1976), s. 87.

Sosyal tasarrufla ilgili iki önemli hesaplamada Hawke ile Metzer'e aittir. Hawke, 1865 yılında İngiltere ve Galler'de demiryollarının yolcu ve yük taşıırken sağladığı sosyal tasarrufu hesaplamıştır. Bulunan sosyal tasarruf, GSMH'nin yüzde 10'undan fazladır¹. Metzer de 1907 yılı için Rusya'daki demiryollarının sosyal tasarrufunu hesaplamıştır. Buna göre, Rusya'da demiryolları yolcu ve yük taşıırken GSMH'nin yüzde 5,6'sı kadar sosyal tasarruf sağlamıştır². Metzer'e göre bulunan bu rakam "geleneksel yaklaşım"ı zedelemekte, "Rusya'nın ekonomik gelişmesini özendirilen tek temel faktörün demiryolu yapımı"³ ve "devrim öncesi ekonomik yapıdaki en önemli yapısal değişikliğin demiryolları olduğu"⁴ görüşlerini desteklememektedir. Böylece, Metzer'in Rusya'daki demiryolları için vardığı sonuç, Fogel'in A.B.D. demiryolları için vardığı sonuca benzemektedir.

A.B.D., Rusya, İngiltere ve Galler'de demiryollarının meydana getirmiş olduğu sosyal tasarruflar, GSMH'nin yüzdesi olarak aşağıdaki tabloda biraraya getirilmiştir.

Tablo VII.

DEMİRYOLLARININ A.B.D. RUSYA,İNGİLTERE VE GALLER'DE

SAĞLADIĞI SOSYAL TASARRUFLAR

	1859	1865	1890	1907
Fishlow	4,0			
Hawke		10,0		
Fogel			4,7(+)	
Metzer				5,6

(+) Yalnızca yük için

¹ Hawke (1970), s. 404-405.

² Metzer (1976), s. 86.

³ Metzer (1976), s. 834.

12.2.2. Sosyal Tasarrufların Değerlendirilmesi

Yeni ekonomi tarihçilerinin sosyal tasarruflar (birincil etkiler) üzerine yapmış olduğu çalışmalar çeşitli şekilde eleştirilmiştir. Bu alandaki ilk çalışmaların Fogel ve Fishlow'a ait olması, yapılan eleştirilerinde genel olarak bunların çalışmalarına yönelik olmasına yol açmıştır.

Birinci eleştiri, hesaplarda kullanılan verilerin yetersizliği ve mevcut olmayan verilerin sağlanmasının öz ve yöntem olarak tartışma götürür niteliği üzerine olmuştur. "Nitel yaklaşım"ın, artık mevcut olmayan ekonomik verileri çeşitli varsayım ve tekniklere dayanarak yeniden inşa etmesi, beraberinde nihai olarak bulunan rakamların çok fazla sapmalara sahip olmasını doğurur¹. Bu ise bulunan değerlerin fazla anlam taşıyamaması demektir. Esasen, yapılan çalışmaların sahipleri de bunun farkındadır. Örneğin, Fogel, bulduğu nihai rakamların çeşitli sapmalar içerdiğini belirtmiştir².

Ayrıca, bulunan sosyal tasarruflar doğru olsa bile, elde edilen rakamlar, yalnız ve yalnız tek yıllara ait rakamlardır. Bu nedenle, Hawke de İngiltere ve Galler için bulduğu rakamın, demiryolları olmasaydı ekonominin tek bir yıl, yalnız ve yalnız 1865 yılı için katlanmak zorunda kalacağı maliyetten başka bir anlam ifade etmediğini

¹ Williamson (1965), s. 110; McClelland (1968), s. 105-109; Meyer (1966), s. 87; Taylor (1965), s. 890-892.

² Fogel (1964), s. 55.

belirtmiştir¹. Hawke tarafından dile getirilen bu doğru özeleştiri, sosyal tasarruf hesabının ikinci eleştirisini oluşturmuştur. Gerçekte, tartışmalı sosyal tasarruf rakamlarına dayanarak, eğer, demiryolları olmasaydı A.B.D.'nin ekonomik gelişmesi engellenmez, ya da ekonomik gelişmesi şu kadar gecikirdi; ya da İngiltere ve Galler'de 1865'de demiryolları olmasaydı ekonominin katlanmak zorunda kalacağı maliyet şu kadar olurdu türünden argümanlar, "Eğer Napolyon 'Waterloo'yu kazanmış olsaydı ne olurdu?" türünden somut ve kesin bir karşılığı olamayacak, spekülasyona açık argümanlardır². "...insan tarihte olmuş olsaydılarla her zaman salon oyunları oynayabilir"³. Ancak bu, o zaman, demiryolları ile ekonomik gelişme arasındaki "neden-sonuç" ilişkisinin incelenmesi değil, "olsaydı-olurdu"nun anlamsız bir incelemesi olur.

Üçüncü eleştiri, sosyal tasarrufları GSMH'nin bir oranı olarak göstermenin ne kadar anlamlı olduğu üzerine olmuştur. Eğer, sosyal tasarruflar GSMH'nin oranı olarak değil de, başka bir ekonomik büyüklüğün oranı olarak gösterilseydi demiryollarının sağladığı katkı, kuşkusuz daha büyük gözükürdü.

Dördüncü eleştiri ise, bulunan sosyal tasarrufların mutlak büyüklükler olarak ilgili dönemler için azımsanmaması gerektiği şeklinde olmuştur. Örneğin, Fogel'in 1890 yılı için bulduğu yaklaşık 600 milyar dolarlık sosyal tasarruf, 1960'ların 30 milyar dolarından fazladır⁴.

¹Hawke (1970), s. 31-32.

²Perkin (1971), s. -103

³Carr (1980), s. 128.

⁴Nerlove (1966), s. 112.

Demiryollarının sağlamış olduğu sosyal tasarrufların küçük mü, büyük mü olduğu diğer yeniliklerden sağlanan sosyal tasarruflarla karşılaştırmayı gerektirir. Aşağıdaki tabloda bu karşılaştırma A.B.D. (ve Kanada) için yapılmıştır. Tablodan çıkan sonuca göre, demiryolları A.B.D. ekonomisine 1890'da görece olarak oldukça önemli bir katkı sağlamıştır¹. Sadece A.B.D. demiryolları için yapılmış böyle bir tablo, diğer ülke demiryolları için de yapılmış olsaydı, oldukça önemli bir karşılaştırma olanağı sağlanmış olurdu.

Tablo VIII.

A.B.D (ve KANADA)'DA ÇEŞİTLİ YENİLİKLERİN
SAĞLADIĞI SOSYAL TASARRUFLAR

Yenilik	Yıl	GSMH'nin oranı olarak sosyal tasarruf tahminleri
A.B.D. demiryolları	1890	5,0
Kırmızı düdük buğdayı, çelik saban-Kanada	1911	1,96
Uluslararası ticarete buharlı gemiler-A.B.D.	1900	0,25
A.B.D.'de tarımsal araştırmalar	1951	0,29-1,6
A.B.D.'de melez hububat tohumu	1955	0,06

Kaynak: Thomas ve Shetler (1968), s. 188

¹ Ayrıca Bkz Hunt (1967); Hunt (1968); Coelho (1968).

Anlatıldığı kadarıyla yeni iktisat tarihçilerinin hiçbiri de demiryollarının sağlamış olduğu katkıları yadsımamaktadır. Demiryolları için hesaplanan sosyal getiri oranları ve bunların yorumlanması bunu göstermektedir. Örneğin, Fishlow' 1859'da A.B.D. demiryollarına yatırılan sermayenin ortalama "sosyal" getiri oranını yüzde 15 olarak bulmuştur ve bu o dönemde tahvillerden sağlanan getirisinin yaklaşık iki katıdır¹. David 1890 yılı için yaptığı bir başka hesapta, A.B.D. demiryollarına yatırılan sermayenin ortalama "sosyal" getiri oranını brüt yüzde 15,8 - 20,4 arasında bulmuştur. Aynı rakamlar, net olarak yüzde 12,3- 15,8'dir². Bu arada 1830-1870 dönemi için İngiltere ve Galler'deki demiryollarının "Sosyal" içverimlilik oranı yüzde 15-20 olarak bulunmuştur. Bu oran demiryolu dışında kalan sektörlerin sağladığı yüzde 3-4'lük getiri oranlarıyla karşılaştırılırsa, bu ülkede de demiryollarının oldukça avantajlı bir yatırım alanı olduğu saptanır³.

Demiryollarının sağladığı katkıları sosyal tasarruf ve sosyal getiri oranı ile nicelleştiren yeni ekonomi tarihçileri, dıssal tasarruflar halinde yaratılan katkıları nicel hale getirememişlerdir. Bu durum ise "yeni

¹ Fishlow (1965), s. 54 (Not: Ortalama "sosyal" getiri oranı, bir yatırımdan her yıl sağlanan parasal getirinin toplanıp yıl sayısına bölünmesi ve başlangıçtaki yatırımın yüzdesi olarak ifade edilmesidir.)

² David (1973), s. 284-286. Ayrıca bkz. Nerlove (1966), s. 114-115.

³ Hawke (1970), s. 405 ve 407. 1840-1870 arasındaki "sosyal" içverimlilik oranı yüzde 30'dan fazladır. Bkz. Hawke (1970), s. 405. (Not: "Sosyal" içverimlilik oranı, gelecekteki toplam parasal getiriyi bugünkü yatırım maliyetine eşit kılan orandır.)

yaklaşım"a yapılan diğer bir eleştirinin nedenini oluşturmuştur. Dışsal tasarrufların hesaba katılmaması, bulunan rakamların durumu olduğundan az göstermesine yol açar ve bu bağlamda da bulunan rakamlar kısmidir¹. Bu eksikliği, Fishlow, David ve Hawke de kabul etmiştir. Örneğin, Hawke demiryolu yatırımlarının sağladığı nicel sosyal getirinin durumu olduğundan az gösterdiğini belirtmiş² ve Fishlow da dışsal tasarrufların dahil edilmesi halinde demiryolu yatırımlarının sağladığı "sosyal" getiri oranının yüzde 20'yi de aşarak yüzde 30'a yaklaşabileceğini söylemiştir³.

Pazar genişlemesi, pazar bütünleşmesi uzmanlaşma ve yersel işbölümünün rasyonel dağılımına yol açarak ekonomiye uzun dönemde dolaylı katkılarda bulunan demiryollarının bu dinamik anlamdaki ileriye doğru bağlantı etkisi yeni ekonomi tarihçilerinin sosyal tasarruf hesabında dikkate alınmaz. Örneğin ulaştırma olanakları kısıtlı ve bu yüzden pazar olanakları dar, yeterince gelişmemiş bir ekonomide, bu sorun demiryolları ile çözülmeye başlandıktan sonra meydana gelen ilave üretim artışları sosyal tasarruf hesabında kapsanmamıştır.

Ulaştırmanın gelişmesi Smith etkisi sonucunda pazar bütünleşmesine yol açarak uzmanlaşma ve işbölümünün düzeyini yükseltip kaynak tasarrufu meydana getirebilir⁴.

¹White (1976), s. 88-93; McClelland (1972), s. 471-488; Lebergott (1966), s. 437-446, Ayrıca bkz. Weiss (1968), s. 631-634; Lebergott (1968), s. 635.

²Hawke (1970), s. 407.

³Fishlow (1965), s. 305.

⁴Metzer (1974).

Sosyal tasarruf analizi, bu şekilde kaynakların yeniden dağılımı sonucunda meydana gelmiş kaynak tasarrufunu dikkate almadığı gibi; tarımsal, endüstriyel, v.b. faaliyetlerin demiryolu nedeniyle daha verimli bir yersel dağılıma kavuşmasıyla ortaya çıkan avantajları da dikkate almamıştır. Örneğin, ulaştırmanın demiryollarıyla ucuzlaması nedeniyle, bölgesel uzmanlaşmanın daha verimli hale gelmesi ve bundan ekonominin ne kadar kazandığı (ki bu üretim imkanları eğrisinin sağa kayması veya tam istihdam durumu yoksa bu eğriye doğru yaklaşılması demektir) sosyal tasarruflarda gözükmez. A.B.D. demiryollarının bölgesel uzmanlaşmada ihmal edilebilecek katkısı olduğunu belirten Fogel'e karşılık, Metzger Rusya'da demiryollarının bölgesel uzmanlaşmayı arttırarak buğday ve çavdar üretiminde kaynak dağılımını iyileştirerek ekonomide verimliliği yükselttiğini belirtmiştir¹.

1.2.2.2.1. İçerilmiş ve İçerilmemiş Etkiler

Fogel, demiryollarının etkilerini incelerken iki farklı kategoriden söz etmiştir. Bunlar, demiryollarının içerilmiş etkisi ve içerilmemiş etkisidir². İçerilmiş etki, demiryollarının sahip olduğu ve başka bir sistemle ikame edilemez teknolojik özelliğinden doğan etkidir³. Örneğin, eğer maden havzalarına ulaşmak sadece demiryollarıyla mümkün ve başka hiçbir ulaştırma sistemiyle mümkün değilse, maden rezervlerinde meydana gelen ilâve bir

¹ Metzger (1974). Ayrıca bkz. Kelly (1976) ve Metzger (1976).

² Fogel (1973 b), s. 225.

³ O'Brien (1977), s. 74.

artış, demiryollarının içerilmiş etkisini gösterir. Buna karşılık içerilmemiş etki; ucuz ulaştırma nedeniyle ortaya çıkan bir etkidir. Fogel'e göre, kanallar bir tarafa bırakılırsa, herhangi bir yere ulaşılabilirlik demiryollarıyla mümkün olduğu gibi, karayollarıyla da mümkündür ve bu teknolojik bir sorun değil, parasal bir sorundur. Bir başka deyişle, parasal sorun çözüldüğünde istenilen yere, istenilen ulaştırma sistemiyle ulaşmak mümkündür. Ancak, burada şunu sormak gereklidir; yol yapım teknolojisi ve/veya çeken ve çekilen araç teknolojisinde gelişme olmadan para bu sorunları nasıl çözer? Demek istediğimiz, paranın sorunu çözmede belli bir sınırı olduğudur. Üstelik, kanalların hangi teknolojik koşullarda ortaya çıkmış olduğunu ve neden demiryollarına bir dönüşümü zorladığını düşünmek gerekir.

Sonuç olarak, Fogel içerilmiş etkinin içerilmemiş etki tarafından kapsandığını varsayarak sosyal tasarruf hesaplarını içerilmemiş etkiye dayandırmıştır. Böylece, tarım dışı yükün yüzde 50'den fazlası madenlerden oluşmakla birlikte¹ demiryollarının madenlere erişebilmekteki katkısını gerektiği kadar incelemeyen Fogel, kanal sisteminin genişletilmesi ve ilave araba ulaştırmasıyla madenlere demiryolu olmaksızın da ulaşılabileceğini varsaymıştır. Bu nedenle, demiryollarının madenler için içerilmiş bir etkiye sahip olması söz konusu olmamıştır. Demiryollarının içerilmemiş etkilerini hesaplayan Fogel,

¹ Fogel (1964), s. 221.

Metzer ve Hawke, demiryollarının kendi teknolojik özellikleriyle kaynak rezervi üzerinde bir etkide bulunmadığını varsaymıştır.

Fogel ve Fishlow, A.B.D. için demiryolları olmasaydı ağır ve hacımlı mal üreten maden havzalarının ulaştırma sorununu kanallar da çözebilirdi demektedir¹. Maden havzalarının kanal ulaştırması için A.B.D.'de elverişli coğrafiyasal konuma sahip olması belki bunu olanaklı kılabilirdi. Ancak, dağlık yörelerde demiryolu yapımının tek seçenek halinde ortaya çıkmış olduğunu ve özellikle kömür havzalarına ulaşılmasında demir yollarının çok önemli bir faktör olduğunu vurgulamak gerekir². Bu durum diğer ülkelerdeki durumlarla büyük benzerlik gösterdiği gibi, İtalya'daki durumla da büyük bir benzerlik göstermektedir. Fenoaltea, İtalya'da demiryollarının tek önemli niceliksel ileriye doğru bağlantı etkisinin demirli maden üretimine olanak tanınması olduğunu belirtmiştir³.

Gerçekte sorun, demiryolları olmasaydı, kanalların ulaşamadığı ve kara ulaştırmasının bozuk olduğu dağlık bölgelerdeki maden havzalarının öylece kalıp kalmayacağıdır. Ampirik olarak bu etkilerin ölçülmesi ise hemen hemen olanaksızdır. Bununla beraber Hawke, demiryolu yapımının özellikle Yorkshire ve Midlands'daki potansiyel kömür trafiğinden etkilenmiş olduğunu belirtmekte ve Kuzeydoğu'da daha önce ellenmemiş durumda bulunan kömür havza-

¹ Fogel (1973 b), s. 225-233.

² Cootner (1963 b), s. 485-487; White (1976), s. 89.

³ Fenoaltea (1972)

larının demiryolları sayesinde üretime geçebildiklerini söylemektedir¹. Ayrıca, 1840-1870 döneminde Cleveland ve Kuzeybatıdaki yeni demir alanları da demiryolları sayesinde önem kazanmıştır². İskoçya'yla ilgili olarak Wamplew de demiryollarının kömür endüstrisinin gelişimine çok önemli katkılar da bulunmuş olduğunu söylemektedir³. Kömür ulaştırması dikkate alınarak döşenen hatlar, kömür yataklarının harekete geçirilmesinde çok önemli roller oynamıştır⁴. Wamplew'n bir hesabına göre 1867'de demiryolları yokken yaklaşık 9 milyar sterline taşınabilecek madenler, demiryollarının katkısıyla 4 milyar sterline taşınabilir hale gelmiştir⁵. Buna göre demiryolları yaklaşık olarak 5 milyar sterlin

tasarruf sağlamıştır. Demiryollarının ucuz bir ulaştırma sistemi olarak yaygınlaşmasından en büyük kazancı, kömür, demir, v.b. madenler sağlamıştır. İngiltere'de demiryollarıyla taşınan mal miktarı 1842'de yaklaşık 5 milyon ton ve bunun 4 milyon tonu kömürdür. 1847'de ise taşınan 17 milyon ton malın 10 milyon tonu kömür olmuştur⁶.

1.2.2.3. Türev Etkiler ve Değerlendirilmesi

Bu bölümde nicel yaklaşımın birincil etkilere ek olarak türev etkiler kategorisinde incelediği geriye doğru ve yana doğru bağlantı etkileri anlatılacaktır. Ayrıca,

¹ Hawke (1970), s. 396 ve 398.

² O'Brien (1977), s. 79.

³ Wamplew (1971)

⁴ Wamplew (1971), s. 47.

⁵ Wamplew (1971), s. 52

⁶ Mitchell (1964), s. 318.

bu anlatımda nicel yaklaşımın bulguları ve yorumları değerlendirilecektir.

1.2.2.3.1. Geriye Doğru Bağlantı Etkileri

Fogel demiryollarının çeşitli mallar için yarattığı talebi, regresyon analizleri ve bu arada oluşturduğu ray tüketim modeli aracılığıyla hesaplamıştır¹. Hesaplar, 1840-1860 dönemi ve bazı yıllar için yapılmıştır. Bulgulara göre, 1840-1860 döneminde demiryollarının pik demir talebi, dönem ortalaması olarak, yerli pik demir üretiminin yüzde 11'i olmuştur. Demiryollarında kullanılan diğer demir çeşitlerinin hesaba katılmasıyla bu oran, yüzde 17'ye yükselmiştir². Aynı dönemde demiryollarının kömür talebi, toplam kömür üretiminin yüzde 6'dır³. Kereste talebi de, toplam kereste üretiminin yüzde 1'dir⁴. Ulaştırma araçları üreten endüstri kesiminden demiryollarının 1859'daki talebi ise, burada meydana gelmiş toplam katma değer'in yüzde 25 'dir⁵. Ölçü olarak katma değer alındığında, demiryollarının 1859 yılında tüm imalat endüstrisinden talebi, buradaki toplamın yüzde 4'üdür⁶.

Fishlow ise, 1840-1860 döneminde demiryollarının pik demir talebini dönem ortalaması olarak toplam yerli pik demir üretiminin yüzde 14'ü olarak bulmuştur⁷. 1859'da

¹ Ray tüketim modeli için bkz. Fogel (1964), Appendix B.

² Fogel (1964), s. 131-134.

³ Fogel (1964), s. 233.

⁴ Fogel (1964), s. 234.

⁵ Fogel (1964), s. 234

⁶ Fogel (1964), s. 234.

⁷ Fishlow (1965), s. 142, tablo 14.

demiryollarının kömür talebi, toplam kömür tüketiminin yüzde 2'dir¹. 1840-1860 arası kereste talebi ise, yüzde 9'dur². Fishlow ve Fogel'in yapmış olduğu hesaplar aşağıdaki tabloda özetlenmiştir.

Tablo IX.

A.B.D. DEMİRYOLLARININ ORTALAMA MAL TALEPLERİ (%)

<u>Endüstri</u>	<u>Fogel</u>	<u>Fishlow</u>
Pik demir	11 (1840-1860) (Yalnızca ray)	14 (1840-1860)
Bessemer çeliği	67 (1871-1890)	80 (1867-1880)
Kömür	6 (1840-1860)	2 (1859)ve 20 (1880-1890)
Kereste	1 (1840-1860)	9 (1840-1860)
<u>Ulaştırma Araçları</u>	25 (1859)	11 (1869) (yalnızca lokomotif)

Kaynak: Fogel (1964); Fogel (1973 b) ve Fishlow (1965).

Gerek Fogel, gerekse Fishlow elde ettikleri rakamlara dayanarak A.B.D. ekonomik gelişmesinde demiryollarının geriye doğru bağlantı etkilerinin önemsiz olduğunu savlamışlardır. Örneğin, pik demir endüstrisinin gelişmesinde demiryollarının talebi egemen bir öge olmamıştır³. Ray talebi, pik demir endüstrisindeki toplam üretimin küçük bir kısmını meydana getirmiştir. Ancak, bu durumun ortaya çıkışında A.B.D.de özellikle 1830-1842 arası izle-

¹ Fishlow (1965), s. 156.

² Fishlow (1965), s. 158-159.

³ Fogel (1964), s. 232-233; Fishlow (1965), s. 260

nen gümrük politikasını ihmal etmemek gerekir¹. 1830'dan 1842'ye kadar pik demir üzerine yüksek gümrük konmuşken tüm demiryolu demiri serbestçe ithal edilebiliyordu. Bir başka deyişle, pik demir yerine ray ithali benimsenerek demiryollarının pik demir üretimini özendirmesi engelleniyordu. Bu nedenle, 1850'lerin ortalarına kadar pik demir üretimi üzerinde demiryollarının etkisi görece küçük olmuştur. 1842'den sonra raylar da içerilmek üzere bütün çubuk demirlere yüksek gümrük konması yerli üreticileri koruyarak bu alandaki yeni pazarları özendirmiştir.

Fishlow'a göre 1860 öncesi demiryolları, makina endüstrisinin gelişiminde de özendirici rol oynamamıştır. Daha demiryollarındaki gelişme yokken, mevcut makina endüstrisi tekstil ve buharlı gemi endüstrisine hizmet etmekteydi. Lokomotif firmaları da demiryollarından değil, böyle bir kaynaktan büyümüştü². Demiryollarının genel olarak imalat endüstrisine katkısı da önemli olmamıştır. Örneğin, demiryollarının bulunduğu bir pazar ortamında, 1840-1859 arasında yüzde 240'lık bir büyüme sağlayabilmiş imalat endüstrisi, demiryolsuz bir pazar ortamında yüzde 230'luk bir büyüme sağlayabilirdi³. Demiryollarının tek önemi, bakım ve onarım için çeşitli atölyelerin açılmasını sağlamak ve buralarda oluşan bilgilerin diğer yerlere yansımalarını sağlamak olmuştur⁴. Sonuç olarak, Fogel ve

¹ Fremdling (1977), s. 594-595, 598; Fishlow (1965), s. 134.

² Fishlow (1965), s. 86.

³ Fogel (1964), s. 141.

⁴ Fishlow (1965), s. 82.

Fishlow'a göre demiryollarının A.B.D. ekonomisi üzerindeki geriye doğru bağlantı etkisi önemli olmamıştır. Bu nedenle XIX. yüzyıl A.B.D. ekonomisindeki yapısal değişiklik ve üretim faaliyetlerindeki gelişmelere demiryolları arasında nedensel bir ilişki olmamıştır. Gerçi, demiryolları ekonomiye çeşitli katkılarda bulunmuştur, ama, üretim potansiyeline katkısı ve ekonomik yapı üzerindeki etkileri, "geleneksel yaklaşım" taraftarlarının ileri sürdüğü kadar olmamıştır.

Aslında Tablo IX'da yer alan hesaplara dayanarak demiryollarının geriye doğru bağlantı etkilerini kesin ve somut olarak saptamak oldukça zordur. Bunun yapılabilmesi için demiryollarının doğrudan yarattığı geriye doğru bağlantı etkilerini olduğu kadar, dolaylı olarak yarattığı geriye doğru bağlantı etkilerini de hesaba katmak gerekir. Örneğin, Demiryolları nedeniyle endüstrilerin birbirlerinden yapmış olduğu talepler de hesaplanmalıdır. Çünkü demiryolları demir v.b. mallara olan talebi iki yönde etkilemiştir. Birinci yöndeki etki, doğrudan etkidir ve demiryollarının bu mallar için doğrudan doğruya kendisinin yarattığı talepten doğmuştur. İkinci yöndeki etki, dolaylı etkidir ve demiryollarının ulaştırma maliyetlerini düşürerek büyüme, kentleşme v.b. önündeki engelleri ortadan kaldırmasından doğmuştur. Büyüme ve kentleşmenin önündeki engellerin ortadan kalkması, demir, kömür, kereste ve tuğla gibi mallara olan talebi arttırmış ve böylece bu endüstriler için genişleme olanağı yaratmıştır¹. Ayrıca,

¹ Mathias (1972), s. 586.

demiryollarının tek başına doğrudan yarattığı tüm etkinin öneminin anlaşılabilmesi ve diğer talepçi kesimlerle karşılaştırma yapılabilmesi için girdi-çıkış tablosu oluşturulabilmiş olsaydı, durumun kavranması biraz daha kolaylaşabilirdi¹. Üstelik bütün sürecin iyi anlaşılabilmesi için bu işlemin her yıl yapılmış olması gerekirdi.

Bunların yanı sıra, tablo IX'de demiryolları ve Bessemer çelik endüstrisi arasında oldukça net bir ilişki gözükmemektedir. Ancak, Fogel'e göre bu ilişki de önemli değildir ve ray talepleri olmasa bile çağdaş bir çelik endüstrisi meydana gelirdi². Fogel'e göre, Bessemer çeliği yerine "open-hearth" çeliği üretilebilir ve bununda ekonomiye olumsuz yansımaları, GSMH'nin yalnızca binde 6'sı kadar olurdu³. Öte yandan, binde 6'lık bu sonuç, ray taleplerinin Bessemer konverterlerinde yarattığı katkıyı küçük gösterme eğilimi taşımaktadır. Çünkü bu değerlendirmede kriter olarak GSMH anlamlı değildir. Eğer katkı, GSMH yerine bir endüstrideki üretimin oranı olarak gösterilseydi, daha iyi anlaşılırdı. İmalat endüstrisinin zaten küçük bir parçasını oluşturan metalurji kesiminde, sağlanan katkının GSMH'nin oranı olarak gösterilmesi bunu daha da küçük göstermiştir.

"Demiryolları olmasaydı" önermelerine dayalı hesapların zayıflığı burada da ortaya çıkmaktadır⁴. Eğer, çelik

¹ O'Brien (1977), s. 60

² Fogel (1973 b), s. 242

³ Fogel (1973 b), s. 242.

⁴ O'Brien (1977), s. 67.

endüstrisi üretim kapasitesinin uç noktasındaysa, demiryollarının yarattığı ilâve talep bu endüstride kapasite büyümesine neden olur. Demiryollarının yapmış olduğu talebin endüstriden çekilmesi, ilâve talep nedeni ile uyarılan ölçek ekonomisinin azalmasına neden olur. Ölçek ekonomisindeki azalma ise, üretim maliyetleri ve mal fiyatlarının artmasına yol açar. Bu da fiyat esnekliğine bağlı olarak çeşitli kesimlerin mal için talebini etkiler. Bunun ekonomi üzerindeki olumsuzluğunu hesaplamak ise son derece güçtür. Ne Fogel, ne de Fishlow demiryollarının, endüstrilerin üretim kapasiteleri ve dolayısıyla ekonomi üzerindeki etkilerini hesaplamıştır. Ayrıca, demiryollarının A malı için yarattığı talebin yüzde X olması ile, yüzde X kadarlık talebin A'dan çekilmesinin genel ekonomi üzerindeki etkileri çok farklıdır. Ex post facto demiryollarının herhangi bir sektörden emmiş olduğu talebin yüzde kaç olduğu hesaplanabilir. Ancak, demiryollarının girdi olarak kullandığı miktarın o sektörün toplam üretiminden çıkarılması, demiryolu talebinin genel ekonomi üzerindeki muhtemel net sonuçlarını gösteremez. Çünkü demiryolları var diye mevcut olmuş diğer endüstrilerin de bulunduğu bir ekonomide böyle bir talep eksikliğinin genel ekonomi üzerinde yaratacağı etkiler ex ante tahmin edilemez¹.

Yeni ekonomi tarihçileri demiryollarının ekonomik gelişme üzerindeki geriye doğru bağlantı etkilerini İtalya

¹ Mathias (1972), s. 586.

ve İngiltere ve Galler için de hesaplamıştır. Fenoaltea'ya göre İtalya'da demiryollarının en önemli geriye doğru bağlantı etkisi çelik endüstrisinde belli düzeyde ithal ikamesini gerçekleştirmek olmuştur¹. Demiryollarının çelik endüstrisindeki payı 1861-1865 döneminde yüzde 5 iken, sürekli yükselerek 1881-1885 de yüzde 34'e çıkmış, küçük bir düşmeden sonra tekrar yükselerek 1906-1910'da yüzde 37'ye yükselmiştir². Bununla beraber, demiryollarının imalat endüstrisindeki üretim artışına katkısı, en etkili olduğu 1906-1910 döneminde yüzde 2'ye bile ulaşamamıştır³.

Mitchell'e göre 1835-1869 döneminde İngiltere ve Galler'de demiryollarının pik demir talebi, toplam yerli pik demir üretiminin yüzde 10'dur⁴.

Hawke'ye göre ise bu rakam yüzde 6'dır⁵. Hangi rakam alınırsa alınsın, küçüktür ve demiryollarının katkısı düşük gözükmektedir. Bununla beraber Hawke, raydan gelen demir taleplerinin demir için talep eğrisini sağa kaydırarak demir endüstrisinde kapasite genişlemesine olanak sağlamış olabileceğini belirtmiştir⁶. Esasen, İngiltere ve Galler'deki demir ve çelik endüstrisinde demiryolu taleplerinin etkisini iyi değerlendirebilmek için, İngiltere'nin yurtiçinde ve yurtdışında yaptığı demiryollarının birlikte ele alınması gerekir. Hele XIX. yüzyıl in-

¹ Fenoaltea (1972), s. 343.

² Fenoaltea (1972), s. 336.

³ Fenoaltea (1972), s. 336.

⁴ Mitchell (1964), s. 325, Tablo 2.

⁵ Hawke (1970), s. 240.

⁶ Hawke (1970), s. 242-243.

giltere'si için bu son derece önemlidir.

Hawke demiryollarının kullandığı tuğla miktarını 1840 lar için toplam tuğla üretiminin yüzde 30'u olarak bulmuştur¹. Kömür endüstrisinde demiryollarının tek başına 1860 larda yarattığı talepte bütün diğer sektörlerden fazladır². Kuşkusuz, kömür endüstrisinin gelişmesinde de yurtiçi ve yurtdışında yapılan demiryollarının birlikte ele alınması gerekir. Çünkü İngiltere XIX. yüzyılın en büyük kömür ihracatçısıdır. Buna karşılık, kerestenin önemli kısmını ithal etmiştir. Hawke tarafından ele alınan dönem, henüz çelik endüstrisinin belirgin olarak ortaya çıkmadığı bir dönem olduğu için, demiryollarının bu sektör üzerindeki etkileri araştırılmamıştır.

1.2.2.3.2. Yana Doğru Bağlantı Etkileri: Sınırlı Yenilik ve Yayılıcı Yenilik

Yeni ekonomi tarihçileri, yana doğru bağlantı etkileri konusunda demiryollarının teknolojik yenilikler üzerinde de olumlu etkilerinin zayıf kalmış olduğunu ileri sürmüşlerdir. Buna göre, demiryollarının teknolojik buluşlara katkısı pek olmamış ve bu sektörde meydana gelen teknolojik buluşların diğer sektörlerle yansımaları düşük düzeyde olmuştur. Fogel'e göre iki türlü yenilik vardır: "Sınırlı" (limited) yenilik ve "yayılıcı" ("transcending") yenilik³. Sınırlı yenilik, genellikle tek bir sek-

¹ Hawke (1970), s. 212.

² O'Brien (1977), s. 69.

³ Fogel (1973 b), s. 2/3. "Sınırlı Yenilik" ve "Yayılıcı yenilik" kavramları ile Healy 'in "özel yenilik" ve "Temel yenilik" kavramları birbirine çok benzemektedir. Karşılaştırma için bkz. Healy (1947).

tör için kullanım alanı olan yeniliktir. Yayılıcı yenilik ise, hemen bütün sektörlerde kullanım alanı olan yeniliktir. Demiryollarının yapım ve işletmesi sırasında ortaya çıkan yeniliklerin büyük bir kısmı bu ayrıma göre sınırlı yenilikler olarak kalmıştır. Örneğin, vagon, pulman araba, raymakası, Hawafreni ve blok sinyaller gibi yenilikler, demiryollarından başka kullanım alanı bulamamış sınırlı yenilikler olmuştur¹.

Diğer taraftan, demiryollarının ortaya çıkmasına ve gelişmesine olanak veren önemli teknolojik yenilikler de, kendi dışından kaynaklanmıştır. Örneğin, rayların gelişmesinde büyük katkı sağlayan Bessemer yöntemi, topçuluk gereksinimlerini karşılamak üzere ortaya çıkmıştır². Bundan ray üretiminde yararlanılması daha sonra olmuştur. Gerçekten, XIX. yüzyıl metalurji endüstrisindeki araştırma ve gelişmeler demiryolu dışındaki çeşitli kesimlerin artan demir ve çelik gereksinimlerini karşılamak üzere ortaya çıkmıştır. Demiryolları da bu gelişmelerden yararlanmıştır. Ucuz demir, çelik üretimi, ağır çaplı top, zırh, tel, yay, zincir v.b. malların taleplerini karşılarken, ray taleplerini de karşılamıştır. Ayrıca, ulaştırma teknolojisindeki birçok yenilik de inalat endüstrisindeki yeniliklerin izleyicisi olarak ortaya çıkmıştır³.

¹ Fogel (1973 b), s. 243.

² Fogel (1973 b), s. 243.

³ Pegrum (1963), s. 11.

1.2.3. Ara Çalışmalar

Niceliksel ekonomi tarihçileri dışında kalan iki ayrı araştırmacı Modig¹.ve Fremdling² tarafından yapılan araştırmalardan biri Fogel'in görüşlerini destekler yönde bir sonuca ulaşırken, diğeri Rostow'un görüşlerini destekler yönde bir sonuca ulaşmıştır. Buna göre Modig'in araştırmaları İsveç'te demiryollarının geriye doğru bağlantı etkilerinin önemsiz olduğunu ortaya koyarken; Fremdling'in araştırmaları Almanya'da demiryollarının geriye doğru bağlantı etkilerinin oldukça önemli olduğunu ortaya koymuştur.

Modig, 1864-1914 döneminde İsveç demiryollarının, demir, çelik, kömür ve makina imalat endüstrisi üzerindeki etkilerini araştırmıştır. Araştırma sonucuna göre, demiryollarının demir ve çelik talebi, toplam demir ve çelik üretiminin küçük bir kısmını meydana getirmiştir. Demiryollarının gereksinimleri büyük ölçüde ithalatla karşılanmıştır. Örneğin, rayların yüzde 86'sı ithal edilmiştir. Ayrıca , demiryollarında yakıt olarak kullanılan kömürün de yüzde 95'i ithal edilmiştir³.

Ancak, burada İsveç'in özel durumunu belirtmek gereklidir. İsveç, saf maden filizleri ve odun kömürüne sahip bir ülkedir. Bu türdeki hammadde ile demir ve çeliğin fiyatı yüksek, üretimi pahalı, ancak, niteliklidir. Ayrıca, uluslararası pazarlarda da yüksek nitelikli ve yüksek ma-

¹ Modig (1972)

² Fremdling (1977)

³ Modig (1972), s. 367.

liyetli çeliğin büyük talebi vardır. Bunun yanı sıra, diğer ülkeler kok pık demiriyle ucuza ray üretmektedirler. Bu nedenle İsveç, ray gereksinmesini ithalatla karşılar, karlı dış pazarlar için yüksek nitelikli çelik üretmiştir. İsveç'te demiryolları, iki nedenden dolayı demir ve çelik endüstrisinin gelişmesine katkıda bulunamamıştır. Birincisi, maden rezervlerinin yüksek nitelikli çelik üretimine izin vermesi ve böylece rayların ucuza üretilmemesi, ikincisi de ray üretiminde iç pazarın küçük olmasıdır. İsveç çelik endüstrisinin gelişimi, dış pazarların özendirilmesiyle olmuştur¹.

İsveç demiryollarının makina ve teçhizat endüstrisine etkisi kısmen büyük olmuştur². Demiryollarının makina ve teçhizat endüstrisinden talebi, toplam üretimin (1864-1914) yüzde 10'nu olmuştur. En büyük talep, 1870 lerdeki yüzde 15'lik paydır³. Diğer yıllarda bu talep yavaş yavaş düşmüştür. Demiryollarının makina ve teçhizat endüstrisinden talebinin yüzde 90'dan fazlası lokomotif, vagon ve aksesuarlarından oluşmuştur⁴. Başlangıçta dış pazarlara yönelik olarak çalışan makina ve teçhizat endüstrisinin vagon ve aksesuarların üretiminde egemen duruma gelmesi 1880'den sonra olmuştur⁵. Demiryollarının lokomotif üretimi üzerindeki etkisi ise daha yavaş olmuştur.

¹ Modig (1972), s. 362-363.

² Modig (1972), s. 367.

³ Modig (1972), s. 367.

⁴ Modig (1972), s. 367.

⁵ Modig (1972), s. 368.

Sonuç olarak demiryollarının yarattığı talep, çağdaş anlamda uzmanlaşmış üretici tipine önderlik etmemiştir. Bu tipteki üreticilerinin ortaya çıkışı, uluslararası pazarlara hizmet etmek üzere olmuştur¹.

İsveç'teki bu duruma karşılık, Almanya'da demir endüstrisinin büyümesi ve imalat endüstrisinin gelişmesi Fremdling'e göre demiryollarının geriye doğru bağlantı etkileri sonucunda olmuştur. Demiryolu yapımları sırasında gereksinilen zorunlu girdiler başlangıçta dışarıdan ithal edilirken, kısa bir süre sonra bu mallar ülke içinde üretilmiştir². İthal ikamesi ilk önce yerli lokomotif üretimiyle başlamış, ray üretimiyle devam etmiş ve sonra yerli kok pik demir üretimine geçilmiştir. Örneğin, Prusya'nın gereksindiği tüm lokomotifler 1842'ye kadar dışarıdan satın alınırken, 1842'de 22 lokomotifin 6'sı, 1847'de 106 lokomotifin 72'si, 1853'de de 105 lokomotifin 99'u yerli üretimle sağlanmıştır³. 1850'lerden itibaren döşenen rayların çoğunluğu da yerli üretimle karşılanmıştır. Aşağıdaki tablo 20 yılda Prusya demiryollarında ithalattan yerli üretime hızla nasıl geçildiğini göstermektedir. Bu gelişme sonunda bir taraftan iç pazara ray arzı sürdürülürken, diğer taraftan dış pazarlara da ithal edilenden daha fazla ray ihraç edilmeye başlanmıştır.

¹Modig (1972), s. 368.

²Fremdling (1977), s. 585.

³Fremdling (1977), s. 588.

Tablo X.

1843-1863 ARASINDA PRUSYA DEMİRYOLLARININ RAY
KÖKENİ (Yüzde Olarak)

<u>Yıl</u>	<u>Almanya</u>	<u>B.Britanya</u>	<u>Belçika</u>	<u>Avusturya</u>
1843	10,17	88,06	1,77	-
1851	30,89	66,73	2,38	-
1852	43,42	56,10	0,48	-
1853	48,39	50,99	0,61	-
1854	57,92	41,50	0,58	-
1858	61,46	37,77	0,77	-
1863	85,39	13,29	0,66	0,64

Kaynak: Fremdling (1977), s. 590, IV. tablo

Aşağıdaki tablo Zollverein'in ray ithalat ve ihracatındaki bu gelişimi göstermektedir. Bu noktada ithal ikamesinin çeşitli aşamalarda Zollverein'in korumacılığa yönelik gümrük politikalarından güçlü teşvik gördüğünü vurgulamak gereklidir¹. Hammadde olarak kok pik demirinin ithalatı serbest bırakılırken, raylar da kapsamak üzere bütün çubuk demirler üzerine yüksek gümrükler konması,

Zollverein'in Ray İthalat ve İhracatı (Bin Ton)

	<u>1860 - 65</u>	<u>1866 - 71</u>
(1) Ray ithalatı	10,2	23,6
(2) Ray ihracatı	23,6	149,9
(3) (2)nin yüzdesi olarak (1)	43,2	15,7

Kaynak: Fremdling (1977), s. 591

¹ Fremdling (1977), s. 592.

yerli ray üretimini koruyarak özendirmiştir. Böylece, serbestçe ithal edilen kok pik demirden geniş şekilde yararlanan demir işleme endüstrisi, demiryollarının gereksindiği rayları üretebilmiştir.

Pik demir üretiminin gelişmesi zaman almış olmasına rağmen, ray talebi, bu endüstrinin gelişmesinde de önemli teşvik ögesi olmuştur. 1840-1859 arasında ray yapım ve döşenmesinin doğurduğu pik demir talebi, yerli üretimin yüzde 31,3'nü meydana getirirken, yerli pik demir tüketiminin de yüzde 23'nü meydana getirmiştir¹. Aşağıdaki tablo yerli pik demir üretiminin gelişmesinde demiryollarının etkisini göstermektedir.

Tablo XI.

DEMİRYOLLARI PİK DEMİR TÜKETİMİ

<u>Yıllar</u>	<u>Toplam Yerli Üretimin yüzdesi olarak</u>	<u>Toplam Yerli Tüketimin yüzdesi olarak</u>
1840-44	22,1	15,9
1845-49	32,1	24,3
1850-54	36,5	26,2
1855-59	31,5	22,9
1840-59	31,3	23,0
1860-71	28,1	-
1857-68	-	23,8

Kaynak: Fremdling (1977), s. 590, III. tablo ve 591.

¹ Fremdling (1977), s. 589.

Sonuç olarak, Almanya'da demiryolları, lokomotif, ray ve demir endüstrilerinin gelişmesinde önemli katkılarda bulunmuştur. Ancak, buna bakarak demiryollarının bu işlevi tek başına gördüğü sanılmamalıdır. Alman demiryolları için şunları vurgulamak gereklidir. Birincisi, Almanya'da 1830 ların sonları ile 1870 ler arasında ulaştırma sisteminin demiryollarından başka bir seçeneği yoktu¹. İngiltere, Fransa ve Amerika'da olduğu gibi, bu ülkede demiryolları döneminden önce önemli bir kanal dönemi olmamıştı². Bir başka deyişle, Alman endüstrileşmesi gelişirken ulaştırma gereksinmesini karşılayabilecek tek sistem, demiryolları olmuştur. Yapım maliyetlerinin ucuz olması da bunu hızlandırmıştır. İkincisi, demiryollarının geriye doğru bağlantı etkilerinin hızla ve bilinçli bir şekilde yerli üretimle karşılanabilmesi, yani, yaratılan talebin yerli üretime yönelik olması ve buna uygun düzenlemelerin kısa bir sürede yerine getirilmesiyle gerçekleştirilmiştir. İzlenen gümrük politikalarının yerli ray üretimine katkısını yadsımamak gerekir. Üçüncü olarak, ileri İngiliz teknolojisinin yakalanması bilinçli bir taklit ve yabancı uzmanlardan geniş çapta yararlanılmasına dayanan bir teknoloji transferi politikasıyla gerçekleştirilmiştir³. Dördüncü olarak da 1877'de bulunan Thomas yönteminin Alman çelik üretimini son derece etkilediğini, bundan da demiryollarının çok yararlanmış olduğunu özellik-

¹ Fremdling (1977), s. 584. Dipnot 7

² Fremdling (1977), s. 584, dipnot 7

³ Fremdling (1977), s. 592.

le belirtmek gerekir. Böylece, Alman demiryolları demir-
celik üretiminin gelişmesini etkilerken, bu sektörde mey-
dana gelen gelişmelerden de kendisi etkilenmiştir.

1.2.4. Saptama

"Geleneksel yaklaşım" ve "nicel yaklaşım"ın araş-
tırmalarından ortaya çıkan saptamalar şunlardır:

i. Yenilik/önder sektör analizine dayanan "gelenek-
sel yaklaşım", aksiyomatik önermelerden hareketle XIX.
yüzyıl demiryollarının ekonomik gelişmede "vazgeçilemez"
olarak ortaya çıktığını ve tek başına bütün gelişmeleri
meydana getirdiğini ileri sürmüştür.

ii. "Geleneksel yaklaşım"ı sınamak üzere ortaya
çıkan ve "demiryollarının olmadığı" önermesinden hareket
eden "nicel yaklaşım" kullandığı niceliksel yöntemlerin
çeşitli eksiklikleri nedeniyle XIX.yüzyıl demiryolları
ile ekonomik gelişme arasındaki ilişkileri somut ve kesin
olarak ortaya koyamamıştır. Bununla beraber, yapılan araş-
tırmalar "alt yapı oluşumunu mekanik olarak ekonomik ge-
leşmede 'gerekli ön koşul' sayanları bu kanıların üzerinde
yeniden düşünmeye "zorlamıştır"¹. Ayrıca, niceliksel eko-
nomi tarihçilerinin dar kapsamlı olsa da yapmış olduğu
araştırmalar, XIX. yüzyıl ekonomik gelişmesinde tek başı-
na hiç bir yeniliğin yaşamsal öneme sahip olamayacağını
en azından ip uçlarını vermiştir². Böylece "tarihin kahra-

¹ Fishlow (1965), s. viii. Alexander Gerschenkron'un önsözü.

² Fogel (1964), s. 234.

manlık kuramının" sektörlere uygulanmış hali olan önder sektör analizinin üzerinde tekrar düşünülmesi zorunluğu ortaya çıkmıştır¹.

iii. Demiryolları önder sektör olsun ya da olmasın, buradaki can alıcı nokta, demiryollarının meydana getirdiği uyarıların ekonominin diğer sektörlerine nasıl aktarıldığı ve ne için/neden diğer sektörlerin bu uyarılara yanıt verdiğini bulmaktır. Benzer şekilde, demiryollarının kendisinin de hangi uyarılara yanıt vermek üzere ortaya çıktığını bulmaktır. Demiryollarının ileriye doğru bağlantı, yana doğru bağlantı, geriye doğru bağlantı etkileriyle, ekonominin diğer sektörlerinin buna yanıt verme yeteneği, birbirlerinden bağımsız ve ayrı iki durum değildir. Yine demiryollarının kendisi ile ortaya çıktığı ekonomik yapı da birbirinden kopuk değildir².

iv. Demiryolları belli ülkelerde, belli zamanlarda, belli gereksinimleri karşılamak üzere ortaya çıkmış, bağlantı etkileriyle ekonomik gelişmeyi etkilemiş, kendisi de ortaya çıkan gelişmelerden etkilenmiştir. Ele alınan İngiltere, Fransa, Almanya, A.B.D., İtalya, İsveç ve Rusya'da ekonominin somut koşulları dikkate alınmadan,

¹ Fogel (1964), s. 236.

² Hartwell (1967) Derleyenin girişi, s. 14-15.
Ulaştırmanın kendisi ile ortaya çıktığı ekonomik yapıyı birbirinden kopuk ele alan ve esas olarak "rastlantısallık" ögesine dayanan bir "Ulaştırma ve Ekonomik Gelişme Modeli" için bkz. Storey (1969). Ayrıca bkz. Wilson et al (1966); Gauthier (1970); Hunter (1957); Hunter (1965) ve Heymann (1966).

demiryollarının gelişimi ile ekonomik gelişme arasında nedensel ve zamansal bağ kurulamaz. Ayrıca, tek nedenli "Ulaştırma-merkezci" açıklama şekli, gelişmiş ülkelerde meydana gelen endüstri "devrimleri" ile demiryollarının gelişmesi arasındaki karşılıklı etkileşimi dikkate alma tehlikesiyle karşı karşıyadır. Oysa, birçok ülkede demiryolları endüstrileşmenin bir parçası olarak ortaya çıkmıştır. Bu nedenle de demir demiryollarının gelişmesi bu ülkelerde endüstrileşmeye yol açmış koşullarla birlikte ele alınmak zorundadır. Görüldüğü gibi "geleneksel yaklaşım" ve "nicel yaklaşım" demiryolları ile ekonomik gelişme arasındaki bağlantıları "neden-sonuç" ilişkileri düzeyinde değil, fakat, yalnızca "sonucun etkileri" düzeyinde tartışmıştır. Oysa, demiryollarının ekonomik gelişme süreci içinde ortaya çıkış koşulları ve nedenleri ile sonuçta hizmet ettiği amaçlar ve ortaya çıkardığı etkileri açıklamaya yönelik bir kuramsal analiz, tanımlamaları, varsayımları, mantıksal modeli ve bundan çıkan önermeleri ile analitik bir bütündür. Geleneksel ve nicel yaklaşımlar ise böylesi bir kuramsal bütünlükten yoksun olan ve sorunu sadece "araç-sonuç" düzeyinde ele alan çalışmalarıdır.

v. Kesin ve açık olan durum, demiryollarının ekonomik gelişmede bir etki olduğudur. Bu etki, her ekonominin kendi somut durumuna göre farklılıklar göstermiştir. Örneğin, İtalya ve İsveçte demiryolları ekonomik gelişme-

yi az etkilerken, Almanya'da ekonomik gelişmeyi çok etkilemiştir. Bunun nedeni ise, her ülkenin kendi farklı somut durumu olmuştur.

vi. "Geleneksel yaklaşım" ve "Nicel yaklaşım", genel olarak, gelişmiş ekonomiler ile bu ülkelerde ortaya çıkan demiryolu yatırımlarını incelemişlerdir. Ancak, XIX. yüzyıl sadece gelişmiş ülkelerde demiryolu yatırımlarının yapıldığı bir yüzyıl değildir. Aynı yüzyılda az gelişmiş ülkelere de demiryolu yatırımları yapılmıştır. Bir eğilim olarak gelişmiş ülkelerde endüstrileşme devrimlerinin bir parçası olarak ortaya çıkmış demiryollarının, az gelişmiş ülkelerde hangi eğilimlerin sonucunda çıkmış olduğunun da araştırılması gereklidir. İşte, bu nedenle 2. bölümde koloniyel az gelişmiş ülkelerde demiryollarının hangi eğilimler sonucunda, hangi gereksinimleri karşılamak için ortaya çıktığı araştırılacaktır. Böylece, demiryolları gelişmiş ülkelerde az ya da çok olumlu etkilerde bulunurken; koloni ülkelerde olumsuz (hatta negatif) etkilerde bulunmuş olduğu saptanacaktır.

vii. Gelişmiş ülkelerdeki demiryollarıyla ilgilenen "geleneksel yaklaşım" ve "nicel yaklaşım" da inceleme çerçevesi, ulusal ekonomi ile sınırlandırılmıştır. Böyle bir çerçeve koloni ülkeler için elverişli görülmediğinden, bu ülkelerdeki demiryolları, yatırımcı ülkelerle (koloni sahibi ülkelerle) olan ilişkisi çerçevesinde incelenecektir.

B Ü L Ü M II.

AZ GELİŞMİŞ ÜLKELERDE DEMİRYOLLARININ GELİŞMESİ

Bu bölümde az gelişmiş ülkelerdeki demiryollarının ortaya çıkış koşulları, oluşum biçimleri ve ekonomik gelişmeye etkileri, tarihsel bir süreç içinde incelenecektir. Bu incelemede, gelişmiş ülkeler için ulusal düzeyde yapılan analiz, yerini uluslararası düzeyde ve dünya ekonomisi çerçevesinde yapılan bir analize bırakacaktır. Bu yöntemsel ayrılık, bağımsız ve otonom bir süreç içinde oluşan gelişmiş ülke demiryollarından farklı olarak, bağımlı ve dışarıdan uyarılmış bir süreç içinde oluşan az gelişmiş ülke demiryollarını inceleyebilmek için ortaya çıkmıştır. Bu yaklaşım nedeniyle amacımız açısından, heterojen bir küme oluşturan azgelişmiş ülkeler, koloni ve yarı koloni olarak ikiye ayrılmıştır. Koloni ülkeler ile politik bağımsızlığı olmayan ve dünya işbölümünde tarımsal mal ve hammadde üretiminde uzmanlaşarak bunları ihraç eden ve endüstriyel mal ve sermaye ithal eden ülkeler anlatılmaktadır. Yarı koloni ülkeler ise, politik bağımsızlığı olan ve bu nedenle dünya işbölümündeki konumu dış ve iç dinamiklerin karşılıklı etkileşimi sonucunda belirlenen ülkelerdir.

Analizimizde önce koloni ülkelerin, en pür ve olgun tipi olan tam koloni, sonra ilkel koloni ve en son olarak da yarı koloni kategorileri ile bu kategorilere

karşı gelen demiryolları incelenecektir. İşte bu amaçla dünya işbölümünün oluşumu anlatılacak ve demiryollarının analizi bu çerçevede içinde yürütülecektir.

2.1. Dünya İşbölümünün Oluşumu

Özellikle XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren gelişmiş ülkelerde endüstrileşme süreci hızlanmış ve bununla eş zamanlı olarak bu ülkelerin nüfuslarında önemli oranda bir artış gözlenmiştir. Aşağıdaki tablo XIX. yüzyıl sırasında B. Britanya, Fransa ve Almanya'da nüfusun gelişmesini göstermektedir. Bu dönemde nüfus artışı ve endüstriyel gelişmeyle birlikte işgücünün kentlerde yoğunlaşması tarımsal mallar¹ talebini artırmıştır. Tarım-

Tablo XII.

B.BRİTANYA, FRANSA ve ALMANYA'DA NÜFUSUN
GELİŞMESİ (Milyon kişi)

	1801	1841	1881	1901
B. Britanya	10.5	18.5	29.7	37.0
Fransa	27.3	34.2	37.4	38.4
Almanya	22.3(1816)	30.4(1840)	45,2(1880)	56.4(1900)

Kaynak: Mitchell (1981), s. 30 ve 34.

sal mallar talebini Fransa, genellikle, ülke içinden karşılar-ken, Almanya ve özellikle İngiltere ülke dışından

¹ Burada tarımsal tüketim malları kavramı, tarım kökenli yiyecek mallarını kapsamaktadır.

karşılamıştır¹. Örneğin, İngiltere 1851-1859 arasında toplam buğday tüketiminin % 26,5'ünü dışardan ithal etmiştir. 1868'de de toplam hububat tüketiminin dörtte biri; pancar ve koyun etinin dokuzda biri, tereyağı ve peynir tüketiminin beşte birini ithalatla karşılamıştır². Yine İngiltere 1910-1914 arasındaki buğday ve peynir gereksinmesinin %81'ini ithalatla karşılamıştır. Sonuç olarak, İngiltere'nin 1854'de 46 milyon sterlin olan tarımsal mallar ithalatı, sabit fiyatlarla, 1913'de 285 milyon sterline çıkmıştır³.

Daha önceki tarımsal mallar talebinin önemli bir kısmını ülke içi üretimden karşılayan diğer gelişmiş ülkeler de iç üretimle karşılanamayan talep açığını koloni ülkelerden ithalatla karşılamaya başlamıştır. Metropol ülkelerde görülen tarımsal mallar ithalatına doğru bir yönelişin genel olarak iki nedeni vardır. Bunlardan birincisi, metropol ülkelerdeki tarımsal mallar üretiminde kullanılan girdilerin yetersizliği (faktör donanımındaki yetersizlik); ikincisi ise bu sektördeki verimlilik ve kârlılığın diğer sektörlerle göre azalması sonucunda girdilerin (üretim faktörlerinin) endüstri malları üretimine tahsis edilmesidir. Metropol ülkelerde oluşan bu yeri kaynak dağılımı ülke içinde endüstri malları üretimine yönelik

¹ İngiltere'de hububat yasasının iptali de bu sıralara rastlar. Amaç, ülke içi hububat fiyatlarının artışı önlemektir. Hububat yasası şubat 1849'dan geçerli olmak üzere 1846'da kaldırılmıştır. Ancak, tam kaldırılış 1869 yılında gerçekleşmiştir.

² Kurmuş (1971), s. 267. Kömür bir tarafa bırakılırsa, İngiltere çeyrekli tarımsal mallar ve hammaddeler yönünden yeterli bir ülke değildi ve tarımsal mallar ve hammaddeler ithalatına zorunlu bir gereksinmesi vardı. Bkz. Brown (1976), s. 142.

³ Crouzet (1975), s. 212.

bir uzmanlaşmayı sağlarken, metropol ülkeler ile koloni ülkeler arasında da yeni bir dünya işbölümüne yolaçmıştır. Bu yeni işbölümü sonunda koloni ülkeler bir taraftan tarım malları üretiminde, diğer taraftan da metropol ülkelerdeki endüstri mallarının üretimi için gerekli olan hammaddelerin çıkarılmasında uzmanlaşmışlardır. Böylece, oluşan bu dünya işbölümü çerçevesinde uluslararası ticaretin örüntüsü de belirlenmiştir: Metropol ülkeler endüstriyel mallar ihraç ederken, tarımsal mallar ile hammaddeleri de kolonilerden ithal edecektir. Bu ilişkinin tersi de koloni ülkelerin dış ticareti için geçerlidir¹. "Sömürgecilik sistemi, özünde sömürge ve yarı-sömürge ülkelerin metropollerinde hızla gelişen sanayileşmeye hammadde ve tarımsal ürün sağlama, işlenmiş mallar için tekelleşmiş pazarlar oluşturma ve-çoğu kez atıl durumda olan- artık sermayeleri için kârlı yatırım olanakları yaratabilme anlamında özgül bir uluslararası işbölümünün gerçekleştirilmesidir"².

İşte böylesi bir uluslararası uzmanlaşma ve işbölümü metropol ülkelerle koloni ülkeler arasında karşılıklı bir bağımlılık ilişkisi oluşturmıştır. Özetle, bu karşılıklı bağımlılık ilişkisi, dünya ekonomisinin başlangıç aşamasında bir pazar ilişkisi olarak üç düzeyde olmuştur.

Bunlar,

¹ Açıktır ki kolonilerden hammadde/ve ile endüstriyel mal ihracatı
ülkeler arasında da yoğun bir rekabete yol açmıştır.

² Szentes (1975), s. 22-23.

- . Metropollerden kolonilere endüstriyel mal akımı;
- . Kolonilerden metropollere hammadde akımı;
- . Kolonilerden metropollere tarımsal mal akımıdır.

1870'lerden sonra, metropol ülkelerde endüstriyel yapının tekelleşmesiyle birlikte karşılıklı bağımlılık ilişkilerine bir yeni düzey daha eklenmiştir: Metropollerden kolonilere sermaye akımı¹. Daha önce de belirttiğimiz gibi gelişmiş ülkelerdeki demiryollarının oluşum koşullarını, üretim yapısındaki gelişmeler sonucunda iç pazar sorunu ile tasarrufların kârlı yatırımlara dönüştürülmesi sorunu belirlemiştir. Bu nedenlerle oluşan gelişmiş ülke demiryolları sonuçta ileriye doğru bağlantı, yana doğru bağlantı ve geriye doğru bağlantı etkileriyle ekonomik büyüme sürecine çeşitli katkılarda bulunmuştur. Oysa az gelişmiş ülke demiryollarının oluşum koşulları, gelişmiş ülkelerin artan pazar ve kârlı yatırım sorunları tarafından belirlenmiştir. Yukarıda formüle edilen dört düzeydeki ilişkiler açısından, pazar sorunu, endüstriyel mal ihracatı, hammadde ve tarımsal mal ihracatına; kârlı yatırım sorunu da sermaye ihracına karşılık gelir.

İşte gelişmiş ülkelerdeki tersine olarak bu dört düzeydeki ilişki tarafından uyarılan az gelişmiş ülke demiryollarını "koloni tipi demiryolları" olarak adlandırabiliriz. Koloni tipi demiryolları, değişim düzeyinde endüstriyel mal ihracatı, hammadde ve tarımsal mal itha-

¹ Amacımız açısından metropoller arası sermaye akımları analiz dışı bırakılmıştır.

latı ile pazar sorununun; üretim düzeyinde de, sermaye ihracı ile kârlı yatırım sorununun çözümünde tamamlayıcı bir öge olarak işlev görmüştür.

Koloni Ülkelerde yalnızca "coğrafyasal ve fiziksel varlıklar"¹ olarak yer almış demiryolları, metropol ülkelerin gereksinmelerine göre oluşturulmuş "köprüler" olmuştur. Demiryollarındaki bu gelişmeyle birlikte metropol ülkelerdeki üretici ile tüketici arasındaki zamansal ve mekansal açığın kapanması, uluslararası ve bölgelerarası düzeyde kapanmaya doğru evrilmiştir. Bu dönemde mal trafiği geniş bir coğrafyasal alanı kapsamıştır. XIX.yüzyıldaki "demiryolu devrimi" yalnızca belli ülkelerdeki iç pazarların her yöndeki gelişimini sağlamakla kalmamış, aynı zamanda, dünya pazarının da diğer ulaştırma araçlarıyla birlikte iç pazar olmasını sağlamıştır².

Yabancı sermayenin koloni ülkelerde ihracata dönük işlevini gerçekleştirebilmesi, örneğin, tarımsal plan-tasyonların işletilmesi, maden ocaklarının çalıştırılması ve buralardan elde edilen ürünlerin metropol ülkelere aktarılabilmesi için demiryolları ve limanlar gibi alt yapı yatırımları kaçınılmaz yatırımlar olarak ortaya çıkmıştır³. Mal ulaştırmasının ucuzluğu için zorunlu olan "fiziksel temel"ler⁴ gerçekleştirilir gerçekleştirilmez, gelişmiş ülkelerle az gelişmiş ülkeler arasındaki ticaret hızla ucuzlamaya başlatılmıştır. Örneğin, İngiltere

¹ Singer (1950), s. 475.

² Huberman (1974), s. 181.

³ Baran (1974), s. 353.

⁴ Nurkse (1954), s. 748.

az gelişmiş ülkelerde yaptığı demiryolu yatırımları sayesinde yiyecek ve hammadde ithalatını 1880'lerden 1900'lere doğru hızla ucuzlatma olanağını elde etmiştir¹.

Genel olarak bu alt yapı yatırımları her az gelişmiş ülke için, geriye doğru bağlantı etkisi yaratmasa bile, yarattığı ileriye doğru bağlantı etkileriyle yararlı yatırımlardır. Ancak, ortaya çıkan ileriye doğru bağlantı etkileri nedeniyle yatırım koşullarının iyileşmesi ile yatırımların artması aynı şey değildir. Bu ikisinin aynı olması demek, ekonomik ve toplumsal gelişmenin zaten ülkeyi endüstrileşmenin eşiğine getirmiş olması demektir. O halde, tek başına ileriye doğru bağlantı etkilerinin yaratılmış olması, ekonomik gelişmeye yolaçmak için yeterli değildir. Buradaki önemli nokta, ileriye doğru bağlantı etkilerinden asıl kimlerin yararlandığıdır. İşin can alıcı noktası da budur. Eğer az gelişmiş ülkelerde yabancı sermayenin katkısıyla gerçekleştirilmiş demiryollarına bakılacak olursa, bunlar ihracata dönük alt yapılar olarak, tarımsal mal ve hammaddeleri limanlara ulaştıran hatlar halinde ortaya çıkmışlardır. Gelişmiş ülkelerin çıkarlarına en uygun yerlerde yapılan bu hatlar, hammadde ve tarımsal ürünlerin ihraç edilmelerine olanak tanırken, mamul ürünlerin de ülke içlerine nüfuzunu kolaylaştırarak, gelişmiş ülkeler için çift yönlü ileriye doğru bağlantı etkileri yaratmıştır.

¹ Cairncross (1975), s. 233.

Asya, Afrika, Latin Amerika, Orta Doğu ve Anadolu'da yabancı ülkeler eliyle ya da desteğiyle kurulmuş olan demiryollarının hemen hepsi de hammaddelerin ve tarımsal malların limanlara doğru akışını kolaylaştıracak şekilde projelendirilip, yabancı çıkarlarına en uygun güzergahlardan geçirilmiştir. Limanlar da bu malların ihracatlarına elverişli olacak şekilde kurulmuştur. Az gelişmiş ülkelerden daha çok ihracat yapabilmek üzere kurulmuş bu tesisler, yerli ekonominin ayrılmaz parçaları olmamış; yalnız ve yalnız coğrafya olarak, fizik olarak bu ülkelerde bulunmuştur¹.

Oysa gelişmiş ülke demiryolları İngiltere, Fransa ve Almanya'da olduğu gibi, genellikle, "ülke-içi gereksinimleri" karşılamak üzere yapılmış ulusal hatlardır. Buna karşın koloni ülke demiryolları, genellikle, "ülke-dışı gereksinimleri" karşılamak üzere yapılmış ulusal olmayan hatlardır. Metropol ülkelerin "müdahaleleriyle" yapılmış olan bu hatlar kolonilerin ekonomik gelişmelerine ihmal edilebilecek bir düzeyde katkıda bulunurken, aslında, metropol ülkelerin ekonomik gelişmelerine katkıda bulunmuştur.

XIX. yüzyıl ve XX. yüzyılda koloni ülkeler, ne iç pazar açısından demiryollarını gerektirecek, ne de üretim açısından demiryolları yapıldıktan sonra meydana gelen endüstriyel özendirmeleri yanıtlayabilecek bir ekonomik yapıya sahiptir. Bir başka deyişle, ne mal ulaştır-

¹ Singer (1950), s. 475.

ması (dolaşım), ne de kömür, demir, çelik ve lokomotif endüstrilerinin (Üretim) özendirilmesinde demiryolları gerekli olmuştur. Bu nedenle, kolonilere yapılan demiryolları, bu ülkelerin ekonomik yapılarında, metropol ülkelerdekine benzer katkılarda bulunamamıştır. Yaratılan illeriye doğru bağlantı, yana doğru bağlantı ve geriye doğru bağlantı etkileri metropol ülke-ekonomilerine yönelik olmuştur. Şimdilik bir tarihsel örnekle yetinirsek "Hindistan'da demiryolu sistemi çağdaş endüstrinin öncüsü olacaktır"¹. Öngörüsü çok sonra gerçekleşmiştir. İngiliz yönetimi altında uzun yıllar geçiren Hindistan'da demiryolları, bu ülkenin İngiliz endüstrisinin hinterlandı olmasını sağlamış, ancak Hindistan bağımsızlığını elde ettikten sonra demiryolları, ülke içi ekonominin gereksinimleri doğrultusunda bir gelişim göstermiştir².

2.2. Koloni Tipi Demiryolları ve Yarı Koloni Tipi Demiryolları: Kuramsal Tanımlar

Kuşkusuz az gelişmiş ülkelerde demiryollarının gelişmiş ülkelere farklı bir oluşum kalıbı göstermesini belirleyen, dörtlü ilişkinin ulusal düzey yerine uluslararası düzeyde işlemesidir. Bu dışsal belirleme az gelişmiş ülkelerdeki demiryollarını, gelişmiş ülke demiryol-

¹ Marx (1976), s. 84.

² Singh (1965), s. XXII. Daha sonra ayrıntılı olarak göreceğimiz gibi Gana ve Nijerya gibi kolonilerde yapılan demiryollarından da bu ülkelerin dünya işbölümü çerçevesinde gelişmiş ülkelere eklenmesinde yararlanılmıştır.

larının adeta bir uzantısı durumuna sokmuştur. Bu uzantı niteliğindeki demiryollarının örüntü ve işlevi, az gelişmiş ülkeler ile gelişmiş ülkeler arasındaki dörtlü ilişkinin işleyiş biçimine bağlı olmuştur. Bu dörtlü ilişkinin geniş ve yoğun olarak işlemesi sonucunda kuramsal olarak ideal ve tam (perfect) bir koloni tipi ortaya çıkmaktadır. Bu kuramsal koloni kategorisi pratikte yaygın değildir ve bu anlamda özel bir durumdur. Bunun tarihsel örneği Hindistan ve bu ülkede ortaya çıkan demiryolları da "koloni tipi demiryollarının gelişmiş biçimi" olarak tanımlanabilir. Koloni tipi demiryollarının gelişmiş biçiminde dörtlü bağımlılık ilişkisinin bütün ögeleri önemli ve etkilidir. Ayrıca ağ şeklinde ortaya çıkan örüntü görünüm olarak metropol tipi demiryollarının örüntüsünü andırmakla birlikte, özünde dörtlü bağımlılık ilişkilerin geniş ve yoğun olarak sürdürülmesi işlevini görmüştür.

Bu dörtlü ilişkinin işleyişinde bütün ögeler yerine tarımsal mal ve hammadde ihracatı egemen olursa, geleneksel koloni tipi ortaya çıkmaktadır. Bu geleneksel kolonilerdeki demiryolları da "Koloni tipi demiryollarının ilkel biçimi" olarak tanımlanabilir. Bunun tarihsel örneklerine, Asya, Afrika ve Latin Amerika kolonilerinde yaygın olarak rastlanabilir. Koloni tipi demiryollarının ilkel biçiminin örüntüsü ağaç şeklinde ve esas olarak dörtlü ilişkilerdeki tarımsal mal ve hammadde ihracatının gerçekleştirilmesine hizmet etmektedir.

Koloni ülkelerin dışında yeralan diğer az gelişmiş ülkeler ise yarı koloni ülke kategorisi içinde sınıflandırılabilir. Yarı koloni ülkelerin dünya ekonomisindeki konumları yalnızca dış dinamik içerisinde yeralan dörtlü ilişkiler tarafından değil, aynı zamanda iç dinamikler tarafından da belirlenir. Dış ve iç dinamiklerin karşılıklı etkileşimleri sonucunda ayrı bir kategori olarak ortaya çıkan "yarı koloni tipi demiryolları"nın tarihsel örneği de Osmanlı demiryollarıdır. Osmanlı demiryollarında ortaya çıkan örüntü "koloni tipi demiryollarının ilkel biçimlerinin" ağaç şeklindeki örüntüsünü andırmış ve işlev olarak da, tarımsal mallar ve hammadde ihracatı ile kısmen iç ekonomik-mali ve politik- askeri amaçlara hizmet etmek üzere yapılmıştır.

Bu kuramsal kategorilerden hareketle önce Hindistan, sonra Batı Afrika ve en sonunda ayrıntılı olarak Osmanlı demiryolları incelenecektir.

2.3. Koloni Tipi Demiryollarının Gelişmiş Biçimi:

Hindistan Demiryolları

Bağımsızlığına kavuşuncaya kadar yıllarca İngiliz yönetimi altında kalmış olan Hindistan'da demiryolları, koloni tipi demiryollarının gelişmiş biçimi olarak bütün özellikleri kapsadığından ayrıntılı olarak incelenmesi gereken tarihsel bir örnektir.

Hindistan, Afrika ülkeleri v.b. yerlerden çok önce, XIX. yüzyılın hemen ikinci yarısından itibaren yoğun bir şekilde demiryollarıyla sarılmış bir ülkedir. 1853'de 20 mil'lik demiryolu ağına sahip Hindistan, 1901'de 25,373 mil demiryoluna sahip olmuştur¹. 1910 yılındaki demiryolu ağı ise 32.000 mil'i geçmektedir. Böylece Hindistan, demiryolu ağına göre dünyada 1860'da dokuzuncu sıradayken, 1890'da yedinci sıraya yükselmiş ve 1910'da da dördüncü sıraya yerleşmiştir². Aşağıdaki harita bunu göstermektedir. Hindistan'ın önündeki üç ülke, A.B.D., Almanya ve Rusya'dır. Bu haliyle Hindistan, kendisindeki demiryolu yatırımlarını gerçekleştirmiş olan İngiltere'nin de çok önündedir.

Hindistan'ın İngiliz sermayesine asıl açıldığı 1850 sonları, demiryolu yatırımlarının başladığı yıllardır³. 1914 yılına kadar Hindistan'daki yatırımların yüzde 70-75'ini gerçekleştiren İngiltere, bu miktarın en az üçte ikisini demiryollarına yatırmıştır⁴. İngiltere'nin 1865-1894 dönemine ait Hindistan alacaklarının yüzde 77'si de demiryollarına aittir⁵. Büyük kısmı demiryollarında kullanılan İngiliz kredilerinin Hindistan ekonomisi üzerindeki etkileri, "değer aktarımı" ("economic drain") kavramı çerçevesinde farklı iki temel görüşe yol açmıştır.

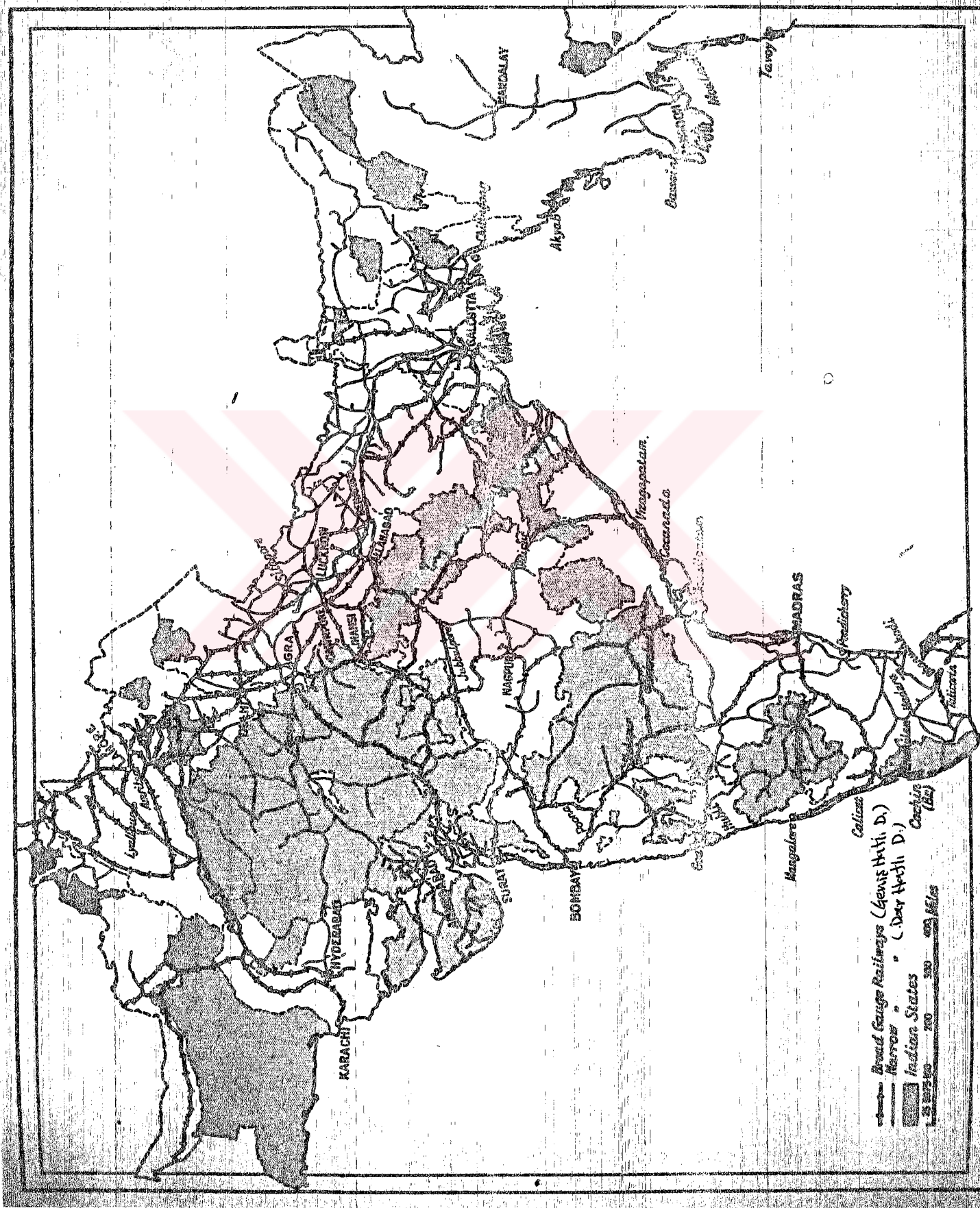
¹ Dutt (1903), s. 548.

² Hurd II (1975), s. 266 ve 278.

³ Brown (1976), s. 133.

⁴ Woodruff (1967), s. 126.

⁵ Segal ve Simon (1961), s. 575.



Birinci görüşün sahibi Knowles'e göre, Hindistan'ın borçları karşılığında İngiltere'ye ödediği "değer aktarımı"nın 1899-1900 ile 1908-1909 arasında yılda ortalama 15 milyon sterline çıkması, demiryolu v.b. olumlu işlerin karşılığıydı¹. 1850'lerin sonlarından itibaren Hindistan ekonomisindeki yapısal değişimde demiryollarının olumlu katkısı olmuş ve bu değişimin "sömürü kuramı" ile bir ilişkisi olmamıştı. Buna karşın, temel öğeleri, ana para ve faiz ödemelerinden meydana gelen "değer aktarımı"nı Dutt ikinci görüş olarak, Hindistan'dan akan ve hiçbir şekilde geri dönmeyen bu parayı tam bir kayıp olarak nitelendirmekteydi². Dutt'a göre Hindistan'dan gider bu "değer aktarımı" İngiltere gibi zengin bir ülkenin endüstri ve ticaretini geliştirmesine yaramaktaydı. Hindistan'da çalışan İngilizlere ödenen ücret ve maaşların eklenmesiyle XIX. yüzyılın son on yılında yılda 20 milyon sterline ulaşan "değer aktarımı" yüzünden Hindistan bir türlü gelişmemişti³. Ayrıca, Hindistan zengin bir ülke bile olsa her yıl toplam gelirinin dörtte birinden fazla bir kısmını İngiltere'ye akıttığından, ekonomik gelişmesi ancak bir mucize ile gerçekleşebilirdi.

¹ Knowle (1928), s. 392-393.

² Dutt (1903), s. 213.

³ Dutt (1903), s. iv. İngilizler Hindistan'da kaldığı sürece bu "ekonomik akıntı" her yıl artmış ve Hindistan'dan İngiltere'ye bu yüzden büyük paralar transfer edilmiştir. Böylece Hindistan'ın 1931'deki "değer aktarımı"nda 35 milyon sterline ulaşmıştır. Bkz. Swami ve Royappa (1953), s. 15.

1901-1902 yılındaki 17,4 milyon Sterlinlik taksitlik "değer aktarımı"nın 6,4 milyon sterlinlik taksit ve faiz ödemelerine konu olan¹. Hindistan demiryolları, Almanya, A.B.D. ve Japonya gibi ülkelerdeki aksine endüstriyel gelişmeyi canlandırma amacıyla yapılmamıştır². İngiltere'de olduğu gibi endüstriyel gelişme sonucunda ekonominin artan ulaştırma gereksinmesini karşılama amacıyla da yapılmamıştır. Ayrıca, ne Fransa'daki S.Simon ve ne de Almanya'daki F.List gibi kişiler Hindistan'da endüstrileşme ile ulaştırma sistemi arasında bir gereklilik ilişkisini öne sürmüştür. Zaten Hindistan 1857'de doğrudan İngiliz yönetimi altına girinceye kadar, yıllarca İngiliz koloniciliğinin Hindistan'daki temsilcisi Doğu Hindistan Şirketi'nin egemenliği altında bulunmuştur. 1857'de doğrudan İngiliz yönetimine geçen Hindistan'da demiryollarından beklenen amaç da, Hindistan'daki İngiliz koloni yönetimi, İngiliz hükümeti ve İngiliz endüstricileri ile sermaye sahipleri tarafından saptanmıştır. Hindistan'daki iç ekonomik gereksinmelerden kaynaklanmayan demiryolları iki ana amaçla yapılmıştır³. Askeri nitelikli birinci amaç, Hindistan'da İngiliz denetimindeki Hintli birliklere hızlı ve düzenli bir hareket olanağının sağlanmasıdır⁴.

¹ Dutt (1903), s. 604

² Dubey (1965), s. 328.

³ Lamb (1955), s. 477.

⁴ İngiltere Hintli birliklerden yalnızca Hindistan için yararlanmamıştır. Ekonomik etkinliğini Asya'nın diğer yerlerine ve Afrika'ya da yaygınlaştıran İngiltere, Hint askerlerinden çeşitli ülkelerde geniş şekilde yararlanmıştır. Böylece İngiliz etkisi ve ticaretini önlemeye çalışan, direnç gösteren güçler Hint orduları aracılığıyla yıldırmış, dirençleri kırılabilmiştir. Hint askerlerinin kullanıldığı yerler 1839, 1856 ve 1859'da Çin, 1856'da İran, 1867'de Etyopya ve Singapur, 1868'de Hong Kong, 1873'de Afganistan, 1882'de Mısır 1885'de Burma, 1893'de Nysaland ve 1896'da Sudan ve Uganda olmuştur. Bkz. Albrect et al (1978), s. 60-61.

Sık sık isyanların çıktığı Hindistan'da bu durum, özellikle 1857'deki büyük isyandan sonra oldukça önem kazanmıştır. Bundan daha az önemli olmayan bir neden de, kuzeyden Rus saltırılarına karşı savunmanın güçlendirilmesidir¹.

İkinci amaç, sürekli gelişen İngiliz endüstrisi için tarımsal mal ve hammadde gereksinmelerinin karşılanması^{ve}/mal pazarlarının genişletilmesi olmuştur². Demiryolları ile hammadde arasındaki ilişki, esas olarak, pamuk alanlarına nüfuz edilmesi olmuştur. Jüt, çay ve sonraki yıllarda buğday alanlarına nüfuz edilmesi belli önemlere sahip olmuşsa da, pamuk alanları yine en büyük önemini korumuştur³. 1840'larda İngiltere ham pamuğun yüzde 80'ini A.B.D.'den sağlarken ancak yüzde 13'ünü Hindistan'dan sağlamaktadır. Bu ise İngiltere açısından oldukça tehlikelidir. Çünkü doğal ya da politik nedenlerden dolayı A.B.D.'den pamuk akımının aksaması demek, İngiliz tekstil endüstrisinin durması demektir. Bu nedenle İngiltere Hindistan pamuğuna çok önem vermiş ve Hindistan pamuğunun İngiltere'ye gelişini önleyen her türlü engelin, ulaştırma da kapsanmak üzere ortadan kaldırılmasını gerekli görmüştür. Böylece, 1861'de açılan 1500 mil civarındaki demiryolu pamuk bölgelerine nüfuz eden hatlar olmuştur⁴.

Bu pamuk alanlarına yönelik nüfuzun henüz başlangıcıydı. Bombay'dan pamuk bölgelerine giden demiryolları Manchester'den Liverpool'a giden demiryollarının uzantısından baş-

¹ Macpherson (1955), s. 179.

² Alam (1970), s. 374.

³ Macpherson (1955), s. 183.

⁴ Macpherson (1955), s. 184.

ka birşey değildi¹. Hindistan'da demiryolu yapılması düşüncesini ilk ortaya atanlar da İngiltere'deki bu iş çevreleriydi². O halde, en azından ilk hatlar dikkate alınır-
sa, demiryollarının yapılmasında ekonomik amaçlar, aske-
ri amaçların önünde gitmiştir denebilir.

Şurası da bir gerçektir ki, Hindistan demiryolları ülkenin o sıralardaki gereksinmeleriyle bir çakışma halinde değildi. Demiryollarının bu durumu metropol ülke ekonomileri tarafından uydu olarak görülen, ülkelerin koloni pratiği ile tamamen uyum içersindeydi³. Hindistan'ın demiryollarına acil bir gereksinmesi olmasa ve asıl gereksinmesi kanallar olsa bile, demiryolları İngiliz çıkarları yönünden son derece önemliydi⁴. Doğanın Hindistan'a bir armağanı olan ve çok eski zamanlardan beri ana ticaret yolları olarak yararlanılan nehirler bir tarafa bırakılmıştı. İngiltere, Hindistan'ın sulamaya duyduğu çok önemli gereksinmesini de dikkate almamış, seller karşısında hasatları korumanın hızlı ulaştırmadan daha önemli olduğunu gözardı etmişti. Oysa, nehirlerle beslenen kanal sistemi Hindistan'ın yavaş ama ucuz ulaştırma gereksinmesine daha uygun düşer; aynı zamanda üretim artar ve sellerle kıtlıklardan korunabilirdi⁵. Dutt'a göre İngilizler

¹ Alam (1970), s. 374.

² Alam (1970), s. 369.

³ Dubey (1965), s. 329.

⁴ Dutt (1903), s. 174.

⁵ Dutt (1903), s. 367.

coğrafyasal bir hata! yapmışlar ve kanalları ihmal etmişlerdi¹. Bu yüzden 1897'de bile kıtlık tehlikesi, Hindistan için en büyük tehlike olmuştur². Zaten 1914 yılına kadar sulama işlerine ayrılan yatırımların, toplam yatırımların yüzde 7'sini geçmemesi³ bunu normal kılmıştır.

Hindistan demiryolları, genel olarak, maliyet artı yüzde 5 kâr garantisi esasına göre yapılmıştır⁴. Demiryolu şirketlerine tanınan diğer imtiyazlar, arazinin 99 sene için parasız olarak verilmesi ve işletmelerin yapmış olduğu tüm harcamaların karşılıklarını da alarak demiryollarını istediği anda Hindistan hükümetine devretme olanağını elinde bulundurmasıydı. Buna karşılık, 99 senenin sonunda demiryolları Hindistan hükümetine devredilecek ve şirketler yüzde 5'den fazla sağladıkları kârı hükümetle yarı yarıya bölüşecekti. Ayrıca, hükümetin demiryolları üzerinde kontrol ve askeri tehlikeler karşısında serbestce kullanım hakkı vardı⁵. Ancak, bu arada Hindistan hükümetinin de İngiliz yönetimi altındaki bir hükümet olduğunu unutmamak gerekir. Ayrıca, Hindistan demiryolları oldukça pahalıya mal edilmiştir. Maliyet artı yüzde 5 kâr garantisi yönetimi, maliyetlerin minimizasyonu değil, maksimizasyonu sonucunu vermiştir. Başlangıçtaki maliyet tahminleri ile sonradan gerçekleşen maliyetler arasında büyük farklar meydana gelmiştir. Örneğin, bir

¹Dutt (1903), s. 367.

²Dutt (1903), s. 547.

³Woodruff (1967), s. 126.

⁴Dutt (1903), s. 166-178, 353-371, 545-554; Lamb (1955), s. 475.

⁵Srivastava (1964), s. 102; Swami ve Royappa (1953), s. 30.

mil'i ortalama 8.000 sterline mal olması tahmin edilen hatlar, 1868'de 18.000 sterline malolmuştur¹. Bu sistem nedeniyle İngiliz müteahhitleri hatları en az iki katına mal etmişlerdir. İngiliz müteahhitleri için esas olan demiryollarının en fazla kâr getirecek uzunlukta ve sürede yapılmasıydı. Bazı durumlarda bir mil"lik maliyeti 30.000 sterline çıkan demiryolları Hindistan'da en pahalı yatırımların başında gelmiştir².

Düzensiz bir sistem şeklinde gelişmiş olan Hindistan demiryolları, 1900'lerde 33 ayrı demiryolu idaresi tarafından 96 farklı hat şeklinde işletilmektedir³. Her bir demiryolu şirketi kredi "bireysel" politikaları çerçevesinde farklı tarifeler uygulamaktaydı⁴. Pratik olarak tekel konumunda olan her bir demiryolu şirketi, istediği malları istediği zaman yüklemekte; aynı malı aynı mesafeye 2 ila 8 gün tutan sürelerde yollayabilmekteydi. İzlenen "bireysel" demiryolu politikaları, yerli Hindistan ekonomisinin gelişimini özendirecek yerde bundan alıkoyacak nitelikteydi⁵.

Demiryolları, Hindistan ekonomisinin gelişmesi gözetilmeksizin, İngiltere'nin çıkarları gözetilerek şekillendirilmişti. Döşenen demiryolları, iç bölgelerden

¹ Jenks (1963), s. 222

² Dutt (1903), s. 356.

³ Dubey (1965), s. 333.

⁴ Thorner (1951), s. 397.

⁵ Thorner (1951), s. 396.

hammadde ve tarımsal malları hızla ana limanlara ulaştırarak şekilde yapılmıştı¹. Böylece, Bombay, Kalküta ve Madras hammadde üretim merkezlerine bağlanmışken, iç bölgelerde yeralan kentler arasında doğru dürüst bir ulaştırma ağı yoktu². Var olduğu durumlarda da farklı demiryolu standartları nedeniyle, yapılan taşımalar çok pahalıya malolmaktaydı. Ulaştırma sistemi, dış ticarete yönelik olarak, tarımsal mallar ve hammaddelerin ihracatını, mamul malların ithalatını kolaylaştıracak ve uzun mesafeli ticareti gözetecek şekilde düzenlenmişti³. Ulaştırma tarifeleri bununla uyum içersindeydi. Örneğin, iç bölgelerle limanlar arasındaki ana mal akımını oluşturan ihracat ve ithalat malları, dünyadaki en düşük fiyatlarla taşınmaktaydı⁴. Zaten demiryolları bu türden bir "geişme"nin aracı olarak ortaya çıkmıştı.

Ulaştırma tarifeleri İngiliz endüstrisini teşvik ederken, Hindistan ekonomisinin gelişmesinde önemli bir engel oluşturmaktaydı. Ulaştırma tarifeleri yüzünden yerli endüstrinin karşısındaki ikili sorun, hem hammadde alırken, hem de yerli malzemeyle yapılmış mamul malları kendi pazarlarına satarken büyük dağıtım maliyetleriyle karşılaşmasıydı⁵. Örneğin, ithal malı şekerin Bonbay'dan 840 mil uzaklıktaki Kangur'a taşınması maund⁶ başına 13,5

¹ Mukerjee (1972), s. 208.

² Mukerjee (1972), s. 209; Lamb (1955), s. 477.

³ Lamb (1955), s. 477; Dubey (1965), s. 337.

⁴ Buchanan (1966), s. 186.

⁵ Dubey (1965), s. 337.

⁶ Maund: 37,327 kg.

anna¹ iken; yerli şekerin Kaanpur'dan 640 mil uzaklıktaki Akola'ya taşınması maund başına 18,25 anna idi². Bombay'dan ithal malı kibrit. Delhi'ye ucuza taşınırken; daha yakın olmasına karşın Ahmedabad'da üretilen kibrit Delhi'ye daha pahalıya taşınmaktaydı. Bu nedenle, komşu yerlerin zengin kömür yataklarına sahip Raniganj'dan kömür satın alması, İngiltere'den kömür ithal etmesinden daha pahalıya gelmiştir. Böylece, Hindistan'ın doğal kaynaklarını dünya pazarlarına açan ve Avrupa'nın (özellikle İngiltere'nin) Hindistan için mal üreten bir ülke olmasını sağlayan demiryolları; Hindistan'ın kendisi için mal üreten bir ülke olmasını önlemiştir³. Demiryollarının bu gelişim kalıbı, Hindistan ekonomisinde yapısal bozukluklar yaratmış, yalnızca ihracata yönelik pamuk, Jüt, buğday v.b. malların üretimini özendirmiş, mamul İngiliz mallarının da artan bir şekilde yerli ekonomiye nüfuz etmesini sağlamıştır. Ana hammadde kaynakları ve pazarlarla limanlar arasındaki hatların standart genişlikte, ikincil hatların çeşitli genişliklerde⁴ olması da ayrıca bu durumu geliştirmiştir.

Ihracat ve ithalat ilişkilerine yönelik olarak düzenlenen demiryolları, ülke içi mal akımını engellerken; bizzat kendisinin demir, çelik, lokomotif, vagon v.b. mallar için Hindistan ekonomisinde yarattığı geriye doğru

¹ anna: Rupî'nin onaltıda biri.

² Dubey (1965), s. 337.

³ Buchanan (1966), s.179. Hindistan'la Avrupa arasında yoğun bir şekilde gelişen ticaret nedeniyle, Hindistan ve yabancı ülkeler arasında bir günde yapılan özel telgraf alışverişi 1900'lerde 8000'dir. Bkz. Buchanan (1966), s. 179.

⁴ Dubey (1965), s. 333. Farklı standartlarda demiryolu yapımı koloni ve yarı koloni ülkelerde genellikle rastlanan bir durumdur. Örneğin, Arjantin'deki demiryolları da geniş, normal ve dar olmak üzere üç farklı standarttan meydana gelmişti. Bkz. Duncan (1937), s.561. Ayres ve Thomas (1953), s. 105.

bağlantı etkileri de İngiltere tarafından engellenmiştir¹. Gelişmiş Ülkelerin endüstriyel gelişmelerinde endüstri malları talepcisi olarak önemli bir yer işgal etmiş olan demiryolları Hindistan'da benzer etkide bulunmamıştır. Ortaya çıkardığı geriye doğru bağlantı etkisi, İngiliz endüstrisine yönelik olmuştur. Gerçekte Hindistan demiryolları, ray, lokomotif, vagon v.b. gereksinimleri için baştan İngiliz endüstrisine bağlıydı ve yıllar geçtikçe bu durumda herhangi önemli bir değişiklik olmamıştı², Hindistan demiryollarının hemen her gereksinmesi İngiltere'den ithal edilen mallarla karşılanmıştır³. Hatta Hindistan piyasasında karşılanabilecek malzemeler de İngiltere'den ithal edilmiştir⁴. Böylece, demiryolu yapımları için verilen kredilerin çoğu, ray, lokomotif, vagon v.b. satın almak üzere tekrar İngiltere'ye dönmüş, İngiliz endüstricileri de bu işten ayrıca kârlı çıkmıştır. Diğer az gelişmiş ülkelerde izlenen demiryolu politikaları gibi Hindistan'daki demiryolu politikasının da "metropol ülke"den mal ithaline yönelik olması, demiryolu yatırımlarının sermaye ihracı yoluyla mal ihracını nasıl artırdığını gösteren XIX. yüzyılın en açık tarihsel örneği olmuştur⁵. Hindistan demiryollarına 1880'lere kadar

¹ Lehman (1965), s. 298, 300-301.

² Alam (1970), s. 376; Thorner (1951), s. 398.

³ Leopold (1967), s. 48.

⁴ Thorner (1951), s. 398.

⁵ Magdoff (1975), s. 152.

yatırılan sermayenin üçte birinden fazla bir kısmının İngiltere'den ray ithalinde kullanılması da¹ bu durumu göstermektedir. Aşağıdaki tablo aynı bağlamda İngiliz demir ve çeliğine Hindistan talebinin gelişimini göstermektedir. Demiryollarının gelişmesi Hindistan'da ne yoğun kömür madenciliğine yolaçmış ne de geniş ölçekli demir

Tablo XIII.

B. BRİTANYA DEMİR-ÇELİK İHRACATINDA HİNDİSTAN

TALEBİNİN PAYLARI (Yüzde olarak)

1830 lar-1850 ler	1860 lar-1870 ler	1880 ler-1890 lar	1900lar-1914 ler
5	7.5	9	16.5

Kaynak: Mitchell, B.R. ve P.Deane : Abstract of British Historical Statistics, Cambridge Univ. Press, 1962, Brown (1976), s. 105 içinde.

ve çelik endüstrisinin gelişmesine yolaçmıştır². Oysa, demiryolları döneminden önce Jabalpur yakınları gibi yerlerde demir atelyeleri vardı ve buralarda yüksek nitelikli demir ürünleri üretilmekteydi³. Demiryollarının yerli endüstriyi geliştirmeye yönelik olmaması, demiryollarının gelişmesine koştur olarak gelişmesi beklenen demir malze-

¹ Jenks (1963), s. 227.

² Alam (1970), s. 376.

³ Lehman (1965), s. 297.

meleri üretimini de geliştirmemişti¹. Halbuki, Avrupa'da kömür yolları olarak ortaya çıkan demiryolları, bu tür malların ulaştırmasını kolaylaştırıp düzenli kılarken; yarattığı taleple kendisi de kömür, demir v.b. endüstri malları kesiminin gelişimlerinde olumlu etkilerde bulunmuştur. Benzer bir durum ise Hindistan'da meydana gelmemiştir. Bu arada Hindistan demiryollarının 1880'lerin başında bir ara geçirdiği duraksamalar İngiliz demir, çelik endüstrisi tarafından tehlikeli görülerek, demiryollarının tekrar eski canlılığına kavuşturulmasına çalışılmıştır².

Aynı zamanda Hindistan demiryollarının gelişmesi de İngiltere'deki lokomotif üretiminin gelişmesi üzerinde önemli etkilere sahipti. Çünkü İngiliz lokomotifleri için en önemli pazarlardan biri Hindistan'dı. Aşağıdaki tablo bu durumu açık bir şekilde göstermektedir. A.B.D ve Avrupa'nın gelişmiş ülkeleri ilk kullandığı lokomotifleri, bu teknolojide öncü olan İngiltere'den satın alırken, daha sonra kendi lokomotiflerini kendileri üretmişlerdir. Buna karşılık Hindistan, İngiltere'nin sürekli lokomotif pazarı olmuştur. Kendi lokomotif endüstrisini geliştirme çabaları ise, özellikle 1898'den sonra İngiltere'nin izlediği birçok politikayla engellenmiştir³. Ayrıca, Hindistan'ın B. Britanya dışındaki ülkelere zaman zaman lokomotif satın alması da engellenmeye çalışılmıştır.

¹ Lehman (1965), s. 298.

² Dubey (1965), s. 332-333

³ Lehmann (1965), s. 300-301

Tablo XIV.

BRİTANYA'LI LOKOMOTİF ÜRETİCİLERİ VE HİNDİSTAN

	A	B	C	C/B (%)
North British	1903-1948	10,529	2,650	22,2
Beyer Peacock	1855-1955	7,100	320	4,5
Vulcan Foundry	1833-1948	5,627	2,673	47,5
Nielson Reid	1838-1903	5,911	1,991	33,7
Sharp Stewart	1834-1903	5.000	739	14,8
Kitson	1840-1938	4,573	1,277	27,9
Dubs	1865-1903	4,478	976	21,8
Hawthorn Leslie	1817-1939	2,738	156	5,6
Avonside Engine	1841-1935	2,000	260	13,0
Manning Wardle	1859-1926	2,000	70	3,5
Nasmyth Wilson	1839-1938	1,630	600	36,8
Armstrong whitworth	1919-1937	1,461	250	17,1
Yorkshire Engine	1866-1946	678	134	19,8
Railway Foundry	1838-1855	635	(49 dan fazla)	
W.G.Bagnall	1913-1928	364	137	37,3
Sentinel Wagon	1924-1934	259	95	36,7

A: Rakamları mevcut olan dönem

B. Dönemdeki toplam lokomotif üretimi

C. Hindistan için yapılan üretim

Kaynak: Lehman (1965), s. 302.

Demiryollarının ileriye doğru bağlantı etkisi, pazarları genişleterek Smith etkisine yolaçmasıdır. Buna göre, pazarların genişlemesi üretim artışlarını özendi-

rerek çeşitli ürünlerde uzmanlaşmalar meydana getirirken, üretim faktörlerinin hareketliliğini de arttırır. Demiryollarının ekonomik gelişmeye olumlu etkilerde bulunmuş olduğunu ileri süren görüş, demiryollarının ülke düzeyinde fiyatları eşitlemesinin tarım üretiminde uzmanlaşmayı geliştireceğini ve dış ticaret hacmini arttıracığını özellikle vurgular. Gerçekten A.B.D. iç savaşının bu ülkeden İngiltere'ye yapılan pamuk ihracatını kesmesi, Hindistan pamuk ihracatını beklenmedik şekilde arttırmıştır¹. Demiryolları da bunda kendi üstüne düşen görevleri yerine getirmiştir. İngiltere ile Hindistan arasındaki dış ticaret hacmi yalnızca A.B.D. iç savaşı sırasında değil, daha sonrada sürekli olarak artmıştır.

Ihracat artışlarının ilk bakışta üretim artışlarıyla gerçekleştirilmiş olduğu sanılabilir. Ancak, durum yakından incelendiğinde ihracat artışlarının üretimdeki artışlarla gerçekleştirilmediği ortaya çıkar. Buna göre, tarımda önemli bir üretim artışı olmamış, ihracattaki artışlar, ticarete konu olan tarımın yiyecek üretiminin yerini almasıyla gerçekleştirilmiştir. 1893/94-1945/46 dönemi için var olan eldeki veriler bu ikâmeyi çok açık bir şekilde aşağıdaki tabloda göstermektedir.

Geriye doğru bakıldığında İngiliz yönetiminin nihai etkisi, Hindistan tarımının sosyal yapısını önemli ölçüde değiştirmek olurken; temel üretim yapısı ve teknik

¹ 1859/60'da 5,6 crore (on milyon Rupi) olan pamuk ihracatının 1864/65'de 37,5 crore'e çıkması da bu yüzden olmuştur. Ekz. Bhatia (1965), s. 123.

Tablo XV.

1893-94-1945/46 DÖNEMİNDE HİNDİSTAN'DA YIYECEK,
TİCARETE KONU OLAN VE TOPLAM TARIMSAL ÜRETİM TAH-
MİNLERİ

Yıllar	Yıllık Ortalama Tarımsal Üretim İndeksleri			<u>Yiyecek Dışı Tarım Üretimi</u>
	Yiyecek	Ticarete Konu olan	Toplam	Yiyecek Üretim
1893/94-1895/96	100	100	100	0,22
1896/97-1905/06	96	105	98	0,24
1906/07-1915/16	99	126	104	0,28
1916/17-1925/26	98	142	106	0,32
1926/27-1935/36	94	171	108	0,41
1936/37-1945/46	93	185	110	0,44

Kaynak: George Blyn: The Agricultural Crops of India 1893/94-
1945/46: A Statistical Study of Output and Trends,
Unpublished MS, South Asia Regional Studies Depart-
ment, Univ. of pennsylvan 1951, s. 117., Thorner
(1955), s. 122 içinde

düzeyini gerçekte olduğu gibi bırakmak olmuştur¹. Bundan
yeni tarımsal toplumun üst katmanları kârlı çıkarken,
küçük üreticilerin durumu kötüleşmiştir. Toplam üretim
düzeyi ise önemsiz bir artma eğilimi göstermiştir. O hal-
de, Hindistan demiryolları Smithgil fonksiyonunu toplam
tarım üretimini kendi içinde ticari ve yiyecek üretimi

¹ Thorner (1955), s. 127.

arasında yeniden dağıtarak gerçekleştirmiştir. Demiryollarının ileriye doğru bağlantı etkisi, yalnızca ihracata dönük tarım üretimini artırma yönünde olmuştur.

Ticari tarımın yiyecek üretimi aleyhine arttırılmasının kıtlık zamanlarında bile sürmesi, Hindistan'da sık sık görülmüş olan kıtlıklara bir başka açıklama olanağı verir. Demiryolları yapılmadan önce kıtlıkların bir nedeni ulaştırma yetersizliği yüzünden bir yerdeki yiyecek darlığının, diğer yerdeki yiyecek fazlalığıyla giderilememesiydi. Demiryolu yapımının bu durumu ortadan kaldıracacağı umulurken, bunu kaldırmadığı gibi, ticari tarımyiyecek üretimi aleyhine arttırarak kıtlık nedenlerine bir neden daha eklemiştir. Ticari tarımın artması önceki duruma göre yiyecek sıkıntılarını daha da tehlikeli duruma sokmuştur¹. Ayrıca, ülkenin elindeki yiyecek de ihracat yoluyla dışarıya transfer edilmiş, buna kıtlık dönemleri de dahil olmuştur. Yalnızca 1875-1900 yılları arasında/25 yıllık sürede kıtlıktan 56 milyon kişinin öldüğü Hindistan'da kıtlığın en şiddetli olduğu yıllardan biri olan 1899'da açlık bölgelerinden geçirilen trenlerle dışarıya ihraç olunan buğdayın bedeli 60.334,00 İngiliz lirası tutmuştur². Özellikle kuzeybatıdaki hububat bölgelerinin 1881'de Bombay'a demiryoluyla birleştirilmesinden sonra Hindistan'ın İngiltereye

¹ Bhatia (1965); s. 125-127.

² Süreyya (1978), s. 34. Rakamların güvenilirliğinin şüpheli olduğuna dikkat edilmelidir.

buğday veren ana ülke durumuna gelmesinin böyle bir sonuca yol açması kaçınılmazdı¹. 1904-1913 arasındaki yıllarda da İngiltere toplam buğday ithalatının yüzde 18'ini Hindistan'dan karşılar², Hindistan sürekli yiyecek sıkıntısı çekmiştir.

Hindistan demiryolları koloniyel işlevlerine uygun olarak kendisi ile İngiltere arasındaki hammadde ve tarımsal mal ihracatını 1859'da 30 milyon sterlinden 1900'de 76 milyon sterline çıkartırken, mamul mal ithalatını da yine aynı dönemde 34 milyon sterlinden 60 milyon sterline çıkarmıştır³. Demiryolları Hindistan ile İngiltere arasındaki koloniyel ilişkileri güçlendirmiş⁴ ve 1850'lerden 1913 yılına kadar Hindistan'ın İngiliz toplam ihracatı ve ithalatında sürekli birinci sırayı almasında⁵ önemli bir rol oynamıştır. Demiryollarının ulaştırma hizmetlerini hızlandırmasının Hindistan ekonomisine maliyeti oldukça yüksek olmuştur. Çünkü 1900 yılına kadar geçen yaklaşık 50 yılda demiryolları 50 milyon sterlinlik faiz ödemesine neden olmuştur⁶. İşte, bu nedenlerle, Hindistan demiryolları ekonomik gelişmeye olumlu etkilerde bulunmamış; şeklen koloni tipi ağaç şeklindeki ağlardan meydana gelmiş olmasa da, gördüğü işler nedeniyle koloniyel olmaktan kurtulamamıştır. Kişi başına gelirin 2 sterlin olduğu

¹ Crouzet (1975), s. 215

² Crouzet (1975), s. 215.

³ Mukerjee (1972), s. 206-207. Hindistan'da bir kaç yılın dışında ihracat sürekli olarak ithalattan fazla olmuştur. Dutt (1903), s. 158-159, 343, 529.

⁴ Lamb (1955), s. 477.

⁵ Crouzet (1975), s. 219 ve 221.

⁶ Alan (1970), s. 380.

Hindistan gibi bir ÷lkede 1901'deki 25.373 mil'lik bir demiryolu ağı, kişi başına gelirin 42 sterlin olduğu İngiltere'yi daha da zengin etmek üzere döşenmiştir¹.

Sonuç olarak koloni tipi demiryollarının gelişmiş biçimini oluşturan Hindistan deneyiminden aşağıdaki temel özellikler çıkarılmıştır.

. Hindistan ve İngiltere arasında dört düzeydeki ilişkilerin bütün ögeleri önemli ve etkili olmuştur.

. Bunun sonucunda oluşan Hindistan demiryolları ağı örüntü olarak gelişmiş ÷lkelerdekine benzer bir görünüm kazanmıştır.

. Dış dinamikler tarafından uyarılan bu demiryolları iç dinamikleri yıktığı gibi, Hindistan'ın İngiltere ekonomisine eklemlenme sürecinde fiziksel temel olarak işlevini yoğun ve geniş bir biçimde görmüştür.

. Bütün bunların sonucunda bizatihi kendisi kârlı bir yatırım alanı olan demiryolları (maliyet artı %5, kâr garantisi v.b. imtiyazlar) bir yandan İngilterenin Hindistan'a sermaye ihracını arttırırken diğer yandanda Hindistan'ın İngiltere'ye borç ve faiz ödemelerini arttırmıştır. Ayrıca yapılan bu demiryolları ağı hem Hindistan'ın İngiltere'den endüstri malları ithalatını hem de bundan daha büyük ölçülerde Hindistan'ın İngiltere'ye tarımsal mal ve hammadde ihracatını arttırmıştır. Dünya işbölümünde ihracat ekonomilerine dönüştür÷len kolonile-

¹ Dutt (1903), s. 548.

rin tipik özelliği olan ihracatın ithalattan fazla olması Hindistan deneyiminde de bütün çıplaklığı ile görülmüş ve bu önemli nokta koloniler ile diğer az gelişmiş ülkeler arasındaki temel bir ayırım oluşturmıştır.

2.4. Koloni Tipi Demiryollarının İlkel Biçimi:

Afrika Demiryolları

Hindistan'daki kadar yoğun kolonileştirme sürecinden geçmemiş Afrika ülkelerinde demiryollarının oluşum biçimini belirleyen, dört düzeydeki ilişkilerden ikisi olan tarımsal mal ihracatı ve hammadde ihracatı olmuştur. Gelişmiş ülkelerle Afrika kolonileri arasındaki bu bağımlılık ilişkisinin yolaçtığı demiryolları örüntüsü Hindistan'dan farklı olarak ağaç şeklinde ortaya çıkmıştır. Bu özgül demiryolu örüntüsünün ortaya çıktığı ülkelerden Gana ve Nijerya analiz konusu olarak seçilmiştir¹. Bu ülke demiryollarının ayrıntılı analizine geçmeden önce bu konuda kuramsal bir çalışma olarak Taaffe-Morrill-Gould modeline değinilecektir.

2.4.1. Ulaştırma Sisteminin Evrimi: Taaffe-Morrill-

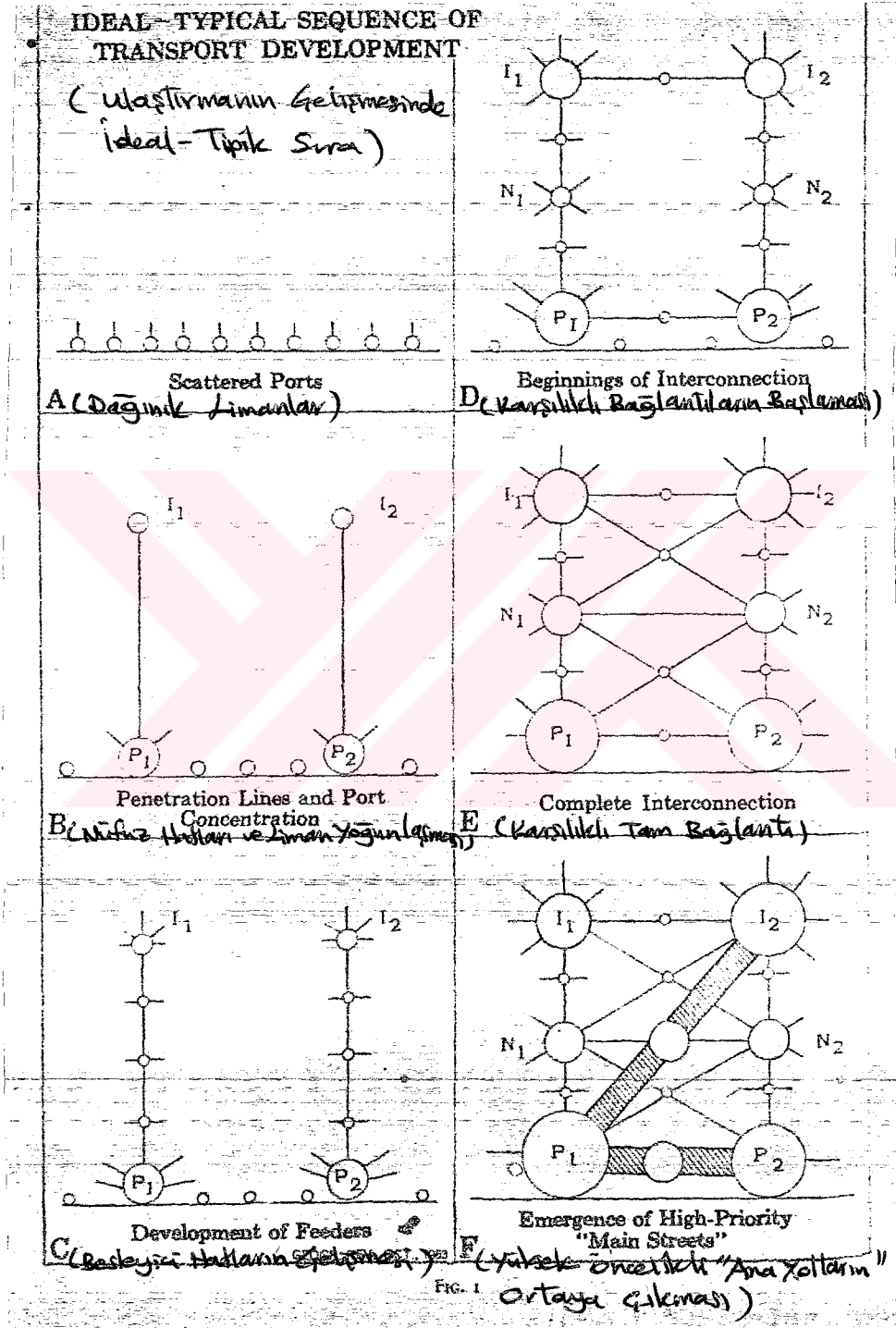
Gould Modeli

E.J. Taaffe, R.L. Morrill ve P.R. Gould birlikte az gelişmiş ülkelerde ulaştırma sisteminin evrimini açık-

¹ Afrika dışındaki koloni ülkelerde de bu özgül demiryolu örüntüsü geçerlidir. Örneğin Malaya'daki demiryolları için bkz. Leinbach (1975) ve Crouzet (1975).

lamaya yönelik bir model oluşturmıştır¹. Bu modelin bizce önemi koloni tipi demiryolu sistemlerinin nasıl meydana getirildiklerini görme olanağı vermesidir. Çeşitli ülkelerdeki araştırmalara dayalı bu modelde ulaştırma sisteminin gelişmesi dört temel evreden oluşmaktadır. Aşağıdaki şekil bu dört evreyi özetlemektedir. Modelin birinci evresinde (A), kıyı boyunca limanlar ve ticaret noktaları vardır. Yerleşim yerleri arasındaki yatay ilişkiler çok az ve her küçük liman oldukça küçük bir hinterlanda sahiptir. İki yeri birleştiren, çok az kollara ayrılan, birbirleriyle bağlantısı olmayan ve bir ağacın kollarını andıran ulaştırma hatlarının; başka bir deyişle, ana nüfuz hatlarının ortaya çıkışıyla birlikte (B), hinterlandın ulaştırma maliyetleri azalarak limanlardaki ve iç merkezlerdeki pazarlar genişlemiştir. Böylece P_1 ve P_2 daireleriyle gösterilen liman yoğunlaşmaları başlamış ve kıyılardan içeriye doğru birkaç önemli nüfuz hattı gelişmiştir. Bu evre, ulaştırma sisteminin gelişmesindeki ikinci evredir. Üçüncü evrede (C ve B) besleyici yollar gelişir, yatay ve çapraz bağlantılar meydana gelir. Bu arada kıyı ile iç kısımlar arasında bazı orta büyüklükte merkezler gelişir. N_1 ve N_2 böyle merkezlerdir. Dördüncü evrede (E ve F), besleyici yollar, limanlar, iç merkezler ve orta büyüklükteki merkezler etrafında gelişirken, bütün yerleşim yerleri birbirleriyle

¹ Taaffe, Morrill ve Gould (1963). Demiryollarının henüz yapılmadığı yer ve dönemlere ilişkin ve yalnızca karayollarındaki gelişmeleri dikkate alan koloniyel ulaştırma incelemeleri için bkz. Rees (1975); Burghardt (1969); Robinson (1970).



Kaynak: Taaffe, Morrill ve Gould (1963), s. 504.

le bağlanmaya başlar. Demiryolları, karayolları, demiryolları, limanlar ve havayolları bu evrede oldukça gelişmiştir. Bu evre ulaştırma sisteminin bir ağ şekline dönüştüğü ve oldukça karmaşıklaştığı evredir¹.

Afrikadaki koloni ülkelerin ulaştırma tarihlerinde belki de önemli tek evre, kıyılardan iç bölgelere doğru, ilk ana nüfuz hatlarının ortaya çıktığı evredir². İkinci evre ile üçüncü evrenin bir kısmına karşı gelen dönemde ortaya çıkan ilk ana nüfuz hatlarının temel iki işlevi, ihrac limanlarını maden bölgeleri ve tarım alanlarını bağlamak olmuştur³. Ağaç şeklinde bir örüntüye sahip bu demiryolları, koloni ülkelerle gelişmiş ülkeler arasındaki eklemlenme sürecinde fiziksel temeli oluşturmuştur. Koloni ülkelerdeki demiryolu ağları aynı zamanda uluslararası gemiciliğe tamamlayıcı bir rol üstlenmiştir⁴. Böylece çeşitli alanlardan demiryolu nüfuz hatlarıyla limanlara gelen mallar, buradan gemilere yüklenecek endüstri ülkelerine ihrac edilmektedir. Ülke içi ulaştırmanın geliştirilmesi koloniyel amaçlara hizmetle doğru orantılıydı⁵. Bu nedenle Batı Avrupa'da ilk olarak "kömür yolları" olarak ortaya çıkan demir yollarına karşılık, Afrika'da kolonilerdeki demiryolu hatlarına da "hammadde yolları" ya da "tarımsal mal yolları" denebilir.

¹ Anlatılan modelin bir uyarlaması için bkz. Hoyle (1973), s. 53-57.

² Taaffe, Morrill ve Gould (1963), s. 506.

³ Bunlara ek olarak nüfuz hatları, kıyılarla iç kısımlar arasındaki politik ve askeri bağlantıyı geliştirmek gibi ekonomik olmayan bir işleve de sahip olmuştur.

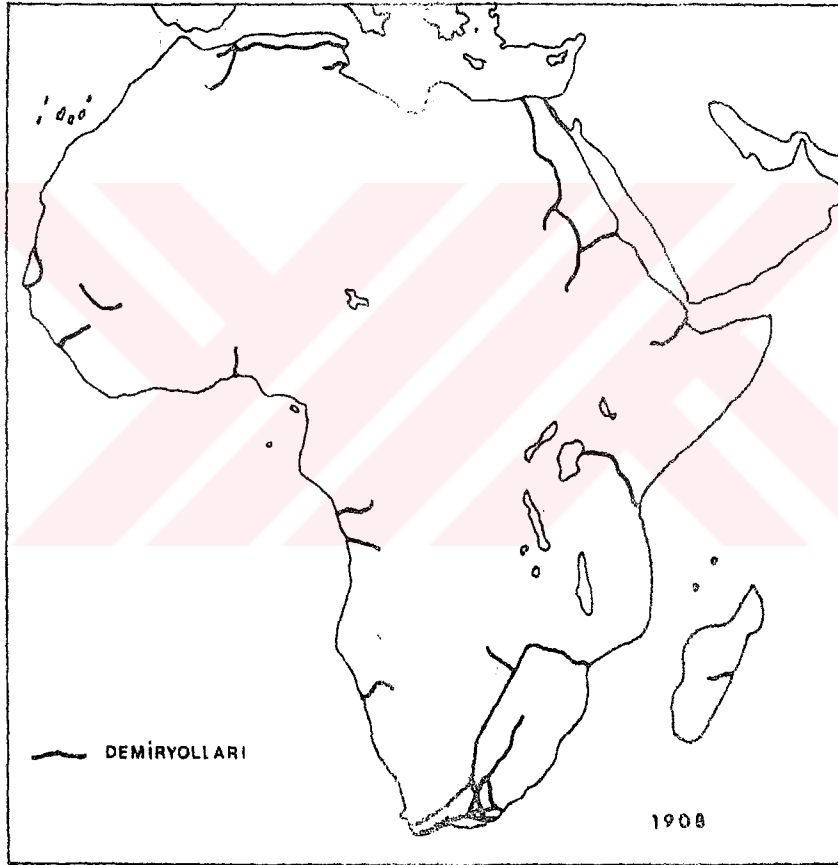
⁴ Hobsbawn (1977), s. 74.

⁵ Scaperlanda (1966), s. 206.

Demiryolu nüfuz hatlarına çarpıcı bir örnek olarak Afrika Kitası'nın 1908'deki genel durumunu yansıtan aşağıdaki harita gösterilebilir.

Harita VI.

AFRİKA KITASI'NDA DEMİRYOLU NÜFUZ HATLARININ
1908'DEKİ DURUMU



Kaynak: Tümertekin (1976), s. 238.

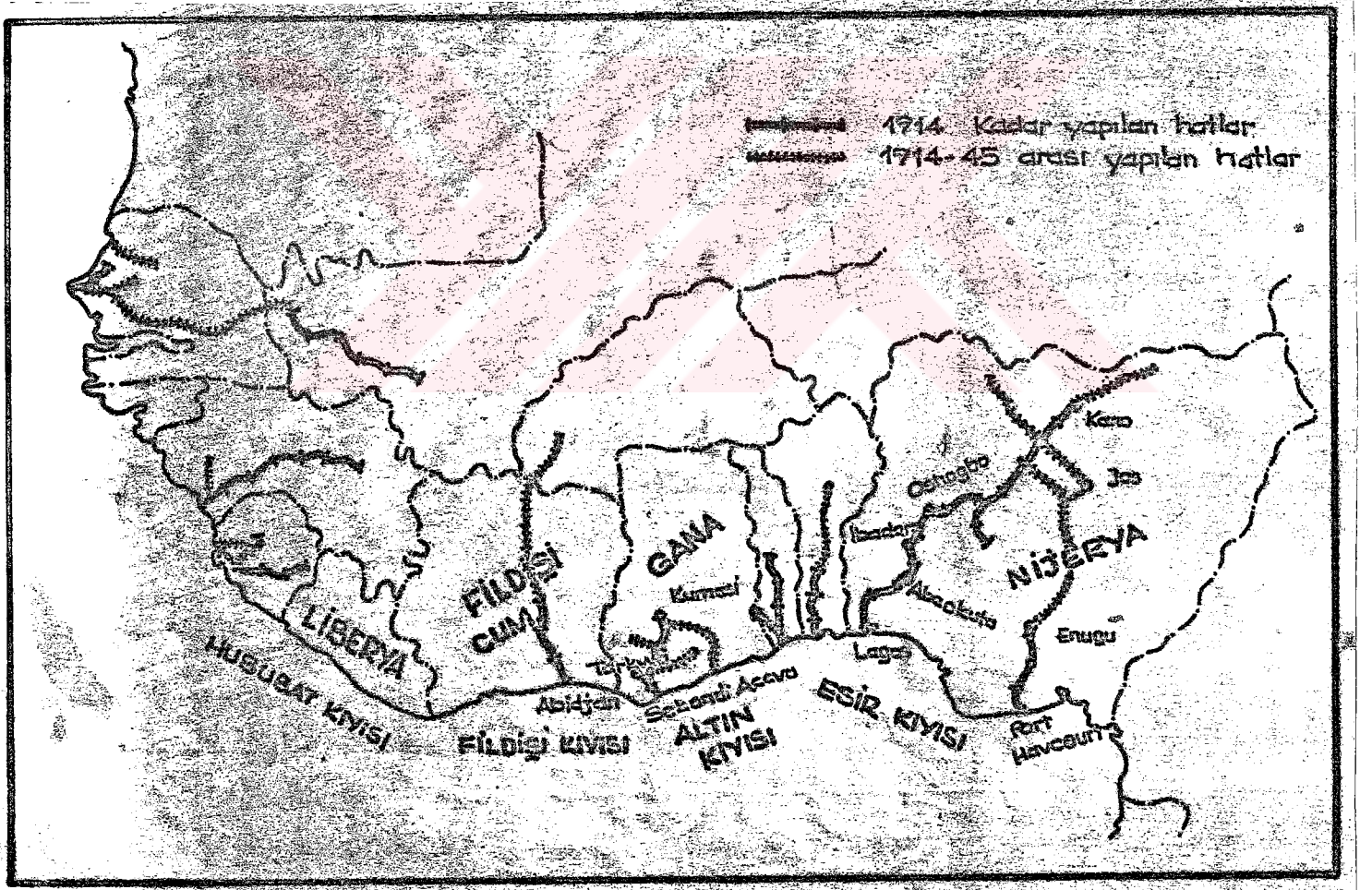
Maddi gelişimi ulaştırma gibi tek bir sözcükle özetlenebilen¹ Afrika'da ulaştırma denilince demiryolu

¹ Hilling (1969), s. 369.

nüfuz hatları akla gelir. Bu nüfuz hatları sonucunda, örneğin, XIX. yüzyılın sonlarında önem kazanmaya başlayan Fransız Batı Afrikasının demiryolu limanları 1957'de bile geniş bir alanda meydana gelen ticaretin yüzde 95'ine ermiştir¹. Aşağıdaki haritada Batı Afrika'daki koloniyel demiryollarının gelişmesi daha yakından görülmektedir.

Harita VII.

BATI AFRIKA'DA DEMİRYOLU NÜFUZ HATLARININ GELİŞMESİ



Kaynak: Hilling (1969), s. 366.

¹ Thomas (1957), s.3.

2.4.2. Gana'da Koloni Tipi Demiryollarının Geliş- mesi.

1957'de bağımsızlığına kavuşmadan önce 109 "yerli devlet" in bulunduğu Gana'ya "Altın kıyısı" denmekteydi¹. XIX. yüzyılın sonlarına doğru, önemli altın madenlerinin bulunduğu Gana, gelişmiş metropol ülkelerin özel bir ilgisini çekmiştir. Fakat kıyılarla altın madenlerinin bulunduğu bölgeler arasında yeterli bir ulaşım bağlantısı yoktur. İşte bu nedenle altın madenleri Gana'daki demiryollarının yapımında temel uyarıcı faktör olmuştur².

Sekondi-Tarkwa demiryolu hattı, bu amaca hizmet etmek üzere yapılmıştır. Yapımı 1898'de başlayan bu hat 1901'de Tarkwa'ya ulaşmış, 1903'de de Kumasi'ye bağlanmıştır³.

Accra-Kumasi hattının yapımı yavaş olmuştur. Yapımına 1909'da başlanan bu hat 1. Dünya savaşı sırasında kesintiye uğrayarak ancak 1923'de tamamlanabilmiştir. Kumasi'nin kuzeyinde kalan alan, tarım ve maden yönünden verimli olmadığından demiryolları daha iç kısımlara doğru uzatılmamıştır⁴. Hattın yapım nedeni, kakao ve palmye

¹ Ataöv (1977), s. 307.

² Hilling (1969), 369.

³ Pim (1970), s.48.

⁴ Taaffe, Morrill ve Gould (1963), s. 509.

alanlarına nüfuz etmek olmuştur¹. Gana'nın en önemli ürünü olan kakaonun 1909'da 755.000 sterlin olan ihracattaki payının, 1916'da 3.848.000 sterlin ve 1929'da 9.704.000 sterline çıkmasında demiryollarının geliştirilmesinin çok önemli etkileri olmuştur². 1929 yılındaki duruma göre Gana, dünya ihracatının yüzde 45'ini elinde tutarak en büyük kakao ihracatçısı ülke durumuna gelmiştir³. Yiyecek üretimine ayrılan alanların yerlerini, ihracata yönelik kakao üretimine bıraktığı Gana⁴ giderek dünya kakao üretiminin yarısından fazlasına sahip olmuştur.

Ekonomisi kakaoya dayandırılmış Gana, kakao başta olmak üzere palmye yağı, altın, boksit v.b. hammaddeleri ihraç ederken, üretimde gıda ürünleri yerine kakao gibi ihraç ürünlerine öncelik ve ağırlık vermiş, maden zenginlikleri de İngiliz tekelleri tarafından denetlenmiştir⁵. Bu arada ihraç ettiği hammaddeler karşılığında yiyecek malları ithaline her yıl milyonlarca sterlin ödemıştır. Halen ihracatının yüzde 69'u kakaoya dayanan Gana, palmye yağı, kakao, boksit v.b. hammaddeler ihraç ederken; sabun, çukolata, alüminyum eşya v.b. mamul mallar ithal etmektedir⁶. İki demiryolu limanı, Sekondi ve Accra da tüm ticaretin yüzde 92'sine sahip olmuştur⁷.

¹ Pim (1970), s.49; Taaffe, Morrill ve Gould (1963), s.509. Gana ve Nijerya 1905'de dünya kakao üretiminin yüzde 4'üne sahip olurken, 1915'de de yüzde 23'üne sahip olmuştur. Bu miktarın da büyük kısmı Gana'ya aittir. Bkz. Porter (1978), s. 225.

² Pim (1970), s. 51; Frankel (1969), s. 320.

³ Frankel (1969), s. 324.

⁴ Frankel (1969), s. 324-325.

⁵ Ataöv (1977), s. 316; Ayrıca bkz. Dalton (1961), s. 552-565.

⁶ Ataöv (1977), s. 316 ve 645.

⁷ Hilling (1969), s. 371.

2.4.3. Nijerya'da Koloni Tipi Demiryollarının Gelişmesi

Nijerya'da da demiryollarının geliştirilmesi ve ticari tesislerin kurulması, ekonominin yapısal şekillenmesinde Gana'ya benzer önemli etkilerde bulunmuştur¹. Gana'daki nüfuz hatlarına benzer gelişim gösteren Nijerya'daki nüfuz hatlarının tek biçimsel farkı, buradaki hatların ülke koşulları nedeniyle uzun yapılması olmuştur².

Nijerya'da demiryolu nüfuz hatlarından ilk gelişeni, batı kısmındaki hatlar olmuştur. Lagos'tan çıkan ve Abeokut'a, Ibadan noktalarından geçen demiryolu güzergahı bu hinterlandın palmiye üretiminin gelişmesinde etkili olmuştur³. Böylece, palmiye ürünleri ihracatı 1900'de 1.515.000 sterlin iken, 1913'de 5.094.000 sterline çıkmıştır. 1913 yılındaki bu miktar, toplam ihracatın yüzde 75'dir⁴. Bu alanda bir ara önem kazanan kauçuk üretimi Malaya rekabeti karşısında gelişemeyerek yerini kakao plantasyonlarına bırakmıştır. 1907'de Oshogbo'ya uzatılan demiryolu, buradaki kakao alanlarına nüfuz etmiştir⁵. Hattın gelişimine paralel olarak Lagos'tan çıkan ve giren ticari değer 1913'de 13.0 milyon sterlin iken, 1922'de 19.0 milyon sterline çıkmıştır.

¹ Morgan (1959), s. 62.

² Taaffe, Marrill ve Gould (1963), s. 510.

³ Morgan (1959), s. 54.

⁴ Frankel (1969), s. 307.

⁵ Morgan (1959), s. 57.

Port Harcourt'tan çıkan doğudaki nüfuz hatlarının yapımına 1913'de başlanmış ve Enugu'daki önemli kömür alanlarına nüfuz etmek ana neden olmuştur¹. Daha sonra kuzeye uzatılan hat, Jos platosundaki kalay madenlerine ulaşmıştır. Batıdaki hatlar tarımsal bölgelerin kıyıya birleştirilmesini sağlarken; doğudaki hatlar maden bölgelerini kıyıya birleştirmiştir. Nijerya'daki bu iki ana demiryolu nüfuz hattı, Gana'da olduğu gibi bütün ulaştırma ağının temelini meydana getirmiştir. Böylece, İngiliz kolonisi olmasıyla birlikte tarımsal üretiminin, yerini palmiye ve kakao üretimine bıraktığı Nijerya, palmiye yağı, kakao ve kömür ihracatçısı bir ülke haline gelmiştir. Yapılan demiryolları da bu malların diğer ülkelere, özellikle, İngiltere'ye ihracatını kolaylaştırmıştır. 1919'dan sonra koloniyel faaliyetlerin daha da arttığı Nijerya, İngiltere, A.B.D. ve Almanya'ya her yıl son derece düşük fiyatlarla tarım ve maden ürünleri ihraç etmiştir²; Lapos ve Port Harcourt'daki olmak üzere iki demiryolu limanı da ülke genel ticaretinin yüzde 80'ini çekmiştir³. Bu rada dış ticaretin beşte dördü İngiltere'nin eline geçmiştir ve ekonomisi ihracata yönelik bir gelişim göstermiştir⁴.

2.4.4. Afrika'nın Dünkü ve Bugünkü Durumu

Böylece 1876'ya kadar ancak yüzde 10'u Avrupalıların elinde olan Afrika⁵, XIX. yüzyılın sonlarına doğru

¹ Taaffe, Merrill ve Gould (1963), s. 510.

² Charle, Jr. (1964), s. 37-42; Ataöv (1977), s. 329.

³ Hilling (1969), s. 369.

⁴ Ataöv (1977), s. 369; Aderibigbe (1962), s. 188-194.

⁵ Ataöv (1977), s. 15.

tutulmaya başladığı "Ayrupa fırtınası" sonucunda tek tip üretime zorlanmış, tek yönlü koloniyel politikalarla sürekli tarımsal mal ve hammaddeyi, demiryolu nüfuz hatlarıyla "metropol ülke"lere akıtmıştır. Batı Afrika da, sahip olduğu demiryolu nüfuz hatlarıyla gelişmiş ülkelere sürekli mal ihraç etmiştir. Tüm koloniyel dönem boyunca Batı Afrika'daki demiryolu ve liman gelişimleri büyük ölçüde ihracat gereksinimlerini karşılarken, ithalat bunu gecikmeli olarak arkadan izlemiştir. İhracat ve ithalat arasındaki fark, 1945'den sonra da devam etmiş, ancak, aradaki fark biraz kapanmıştır¹. Dışarıya satılan mallar, değerlerinin sekizde birini geçmeyen son derece düşük fiyatlardan ihraç edilmiştir². Buna karşılık, ithal ettiği pamuklu kumaş ve diğer mallara değerlerinin çok üstünde fiyatlar ödenmiştir³.

Bütçelerinin çoğunu yabancıların kullandığı altyapı yatırımlarına ayırmış olan Afrika koloni ülkelerinde demiryolları, bu ülkelerdeki koloniyel gelişmelerin araçları olarak kullanılmış, güzergah ve tarife sistemleri de buna göre oluşturulmuştur⁴. Örneğin, demiryolu güzergahlarının yüzde 66'sı maden bölgelerine yönelik

¹ Hilling (1969), s. 371.

² Morton (1938), s. 468.

³ Morton (1938), s. 468.

⁴ Pim (1970), s. 196.

olmuştur¹. Tarife sistemlerinde ise belli ihracat ürünlerinin teşvikini sağlayacak şekilde özel ihracat tarifeleri uygulanmıştır². Bu nedenle Afrika'da bu tip yatırımların tarihi, yanlış yerlerde kurulmuş demiryolu, liman v.b. altyapı yatırımları ile doludur. Koloniyel yönetimlerin, hammadde ihracatını geliştirmek üzere her türlü yolu denediği Afrika'da demiryolları, ekonomik gelişmeyi özendireceğine geciktirmiş, ağır mali yükümlülükler getirmiş ve dış ülkelere yönelik şekilde meydana getirilen dış ticaret örüntüsü sonucunda, içsel dinamiklerin uyarabileceği potansiyel gelişme olanakları ortadan kaldırılmıştır³.

Bugün de Afrika Kıtası'nda geleneksel nüfuz hatları yaygındır. Hala hatların önemli bir kısmı, limanlardan iç kısımlardaki maden ve tarım alanlarına uzanan koloniyel kalıplar halindedir. Demiryoluyla ilgili hiçbir endüstrinin bulunmadığı Afrika ülkelerinde, doğal kaynaklardan yararlanmak üzere Avrupalılar tarafından kurulan bu hatlar ağaç şeklinde ve birbirleriyle bağlantılı değildir. Aşağıdaki haritada görüldüğü gibi, yeni yapılan demiryolları da koloniyel kalıbı devam ettirmişlerdir.

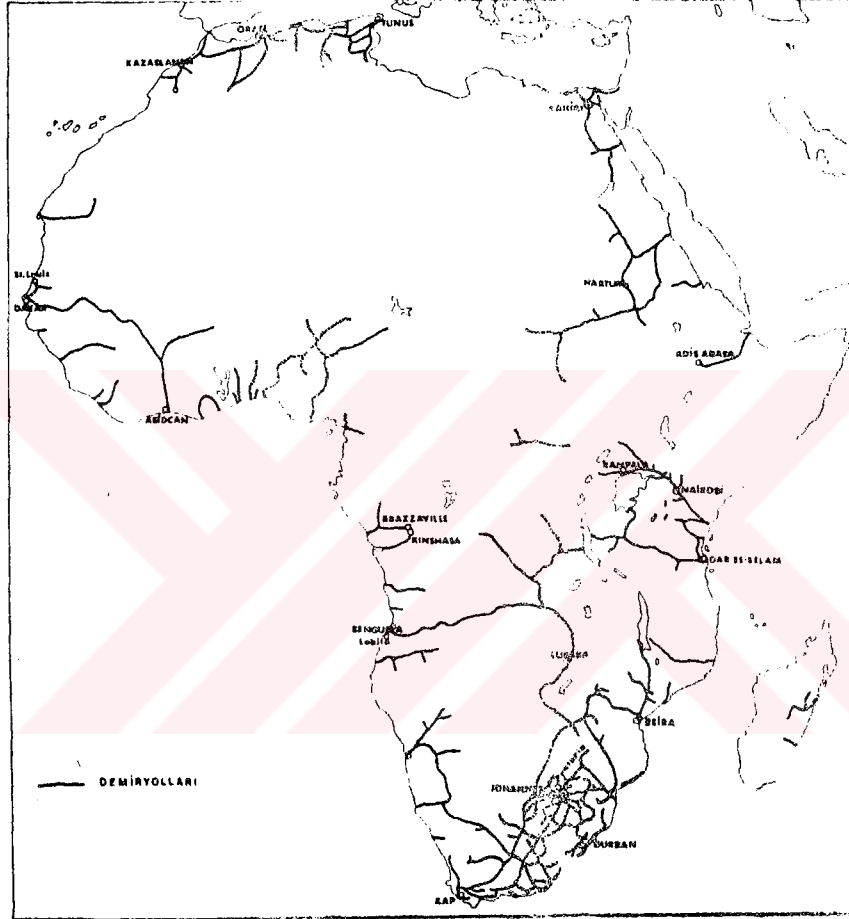
¹ Frankel (1969), s.374. 1930'lardaki duruma göre, demiryollarının yüzde 66'sının maden bölgelerine ait olduğu Afrika'da, örneğin, Uganda demiryollarının Kasase uzantısı bakır; Kamerun demiryollarının Yaounde-Garoua hattı manganez taşımak için yapılmışken; Moritanya'daki Port-Etienne'den Gouyaud'a olan hat da demir cevheri taşımak üzere yapılmıştır. Kuzey Afrika'daki demiryollarının bir çoğu ise, gece gündüz limanlara fosfat ve demir cevheri taşımak için yapılmıştır. Bkz. Taaffe, Morrill-Gould (1963), s.506; Thomas (1953), s. 95-105. Ayrıca bkz. Charle, Jr. (1964), s.37-42.

² Frankel (1969), s. 380-381.

³ Frankel (1969), s. 388-389.

Harita VIII.

AFRİKA KİTASI'NDA DEMİRYOLLARININ BUGONKO DURUMU



Kaynak: Tümertekin (1976), s. 239.

Buna göre, yapılan yeni demiryolları ya Şimdiye kadar ulaŐılmamıŐ maden ve tarım alanlarına ulaşmayı amaçlayan yeni nüfuz hatları, ya da eski nüfuz hatlarına eklenmiŐ uzantı hatlardır¹. Bu arada koloniyel dönemde nüfuz hat-

¹ O'Connor (1973), s. 141.

larının bulunmadığı bazı ülkeler de nüfuz hatlarına sahip olmaya başlamıştır. Örneğin, Liberya'nın koloniyel dönemde demiryolu nüfuz hatları yokken, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra bu tür hatları olmaya başlamıştır. Liberya'da kuzeyde kalan Mount Nimba'daki demir cevheri yataklarını Buchanan'da Limana bağlayan ve LAMCO (Liberya Amerikan-İsviçre Maden Şirketi)'nin denetimindeki hat bunun en yeni örneklerinden biridir¹.

2.5. Saptama

Şimdi "koloni tipi demiryollarının" ilkel ve gelişmiş biçimlerinin hem ortak özellikleri hem de kendilerine özgü özellikleri saptanacaktır. Ortak özellikleri şunlardır:

i. Koloni tipi demiryolları dış dinamikler tarafından belirlenen bağımlı ve uyarılmış bir süreç içinde oluşmuştur. Metropol ülkelerdeki üretim sürecinin sürekliliğinin sağlanması amacıyla koloni ülkelerde dünya ekonomisine eklemlenmiştir. Bu bağlamda metropoller ile koloniler arasındaki dört düzeydeki ilişki (tarımsal mal ve hammadde ithalatı ile endüstriyel mal ve sermaye ihracatı) sermayenin uluslararasılaşması sürecinde şöyle işlev görmüştür: Metropol ülkelerdeki üretim süreci için genekli olan üretim araçlarından hammadde girdilerinin sağlanması, (hammadde ithalatı), işgücünün yeniden

¹ Stanley (1970), s. 536 ve 546.

üretiminde gerekli olan ücret mallarının sağlanması (tarımsal yiyecek malları ithalatı), üretilen malların pazarlarda gerçekleştirilmesi (endüstri malları ihracatı) ve fazla sermaye için kârlı yatırım alanı bulunması (demiryolu yapımı için sermaye ihracı). İşte koloni tipi demiryolları sermayenin, uluslararasılaşma sürecinde, yukarıdaki ilişkilerin gerçekleştirilmesinde işlev görmüştür. Bu işlev başlangıçta tarımsal mal ve hammadde-lerin sağlanmasına yönelik iken, sonraları mamul mal ihracatında da etkili olmuştur. Daha sonraları ise kendisi de tek başına kârlı bir yatırım olan demiryolları, bu özelliği nedeniyle, XIX. yüzyılın sonlarına doğru Avrupa'da hızla artan fazla sermaye için çekici olmuştur. Eğer, yalnızca demiryolu hisse senetleri ve tahvilleri- ne yapılan yatırımlar dikkate alınmaz ve birçok hükümete verilen borçların da demiryolu yatırımlarında kullanıldığı dikkate alınırsa, XIX. yüzyıl koloni ülkelerinde yabancı sermaye yatırımlarının demiryollarında yoğunlaşmış olduğu söylenebilir¹. Örneğin, endüstrileşme ve demiryolu çağına ilk giren İngiltere'nin tüm yabancı sermaye ihracının %41'i demiryolları yatırımlarına gitmiş ve bunun önemli bir kısmı da koloni ülkelerdeki demiryolu yatırımlarında kullanılmıştır².

ii. Koloni ülkelerin ulaştırmasında adeta bir ikilik (dualite) yaratan koloni tipi demiryolları işlevsel olarak gelişmiş ülke demiryollarının uzantısı nite-

¹ Nurkse (1954), s. 747; Feis (1961), s. 27.

² Feis (1961), s. 23-30 Fransız ve Alman demiryolu yatırımları için bkz. Feis (1961), s. 58 ve 79.

ki
liğindedir. Bu nitelikte/koloni tipi demiryolu ağları özellikle başlangıçta yükleme limanlarından maden yatakları ve tarım alanlarına doğru uzanan tek yönlü nüfuz hatları olmuştur. Daha sonraları yine temel olarak ihrac edilecek ürünlerle ilişkili olan bazı ek uzantılar kazanmışlardır. Ancak bu nüfuz hatları yalnızca "ihracat hatları" olarak kalmamış, ithalat için gerekli olan altyapı hizmetlerini de karşılamıştır. Hinterlanddan ana limanlara giden tek amaçlı bu demiryollarının görevi, yerli ürünlerin metropollere gönderilmek üzere limanlara ulaşmasını sağlamak ve metropollerden gelen ürünleri de limanlardan iç bölgelere göndermektir. Bu nedenle koloni ülkelerde bütün ulaştırma sistemi "dış ticarete yönelik hatlar" olmuştur. Böylece demiryolları geliştikçe kolonilerle metropoller arasındaki mal hareketleri yoğunlaşmış ve çabuklaşmış, bölgesel ve uluslararası pazarlar bütünleşmiş ve giderek dünya ekonomisinin tek bir üretim tüketim alanı olarak genişlemesi hızlanmıştır.

iii. Koloni tipi demiryolları, dışa bağımlı ve uzantı niteliklerinden dolayı esas olarak dünya pazarları için tarımsal mal ve hammadde ihracatına yönelik olan dönüşümün bir aracı olmuştur¹. Koloni tipi demiryollarının ekonomik gelişme üzerindeki etkileri de bu dönüşüm tarafından belirlenmiştir. Bu dönüşümle kolonileşme öncesi otarşik yapılar dünya ekonomisiyle bütünleşmiş ve

¹ Kolonilerin belirgin bir özelliği de, metropollerle olan ticari ilişkilerinde ihracatının sürekli olarak ithalatından fazla olmasıdır.

bunun sonucunda, koloni ekonomileri, genellikle bir veya birkaç tarımsal mal ve/veya hammadde ihracına bağlanmıştır. ihracat amacıyla tarımsal malların üretilmesinde ve madenlerin çıkarılmasında ise kolonileşme öncesi üretim ilişkileri korunmakla kalmamış aynı zamanda dünya pazarlarının genişlemesiyle birlikte yoğunlaşmıştır. Üretim ilişkilerinin yoğunlaşarak korunması ve bununla birlikte ekonomik artığın metropollere aktarılarak, ülkede kalan kısmının giderek azalması koloni ülkelerin ekonomik gelişmelerini engellemede temel bir rol oynamıştır. İşte koloni tipi demiryollarının ekonomik gelişme üzerindeki temel olumsuz etkisi budur. Bir başka deyişle, koloni tipi demiryollarının ekonomik gelişme üzerindeki ileriye yana ve geriye doğru bağlantı etkilerinin önemi ihmal edilebilecek düzeyde olmuştur. Böylece koloni ülkelerin potansiyel gelişme olanakları da ortadan kalkmıştır. Ayrıca, kolonilerdeki demiryolu yatırımları endüstrileşme sürecinin bir parçası olarak ortaya çıkmadığı için, bu sektörde ithal ikamesi gerçekleşmemiştir. Bundan da öte, Hindistan'da olduğu gibi, bu yöndeki girişimler engellenmiştir.

Koloni tipi demiryollarının "ilkel" ve "gelişmiş" biçimlerinin kendilerine özgü özellikleri ise şöyledir:

iv. Koloni tipi demiryollarının ilkel biçiminde tarımsal mal ve hammaddelerin sağlanması amacı zaman içerisinde de aynı kaldığı için demiryolu nüfuz hatları ağaç

şeklinde bir örüntü göstermiş ve bu ilkel örüntü biçimi hiçbir zaman ağ şeklindeki gelişmiş bir örüntüye dönüşmemiştir. Ağaç şeklindeki bu nüfuz hatları yalnızca ihracat hatları için fiziksel bir temel olarak kalmışlardır.

✓. Koloni tipi demiryollarının gelişmiş biçiminde ise tarımsal mal ve hammadde ihracatı başlangıç amacı olmasına karşın, zaman içerisinde endüstriyel mal ihracı ve daha da önemlisi demiryolları hizmet sektörünün bizatihi kârlı bir yatırım alanı olarak yabancı sermayenin ilgisini çekmesi sonucunda, sermaye ihracı da amaçlar arasına girmiştir. Koloniyel ilişkilerin bütün düzeylerde ve yoğun bir biçimde işlemesi sonucunda ortaya çıkan demiryolu örüntüsü de ağ şeklinde olmuş ve görünüm olarak gelişmiş ülkelerdeki örüntüyü andırmıştır. Dolayısıyla koloni tipi demiryollarının gelişmiş biçiminde ortaya çıkan ağ şeklindeki hatlar, demiryolu nüfuz hatları gibi ilkel bir aşamada kalmamıştır.

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA DEMİRYOLLARININ GELİŞMESİ

Bundan önceki bölümlerde gelişmiş ülkelerle, koloni ülkelerdeki demiryolu gelişmeleri incelenmiştir. Bu bölümde yarı koloni Osmanlı İmparatorluğunda demiryollarının gelişmesi, metropol ve koloni ülkeler için tanımlanan dört düzeydeki ilişkiler (tarımsal mal^{ve} hammadde ihracatı ile endüstri malları ve sermaye ihracı) çerçevesinde ele alınıp incelenecektir. Burada dış dinamikler gözetildiği kadar iç dinamikler de gözetilecektir. Sonuçta Osmanlı demiryollarının hangi güdülere dayalı olarak yapıldığı ve ekonomik gelişme üzerinde ne tür etkilerde bulunduğu değerlendirilmeye çalışılacaktır.

3.1. Osmanlı İmparatorluğunda Demiryollarının Yapılmasından Önceki Kara Ulaştırmasının Durumu

Osmanlı İmparatorluğunda kara ulaştırmasının durumu XVII. yüzyıla gelinceye kadar Avrupa'dan geri değildir¹. Ancak, XVII. yüzyılla birlikte Avrupa'da yol ve kanalların gelişmesi Osmanlı İmparatorluğunun durumunu görece bozmuştur². Osmanlı kara ulaştırması sistemi, taşıyıcı olarak en fazla develerin kullanıldığı, belli aralıklarda hanların yapılmış olduğu karavan güzergahların-

¹ XVII. yüzyıl öncesi Osmanlı ulaştırması ve haberleşmesi için bkz. Korkmaz (1981), İkinci bölüm, özellikle s. 67-73.

² Issawi (1980), s. 146.

dan meydana gelmişti¹. Roma, Bizans ve Selçuk devletlerinden miras olarak önemli yollar devralan Osmanlı İmparatorluğu, ancak savaşla ilgili düzenlemeler gerektirdikçe yeni yollar yapmıştır². Osmanlı İmparatorluğu'nun uzun süre devam eden yol politikası, askeri amaçlarla "fütühat" için açtırılan karayolları şeklinde özetlenebilir³.

Bizans döneminde imparatorluğun yol merkezini oluşturan İstanbul, bu özelliğini Osmanlı döneminde de korumuştur⁴. Osmanlı döneminde savaş zamanları ordunun kolayca geçmesini sağlamak için yapılan yollar dışında, bir yol yapım faaliyetine rastlanmaz⁵. Bu faaliyetler daima küçük çapta ve kısmi olmuştur. Askeri rasyonellere dayalı bu yol yapımı, her yerel yöneticinin kendi yönetim bölgesindeki olanakları harekete geçirmesi sonucunda olmuştur. Yollar çok defa üzerinde yürüne yürüne aşınmış ya da senelerden beri her türlü hayvan ve aracın izlerinden meydana gelmiş, şeklini bütünüyle kaybetmiş iz yollarıydı. Bu iz yollar, aynı zamanda yabancılar için adeta gidilecek yönün birer göstericisi özelliğini taşımaktaydı. Yol ne kadar hayvan ve araç tekerleklerinin izini taşırsa, o kadar işlek olduğu sonucuna varılarak yolcular hangi büyük merkeze gidebileceğini tahmin edebilirdi⁶. Bununla

¹ Karavan güzergahları için bkz. Owen (1981), s. 48.

² Tütengil (1961), s. 16.

³ Barda (1958), s. 275.

⁴ Orhonlu (1967), s. 65.

⁵ Orhonlu (1967), s. 65. Derbendci, bir tür jandarma kuvveti olarak yol ve geçitlerde güvenlik sağlayan; yolların korunması ve onarımında çalışan görevlidir. Daha fazla bilgi için bkz. Orhonlu (1967), s. 61-69.

⁶ Franz Taeschner: Die Entwicklung des Wegenetzes des Verkehrs im Türkischen Anotolien, Anadolu Araştırmaları, C.I(İst. 1959), s.177-178, Orhonlu (1967), s. 66 içinde.

beraber, imparatorluk merkezini Balkanlar, Suriye, Mısır, Arabistan ve Irak bölgelerine bağlayan ana yollar ile, yine merkezi Doğu Anadolu, İran ve Kafkasya bölgelerine bağlayan ana yollar, orduların üzerinden geçtiği birincil yollar olarak ikincil yollara göre daha bakımlı ve düzgündü. Aynı zamanda ticaret ve hac yolları olarak da kullanılan bu yolların bakımları, yolların geçtiği yerel yöneticiler tarafından yerine getirilmekte, bu konuda derbendcilerden de yararlanılmaktaydı¹. Ülkenin güçlü olduğu zamanlarda kısmen yürüyen bu politika, sonradan bütünüyle çözülmüş ve kara ulaştırması bir sürü bakımsız ve bozuk yollardan meydana gelmiştir.

Eğer, Osmanlı kara ulaştırması Avrupa yakasında kötü ise, Asya yakasında daha da kötüydü². Bir İngiliz diplomatı olan William Eton'un 1798'de yazdıklarına göre Osmanlı vilayetlerinin çoğunda Türklerin hiçbir tekerlek fikrine sahip olmadığı, bütün yükün imparatorluğun her tarafında at, eşek, katır ve develerle taşındığı belirtilmektedir³. Bundan kırk yıl sonra bir İngiliz seyyah tarafından yazılanlar da durumda fazla bir değişiklik olmadığını gösterir. Bu seyyahın yazdıklarına göre, yol denince yalnızca deve izleri bulunmakta ve arabalar için kullanılabilecek hiçbir yol bulunmamaktaydı⁴. Tekerlekli

¹ Orhonlu (1967), s. 66

² Schoenberg (1980), s. 23.

³ Schoenberg (1980), s. 24.

⁴ Schoenberg (1980), s. 24. Bu arada bir yaklaşıma göre, develerin varlığı Ortadoğu'da yük ve binek arabalarının gelişmesini önlemiştir. Bkz. Issawi (1980), s. 177.

ulaştırmanın son derece kısıtlı olduğu Osmanlı İmparatorluğu'nda mal ve insan ulaştırması genellikle yük hayvanları tarafından yapılmaktaydı. Selanik, İzmir ve Trabzon'daki İngiliz konsolosları tarafından yazılan raporlar hep bu durumu belirtir nitelikte olmuştur¹. Bu nedenle, kara ulaştırma sisteminin hem yol, hem de taşıyıcı olarak birçok noktada yetersiz kalmış olduğu söylenebilir. 1848'de İstanbul'la imparatorluğun ikinci vilayeti olan Edirne arasında ulaştırma hizmetleri görmek üzere kurulmuş Ermeni şirketinin bir kaç ay sonra girişimini askıda bırakmak zorunda kalması da yolların bozukluğu yüzünden meydana gelmiştir². Çünkü iki vilayet arasındaki yol güçlükleri ulaştırmayı engellemiş ve yaz günlerinde bile 80 lieusluk bir uzaklığı dolaşmak en az altı gün tutmuştur. XIX. yüzyıl için geçerli olan bu gibi durumlar XX. yüzyıl başları için de geçerliydi. XX. yüzyıl başlarında da Osmanlı İmparatorluğu'nun en önemli eksiklerinden, en büyük dertlerinden biri "yol"suzluktu³.

Yönetimin belli başlı koşullarından biri, merkezi iktidarın yerel otoritelerle düzenli ve sürekli bir şekilde ilişki halinde olabilmesidir. Hele Osmanlı İmparatorluğu gibi çeşitli ırk, din ve ulusların bir arada toplandığı geniş topraklarda bu daha da önemliydi. Birbirinden ayrık topluluklar arasında Osmanlı egemenliğinden

¹ Issawi (1980), s. 177.

² Ubcini (?), s. 350.

³ Schoenberg (1980), s. 24-27; Schoenberg (1977), s. 362.

başka bir bağ yoktu. Oysa, Avrupa'da sürekli gelişmekte olan ulusculuk hareketleri Osmanlı egemenliği altında bulunan toplumları da etkilemekteydi. XIX. yüzyılın başlarına kadar yavaş bir şekilde gelişen Avrupa'daki liberalizm ve ulusculuk akımları, XIX. yüzyılla birlikte yaygınlık kazanmaya başlamıştı. Endüstri devrimlerinin bir parçası olarak görülebilecek bu hareketler, yalnız Almanya, İtalya ve Avusturya gibi ülkelerde değil, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki uluslarda da belirip güç kazanmaya başlamıştır. Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ulusculuk hareketleri, özellikle Balkan topraklarında yayılıyordu¹. 1792'de Yaş Anlaşmasıyla Eflak ve Buğdan beylikleri bazı yönetim ayrıcalıkları elde etmiş, 1812 Bükreş Anlaşmasıyla da Sırbistan kendi iç işlerini yönetim hakkını almıştır. Eflak ve Buğdan'ın hakları 1826 Akkerman Mukavelesi ve 1829 Edirne Barışıyla daha da genişlemiştir. Bağımsızlığını ilk kazanan devlet ise 1830'da Yunanistan olmuştur. 1862 yılında da Eflak ve Buğdan beylikleri birleşip Romanya devletini kurmuşlardır².

Bağımsızlık ve başkaldırı hareketleri yalnızca Balkan kesiminde rastlanmamaktaydı. İmparatorluğun sürekli kötüye giden durumunun da etkisiyle ülkenin hemen her yerinde rastlanmaktaydı³. Örneğin, Doğu ve Güneydoğu bölgesinde Kürtler ve Araplar sürekli huzursuzluk çıkarmaktaydı. Bu nedenle Osmanlı İmparatorluğu gibi geniş ve

¹ Ülman (1973), s. 23.

² Ülman (1973), s. 53-54.

³ Aydemir (1972), s. 235-240.

ulaştırmanın oldukça kötü olduğu bir ülkede merkezi iktidarın ne denli yönetim zorluklarıyla karşılaştığı tahmin edilebilir. Çünkü elverişli ve hızlı bir ulaştırma sistemi merkezi iktidarın, farklı toplumlar üzerindeki egemenliğinin zorunlu bir aracıydı¹. Bu nedenle, Tuna, İstanbul Boğazı, Kızıldeniz ve Basra Körfezi arasında ulaştırma kolaylığı sağlayan yollar yapmak her dönemde Osmanlı padişahları için büyük bir zorunluluk olmuştur. Hızlı ve düzenli bir ulaştırma sistemi aynı zamanda dış güvenliğin de en önemli bir gereği idi. Osmanlı İmparatorluğu'na her yanda sınırları bekliyen birlikler gerekliydi. Ordunun geri kalan bölümü de gerektiğinde hareket alanlarına gönderilmek üzere ovalarda yığınak yapmış bir durumda beklerdi. Osmanlı yayılışının merkezi olan Anadolu, orduların asker deposuydu. Burası, seferberlik planlarına göre ilk saldırı birliklerini oluşturan redif taburlarını sağlayan yerdi. Redif taburlarının, beslediği orduyla bağıntısını sağlamak üzere ulaştırma hatları gerekliydi. Ayrıca, Makedonya ile Trakya^{ve Mezopotamya'yı} ve çevresine bağlayan yollar gibi çevre ulaşım ağlarının da geliştirilmesi zorunluluğu vardı. Özetle, birbirine gereği gibi bağlanmış bir ulaştırma ağı, Osmanlı İmparatorluğu için büyük bir stratejik zorunluktur².

Ulaştırma ağının geliştirilmesi, stratejik zorunlulukların yanı sıra ekonomik gelişme yönünden de son de-

¹ Imbert (1981), s. 17 ve 20.

² Imbert (1981), s. 21.

rece önemliydi. En azından üretilen fazla ürünlerin toprakta kalmaması, gereken yerlere ulaştırılabilmesi için yolların geliştirilmesi gerekliydi. Bir bölgede üretilen fazla ürünün, eksikliği çekilen diğer bir bölgeye iletilmesi için, iki bölge arasında ulaştırma maliyetlerinin yüksek olmaması gerekir. Bu ise, Osmanlı İmparatorluğu'nda pek karşılaşılmayan bir durumdu. Genellikle ulaştırma maliyetleri çok yüksekti. 20 mil uzaklıktan 290 litre tahılın İstanbul'a ulaştırılmasının, aynı miktar tahılın İngiltere'den ithalatından daha pahalıya mal olmasının nedeni yol yokluğu¹. 1878'de Kuyucak'ta ulaştırma maliyetlerinin yüksekliği yüzünden İzmir'e gönderilemeyen ürünler çürümeye bırakılmıştı². İşte bu yol yokluğu ya da bozukluğu yüzündendir ki İzmir'le çevresi arasındaki deve ulaştırması iyi yoldaki ulaştırmaya göre 5-7 kat daha pahalıya gelmekteydi. Aşağıdaki tablo bunu özetlemektedir.

Bunun dışında, ulaştırma maliyetleri katlanılabılır bir düzeyde olsa bile, bazen malları taşımak için gerekli hayvan bulunamıyordu. Örneğin, 1857 yılında hasatın çok iyi ve bu nedenle fiyatların çok düşük olduğu Erzurum'dan, fiyatların Erzurum'a göre 3-6 kat yüksek olduğu Diyarbakır, Urfa ve Halep'e buğday gönderilememişti. Nedeni, gerekli yük hayvanlarının bulunmamasıydı³.

¹ Kurmuş (1974), s. 236.

² Kurmuş (1974), s. 236.

³ Kurmuş (1974), s. 46.

Tablo XVI.

İZMİR VE ÇEVRESİNİN KARŞILAŞTIRMALI TRANSİT ULAŞTIRMA
MALİYETLERİ

	Deve ile gerçek	iyi yolla ulaştır-
	ulaştırma maliyeti (krş.)	manın muhtemel ma-
		liyeti (krş.)
	Hububat Genel mal (kantar	Hububat Genel mal (kan-
	(kilo başına) başına)	(kilo başına) tar başına)
İzmir-Manisa		
(30 mil)	5 10	1 2
İzmir-Aydın		
(70 mil)	14 28	2 4
İzmir-Uşak		
(140 mil)	25 50	4 8
İzmir-Konya		
(330 mil)	45 90	9 18

Kaynak: İzmir-Aydın Road Project, 1 February 1856, Fo 195/460,

Issawi (1980), s. 181 içinde.

Ulaştırma mevsimlerin de önemli etkisi oluyordu. Daha doğrusu kervancılık hava koşullarına son derece duyarlıydı. Kervancılık iklim yüzünden yılın üçte bir zamanında hiç yapılamadığı gibi, yapılabildiği zamanlarda da çok yavaş olmaktaydı¹. Develerin ortalama hızı günde ortalama 30 km. çevresindeydi². Esasen, tarım ürünlerinin

¹ Şeni (1978), s. 21.

² Kurmuş (1974), s. 70.

taşınmasında kervancılık özellikle elverişsizdi. Verilen molalar sırasında yükün her seferinde hayvan sırtından indirilmesi ulaştırma süresinin önemli olduğu ticaretle tarım ürünlerinin değer kaybına yol açmaktaydı. Dökülen, saçılan ve kırılan mallar için bu değer kaybı daha da artmaktaydı.

Ayrıca, başkaldırı ve eşkiyalık olayları da birçok yerde tarımın gereksindiği güvenliği ortadan kaldırmaktaydı¹. Çünkü yol yoktu. Yol olmaması köylüleri korkutan çeteleri sindirecek güvenlik güçlerinin hareketlerini engellemekteydi. Böylece, köylünün eşkiya korkusundan toplayamadığı ürünler tarla ve bahçelerde çürüyüp yok olmaktaydı².

O halde, ülkenin tarımsal potansiyelinin canlandırılabilmesi ve üretim faaliyetlerinin belli bir düzene konabilmesi için yolların geliştirilmesi gerekliydi. Ubicini'nin ulaştırma konusunda düşündüklerine hak vermemek olanaksızdır. "Ne kadar çok düşünülürse o kadar çok emin olunmaktadır ki, Türkiye'nin geleceği hemen hemen tek bir şeye bağlı bulunmaktadır: yollar yapmak. Yollar yapmak, yalnızca ziraatı geliştirmek, ticaret için pazar yerleri açmak, memleketin maddi zenginliğini arttıracak bir şekilde, yerli endüstrilere bir kalkınma hızı vermek olmayacaktır; fakat aynı zamanda, iç nizamın dindik ayakta tutulmasını...gerçekleştirmiş olacaktır"³. Ancak, ulaştırmanın

¹ Karal (1976), s. 286.

² Kurmuş (1974), s. 65-66

³ Ubicini (?), s. 352-353; ayrıca, bkz. Engelhardt (1976), s. 196 ve s. 366.

her şey demek olmadığını farkında olmak gerekir. Bir başka deyişle, ulaştırmanın ekonomik gelişme ve toplumsal düzenin sağlanmasındaki olumlu etkilerini yadsımamakla beraber, Osmanlı İmparatorluğu'nun geleceğini ulaştırma gibi tek bir faktöre bağlı saymamak gerekir.

Tanzimat'a gelinceye kadar devletin (planlı) bir yol politikası olmamıştır¹. Bu nedenle, bayındırlık işleri için yeterli harcamalar yapılmamış ve gerekli kurumlar oluşturulamamıştır². Bu arada, 1845 lerde oluşturulan "İmar Meclisi" ülkenin en büyük gereksinmesinin yol olduğunu belirtmekte³ ve Rifat Paşa tarafından önerilen program da yol yapımının önemini vurgulamaktaydı⁴. Borçlanmadan kaçınılarak, yolların her yıl bütçeden 95.000 kese ayrılarak kısım kısım yapılmasını söylemiş ve bu olmadığında yolların angarya ile ya da şirketlere havale edilmeden yapılamıyacağını belirtmiştir. Rifat Paşa, yol yapımının bir uzmanlık işi ve ayrı bir öneme sahip olduğuna işaret ederek Avrupa'dan uzman getirtilmesini de önermiştir.

Ayrıca, Gülhane hattında bildirilen ilkeler, ekonomide girilen reform hareketleri ve yabancı devletle-

¹ Karal: (1976), s. 261.

² Karal (1976), s. 267; Eken (1965), s. 181

³ Karal (1976), s. 261.

⁴ Karal (1976), s. 262. Bu arada yolsuzluğu savunanlar da olmuştur. Bunlara göre, yolsuzluk, Osmanlı İmparatorluğu'nun sınır bölgelerinde istihkam görevi görmek ve düşmanların ilerleyişini durdurmaktaydı. Bkz. Karal (1976), s. 262. Ayrıca, yabancı casuslara ulaştırma zorluğu sağladığı da ileri sürülmekteydi. Bkz. Davison (1963), s. 78. Bazı yörelerde halkın yol yapılmasını istememe gerekçesi ise, vergi toplayıcılarının kendilerine daha sık gelebilme olanağını geliştirmemektir. Hristiyan tüccarlar için ulaştırmanın kolaylaştırılması da istenmeyen bir durumdu. Bkz. Davison (1963), s. 78.

rin sürekli baskıları da Osmanlı devletini ulaştırma işlerini benimsemiye zorlamaktaydı¹. Ülkenin ulaştırma gereksinimleri oldukça genişti. Ancak, bu gereksinimler yerel yöneticilerin bireysel çabaları, vakıf ve zenginlerin "hayrat"ları ile karşılanamazdı. Osmanlı devletinin bu işleri yerine getirebilecek mali gücü ise yoktu. Her ne kadar bir kaç yolun yapılmasına girişilmişse de bunda önemli bir başarı sağlanamamıştı². Sonuçta, kara ulaştırılmasının geliştirilmesi yabancı sermaye tarafından kendi çıkarlarını sağlayacak şekilde gerçekleştirilmeye başlanmıştır.

3.2. Osmanlı İmparatorluğu ile Avrupa Ülkeleri Arasında Demiryolu İlişkilerinin Başlaması

Avrupa ve Amerika'da büyük bir gelişme gösteren ve yeni bir ulaştırma sisteminin doğmasına neden olan demiryolları, bazı Osmanlı devlet adamları tarafından yol sorununu çözecek çare olarak düşünülmekteydi. Onları bu noktaya yönelten önemli neden, o sıralar Avrupa'lı devletler tarafından yapılan "telkin"lerdi³. Ulaştırma işleri Osmanlının tamamen bir iç sorunu olarak görünmesine karşın, Avrupa devletlerini de şiddetle ilgilendiriyordu⁴. Bu devletler Abdülmecit döneminin başında imzaladıkları^{iç} ticaret anlaşmalarıyla elde etmişlerdi. Ayrıca İslahat fermanıyla yabancılara mülk sahibi olma hakkı da

¹ Karal (1967), s. 287.

² Bu girişimlere örnek olarak gerçekleşmeyen 1848'deki Trabzon-Bağdat şose yoluyla daha sonraki Gemlik-Bursa yolu belirtilebilir. Beyrut-Şam yolu ise, 1859'da bir şirkete havale edilmiş ve 1863'de tamamlanabilmiştir. Bkz. Karal (1967), s. 262-263.

³ Eken (1965), s. 84.

⁴ Karal (1977), s. 264.

verilmişti. Yabancıların elde ettikleri ve elde edecekleri haklardan gereği gibi yararlanabilmeleri için imparatorlukta ulaştırma faaliyetlerine önem verilmesi ve bunun geliştirilmesi gerekiyordu. İşte bu nedenle, yabancılar Osmanlı hükümetine ulaştırma konusunda "telkin"lerde bulunuyor .ve bu konuda yönetimi harekete geçirmek için zorluyordu. Avrupa gazeteleri ve İstanbul'da çıkan ingilizce ve fransızca gazeteler sürekli olarak ulaştırma konusu üzerinde duruyor; yol yokluğu ve limanların yetersizliğinden söz ediyordu. Türk gazeteleri de bu yayınları çevirmekte ve yaymaktaydı¹.

Aslında Osmanlı hükümeti de bu telkinlere hazır bir durumdaydı. Kırım savaşını izleyen yıllarda Rusya'nın güneyde başlattığı büyük stratejik ana yolları tamamlama konusundaki aceleci tutumunu Osmanlılar kaygı ile izlemekteydi². Bu durum karşısında Osmanlı imparatorluğu Balkanları saran ve İstanbul'u belli vilayetlere bağlayan bir demiryolu şebekesi kurmaya karar vermişti³. Osmanlının genellikle ulaştırma motifini meydana getiren stratejik gereksinimler, bu seferde bu özelliğini demiryollarının geliştirilmesinde göstermişti. Zaten ülkede yapılan hatlar, ya stratejik amaçlarla, ya da yabancı ülkelerin ekonomik amaçlarına yönelik olarak İstanbuldaki yabancı diplomatların sürekli baskıları sonucunda

¹ Karal (1977), s. 265 ve s. 267.

² Engelhardt (1976), s. 191.

³ Engelhardt (1976), s. 191-192.

olmaktaydı¹. Osmanlı yöneticilerinin demiryollarından sözden öte ekonomik çıkar bekleyişleri yoktu. Ekonomik gelişmeye önem verilmemesinin tarihsel bir örneği, Osmanlı pazarının bütünleşmesinde son derece önemli olabilecek "men-i mürur"un kaldırılmayışıdır. Gerçekte "men-i mürur" ulaştırmanın ileriye doğru bağlantı etkisinin bilinçli olarak merkezi yönetim tarafından engellenmesi anlamına gelmiştir.

İç güvenliğin korunması için XVII. yüzyıldan itibaren kullanılmaya başlanan ve "men-i mürur" diye adlandırılan seyahat kısıtlaması pazar bütünleşmesinde olumsuz etkilere sahipti. Yurt içinde seyahat edebilmek için "mürur tezkeresi" alma zorunluğu vardı². Yerli ve yabancı hiç bir yolcu iç pasaport olarak nitelendirilebilecek "mürur tezkeresi" olmadan bir şehirden diğer bir şehire ne karadan, ne de denizden gidebilirdi³. Kaldı ki her isteyene ve belirli bir resmi ödeyene de tezkere verilmezdi. Diğer taraftan, şehirlere ticaret veya iş izlemek için gelenler de kaldıkları süre için kendilerine bir "kefil" bulmak zorundaydı⁴. "...Türkler ne kadar demiryolu yapsalar, seyrü sefere o kadar zorluk çıkarıyorlar. Hiçbir müslüman zat-ı Şahanenin özel müsaadesi olmadan memleketten dışarı çıkamıyor. Bu müsaade ise ekseriya red olunuyor. Bu tezkere polisten bin müşkilatla

¹ Woods (1916), s. 272.

² Çadırcı (1979-1980), s. 56. Bu yöntem Tanzimat'ın ilanından sonra da uzun süre yürürlükte kalmıştır. Bkz. Çadırcı (1979-1980)s. 57.

³ Velay: (1978), s. 416-417.

⁴ Çadırcı (1979-1980), s. 57.

alınıyor. Tezkere alınabildiği zaman da bu on kuruşa mal oluyor. Bundan başka en küçük hizmetler için bahşış isteyen memurlar da unutmamalıdır, Bu hal netice itibariyle seyahatin yasaklanması demektir"¹.

İç gümrükler de pazar bütünleşmesinde olumsuz etkilere sahip olmakta ve özellikle yerli tüccarların mal dolaşımlarını engellemekteydi. 1838 ticaret sözleşmesinden sonra bir yabancı tüccar Osmanlı pazarlarında sattığı mallar için yüzde 5 gümrük verirken, yerli tüccar eyaletlerin birinden diğerine taşıyacağı mallar için yüzde 12 gümrük ödemekle yükümlüydü. Bu durum yerli tüccarın aleyhine olmak üzere pazar bölünmesini güçlendirmekteydi.

Avrupalı devletler Osmanlının stratejik amaçlı demiryolu girişimlerini destekliyor ve bundan ülkenin kazanacağı yararları ısrarla sayıp döküyordu. Osmanlının lehine gibi gözüken böyle bir tutum gerçekte bu ülkenin ele geçirilmesinde Avrupalılar için gerekli bir aşamaydı. Düzenli yollar ve özellikle demiryollarının yapımı konusunda Osmanlı yöneticilerini etkilemeye çalışmaktaydılar². Müttefikleri durumunda olan Osmanlı sadrazamları da, ulaştırmanın geliştirilmesini vurgulamaktaydı. Örneğin, Fuad Paşa padisaha sunduğu siyasi vasiyetnamesinde "Hükümet-i Seniyye'nizin vazgeçilmez bir görev sayması gereken ilk tedbir yollarımızın yapımıdır. Avrupa ülkeleri kadar demiryoluna sahip olduğumuz gün, Zat-ı Hümayununuz dünyada en

¹ Ramber (?), s. 46-47.

² Velay (1978), s. 154.

önde gelen bir devletin başında olmuş olacaksınız"¹ demek ve Ali Paşa da demiryolu yapımını, o sırada beliren sakıncaları hiç hesaba katmayarak düşündüklerini itiraf etmekteydi².

Ulaştırmanın geliştirilmesinden Osmanlı İmparatorluğu'nun temel bekleyişi stratejik-yönetmel nite-likte olurken; yabancı devletlerin bekleyişi Osmanlı'nın ekonomik potansiyelini ve coğrafyasal konumunu değerkendirmeğe yönelikti. Avrupalılar hem Osmanlı imparatorluğundaki ekonomik kaynaklardan yararlanmak, hem de bu ülkede yapacakları demiryollarıyla Avrupa'yı, Güney Asya ve Kuzey Afrika ile en kısa yoldan demiryollarıyla birleştirmek istiyorlardı.³ Karayolu yapımlarına girişmiyorlardı. Çünkü karayolu yapımı o kadar karlı bir yatırım değildi ve demiryollarının karayollarına göre çeşitli avantajları vardı. Bu nedenle Osmanlı İmparatorluğunda hiç karayolu yatırımında bulunmamışlardır. Sivas'tan geçen ana yollar vali Halil Rifat Paşa'nın⁴, Bursa vilayetindeki yollar Vefik Paşa'nın ve Rumeli'de Tuna vilayeti içindeki yollar ise Mithat Paşa'nın kişisel girişimleri sonucunda meydana getirilmiş yollardı⁵.

3.2.1. Osmanlı İngiliz İlişkilerinin Gelişmesi ve İlk Demiryolları

Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk demiryolu yapma girişimi İngiltere'den gelmiştir. Bu tarihte 1856 yılıdır. Ancak, İngiltere'nin bu ülkedeki ulaştırma olanaklarını

¹ Akarlı (1978), s. 7.

² Akarlı (1978), s.25.

³ Dominian (1915), s. 935.

⁴ Bugün bir özdeyiş özelliğini kazanmış "gidemediğin yer senin değildir" sözü de Sivas valisi Halil Rifat Paşaya aittir. Bkz. Berksan (1948), s.8.

⁵ T.C. Bayındırlık Bakanlığı (1938), s.28.

geliştirmesiyle ilgilenmesi 1830 lar, hatta daha öncesine kadar gider¹. 1830 lar, Rusya'nın güneyinde kalan bölgede etkinlik kazanmaya çalıştığı ve sıcak denizlere ulaşmak isteğinin canlandığı yıllardır. Osmanlı İmparatorluğu'nun isyanlar yüzünden içte birliğini korumakta güçlük çekmesi buna uygun bir ortam hazırlamıştır. Padişah, Mısır valisi M.Ali Paşa ile çatışma halindedir. Osmanlı padişahı M.Ali Paşanın ayaklanması karşısında İngiltere'den yardım istediğinde, bu ayaklanmayı İngiltere, kendisi yönünden de sakıncalı görmesine karşın "Avrupa'daki 1830 gelişmeleri" nedeniyle hareketsiz kalmıştır. Bunun sonucunda Osmanlı devleti, Rusya'dan yardım istemek zorunda kalmış ve imzaladığı 1833 Hünkâr İskelesi anlaşması^{yla} bu devletle ilişkilerini geliştirmeye başlamıştır².

Hünkâr İskelesi anlaşmasıyla Osmanlı-Rus ilişkilerinin gelişmeye yüz tutması, bölgedeki İngiliz çıkarları yönünden olumsuzdur. Çünkü Boğazlar ve Küçük Asya'nın İngiltere ile "iyi" ilişkiler içersinde olmayan bir devletin (yani Rusya'nın) denetimine geçmesi, İngiltere ile Hindistan arasındaki kısa yolun güvenliğini tehlikeye atmak demektir³. Ayrıca, Rusya Asya pazarlarında üstünlük sağladığı takdirde Trabzon'dan geçen İngiliz transit

¹ George Baldwin başkanlığında bazı İngiliz tüccarları daha 1784'de Akdeniz ve Süveyş berzahı yoluyla Hindistan'a varacak olan yeni bir kısa yol olanağını görmüşlerdi. Ancak bu tasarı 1830 yılına kadar ciddiye alınmamıştır. Bkz. Bailey (1940), s. 453-454.

² Kürkçüoğlu(1978), s. 20; Bailey (1940), s. 451. Bu anlaşma tarafların bir saldırıyla karşılaşması durumunda birbirlerine askeri yardım yapmayı da kapsamaktaydı. Bkz. Kürkçüoğlu (1978), s. 20.

³ Akarlı (1976), s. 12.

ticareti için yok olma tehlikesi vardır¹. İngiltere'nin İran'la arasındaki ticarete Trabzon limanında bir engelleme ile karşılaşması, o yıllarda İran'a yılda 1.500.000 Sterlin olan İngiliz ihracatının tehlikeye girmesi demektir². Yine o tarihlerde Fransa devleti de 1830'da Cezayir'i işgal ettikten sonra Mısır, Suriye ve Lübnan'a yerleşmek istiyordu. Fransa'nın Ortadoğu, özellikle Suriye ve Lübnan bölgesiyle eskiden beri kurulmuş ilişkileri de vardı. Fransa'nın yayılma alanı olarak K. Afrika ve Ortadoğu'yu seçişi, İngiltere'nin hiç işine gelmemekteydi³.

1833 Hünkâr iskelesi anlaşmasına kadar Osmanlı devleti için somut bir politikaya sahip olmayan ve genel olarak "pasif" bir anlayışta olan İngiltere, artık bu ülke ile "ilgilenmeye" başlayacaktır⁴. 1833'den sonra İngiltere tarafından uygulamaya konan politika, Hindistan yolu üzerinde bulunan Osmanlı devletinin coğrafyasal konumunu değerlendirmeye çalışmak ve bu ülkenin Rusya'ya karşı bütünlüğünü korumasında yardımcı olmaktır. Ayrıca, ticaret ilişkilerini özendirerek büyüyen İngiliz endüstrisine yeni pazar olanakları yaratmaktı⁵. Bu son nokta, Avrupa'da

¹ Kürkçüoğlu(1978), s. 17.

² Bailey (1940), s. 477.

³ Ülman (1973), s. 69-70

⁴ Bailey (1940), s. 450.

⁵ Bailey(1940), s. 452-453. İngiliz işadamlarının dikkatini ve kamuoyunun ilgisini Osmanlı ülkesindeki ekonomik potansiyele çekebilmek için bu dönemde bazı kitaplar yayınlanmıştır. Bunlara örnek olarak şunlar sayılabilir: David Urquhart: Turkey and its resources: its municipal organization and free trade; the state and prospects of English commerce in the East, the new administration of Greece, its Revenue and national possessions (London, 1833) ve David Ross: Opinions of the European press on the Eastern question (London, 1836). Bu ilginç duruma benzer bir dü-
ruma da, Almanya'nın Osmanlı devleti ile ilişkilerin gelişmeye başladığı 1880'lerin sonlarında rastlanır. 1886'da Alois Sprenger, 1892'de Carl Kaerger, 1897'de Carl Kannenberg, v.b. tarafından yazılan Babylonien, das reichste Land in der Vorzeit (Heidelberg, 1886); Kleinasien, ein deutsches Kolonisationsfeld (Berlin, 1892); Kleinasien's Naturschatze (Berlin, 1897), v.b. kitaplar Osmanlı devletindeki zenginlikleri ele alan ve buralarının Alman koloniciliği ile endüstrisi için önemini vurgulayan ve kamuoyunun dikkatini çekmek için yazılmıştır. Bu kitaplar, Almanya'nın Osmanlı'ya karşı politikasıyla ilgili olarak yazılmış kitaplardır.

gelişmekte olan korumacılık politikaları yüzünden İngiliz endüstrisi için gittikçe önem kazanmaktaydı¹.

Politik konjonktürün de uygun olduğu bir ortamda İngiltere ile Osmanlı devleti arasındaki ticaret sözleşmesi 1838'de imzalanır². Bu anlaşma İngiltere'nin padişaha M.Ali Paşa ile olan çatışmasında yardım etmenin ön koşulu olarak imzalanır. Böylece, Osmanlı devleti politik birliğini sağlamada İngiltere'den yardım görecektir, buna karşılık olarak da İngiltere Osmanlı topraklarını nüfuz alanı içine alacaktır. 1838'den itibaren İngiliz dış politikasında amaç, Osmanlı devletinin Rusya'ya karşı bir kalkan olarak korunması ve güçlendirilmesidir.

1838 ticaret sözleşmesi başka ülkelerde örneğine çok zor rastlanacak "son derece liberal maddeler"i kapsamaktadır³. Bu anlaşmayla İngiltere iki taraflı bir yarar sağlamıştır: Hindistan'a giden kısa yolun güven altına alınması ve Osmanlı topraklarının serbest ticarete açılması⁴. Ticaretin serbestleştirilmesinin sonucunda ulaştırmanın geliştirilmesi zorunlu olmuştur. Çünkü mal dolaşımı için fiziksel temellerin oluşturulması gerekirdi.

¹ XIX.yüzyılla birlikte gelişmeye başlayan korumacı politikalar yüzünden endüstrisi sıkışan İngiltere, bunu aşmak üzere 1820-1840 arasında pek çok ülke ile 1838 sözleşmesine benzer ticaret sözleşmesi imzalamıştır. Bkz. Pamuk (1979-1980), s.163-164.

² 1838 ticaret sözleşmesinin metni için bkz. Issawi (1966), s. 38-40. ve ayrıntılı bir incelemesi için bkz. Puryear (1935), Ayrıca bkz. Tengirşenk (1940) ve Yücekök (1968).

³ Silier (1976-1977), s. 86; Platt (1968), s. 184.

⁴ Akarlı(1976), s. 13. Fransa ve diğer Avrupalı devletler de kısa bir süre sonra 1838 ticaret sözleşmesine benzer sözleşmeleri Osmanlı devleti ile imzalar.

O günün ekonomik ve teknolojik koşullarında bunu yerine getirecek olan ulaştırma sistemi ise, demiryollarıydı. Ancak şurasını vurgulamak gerekir ki, İngiltere'nin Osmanlı devletindeki ulaştırma olanaklarını geliştirmesinde ilk itici güç, Hindistan'a olan kısa yolun yapılması amacıyla gelmiştir¹.

Hindistan yolunu tutan bir güzergah olarak Akdeniz'in gerçek önemi, XIX. yüzyılın ikinci çeyreğine kadar farkına varılmamıştır. Hindistan ve Akdeniz güzergahına 1830 larda başlayan ilginin kaynağı İngiliz endüstriyel gelişmesinde meydana gelen daha fazla tarımsal mal ve hammadde gereksinmesi ile özellikle yeni ve daha büyük pazarlar gibi somut değişikliklerdi. Tarımsal mal ve hammaddelerin mamul maddelerle değişimi daha kısa, daha hızlı bir güzergahı gerektirmekteydi². İngiltere, Akdeniz-Hindistan yolunun geliştirilmesiyle diğer devletlerden daha önce ilgilenmekteydi. İngiltere, Hindistan ticaretinin güzergahlarına sahip olduğu için Osmanlı devletine özel bir önem vermektedir. İşte 1830 lardan sonraki Osmanlı devletine ilişkin İngiliz dış ticaret politikasını belirleyen büyük ölçüde Osmanlı ülkesinin bu coğrafyasal konumuydu³. Bu nedenle doğu ticaretinden olabildiğince yarar

¹ Balkanlar ve Ege bölgesindeki mal dolaşımını kolaylaştırmak üzere yapılan girişimler ise, ülkedeki tarımsal potansiyelin farkına varılmasıyla daha sonra gerçekleştirilmiştir.

² Bailey (1940), s. 453.

³ Bailey (1940), s. 455.

lanmak üzere Hindistan'a en kısa zamanda varacak yolu sap-
tamak için bir komite oluşturuldu. Palmerston, siyasi bir
buhrana yol açabileceği ve ikinci bir Boğazlar sorunu mey-
dana getirebileceği kuşkusuyla Süveyş'te bir kanal yapıl-
masına karşı çıkarak, bunun yerine Fırat nehrini kullanan
bir ulaştırma sistemine taraftar olmuştur¹.

1830-1831 yıllarında Chesney, Fırat ve Basra Kör-
fezi'nde araştırmalarda bulunur. 1834-1835 yıllarında Bi-
recik iskelesine Iskenderun'dan develerle taşınan ve Bi-
recik'te monte edilen iki buharlı gemi ile Fırat nehrin-
de deneme seferleri yapılır². Basra ile Birecik arasında-
ki Fırat nehri için imal edilmiş olan gemilerle yapılacak
taşıma, Birecik ile Iskenderun arasında döşenecek demir-
yolu ile Akdeniz'e bağlanacaktır³. Bu gemilerden birinin
yolda batmasına karşın diğeriyle 1837'de Basra'daki Buşir
limanına varılır. Bu arada padişah tarafından 1834 ve 1841
fermanlarıyla İngiliz gemilerine Dicle ve Fırat'ta nehir
taşımacılığı hakları verilirken⁴, 1835'de Fırat'ın her iki
yakasında oturan aşiretlere de İngiltere zorluk çıkartma-

¹ Bailey (1940), s. 454.

² Saleh (1957), s. 150-155.

³ Orhonlu ve Işıksal (1963), s. 101

⁴ Platt (1968), s. 216.

maları için gerekli uyarılar yapılır¹. Ayrıca, Birecik mütesellimine gereken araba ve insan yardımı yapmasına ilişkin emir verilir. Bütün bu faaliyetler, Fırat nehri yoluyla Hindistan'a en kısa yoldan varmak için yapılmış-ken, sonuç umulduğu gibi olmamıştır².

Akdeniz'le Basra Körfezi'ni karadan birleştirmek ve böylece Ömit Burnu'ndan yapılan ulaşımı kısaltmak üzere ortaya çıkarılan demiryolu projelerini üç kümede toplamak mümkündür. 1835'de önerilen ilk proje, İskenderun'u Halep üzerinden Fırat yoluyla Basra Körfezi'ne birleştiren güzergahtır. İkinci proje, Tripoli ya da Beyrut'tan başlayan Palmira'dan geçerek Fırat'a ulaşan ve sonra Basra Körfezi'nde son bulan güzergahtır. Son proje ise, İsmailiye'yi Kuveyt'le birleştiren projeydi. Bu projelerin hiç biri gerçekleşmemiştir³. Sonuç olarak, İngiltere'nin

¹ Orhonlu ve Işıksal (1963), s. 101

² Saleh (1957), s. 159-164. Fırat nehrinden ayrı bir bağlamda ele alınması gereken Dicle nehrinde 1861 yılından itibaren faaliyette bulunmuş olan Fırat ve Dicle, Buharlı Denizcilik Şirketi, Bağdat-Basra arasındaki yük ve yolcu trafiği ile uğraşmış ve bu işten oldukça kar etmiştir. Bağdat-Basra arasındaki ulaşımı 3-4 haftadan 10 güne indiren nehir taşımacılığında ödenmiş sermayeye kar getirisi yüzde 20'den aşağıya düşmemiştir. Bkz. Owen (1981), s.181; "Steam Navigation on the Tigris and Euphrates, 1861-1932". (1966).

³ Woods (1917), s.32-33; Corrigan (1954), s. 45-46. Ayrıca bkz. von Pressel (1966) Novichev'e göre İngiltere'nin yine "kısa yol"la ilgili olarak öngördüğü ve gerçekleşmeyen bir projesi de, Basra Körfezi'ni bir noktadan Karadeniz ya da İstanbul Boğazı ile demiryolu aracılığıyla birleştirme amacını taşıyan projedir. Bkz. Novichev (1966), s.15. Bu arada Rusya da Akdeniz'i Basra Körfezi'ne bağlayan bir demiryolu projesi üzerinde çalışmıştır. Kont Vladimir Kapnist tarafından hazırlanan ve 800 km. den fazla bir demiryolu hattını içeren bu proje de gerçekleşmemiştir. Bkz. Imbert (1981), s. 25; Earle (1972), s. 67-68. Ayrıca, Suriye sahilinden başlayarak, Halep, Bağdat ve Basra'ya ulaşmayı amaçlayan Fransız projesi de uygulanma olanağı bulamamıştır. Bkz. Şanda (1976).

Hindistan'la ilgili olarak 1870 lere kadar süren "kısa yol" projeleri Süveyş Kanalı'nın 1869'da açılmasıyla arka planda kalmıştır. İngilizlere Hindistan'a denizyolu aracılığıyla ulaşmasında daha uygun bir olanak sağlayan Süveyş Kanalı, İngiltere'yi Osmanlı İmparatorluğu'nda büyük demiryolu hatları yapımından vazgeçirmiştir¹. Kanal hisse senetlerinin 1876'da İngiltere'nin eline geçmesi bunu daha da kesinleştirmiştir².

İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu yapma girişimini ilk başlatan Hindistan yolu olmakla beraber, gerçekleşmesini sağlayan Avrupa'da yayılmakta olan korumacılık politikalarının da itmesiyle Osmanlı ülkesindeki tarımsal mal potansiyelini değerlendirmek olmuştur. Bunun ilk adımlarını ise, Çernovoda-Köstence ve Rusçuk-Varna demiryolu hatları oluşturmuştur. Önceki bölümlerde de değinildiği üzere, İngiltere tarımsal mallar ve hammaddeler yönünden diğer ülkelere bağımlı ve bunların önemli bir kısmını da ithalat yoluyla karşılamaktaydı. Rusya da İngiliz tahıl yasalarının gerek iptalinden önce, gerekse sonra bu ülkenin hububat gereksinimini karşılayan önemli ülkelerden biriydi. Örneğin, 1840-1846 yılları arasında İngiltere'nin yapmış olduğu toplam hububat ithalatı içersinde Rusya'nın payı yılda ortalama yüzde 7,35'di. Bu oran 1847-1853 yılları arasında ise yılda ortalama yüzde 13,0'e yükselmıştır³. Ancak, 1840'lardan sonra Rusya'nın İngiltere'den yaptığı ithalat üzerinde kısıtlayıcı gümrük

¹ Novichev (1966), s. 15.

² Woods (1917), s. 33

³ Kurmuş (1971), s. 268.

uygulamalarına geçmesi, yani korumacılık politikası izlemesi, İngiltere'nin de bu ülkeden yaptığı ithalatta karşı uygulamalara geçmesini sağlar. İngiltere, yeni hububat alanları ve mamul ürünleri için yeni pazarlar aramak zorunda kalır ve bunları bulur. Bu yeni pazarlar, Eflak ve Buğdan eyaletleridir¹. Eflak ve Buğdan eyaletleri bir taraftan İngiltere'nin yeni hububat kaynağı olurken; diğer taraftan da İngiliz mamul ürünleri için potansiyel pazar özelliği göstermektedir. Bu amacın sağlanabilmesi bölgedeki ulaştırma olanaklarının yeterli duruma getirilmesine bağlıdır. Bunun için önce Tuna nehri ve Karadeniz'den yararlanılır. Tuna nehri ve Karadeniz'den ulaştırılmada yararlanılması, Eflak ve Buğdan'ın İngiltere ile olan ticaretini 1843 lerden itibaren geliştirir. Örneğin, bu bölgelerden yapılan İngiliz ithalatı 1850'de 217.505 quarter² iken 1853'de 665.106 quarter'e çıkar³. Daha sonra Tuna'dan yararlanmak pahalı hale gelir. Örneğin, Odesa'dan ithal edilen bir ton hububatın maliyeti, bu eyaletlerden ithal edilen hububattan daha ucuz duruma gelmeye başlar.

Ticaretin belli bir gelişmişlik derecesine ulaştığı bu eyaletlerde artık yeni bir ulaştırma sistemine, yani demiryollarına gerek vardır. Demiryolları, kendisinden önce belli bir düzeye gelmiş hububat ihracatını daha çok geliştirecektir. Kendisinden beklenen asıl görev bu-

¹ Kurmuş (1971), s. 270.

² Bir quarter, yüz libre'nin dörtte birine eşittir.

³ Kurmuş (1971), s. 271-272.

dur. Zaten, Balkanlardaki İngiliz demiryolu yatırımları esas olarak bu bölgelerden İngiltere'ye yapılan hububat ihracatını ucuzlatmak üzere döşenmiştir¹.

Demiryolları için iki güzergah sözkonusu olmuştur. Biri, Tuna'nın yanındaki Çernovoda'yı Köstence'ye birleştiren hat; diğeri de bundan daha uzun olan Ruscuk-Varna-Burgaz-Edirne-Dedeağaç hattıdır². İkinci güzergah ayrıca Edirne-Tekirdağ-İstanbul uzantısına da sahip olacaktır. Çernovoda-Köstence hattı, imtiyazı 1856 yılının Ağustos ayında İngilizlere verilen ve Osmanlı İmparatorluğu'nda yapılan ilk demiryolu hattıdır³. Hattın yapımı 1857'de kurulan Tuna ve Karadeniz Demiryolu ve Köstence Liman Şirketi tarafından gerçekleştirilir⁴.

İkinci hattın imtiyazı da 1856 Haziran'ında yine İngilizlere verilmiştir. Çernovoda-Köstence hattında olduğu gibi Ruscuk-Varna hattının imtiyazı için başvuran şirket de Osmanlı hükümetinden herhangi bir kilometre garantisi isteğinde bulunmamıştır⁵. Oysa, o tarihlerde demiryolu yatırımları gibi büyük riskler içeren yatırımlarda kilometre güvencesi olmadan pek girişimde bulunulmazdı. Böyle davranılmasının en önemli nedeni İngiltere'ye tur.İngiltereye hububat akımının artması da hububat akımını artırmak olmuş/ayrıca, yatırıma demiryolu şirketine oldukça yüksek kârlar sağlayacaktı. Fakat, imti-

¹ Kurmuş (1971), s. 271 ve 282-283.

² Kurmuş (1971), s. 274.

³ Kömürçan (1948), s. 82.

⁴ Kurmuş (1971), s. 274.

⁵ Kurmuş (1971), s. 276.

yazı alan şirket, Osmanlı hükümeti tarafından öngörülen finansman gereklerini yerine getiremediğinden bu hakkını 1857'de kaybeder¹. 224 km. lik Ruscuk-Varna demiryolunun yapımı daha sonra 1861'de verilen faiz güvenceli imtiyazla gerçekleştirilir². Böylece, ilk olarak yapılan Çernovo-da-Köstence ve sonra yapılan Ruscuk-Varna demiryolları Eflak ve Buğdan'la İngiltere arasındaki mal hareketlerini kolaylaştırmıştır.

Demiryollarının ulaştırma maliyetlerini düşürmesi Eflak ve Buğdan'ın İngiltere'ye hububat ihracatını, İngiltere'den de endüstriyel mal ithalatını arttırmıştır. Böylece demiryolları İngiltereye yönelik bir ileriye doğru ve geriye doğru bağlantı etkisi ortaya çıkarmıştır.

Özet olarak, Osmanlı İmparatorluğunda demiryolları, gelişmiş ülkelerde olduğu gibi, ülke ekonomisindeki gelişmelerin bir sonucu olarak ortaya çıkmamıştır. Ayrıca, koloni ülkeler deneyiminde olduğu gibi, tümüyle, metropol ülkelerin mutlak iradeleri sonucunda da olmamıştır. Bir başka deyişle, ne iç dinamikler ne de dış dinamikler tek başına belirleyici faktör olmuştur. Önlü 1838 Ticaret sözleşmesinden sonra başlayan yarı-kolonileşme sürecinde ortaya çıkan Osmanlı demiryolları, "telkin ve ikna" yöntemleriyle yabancı ülkelerin ekonomik çıkarlarına hizmet etmek üzere yapılmıştır. Osmanlılar yönünden de demiryollarının yapılması, ülkenin stratejik ve yönetsel çıkarları

¹ Kurmuş (1971), s. 275-282.

² Kömürçan (1948), s. 82.

için uygun görülmüştür. Böylece, Osmanlı demiryollarının yapımında iç ve dış dinamikler karşılıklı olarak etkide bulunmuştur. Yabancı ülkeler arasında özellikle İngiltere, Avrupa'da yaygınlaşan korumacılık politikaları sonucunda sıkışan endüstrilerine çıkış yolu bulabilmek için dünya çapında giriştiği uygulamaların bir parçası olarak Osmanlılara da demiryolu yapmayı gündemine getirmiştir. İngiltere'nin Osmanlılara demiryolu yapımında başlangıç amacı, Osmanlıların en kısa Hindistan yolu üzerindeki coğrafyasal konumunu değerlendirmektir. Bu amaç, Süveyş kanalının açılmasıyla önemini yitirmiştir. İngiltere, Rusya'nın korumacılık politikasına tepki olarak, hububat gereksinimini sağlamak amacıyla, Eflak ve Buğdan bölgesinde Osmanlılardaki ilk demiryolu olan Çernovoda-Köstence hattını yapmıştır. Rusçuk-Varna hattı da aynı nedenle yapılmıştır. Bu hatlar koloni tipi demiryolu örüntüsünü andıran bir biçimde tarımsal alanlara nüfuz etmek için yapılmış ihracat hatlarıdır.

3.3. Osmanlı Demiryolları ve Yabancı Sermaye

Osmanlı İmparatorluğu'na demiryolu aracılığıyla gelen yabancı sermaye, yalnızca tarımsal mal ve hammadde potansiyelini değerlendirmek ve kendi malları için de yeni pazarlar elde etmek üzere gelmemiştir. Bazı demiryollarının yapımında da önemli faktör sermaye ihracı yoluyla ana ülkede düşen kâr oranlarının yeniden yükseltilmesi zorunluluğu olmuştur.

Demiryollarının gerek yapım, gerek işletme sırasında ortaya çıkan ray, lokomotif, vagon, v.b. gereksinmesi ise genellikle bu yatırımları gerçekleştiren ülkelerden sağlanmıştır. Bu nedenle, mal ihracına yolaçan sermaye ihracı olarak demiryolları Osmanlının değil yatırımcı ülkenin demir, çelik, lokomotif, v.b. endüstrisinin genişlemesine olanak tanıyan bir geriye doğru bağlantı etkisi yaratmıştır.

Demiryollarının yatırımcı ülkelere sağladığı bu çok yönlü yararlar, XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı devletine gelen yabancı sermayenin demiryollarında yoğunlaşmasına yol açmıştır. Aşağıdaki tablo bu durumu göstermektedir. Bu tabloya göre, Osmanlı demiryollarına gelen yabancı sermaye (dış borçlar hariç) 1890'da toplam miktarın yüzde 41,1'ne karşı gelirken, 1914'de bu oran yüzde 63,1'e ulaşmıştır. Eğer, demiryollarının yüzde 63,1'lik payına, (limanlar, sigortacılık ve ticaret)-in payı da eklenirse yabancı sermayenin yüzde 70'den fazlasının ulaştırma ve ticaret kesiminde yoğunlaştığı anlaşılar. Bu, yabancı sermaye yatırımlarının XIX. yüzyıl pratiği ile uyum içersindeki bir durumdur. Çünkü gelişmiş ülkeler ana hatlarıyla bir dünya pazarı oluşturmak ve üretimi bu dünya pazarı temelinde gerçekleştirmek için çalışmışlardır. Dünya pazarının oluşturulmasında da ulaştırma ve ticaret sermayelerine önemli görevler düşmüştür. Ulaştırma ve ticaret sermayeleri hem yeni toprakları, hem de o zamana kadar kapitalist genişlemeye kapalı kalmış kapi-

Tablo XVII.

DIŞ BORÇLAR DIŞINDAKİ YABANCI SERMAYENİN SEKTÖREL
DAĞILIMI (%)

Sektörler	1890	1914
Demiryolları	41,1	63,1
Limanlar	2,3	4,3
Belediye hizmetleri (Elektrik, tramvay, su, gaz, v.b.)	11,5	5,1
Bankacılık	23,5	12,0
Sigortacılık	....	0,7
Ticaret	6,0	5,8
Sanayi	10,0	5,3
Madencilik	5,6	3,7
TOPLAM	100,0	100,0

Kaynak: Pamuk (1978), s. 143-144.

talizm öncesi ekonomileri dünya pazarına sokmayı başarmıştır. Bu bağlamda Osmanlı ekonomisindeki ulaştırma ve ticaret sermayeleri de bu ülkeyi dünya pazarının bir parçası haline getirmiştir.

Hicaz demiryolu bir tarafa bırakılırsa, tüm demiryolu yatırımları yabancı sermaye tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu sırada yabancı sermaye 1856-1914 yılları arasında demiryollarıyla ilgili olarak aşağıdaki şirketleri kurmuştur.

Tablo XVIII.

1856-1914 YILLARI ARASINDA YABANCI SERMAYENİN
DEMİRYOLLARIYLA İLGİLİ OLARAK KURDUĞU ŞİRKETLER

Adı	Kuruluş Yeri	Kuruluş Yılı	Sermayesi (Osm.Lirası)
İzmir-Aydın Demiryolları Şirketi	Londra	1856	981.000
Tuna ve Karadeniz Demiryolu ve Köstence Liman Şirketi	?	1857	?
Rusçuk ve Varna Demiryolu Şirketi	?	1863	?
İzmir-Kasaba Demiryoluyla Temdidi Osmanlı Şirketi	İstanbul	1863	704.000
Şark Demiryolları Şirketi	Viyana	1869	2.200.000
Mersin-Tarsus-Adana Demiryolları Şirket-i Osmaniyyesi	İstanbul	1885	181.500
Anadolu Demiryolu Şirket-i Osmaniyyesi	İstanbul	1889	2.640.000
Yafa-Kudüs-U Şerif Demiryolu Osmanlı Anonim Şirketi	Yafa	1889	176.000
Şam-Hama ve Temdidi Osmanlı Demiryolu Şirketi	İstanbul	1890	660.000
Mudanya-Bursa Demiryolları Osmanlı Anonim Şirketi	İstanbul	1891	22.000
Selanik-Manastır Osmanlı Demiryolu Şirketi	İstanbul	1891	880.000
Dersaadet-Selanik İltisak Hattı Demiryolu Şirketi	İstanbul	1892	660.000

Bağdat Demiryolu Şirket-i

Şahane-i Osmaniyyesi İstanbul 1903 660.000

Hudeyde-Sana ve Şuabatı

Şimendifer Kumpanyası İstanbul 1910 220.000

Kaynak: Toprak (1982), s. 355-362; Morawitz (1978),s.307
ve Kurmuş (1971), s. 274.

Aşağıdaki tablo da 1856-1914 yılları arasında yapılan demiryollarını göstermektedir. Tabloya göre, 1856-1914 yılları arasında Sarıkamış-Erzurum-Mamahatun hattı hariç olmak üzere 8344 km. lik demiryolu ağı döşenmiştir. 1860 yılının başlarında "demiryolu imtiyazı alacak olanlara evvelden, tahmil edilecek şartları ihtiva eden bir nevi umumi şartname"nin yayınlandığı ¹. Osmanlı ülkesinde demiryollarının yapımı iki döneme ayrılabilir: 1856-1888 ve 1888-1914 dönemleri. Bu arada 1870-1880 ler durgunluk dönemi olarak nitelenebilir. 1856-1888 dönemi, kesin İngiliz egemenliğinin olduğu dönemdir. Bu dönemde demiryollarının yüzde 50'den fazlası İngiliz sermayesiyle gerçekleştirilmiştir. 1888-1914 döneminde Fransa ve Almanya egemendir. Yatırımların büyük çoğunluğu bu iki ülke tarafından gerçekleştirilmiştir. 1914 yılının başlarında Fransa, Almanya ve İngiltere'nin demiryolu yatırımlarındaki payı, sırasıyla, yüzde olarak 49,6; 36,8 ve 9,8'dir².

¹ Velay (1978), s. 155; Karkar (1972), s. 64

² Pamuk (1978), s. 144.

Tablo XIX.

1914 YILINA KADAR OSMANLI DEMİRYOLLARI

1914 YILINA KADAR OSMANLI DEMİRYOLLARI	Hattın uzunluğu km	İmtiyaz tarihi	İnşa tarihi	Teşis sermayesi mily. krp.	Sermayenin menşei
Küstence-Çernavoda (Boğazköy)	66	1856	1859 - 60	32	İngiltere
Ruseguk-Varna	224	1861	1863 - 68	135	"
Şark demiryolları :					
İstanbul - Edirne	318	1863, 69	1869 - 70	214	Fransa, Belçika, İs-
Şarkî Rumeli	385	"	1872 - 83	218	viçre, Avusturya
Selânik - Mitroviçe	263	"	1872 - 74	200	(Banque de Paris et
Edirne - Dedeağaç	149	"	1870 - 72	92	de Pays - Bas)
Bosna kırsarı	102	"	1870 - 72	65	
Babaeski - Kırkkilise	46	1910	1911 - 13		
	1264			782	
Üsküp - Surp hududu vs.	131	1884	1885 - 89	82	Osmanlı Bk.
Selânik - Manastır	219	1890	1891 - 94	220	Deutsche Bk.
Dedeağaç - Selânik	508	1892	1892 - 96	488	Osmanlı Bk.
Aydın Hatları :					
İzmir - Aydın	130	1856	1856 - 57	147	İngiltere
Aydın Dinar Eğridir	342	1879, 1911	1879 - 1912	309	"
Tire - Ödemiş - Çivril v.s.	137	1882, 1911	1883 - 1911	124	"
	609			579	
İzmir - Kasaba ve temidi					
İzmir - Kasaba (Turgutlu)	53	1863	1863 - 66		
Kasaba - Alaşehir	76	1872	1885 - 86	249	Fransız sermayesi ile
Manisa - Soma	92	1888	1888 - 90		İngilizlerden satın
Alaşehir - Afyon	252	1884	1894 - 95		alınmıştır.
Soma - Bandırma	184	1898	1898 - 99	464	
İzmir - Bornova	5		1865		
	782			713	
Mudanya - Bursa	41	1871	1872 - 92	18	Fransa
Mersin - Adana	67	1883	1884 - 86	45	İngiltere, bilahare Alm.
Anadolu Hatları					
Haydarpaşa - İzmit	93		1872 - 73	26	
İzmit - Ankara	485	1888	1888 - 90	475	(Doyce Bank'a satıl-
Arifiye - Adapazarı	9	1898	1898 - 99		mıştır.
Eskişehir - Konya	445	1893	1893 - 96	445	Deutsche Bk.
	1033			946	
Bağdat Hattı					
Konya - Ulukışla - Karap.	291	1898	1904 - 12		Deutsche Bk.
Durak - Mamure	115	"	"	530	"
Toprakkale - İskenderun	59	"	"		"
İslahiye - Resulayn	453	"	1911 - 14	400	"
Bağdat - Samarra	119	"	1912 - 14	50	"
	1637			1060	
Suriye Hatları					
Beirut - Şam - Müzeyrib	258	1890	1892 - 94	444	Fransa, Belçika
Beirut - Halep	332	1893, 96	1900 - 05		Fransa
Tarabulusşarın - Humus	162		1909 - 11	83	"
Yafa - Kudüs	67	1895	1896 - 92	65	"
	778			592	
Hicaz Demiryolu	1564		1901 - 06	423	MVV

Sarıkamış-Erzurum

Mamahatun

296 - 1899-1916 - Rusya

TOPLAM

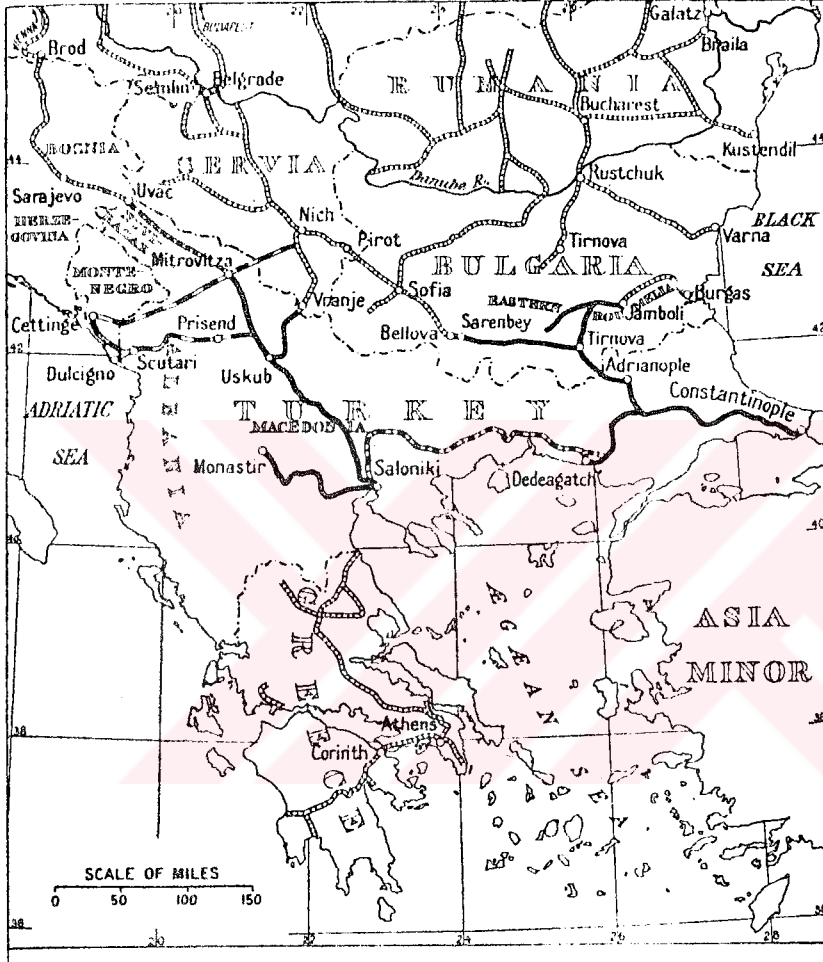
3640

Kaynak: Eldem (1970), s.164.

Aşağıdaki haritalar Avrupa ve Asya Yakasında döşenen Osmanlı demiryollarını toplu olarak göstermektedir.

Harita IX.

1912 YILINDA BALKAN DEMİRYOLLARI

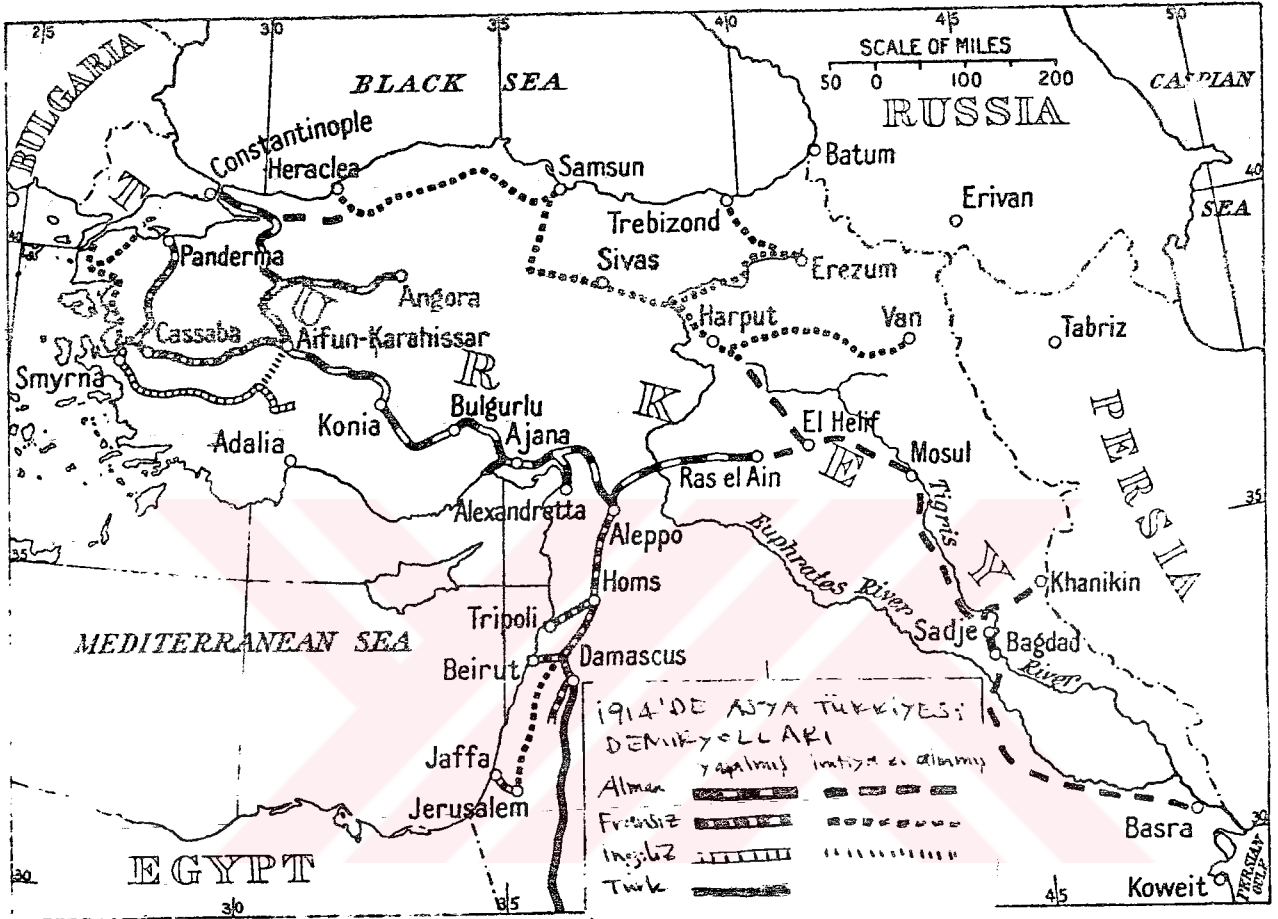


- Sark Demiryolları Şirketi tarafından yönetilen hatlar (1908) : —————
- Selâniğin uzantısı hatlar : - - - - -
- Avusturya projesi - Uvac - Mitroviçe : ————
- Tuna-Adriyatik hattı için önerilen iki güzergahı : ————
- Diğer hatlar (Tamamına yakın kısmı devlet tarafından işletilen hatlar) : ————

Kaynak: Feis (1961), s. 299.

Harita X.

1914 YILINDA ASYA YAKASI DEMİRYOLLARI



Kaynak: Feis (1961), s. 349.

Osmanlı imparatorluğu'nun kapsadığı geniş alana göre yapılan yabancı sermayeye dayalı demiryolları fazla olmamıştır, hatta az olmuştur. Bu azlık Issawi'ye göre, Osmanlı imparatorluğu'nun karşı karşıya kaldığı emperyalist etkilerin dünyanın bir çok kısmındaki durumla karşılaştırıldığında daha az olmasını sağlamıştır¹. Bizce bu ilişkinin tersi doğrudur: Eğer, Osmanlı imparatorluğu'nun

¹ Issawi (1980), s. 147.

karşılaştığı emperyalist etkiler daha az olmuşsa bunun nedeni demiryollarının azlığı değil, Osmanlı İmparatorluğu'nun koloni bir ülke olmaması veya bir başka deyişle yarı koloni bir ülke olmasıydı. Çünkü yarı koloni ülke olan Osmanlılarda dört düzeydeki ilişkilerin (tarımsal mal ve hammadde ithalatı ile endüstriyel mal ve sermaye ihracı) yoğunluğu, kolonilerde olduğu gibi mutlak olarak dış dinamiklerin doğrudan müdahaleleriyle değil; "telkin ve ikna" mekanizmasına dayanan dolaylı müdahaleleri ve iç dinamiklerin özellikle de (stratejik/yönetmel) dinamiklerin karşılıklı etkileşimlerinin bir bileşkesi sonucunda gerçekleşmiştir. İşte, demiryollarının azlığının nedeni de budur.

Bu ilişki farklılığı aynı zamanda koloni ülkelerle Osmanlı İmparatorluğu'nun dış ticaret bilançolarına da yansımıştır. Bu noktada gerek toplam Osmanlı dış ticaretinde, gerekse XIX. yüzyılda önem kazanan demiryolu bağlantılı şehirlerin dış ticaretlerinde ithalatın ağır basmış olduğunu vurgulamak gerekir¹. Bir başka deyişle, XIX. yüzyıl Osmanlı dış ticareti, birkaç yılın dışında ithalatın, ihracattan sürekli fazla olduğu bir genel eğilim göstermiş ve bu da koloni ülkelerdeki durumla bir farklılık yaratmıştır. Böylece, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki doğal kaynakların işletilmesi kolonilerdeki kadar^{yoğun} olmamış ve artan ithalat sonunda ortaya çıkan dış ticaret açıkları da alınan dış borçlarla kapatılmıştır.

¹ Pamuk (1979-1980), s. 198'deki tablo ve Osmanlı liman şehirlerinde Dış Ticaretin Gelişimi tablosu.

Koloni ülkelerde ithalatın karşılanması ve ihracatın ithalattan fazla olması, bu ülkelerdeki doğal kaynakların demiryolu nüfuz hatlarının da yardımıyla daha yoğun işletilmesiyle sağlanmıştır. Metropol ülkeler, koloni ülkelerde, plantasyon, hacienda ve kapitalist çiftlik türü uygulamalarda bulunabilmiş; böylece hangi alanlarda hangi malların yetiştirileceği, belirledikleri fiyat, ücret ve zor politikalarıyla ne kadarının içeride tüketileceği, ne kadarının dışarıya gönderileceği gibi kararları verebilmişlerdir. Demiryollarının yoğunluğu da, mal trafiğinin büyüklüğüne göre az ya da çok olmuştur. İngiliz kolonisi Hindistan'da demiryolu ağlarının dönemine göre oldukça yoğun olmasının belki de en önemli nedeni buydu. Oysa, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki koşullar, bu tür kararların ne verilebilmesi, ne de uygulanabilmesi için o kadar elverişliydi. Çünkü Osmanlı İmparatorluğu koloni değildi. Ülkedeki ekonomik yapının belirlenmesinde ve demiryollarının hangi koşullarda yapılacağına ilişkin olarak Osmanlı yönetiminin belli bir etkinliği vardı. Ayrıca, bu ülkede İngiliz, Fransız, Alman ve Rus çıkarları sürekli rekabet halinde olmuş ve birbirlerinin yapmak istediklerini zaman zaman engellemişlerdir. Örneğin, Lessep'in 1855'de belirttiğine göre, İngiltere ve Fransa'nın Yakın-doğu politikası birbirlerini karşılıklı olarak engellemek olmuştur¹. Bu durumdan yararlanan da Osmanlılar olmuştur.

¹ N.Senior: A Journal Kept in Turkey and Greece, (London, 1859), 142, Silier (1976-1977), s. 88 içinde.

İşte bütün bu nedenlerden dolayı Osmanlı demiryolları metropol veya koloni ülkelerden farklı olan bir "büyüme yolu" izleyerek "yarı koloni tipi demiryolları"nı ortaya çıkarmıştır.

3.4. Yarı Koloni Tipi Demiryolları: Osmanlı Demiryolları.

8344 km.lik yarı koloni tipi demiryolları, genel olarak, Osmanlı İmparatorluğu ile Avrupa ülkeleri arasında ithalat ve ihracat akımlarını geliştirmiştir. Ticaret giderleri içersinde ulaştırma giderlerinin azalması, örneğin, İngiltere'nin imparatorluktan yaptığı ithalatta ulaştırma giderlerinin toplam ticaret tutarları içersindeki payının 1853'de yüzde 14,02 iken, 1883'de yüzde 10,40

ve 1913'de yüzde 7,84'e, Fransa'nın da 1852'de yüzde 4,81 iken 1882'de yüzde 4,5'e düşmesi¹ bu ve benzeri ülkelerin Osmanlılarla arasındaki ithalat ve ihracat hacmini arttırmıştır. Kıyılardan iç bölgelere doğru uzanan demiryolu nüfuz hatları buralardaki maden ve tarım ürünlerini liman şehirlerine taşımıştır. Böylece, Kuzey Yunanistan, Batı Anadolu, İç Anadolu, Güney Anadolu ve Suriye'de yapılan demiryolu nüfuz hatları iç bölgelerde yetişen pamuk, hububat ve diğer tarım ürünleriyle madenleri ana ihrac limanlarına taşımıştır. Burada Osmanlı demiryolu nüfuz hatlarında egemen güdünün tarımsal hinterlandlara ulaşmak olduğunu vurgulamak gerekir². Madensel hinterland-

¹ Pamuk (1979-1980), s. 193

² Kolars ve Malin (1974), s. 118-121.

lara ulaşmak Gana, Nijerya v.b. koloni ülkelerde olduğu gibi açık bir güdü meydana getirmemiştir. Öte yandan ithal edilen mallar da liman şehirleri ve yakın çevresinde tüketilmiştir. Demiryolu trafiği, liman şehirlerine yönelik tek yanlı trafik olmuştur. Bu özellik, ulaştırma maliyetlerinin yüksek olmasına yol açmıştır.

Dış ticaret hacminde demiryollarının da katkısıyla meydana gelen gelişme, XVIII. yüzyılda oldukça önemli olan Reşit (Mısır), Akra, Sayda, Tripoli, İskenderun, Halep, Antalya ve Edirne gibi şehirlerin önemlerini kaybetmesine yol açarken; İzmir, İstanbul, Selânik, Mersin ve Beyrut şehirleri öne çıkmıştır¹. Mal hareketlerinin yoğunluğu bu şehirlere doğru kaymıştır. Bu durum koloni ülkelerde bazı liman şehirlerinin, hinterlandlarındaki malları denizyollarına aktaran ve denizyollarıyla dışarıdan

¹ Issaw (1980), s. 78. Bunlardan ayrı olarak demiryollarıyla iç bölge bağlantısı olmayan Trabzon'un gelişimi, XVIII. yüzyılın sonundan itibaren İran transit ticaretinin büyük bir kısmının kendi üzerinden yapılmasına bağlanabilir. Samsun'un gelişim nedeni ise, Kuzey Anadolu'nun demiryolu noktalarına ulaşmasının çok güç ve pahalı olması yüzünden, mallarının çıkış yeri olarak bu şehri kullanmasında aramak gerekir.

Bu arada demiryollarının ulaştırma maliyetlerini düşürmesi ve hızlandırması liman şehirlerinin dışında bazı şehirlerin de ortaya çıkmasına olanak tanımıştır. Bu durum imparatorluğun Avrupa pazarlarına açılması, geleneksel ticaret yollarının ve fonksiyonlarının değişmesi ile alan organizasyonunda meydana gelen önemli değişimler sonunda ortaya çıkmıştır. Avrupa'nın bir açık pazarı haline gelmesini sağlayacak biçimdeki demiryolu gelişmesinin yolaştığı yeni ulaştırma sistemi yeni şehirlerin doğmasını sağladığı gibi, önemleri kaybolacak şehirlerin hangileri olacağını da belirlemiştir. Bu dönemde büyüyen şehirlerin en önemli karakteristiği, ulaşım gelişmelerinin ortaya çıkardığı kırılma noktalarında bulunmuş olmalarıdır. Bu şehirlerin büyümesini sağlayan kırılma noktalarındaki/aktiflikler olmuştur. Bu nedenle, Bolu gibi şehirler önemlerini kaybederken; Afyon, Burdur gibi XVI. yüzyılın önemli merkezleri olan, sonradan bu önemlerini kaybeden merkezler tekrar eski durumlarına kavuşmuşlardır. Bkz. Tekeli (1972), s. 107; Okyay (1981).

gelen malları çevresine dağıtan kırılma noktaları olarak ticaretteki uzmanlaşma eğilimlerine benzemektedir. Aşağıdaki tablo belirtilen gelişimi özetlemektedir. Bu gelişimde İstanbul'un, Anadolu Demiryollarıyla Ankara ve Konya hinterlandını; İzmir'in, İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba demiryollarıyla Ege bölgesini; Selânik'in, Selânik-Mitroviçe, Selânik-Manastır ve Selânik-Dedeoğaç hatlarıyla Kuzey Yunanistan'ı; Mersin'in, Mersin-Adana ve Bağdat demiryollarıyla yakın çevreyi kendisine bağlamasını önemli etkisi olmuştur. Maden ve tarım hinterlandlarını demiryollarıyla kendisine bağlayan Avrupa ilişkili şehirlerin ihracat ve ithalatları önemli büyüklüklere ulaşmıştır.

3.4.1. Demiryolu Nüfuz Bölgeleri

Osmanlı demiryolları da koloni ülkelerde sıkça rastlanan örneklerle benzer şekilde nüfuz hatları biçiminde yapılmıştır. Ancak koloni ülkeler durumları gereği tek bir ülkeye bağlı ve demiryolu nüfuz hatları yönünden tek bir nüfuz bölgesinden meydana gelmişken; politik yönden bağımsız olan ve birçok ülke ile ekonomik-politik ilişki içersinde bulunmuş Osmanlı İmparatorluğu'nda çeşitli nüfuz bölgeleri ve buna bağlı olarak da her bölgenin kendi demiryolu nüfuz hatları olmuştur. Bir başka deyişle, Osmanlı İmparatorluğu'nda farklı nüfuz bölgelerine sahip İngiltere, Fransa ve Almanya'nın herbiri kendi demiryolu nüfuz hatlarını meydana getirmiştir. O halde, Osmanlı İmparatorluğu'nda İngiliz demiryolu nüfuz bölgesi, Fransız demiryolu nüfuz bölgesi ve Alman demiryolu nüfuz bölgesi olmak üzere üç demiryolu nüfuz bölgesinden söz etmek olanaklı-

Tablo XX.

OSMANLI LİMAN ŞEHİRLERİNDE DIŞ TİCARETİN
GELİŞİMİ (1000 Sterlin)

	1840 ların başı		1873-1877		1900 Dolayları		1910-1912	
	İthalat İhracat		İthalat İhracat		İthalat İhracat		İthalat İhracat	
İstanbul (2000) (500)			(10,000)(5.000)		7.400	2.800	13.500	4.300
İzmir	800	1.250	3.700	4.300	2.700	4.000	4.000	4.300
Selanik	125	125	1.500	1.600	2.500	1.400	4.500	1.400
Adana(')	40	60	500	600	400	700	700	900
Trabzon	200	100	600	300	500	500	1.500	600
Samsun	150	150	400	300	500	700	1.000	1.700
Toplam	3.315	2.185	16.600	11.100	14.000	10.100	25.200	13.200
İndeks	100	100	500	510	420	460	760	600
Toplam Osmanlı								
Dış Ticareti(')	7.845	(5.899)	(22.356)	(16.402)	20.822	12.202	36.436	19.697
İndeks	100	100	280	280	270	210	460	330
Fiyat İndek-								
si	120	111	126	114	84	73	92	83

Kaynak: Issawi (1980), s. 32.

(') Adana, Mersin'le ilişkisinden dolayı bir liman şehri olarak algılanabilir.

(') Osmanlı dış ticaretinin gelişimi için ayrıca bkz. Pamuk (1979-1980), s. 198.

dır. Demiryollarında yoğunlaşan yabancı sermaye yatırımları, her ülkenin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki nüfuz bölgesinde ekonomik, politik ve stratejik etkinliğini arttırmasının bir aracı olmuştur. "Tamamiyle bir iç mesele olması lazım gelen demiryol siyaseti devletlerarası bir mesele halini almıştır"¹. Sonuçta İngiltere, Eflak ve Buğdan (Romanya), Batı Anadolu, Irak ve Basra Körfezi'nde nüfuz bölgesi oluştururken, Almanya'da Trakya, iç Anadolu ve Mezopotamya'da nüfuz bölgesi oluşturmıştır. Fransa ise aynı amaçla K. Yunanistan, Batı ve Güney Anadolu ile özellikle Suriye'de nüfuz bölgesi oluşturmıştır.

3.4.1.1. İngiliz Demiryolu Nüfuz Bölgeleri

Biraz önce de belirtildiği gibi, İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki nüfuz bölgesi Eflak, Buğdan, Romanya, Batı Anadolu, Irak ve Basra Körfezi'nden meydana gelmekteydi. İngiltere, bu nüfuz bölgelerinden Romanya ve Batı Anadolu'da demiryolu yapmışken, Irak ve Basra Körfezi bölgesinde yapmamıştır. Bununla beraber, Irak ve Basra Körfezi, İngiltere için ekonomik ve politik açıdan oldukça önemli olmuştur. Bunun nedeni, bölge topraklarının son derece verimli olması, zengin petrol kaynaklarının bulunması ve Basra Körfezi'ni İran'la birleştiren yolların buradan geçmesidir². Irak, eski zamanların hububat ambarı olarak tanınmıştır. XIX. yüzyılda da kendisine yeterli üretimin dışında Arabistan, Hindistan ve diğer ülke-

¹ Onur (1953), s. 36.

² Adamof (1972), s. 43.

lere ihracat yapacak derecede hububat üretmiştir. Irak'ın önemini arttıran diğer bir neden de bu bölgenin Fırat ve Dicle nehirleri gibi doğal ulaşım yollarına sahip olmasıdır. Süveyş Kanalı'nın açılması, Bağdat'la Basra'nın ticaretine zarar vermemiş, tersine bu bölgenin Avrupa ve A.B.D. deniz ticaretiyle daha kolay bağlantı kurmasına yardımcı olmuştur. Bu nedenle, Bağdat'ın ticareti hızla gelişmiştir. Özellikle İran ve Hindistan'la yapılan ticaretin gelişmesi bu artışın başlıca etkeni olmuştur. Bağdat, Mezopotamya'nın endüstri, tarım ve ticaret merkezidir¹.

İhracata yönelik gelişim sonunda Irak'ın 1880-84 ile 1910-13 arasında denizyoluyla yapmış olduğu ihracat 3 kat artarken, ithalatı 4 kat artmıştır². Irak ve Basra ticaretinde egemen ülke İngiltere'dir. 1910-13 arasındaki yıllarda İngiltere, Irak'taki ithalatın yarısını, ihracatın da yüzde 25'den fazlasını elinde bulundurmıştır. Eğer, İngiltere'nin ticaretteki bu payına Hindistan'ınki de eklenirse, toplam İngiliz ticaretinin payı, örneğin, 1912-13'de ithalatta yüzde 65-70'e yükselirken, ihracatta yüzde 50'ye yükselmiştir³.

İngiltere'nin Irak'ı kendi nüfuz bölgesi haline getirmesinde Fırat ve Dicle nehirlerinde kurulan İngiliz gemi şirketleri ile Basra Körfezi'ndeki deniz ulaştırmasının hemen hemen bütünüyle İngilizlerin tekelinde olmasının

¹ Lanzoni (1966)

² Owen (1981), s. 274-275.

³ Owen (1981), s. 276, ayrıca bkz. Adamof (1972), s. 44-45.

dan kaynaklanmıştır. 1864/65 ile 1866/7 arası yıllarda Basra Körfezi'ndeki ticarete Osmanlı deniz filosu 75.000 tonla egemenken, bu yıllarda İngiltere'nin deniz filosu 21.000 tondur. 1896'da İngiliz deniz filosu 137.000 tona ulaşırken, "Arap ve Türk filosu" 12.500 tona düşmüştür. İngiliz ticaret filosunun rakip ülkelerle de arasındaki mesafe oldukça fazladır. Örneğin, 1910-13'de Basra'daki İngiliz ticaret filosu yılda ortalama 240.000 tonken, Almanya'nın 38.000 tondur. Yine 1913'de Basra'ya Hamburg America Line'in 20 Alman gemisi gelirken, aynı yılda körfeze gelen İngiliz gemisi 163'dür¹. Basra Körfezi ve çevresinde İngiliz gemileri bir bakıma taşıma trafiğinin tekeli elinde bulundurmaktaydı. Basra Körfezi'nde bulunan 7 denizcilik şirketinden 5'i İngiliz, 1'i Alman ve 1'i de Rus'tu². İngiltere'nin ticareti en çok Arabistan, Mezopotamya ve Basra Körfezi kıyılarında toplanmıştı³. Bu bölge İngiltere'nin denetimi altındaydı.

İngiltere esas olarak Süveyş kanalının açılması ve bunu denetimine geçirmesi nedeniyle Irak ve Basra Körfezi çevresinde demiryolu yapmamıştır. Romanya'da demiryolu yapma nedeni, bu bölgedeki tarımsal hinterlanda nüfuz et-

¹Owen (1981), s. 276. Burada bir noktayı çok açık belirtmek gerekir. XX. yüzyıla kadar gemiciliği gelişmemiş ve bu nedenle Basra Körfezi'ne gemi sokmamış Almanya'nın bu yıllarda İngiltere'den az da olsa gemi sokması, kendisi yönünden oldukça önemli bir gelişmedir. Sürekli gelişen Alman ticaret filosu Basra'daki İngiliz ticaret filosunu gittikçe tehdit eder olmaya başlamıştır. Bkz. s. 223-224.

²Conker (1935), s. 37.

³Conker (1935), s. 37.

mekti. Batı Anadolu'da da demiryollarını tarımsal hinterlanda nüfuz etmek için yapmıştır¹. İngiltere, Batı Anadolu'ya demiryollarını, bölgedeki nehir ulaştırmasının (Gediz ve Menderes nehirleri) teknik nedenler yüzünden olanaksız ve kara ulaştırmasının da son derece elverişsiz olması nedeniyle döşemiştir. Gediz ve Menderes nehirlerinde, Fırat ve Dicle'de olduğu gibi gemi işletilemezdi. Demiryolu olmadığına bölgenin tarımsal potansiyelinden başka türlü faydalanılamaz ve İngiliz nüfuz bölgesi haline getirilemezdi. Demiryolu nüfuz hatlarının döşenmesiyle İngiltere, bölgenin tarımsal mallarını İzmir'e çekecek ve buradan da kendi ülkesine götürecektir. Ayrıca, demiryolları İngiltere'nin bölgedeki politik etkisini de güçlendirecektir.

İngiliz ekonomisinde son derece önemli olan tekstil endüstrisi, ham pamuk ithalatı yönünden sürekli olarak A.B.D.'ye bağımlılaşmakta ve bu da İngiliz tekstil endüstrisini ürkütmekteydi. Çünkü pamuk ithalatında meydana gelebilecek bir aksama İngiliz tekstil endüstrisini kolayca güç bir duruma sokabilirdi. 1861'de A.B.D. iç Savaşı'nın başlaması, İngiltere'nin bu konuda bir an önce önlem almasını kaçınılmaz kılmaktaydı. Bu yüzden İngiltere kendi tekstil endüstrisi için yeni ham pamuk alanları aramaktaydı. İzmir bölgesi bu alanlardan birisi olmuştur.

¹ Çonker'in İzmir-Aydın demiryolunu Hindistan kısa yol projesinin bir parçası olarak yorumlayan katılmadığımız görüşü için bkz. Conker (1935), s. 15.

Esasen, Osmanlı İmparatorluğu XVIII. yüzyılda da İngiltere'ye ham pamuk ihraç eden bir ülkeydi. Ancak, daha sonraları bu faaliyet durmuştu. O yıllarda A.B.D.'deki bunalımdan dolayı dünya pamuk fiyatlarının sürekli yükselmesi Osmanlı İmparatorluğu'ndaki pamuk üretimini canlandıracak ve ihracatını da yeniden başlatacaktı. Zaten, Osmanlı İmparatorluğu'nda ihracata yönelik üretimin teşvi-ki hemen her durumda dünya piyasa fiyatlarındaki ani sıçramalardan meydana gelmiştir¹. Osmanlılarda yüksek ulaştırma maliyetleri, üretilen tarımsal malların dünya pazarlarında karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olmasını engelleyen faktörlerden birisidir. Yüksek dünya fiyatları, Anadolu'da üretilen malların pazarlanmasındaki birçok engeli, özellikle, yüksek ulaştırma maliyetlerini aşmasını kolaylaştırmıştır.

Avrupa pazarlarında A.B.D. İç Savaşı'ndan önce 100 libresi 250-300 kuruş olan pamuk fiyatlarının 1863'de 700-1000 kuruş ve 1864'de de 1250-1300 kuruşa çıkması Osmanlı İmparatorluğu'nda en çok İzmir ve Aydın bölgesini etkilemiştir². Gediz ve Menderes nehirlerinin bulunduğu bu bölgenin 1860 lardaki ihracatında en önemli gelişme pamukta olmuştur. Bunun sonucunda İzmir bölgesinde pamuk ekimine ayrılan alan artmış³, 1860'da 5.000 - 7.000 balya olan pamuk ihracatı 1865'de 80.000 balya ile uç noktasına ulaşmış ve A.B.D.'deki bunalımın giderilmesinden sonra da öne

¹ Owen (1981), s. 110

² Owen (1981), s. 111-112. A.B.D. İç Savaşı'nın Adana pamuğu üzerindeki etkisi sınırlı kalmıştır.

³ Kurmuş (1974), s. 85.

mini kaybetmiştir¹. Bu arada 1856'da Küçük Asya Pamuk Şirketi'nin kurulması ve pamuk üretimini özendirmeye çalışması ile İzmir-Aydın demiryolu imtiyazının da yine aynı tarihte alınması ilginç olmalıdır. Ayrıca, İzmir-Aydın demiryolu şirketinin çeşitli ticaret odaları ile ilişki kurması ve Manchester gibi şehirlerde raporlar yayınlarak pamuk-demiryolu ilişkisini ele alması da ilgi çekicidir². Ancak, burada vurgulanması zorunlu olan nokta, pamuk ihracatında asıl etkinin dünya fiyatlarındaki büyük sıçramalardan geldiği ve Aydın'a kadar olan kısmı 1866/67'de tamamlanan İzmir-Aydın demiryolunun da buna sonradan katkıda bulunduğuudur.

Pamuk ihracatındaki patlamanın etkisi 1865'den sonra kaybolmuştur. Bununla birlikte İzmir'in toplam tarımsal ihracatı düşmemiştir. Pamuğun yerini diğer tarımsal mallar almıştır. 1870 lerde A.B.D.'ye olan haşhaş satışları artmış, ayrıca, palamut, tütün, yaş ve kuru meyve pazarı genişlemiştir. İzmir'in ihracatında meydana gelen bu değişiklik aşağıdaki tabloda gösterilmiştir. Bu mallar Aydın ve Kasaba hatlarıyla İzmir'e taşınmıştır. Daha önce deve kervanlarıyla taşınmak zorunda olan mallar da demiryollarıyla taşınmaya başlamıştır. Örneğin, Kasaba hattı yapıldıktan kısa bir süre sonra Gediz ovasındaki deve trafiğinin yüzde 90'nını kendisine çekerken, Aydın hattı da güneydeki trafiğin yüzde 50'sini kendisine çekmiştir³.

¹ Owen (1981), s. 112.

² Kurnuş (1974), s. 82.

³ Owen (1981), s. 113.

TABLO XXI

1863-1910 YILLARI ARASINDA IZMİR'DEN YAPILAN TARIMSAL MAL İHRACATI TAHMİNLERİ

(Yıllık Ortalamalar
olarak milyon sterlin)

	1863-4	1865-70	1871-4	1875-9	1880-4	1885-9	1890-4	1894-9	1900-4	1905-8	1910
PAMUK	1,471	0,899 ²	0,425	0,378	0,229	0,281 ⁴	0,192 ⁶	0,089 ⁷	0,253	0,228	0,244
YÜN	0,165	0,140 ²	0,192	0,459	....	....	....	....	....	....	....
HAŞHAŞ	0,709	0,568	0,675	0,486	0,355	0,296 ⁵	0,202 ⁶	0,305 ⁷	0,288	0,137 ⁸	0,415
PALAMUT	0,484	0,289	0,389	0,793	0,572	0,755 ⁵	0,649 ⁶	0,448 ⁷	0,415	0,421 ⁸	0,476
TÜTÜN			0,142	0,176	0,086	0,055 ⁵	0,062 ⁶	0,056 ⁷	0,203	0,201 ⁸	0,210
KURU ÜZÜM, İNCİ VE KURU MEYVE (1)	0,947	0,578	0,826	0,742	1,503	1,635 ⁵	1,396 ⁶	1,229 ⁷	1,561	2,138 ⁸	1,067
HUBUBAT	....	....	....	0,272 ³	0,361	0,252 ⁵	0,530 ⁶	0,344 ⁷	0,652	0,650	0,267
ZEYTİN YAĞI	....	....	....	....	0,070	0,058 ⁵	0,081 ⁶	0,031 ⁷	0,033	0,096	0,074

Kaynak: Owen (1981), s. 111 ve 201

(1) 1830-4'den sonra yaş üzüm de dahildir. (2) 1867 hariç, (3) 1875 hariç, (4) 1866/7 hariç,

(5) 1887 hariç, (6) 1893 hariç, (7) 1895/7 hariç, (8) 1895/6 hariç.

Bunun nedeni, deve kervanlarına göre demiryollarının ulaştırma maliyetlerini oldukça azaltması olmuştur. Ayrıca, Aydın ve Kasaba hatları boyunca mal depolarının yapılması buna katkıda bulunmuştur.

Böylece 1830 larla 1880 ler arasında İzmir'in ithalat ve ihracatı reel olarak 10 ve 5 kat artmıştır¹. Bu artışın nedenleri arasında, İngiltere'nin serbest ticaret politikası, buharlı gemilerin gelişmesi ve Küçük Asya'nın üretici bölgelerini İzmir'e bağlayan Aydın ve Kasaba demiryolları sayılabilir². Ancak, demiryollarının Batı Anadolu'ya gelmeden önce, bölge ticaretinin belli bir düzeye erişmiş olduğunu kesinlikle belirtmek gerekir. Yani, demiryolları var olan bir pazara gelmiştir³. Gerçekten 1839'da 53 milyon Frank olan İzmir ticareti 1855'de 120 milyon Frank'a yükselmiş ve bundan sonra da hiç bir zaman 100 milyon Frank'ın altına düşmemiştir⁴. İzmir limanındaki bu gelişmelere koşturarak İzmir-Aydın demiryolu 1897-99 arasında ortalama 328.000 ton mal ve 1905-11 arasında da ortalama 299.000 ton mal ve 2.236.000 yolcu taşımıştır. İzmir-Kasaba hattı ise 1895'de 115.000 ton mal ve 1.5 milyon yolcu taşırken, 1913'de 430.000 ton mal ve 3 milyon yolcu taşımıştır⁵.

¹ Issawi (1980), s.109.

² Kurmuş (1974), s. 192.

³ Issawi (1980), s. 110-111; Schoenberg (1980), s. 31.

⁴ Kütükoğlu (1979), s. 497 ve Issawi (1980), s. 110.

⁵ Issawi (1980), s. 184-186. İzmir-Kasaba demiryolu 1893'de Fransa'ya geçmiştir.

İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba demiryolu nüfuz hatlarının, dinamik anlamdaki ileriye doğru bağlantı etkileri, nüfuz bölgesindeki ihracata yönelik uzmanlaşmanın artmasına yolaçmıştır. Ayrıca, artan ticarete yanıt verebilmek için İzmir rıhtımı da bu sıralarda, 1875/76'da açılmıştır¹. Limanla iç bölge arasındaki mal hareketinin sürekli ve yeterli düzeyde olabilmesi için İngiltere tarafından bazı önlemler alınmış ve Osmanlı yöneticilerine bazı telkinlerde bulunulmuştur. Batı Anadolu'da üreticilere çeşitli kredi kolaylıkları sağlanmış, makinalaşma arttırılmış ve bazı sulama faaliyetlerinde bulunulmuştur². Ayrıca, 1866'da yabancılara toprak satın alma hakkını veren yasanın çıkarılması ve İngilizlerin 1878'de İzmir yakınlarındaki tarıma elverişli tüm toprakları ellerine geçirmesi bu dönemdeki gelişmelerdir. Bu gelişmeler sonunda ihracata yönelik tarımsal malların üretimi artmıştır. Yine bu bağlamda tarımda ihracata yönelik üretime ayrılan toprakların payı artmıştır. Örneğin, 1863'de pamuk ekilen alan, hububat ekilen alan aleyhine o kadar geniş bir alana yayılmıştır ki, hububat üretiminin bölge gereksinimini karşılayamıyacağından korkulmuştur. O yıllarda buğday ve diğer hububat ürünlerine ayrılan toprakların büyük bir kısmı pamuk ekimine ayrılmıştır. Bu durum toprak kullanımının ticarete konu olmayan mallar aleyhine, ticarete konu olan mallar lehine olan yeniden dağılımına işaret eder³.

¹ Kütükoğlu (1979); Report on Port of Smyrna, May 1888, France, Ministère des Affaires Etrangères, Corres Pondance Commerciale, Issawi(1980), s. 169 içinde, Fransa'nın kontrolunda olan İzmir Rıhtımının İngiltere ile Fransa arasında çeşitli mücadelelere yol açmış olduğunu belirtmek gerekir.

² Kurmuş (1974), IV. bölüm

³ Kurmuş (1974), s. 86,92 ve 96.

İzmir'in tarımsal mallar ihraç eden bir liman olarak öneminin gittikçe artması, bu bölgedeki tarımsal üretimin İngiltere'nin çıkarlarına uygun bir ürün bileşimine sahip olmasına yol açmıştır. Toprak sahibi İngilizler kendi istedikleri ve genellikle Avrupa'ya ihraç olanağı olan ürünleri yetiştirmişlerdir. İngiltere'nin ihracata yönelik bu etkinliği yalnızca tarımsal mallarla sınırlı kalmamıştır. Madenleri de kapsamıştır. Bu alana ilk yabancı sermaye yatırımında bulunan İngiltere, 1902 yılında toplam 58 maden işletme imtiyazını elinde tutmuştur¹. İngilizler tarafından çıkarılan bu madenler İngiliz denetimindeki demiryollarıyla taşınmış ve hemen tamamı çoğunlukla İngiltere'ye ihraç edilmiştir. Örneğin, 1902-1911 yılları arasında zımpara taşı üretiminin yüzde 98'i ve krom üretiminin yüzde 99'u Avrupa'ya ihraç edilmiştir². "Maden kaynaklarının sömürülmesi, tümüyle tek yönlü olmuş ve Batı Anadolu ekonomisi, kapitalist gelişme açısından da bu talandan hiç bir şey kazanmamıştır³".

Batı Anadolu'daki demiryolları böylece İngiltere ve diğer Avrupa ülkelerine yapılan tarımsal ve maden ürünlerinin ihracatını arttırmıştır. Bununla beraber yapılan demiryolları oransal olarak, ihraç edilen tarımsal mal üretimini ihraç edilmeyen tarımsal mal üretimi aleyhine olarak artmıştır. Eğer, tarıma ayrılan toprak miktarı sabit ve verimliliklerde fark olmadığı varsayılırsa, toplam tarım-

¹ Kurmuş (1974), s. 164.

² Kurmuş (1974), s. 174,181.

³ Kurmuş (1974), s. 182-183.

sal üretim düzeyinde bir artıştan sözedilemez. Çünkü tarımsal üretimde ürün ikamesi olmuştur. Ayrıca, ihracat mallarında üretim artışının olması, toplam tarımsal üretim düzeyinin de aynı oranda arttığını göstermez.

Sonuç olarak İngiltere, Rusya'nın korumacılığına bir tepki olarak, Romanya'dan hububat ithalatını arttırmak için bu bölgede demiryolu nüfuz hatları yaparken, Batı Anadolu'daki demiryolu nüfuz hatlarını da A.B.D. iç Savaşı sırasındaki "pamuk krizi"ne çözüm olarak pamuk ithalatını arttırmak için yapmıştır. Esas olarak pamuk ithalatını kolaylaştırmak üzere yapılan bu hatlar, sonraki yıllarda yarattığı dinamik ileriye doğru bağlantı etkisiyle bölgenin tarımsal yapısında ihracata yönelik uzmanlaşma eğilimini güçlendirmiştir. Pamuk krizinin kısa bir süre sonra kalkması sonucunda görece önemini kaybeden pamuk ihracatı yerine pamuk dışı bazı tarımsal ürünlerin de ucuz ulaştırma olanaklarıyla ihracat edilebilir duruma gelmesi, bölge tarımını dünya pazarları ile bütünleştirmiştir. Demiryolları bölgenin İngiltere ile olan ilişkilerini geliştirmiş ve bu ülkenin ekonomisiyle bütünleşmesini sağlamıştır. "... sömürgelerdeki ihracat limanlarından hinterlanda doğru uzanan kısa hatlardan farksız"¹ bu nüfuz hatları İzmir ve çevresini özellikle İngiliz ekonomisi olmak üzere dünya ekonomisiyle bütünleştirmiştir. Tarım ve daha sonra maden ürünlerinin liman şehri İzmir'e akmasını sağlayan Aydın ve Karsaba nüfuz hatları, koloni tipi demiryollarının ilkel biçiminde görülen ağaç şeklindeki bir örüntüye sahip olmuştur².

¹ Şanda (1976), s. 72

² Arık (1979), s. 115-122; 136-138.

İngiltere'nin Batı Anadolu'ya nüfuzunda '...ilk adım demiryolları yapmak olmalı. Bu demiryolları İngilizler tarafından yapılacak, İngilizler tarafından işletilecek ve şimdiye kadar tarıma açılmamış bölgeleri çok verimli olacaklar. Demiryolu şirketleri küçük muhtariyetler biçiminde gelişecek' sözleri gerçekleşmiştir¹. Bunda güçlü İngiliz ticaret filosunun da önemli katkıları olmuştur.

3.4.2.2. Fransız Demiryolu Nüfuz Bölgeleri

Bilindiği gibi İngiltere'nin endüstri devrimini Fransa'dan önce başlatması ve ekonomik bir güç olarak Fransa'nın önünde olması, nüfuzunu dünyanın diğer ülkelerinde olduğu gibi Osmanlı İmparatorluğu'nda da yükseltmiştir. İngiltere'nin Hünkâr İskelesi anlaşmasından sonra Osmanlı İmparatorluğu'nda daha aktif bir politikaya yönelmesi, özellikle ekonomik alanda Fransa'nın önüne geçmesini sağlamıştır. Ayrıca, Hindistan yolunun kesin güven altında olması, İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki bu gücünün artmasına bağlıydı. İşte, İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ilk demiryolu nüfuz hatları bu politikaların bir parçasıydı. Esasen, İngiltere Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu politikası olarak, ya Hindistan yolunu güven altına almak üzere Akdeniz'i Basra Körfezi'ne bağlamaya; ya da imparatorluğun verimli bölgelerindeki ilişkilerini geliştirmeye yönelik ticari hatlar kurmaya çalışan iki temel politika izlemiştir². Birinci politikayı 1870 lerin sonuna

¹ Kurmuş (1974), s. 33-34.

² Chapman (1948), s. 18.

kadar gerçekleştirmeye çalışmış, ancak başarılı olamamıştır. Zaten Hindistan yolu üzerinde stratejik yerler olan Aden'in 1839'da, Süveyş kanalının 1876'da, Kıbrıs'ın 1878'de ve Mısır'ın 1882'de doğrudan veya dolaylı olarak İngiliz kontroluna ikinci politika 1880'lere kadar izlenmiştir. geçmesi de bunu gereksiz duruma getirmiştir!./Daha sonra 1880 ler İngiltere ve Osmanlı İmparatorluğu'nun birbirlerine ilişkin politikalarını karşılıklı olarak değiştirdiği yıllar olmuştur. Bunun yanı sıra bu yıllar Fransız ve Alman etkisinin artmaya ve yine her iki ülkenin imparatorlukta demiryolu faaliyetlerini genişletip yoğunlaştırmaya başladığı yıllardır. Kısaca 1880 ler İngiltere yönünden negatif, Fransa ve Almanya yönünden pozitif bir dönüm noktasıdır.

1880 lerin başından beri İngiltere, hem Fransa, hem de Osmanlı İmparatorluğu tarafından çeşitli engellemelerle karşılaşmıştır. 1881'de Fransız İzmir Rıhtım Şirketi, İngiliz tüccar ve gemilerine özel kısıtlamalarda bulunmaktadır. Örneğin, daha önce İzmir rıhtımında kendi olanaklarıyla yükleme/boşaltma yapan İngilizler, kullanımı parrayla olan şirket tesislerinden yararlanmay zorlanmıştır. Ayrıca, Osmanlı İmparatorluğu da Lynch'in Fırat ve Dicle Buharlı Denizcilik Şirketi'nin Dicle nehrinde çalıştırdığı iki gemisine mavna kullanmasını yasaklamıştır². Böyle-

¹ Chapman (1948), s. 14-16

² Corrigan (1954), s. 8-9. Bu tarihlerde Dicle nehrinde 5'i (Musul, Fırat, Rasafe, Baghdad, Meskene) Osmanlılara ait Ottoman Imperial Navigation Company'nin, 2'si (Lynch, Halife) İngiliz Fırat ve Dicle Buharlı Denizcilik Şirketi'ne ait toplam 7 buharlı gemi çalışmaktadır. Ayrıca, yerel halkın kullandığı 250 yelkenli gemi vardır. Bkz. Ortaylı (1979), s. 226.

ce bu nehirde İngiliz yük taşımacılığı kısıtlanmıştır. Bundan başka İngiliz gemilerinin Osmanlı limanlarına gümrüksüz kömür sokma imtiyazı da geri alınmıştır. İngiltere'ye karşı İzmir limanı ve Dicle nehrinde alınan bu önlemler, Osmanlı hükümetinin bu ülkeye karşı olan tavır değişikliğinin açık kanıtlarıydı. İngiltere'nin 1882'de Mısır'ı işgalinden sonra bu tavır değişikliği daha da açıklık kazanmıştır. Mart 1883'de Lynch şirketinin Dicle nehrinde bir ilave gemi kullanması engellenmiş, aynı yılın Haziran ayında da şirketin Bağdat ve Basra'da yük boşaltması yasaklanmıştır¹. Kısaca, Dicle nehrinde İngilizlerin yapmış olduğu taşımacılık yasaklanmıştır. Ayrıca, Ocak 1883'de İngiliz Alexander'ın Suriye için yapmış olduğu demiryolu imtiyaz başvurusu, II. Abdülhamit tarafından "her ticari veya mali İngiliz girişimi politik amaçlar da gütmekte" olduğu gerekçesiyle geri çevrilmiştir².

İngiltere'nin azaltmakta olan ekonomik ve politik etkisi, Fransa ve Almanya tarafından doldurulmuştur. Her iki ülkenin de Osmanlılarla ekonomik ve politik ilişkileri gelişmekte ve buna koşut olarak demiryolu yatırımları artmaktadır. Ancak, burada şunu belirtmek gerekir. 1880 lere gelinceye kadar Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'nda hiç demiryolu yatırımı yokken, Fransa Şark Demiryollarının kontrolunu elinde tutmaktadır. 1888'de Almanya'nın Anadolu Demiryolu imtiyazını elde etmesi, Fransız demiryolu yatırımlarına ivme vermiştir. 1888'den sonra Osmanlı İmparator-

¹ Corrigan (1954), s. 10. "Steam Navigation on the Tignis and Euphrates, 1861-1932," (1966), s. 149-150.

² Corrigan (1954), s. 13.

luğu'ndaki demiryolu yatırımlarının en önemli belirleyicisi, Osmanlı hükümetinin Almanlara verdiği demiryolu imtiyazları ve Osmanlı hükümetinin düşmüş olduğu borç durumları olmuştur. Ayrıca Osmanlı hükümeti ne zaman Almanya'ya bir demiryolu imtiyazı vermişse, Fransa'ya da bir demiryolu imtiyazı vermek zorunda kalmıştır. Fransa'dan ne zaman borç istemişse de, istediğı borçların bir karşılığı olarak ya bir demiryolu imtiyazı, ya da başka bir imtiyaz vermek zorunda kalmıştır.

Fransa ve Almanya sırayla Osmanlı hükümetinden demiryolu imtiyazı alırken, bu ülkeler lehine gelişen süreçte İngiltere zarara uğramıştır. Bölgeye Fransız ve Alman demiryollarının girmesi ile İzmir-Aydın demiryolunu uzatmayan İngiltere'nin, taşıma trafiğı düşmüştür. Her ülke Osmanlı İmparatorluğu'ndaki kendi nüfuz alanını korumaya ya da genişletmeye uğraşır ve birbirleriyle rekabet ederken, demiryolları politik bir özellik de kazanmıştır. Örneğın, Fransız konsolosu Cambon 1893'de 'Sultana anlatmak zorundayız ki... tek başına imparatorluğun en zengin kısımlarını Alman girişimleri ve etkisine veremez' diyebilmiştir¹.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanya'ya Haydarpasa-İzmit hattını 6 milyon franka satması ve Ankara'ya kadar uzatma imtiyazını vermesi 1888'dedir. Yine aynı tarihte ve aynı günde Fransa'ya da Yafa-Kudüs demiryolu imtiyazını vermiştir. "İzmit-Ankara Demiryolu imtiyazına ait ferman Yafa-

¹ Corrigan (1954), s. 126.

Kudüs hattının iltizama verildiği gün yani 8 Teşrinievvel 1888'de imzalanmıştı"¹. Almanya Anadolu demiryollarını 1894'de Kütahya, 1895'de Afyon ve 1896'da Konya'ya doğru uzatırken, Fransa da İzmir-Kasaba hattını 1.400.000 Sterlin karşılığında İngiltere'den satın alan anlaşmayı 1894'de tamamlamış ve aynı zamanda hattın uzatılması için yeni bir imtiyaz almıştır. Fransızların İzmir-Kasaba hattını ele geçirmesi ve bu hattı doğuya ve kuzeye uzatma imtiyazını alması, Almanlara verilen demiryolu imtiyazlarının bir karşılığıydı². Fransa, kısa sürede de demiryolunu Afyon'a doğru uzatmaya başlamıştır³. Bandırma uzantısı ve Bursa-Mudanya hatlarını da elinde bulunduran Fransa, İzmir limanıyla birlikte bu bölgeyi kendi nüfuz alanı haline getirmiştir. Yine aynı dönemde Fransa bölgedeki nüfuzunu güçlendirmek ve tamamen kendi etkisi altına almak üzere İzmir-Aydın de-

¹ Morawitz (1978), s. 334.

² Corrigan (1954), s. 121-122, 127-128; Velay (1978), s. 386-387.

³ Anadolu demiryolları Afyon'a uzatıldığında, iki hat, yani İzmir-Afyon ve Ankara-Afyon hatları, bu durum İzmir-Kasaba ve uzantısı şirketinin lehineydi. Çünkü İzmir-Afyon arası, İstanbul-Afyon arasından 66 km. daha kısa ve bu yüzden İzmir, İç Anadolu malları için daha uygun bir ihraç limanıydı. Anadolu demiryolları, Eskişehir-Afyon uzantısını döşedikten sonra İç Anadolu trafiğinin İzmir'e kaymasını önlemek için İstanbul'a hatta ucuz fiyatla mal taşımaya başladı. Bunun üzerine Anadolu demiryolları ile İzmir-Kasaba demiryolları arasında bir fiyat savaşı meydana gelmiştir. İki şirket de hatlarının Afyon'da birleştirmeye yanaşmamıştır. Böylece iki şirketin hatları Afyon'da yıllarca birbirinden birkaç metre uzakta kalmaya devam etmiştir. Bu duruma ancak Fransa ile Almanya arasında 1899'da yapılan bir anlaşma ile son verilmiştir. Bkz. Farle (1972), 45.

miryolunu eline geçirmeye çalışmıştır. Ancak, bu çaba gerçekleşmemiştir¹.

Fransa'nın demiryolu imtiyazı alması Almanya'ya bağılıydı. Almanya'ya bir imtiyaz verildiğinde Fransa da bir imtiyaz alıyordu. Fransa'ya 1892'de verilen Selanik-Dede-ağaç imtiyazı da Almanya'ya verilen Selanik-Manastır imtiyazının bir karşılığıydı. Stratejik amaçlarla verildiği ileri sürülen bu hat ödenen kilometre güvencesi bakımından Osmanlı maliyesine en büyük yük getiren hatlardan biri olmuştur². Yine 1888'de Anadolu demiryolu imtiyazı verildiği sırada Fransa aldığı imtiyazla Beyrut limanını eline geçirmiştir. 1890'da İstanbul'da rıhtım ve iskele tesisleri kurma imtiyazını almasıyla birlikte Fransa, imparatorluğun üç büyük demir ve deniz bağlantısı olan ticari merkezinde güçlü bir duru^{ma} gelmiştir³.

¹ Corrigan (1954), s. 135-136. Hattı ele geçirmek için Almanya da uğraşmıştır. Almanya, İzmir-Aydın demiryoluyla birleşmeyi Anadolu demiryolunu İzmir limanına bağlamak ve bölgedeki rekabet gücünü arttırmak için istiyordu. Fransa da olduğu gibi Almanya'nın da çabası gerçekleşmemiştir.

² Morawitz: (1978), s. 339.

³ Ayrıca, Lyon Boraks Madeni Şirketi 1889'da Kilikya'daki boraks madenlerini işletmeye başlarken, diğer bir Fransız şirketi İzmit bataklıklarını kurutma imtiyazını almıştır. Yine Fransa birçok şehirde tramvay yapımı, elektrik ve telefon tesisatı gibi imtiyazlara da sahiptir. Böylece, Osmanlı Bankası şubelerinin iş hacmi 1890 ve 1891 arasındaki iki yılda 3 kat artmış ve Credit Lyonnais 1888'de İzmir, 1891'de de Kudüs'te şube açmıştır. Bu tarihlerde Fransız mali gücü Osmanlı İmparatorluğu'nda kendini yeniden düzenlemektedir. Bu tarihe kadar büyük ölçüde mali güce dayalı Fransız nüfuzu, alınan yeni imtiyazlarla ekonomik ve politik gücünü de geliştirmektedir. Örneğin, 1893'de Kesendere madenlerinin işletilmesi, 1896'da Zonguldak'ta liman yapımı ve Ereğli kömür madenlerinin işletilmesi hakkını elde etmiştir. Bkz. Corrigan (1954), s. 99-100; Eldem (1970), s. 96, 172.

Fransız ekonomik gücünün en çok genişlediği alan demiryollarıdır. Büyük önem verdiği Suriye'deki demiryolu yatırımları sürekli genişlemektedir. Anadolu demiryolu imtiyazının Almanlara verilmesi Fransızlara yalnız Batı Anadolu ve Trakya'da demiryolu imtiyazları sağlamamıştır. Suriye'de de demiryolu imtiyazları sağlamıştır¹. Fransa'yı Suriye'ye çeken neden, Mısır, Arabistan, Anadolu ve Irak gibi dört zengin bölge arasında ticaret bağlantısı rolünü yapacak tek bölge olmasıydı². Suriye önceki dönemlerde Avrupa, Asya ve Afrika arasındaki ticarete aracılık ediyordu. Daha sonra Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla Avrupa ve Hindistan arasında yeni ve kısa bir ticaret yolunun ortaya çıkması, Suriye'nin karayolu ticaretine önemli bir darbe indirmiştir. Önceleri Avrupa ülkelerini İran ve Hindistan'la birleştiren kervan yolları bu yüzden körelmeye başlamıştır. Ancak XIX. yüzyılın sonlarında demiryollarının işletmeye açılması ve özellikle Bağdat demiryolunun yapımla, ülkeler arasındaki ticarete birinci derecedeki önemli yolların kavşağı olması bakımından Suriye, eski değerini kazanma şansına sahip olmaya başlamıştır. Suriye'nin bundan başka stratejik bir önemi de vardır. Hatta bu stratejik önemi, ticari öneminden daha fazlaydı. Bu ülkeye egemen olan ülke, diğer ülkelerin koloni ve yarı koloni ülkeleriyle olan bağlantılarını kolayca kesebilecek bir duruma kavuşabilirdi. İşte, Suriye sahip olduğu bu ticari ve stratejik önemleriyle Fransa'yı kendisine çekmiş ve de-

¹ Ortaylı (1981), s. 74.

² Adamof (1972), s. 38.

miryolu yatırımları için yeni bir alan meydana getirmiştir¹. Bu şekilde Fransa Suriye'de hem stratejik üstünlük sağlamaya çalışmış, hem de ekonomik nüfuzunu genişleterek Beyrut ve hinterlandının ticaretini Marsilya'ya çekmek istemiştir². Bir anlamda, İngiltere'nin Liverpool-İzmir, Almanya'nın Hamburg-İstanbul ticari bağlantılarına karşılık olarak, Fransa da imparatorlukta diğer ticari bağlantılarına ek olarak Marsilya-Beyrut ticari bağlantısını geliştirmenin peşinde koşmuştur. Bununla beraber İzmir örneğinde olduğu gibi Beyrut'ta da ticaretin, hinterlandla demiryolu ve denizyoluyla bağlantıları geliştirilmeden önemli bir düzeyde artmış olduğunu belirtmek gerekir. Örneğin, 1830 larda Beyrut limanına yılda ortalama 50.000 tonun çok aşağısında gemi gelirken, 1856'da bu miktar 600.000 tonu aşmıştır. 1890-95 arasında yeni Beyrut limanının Fransa tarafından yapılmasından sonra 1910 yılında bu rakam 1.672.000 tona çıkmıştır³. O halde, Beyrut ve çevresindeki demiryolu nüfuz hatları gelişen ticaret gereksinmelerini karşılamak üzere yapılmış ve bu ticareti sonra daha da geliştirmiştir.

Quai d'Orsay tarafından 1902'de yayınlanan bir araştırmaya göre Osmanlı vilayetlerindeki 14.1 milyon Sterlin'lik Fransız yatırımlarının 8 milyon Sterlin'lik kısmı demiryollarına gitmiştir. Bu 8 milyon Sterlin'in 6 milyondan fazlası (130 milyon Frank) ise Suriye demiryollarına git-

¹ Adamof (1972), s. 39.

² Corrigan (1954), s. 101-102.

³ Issawi (1980), s. 207.

miştir¹. 1902 yılında 665 kilometresi yapılan Suriye demiryolları, 1911 yılında 779 kilometreye ulaşmıştır². Demiryollarının yapımı sırasında Osmanlı İmparatorluğu'nun durumunu göstermesi açısından ortaya çıkan son derece iki ilginç durum olmuştur. Birincisi, hükümetin "Suriye'de, Beyrut-Şam-Horan Osmanlı İktisadi Demiryolları Şirketi"ne imtiyazını verdiği Şam-Birecik hattının yapılmasını istemediği sırada meydana gelmiştir. Hattın kilometre güvencesi 12.500 franktır ve Osmanlı hükümeti o sıralar bunu ödeyemeyecek bir mali bunalım içersindedir³. Bu yüzden Osmanlı hükümeti imtiyaz sahibi şirketle 18 Nisan 1896'da bir anlaşma yapmıştır. "Bu mukavele mucibince, başlangıcı Beyrut-Şam hattının 65 inci kilometresinde kain Rayak olarak tespit edilmiş bulunan Birecik Demiryolu inşaatı, I Kanunisanı 1897 den itibaren beş sene müddetle tatil ediliyordu"⁴. Ancak, Osmanlı hükümeti demiryolu yapmaması karşılığında şirkete her yıl 750.000 Frank ödemeyi kabul etmiştir⁵. "... Şirket, irade-i şahane ile verilen 12.500 franklık kilometre teminatına tahsis edilmiş bulunan altı sancağın öşür varidatından ayrılacak senevi 33.000 Türk lirası miktarında sabit bir meblağ alacaktır. Meriyette bulunan mukavelenin 28 inci maddesi mucibince bu öşürlerin idaresiyle tavzif edilen Duyunu Umumiye İdaresi, tahsilatta bulundukça,

¹ Corrigan (1954), s. 144; Issawi (1980), s. 210.

² Ortaylı (1981), s. 74; Eldem (1970), s. 164.

³ Corrigan (1954), s. 129.

⁴ Velay (1978), s. 410.

⁵ Corrigan (1954), s. 129.

senelik tahsisatı Şirkete tediye edecektir"¹. Bu, imtiyaz tarihinde eşine rastlanmamış tek/("monstruex") olaydı².

"Suriye'de, Beyrut-Şam-Horan Osmanlı İktisadi Demiryolları Şirketi" sürekli açık veren ve bu açıklarını özel borçlarla kapatabilen bir şirketti. Özellikle Şam-Müzeyrib hattında genel giderlerini güçlüklerle kapatabilmekteydi. Güç durumda olan şirket "Osmanlı hükümetinin kendisine tahsis ettiği 33.000 Türk lirasından mahrum kalmak gibi pek fenalaştıracak bir tehlikeye maruz" kalmamak için 1900 yılında kendisini tasfiye eder³. Koşullar iyileştiğinde yeniden açılarak 1901/1902'de "Şam-Hama ve Temdidi Demiryolu Osmanlı Şirketi" adıyla yeniden kurulur.

İşte, bu sıralarda da ikinci ilginç durum meydana gelir. Osmanlı hükümeti 1901'de "ulusal" bir girişim olarak Hicaz demiryolu yapımını başlatmıştır. Şam'dan güneye doğru uzatılacak hattın Deraa'ya kadar olan kısmı, Şam-Müzeyrib hattına paralel olacaktır. Ancak, bu paralelliğe "Şam-Hama ve Temdidi Demiryolu Osmanlı Şirketi" kendilerine 1890'da verilen (eski) garantinin çiğnendiğini belirterek karşı çıkmıştır⁴. 1902'de Osmanlı hükümetinin hattı 5.5 milyon frank karşılığında satın alma önerisi de şirket tarafından kabul edilmemiştir⁵. Daha sonra 1904'de şirketin 7.2 milyon franka satmayı kabul etmesi ise Fransa dışişleri bakanı Delcasse tarafından "Fransa'nın Suriye'deki nü-

¹ Velay (1978), s. 410

² Corrigan (1954), s. 129.

³ Velay (1978), s. 411

⁴ Shorrock (1970), s. 141. Hicaz Demiryolu için bkz. Imbert (1981), s. 73-86.

⁵ Shorrock (1970), s. 141.

fuzu yönünden arzulanmayan durum" olduğu ileri sürülerek karşı çıkılmıştır. Delcasse sorunu Osmanlı hükümeti yine borç bunalımına düştüğü sırada Fransız mali gücünü kullanarak çözmüştür. 1905'deki bu çözüme göre, Osmanlı hükümeti 2.5 milyon Osmanlı lirası borç karşılığında Şam-Hama Şirketine 13.667 frank kilometre güvenceli olarak hattı Halep'e kadar uzatma imtiyazı vermiş ve ayrıca Şam-Deraa paralelliğinden dolayı Şam-Müzeyrib hattına 3.5 milyon frank tazminat ödemiştir¹.

Böyle ilginç durumların da olduğu Suriye demiryolları, Fransa'nın bu bölgedeki nüfuzunu arttırmasına yardımcı olmuştur. Yapılan demiryolu nüfuz hatlarının örüntüsü burada da Osmanlı İmparatorluğu'nun diğer bölgelerinde olduğu gibi ağaç biçiminde olmuş ve hinterlandların dış ticarete yönelik ticaret potansiyellerini değerlendirmeyi amaçlamıştır. 1900 lerde hayvan ve kağıt ulaştırmasını bir kenara itmeye başlayan bu hatlar kara ulaştırmasının yüzde 50'sini taşıırken, limanlara yönelik trafiği de arttırmıştır². 1911'de Suriye demiryolu nüfuz hatları 500.000 ton çevresinde mal taşımaktadır. Aşağıdaki tablo Suriye demiryollarının 1899-1911 yılları arasındaki mal trafiğini göstermektedir. Ulaştırmadaki bu gelişme ve tarımdaki dışarıya yönelik üretim artışı sonunda Suriye li-

¹ Shorrock (1970), s. 141.

² Owen (1981), s. 246.

Tablo XXII.

1899-1911 YILLARI ARASINDA SURIYE DEMİRYOL-
LARINDA TAŞINAN MALLAR (ton)

	Beyrut/Şam/ Horan	Rıyak/Humus/ Halep	Humus/Tripoli	Toplam
1899	90.908			
1900	95.527			
1902	100.181	10.557		110.738
1903	156.840	39.760		196.600
1904	128.872	30.096		158.968
1905	155.291	71.680		226.971
1906	233.214	89.227		322.491
1907	218.540	76.020		294.560
1908	251.211	86.094		337.305
1909	218.104	81.775		299.879
1910	214.538	94.242		308.780
1911	198.392	103.643	75.054	377.089

Kaynak: Owen : (1981), s. 246.

manlarından yapılan ihracat artmıştır. Aşağıdaki tabloda Suriye'deki yedi ana limanda dış ticaret hacminin gelişmesi gösterilmiştir. Akdeniz kıyısındaki bu limanlarda ithalat ve ihracat 1883/4 ve 1913 arasında yüzde 50 artmıştır. ihracattaki yükselme ipek¹, meyve (özellikle por-

¹ İpekçilik Suriye'de ötedenberi önemli ve bütün ürün Fransız Lion firmasının tekeli altındaydı. Bkz. Adamof (1972), s. 39.

takal) ve yünden kaynaklanırken; ithalattaki yükselme tekstil ürünleri, deri, tütün, şeker, un ve demir ürünlerinden kaynaklanmıştır¹. Burada vurgulanması gereken, ithalatın sürekli olarak ihracattan fazla olması ve ithalatla ihracat arasındaki açığın giderek büyümesidir. Bir başka deyişle, demiryolu ve liman tesislerinin yaratmış olduğu ileriye doğru bağlantı etkileri, bu ticarete rol alan Avrupa ülkelerine yararlı olurken, ticaretin gerçekleştirildiği Suriye artan dış ticaret açıklarıyla karşı karşıya kalmıştır.

Tablo XXIII.

1883-1913 YILLARI ARASINDA SURİYE'DEKİ YEDİ ANA LIMANDA (İSKENDERUN-LATAKYA, TRİPOLİ, AKRA/HAYFA, YAFA ve GAZZE^(x)) DIŞ TİCARETİN GELİŞİM TAHMİNLERİ (Yıllık Ortalamalar Olarak, 1000 Sterlin)

	İhracat	İthalat
1883-7	2.300	4.012
1888-92	2.360	4.515
1893-7	2.926	4.261
1898-1902	2.962	4.824
1908-12	3.591	5.920
1913	3.649	6.942

Kaynak : Owen (1981), s. 247.

(x) 1898-1902'ye kadar Gazze hariçtir.

¹ Owen (1981), s. 247.

Ayrıca, Mısır ve Osmanlı İmparatorluğu'nun çeşitli vilayetleriyle Suriye arasındaki ticaret hacmi 1830 larda Suriye'nin toplam ticaret hacminin yüzde 50'sini oluştururken, bu miktar sonra düşmüştür. Ticaretin Fransa ve İngiltere'ye kayması sonunda bu iki ülke, Suriye toplam ticaretinin 1910'da yüzde 50'ne sahip olmuştur¹. Suriye'nin ithalatında İngiltere egemen olurken, ihracatında da Fransa egemen olmuştur. Böylece Suriye'deki demiryolu nüfuz hatları ve liman tesisleri, Osmanlı ekonomisinin kendi içindeki ticaretini azaltıp bölgesel bütünleşmeyi zayıflatırken, ülke içi ekonominin gelişmesine katkıda bulunmaktan çok ülke dışı ekonomilerin, yani, Avrupa ekonomilerinin gelişmesine katkıda bulunmuştur. Tarımsal hinterlandları ana ihracat/ithalat limanlarına bağlayan Suriye demiryolları, ülke dışına yönelik ticaret ağlarını güçlendirirken, zaten zayıf olan ülke içi ticaret ağlarını daha da zayıflatmıştır. Bu nedenle, İskenderun, Beyrut ve Yafa limanlarının Mısır ve Osmanlı limanlarına ithalat ve ihracatı 1910'da 724.000 sterlin ve 636.000 sterlin iken, 1912'de 618.000 sterlin ve 413.000 sterlin'e düşmüştür².

Sonuç olarak, Fransız demiryolu girişimlerini belirleyen faktör, Osmanlı İmparatorluğunun içine girmiş olduğu "mali krizler" ile gelişmiş ülkelerin kendi aralarındaki dünyanın paylaşılması ve bu bağlamda Osmanlı içindeki

¹ Issawi (1966), s. 209; Adamof (1972), s. 39-40

² Owen (1981), s. 248.

nüfuz bölgelerinin de geçirilmesine yönelik rekabet olmuştur. Borç verme karşılığında demiryolu imtiyazlarını alan Fransa, bu şekilde kendi nüfuz bölgesini demiryolu-nüfuz hatları ile denetimine alırken, aynı zamanda, İngiltere'nin osmanlılardaki etkinliğinin azalmasını Almanya ile rekabet içinde doldurmaya çalışmıştır. Fransa sahip olduğu mali güç ve izlediği demiryolu politikalarıyla Osmanlı İmparatorluğu'nun çeşitli alanlarında ekonomik ve politik nüfuz bölgeleri yaratmış ve bu durumunu geliştirmeye çalışmıştır. Nüfuz bölgelerinin ticari alanda Fransa'ya etkisi, bu bölgelerden yaptığı ithalatı arttırma yönünde olmuştur. Ekonomik girişimlerinin çoğaldığı 1880 lerden sonra Osmanlı ekonomisiyle olan dış ticaretinde Fransa, ithalatı, ihracatından fazla tek ülke olmuştur. Örneğin, 1890-1913 arasındaki dönemde Fransa, İngiltere, Almanya, Avusturya-Macaristan, İtalya ve Rusya'nın dahil olduğu altı büyük ülke arasında Osmanlı ekonomisinden ithalatı, ihracatından yüksek olan tek ülkedir¹. Yaptığı demiryolu nüfuz hatları ve denetimindeki limanlara karşın, Fransa'nın Osmanlı ekonomisiyle ticariti de oldukça yavaş gelişmiştir. Örneğin, 1900-12 arasında Almanya'nın Osmanlı ekonomisiyle ticareti hızla ve sürekli olarak artarken, bu artış Fransa için gittikçe yavaşlamıştır². Bir başka deyişle, toplam Fransız ticareti değer bakımından, 1878-1889 arasında yüzde 17, 1890-1898 arasında yüzde 3 ve 1899-1913 arasında yüzde 2 artmıştır. Aynı dönemlerde bu artış,

¹ Flaningam (1955), s. 322-324, Aybar (1939), s. 22-27.

² Shorrock (1970), s. 146.

Almanya, için sırasıyla, yüzde 54, yüzde 296 ve yüzde 531 dir¹. 1890 ların sonuna kadar Osmanlı pazarlarında İngiltere'nin arkasından ikinci gelen Fransa'nın, daha sonraki yıllarda ekonomik öneminde bir azalma meydana gelmiş ve İngiltere'den sonra Avusturya-Macaristan'ın da arkasında kalmıştır. 1913'de Osmanlı toplam ticaretine katılma bakımından İngiltere'nin payı yüzde 20 ve Avusturya'nın payı yüzde 13, olurken Fransa'nın payı yüzde 12'dir². Buna karşılık Fransa, Osmanlı İmparatorluğu'nda mali gücünü sürekli arttırmıştır. 1914 yılında Osmanlı devlet borçlarının yüzde 60'dan fazlası Fransa'ya ait olmuştur³. Oysa, bu oran 1881 yılında yüzde 34'dür⁴. Bu mali güç, Fransız çıkarlarının temel faktörünü meydana getirmiştir. Bu bağlamda, Fransız demiryolu yatırımları da daha çok karlı birer mali girişim olmuştur⁵. Bu şekilde Fransa almış olduğu demiryolu imtiyazlarıyla ticaretini geliştirmekten çok, mali spekülasyonlarla önemli kar transferlerinde bulunmuştur.

3.4.1.3. Alman Demiryolu Nüfuz Bölgeleri

Almanya, XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren sürekli gelişen, yani, demir, çelik v.b. temel endüstri mallarının üretimi hızla artan ve kendi içinde döşediği

¹ Aybar (1939), s. 18-27

² Aybar (1939), s.27. Almanya yüzde 9 katılma payı ile dördüncü sıradadır.

³ Quateart (1973), s.56. Osmanlı devlet borçlarında Fransa'nın payı Shorrock, Corrigan ve Pamuk'a göre, sırasıyla, yüzde 63, yüzde 54 ve yüzde 53'dür. Bkz. Shorrock (1970), s. 134; Corrigan (1954), s. 265 ve Pamuk (1978), s. 153.

⁴ Pamuk (1978), s. 153.

⁵ Corrigan (1954), s. 145-146.

demiryollarıyla bu gelişimi destekliyen bir ülkeydi. Artan nüfusunun beslenebilmesi için hububat açığı gittikçe büyümüş, fabrikalarının hammadde gereksinimi ve pazar sıkıntısı devamlılık göstermeye başlamıştır¹. Gelişmesinin engellenmemesi, çıkış noktalarının varlığına bağlı hale gelmiştir. Almanya, coğrafyasal konumunu dikkate alan bir "hayat alanı" aramaktadır. Ancak, İngiltere gibi güçlü bir deniz gücüne sahip olmayan Almanya'nın bulacak olduğu bu hayat alanı, "kıtasal" genişlemeye uygun yerlerde olmalıdır². XIX. yüzyılın ikinci yarısına kadar çoktan bölüşülmüş dünyada Osmanlı İmparatorluğu, Almanya için hem kıtasal genişleme, hem de fazla engel göstermesi yönünden en önemli alandı. Östelik, Avrupa, Asya ve Afrika'da zengin doğal kaynaklara sahip olan Osmanlı İmparatorluğu'nda özellikle 1880 lerde Almanya'ya sempati ile bakılmaktadır. Örneğin, II. Abdülhamit Türklerle Almanlar arasında büyük bir karakter benzerliği olduğunu ileri sürerek, Türklere 'Şarklı Almanlar' dendiğini belirtmektedir³.

Almanya ile Osmanlı hükümeti arasında gelişen askeri ilişkiler, gelecekteki yakınlaşmanın temellerini atmıştır. Daha 1798'de başlayan askeri ilişkiler sonucunda Almanya, gittikçe artan şekilde Osmanlılar üzerinde politik etkinlik kazanmaya başlamıştır⁴. Osmanlı ordusunu

¹ Bkz: supra.

² Kirk (1959), s. 92

³ Sultan Abdülhamit (1975), s. 136.

⁴ Rathman (1976), II. bölüm ve Ortaylı (1981) II. bölüm.

yetistiren, sırlarını bilen Almanya, fırsatını bulur bulmaz bu ülkeyi Alman sermayesinin isteği yönünde şekillendirecektir. Bunların yanısıra 1880 lerden sonra Alman tüccarları İstanbul ve Anadolu'daki yabancılar arasında en etkin grubu oluşturmaktadır. Yüzlerce Alman tüccarı, Osmanlı İmparatorluğu içersine dağılmış, bir yandan mallarını tanıtip satmaya çalışırken, bir yandan da halkın gereksinimlerini inceleyip yeni pazarlar bulma uğraşındadır. Krupp'un sahip olduğu gemicilik şirketi Osmanlı donanması için savaş gemileri yapmakta, Berlin'deki Ludwig Loewe şirketi orduya hafif silahlar satmaktadır. Essen'deki Krupp firması ise, Armstrong ile işbirliği yaparak sahra topları siparişi almıştır. Kısaca, Almanlar ekonomik çıkarlarını Osmanlı İmparatorluğu'nda geliştirmek üzere yoğun çaba göstermektedir. İş, Alman devletinin bizzat olaya müdahalesini beklemektedir. II. Wilhelm'in tahta çıkışıyla da bu müdahale gerçekleşir, 1888'e kadar Osmanlılarda nüfuz bölgesi edinmek için etkin bir politika izlemeyen ve imparatorlukla ilişkilerini Rusya'yla olan ilişkilerine göre düzenleyen Almanya, artık aktif bir duruma girecektir¹. Çünkü Alman endüstriyel gelişmesi, nüfuz bölgeleri, yani hayat alanları zorunluğunu yaratmaktaydı². Almanya, Afrika'nın paylaşılmasına yetişememişti. Onun için gözlerini Osmanlı ülkesine ve buradan da Asya'ya çeviriyordu. Anadolu Mezopotamya ve Kuzey Suriye'de kendisine bir

¹ II. Wilhelm 1888'de Alman tahtına geçtikten sonra ilki 1889, ikincisi 1898'de olmak üzere Osmanlı İmparatorluğu'na iki defa gelmiştir. Her iki gelişi de Alman nüfuzunun Osmanlı toprakları üzerindeki gelişmesine büyük katkı sağlamıştır.

² Platt (1968b), s.137.

tür "Alman Hindistanı"¹ meydana getirmek istiyordu.. Tıpkı İngiltere'nin Hindistan'da yaptığı gibi Almanya da buraları kendi toprakları haline getirmeye uğraşıyordu. Çünkü buraları göçmen yerleşimine çok uygun koloniler olabilir ve Alman kültürünü yayabilirdi. Aynı zamanda olağanüstü pazarlar oluşturabilirdi. Alman endüstrisi, Anadolu'yu geçerek Basra Körfezi'ne varacak ve buradan Akdeniz, Kafkasya ve İran'a uzatılacak kollarla dev bir demiryolu ağının yapımı için tonlarla ray ve malzeme satacaktı. Daha sonra 1894'de Alldeutschen Blaetter'de (Pan-Cermen gazetesi) açık olarak ifade edilecek "Drang nach Osten" ("Doğu'ya İtilim") için Osmanlı İmparatorluğu, Almanya'nın tek umuduydu².

Almanya'nın bu ülkedeki politikası, Fransa ile İngiltere'nin yıllardır süregelen çıkarlarına cepheden çarpmamak ve Rusya'nın isteklerine engel olmamak olduğundan koloni meydana getirmemeye dayanmıştır. Resmi politika olarak, zamanında çok verimli ve bir yerleşim alanı olan, ancak bugün bakımsızlaşmış bu bölgeleri ekonomik yönden geliştirmek olduğunu ileriye sürmüştür. Ancak, iş ilerledikten sonra yani Alman kolonileştirme hareketi Mezopotamya'ya doğru yayıldıktan sonra Osmanlı İmparatorluğu'nun gerçek "suzerain"i olduğunu ilan edecek ve Orta Asya üzerindeki hukukunu bildirecekti³. Almanya izleyecek olduğu bu yöntemle yeni koloniyalizm çağının da öncüsü olacaktır.

¹ Pichon (1939), s. 110.

² Pathmann (1976), s. 62.

³ Pichon (1939), s. 111.

3.4.1.3.1. Anadolu Demiryolları

Almanya'nın İngiltere ve Fransa'dan sonra Osmanlı İmparatorluğu'nda nüfuz bölgesi elde etmesinde ilk önemli adım, Anadolu Demiryollarının imtiyazını alması olmuştur. Bu imtiyaz Almanya'ya önce Osmanlı hükümeti tarafından verilmek istenmiş, fakat reddedilmiştir. O yıllarda Osmanlı hükümeti Alman bankalarına borç para için başvurmakta ve Pressel¹ kanalıyla Deutsche Bank başkanı Siemens'e Anadolu'da demiryolu yapması için çağrı yapmaktaydı. Osmanlı hükümetinin 27 Nisan 1888'de "La Turquie" gazetesinde İzmit-Ankara demiryolunun yapım ve işletilmesi için imtiyaz koşullarını içeren resmi ilanını vermesi de bundan sonradır². Deutsche Bank, Anadolu Demiryolları konusunda ihtiyatlı davranmaktaydı. İngiliz ve Fransız sermayelerinin güçlü ekonomik, mali ve politik konumu, Bismarck'ın yürüttüğü Alman doğu politikasının niteliği Deutsche Bank'ın harekete geçmesini engellemekteydi. Ayrıca, yatırımın riskosu büyük ve kar güvenliği yeterince sağlanmamıştır. Deutsche Bank Anadolu Demiryolları projesine, II. Abdülhamit'in yüksek kilometre güvencesi vermesi ve Duyunu Umumiye İdaresi'nin bu iş için belirli ek vergiler toplayacağına garanti etmesinden sonra girmiştir³. Sonuçta, 4 Ekim 1888'de Osmanlı hükümeti ile Deutsche Bank arasında bir anlaşma imzalanır. Buna göre, Almanya Osmanlı hükümetinden 6 milyon frank karşılığında daha önce işletmeye

¹ Pressel, Osmanlı Hükümetinin kendi gücüyle demiryolu yapımına girdiği sırada çağrılan ve 1872'de İstanbul'a gelen bir Alman mühendistir.

² Corrigan (1954), s. 56-61.

³ Rathmann (1976), s. 45.

açılmış bulunan Haydarpaşa-İzmit hattını satın alır ve hattın Ankara'ya kadar uzatılma imtiyazını da elde eder. Bunun karşılığında Deutsche Bank, Osmanlı hükümetine 1.5 milyon Osmanlı lirası borç para verir¹. Böylece Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk Alman demiryolu girişimleri başlamıştır. Bu tarihe kadar Anadolu demiryollarında var olan kesin İngiliz egemenliği ortadan kalkmıştır². 1890 yılına gelindiğinde demiryollarında ve Osmanlı İmparatorluğu'na nüfuzunda Almanya oldukça mesafe almıştır. Haziran'da İzmit'ten Adapazarı'na 50 kilometrelik hat döşemiş ve Ankara'ya varmıştır. Yine bu tarihte Deutsche Bank, Şark Demiryolları Şirketi'nin denetimini eline geçirmiştir³. Böylece, Avrupa ülkeleri ile Ankara'yı birbirine bağlayan demiryolları Almanya'ya geçmiştir. Nüfuz bölgesi yarışmasında artık Almanya da vardır.

¹ Rathmann (1976), s. 47; Corrigan (1954), s. 80-83, Earle (1972), s. 42, Velay (1978), s. 392. "Bütün hileli pazarlıkların en dala-veralısı" olan Anadolu Demiryolları imtiyazını almak üzere İngiliz ve Fransız gruplar arasında çetin mücadeleler geçmiş, ancak, padişahın bu gruplar hakkında çeşitli kuşkuları olması imtiyazın bunlardan herhangi birisine verilmesini engellemiştir. Bu arada Anadolu Demiryolları imtiyazı verilmeden önce, Haydarpaşa-İzmit hattını işleten Alt'ın şirketi ile Osmanlı Bayındırlık İşleri Bakanı arasında 1886'da yapılan bir anlaşma padişah tarafından kabul edilmiştir. Bkz. Corrigan (1954), II. bölüm

² 1888 yılına kadar Anadolu'daki her bir kilometrelik demiryolu İngiliz denetimindeydi. İzmir-Aydın, İzmir-Kasaba ve Adana-Mersin demiryolunda İngilizler söz sahibiydi. Haydarpaşa-İzmit demiryolunu da kirayla işletmekteydiler. Bu arada Earle'in 1888'de İzmir-Kasaba hattından Fransız hattı olarak söz etmesinin yanlış olduğunu belirtmek gerekir. Bkz. Earle (1972), s. 40. Bu hat daha önce de belirtildiği gibi Fransızlara 1894'de geçmiştir.

³ Özer (1938), s. 18, T.C. Bayındırlık Bakanlığı (1938), s. 107, Velay (1978), s. 379. Corrigan'ın Şark Demiryollarının 1888'de Deutsche Bank'ın denetimine geçtiğini ileri sürmesi yanlıştır. Bkz. Corrigan: 98. Şark Demiryolları için ayrıca bkz. Berkman (1937), Bara (1940-41).

Anadolu Demiryollarının en önemli işlevi, Ankara, Eskişehir ve Konya bölgelerinde üretilen hububatın İstanbul ve buradan da Avrupa'ya taşınmasını kolaylaştırmak olmuştur. Bu yüzden Anadolu Demiryollarını "hububat hattı" olarak yorumlamak pek yanlış olmaz. Çünkü mal trafiğinin büyük çoğunluğu sürekli hububat olmuştur¹. Zaten daha 1891'deki taşıma rakamları da böyle bir potansiyelin varlığına işaret etmekteydi². Anadolu Demiryolları, buğday gereksinmesini daha önce Rusya, Romanya, Bulgaristan ve imparatorluğun Avrupa yakasındaki vilayetlerden karşılayan İstanbul'un bu gereksinmesini karşılama eğilimi göstermektedir. Buğday dışında kalan diğer hububat türleri de Anadolu Demiryollarının temel yükü olmaya adaydır.

İzmit-Ankara ve daha sonra Eskişehir-Konya hattı tamamlandığında İstanbul'a taşınan hububat miktarı artmıştır. İstanbul'a gelen buğday önemli ölçüde ordunun ve yöre halkının yiyecek gereksinmesini karşılamakta kullanılırken, arpa, genel olarak, Avrupa'ya ihraç edilmiştir. Burada Anadolu Demiryolu Şirketi ve Osmanlı hükümetinin hububat üretimini arttırmak için giriştiği faaliyetlere de değinmek gerekir. Örneğin, Anadolu Demiryolları Şirketi Avrupa'dan ithal edilen bazı tarım araçlarının temsilciliğini alarak çiftçilerin bu araçları kullanmasını teşvik etmiştir. Çağrılan Alman tarım uzmanları hat çevresindeki toprakları ve köylerin ekonomik yapısını incelemiş, toprak

¹ Hüsrev (1934), s. 36-37.

² Corrigan (1954), s. 95.

sahiplerine kredi verilmiş, Adapazarı'nda patates ve Eskişehirde arpa tarımı geliştirilmeye çalışılmıştır¹. Ayrıca, Anadolu Demiryolları Şirketi ile Philipp Holzman Şirketi, imtiyazı 1907'de alınan Konya ovasını sulama işine girişmiştir. 1913'de gerçekleştirilen bu projeye göre Konya ovasında yaklaşık 50.000 hektarlık arazi sulanabilecek ve ovanın hububat üretimi on katlık bir artışla 20.000 vagona yaklaşacaktı². Bölgenin hububat üretimini arttırmaya yönelik bu proje için Almanlar beş milyon dolarlık yatırımda bulunmuştur³.

Osmanlı hükümeti de bu çabalara katılarak Ziraat Bankası kanalıyla A.B.D.'den hububat tohumları getirtip bunları özellikle ulaştırmanın kolay olduğu bölgelerdeki çiftliklere dağıtmış, dışarıdan pulluk, tırmık, v.b, tarım araçları getirtmiştir⁴. Ayrıca, Osmanlı hükümetinin Ankara, Eskişehir ve Konya bölgelerine göçmen ailelerini yerleştirmesi de tarımsal üretimin arttırılmasına katkıda bulunmuştur⁵.

Bu arada Alman demiryolları ile diğer ülkelerin demiryolu yatırımları arasındaki önemli bir farkı vurgulamak gerekir. İngiliz ve Fransız demiryolları daha çok var olan pazarlara gelmiştir. Gerçi, demiryolları yapıl-

¹ Quataert (1973), II.bölüm; Şanda (1976), s.77-78.

² Önsoy(1979), s.71-72 ve ayrıca Ortaylı (1981),s. 92. Bu arada Henderson, Beyşehir Gölünün suyunu kullanan bir kanal sisteminin 1912 yılında Konya ovasında 40.000 hektarlık bir araziye suladığını belirtmektedir, Bkz., Henderson (1949), s. 62.

³ Dominian (1915), s. 939.

⁴ Quataert (1973), s. 171,192-193.

⁵ Pamuk (1982), s.25. Osmanlı hükümeti Batı Anadolu'nun verimli alanları ile Antalya ve Adana bölgesine de göçmen aileleri yerleştirmiştir.

dıktan sonra bölgede üretimi arttırmak için bazı faaliyetlere girişilmiştir ama, bu, demiryollarının var olan pazarlara geldiği gerçeğini gözden uzak tutmaz. Alman demiryolları ise, daha çok potansiyel pazarları harekete geçirmek üzere gelmiştir. Örneğin, Anadolu Demiryolları tamamlanmadan önce 1889'da Anadolu'dan İstanbul'a gelen buğdayın payı, toplam gelen buğdayın ancak yüzde ikisini meydana getirmekteydi¹. Almanların ve Osmanlıların gösterdiği çaba bölgenin potansiyel üretimini canlandırmak ve dışarıya gönderilen hububat miktarını arttırmak için yapılmış hareketlerdi.

Aşağıdaki tablo, Anadolu Demiryollarıyla taşınan hububat miktarlarını göstermektedir. Tabloya göre, daha çok Ankara bölgesi hububat göndermiştir. Haydarpaşa-Ankara hattı ilk beş yılda ortalama 34.026 ton hububat gönderirken, bu miktar yine yıllık ortalama olarak 1896-1900'de 133.235 tona ve 1901-1905'de 214.053 tona çıkmıştır. Sonraki beş yılda bu yıllık ortalama 121.331 tona düşmüş, ancak son yıllarda büyük artış göstererek 1911'de 262.145 tona çıkmıştır. Ankara-Eskişehir hattının 1892 ve Eskişehir-Konya hattının da 1896'da işletmeye açıldığını belirttikten sonra, aşağıdaki tabloya göre Eskişehir-Konya hattından İstanbul'a taşınan hububat 1896-1900'de yılda ortalama 53.377 ton iken, 1901-1905'de 100.149 tona çıkmıştır. Haydarpaşa-Ankara hattındaki düşmeye benzer bir eğilim bu

¹ Quataert (1977), s. 151.

Tablo XXIV.

1891-1911 YILLARI ARASINDA ANADOLU DEMİRYOL-
LARIYLA TAŞINAN HUBUBAT (Ton)

	Haydarpaşa-Ankara	Eskişehir-Konya	Toplam
1891	37.390.		
1892	29.972		
1893	51.389		
1894	23.844		
1895	27.534	12.240	39.774
1896	105.840	50.100	155.940
1897	243.567	106.773	350.340
1898	152.915	45.370	198.285
1899	35.688	10.786	46.474
1900	128.164	53.855	182.019
1901	245.530	93.010	338.540
1902	274.489	122.172	396.661
1903	141.004	61.363	202.367
1904	191.477	99.202	290.679
1905	217.764	124.998	342.762
1906	190.729	74.983	265.712
1907	146.915	84.130	231.045
1908	55.749	31.842	87.591
1909	59.958	19.082	79.040
1910	153.305	90.132	243.437.
1911	262.145	146.722	408.867

Kaynak: Hüsrev (1934), s. 36-37, Quataert (1973), s. 388
ve Owen (1981), s. 202'den karşılaştırılarak ha-
zırlanmıştır.

hatta da meydana gelerek hububat taşımacılığı 1906-1910'da yılda ortalama 60.034 tona düşmüş ve sonra 1911'de 146.722 tona çıkmıştır¹.

Haydarpasa-Ankara hattının, Eskişehir-Konya hattından daha çok mal taşımalarının en önemli nedenlerinden birisi, Ankara bölgesinin İstanbul'dan başka pazar seçeneğinin pek olmaması ve bu güzergah için kervan rekabetinin minimum düzeyde olmasıdır. Buna karşın, Eskişehir-Konya hattı, Akdeniz'e mal çeken kervan ulaştırması ile İzmir'e mal çeken İzmir-Aydın ve özellikle İzmir-Kasaba demiryollarıyla rekabet etmek zorundaydı². Eğer, Anadolu Demiryollarının iki hattı birlikte ele alınırsa, tüm demiryolunun mal taşımacılığı 1896-1900'de yılda ortalama 186.612 iken, 1901-1905'de 314.202 tona çıkmış, 1906-1910'da 181.365 tona düşmüş ve 1911'de 408.867 tona çıkmıştır.

Anadolu Demiryollarının İstanbul'a hububat taşımacılığını kolaylaştırması, hububat ithalatını azaltmıştır. Bu arada taşınan malların yüzde 80-85'i Avrupa'ya ihraç edilmiştir³. Hububat olarak, taşınan malın yaklaşık dörtte üçü Avrupa'ya ihraç edilirken, bunun en büyük kısmını arpa meydana getirmiştir⁴. O halde, Anadolu Demiryolları nüfuz hatları olarak, ihracata yönelik geleneksel işlevini burada da yerine getirmiştir. Bir başka deyişle, Ana-

¹ Bu arada Novichev, 1912 yılında Konya vilayetinde buğday ve arpa için pazarlama oranlarının yüzde 26.4 ve yüzde 25.5 olduğunu belirtmektedir. Bkz. Novichev (1966), s. 66.

² Quataert (1977), s. 146-147.

³ Quataert (1973), s. 206; Quataert (1977), s. 148.

⁴ Quataert (1973), s. 194; Quataert (1977), s. 149.

dolu Demiryolları, hinterlandı Ankara, Eskişehir ve Konya olan demiryolu nüfuz hatları olmuştur: İstanbul limanını çevresindeki tarımsal hinterlanda bağlayan ağaç biçimindeki demiryolu nüfuz hatları. Anadolu Demiryollarının Osmanlı hükümetinin stratejik isteklerini de yerine getirmesi, bu işlevinin geride kalmasına yol açmamıştır. Tek yönlü olarak Ankara, Eskişehir ve Konya hinterlandlarından çekebildiği kadar hububatı İstanbul kanalıyla Avrupa'ya çekmiş, İstanbul'a giden vagonlar ise boş olarak geriye dönmüştür¹.

Quataert'e göre, Anadolu'dan İstanbul'a doğru olan hububat akımı, bölgedeki üretim artışı sonucunda meydana gelmiştir. Quataert, gerek Haydarpasa-Ankara, gerekse Eskişehir-Konya hatlarında hububat taşımacılığının, tarımdaki üretim artışından meydana geldiğini ileriye sürmektedir. Yazara göre, demiryolu şirketinin aldığı çeşitli önlemler pek başarılı olamadığından, geleneksel kervan yolları eski gücünü korumuştur. Kervanlar demiryolları trafiğe açıldıktan sonra da hububat taşımağa devam etmişlerdir². Anadolu Demiryolları ancak hemen yakınındaki bölgelerin kervan trafiğini çekebilmiştir. Bu nedenle 1896-1906 arasında Konya bölgesinden ihraç edilen toplam hububatin ancak yüzde 45'i demiryollarıyla taşınmıştır³. Kalan kısım kervanlarla Akdeniz'e taşınmıştır. Sonuç olarak, Anadolu Demiryollarının mal taşımacılığında yeterli

¹ Quataert (1973), s. 206.

² Quataert (1977), s. 147.

³ Quataert (1973), s. 208-209.

düzeyi tutturduğu söylenemez. Ana şebekeyi besliyecek yan hatlar olmadığından trafik belli bir düzeyin üzerine çıkamamıştır. Zaten trafiğin yüksek olması da Anadolu Demiryolları Şirketi için o kadar önemli değildir. Yalnızca kendi gereksinmesini karşılaması ona yeterli olmaktadır. Çünkü yatırımın karlılığı kilometre güvenceleriyle garanti altına alınmıştır. Bu güven yüzünden özellikle hasat zamanları tüccarların vagon bulması sorun haline gelmiştir. Şirket, elde ettiği brüt gelir içindeki gider payını yükseltmemek ve böylece brüt gelire dayalı kilometre güvencelerinden sağlayacak olduğu net geliri düşürmemek için vagon v.b. gerekli ek yatırımları yapmamıştır. Kilometre güvenceleri şirketin demiryollarını tam kapasitede ve etkin olarak çalıştırmamasına yolaçmıştır.

Özet olarak belirtmek gerekirse, Anadolu Demiryolları Almanya'nın hububat gereksinimini karşılamak üzere iç Anadolu'daki potansiyel tarım alanlarını harekete geçirmek için yapılmıştır. Demiryolu nüfuz hatları olarak Anadolu Demiryolları, çeşitli tarım politikaları ile de desteklenerek, hububat üretimini özellikle ihracata yönelik bir biçimde arttırmış ve Alman ekonomisiyle bütünleştirmiştir. Bu "hububat hatlarının" ileriye doğru bağlantı etkileri yalnızca Almaya'ya yönelik olmamış, kısmen İstanbul'un yiyecek sorunun çözülmesinde de katkıda bulunmuştur.

3.4.1.3.2. Bağdat Demiryolları

Anadolu Demiryolları ve daha sonra yapılan Bağdat Demiryollarını, Pressel¹, Layard² ve H.Fehmi Paşa³ Projelerinin bir devamı saymak olmaktadır. 1872'de Osmanlı İmparatorluğu'na gelen Pressel İstanbul'u çeşitli vilayetlerle birleştiren on yıllık kapsamlı bir demiryolu planı hazırlamıştır. Anadolu Demiryolları, bu planın bir kısmını gerçekleştirmiştir. Bağdat Demiryolları da bazı kısımlarını gerçekleştirecektir⁴

Bağdat Demiryolları, Osmanlı demiryolları içinde gerek ekonomik, gerekse politik nedenler yüzünden özel bir yere sahiptir. Bir çok tartışmalara yol açan bu hat, Yakındoğu tarihinde bir dönüm noktasını simgelemiştir⁵. 1890'da Şark Demiryollarını ele geçiren Almanya, 1896 yılında Konya'ya kadar varmıştır. Berlin'den Basra Körfezi'nin bağlanmasında iş artık Konya ile Basra'nın bağlanmasına kalmıştır. 5 Mart 1903'de Almanlara verilen imtiyaz

¹ Pressel (1966)

² Novıçev (1979), s. 19-20; Ortaylı (1981), s. 77.

³ Dinçer (1968-71)

⁴ 1872'de Pressel tarafından önerilen ilk demiryolu planında bir merkez hattı, iki besleyici ve iki de yan hat vardır. Merkez hattı, İstanbul-İzmit-Eskişehir-Ankara-Sivas-Harput-Diyarbakır-Musul-Bağdat-Basra; iki besleyici hat, Samsun-Amasya-Tokat ile Süveyde-Antep-Halep-Diyarbakır ve iki yan hat da Eskişehir-Afyon-Konya ile Sivas-Erzincan-Erzurum'dur. Bkz. Pressel (1966), s. 92-93. Bu planın önemli bir kısmı, biraz sonra açıklayacağımız çeşitli nedenlerle gerçekleşmemiştir.

⁵ Bayur (1940), s. 133.

bunu gerçekleştirecektir¹. Daha önce İngilizler ve Fransızlar tarafından yapılan demiryolu önerileri, başlangıç noktası olarak Akdeniz'i aldığı için kabul edilmemişti. Bu tür projelerde güdülen amaç, gerektiğinde yolun başlangıcını silahla kolayca elde etmek ve bütün hattı kayıtsız şartsız denetim altına almaktır. Hükümet, başlangıcı İstanbul olmayan hiçbir demiryolu imtiyazını vermeyeceğini resmen ilan etmişti². Almanların Bağdat Demiryolları, başlangıç noktası İstanbul olan Anadolu Demiryollarıyla birleşmekte ve padişahın üzerinde durduğu vilayetleri birbirine bağlamayı öngörmekteydi. Osmanlı hükümetinin demiryollarıyla ulaşmak istediği amaç, herşeyden önce, merkezi uzak vilayetlere bağliyerek ülkenin hem politik, hem ekonomik, hem de kültürel birliğini sağlamaktır. Gerçekte, padişahın Bağdat Demiryollarından beklediği asıl görev, şuydu: Suriye, Mezopotamya, Arabistan gibi uzak bölgelerindeki başkaldırmış uyrukları üzerinde, yalnız sözde değil 'fiili' egemenliğini de yerleştirmek; gerektiğinde, asker zoru ile bu bölgeleri imparatorluğun savunması için üzerlerine düşen kan ve para payını vermeye zorlamak ve nihayet savaş

¹ Bağdat Demiryolları için Almanya ile Osmanlı hükümeti arasındaki ön anlaşma 13 Aralık 1899, ilk anlaşma 16 Ocak 1902 ve kesin anlaşma da 5 Mart 1903'de yapılmıştır. 5 Mart 1903'deki kesin anlaşmanın metni için bkz. Hurewitz (1956), s. 252-263. Gizli tutulan Bağdat Demiryolları imtiyazını 1908'de Bağdat milletvekili İsmail Hakkı Bey şöyle eleştirmektedir. 'Bir çok kimselerin nüfuzu cereyan etmiş, bir takım adamlar müdahale etmişler, onun üzerine böyle bir mukavelename akd olunmuş. Yoksa, esasen, imtiyaz verildiği zaman her halde bazı şeraite riayet etmek lazım gelirdi. İmtiyaz münakaşa edilir, ilan olunur, ondan sonra ihale edilir, daha müsait şerait gösterecek sermayedarın var ise imtiyaz onlara teklif edilir idi. Öyle yapılmadı. İmtiyaz bu ahval ve şerait-i muntazama ile verilmedi.. (Bağdat Demiryollarının) daha nafi şeraitle inşası elbette mümkün olurdu.' Bkz. Takvim-i Vekayi, (17 Şubat 1324), no: 138, s.13, Ökçün(1970), s. 23 içinde İsmail Hakkı Bey'in bu eleştiriyi imparatorluğun çıkarlarını kollayan endişelerden mi, yoksa Almanya'ya rakip ülkelerin çıkarlarını kollayan endişelerden mi kalkarak yaptığı açık değildir.

² Brodin (1971-72), s. 15.

seferberliği planını modernleştirmek"¹.

Almanya yönünden Bağdat Demiryolları, Berlin'den Asya'ya doğru kıtasal yayılmada çok önemli bir aşamayı daha gerçekleştirecekti. Almanya'nın Akdeniz, Güneydoğu Anadolu, Mezopotamya ve çevresinde oluşturmak istediği nüfuz bölgeleri için, Bağdat Demiryolları üç temel nedenden dolayı önemliydi. Birinci neden, Bağdat Demiryollarının Almanya'ya deniz gücü olmadan da İngiltere'nin ulaşım yollarını kesme olanağı vermesiydi. Muhtemel bir savaşta İngiltere'yi karadan vurmanın tek yolu Mısır'dı. Mısır'ın kaybı İngiltere'yi yalnız Süveyş Kanalı ve Hindistan yolu üzerindeki egemenliğinden yoksun bırakmakla kalmayacak, aynı zamanda Doğu ve Orta Afrika'daki kolonilerinin kaybına da yol açacaktı². Başından beri Bağdat Demiryolları, İstanbul ve Anadolu'daki temel askeri bölgeleri, Suriye ve Mezopotamya bölgelerine bağlamayı amaçlamıştı. Suriye ve Arabistan'da kısmen planlanan, kısmen yapımı süren ya da yapımı bitmiş olan hatlarla bağlantı içinde bulunan bir demiryolu şebekesiyle, Osmanlı birliklerini Mısır yönünde harekete geçirme olanağının yaratıl-

¹ Earle (1972), s. 33-34. Ayrıca bkz. Onur (1953), s.14. Osmanlının demiryolu politikası olarak çok açık bilinen nokta, hemen her hattın yapımında stratejik/yönetmel amaçların öne çıkmasıdır. Bunu Naifa nezaretinin Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuasında çıkan bir raporunda da görmek olanaklıdır. Demiryollarının Memalik-i Osmaniye'nin (Osmanlı ülkesinin) asayiş ve emniyet dahiliyesi noktasından pek çok faydeleri görülmüştür. Beyrut-Şam hatları Cebelrürüz hadisesinde çok işe yaramıştır. Dersaadet (İstanbul)- Selânik hattından da Yunan muharebesinde askeri rakıyat hususunda pek çok istifade edilmiştir. Şanda (1976), s. 76-77. Ayrıca bkz. Kolars ve Malin (1974), s. 118-121; Schoenberg (1977), s. 363; Onur(1953), s. 73-80.

² Earle (1972), s. 139-140; Henderson (1949), s. 62.

ması öngörülmüştür. Mevcut bir Osmanlı-Alman ittifakı sonucunda Bağdat Demiryolları Almanya açısından politik bir hayat sigortası ve Yakındoğu'da Almanya için dünyanın yeniden paylaşılmasında bir çıkış üssü görevini yüklenebilecek bir demiryoluydu¹.

İkinci neden, Bağdat Demiryollarının geçtiği Adana ve Mezopotamya bölgesinin tarımsal üretim yönünden büyük potansiyel taşımasıydı. Adana pamuk, Mezopotamya ise özellikle pamuk ve hububat açısından önemli görülmekteydi. Fırat ve Dicle nehirlerinin suladığı Mezopotamya bölgesinin önceleri önemli bir pamuk merkezi olduğu bilinmekteydi. Yapılan denemeler de Mezopotamya'da pamuk üretiminin yeniden canlandırılabilceğini göstermekteydi. Ayrıca, Mezopotamya, Kuzey Suriye ve Anadolu Bölgesinin, Rusya kadar hububat üretebilecek bir potansiyeli vardı. Tek eksiği, sulama tesisleri ve ulaştırmaydı. Sulama tesisleri ve Bağdat Demiryolları yapıldığında bu eksiklik ortadan kaldırılmış olacaktı². Bundan öte, Mezopotamya "gerçek bir petrol gölü" idi. Kerkük çevresinde zengin kaynaklar olduğu, ilkel biçimlerde çıkarılan petrolün nicel ve nitel olarak Bakü petrollerinden aşağı kalmadığı ve yapılacak demiryoluyla bu kaynaktan etkin bir biçimde yararlanma olanağı vardı³. Bu nedenle, Bağdat Demiryolları imtiyazının sahibi Deutsche Bank 1904 yılında bir yıl içinde

¹ Rathmann (1976), s. 70, 156.

² Earle (1972), s. 28-29.

³ Ortaylı (1981), s. 93.

işletmeye başlama koşulu ile Fırat ve Dicle vadilerinde önemli bir petrol arama imtiyazı almıştı¹. Petrol bugünkü kadar olmasa bile, yine de çok önemliydi. Fiili ve potansiyel petrol alanlarının kontrol altına alınmasıyla demiryolları arasında yakın bir ilişki vardı. Deutsche Bank, Romanya'daki en büyük petrol şirketi olan Steana Romana'nın denetimini 1903'de eline geçirmişti. Ancak, Almanya için bu yeterli değildi, Yakındoğu'daki petrol yataklarını da ele geçirmesi gerekiyordu². Bir sava göre, Anadolu Demiryolları ve Bağdat Demiryollarından beklenen asıl görev, Almanya'yı Yakındoğu'daki petrol yataklarına ulaştırması ve buradaki üretimde yardımcı olmasıydı³.

Almanların Bağdat Demiryolları ve dolayısıyla Mezopotamya bölgesine önem vermelerinin üçüncü nedeni, burasının İran, Hindistan ve diğer Asya ülkelerinin çıkış kapısını oluşturmasıydı. Madem ki Almanya kıtasal yayılmanın peşindeydi, Bağdat'tan İran'a doğru uzatılacak hatlar yavaş yavaş bunu gerçekleştirecekti. Zaten İran da Almanya için elverişli bir ortama sahipti. Örneğin, 1895 de F.Moral adındaki bir Alman Tahran-Bağdat demiryolu imtiyazını almıştı. Almanya demiryollarını İran'a doğru da uzatmayı amaçlamaktaydı⁴. Avrupalı ülkelerin gözü, büyük

¹ Ortaylı (1981), s. 93; Earle (1972), s. 28.

² Koopmans (?), s. 114.

³ Koopmans (?), s. 115. Bir İngiliz-Alman ortaklığı olan ve 1911'de kurulan Turkish Petroleum Company de bu bağlamda ele alınabilir. Bu şirketin yeniden örgütlenmesi için bkz. Hurewitz (1956), s. 276-278.

⁴ Ortaylı (1981), s. 7.

nüfusların bulunduğu Hindistan ve Çin gibi büyük doğu pazarların¹ⁿüzerindeydi. Almanya da bunda kendi üstüne düşeni yerine getirmek istiyordu¹.

Özetle,Almanya her türlü yöntemi kullanarak Bağdat Demiryolları anlaşmasıyla Yakındoğu'yu kendi ekonomik ve politik nüfuz alanı haline getirmeye uğraşmaktaydı. Basra Körfezi'ne dek uzanan Bağdat Demiryolları, Mezopotamya'ya yönelen ekonomik ve politik yayılma için gerekli olan koşulları yaratacak; imtiyazı alınan Halep hattı Fransa'nın Suriye'deki nüfuz alanına zorlu bir saldırıyı olanaklı kılacak; İran'a doğru uzatılacak Hanikin hattı, mallarını İran'a ulaştırabilecek ve gelecekte Alman denetiminde bulunan İran demiryollarıyla birleşme noktası olacaktı. Anadolu gibi bir kavşak noktası, dünyanın yeniden paylaşılmasında Almanya için son derece yararlı olacaktı².

3.4.1.3.2.1. Tarihsel Önemi

Bağdat Demiryollarının şekillenmesi ve yapılması dönemin uluslararası ekonomik ve politik konjonktürü tarafından belirlenmiştir. İngiltere, Fransa, Rusya ve Almanya arasında şiddetli mücadelelere sahne olmuş Bağdat Demiryolları, nüfuz bölgesi rekabetinde ekonomik ve politik çıkarların ne kadar önemli olduğunu göstermesi bakımından son derece anlamlı ve çarpıcı bir örnektir. Bağdat Demiryollarının yapımına ilk karşı çıkış Rusya'dan

¹ Dominian (1915), s. 940.

² Rathmann (1976), s. 85-86.

gelmiştir. Ankara-Sivas-Erzincan-Erzurum şeklindeki kuzey hattının Osmanlı İmparatorluğu'na lojistik üstünlük vereceğini ve kendisi için bunun bir tehdit ögesi olduğunu ileri süren Rusya bu hatta itiraz etmiştir¹. Ankara ve Doğu Anadolu üzerinden Musul, Bağdat ve Basra Körfezi'ne uzatılacak hattın yapılmasını istememiştir. Bu nedenle, bir taraftan Berlin anlaşmasıyla ödenmesi gereken savaş tazminatlarının vadesi geçmiş taksitlerinin ödenmesi için baskıda bulunurken; diğer taraftan, Ermeni hareketi sırasında Kafkasya'ya kaçmış olan Ermenilerin yerlerine döndürüleceği baskısında bulunmuştur². Bunun sonucunda Rusya, Osmanlı hükümetinden şu taahhüdü elde etmiştir: "Devleti Aliyye ile Rusya Devleti beyinde cari olan münasebatı dostane icabından olmak üzere hükümeti seniye Karadeniz cihetinde şimendifer inşasını münasip gördüğü zaman ve bu şimendiferleri kendisi yapmadığı takdirde Rusya sermayedarlarına mezkur hututun imtiyazını ihale edecektir. İş bu hututun imtiyazı Bağdat demiryolunun inşası için Haydarpaşadan bededen Anadolu Demiryolu Kumpanyasıyla 12- kanunuevvel-1315 (24/12/1899) tarihinde tanzil olunan mukavele şeraitinin bitamamiha aynı olacak ve şu halde hututu mezkurenin hini inşasında iki devletin menafii müşterekleri ticariyeleri tarafeynce nazara alınacaktır. Adapazarından Ereğliye yapılması takarrür eden şube ile Ankara, Kayseri, Sivas, Harput ve Diyarbakır

¹Noviçev (1979), s. 29-30, Earle (1972), s. 160,165 ve Parvus (1977), s. 252-253.

²Bayur (1940), s. 138, Karal (1962), s. 181 ve Earle (1972), s. 161.

ve Van hututu bundan müstesnadır"¹. Böylece, Osmanlı hükümetinin Ereğli-Ankara-Kayseri-Sivas-Harput-Diyarbakır-Van çizgisinin kuzeydoğusunda demiryolu yapma bağımsızlığı sınırlandırılmıştır².

Rusya'nın bu karşı çıkışları yalnızca stratejik nedenlere bağlı değil, ticari nedenlere de bağlıydı. Daha Haydarpasa Rıhtımı ile Bağdat Demiryolları imtiyazı için 1899'da Almanya ile Osmanlı hükümeti arasında ön anlaşma yapıldığında itiraz etmeye başlamıştır. Çünkü Rusya'nın ticaretinde boğazlar çok önemli bir dış kapıydı. Aşağıdaki tablo bu durumu göstermektedir. Bağdat Demiryolları ve Alman nüfuzunun gittikçe güçlenmesi Rusya'yı rahatsız etmekteydi. Alman nüfuzunun güçlenmesi, Boğazlardaki ticareti her an Alman denetimine sokma olasılığını taşımaktadır. Ayrıca, döşenecek demiryollarıyla Almanya kendi mallarını İran ve çevresindeki ülkelere sokarak Rusya ile bölge ticaretinde yarışa girebilecektir. Bundan başka, Osmanlı İmparatorluğu da ürettiği tarımsal malları demiryollarıyla Avrupa pazarlarına taşıyacak ve burada da Rus mallarıyla bir rekabet ortaya çıkabilecektir. Bu, özellikle hububat için geçerliydi³. Sonuç olarak Rusya, potsdam anlaşmasına gelinceye kadar Bağdat Demiryollarına karşı çıkmıştır.

¹ Bayur (1940), s. 139.

² Bayur (1940), s. 139; Süreyya (1982), s. 61.

³ Novıçev (1979), s. 28; Novıchev (1966), s. 67 ve Imbert (1981), s. 48.

Tablo XXV.
RUSYA'NIN İHRACATI (Milyon ruble)

Yıl	Toplam İhracat	Çanakkale Boğazından Geçen İhracat
1903	1001	410
1904	1006	410
1905	1077	406
1906	1094	378
1907	1053	386
1908	998	345
1909	1427	565
1910	1449	565
1911	1591	568
1912	1518	433

Kaynak: Corrigan (1954), s. 259.

Bağdat Demiryollarına karşı çıkan ülke yalnız Rusya değildi. Benzer nedenlerle İngiltere ve Fransa da karşı çıkmaktaydı. İngiltere başlangıçta Bağdat Demiryollarına sempati bir gözle bakmış ve "halin muhafazasını" sağlamaya çalışmıştır¹. 1898 yılında Lord Salisbury "Basra Körfezi'ndeki çıkarlarımızla uyum içersinde olan Almanlara, almış olduğu imtiyazlar için hoş geldin" derken, The Times "Eğer Türkiye demiryollarının gelişmesi İngi-

¹ Platt (1968 a), s. 214.

liz eliyle olmayacaksa, bunun Alman eliyle olması başkalarına tercih edilmelidir" diye görüşünü ortaya koymakta, The Morning Post da "Almanlara verilen imtiyaz, kuzeyden (Rusya) gelecek saldırılara bir savunma duvarı meydana getirecektir" demektedir¹. Ayrıca, Cecil Rhodes ve Joseph Chamberlain da Bağdat Demiryolları projesini desteklemekteydi. İngilizlerin bu tutumu 1903 yılına kadar devam etmiştir.

Bağdat Demiryolları imtiyazının Almanlara kesin olarak verildiği 1903'den itibaren İngilizlerin tavrı değişmiştir. İngiltere, Almanya'nın gittikçe güçlenmesinden çekinir olmaktadır. 1898'den sonraki Alman donanmasının güçlenmesi de İngiltere'nin denizcilikteki egemenliğini sarsacak nitelik kazanmaktadır. Ayrıca, Almanya'nın Boer Savaşlarındaki tutumu, İngiltere'nin hoşuna gitmemiştir. 1899'da bir İngiliz-Alman yakınlaşmasından sözeden Chamberlain artık 1903'de Almanya'nın İngiltere için doğurduğu tehlikelerden sözetmektedir². Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'nda gelişen üstünlüğü, İngiltere'yi üç nedenden dolayı rahatsız etmiştir. Birinci neden, Bağdat Demiryollarının İzmir-Aydın demiryoluna rakip olma olasılığıydı. Buna göre Bağdat Demiryollarının İzmir limanının zararına Haydarpaşa, Mersin ve İskenderun limanlarını geliştirmesi ve İzmir-Aydın demiryolunun trafiğini azaltmasından çekinilmekteydi³. İzmir-Aydın demiryolu-

¹ Kirk (1959), s. 92; Platt (1968 a), s. 211.

² Platt (1968 a), s. 211.

³ Earle (1972), s. 207.

nun durumuna benzer bir durum Lynch'in Fırat ve Dicle'deki gemicilik şirketi için de geçerliydi. Lynch'in şirketi Bağdat'la Basra arasındaki nehir ulaştırmasını tekelinde tutmakta ve rekabet de olmadığından fiyatları istediği yükseklikte tutabilmekteydi. Oysa 1903'deki anlaşmayla Bağdat Demiryolları Şirketi, Dicle üzerinde nehir ulaştırması imtiyazını almıştı. Bu durum Lynch'in nehir üzerindeki tekeli yıkılmaktaydı. Ayrıca Bağdat Demiryolları bazı mallar için Dicle'deki nehir ulaştırmasına göre daha ekonomik olacaktı. Lynch Şirketi bu yüzden Bağdat Demiryollarına karşı çıkılmasını istemekteydi¹.

İngiliz gemicilik şirketleri de Bağdat Demiryollarına karşı koymakta diğer çıkar sahiplerinden geri kalmıyordu. Bağdat Demiryollarının Doğu trafiğinin bir kısmını ellerinden alacağını ve lokomotifin yaratacağı rekabetin navlunları düşüreceğini oldukça iyi bilmekteydiler. Orta Avrupa ile Yakındoğu arasında demiryolu ulaştırmasının gelişmesi İngiltere'nin Osmanlı imparatorluğu ile ticaretine olduğu gibi, İngiliz ticaretinin egemen olduğu diğer yerlerde de bir darbe indirecekti. Ayrıca Bağdat Demiryollarının seçmecî bir fiyat politikası uygulaması halinde bu darbe daha da ağırlaşacaktı. Bağdat Demiryollarının tamamlanması Yakındoğu ve çevresine her türlü Alman nüfuzunu getirecek, bu da bölgedeki İngiliz çıkarlarına zarar verecekti².

¹ Earle (1972), s. 208-209; Platt(1968 a), s. 212, 215.

² Earle (1972), s. 210-211.

Cebelitarık ve Süveyş Kanalı'nın elinde tutan İngiltere, Atlas ve Hint okyanusundaki ulaştırma tekeli kimseye kaptırmak istemediği gibi, "İngiliz-Hindistan gölü" olarak nitelendirilen Basra Körfezi'ndeki egemenliğini de kaybetmek istemiyordu. Hatta Bağdat Demiryollarına karşı çıkışında en ağırlıklı noktayı, buradaki çıkarları belirlemektedir¹. Bağdat Demiryollarının Basra Körfezi'nde son bulması ve buradaki egemenliğinin tehlikeye girmesi, İngiltere için 'Basra Körfezinde bir Alman tersanesi görmektense Rusları İstanbul'da görmek evladır.'² diyecek kadar hassas bir durumdu. Çünkü Basra Körfezi limanlarında 1901'de gerçekleştirilen toplam 3.600.000 sterlinlik ticaretin 3.300.000 sterlinlik kısmı İngiltere'ye aitti. XX. yüzyılın başında İngiltere ve Hindistan, Basra'daki ihracatın yüzde 90'ına, ithalatın da yüzde 75'ne sahipti. Bahreyn'de 1903'deki ihracatın yüzde 83'ü, ithalatın yüzde 66'sı İngiltere'nindi. İngiltere'nin bu üstünlüğü gemicilikte daha da açıktır. Örneğin, 1903'de Bahreyn ve Dubai'ya giren gemilerin hepsi İngilizdi. Basra'ya giren gemilerin de yüzde 96'sı İngilizdi³. Körfezdeki ticaret kesin İngiliz egemenliğinde ve Bombay'la İngiltere arasında taşınan tüm mallar da nerdeyse tamamen İngiliz gemileriyle taşınmaktaydı. Son olarak, İngiltere Almanya'nın Mezopotamya ve daha sonra da Asya'ya doğru olası yayılmasının politik sonuçlarından çekinmekteydi⁴.

¹ Platt (1968 a), s.215-216; Cohen (1978), s.173-181; Bayur (1940), s. 336-338.

² Bayur (1940), s. 338.

³ Issawi (1966), s. 350.

⁴ Kumar (1962), s. 70-79.

İngiltere'de tüm iş çevreleri, hükümet ve kamuoyu Bağdat Demiryollarına karşıyken, Fransa'da daha değişik bir durum vardı. Fransız bankerleri Bağdat Demiryollarına karşı çıkmazken, hükümet karşı çıkmaktaydı. Esasen, Fransa'da Bağdat Demiryollarını destekliyen üç grup vardı. Fransız denetimindeki Osmanlı Bankası, İzmir-Kasaba ve Uzantısı Demiryolu Şirketi ve Fransız egemenliğindeki Düyunu Umumiye İdaresi¹. 1899'da bir grup Fransız banker ve Osmanlı Bankası Bağdat Demiryollarına katılmak üzere Deutsche Bank ile anlaşmaya varmış, İzmir-Kasaba ve Uzantısı Demiryolu Şirketi ile Anadolu Demiryolları şirketi de kendi hatlarında aynı tarifeleri uygulama kararı almıştı. Bir süre Fransa bu grubun pesinden gitmiştir.

Ancak, 1902'de Almanlara Bağdat Demiryolları imtiyazını veren ilk anlaşma yapıldıktan sonra Paris milletvekili F.Faure'den "Bağdat Demiryolu hisse senetleri, tahvilleri ve diğer belgelerin ancak meclisin oyuyla Fransız topraklarında işlem görebileceği" şeklinde bir ses çıkmıştır². Faure, Bağdat Demiryollarının Yakındoğu'daki Fransız prestiji ve Kafkasya'daki Rus güvenliğine karşı bir tehlike olarak görmekteydi. Fransız-Rus ittifakının zedelenmemesi önemliydi. Çünkü Rusya Fransız sermayesinin önemli yatırım alanlarından biriydi. Örneğin, 1900'de Fransa'nın Rusya'da 7 milyar franklık dış yatırımı vardı ve bu miktar tüm Fransız dış yatırımlarının yüzde 25'ine karşı gelmekteydi. Aynı yılda Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Fran-

¹ Earle (1972), s. 168-169.

² Earle (1972), s. 169.

sız dış yatırımları 2 milyar frank ve bu da tüm Fransız dış yatırımlarının yüzde 7'di¹. Fransa için Rusya, Osmanlı İmparatorluğu'ndan daha önemliydi. Bağdat Demiryollarına karşı çıkan Rusya'yı Fransa'nın desteklemesi doğaldı. Böylece, finansman zorluğu çeken Bağdat Demiryolları şirketinin hisse senetleri 1903'de Fransız hükümetinin kararıyla Paris borsasının kolaylıklarından yararlandırılmadı. Fransa'nın Bağdat Demiryollarına karşı çıkmasında en önemli neden, Rusya için doğuracağı stratejik tehlike ve bunun ortaya çıkaracağı uluslararası karışıklıktı². Faure de Bağdat Demiryollarına karşı çıkışında asıl bu nedene dayanmaktaydı. Fransa'nın Bağdat Demiryollarına katılmaması ve mali kolaylıklar göstermeme kararını alması, Fransız diplomatı Bompard'a göre de Rus baskısıyla alınmıştı³.

Ayrıca, Fransa ticari açıdan Bağdat demiryollarının Marsilya limanının işlerini azaltmasından korkuyordu. Galais ve Marsilya'dan geçen ve Süveyş'den devam eden İngiltere-Doğu ticaretinin Bağdat Demiryollarına kaptırılma olasılığı, Güney Fransa'lı iş adamlarını oldukça rahatsız etmekteydi. Bundan öte, Alman ekonomik nüfuzunun Osmanlı İmparatorluğu'nda artması sonucunda Suriye ipeğinin Lyon şehrine gelmesinin aksaması durumu vardı. Lyon şehri, ünlü ipeklilerini yapmak için Suriye'nin üret-

¹ Feis (1961), s. 51. Fransa'nın Rusya ve Osmanlı İmparatorluğu'ndaki dış yatırımları, 1914 yılında, 11,3 milyar frank ve 3,3 milyar frank'a çıkarken yüzde 25 ve yüzde 7'lik paylar değişmemiştir.

² Shorrock (1970), s. 136.

³ Corrigan(1954), s. 240.

tiği bütün ham ipeği almakta idi. İpek ve diğer hammadde ticareti için Kudüs, Yafa ve Beyrut'ta subeleri olan Credit Lyonnais de, Deutsche Palestina Bank'ın kurulmasından oldukça yakınmakta ve Alman nüfuzunun sürekli genişlemesini büyük bir tehlike olarak görmekteydi¹.

Fransa, Suriye Demiryolları için de endişelenmekteydi. Halep ve İskenderun'dan geçecek Bağdat Demiryolları, Hicaz Demiryoluyla birlikte Suriye Demiryollarının çöküşünü hızlandıracaktı. Böylece, Fransa'nın Suriye'deki ekonomik nüfuz alanı sarsıntıya uğrayacaktı². Bunlardan başka, Fransa Bağdat Demiryollarını Almanya ile Osmanlı hükümeti arasındaki politik ittifakta ilk adım olarak görmekteydi. En sonunda, belirtilen bu ekonomik ve politik kuşkulara ek olarak Fransız kilisesi de Bağdat Demiryollarının imparatorlukta Alman dinsel kurumlarının etkinliğini arttıracacağını ve Fransızların Yakındoğu'daki katolik koruyuculuğu rolünü tehlikeye atacağından çekinmekteydi³.

Bağdat Demiryollarına Rusya, İngiltere ve Fransa'nın karşı çıkışları kısa sürmemiştir. Gerçi, Rusya Osmanlı hükümeti ile Kuzey ve Doğu Anadolu'da demiryolu yapılması için anlaşmıştı, ama, güneyden geçen Bağdat Demiryolları da Rusya'yı sürekli rahatsız etmişti. 9 Ağustos 1911'de imzalanan Potsdam anlaşması, Rusya ile Almanya arasında çıkarılan iki taraflı belirlenmesinde en önemli adım ol-

¹ Earle (1972), s. 171-172.

² Shorrock (1970), s. 139-140.

³ Earle (1972), s. 174. Yakındoğu'daki Fransız katolik koruyuculuğu için bkz. Imbert (1981), V. bölüm.

muştur.¹ Anlaşmaya göre, Almanya, Rusya'nın Kuzey İran'daki nüfuz bölgesini tanıırken; Rusya da Almanya'nın Bağdat Demiryollarındaki haklarını tanımakta ve demiryolunun yapımı ile buna yabancı sermayenin katılması karşısındaki muhalefetine son vermekteydi. Ayrıca, Hanikin'le Tahran arasındaki demiryolunun yapımı, Bağdat Demiryollarının Sadidje ile Hanikin arasındaki yan hattının tamamlanmasından sonra en geç iki yıl içinde Rusya tarafından bitirilecekti. Eğer, Rusya bitiremezse hattın yapımını Almanya gerçekleştirecekti. Nihayet, taraflar İran'daki ticari faaliyetlerde birbirlerine güçlük çıkarmıyacakları.

Rusya'nın Almanya ile Potsdam anlaşmasını imzalaması bir taraftan, Bağdat Demiryolları Şirketi ile Osmanlı hükümetinin imzalamış olduğu 27 Mart 1911'deki yeni demiryolu anlaşması diğer taraftan, Fransa'nın Bağdat Demiryolları sorununda Almanya ile anlaşmasını çabuklaştırmıştır. Potsdam anlaşması, Fransa'nın hareket sahasını genişletmiştir. 27 Mart anlaşması ise, Almanya'ya Iskenderun'da liman tesisleri yapma olanağı vermekte ve Kuzey Suriye'yi nüfuz bölgesi haline getirmekteydi², Suriye'de zaten yavaş gelişen Fransız ticaretiyle birlikte bu durum, Fransa'nın bir an önce önlem almasına yol açmıştır. Bir başka deyişle, Suriye'deki Fransız nüfuz bölgesinin Almanya tarafından tanınmasına karşılık, Fransa da

¹ Anlaşmanın metni için bkz. Hurewitz (1956), s. 267-268. Ayrıca bkz. Bayur (1940), s. 339-342 ve Bayur (1943), s. 441-451.

² Shorrock (1970), s. 145.-146.

Bağdat Demiryollarına olan muhalefetin ortadan kaldıracaktır. Birinci anlaşma Deutsche Bank ile Osmanlı Bankası arasında 15 Şubat 1914'de imzalanmıştır¹. Bu anlaşmaya göre, demiryollarının gelişme alanı olarak Kuzey Anadolu ve Suriye Fransız nüfuz bölgesi olarak saptanmış, buna karşılık Anadolu ve Bağdat Demiryollarının geçtiği bölge Alman nüfuz bölgesi olarak saptanmıştır. Ayrıca, Osmanlı Bankası Bağdat Demiryolları için daha önceden taahhüt ettiği mali yükümlülüklerini yerine getirecektir. Esasında "Almanya ile Fransa arasındaki anlaşmanın açık sonucu, Asya Türkiye'sinin ekonomik parçalanmasına doğru atılmış ilk adımdır"².

Bu anlaşmadan sonra Osmanlı hükümeti ile Fransız hükümeti arasında 9 Nisan 1914'de ikinci anlaşma imzalanmıştır. Anlaşmaya göre, Fransa Osmanlı hükümetine 800 milyon frank borç verecek ve gümrüklerin yüzde 4 yükseltilmesine razı olacaktı. Buna karşılık Osmanlı hükümeti de Karadeniz, Doğu Anadolu ve Suriye'de yapılmak üzere 1790 kilometrelik demiryolu imtiyazı, Suriye'de liman tesisleri imtiyazı ve Hicaz Demiryolunun paralel kısmının yönetimini verecekti³. Böylece Fransız demiryolları,

¹ Anlaşmanın metni için bkz. Hurewitz (1956), s. 273-276.

² Shorrock (1970), s. 151.

³ Shorrock (1970), s. 152. Fransa'nın Karadeniz ve Doğu Anadolu'da demiryolu yapmak için imtiyaz istemesinin nedeni "...kendi ülkelerindeki kömür kendilerine yetmediği için Türk Kömür bölgesini daha sağlam olarak elde tutmak ve belki biraz da bağlaşıkları Rusya ile daha sıkı bir yakınlık kurmak istedikleri sanılabilir" Bayur (1943), s. 499. Bu arada Deutsche Bank da Osmanlı hükümetinden Bağdat Demiryollarını El Helif'ten Diyarbakır yoluyla Karadenizdeki Fransız demiryoluna bağlayan bir hattın imtiyazını almıştır. Zengin bakır madeni işletme merkezi olan Ergani'de bu hat, Karadeniz şebekesiyle birleşecektir. Ergani'deki bakır madenlerinin zenginliği Almanya, Fransa ve Rusya'nın ¹ iğini çekmekteydi. Üçü de bu bölgeye sokulmaya çalışıyordu. Bkz. Pichon (1939), s. 160.

Alman demiryollarıyla boy ölçüşebilecek bir durumu gelebilecektir.

Gelişen bu durumlar İngiltere'nin de önce Osmanlı hükümeti ile 1913'de, sonra Almanya ile 1914'de anlaşmasına yol açmış ve Bağdat Demiryollarına muhalefetini ortadan kaldırmıştır. İngiltere ile Almanya arasında Haziran 1914'de yapılan tasarı anlaşmaya göre, İngiltere Bağdat Demiryollarını engellemeyecek, her iki taraf birbirinin demiryolu hatlarıyla rekabet etmeyecek ve farklı işlemler uygulamıyacaktır. Bağdat Demiryollarının varış noktası Basra Körfezi olacak, ancak Bağdat ve Basra arasındaki hat, İngiltere, Almanya ve Osmanlı hükümeti arasında ortak bir anlaşma olmadan döşenmeyecekti. Ayrıca, İngiltere Osmanlı hükümetinin gümrük vergilerini yüzde 4 arttırmasına izin verecek, gümrük ve diğer vergi gelirlerinin Bağdat Demiryollarına aktarılmasına karşı çıkmayacaktı¹.

3.4.1.3.2.2. Ekonomik İşlevleri

İngiltere, Fransa, Rusya ve Almanya arasında meydana gelen nüfuz bölgesi rekabeti ve Bağdat Demiryolları Şirketinin karşı karşıya kaldığı mali güçlükler hattın yapımını 1904-1911 arasında kesintiye uğratmıştır. 200 kilometrelik Konya-Bulgurlu 1903-1904 arasında yapılırken, diğer kısımların yapımına 1911'de devam edilmiştir².

¹ İngiltere ile Almanya arasında 1914'de imzalanan tasarı anlaşmanın metni için bkz. Hurewitz (1956), s. 281-286. Ayrıca bkz. Earle (1972), s. 279-293.

² Henderson (1949), s. 61.

1914 yılına gelindiğinde hattın hepsi değil, ancak bir kısmı bitmiştir.

Bağdat Demiryolları Şirketi de, Anadolu Demiryolları Şirketi gibi geçtiği bölgelerdeki potansiyel tarımsal üretimi ve dolayısıyla ihracatı arttıracak doğrudan ya da dolaylı faaliyetlerde bulunmuştur. İlk olarak, Alman tekstil firmaları tarafından 1905'de Dresden'de kurulan Deutsche Levantinische Baumwollgesellschaft şirketi Anadolu'da pamuk üretimini arttırmaya çalışmıştır. Çalışma alanı olarak Güney ve Batı Anadolu'yu seçen şirket her yıl üreticilere yeni ürünler için peşin ödemelerde bulunmuş, eğitim kursları açmış ve pamuk cinsini geliştirecek girişimlerde bulunmuştur. Bunun yanı sıra Osmaniye yakınlarında kiraladığı 1000 hektarlık bir arazide kendi hesabına pamuk tarımı yaptırmıştır. Ayrıca, Adana'da modern makinaların bulunduğu bir pamuk balyalama atelyesi açarak, o zamana kadar elle doldurulup küçük balyalar halinde ihraç edilen pamuk, makinalarla daha hızlı olarak 200 kilogramlık balyalar halinde ihraç edilmeğe başlanmıştır. Pamuk ihracatının önemi artarken Deutsche Levantinische Baumwollgesellschaft, pamuk ihracatını daha düzenli ve seri kılmak üzere Baumwoll-Dampfpresse-Gesellschaft şirketini kurmuştur. Deutsche Levantinische Baumwollgesellschaft'ın faaliyetlerinin en etkin olduğu yerlerden birisi Adana bölgesi olmuştur¹. Böylece aşağıdaki tabloda gösterildiği gibi Adanada-

¹ Önsay (1979), s. 73; Brück (1980), s. 242-245; Henderson (1949), s. 62; Imbert (1981), s. 43.

Tablo XXVI.
ADANA'DA PAMUK ÜRETİMİ (Ton Olarak)

1903	8.000
1904	8.400
1905	9.000
1906	10.000
1907	12.000
1908	15.000
1910	12.800.
1911	16.000
1912	20.000
1913	21.000
1914	17.000

Kaynak: Brück (1980), s. 242.

ki pamuk üretimi sürekli artmıştır. Bu gelişimde Mersin-Adana demiryolunun 1906 yılında Almanlara geçmesi, bu ülkenin Adana bölgesindeki pamuk alanına nüfuzunu pekiştirmiştir. Burası Alman sermayesinin egemen olduğu bir bölge olmuştur. Bundan öte, Almanya Osmanlı İmparatorluğu'ndaki pamuk üretiminde önder bir duruma gelerek kendi tekstil endüstrisi için gerekli ham pamuk kaynağını geliştirmeye uğraşmıştır¹. "1913'de Adana ovası ihracat için pamuk üreten büyük çiftliklerin egemenliğinde imparatorluğun tarı-

¹ Novichev (1966), s. 67-68; Şanda (1976), s. 90-91.

mı en fazla ticarileşmiş bölgesi olmuştu"¹. Mersin-Adana demiryolu nüfuz hattının görevi de bunları ihraç edilmek üzere limana taşımak olmuştur.

Bağdat Demiryolları imtiyazının Almanlara verilmesinden sonra, Anadolu'daki zenginliklerin işletilmesinde en etkili şirket, Deutsche Levantinische Baumwollgesellschaft, Baumwoll-Dampfpresse-Gesellschaft ve Deutsche Bank tarafından 1911'de kurulan Anatolische Industrie und Handelgesellschaft olmuştur. Şirket, İstanbul, Konya, Adana ve İzmir'de şubeler açmış, çiftçilere kredi vermiş, pulluk ve makina sağlamıştır. Ayrıca, kurslar açmış ve Osmanlıca broşürler bastırtmıştır².

Bu arada Bağdat Demiryolları Şirketi ile Philipp Holzman Şirketi Adana ovasını sulama projesi hazırlamışlardır. Projeye göre, Adana ovasında yaklaşık 500.000 hektarlık bir alan sulanabilecek ve elde edilen pamukla Alman tekstil endüstrisinin ham pamuk gereksinmesi biraz daha karşılanmış olacaktı. Ancak, I. Dünya Savaşı projenin gerçekleşmesini engellemiştir³.

Böylece, Anadolu Demiryolları Şirketi Ankara, Eskişehir ve Konya bölgelerinde hububat; Bağdat Demiryolları Şirketi de Adana bölgesinde pamuk üretimini geliştirmeye çalışmıştır. Bir başka deyişle, Anadolu Demiryolları, Ankara, Eskişehir ve Konya bölgesini tarımsal hinterlandı ha-

¹ Pamuk (1982), s. 46.

² Önsoy (1979), s. 74.

³ Önsoy (1979), s. 72-73. Ayrıca bkz. Ortaylı (1981), s. 92.

line getirmişken; Bağdat Demiryolları da Akdeniz ve Mezopotamya bölgelerini tarımsal hinterlandı haline getirmiştir. Anadolu Demiryollarının liman durağı İstanbul, Bağdat Demiryollarının liman durağı Mersin'dir. Daha sonra İskenderun da Bağdat Demiryollarının önemli bir liman durağı olmuştur. Eğer, Anadolu ve Bağdat Demiryollarının ikisi birlikte ele alınır ve Şark Demiryolları da buna eklenirse, tüm güzergahın Almanya'ya sağladığı yarar, Osmanlı İmparatorluğu'nu boydan boya hem ekonomik, hem de politik yönden denetleme olanağını vermiş olmasıdır. B.B.B.'nin (Berlin-Byzantium-Baghdad) anlamı da buradadır. Burada mutlaka dikkat edilmesi gereken, Şark, Anadolu ve Bağdat Demiryollarının tek bir şebeke olarak yalnızca B.B.B. güzergahının yararları içersinde değerlendirilmesi; Şark, Anadolu ve Bağdat Demiryollarının kendi başlarına ek özel yararlarının mevcut olduğudur.

1914 yılına göre Almanya, nominal sermaye olarak Anadolu Demiryollarına 296 milyon mark ve Bağdat Demiryollarına 355 milyon mark olmak üzere toplam 651 milyon mark (32,5 milyon sterlin) yatırmıştır. Almanya imparatorluğun başka hiç bir alanında bu düzeyde bir yatırım yapmamıştır¹. Almanya imparatorlukta demiryolu üstünlüğünü ele geçirirken, denizyollarında da büyük bir gelişme göstermiştir. 1880 lerden 1914'e kadar Osmanlı limanlarına gelen gemi sayısı hızla artmıştır. Örneğin, 1881'de İstanbul'a 35 Alman bandıralı gemi gelirken, bu sayı 1904'de

¹ Corrigan (1954), s. 227.

333 ve 1913'de 459'a çıkmıştır. İzmir limanına da 1889'da 64 Alman bandıralı gemi gelirken, 1905'de 94, 1908'de 194 ve 1911'de 128 Alman bandıralı gemi gelmiştir. Benzer gelişmeler diğer Osmanlı limanlarında da meydana gelmiştir¹. Ayrıca, Alman gemiciliği Basra Körfezi'ndeki İngiliz gemiciliğini de tehdit eder bir duruma gelmiştir. 1913'de Basra Körfezi'ne 254.714 tonluk İngiliz gemisi girerken, 55.149 tonluk da Alman gemisi girmiştir. Artık, İngiltere Basra'daki egemenliğini eskisi kadar kolay sürdüremeyecektir. Körfezde Alman rekabeti ile karşı karşıyadır².

Almanya ile Osmanlı İmparatorluğu arasında Hamburg ve Bremen üzerinden denizyoluyla yapılan ticaret 1898'de toplam ticaretin yüzde 36'sı iken, 1913'de yüzde 60'a çıkmıştır³. Bu rakamın Alman demiryolları yönünden önemli tarafı şudur.. "Berlin-Byzantium-Baghdad" Demiryolları, önceden düşünüldüğü gibi Almanya ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki ticareti kıtasal olarak geliştirememiştir. Çünkü demiryollarıyla kıtasal ticaret, denizyollarıyla yapılan ticaretten oldukça pahalıydı. Örneğin, Hagen'den İstanbul limanına 100 kilogramlık demir ve demir ürünleri demiryollarıyla 0,86 liraya getirilirken, denizyollarıyla 0,18 liraya getirilmekte; İzmir'den Berlin'e 100 kilogramlık kuru üzüm, incir v.b. demiryollarıyla 0,95 liraya, denizyollarıyla 0,18 liraya gönderilmekteydi⁴. Bu

¹ Önsoy (1979), s. 84-86. Ayrıca bkz. Corrigan (1954), s. 96 ve 220.

² Corrigan (1954), s. 222. İngiltere ve Almanya arasında XIX. yüzyılın son çeyreğinde başlayan ve 1914'e kadar devam eden ticaret rekabeti için bkz. Hoffman (1933)

³ Önsoy (1979), s. 88-89.

⁴ Önsoy (1979), s. 89.

nedenle, B.B.B.'nin Şark, Anadolu ve Bağdat Demiryolları, asıl, ayrı ayrı etkili olmuştur. Her bir demiryolu nüfuz hattı kendi hinterlandlarında üretilen tarımsal malları kendi liman şehirlerinde toplamış, buradan da Hamburg ve Bremen yoluyla Almanya'ya göndermiştir. Almanya ile imparatorluk arasındaki ulaştırma güzergahı "Berlin-Byzantium-Baghdad" dan daha çok; Şark Demiryolları-İstanbul (veya Selanik)-Hamburg (veya Bremen); Anadolu Demiryolları-İstanbul-Hamburg (veya Bremen); Bağdat Demiryolları-Mersin (veya İskenderun) -Hamburg (veya Bremen) olmuştur. Güzergahlar tersten de aynı şekilde işlemiştir.

Sonuç olarak, demiryolu nüfuz hatları ile denizyolları arasındaki bu işbirliği sayesinde Almanya ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki ticari ilişkiler büyük bir hızla gelişmiştir. Anadolu Demiryolları imtiyazının alındığı yıl olan 1888'de Almanya, imparatorluğa 29.942 liralık ihracat ve 14.102 liralık ithalat yaparken, 1913 yılı sonunda 4.688.744 liralık ihracat ve 1.234.251 liralık ithalat yapmıştır. İki ülke arasındaki toplam ticaret büyük bir tempoyla 134 kat artmıştır¹. Nüfuz bölgesi yarışmasında diğer ülkeleri ürküten de bu tempo olmuştur². İhracat ile ithalat arasındaki farkın sürekli artması sonucunda, Almanya imparatorluktan az mal alan, çok mal satan bir ülke özelliği göstermiştir. "Ama bu gelişmenin daha ilginç bir yanı da vardı. Osmanlı devletinin aynı yıllarda (1880-1904) İran ticaretindeki önemi arttı. İran dış ticaretinde

¹ Aybar (1939), s. 21 ve 27.

² Flaningan (1955), s. 333.

Rusya, İngiltere ve Fransa'dan sonra Osmanlılar % 9 oranla dördüncü sıradaydılar. Açıkça, Osmanlı devleti İran'da, Alman sanayi ve ticaretinin temsilcisi durumundaydı"¹. "Öyle ki, 1900-1911 arasında Fransanın İran ticareti 4.299.672 rubleden ancak 4.665.200 rubleye çıkmışken, Osmanlı ticareti aynı dönemde 2.174.428 rubleden 9.948.800 rubleye çıkmıştı"². Böylece, Almanya demiryolu nüfuz hatlarıyla imparatorluğun belli bölgelerini kendi nüfuz alanları durumuna getirirken, aynı zamanda diğer ülkelere sızma da aracı olarak yararlanmıştır. Almanya'nın Osmanlılarla ticari ilişkileri sürekli gelişirken, İngiltere'nin bu ülke üzerindeki ekonomik etkinliği sürekli azalmıştır. Bununla beraber, İngiltere XIX. yüzyıldaki üstünlüğünü 1914'e kadar sürdürerek Osmanlı ithalatı ve ihracatında ilk sıradaki yerini korumuştur³.

Özetle, Bağdat Demiryolları dünyanın yeniden paylaşılması ve nüfuz bölgesi rekabeti tarafından belirlenmiştir. Bu bağlamda, Almanya'nın Bağdat Demiryollarıyla ulaşmak istediği politika amaçları, olası bir savaşta İngiltere'nin ulaşım yollarını kesmek, Adana ve Mezopotamya'daki potansiyel tarım ve petrol alanlarını değerlendirmek ve doğu pazarlarına doğru yayılmayı gerçekleştirmektir.

Bağdat Demiryollarına ilişkin Osmanlı politikası da, geleneksel stratejik ve yönetsel politika amaçlarını ger-

¹ Ortaylı (1981), s. 35.

² Ortaylı (1981), s. 35. Almanya'nın İran'a kendi ihracatı ise 1908'de 110.000 sterlinden 1911'de 406.500 sterline yükselirken, bu ülkeden yaptığı ithalat da aynı tarihler arasında 10.000 sterlinden 55.000 sterline yükselmiştir. Bkz. Henderson (1949), s. 64.

³ Aybar (1939), s. 27; Pamuk (1979-1980), s. 175-176.

çekleştirmek olmuştur. Böylece, iç ve dış dinamiklerin karşılıklı etkileşimleri sonucunda Bağdat Demiryolları, güçler dengesinin konjonktürel bir bileşkesi olarak gelişmiştir.

Bağdat Demiryolları Şirketinin Almanya yönünden gördüğü ekonomik işlev, esas olarak, Akdeniz ve Mezopotamya bölgelerini Almanya'nın tarımsal hinterlandları haline getirmek olmuştur. Denetimindeki Mersin-Adana ve Bağdat Demiryolu nüfuz hatlarıyla, özellikle, Çukurova bölgesinin Almanya'ya ham pamuk ihraç eden bir bölge olarak belirginleşmesini sağlamıştır. Bu şekilde çukurova bölgesindeki pamuk alanları Alman ekonomisi ile bütünleşmiş ve izlenen tarım politikaları da buna yardım etmiştir. Sonuçta, Almanya ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki ekonomik ve politik ilişkiler sürekli gelişmiş ve bunun bir yansıması da iki ülke arasındaki ticari ilişkilerde görülmüştür. Almanya ile Osmanlılar arasındaki ticaret büyük bir hızla artmaya başlamış ve bu arada İngiltere'nin hala süren etkinliği de gerileme eğilimine girmiştir.

Son olarak belirtilmesi gereken bir nokta da şudur: Alman ekonomisi gelişmesinde, bir hayat alanı olarak kıtasal yayılmada, Anadolu ve Bağdat Demiryollarından yararlanmaya çalışırken, Alman devleti de buna aktif olarak katkıda bulunmuştur.

Osmanlı Demiryolları
3.5. Demiryolları ve/Ekonomik Gelişme

Demiryolları yapıldıktan sonra ekonomik gelişme üzerindeki etkileri, ileriye doğru bağlantı, geriye doğru bağlantı ve yana doğru bağlantı etkileri ile açıklanabilir. Daha önce özel olarak İngiltere, Fransa ve Almanya için incelenen ileriye doğru bağlantı etkileri, genel olarak da incelenebilir. Bu genel değerlendirmede ileriye doğru bağlantı etkileri, dışa yönelik ve içe yönelik olarak iki kısma ayrılmıştır. Demiryollarının dışa yönelik ileriye doğru bağlantı etkileri, esas olarak, tarımsal mallar olmak üzere hammaddeler ihracatı ile mamul malların ithalatını arttırmakla gelişmiş ülkeler için pazar genişlemesi yaratmak olmuştur. İçe yönelik ileriye doğru bağlantıları ise, her nüfus bölgesinde yerel "Smith etkisi" yaratmak ve Osmanlı ekonomisinin ihracata yönelik olarak tarımda uzmanlaşmasını sağlamak olmuştur. Bunun sonucunda ekonomide meydana gelen gelir artışları ise, üretken yatırımlara dönüşmemiştir.

Daha önce özel olarak hiç anlatılmayan geriye doğru ve yana doğru bağlantı etkileri de dışa yönelik ve içe yönelik olarak ikiye ayrılabilir. Demiryollarının içe yönelik geriye doğru bağlantı ve yana doğru bağlantı etkileri ihmal edilebilecek düzeyde olmuştur. Dışa yönelik geriye doğru bağlantı etkileri ise, demiryolu yatırımlarında somutlaşmış sermaye ihracı çerçevesinde gelişmiş ülkelerden demiryolu girdi talebi yaratmıştır. Ayrıca, yabancı sermaye için kârlı bir yatırım alanı olan demiryolları-

na, faiz ve kilometre güvenceleri verilmesiyle de Osmanlı İmparatorluğu'na gelen yabancı sermayenin önemli bir kısmı yeniden yatırımcı ülkeye geriye dönmüştür.

Bu bölümde ileriye doğru bağlantı etkileri ve daha önce ele alınmayan geriye doğru bağlantı etkileri ile yana doğru bağlantı etkileri genel ve ayrıntılı olarak değerlendirilecektir. Bizzat bir sermaye ihracı olarak demiryollarının kârlılığı da faiz ve kilometre güvenceleri ile diğer imtiyazlar çerçevesinde tartışılacaktır.

3.5.1. İleriye Doğru Bağlantı Etkileri

Daha önce de gördüğümüz gibi, İngiltere Fransa ve Alman demiryolu yatırımları, her ülkenin kendi nüfuz bölgesindeki ihracata yönelik üretimi teşvik eden nüfuz hatları olmuştur. Bu nedenle, genel tarımsal üretim o kadar artmazken, iç bölge-kıyı arasındaki mal akımını hızlandıran ihracata yönelik üretim daha fazla artmıştır. Örneğin, Kuzey Yunanistan, Trakya ve Anadolu'da tarımsal üretim 1860 ile 1914 arasında kabaca bir kattan biraz fazla artarken, tarımsal ihracat artış hızı bundan çok daha fazla olmuştur¹. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, ihracata yönelik üretimin genel üretim içindeki payı artmıştır. 1913 yılında milli hasılanın yüzde 14'ü ihraç edilmiştir. Ancak bundan çok daha önemlisi, (maden dışındaki) net tarımsal üretimin ihracat içindeki payının 1889'da yüzde 18,4, 1910'da yüzde 22,3 ve 1913 de yüzde 26,5'a yükselmesidir².

¹ Pamuk (1982), s. 4.

² Pamuk (1982), s. 4-5.

Eğer, genel tarımsal üretim fazla artmazken, ihrac edilen tarımsal mal miktarı artmışsa, bu tarımsal ürünlerde ticari malların yoğunluk kazanmasına işaret eder. XIX. yüzyıl sırasında Osmanlı tarım üretiminde göze çarpan bir değişiklik olmadığına göre, tarımsal ürün ihracatının artması, kısmen üretimdeki artışla gerçekleştirilirken, daha çok üretimde dış ticarete ayrılan mal miktarının artmasıyla gerçekleştirilmiştir. Bu ise, belli farklılıklar taşımakla birlikte Hindistan ve diğer koloni ülkelerdeki duruma benzemektedir. Bir başka deyişle, Hindistan ve diğer koloni ülkelerde ihracata yönelik bir üretim yapısının oluşturulması genel üretim düzeyini fazla arttırmazken, ticarete konu olan mal üretimini diğer malların aleyhine olmak üzere arttırmış, ya da yalnızca ihracat ürünlerinin üretimini arttırmıştır. Osmanlı ekonomisinde de farklı ölçekte olmakla beraber, benzer bir durum meydana gelmiştir. Koloni ülkelerde olduğu gibi Osmanlı ekonomisinde de demiryolu nüfuz hatlarının gelişmesi ile tarımsal ihracat mallarının lehine olmak üzere bir değişim ortaya çıkmıştır. Daha doğrusu demiryolları yapılmazdan önce oluşmaya başlamış ekonomideki ihracata yönelik yapılanma, demiryollarıyla birlikte pekişmiştir. Bu nedenle, Kuzey Yunanistan, Trakya ve Anadolu'daki tarımsal mal üretimi genişlemesinin yaklaşık dörtte üçü dünya pazarlarına yönelik olmuştur¹. Bunun anlamı ise, demiryolları genel olarak tarımsal gelişmeye sınırlı bir katkıda bulunurken; ihracata

¹ Pamuk (1982), s. 9.

yönelik tarımsal ürünlerin gelişmesine daha fazla katkıda bulunması ve tarımın dünya ekonomisiyle bütünleşme sürecine girmesidir. 1891-1911 arasında demiryolu nüfuz hatlarının geçtiği bölgelerde tarımsal vergiler yüzde 114 artarken (tarımsal vergilerin artması dolaylı olarak tarımsal üretimin de artmış olduğunu belirtir), ülkenin tümünde yüzde 63 artmasını da bu bağlamda ele almalıdır¹. Çünkü demiryolu nüfuz hatlarının geçtiği yerler ihracata yönelik üretimde bulunan yerlerdi. Demiryolu nüfuz hatları üretimin ya fiilen görece yüksek, ya da potansiyel görece yüksek alanlara yapılmıştı. Böylece, Osmanlı üretim yapısı dünya pazarlarıyla bütünleşirken, demiryollarının sağladığı olanaklara, tarım kredileri, makinalaşma ve göçmenlerin yerleştirilmesi gibi çabalara karşın genel üretim fazla artmamıştır². Hububat, pamuk, tütün, incir, üzüm, palamut, afyon, fındık ve zeytinyağı gibi ihracat ürünleri artarken, Osmanlı tarımı genel ilkel niteliğini sürdürmüştür. Örneğin, 1897-1913 arasında üretim pamukta dört, tütünde üç, kuru üzüm, fındık ve incirde iki kat artarken; dış pazarlarla bir ilişkisi olmayan diğer tarımsal ürünlerde yüzde 20-30 arasında artmıştır³.

¹ Eldem (1970), s. 152-153. Kurmuş'un yaptığı bir hesaplama göre Aydın Demiryolunun geçtiği bölgelerden toplanan tarımsal vergiler de 1856-1909 arasında 13 kat artmıştır. Bkz. Kurmuş (1974), s. 66-67. Ayrıca bkz. Parvus (1977), s. 252-253.

² Parvus (1977), s. 142-143.

³ Keyder (1981), s. 8-9.

Ulaştırma maliyetlerinin demiryollarıyla gittikçe düşmesi, hammadeler ve tarımsal mallar ile endüstriyel mallar arasındaki karşılıklı mal akımını sürekli arttırmıştır. Demiryolu yatırımları, ülke içindeki yolcu ve yük trafiğini arttırmıştır. Yük trafiğindeki artışta, ülke içinden dışarıya giden hammadde ve tarımsal malların ve ülke dışından içeriye gelen mamul tüketim ve giyecek malları payının yüksek olması gerektir. 1905/06- 1913/14 arasında yapılan ithalatın yüzde 65-69'u mamul gıda ve giyim eşyalarından oluşurken; 1913 yılındaki ihracatın yüzde 57,4'ü tarımsal mallar ve yüzde 15'i de madenlerden oluşmuştur¹.

Demiryollarında yolcu ve yük trafiğinin gelişimi aşağıdaki tabloda gösterilmiştir. Buna göre, 1891-1913 arasında yolcu trafiği yüzde 119 ve yük trafiği yüzde 123 artmıştır. Ayrıca, 1913 yılında toplam 4,7 milyon ton eşyanın yüzde 46,8'i demiryollarıyla taşınırken, yüzde 42,6'sı karayolları ve yüzde 10,6'sı da denizyollarıyla taşınmıştır². Yük ulaştırmasında demiryollarının yarıya yakın pay alması sağladığı "birincil etki" sonucunda meydana gelmiştir.

3.5.2. Geriye Doğru (ve Yana Doğru) Bağlantı Etkileri

Yabancı ülkelerdeki yatırımlar özellikle yabancı pazarların geliştirilmesi ve korunması için etkili bir yöntemdir. Bunun en açık tarihsel örneği, demiryolu için sermaye

¹ Eldem (1970), s. 154 ve 181.

² Eldem (1970), s. 153.

ihracıdır. Bu sermaye ihracı, aynı zamanda demiryolu, lokomotif, vagon, demir, çelik ve makina endüstrilerinin diğer ürünleri için talep yaratmıştır. Bu nedenle; Avrupa

Tablo XXVII
OSMANLI DEMİRYOLLARINDA YOLCU VE YÜK
TRAFİĞİNİN GELİŞİMİ

Yıl	Yolcu (1000 kişi)	Yük (1000 ton)
1891	6455	965
1896	7593	1307
1901	8925	1588
1906	11251	2082
1909	15105	2419
1911	16815	2589
1913	14122	2153

Kaynak: Eldem (1970). s. 164.

Ülkelerinin koloni ve diğer ülkelerdeki demiryolu yatırımları kendi demir, çelik, lokomotif, v.b. sektörleri açısından da son derece önemli olmuştur. Osmanlı demiryolları da bunun dışında kalmamıştır. Gelişmiş ülkelerde olduğu gibi demir, çelik, lokomotif, v.b. endüstrilerinin ülke içinde filizlenip gelişmesine yol açmayan Osmanlı demiryolları, koloni ülkelerdeki uygulamalara benzer şekilde yatırımcı ülkenin anılan endüstrilerinin gelişmesine yardımcı olmuştur. Çünkü "Türkiye'de Demiryolu inşası... Avrupa'da

(ve Amerika'da) olduğu gibi maden ve sanayi işleriyle beraber ve onların bir neticesi olarak doğmuş değildir"¹. Osmanlı madenciliğinin ve demiryolu yapımında gerekli olan endüstrilerin gelişmemiş olması, ulaştırmadaki demiryolu yatırımlarının tek yanlı gelişmesine yol açmış ve ekonomideki endüstriyel etkilerinin de çok sınırlı olmasını sağlamıştır².

Genellikle gümrüksüz şekilde gelen demiryolu malzeme ve araçlarıyla ilgili olarak Osmanlı gümrük kayıtlarında hemen hiç bilgi yoktur. Bu durum Osmanlı demiryollarının Avrupa ülkelerinde yaratmış olduğu geriye doğru bağlantı etkileri için somut ve kesin bilgilenmeyi önlemektedir. Bununla beraber, Osmanlı demiryollarının bütünüyle dışarıdan satın alınan demir, çelik, lokomotif, ve vagonlardan oluştuğu bilinmektedir. İşçi ve kereste dışında herşey dışından ithal edilmiştir³. Böylece, Osmanlı demiryolları İngiliz, Alman v.b. ülkelerin endüstrileri için azımsanmıyacak geriye doğru bağlantı etkilerinde bulunmuştur. Bu durum Osmanlı demiryollarının yapım ve işletilmesinin neden yüksek maliyetlerle gerçekleştirildiğinin de önemli bir kısmını açıklar.

Geriye doğru bağlantı etkileriyle ilgili elimizdeki en fazla bilgi Almanya'ya aittir. Almanlara ilk demiryolu imtiyazının verildiği yıllardan itibaren iki ülke ara-

¹ Şükran (1933-4), s. 1.

² Karkar (1972), s. 92.

³ Issawi (1980), s. 148; Karkar (1972), s. 97.

sındaki ihracat ve ithalat büyük ölçüde artmıştır. Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na yaptığı ihracattaki artışta gönderilen demiryolu malzeme ve araçlarının büyük bir payı olmuştur¹. 1888'de Anadolu demiryollarının yapım ve işletilme imtiyazının Deutsche Bank'a verilmesiyle Almanya'dan Osmanlı İmparatorluğu'na bol miktarda demiryolu malzemesi ihraç edilmiştir. 1889'da bir grup Hamburg'lu iş adamı tarafından Deutsche Levante Linie'in kuruluş nedeni de büyük ölçüde Almanya'dan Osmanlı İmparatorluğu'na ihraç edilen demiryolu malzemesini taşımak olmuştur². Deutsche Levante Linie 1890'ların sonuna doğru Yakındoğu'da 30'a yakın limanı faaliyet kapsamına alırken, gemi sayısını 4'den 15'e ve sefer sayısını da 24'den 61'e yükseltmiştir³. Bu gelişmelere paralel olarak Almanya'nın Hamburg üzerinden Osmanlı İmparatorluğu ile arasındaki ithalat ve özellikle ihracatında büyük artışlar meydana gelmiştir. Almanya'nın Hamburg üzerinden ithalatı yüzde 140 oranında artarken, ihracatı yüzde 1523 oranında artmıştır. Kuşkusuz, ihracattaki bu artış büyük ölçüde Osmanlı İmparatorluğu'na yapılan demiryolu malzemesi satışıyla ilgilidir⁴. Bu malzemenin 1893-1897 arasındaki durumu aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

¹ Altıntaş (1977), s. 20.

² Önsoy (1979), s. 31.

³ Önsoy (1979), s. 32.

⁴ Önsoy (1979), s. 33.

Tablo XXVII.

1893-1897 YILLARI ARASINDA ALMANYA'NIN OSMANLI
İMPARATORLUĞU'NA DEMİRYOLU MALZEMESİ İHRACATI

Yıl	İhracat (Osmanlı lirası)
1893	5.054
1894	266.789
1895	304.446
1896	162.690
1897	36.355

Kaynak: "Konstantinopel. Handelsbencht für das
Jahr 1897, "Deutsches Handelsarchiv, 1898,
2. C, s. 512, Ünsoy (1979), s. 33 içinde.

Almanya'nın Osmanlı pazarlarındaki faaliyeti XX. yüzyıla kadar sınırlı kalmıştır. Faaliyetlerinin asıl genişlemesi XX. yüzyılda meydana gelmiştir. 1900 lerin başından itibaren Almanya, giderek artan bir dış ticaret fazlasına sahip olmuştur. Bunun önemli bir nedeni ise, Hicaz ve Bağdat Demiryolları yapımının başlamasıyla Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na büyük ölçüde arttırdığı demiryolu malzemeleri satışlarıdır. Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na yaptığı çelik ray, lokomotif ve vagon ihracatı 1911'de 449.196 ve 1912'de de 552.024 Osmanlı lirası olmuştur¹.

¹ Corrigan: 226'dan Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1914, s. 286. Corrigan (1954), s. 226 içinde Corrigan (1954)'de 8,3 milyon ve 10,2 milyon mark olarak verilen değerler, 1 sterlin = 0,0492 mart ve 1 sterlin = 1,1 Osmanlı lirası üzerinden ilgili değerlere çevrilmiştir.

Böylece, önceki yıllarda da örneklerine rastlanan Alman Dışişleri Bürosu'nun 1909 tarihli müzekkiresindeki "Böyle-sine önemli işlerin yerine getirilmesinden bizim avantajı-mız ray, lokomotif ve diğer gerekli malzemeler için en-düstrimize yaratılacak olan önemli talepler olacaktır. Demiryollarının yapılması ayrıca Alman mühendis, teknis-yen ve işçilerine önemli istihdam olanakları yaratacak-tır"¹ bekleyişi önemli oranda gerçekleşmiş ve demiryolları başlangıçtan itibaren Alman endüstrilerine genişleyen pa-zarlar yaratmıştır. Nitekim, Bağdat Demiryolları için ray-lar, Almanya'daki çelik tröstlerinden biri olan Stahlwerk-sverband'a ısmarlanmış, demiryolu malzemeleri Osmanlı İm-paratorluğu'na Alman gemileriyle taşınmış, demiryolları-nın yapımında önemli işler ve görevler Alman mühendis-le-rine verilmiş; limanların, sulama tesislerinin ve demir-yolu ile doğrudan doğruya ilgili inşaat işlerinin yapıl-ması için de uydu şirketler kurulmuştur².

1910 yılı istatistikleri esas alınarak bir sırala-ma yapılırsa, Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na ihraç ettiği malların yüzde 36'nı tekstil ürünleri, yüzde 22'ni demir ve demir ürünleri ve yüzde 10'nu da makina ve teçhi-zat oluşturur. 1913 yılında da aynı rakamlar, yüzde 28, yüzde 19 ve yüzde 9'dur³. Osmanlı İmparatorluğu'nun top-lam Alman ihracatındaki payı 1910'da yüzde 1,4'tür. Yine

¹ Memorandum of Zimmermann and Griesinger. 17 Temmuz 1909. Die Grosse Politik der Europäischen Kabinette, 1871-1914, XXVII,ü, no. 9964, Corrigan (1954), s. 226 içinde.

² Earle (1972), s. 116.

³ Önsoy (1979), s. 98-102

aynı tarihte Osmanlı İmparatorluğu'nun toplam Alman demiryolu ray ve malzemeleri ihracatındaki payı yüzde 5 çevresindedir. 1911'de bu rakam yüzde 7'dir¹. Verilen bu tablo, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Alman demiryolu yatırımlarının bu ülke endüstrisi için önemini vurgular.

Zaten, Alman demiryolu yapımının yoğunlaştığı her dönemde bu ülkeden Osmanlı İmparatorluğu'na yapılan gerek demir ve demir ürünleri, gerekse makina satışlarında önemli sıçramalar meydana gelmiştir. Aşağıdaki tablodan bunu gözlemek olanaklıdır. Tabloya göre 1889/90, 1891, 1901 ve 1904 yılları Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na demir, demir ürünleri ve makina ihracatında belli sıçramaların meydana geldiği yıllardır. 1889/90 yılındaki sıçrama İzmit-Ankara², 1891'deki Selânik-Manastır, 1901'deki Hicaz Demiryolu ve 1904'deki sıçrama Bağdat demiryollarına³ bağlanabilir. Böylece Osmanlı demiryollarına yatırılan yaban-

¹ Flanningam (1955), s. 328-330.

² 1899'da A.B.D'nin İstanbul maslahatgüzarı King'in yazdığı raporda, Osmanlı İmparatorluğu'na sürekli olarak Alman demiryolu malzemesinin ithal edildiğine değinilmiştir. 1888'de 12 milyon mark olan Alman ihracatının 1893'de 41 milyon marka çıkması da büyük ölçüde Osmanlı İmparatorluğuna gönderilen demiryolu malzemelerinden kaynaklanmıştır. Bkz. Ortaylı (1981), s. 32; Earle (1972), s. 48 ve Corrigan (1954), s. 97.

³ Bağdat Demiryollarının ilk kısmının açıldığı bu yılda Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na ihracatında ortaya çıkan artışta da hiç kuşkusuz, Alman demiryolu malzemelerinin büyük bir rolü olmuştur. Diğer yandan, Bağdat Demiryollarında kullanılan lokomotif sayısı 1904'de 10 iken, 1914'de 62'ye yükselmiştir. Aynı tarihler arasında yük vagonları ise, 171'den 1544'e yükselmiştir. Bkz. Earle (1972). s. 117; Corrigan (1954), s. 199.

Tablo XXIX.

1880-1913 YILLARI ARASINDA ALMANYA'NIN OSMANLI
İMPARATORLUĞU'NA DEMİR, DEMİR ÜRÜNLERİ VE MAKİNA İH-
RACATI

Yıl	Demir ve Demir Ürünleri		Makina	
	Ton	(1000 Mark)	Ton	(1000 Mark)
1880			73,4	160
1881	1499	881	131,2	206
1882	1080	655	178,4	221
1883	2375	961	101,1	208
1884	2918	1264	146,2	223
1885	5361	1652	164,5	290
1886	5102	3122	165,8	309
1887	5164	3024	231,8	345
1888	2715	3340	252,5	416
1889	8221	12520	412,9	636
1890	18650	12370	959,8	922
1891	38870	10270	1702,	1607
1892	13450	12120	1737,	1408
1893	37550	13360	3358,	2681
1894	27140	8036	1646,	1028
1895	46270	14740	2148,	1917
1896	26410	7938	1676,	1273
1897	9344	3639	660,4	684
1898	8729	4431	1127,	1166
1899	5500	3520	1215,	1322
1900	10150	5219	898,	874

1901	27170	7730	548,5	611
1902	21350	7682	1165,5	1148
1903	24830	7638	1749,7	1438
1904	61060	21408	4067,	3499
1905	26580	12459	2478,	3733
1906	.....	.....	.....	.....
1907	78170	15750	2537,	3158
1908	50030	12210	2758,	3576
1909	3 2240	8046	2606,	3201
1910	71110	16040	4183,	4640
1911	100500	23590	6478,	7111
1912	125600	25450	5886,	6598
1913	78870	18720	4093,	4357

Kaynak: Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1880-1913.

Not: a: Demir ve demir alaşımları

cı sermaye yatırımlarının büyük bir kısmı, ray, yapı malzemesi, mühendis ve diğer teknik personel maaşlarının ödemesi amacıyla ana ülkeye dönmüştür. Örneğin, Noviçev'e göre Haydarpaşa-Ankara-Eskişehir-Konya hattının yapımı için Alman şirketi tarafından harcanan toplam tutarı yüzde 70'i Alman endüstrisine geri dönmüştür¹.

Kullandığımız, bilginin geniş şekilde Almanya'ya ait olması, Osmanlı demiryollarının yalnızca bu ülkenin endüstrisine geriye doğru bağlantı etkisi yaratmış olduğu anlamına gelmemelidir. İngiliz, Fransız ve hatta A.B.D. endüstrisi için de benzer geriye doğru bağlantı etkileri yaratmıştır.

¹ Noviçev (1979), s. 49.

Örneğin, A.B.D'deki bir firmanın 1906-1907'de Osmanlı İmparatorluğu'na 20.000 ton ray göndermiş olduğunu belirtmek gerekir¹. Eğer, elimizde diğer ülkeleri de içeren bilgi bulunmuş olsaydı, elbette yaratılan geriye doğru bağlantı etkileri için daha kapsamlı bir tablo oluşturulabilirdi. 1911-1913 yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun yüzde 8 olan endüstriyel mal ithalatının yarısı demiryolu malzemelerinden meydana gelmiştir².

Ayrıca, Osmanlı demiryollarının gelişimi ile kömür ithalatının artması arasında bir ilişkinin varlığından da söz edilebilir. Örneğin, İmparatorluğun son yıllarında kömür ithalatı belirgin bir şekilde artmıştır. Osmanlı İmparatorluğu bir taraftan kömür ihracatında bulunurken, ithalatı 1908-1911 arasında dört yıl gibi kısa bir sürede bir katı geçmiştir. Aşağıdaki tablo Osmanlı İmparatorluğu'nun 1908-1911 arasında kömür ithalatının gelişmesini göstermektedir. Kömür ithalatının bu gelişiminde herhalde

Tablo XXX.

1908-1911 YILLARI ARASINDA OSMANLI
İMPARATORLUĞU'NUN KÖMÜR İTHALATI

Yıl	Kömür İthalatı (ton)
1908	203.000
1909	189.000
1910	347.000
1911	422.000

Kaynak: Eldem : (1970), s. 101

¹ Flaningam (1955), s. 325.

² Pamuk (1979-1980), s. 200.

demiryolu yatırımlarının yoğunlaşmasının etkisi olmalıdır. Örneğin, 1914'de Aydın Demiryollarının kullandığı kömürün önemli bir kısmı Ereğli'den gelirken büyük bir kısmı da İngiltere'den gelmekteydi¹. "...büyük ölçüde taşkömür stokuna sahip olan Osmanlı İmparatorluğu, yurt dışından, özellikle İngiltere'den kömür satın alıyordu"². Bundan öte, 1911'de demiryollarının toplam kömür tüketiminin 239 tonu bulması³ bu yönde düşünmeyi özendirilmektedir.

Demiryollarının Osmanlı endüstrisi için olumlu tek etkisi bazı demiryolu atelyelerinin açılması olmuştur. 1890'da Aydın Demiryolları Şirketinin Kaklık Travers Enjekte Fabrikasını kurması⁴ ve 1894'de bir Alman şirketinin Anadolu ve Bağdat Demiryollarında çalışan lokomotif ve vagonları onarmak üzere Eskişehir Demiryolları Fabrikasını kurması⁵ bu kapsamda düşünülebilir. Son olarak, demiryolu şirketlerinin bir taraftan kömür ithalatını arttırması olumsuz etki olarak değerlendirilirken, diğer taraftan Ereğli'den kömür satın alması da olumlu etki olarak değerlendirilebilir⁶.

3.5.3. Faiz ve Kilometre Güvenceleri ve Diğer İmtiyazlar.

Osmanlı demiryolları imtiyazlı demiryollarıdır. Olağanüstü koşulları kapsayan demiryolu imtiyazları, bir taraf-

¹ Issawi (1980), s. 151 ve 291

² Petrosyan (1974), s. 148

³ Eldem (1970), s. 101

⁴ Eken (1965), s. 122.

⁵ Eken (1965), s. 119

⁶ Issawi (1980), s. 148.

tan, oluşan nüfuz bölgelerini İngiltere, Fransa ve Almanya'ya eklemelerken; diğer taraftan da, faiz ve kilometre güvenceleriyle bu ülkelere büyük kâr transferleri sağlamıştır. Kendisine en az maliyet getirecek şekilde davranamayan Osmanlı hükümeti, vermiş olduğu demiryolu imtiyazlarıyla adeta "imtiyaz çılgınlığı"na ("concession mania") yol açmıştır¹.

Demiryolu imtiyazlarını, "faiz veya kilometre güvenceleri" ve "diğer imtiyazlar" olarak ikiye ayırmak olanaklıdır. Diğer imtiyazlar, faiz veya kilometre güvencelerinin dışında kalan imtiyazlardır. Örneğin, Bağdat Demiryolları Şirketi "diğer imtiyazlar" olarak, demiryolu yapımı sırasında gerekli olan miri araziyi devletten parasız olarak alacak, kum ve taş ocaklarını kira ödmeden kullanabilecek (6.madde); imparatorluk içinden veya dışından satın alacağı demir, kereste, kömür, makina, vagon v.b. mallar için ne iç gümrük, ne de diğer gümrük vergilerini ödeyecek (8.madde); imtiyaz sırasında kullandığı arazi, sermaye ve sağladığı gelir her türlü vergiden muaf olacak (8. madde); demiryolunun yapım ve işletilmesi sırasında gerekli olan odun ve keresteyi ormanlardan hiç para ödmeden kesebilecek (10.madde); kiremit ve tuğla fabrikaları kurabilecek (13.madde); demiryollarının her iki tarafında 20 km. genişliğindeki alanda madenleri işletebilecek (22. madde) ve izinsiz kazılar yaparak eski eser arayıcılığı yapabilecekti (27. madde)².

¹ Platt (1968 a), s. 186; Parvus (1977), s. 222

² Hurewitz (1956), s. 254-258. Aydın Demiryolu Şirketine verilen benzer "diğer imtiyazlar" için bkz. Kurmuş (1974), s. 52.

1908'de II. Meşrutiyetin ilanından sonra Bağdat Demiryolu, "Meclis-i Meb'usan"da çeşitli yönleriyle tartışılmıştır. Bu tartışmalardan birinde Bağdat milletvekili İsmail Hakkı Bey, diğer eleştirilerinin yanısıra 22. maddeyi de şöyle eleştirmiştir: Bunda zahirde hiç bir mahzur tasavvur olunmaz. Halbuki bu doğru değildir. Adeta, kendi kendimizi aldatıyoruz. Çünkü bir kere kumpanya ister ki hat madenlerin yanından geçsin, gitsin ve hakikaten de öyle yapmıştır. Toros dağlarındaki servet-i madeniye malum olduğu gibi bilhassa Irak cihetlerinde, Ergani cihetlerindeki madenlerin ehemmiyeti kimsece kabil-i inkar değildir. Ve mesela Kerkük taraflarında öyle petrol madenleri vardır ki Bakû madenlerine, Amerikadaki madenlere muadildir. Çünkü akıyor, nehir gibi akıyor. Daha aşağıda Bağdat civarında öyle cari neft ve petroller var. Ergani madeninden şimdi vakıa istifade olunmuyor. Vesait-i nakliye mefkud olduğu için o kadar kâr vermiyor. Fakat şimendüfer yapılırsa tabii varidat daha ziyade artar, daha ziyade suhulet kesbeder. Bu madenleri, farzedelim, Kumpanya müsavat dairesinde, şerait-i kanuniye dahilinde işletsin. Fakat şimendüfer kendi elinde. İsteddiği kadar ehven ücretlerle sevkeder. Kezalik bunları işletmek için lazım gelen muafiyata tamamen maliktir. Maden malzemesi için gümrük resmi vermez. Şimdi kim var ki bu daire dahilinde gelsin de orada maden işletebilsin, rekabet nasıl mümkün olur? Rekabet şerait-i mütesaviye ile olur. Bir taraf müsaadeye malik olunca inhisara malik olmuş olur. Daire-i nüfuza da-

hil olan arazi adeta İsviçre'den vasidir. Bu suretle bilmle maadın bir kumpanyaya terk ediliyor demektir. Bu dolayısıyla bir imtiyazdır. Hem ne madenler ki dünyada misli ve naziri yok¹.

Demiryollarına gelen yabancı sermaye, elde ettiği "diğer imtiyazlar"ın dışında yatırımların kârlılığını faiz ve kilometre güvencesi olmak üzere iki ayrı yöntemle garanti altına almıştır. 1888 yılına kadar olan genel uygulama faiz güvencesi olurken, sonraki genel uygulama kilometre güvencesi olmuştur. Faiz güvencesi, demiryolu şirketinin sermayesine Osmanlı hükümetinin yüzde X kadar bir kârı garanti etmesidir. Buna göre şirket, sermayesine garanti edilen yüzde X kadarlık kârı sağlayamadığında, geri kalan kısmı Osmanlı hükümetinden alıyordu. Faiz güvencesi yönteminin boşluğu, demiryolu şirketlerinin giderlerini fazla yüksek tutması ve bu şekilde güvence gelirlerini arttırmasıydı².

Kilometre güvencesi yöntemi, Osmanlı hükümetinin hatların her bir kilometresi için demiryolu şirketlerine brüt minimum bir geliri garanti altına almasıydı. Bu yöntemle göre bir hat ne kadar az çalışırsa elde edilen kilometre güvencesi o kadar fazla olmaktaydı. Eğer, hiç yolcu ve eşya taşımazsa, yani, trenler hiç işlemezse ödenecek güvence maksimum olurdu. İmtiyaz sahibi şirket için en kârlı durum buydu. Faiz güvencesi yönteminde şirketin kârı,

¹ Takvîm-i Vekayî, (17 Şubat 1324), no. 138, s. 14), Ökşün (1970), s. 45-46 içinde.

² Velay (1978), s. 366; Conker (1935), s. 80.

giderler ne kadar yüksek tutulursa o kadar artarken; kilometre güvencesi yönetiminde ise şirketin kârı, giderler ne kadar düşük tutulursa o kadar artmaktaydı¹. Örneğin, bir kilometrelik hattın kilometre güvencesi 15.000 frank olsun. Ayrıca bu hattın hergün bir tren geçtiği ve 4.000 frank'lık işletme giderine sahip olduğu varsayalım. Eğer, hattın brüt geliri 10.000 frank'sa elde ettiği kilometre güvencesi 5.000 frank olur. Bu durumda sağladığı kar 11.000 frank'tır. Şimdi hattın hergün iki tren geçsin ve 7.000 frank işletme gideri olsun. Bu yeni durumda hattın brüt geliri de 13.000 frank olsun. Buna göre, şirketin elde ettiği kilometre güvencesi 2.000 frank ve kârı 8.000 frank olur. Görüldüğü gibi demiryolu şirketinin faaliyeti arttıkça, bu işten sağladığı kâr azalmaktadır. Bu nedenle, şirketin faaliyetlerini düşük düzeyde sürdürmesi kendi lehine olan bir durumdu. O halde, şirketin faaliyetlerini genişletmesi ancak kilometre güvencesinden kaybettiklerini telâfi edecek durumlar karşısında olabilirdi.

Böylece demiryolu şirketleri, gerek faiz güvencesi, gerekse kilometre güvencesi olarak oldukça yüksek kâr elde etmişlerdir. Örneğin, 1867-1885 yılları arasında kârları sürekli olarak garanti edilen miktardan az olduğu için Aydın demiryolu şirketi, en azı 1885 yılında 10.289 sterlin en çoğu 1868 yılında 103.953 sterlin olmak üzere Osmanlı hükümetinden toplam 1.427.981 sterlin faiz güven-

¹ Velay (1978), s. 365; Conker (1935), s. 79.

cesi almıştır¹. Osmanlı hükümeti Ruscuk-Varna hattı için de 1868-1874 yılları arasında düzenli olarak her yıl 140.000 sterlin'lik faiz güvencesi ödemiştir². Bunlar kısmi bilgilerdir. Osmanlı hükümetince demiryolu şirketlerine toplam ne kadar faiz güvencesi ödendiği bilinmemektedir. Bu konuda sistematik bilgi de yoktur. Buna karşılık 1912'ye kadar ödenen toplam kilometre güvencesi miktarı bilinmektedir. Aşağıdaki tablo 1889-1912 yılları arasında çeşitli hatlara ödenen kilometre güvencelerini göstermektedir.

Aşağıdaki tabloda da belirtildiği gibi kilometre güvenceleri hatta göre 10.300 frankla 18.900 frank arasında değişmekte ve demiryollarının geçtiği sancakların öşür vergileriyle karşılanmaktaydı. Öşür vergileriyle karşılanan bu miktarlar, görünen miktarlardı ve gerçekte kilometre güvenceleri verilenin üç, hatta dört katına ulaşmaktaydı. Örneğin, İsmail Hakkı Bey, Bağdat Demiryollarına verilen kilometre güvenceleri için şu görüşü ileriye sürmüştür: 'Evvelâ, beher kilometre için 17.500 istenmiş; ondan sonra müzakereler, nüfuzlar cereyan etmiş. Güç hal kumpanya 15.500 franga razı olmak gibi bir atıfet göstermiş. Fakat doğrudan doğruya kilometre akçesi kilometre başına 11.000 franktır. Re'sülmal yani hattın serma-

¹ Kurmuş (1974), s. 75. Aydın Demiryolu Şirketinin toplam kar transferi ise yaklaşık 11 milyon sterlin'di. Bu şekilde "İngiltere Türkiye'de yaptığı (devlet borçları dahil) bütün yatırımların yüzde 44'nü 1864 ve 1913 yılları arasında Aydın Demiryolu Şirketi aracılığıyla geri almış oluyordu" Bkz. Kurmuş (1974), s. 73-74.

² Morawitz (1978), s. 307-308.

Tablo XXXI.

1889-1912 YILLARI ARASINDA OSMANLI HOKOMETİ TARAFINDAN
YABANCI DEMİRYOLU ŞİRKETLERİNE ÖDENEN KİLOMETRE GÜVEN-
CELERİ

Year.	Haydar-Pasha- Angora.	Eski-Chehir- Konia.	Salonica-Mon- astir.	Salonica- Constantinople Junction.	Smyrna-Cas- sala.	Damascus-Hama and prolongation.	Konia-Erzeli (Bagdat)	Total of Guarantees paid
(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(F)	(G)		
£T.	£T.	£T.	£T.	£T.	£T.	£T.	£T.	£T.
1889	7,981	...	...	...	...	...	...	7,981
1890	33,190	...	...	...	...	...	...	33,190
1891	69,231	...	...	...	...	...	...	69,231
1892	130,204	...	2,808	...	...	...	...	133,012
1893	181,427	...	40,263	...	...	...	...	221,690
1894	219,034	93	57,691	12,915	8,101	...	...	297,830
1895	203,605	28,330	76,137	148,373	31,542	...	...	487,982
1896	177,541	78,561	76,561	288,350	29,816	...	...	620,829
1897	17,650	97,778	22,750	110,111	58,315	33,600	...	318,525
1898	67,349	130,808	51,021	288,166	193,705	33,000	...	753,049
1899	179,402	131,745	72,910	279,161	203,833	33,600	...	969,681
1900	119,756	131,745	70,846	267,812	190,330	33,600	...	813,459
1901	31,564	131,745	70,155	267,636	190,702	16,500	...	681,292
1902	4,054	131,745	67,175	266,176	161,628	11,932	...	678,779
1903	92,878	131,745	55,918	255,023	159,905	98,979	...	793,638
1904	93,589	131,745	47,127	250,311	155,111	97,237	12,284	779,767
1905	45,720	112,545	45,928	252,707	159,751	83,327	25,203	722,264
1906	51,280	131,745	21,099	239,821	153,980	62,729	27,457	691,102
1907	79,714	131,745	16,332	212,507	164,916	91,916	21,000	753,191 (1)
1908	128,505	131,744	176	221,286	160,785	165,396	20,205	771,504 (2)
1909	112,273	131,745	6,701	209,389	168,057	97,621	22,421	748,910 (3)
1910	22,390	106,181	...	158,323	112,831	82,423	16,779	528,918
1911	...	46,073	...	141,981	127,277	80,513	10,479	496,317
1912	...	...	...	129,628	135,263	61,097	15,300	341,288

Toplam: 2.068.317 1.917.258 805.750 4.035.050 2.573.995 1.053.834 169.393 12.623.597

Kaynak: Corporation of Foreign Bondholders, Annual Report for 1914, London, s. 64
Not: Tablo aslına sadık kalınarak verilmiştir. Ancak
(1) in 753.190; (2) nin 771.857 ve (3) ün de 748.810
olması gerekmektedir.

a: demiryolunun uzunluğu (km), b: km. güvencesinin miktarı, c: km. gü-
vencelerinin karşılığı öşürülen sağlayan sancaklar. Buna göre:
(A) a: 579 km. b: Haydarpaşa-İzmit: 10.300 frank ve İzmit-Ankara:15.000
frank, c: İzmit, Ertuğrul, Kütahya ve Ankara. (B) a: 445 km, b: 13.727
frank (Ancak hesaplama hükümetin her yıl 4.995 franktan fazla ödemesine
gerek kalmıyacak şekilde yapılmıştı. Yapılan ek anlaşmayla bu miktar
1898'de 6.734 franka çıkarılmıştır), c: Trabzon ve Gümüşhane (C) a: 219
km, b: 14.300 frank, c: Selânik ve Manastır (D) a: 508 km. b: 15.500
frank, c: Gümüşhane, Serez, Drama ve Dedeoğaç. Ayrıca, Selânik-Manastır
demiryoluna tahsis edilmiş olan Selânik ve Manastır sancakları öşürle-
rinden arta kalan (E) a:252 km (Bu hattın yalnızca Alâşehir-Afyon kısmı
km. güvencelidir) b: 18.900 frank, c: Aydın, Denizli ve Saruhan (F) a: 690
km, b: 12.500-15.000 frank, c: Altı sancak (?) (G) a: 200 km, b: 15.500
frank, c: Konya, Halep ve Urfa; ayrıca Anadolu demiryollarından arta ka-
lan öşürler. (1904'de Rusya'nın protestosu üzerine Konya'nın öşürleri
yerine Aydın, Bağdat, Diyarbakır ve Musul'un öşürleri tahsis edilmiştir).
Bkz. Eldem (1970), s. 165; Velay (1978), s. 366-425; Morawitz (1978),
s. 318-347; Novıçev (1979), s. 26-27 ve 37.

yesine mukabil temin olunmuştur. Fakat bu kadarla kalmamış, hem sermaye olarak sarf olunan paranın mukabilini veriyoruz ve bunu 11.000 frank addediyoruz, ki bu suretle (bir) nevi re'sülmalin faizini temin ediyoruz; hem de her kilometre başına işletme masrafı için 4.500 frank tahsisat gösteriyoruz. İşte 15.500 frank yekun bu suretle kabul ettikten sonra bu paranın faizini %4 ayrıca temin ediyoruz. Yani hem teminat veriyoruz, hem faiz. Teminat ve faiz verdiğimizize göre, bari parayı biz tedarik etmesek; Kumpanya parayı bulsa; lâzım gelen re'sülmala biz istikraz etmesek hayır.... Parayı da devlet tedarik ediyor. Devlet borçlanıyor ve parayı Kumpanya'ya teslim ediyor... Başkasının hesabına olan borcumuz için kefalet-i nakdiye göstermeğe mecbur oluyoruz. Tahsisat, karşılık temin ediyoruz. Bu suretle, teminat hadd-i marufunu pek aşıyor; üç misline, dört misline baliğ oluyor. Yani üç katlı teminat oluyor. Bu ise hiçbir yerde görülmüş bir şey değildir... Bu yetmiyormuş gibi, birçok da muafiyetler bahşediyoruz¹. Bir başka deyişle, Bağdat Demiryollarının yapımı için gerekli parayı Osmanlı hükümeti borçlanarak sağlamış, ancak tahvillerin tedavülünde Bağdat Demiryolları şirketi aracılık ederek ilk kârını böylece sağlamıştır. Aynı şirket sonra müteahhit olarak demiryolunun kar güvenceli olarak yapımını üstlenmiş ve bundan ikinci karını elde etmiştir. Nihayet, işletici olarak demiryollarını kilometre güvencesi karşılığında çalıştırmış ve bundan da üçüncü kârını al-

¹ Takvim-i Vekayi, (17 Şubat 1324), no. 138, s. 13),
Ökçün (1970), s. 40-41 içinde

mıştır. Bağdat Demiryolları Şirketi böylece üç defa ayrı ayrı büyük kârlar elde etmiştir. Mecliste yapılan eleştirilere karşılık Nafia Nazırı Noradunghian Efendi, hükümetin aldanmış olabileceğini, ancak bindirilen yükün 'hamdolsun' uykusunu kaçırarak kadar olmadığını söylemiştir. 'Nafia Nazırı demek bir dereceye kadar Kumpanya'nın da vekili demektir' diyen Noradunghian Efendi'den bundan başka bir şey de zaten beklenemezdi¹.

Osmanlı hükümeti yalnızca görünen kilometre güvenceleri olarak yabancı demiryolu şirketlerine o günlerin parasıyla binlerce lira ödenmiştir. "...demiryolları için gerekli olan ulaşım ve kâr düzeyini sağlamak..(yabancı demiryolu şirketleri yönünden) mümkün değildi. Ülkenin ekonomik ve kültürel yapısıyla ilişkin olarak, meta alış-verişi ve insan ulaştırması son derece gelişmemiş bir düzeydeydi ve bu düzey çok sınırlı ölçüde yükseltilebilirdi. Beklenen kapitalist kârın oluşması için kapanması gereken açık, Osmanlı hükümeti tarafından 'kilometre teminatı' adı altında, demiryolu şirketine her yıl düzenli olarak ödeniyordu². Böylece yabancı sermaye, demiryolu makina ve malzemelerinde saklı olan artık-değerin gerçekleşmesini, kısmen meta mübadelesi (mal taşırken elde ettiği gelir) ile, kısmen de meta mübadelesi dışında halkın elde ettiği ürüne devlet mekanizması aracılığıyla (kilometre güvenceleri) elkoyarak sağlamıştır. Yabancı demiryolu şirketlerinin brüt gelirleri için konan kilometre güvenceleri ve alınan

¹ Ökşün (1970), s. 38.

² Rosa Luxemburg, Seçilmiş Konuşma ve Yazılar, Cilt I, s.295-297, Rathmann (1976), s. 90 içinde.

borçlara karşılık terkedilen hakların nedeni budur¹. Bu nedenle 74 sancaktan 24'nün öşürü bütünüyle kilometre güvencelerine ayrılmıştır². Bu sancaklardan 20 yılda toplanan 16.493.265 liralık öşürün yüzde 68'i, yani, 11.346.000 lira, 1889-1909 arasında demiryolu şirketlerine kilometre güvencesi olarak verilmiştir. Bazen demiryolunun geçtiği sancakların öşür gelirleri kilometre güvencelerini karşılamakta yetmezdi. Eskişehir-Konya hattı yöresi buna örnektir. Bu hat çevresinde 1889-1909 arasındaki 20 yılda 1.463.000 lira öşür toplanırken, ödenen güvence tutarı 1.765.000 liraydı³. Ödenen güvence, toplanan öşürden fazlaydı.

Özellikle iklim koşullarının iyi gitmediği, tarımsal verimin düşük olduğu yıllarda kilometre güvencelerinin ödenmesi iki nedenden dolayı bir yük haline gelmekteydi. Bu nedenlerden biri, tarım üretiminin azlığı nedeniyle öşür gelirlerinin azalması ve dolayısıyla kilometre güvencelerinin ödenmesinde güçlüklerle karşılaşılması; diğeri de demiryollarının asıl yükü olan tarımsal mal taşımacılığının düşmesi ve geliri azalan demiryollarının talep ettiği kilometre güvencelerinin artmasıydı. Bu gibi durumlarda hükümet borçlanmak zorunda kalırdı. Zaten demiryollarının yapımı ile Avrupa ülkelerine mali bağımlılığın artması arasında yakın bir ilişki vardı. 1861-1876 döneminde alınan borçların yüzde 14'ü, 1904-1914 döneminde alınan borçların

¹ Luxemburg (1975), s. 92.

² Novıçev (1979), s. 48.

³ Novıçev (1979), s. 48.

da yüzde 20'si demiryolu v.b. ulaştırma faaliyetlerine aittir¹. Demiryolları, Osmanlı imparatorluğu'nu ekonomik ve politik yönden olduğu kadar, mali yönden de sürekli olarak Avrupa sermayesine bağımlı kılmıştır.

Kilometre güvencesinin karşılıkları olan öşürlerin toplanması ve demiryolu şirketleriyle Osmanlı hükümeti arasındaki ilişkiler Duyunuumumiye'de oluşturulan bir konsey tarafından yönetilmiştir. Konseyin görevi, Osmanlı hükümeti ile demiryolu şirketleri arasında aracılık yapmak olmuştur: Kilometre güvenceleri karşılığı olarak gösterilen yerlerin öşürlerini toplamak ve bunları demiryolu şirketlerine dağıtmak². Konsey üyeleri, genellikle demiryolu şirketlerinin yönetim kurulu üyesiydi. Örneğin, konsey başkanı Leon Berger, aynı zamanda Anadolu Demiryolu Şirketinin yönetim kurulu üyesiydi. Ayrıca, Selânik-İstanbul, İzmir-Kasab ve Uzantısı ve Şam-Hama Demiryollarının İstanbul komitelerinin başkanıydı³. Selanik-Manastır ve Bağdat Demiryollarının da konsey içinde savunucuları vardı. Demiryolu şirketlerinin Duyunuumumiye ile işbirliği sağlamasında, demiryollarının çıkarlarıyla konseyin çıkarlarını birleştirmek en güvenli bir yoldu. Osmanlı hükümeti, konsey ve demiryolu imtiyazı sahipleri arasında ortaya çıkan birçok anlaşmazlıkta, Osmanlı hükümeti, taraflardan ikisinin ortak çıkarlara sahip olması nedeniyle kendisini genel-

¹ Karamursal (1935), s. 100; Fişek (1967), s. 206. Novıçev, I. Dünya Savaşı'nın eşğinde demiryolları nedeniyle yapılan dış borçların, genel borçların yüzde 22'ne eşit olduğunu belirtmektedir. Bkz. Novıçev (1979), s. 147.

² Schoenberg (1977), s. 366.

³ Blaisdell (1979), s. 125.

likle zor durumda bulur ve tek başına mücadele etmek zorunda kalırdı. Konseyin büyük bir gücü ve önemi vardı. Osmanlı hükümeti herhangi bir durumda statükoyu değiştirmeye kalktığı anda, konsey ve demiryolu şirketlerinin gösterdiği güçlükler karşısında genellikle bir şey yapamazdı¹.

Yukarıdaki tabloya göre 1889-1912 yılları arasında Osmanlı hükümeti yalnızca kilometre güvencesi olarak toplam 12.623.597 lira ödemıştır. Bu miktar 1913-14 yılında 12.861.392 liraya (322 milyon frank?) ulaşmıştır². Bir tahmine göre, Anadolu demiryolunun yapım maliyeti kilometre başına 163.200 frank'tır³. Eğer, Osmanlı hükümeti 1889-1912 arasında Anadolu demiryollarına 3.985.317 lira kilometre güvencesi ödeyeceğine kendisi demiryolu yapsaydı, yaptığımız hesaba göre 451 kilometre hat döşeyebilirdi⁴. Yapım maliyeti kilometre başına 98.000 frank olan Şam-Hama hattı için, ödenen 1.053.834 liralık kilometre güvencesiyle 199 kilometre demiryolu yapılabilirdi. Nihayet, pahalı bir hat olan Rayağ-Halep hattının kilometre başına 179.000 franklık yapım maliyeti⁵ ölçüt alınsa, ve Osmanlı hükümeti güvence parası olarak ödediği toplam 12.861.392 lirayla kendisi demiryolu yapsa 1328 kilometrelik hat döşeyebilirdi⁶. Bu miktarın, yalnızca kilometre güvencesine

¹ Blaisdell (1979), s. 123.

² Novıçev (1979), s. 52.

³ Hecker (1966), s. 255.

⁴ Hesaplama sırasında, sterlin=1,1 lira ve 1 sterlin=0,0492 frank kabul edilmiştir.

⁵ Hecker (1966), s. 256.

⁶ 12.861.392 liranın eşdeğeri yukardaki paritelere göre 237.645.810 frank bulunmuş ve 179.000 frank'a bölünerek 1328 rakamı elde edilmiştir. Eğer, Novıçev'in 12.861.392 lira = 322.000.000 frank'ı kabul edilirse, bu rakam 1788'e çıkar. Novıçev, ortalama yapım maliyetini 225.000 frank kabul ederek, ödenen 322.000.000 frank'la 1400 km (1422 km olması gerekir) yapılabilirdi demektedir. Bkz. Novıçev (1979), s. 52.

karşı gelen miktar olduğunu vurgulamak gerekir. Dışarıya aktarılan diğer değerler de dikkate alındığında, Osmanlı hükümeti bundan çok daha fazla demiryolunu kendisi yapabiliyordu.

3.6. Saptama

i. Yarı koloni tipi demiryollarının özgün bir biçimi olan Osmanlı demiryolları dış dinamiklerin telkin ve ikna yöntemleriyle uyarılmıştır. Bu uyarılar ile Osmanlı yönetiminin stratejik/yönetmelik ekonomi dışı gereksinimleriyle, mali kriz ve İstanbul'un iâşesi gibi ekonomik gereksinimleri çakışmıştır. Böylece Osmanlı demiryolları, ne metropol ülkelerde olduğu gibi yalnızca iç dinamiklerin ne de koloni ülkelerde olduğu gibi yalnızca dış dinamiklerin yönlendiriciliğinde yapılmıştır. Bir başka deyişle, Osmanlı demiryolları iç ve dış dinamiklerin karşılıklı etkileşimlerinin bir bileşkisi olarak ortaya çıkmıştır.

ii. Yabancı sermaye yatırımları tarafından gerçekleştirilen Osmanlı demiryolları, dünya ekonomisinin oluşması ve sermayenin uluslararasılaşması döneminde yapılmıştır. Bu dönemde endüstrileşme sürecindeki metropol ülkelerin üretim yapısındaki gelişmeler tarafından belirlenen demiryolu ulaştırma biçimi, henüz üretim yapısı bu tür bir ulaştırma biçimini içsel olarak gerektirmeyen Osmanlı ekonomisine de koloni ülkelerde olduğu gibi, dışsal olarak sokulmuştur.

iii. Osmanlı demiryolu yatırımları, dünya ekonomisinin buhranlara girdiği konjüktürel dönemlerde yapılmıştır. Buhran-demiryolu yatırımları konjoktürel ilişkisi ile, Osmanlı demiryollarının somut-tarihsel zamanlarda yapılma girişimleri açıklanabilir: Örneğin "korumacılık eğilimleri" ile Eflak-Buğdan'daki ilk demiryolu yatırımları; A.B.D. İç Savaşının yol açtığı "pamuk krizi" ile Batı Anadolu demiryolu yatırımları; "hayat alanı" ile Anadolu ve Bağdat demiryolu yatırımları arasında yakın bir ilişki vardır.

iv. Yarı koloni tipi demiryollarının somut ve tarihsel örneği olarak Osmanlı demiryollarında, kolonilerde olduğu gibi "ülke-ülke" ilişkisi yerine "ülkeler-ülke" ilişkisi egemen olmuştur. İngiltere, Fransa ve Almanya ile Osmanlılar arasındaki bu ilişki biçimi, ülkede "demiryolu nüfuz bölgeleri"nin oluşmasına yolaçmıştır. İngiliz Fransız ve Alman demiryolu nüfuz bölgelerindeki hatlar, bu metropol ülkelerdeki hatların birer uzantısı niteliğinde olmuştur.

v. Bu demiryolu nüfuz hatları, dış ticarete yönelik hatlar olarak nüfuz bölgelerindeki endüstrileşme-öncesi ekonomik yapıları endüstrileşme sürecindeki metropollerin ekonomik yapılarıyla bütünleşmiştir. Bu bütünleşme ile Osmanlı tarımsal malları hem ücret malları olarak, hem de endüstri malları üretiminin girdileri olarak gelişmiş ülke ekonomilerine aktarılmıştır.

vi. Demiryolu nüfuz hatları tek yönlü "ihracat hatları" olarak nüfuz bölgelerindeki tarımsal yapıların ihracata yönelik uzmanlaşma eğilimlerini hızlandırmıştır. Bir başka deyişle, demiryolları bir eğilim olarak varolan pazarlara (fiili veya potansiel) gelmiş ve sonuçta ihracata yönelik tarımsal dönüşümü geliştirmiştir. Bu amaçla, tarımsal ihrac ürünlerinde üretim artışını sağlamak için çeşitli tarımsal gelişme politikaları da uygulanmıştır.

vii. Demiryolları, başlangıçta tarımsal malların ihracatına yönelik olarak yapılmıştır. Bunlar daha sonraları, gelişmiş ülke ekonomilerinde görülen kâr oranlarının azalma eğilimini durdurma ve fazla tasarruflara kârlı bir yatırım alanı bulma amaçları da eklenmiştir, Bu. özellikle Fransız demiryolu yatırımlarında ortaya çıkmıştır. Öte yandan Osmanlı ekonomisindeki "mali kriz" ve borçlanma gereksinimi de demiryolu imtiyazlarının artmasına yolaçmış ve verilen faiz ve kilometre güvenceleri, gelişmiş ülkelerden gelen yabancı sermaye için yüksek kârlı yatırım alanları olmuştur.

viii. Yapılan demiryolları gelişmiş ülkeler ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki dış ticaret ilişkilerini arttırmış ve bu da dünya ekonomisinde görülen genişleme ve daralma konjonktürüne uygun bir eğilim göstermiştir. Dış ticaret ilişkisinin artması sonucunda, ithalat, ihracattan daha fazla artmış ve ortaya çıkan dış ticaret açıkları alınan borçlarla kapatılmaya çalışılmıştır. Osmanlı mali

krizini daha da yoğunlaştıran bu borçlarda demiryollarının ikili bir etkisi olmuştur. Birincisi, demiryolu yatırımları için verilen faiz ve kilometre güvencelerinin ödenmesinde ortaya çıkan borç gereksinimi; ikincisi ise, demiryolu yatırımları ile ortaya çıkan geriye doğru bağlantı etkilerinin yarattığı borç gereksinmesidir.

ix. Demiryollarının nüfuz bölgelerinde yarattığı ileriye doğru bağlantı etkileri de dışa yönelik olmuştur. Hatta nüfuz bölgelerindeki tarımsal üretim artışı sonucunda artan vergi gelirleri de dış borçların ödenmesinde kullanılmış ve bu bağlamda içe yönelik olması beklenen ileriye doğru bağlantı etkisi de dışa yönelik olmuştur. Ayrıca demiryollarının hızlandırdığı tarımsal mal ihracı sonunda elde edilen dövizler ülke içinde üretken yatırımlara dönüştürülmemiş ve fakat dışarıdan endüstriyel tüketim mali ithalatı ile dış borçların ödenmesinde kullanılmıştır.

x. Osmanlı ekonomisine olumlu katkıları olmayan ve yarı koloni tipindeki bu demiryolu nüfuz hatları, ağaç şeridindeki örüntüsü ile koloni tipi demiryollarının ilkel biçimini andırmıştır. Ayrıca tamamlayıcı hatların olmayışı ve bu hatlarda tarife birliğinin bulunmayışı ülke içi pazarların bütünleşmesine yardımcı olmamıştır. Bu da nüfuz bölgelerindeki demiryolu nüfuz hatları anlayışı ile uyum içerisinde olmuştur.

xi. Son olarak, Osmanlı İmparatorluğundaki demiryollarında ithal ikamesi süreci yaşanmamıştır. Ekonomik yapısı ve endüstrileşme düzeyi, ulaştırma sürecinin demiryolu aşamasını gerektirmeyen bir dönemde dışa yönelik olarak yapılan Osmanlı demiryolları, ulaştırma sektöründe tam bir ikilik (dualite) yaratmıştır; ilkel ulaştırma biçimi (kervan) ile modern ulaştırma biçimi (demiryolu) yan yana bulunmuştur.



**S O N U Ç : "Demiryolları ve Ekonomik Gelişme:XIX. Yüzyıl
Deneyimi" Üzerine Tezler.**

Daha önce her bölümde yapılmış olan Saptamalar burada genel bir bütünlük içinde yorumlanarak, demiryolları ile ekonomik gelişme arasındaki ilişkiler üzerine, gelişmiş ve azgelişmiş ülkeler yönünden belirli tezler ileriye sürülecektir.

1. Her üretim biçimi, son analizde, ulaştırma biçimini belirler. Çeşitli üretim biçimlerini kapsayan somut ve tarihsel bir ekonomik yapıda belirli bir üretim biçimi egemen olmaya başladıkça, kendine özgü bir ulaştırma biçiminin koşullarını yaratır.

2. Bu nedensellik ilişkisi içinde, endüstrileşme sürecinde üretimin sektörel bileşiminde kömür, demir ve çelik sektörlerinin egemen olması, bir ulaştırma biçimi olarak demiryollarının gerçekleşme koşullarını yaratmış ve "demiryolu çağı" başlamıştır. Bu anlamda demiryolu ulaştırma biçimi, endüstrileşme sürecini başlatan ve tekbaşına belirleyen bir faktör değildir.

3. Gelişmiş ülkelerde demiryolu ulaştırma biçimine geçiş, aşamalı bir süreç içinde gerçekleşmiştir. Bu geçiş süreci, doğal ve kendiliğinden veya ithal ikamesine dayalı politikalar sonucunda olmuştur. Azgelişmiş ülkelerde ise ilkel ulaştırma biçimlerinden, demiryolu ulaştırma biçimine geçiş aşamalı bir süreç içinde olmamıştır. Sonuçta, azgelişmiş ülkelerde ikili (dual) bir ulaştırma yapısı ortaya çıkmıştır.

4. Bir ulaştırma biçimi olarak demiryolları, dolaşım aşamasıyla, hizmet üretimi aşamasındaki dört düzeyli ilişkinin (hammadde girdileri ile tarımsal ücret malları sağla- mak, endüstriyel mallar/ pazarları/ için genişletmek ve sermaye için kârlı bir yatırım alanı olmak) gerçekleştirilmesinde işlev gör- müştür. Bu dört düzeyli ilişki ulusal bazda sağlandığında "metropol tipi demiryolları" ortaya çıkmış ve bunun örüntü- sü de ağ biçiminde olmuştur. İç dinamikler tarafından belir- lenen metropol tipi demiryollarının sonucunda pazar geniş- lemesi ve bütünleşmesi ile işbölümünün artması ulusal dü- zeyde olmuştur.

5. Sermayenin uluslararasılaşması sürecinde, dört düzeyli ilişkinin ulusal düzeyden uluslararası düzeyde ge- nişlemesi, koloni ülkelerde "koloni tipi demiryolları"na yolaçmıştır. Dış dinamikler tarafından belirlenen koloni tipi demiryolları, dış ticarete yönelik nüfuz hatları ola- rak, koloni ekonomileri dünya ekonomisiyle bütünleştirmiş- tir. Böylece, pazar genişlemesiyle işbölümünün artması, uluslararası düzeyde gerçekleşmiştir. Bu bütünleşmenin yo- ğunluğuna göre, koloni tipi demiryollarının gelişmiş ve il- kel biçimleri ortaya çıkmıştır.

6. Yine Sermayenin uluslararasılaşması sürecinde iç ve dış dinamiklerin karşılıklı etkileşimlerinin bir bileş- kesi olarak, Osmanlı İmparatorluğu gibi yarı koloni ülke- lerde de "yarı koloni tipi demiryolları" ortaya çıkmıştır.

Dış dinamiklerin telkin ve ikna yöntemleriyle uyarılan yarı koloni tipindeki Osmanlı demiryolları, dış ticarete yönelik nüfuz hatları olarak "Ülkeler-ülke" ilişkisi çerçevesinde ortaya çıkan nüfuz bölgelerindeki tarımsal ekonomik yapıları, dünya ekonomisiyle bütünleştirmiştir. Bu bütünleşmenin yoğunlaşması ve iç dinamiklerin önemini arttırmasıyla Osmanlı demiryolları, verilen faiz ve kilometre güvenceleriyle yabancı sermaye için ayrıca kârlı bir yatırım alanı olmuştur.

7. Koloni ve yarı koloni ülkelerdeki demiryolu yatırımları üzerinde dünya ekonomisinde meydana gelen konjonktürel buhranlar etkili olmuştur. Bu "buhran-demiryolu" ilişkisi, Osmanlı demiryolları için de geçerli olmuştur.

8. Demiryollarının ileriye doğru, geriye doğru ve yana doğru bağlantı etkileri gelişmiş ülkelerde içe yönelik olarak ekonomik gelişmeye katkıda bulunmuştur. Az gelişmiş ülkelerde ise dışa yönelik olan bu etkiler ekonomik gelişmeye ihmal edilebilecek bir düzeyde katkıda bulunmuştur.

K A Y N A K Ç A

- Abramovitz, Moses (1955): "The Economic Characteristics of Railroads and the Problem of Economic Development, "Far Eastern Quarterly
- Adamof, E.E. (1972): Sovyet Devlet Arşivi Gizli Belgelerinde Anadolunun Taksimi Plânı, Belge yayınları, İstanbul.(ilk Rusça baskı 1924)
- Aderibigbe, A.B.(1962): "Trade and British Expansion in the Lagos Area in the Second Half of the Nineteenth Century," Nigerian Journal of Economics and Social Sciences
- Akarlı, Engin Deniz (1976): The Problems of External Pressures, Power Struggles, and Budgetary Deficits in Ottoman Politics under Abdülhamid II (1876-1909): Origins and Solutions, Basılmamış Doktora Tezi, University of Princeton, New Jersey.
- Akarlı, Engin Deniz (1978): Belgelerle Tanzimat, Osmanlı Sadrazamlarından Ali ve Fuad Paşaların Siyasi Vasiyyetnâmeleri, Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, no. 147, İstanbul
- Aksoy, Atilla (der. 1975): Az gelişmişlik ve Emperyalizm, Gözlem Yayınları, İstanbul.
- Alam, Syed N.(1970): "The Indian Railway System: Its Origin and Impact," Indian Journal of Economics.

Albrecht, Ulrich et a (1978): Silâhlanma ve Azgelişmişlik,
Birikim Yayınları, İstanbul.

Alcaly, Roger E. (1976): "Transportation and Urban Land
Values: A Review of the Theoretical Literature",
Land Economics.

Alemdar, Korkmaz (1981): Türkiye'de Çağdaş Haberleşmenin
Kökenleri, İletişim Sosyolojisinin Temelleri
Üzerine Bir Deneme, Ankara İktisadi ve Ticari
İlimler Akademisi, Yayın no. 165.

Alpar, Cem (yay. haz. 1978): Kadro, 1932- Cilt:I, Ankara
İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi, Yayın
no. 121, tıpkıbasım,

Altıntaş, Hüseyin (1977): II. Abdülhamid Zamanında Bağdat
Demiryolunun Yapılması Meselesi, Basılmamış
Mezuniyet Tezi, İ.O. Edebiyat Fakültesi, Coğ-
rafiya Enstitüsü, İstanbul.

Anonim (1940): Tanzimat, I, Maarif Matbaası, İstanbul.

Anstey, Vera (1957): The Economic Development of India,
Longmans, Green and Co. Ltd., London, 4.baskı.

Ashworth, William (1975): A Short History of the Interna-
tional Economy, Longman, London, 3. baskı.

Ataöv, Türkkaya (1977): Afrika Ulusal Kurtuluş Mücadele-
leri, A.O. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayın-
ları, no. 411.

Atik, Saffet (1979): "Türkiye'de Demiryollarının Tarihi Ge-
lişim Süreci ve Mekân Organizasyonuna Etkileri",
1. Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler), Ank.

- Aybar, Celal (1939): Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Muvazenesi, 1878-1913, T.C. Başvekalet İstatistik Umum Müdürlüğü, Neşriyat no. 132, Ank.
- Aydemir, Şevket Süreyya (1972): Makedonya'dan Ortaasya'ya Enver Paşa, Birinci Cilt (1860-1908), Remzi Kitabevi, İstanbul, 2. baskı.
- Bagwell, Philip S.(1974): The Transport Revolution From 1770, B.T, Batsford Ltd., London.
- Bailey, Frank E. (1940): "The Economics of British Foreign Policy, 1825-50, "The Journal of Modern History.
- Bara, Mahmidet (1940-41): Şark Demiryollarının İktisadi ve Siyasi Vaziyeti, Basılmamış Mezuniyet Tezi, İ.O. Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Enstitüsü, İstanbul.
- Baran, Paul (1974): Büyümenin Ekonomi Politikası, May yayınları, İstanbul
- Barda, Süleyman, (1958): Münakale Ekonomisi, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul.
- Bayraktar, Z. ve Alpar,C. (yay.haz 1982): Ülkü, Seçmeler (1933-1941), Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayın no. 190.
- Bayur, Yusuf Hikmet (1940): Türk İnkılabı Tarihi, Cilt:I, Türk Tarih Kurumu Yayınlarından VIII. Seri, no.9, İstanbul.
- Bayur, Yusuf Hikmet (1943): Türk İnkılabı Tarihi, Cilt:II, Kısım I, Türk Tarih Kurumu Yayınlarından, VIII. seri, no. 13, Ankara

- Berend, I.T. (1976): "Development of the Infrastructure-
In Historical Perspective," Acta Oeconomica.
- Berkman, Süheyl (1937): Şark Demiryollarının İstanbul Hari-
ci Ticaretindeki Rolü, Basılmamış Mezuniyet
Tezi, İ.O. Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Ens-
titüsü, İstanbul.
- Berksan, Nazım (1948): Yol Davamız, Akın Matbaası, Ankara
- Bhatia, B.M.(1965): "Agriculture and Co-operation", Singh
(1965) içinde.
- Birnie, Arthur (1964): An Economic History of Europe 1760-
1939, Methuen and Co. Ltd., London, 6. baskı.
- Blaisdell, Donald C.(1979): Osmanlı İmparatorluğu'nda
Avrupa Mali Denetimi, "Duyunuumumiye", Doğu-
Batı yayınları, İstanbul. (İlk İngilizce baskı
1929)
- Borchhardt, Knut (1977): "The Industrial Revolution in
Germany, 1700-1914, "Cipolla (1977 b) içinde.
- Boulding, Kenneth E. and Mukerjee, Tapan (ed. 1972): Eco-
nomic Imperialism, A Book of Readings, The
University of Michigan Press, Ann Arbor.
- Brenner, Y.S. (1969): A Short History of Economic Progress,
A Course in Economic History, Frank Cass and
Ltd., London.
- Briggs, Milton and Jordan, Percy (1964): Economic History
of England, University Tutorial Press Ltd.,
London, II. baskı.

Brown, Michael Barratt (1976): The Economics of Imperialism, Penguin Books, Middlesex.

Brück, W.F. (1980): "Türkische Baumwollwirtschaft, "Probleme der Weltwirtschaft, no. 29, Jena, 1919, Issawi (1980) içinde

Buchanan, Daniel Houston (1966): The Development of Capitalistic Enterprise in India, Augustus M.Kelley, Booksellev, New York, 1966, tıpkıbasım (ilk baskı 1934)

Burghardt, Andrew F.(1969): "The Origin and Development of the Road Network of the Niagara Peninsula, Ontario, 1770-1851, "Annals of the Association of American Geographers.

Cairncross, A.K. (1975): Home and Foreign Investment 1870-1913, Studies in Capital Accumulation, Clifton, Augustus M.Kelley. Publishers, 1975, tıpkıbasım (ilk baskı 1953)

Cameron, Rondo E. (1961): France and The Economic Development of Europe, 1800-1914, Princeton University Press, New Jersey.

Carr, E.H. (1980): Tarih Nedir, Birikim Yayımcılık Koll. Sti., İstanbul.

Chapman, M.K. (1948): Great Britain and the Baghdad Railway, 1888-1914, Smith College Studies in History, vol. XXXI, Northampton, Massachusetts.

- Charle, Jr., Edwin G.(1964): "An Appraisal of British Imperial Policy With Respect to the Extraction of Mineral Resources in Nigeria, "Nigerian Journal of Economics and Social Sciences.
- Cipolla, Carlo M.(ed.1977 a): The Fontana Economic History of Europe, vol.3, William Collins Sons and Co. Ltd., Gilasgow
- Cipolla, Carlo M. (ed.1977 b): The Fontana Economic History of Europe, vol.4, William Collins Sons and Co Ltd., Glasgow
- Clapham, J.H.(1939): An Economic History of Modern Britain, The Early Railway Age (1820-1850), Cambridge Universtiy Press, Cambridge.
- Clapham, J.H.(1961): The Economic Development of France and Germany, 1815-1914, Cambridge University Press, Cambridge, 1961, 4. baskı.
- Coelho, Philip R.P.(1968): "Railroad Social Saving in Nineteenth Century America: Comment," The American Economic Review.
- Cohen, Stuart (1978): "Mesopotamia in British Strategy, 1903-1914," International Journal of Middle East Studies.
- Conker, Orhan (1935): Les Chemins de Fer en Turquie et la Politique Ferroviaire Turque, Basılmamış Doktora Tezi, Université de Liege.

Conrad, Alfred H. and Meyer, John R.(1958): "The Economics of Slavery in the Ante-Bellum South, "The Journal of Economic History.

Conrad, Alfred H. and Meyer, John R.(1957): "Economic Theory, Statistical Inference and Economics, "The Journal of Economic History.

Cooley, C.H.(1974): "The Theory of Transportation", Hurst (1974) içinde. tıpkıbasım (ilk yayınlanması 1894).

Cootner, Paul H.(1963 a): "Social Overhead Capital and Economic Growth", Rostow (1963 a) içinde

Cootner, Paul H.(1963 b): "The Role of the Railroads in United States Economic Growth", The Journal of Economic History.

Corrigan, H.S.W. (1954): British, French, and German Interests in Asiatic Turkey, 1881-1914, Basılmış Doktora Tezi, University of London, London.

Crouzet, François(1975): "Trade and Empire: The British Experience from the Establishment of Free Trade Until the First World War," Ratcliffe (1975) içinde.

Çadırcı, Musa (1979-1980): "Tanzimat'ın İlânı Sırasında Anadolu'da İç Güvenlik," A.O.Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi, Cilt.XIII, 24'den ayrı basım.

- Dalton, John H.(1961): "Colony and Metropolis Some Aspects of British Rule in Goald Coast and Their Implications for an Understanding of Ghana Today", The Journal of Economic History.
- David, P.A.(1973): "Transport Innovation and Economic Growth: Professor Fogel On and Off the Rails," Temin (1973) içinde
- Davis, Lance (1966): "Professor Fogel and the New Economic History," Economic History Review.
- Davison, Rodevic H.(1963): Reform in the Ottoman Empire 1856-1876, Princeton University Press, New Jersey.
- Dinçer, Celâl (1968-71): "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha", Belgeler: Türk Tarih Belgeleri Dergisi.
- Dominian, Leon (1915): "Railroads in Turkey," Bulletin of the American Geographical Society.
- Dubey, Vinod (1965): "Railways," Singh (1965) içinde
- Duncan, J.S.(1937): "British Railways in Argentina," Political Science Quarterly.
- Dunham, Arthur L.(1941): "How the First French Railways Were Planned," The Journal of Economic History.
- Dutt, Romesh(1903): The Economic History of India in the Victorian Age: From the Accession of Queen Victoria in 1837 to the Commencement of the Twentieth Century, Kegan Paul, Trench, Trubner and Co.Ltd., London, 6. baskı.

- Dyos, H.J. and Aldcroft, D.H. (1974): British Transport, Penguin Books, Middlesex.
- Earle, Edward Mead (1972): Bağdat Demiryolu Savaşı, İstanbul. (ilk basılışı 1923)
- Eken, Berrin (1965): Türkiye'de Demiryolu Münakalesi, Basılmamış Doktora Tezi, İ.O. Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Enstitüsü, İstanbul.
- Eldem, Vedat (1970): Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik, İş Bankası Yayınları, Ankara.
- Engelhardt, Ed. (1976): Tanzimat, Milliyet yayınları, İstanbul.
- Ergün, Refet (1971-72): Osmanlı Demiryolları Tarihi (Kuruluşundan Birinci Dünya Savaşı Başlangıcına Kadar), Basılmamış Lisans Tezi, A.O.Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi, Yakın-Çağ Tarihi Kürsüsü, Ankara.
- Fay, C.R. (1946): Great Britain From Adam Smith to the Present Day, Longmans, Green and Co., London.
- Feis, Herbert (1961): Europe the World's Banker 1870-1914, An Account of European Foreign Investment and the Connection of World Finance With Diplomacy Before the War, Augustus M. Kelley, New York. (ilk baskı tarihi 1930)
- Fenoaltea, Stefano (1972): "Railroads and Italian Industrial Growth, 1861-1913," Explorations in Economic History.

Fieldhouse, D.K.(1967): The Theory of Capitalist Imperialism, Longman Group Limited, London.

Fislow, Albert (1976): "Empty Economic Stages?", Meier (1976) içinde.

Fishlow, Albert (1965): American Railroads and the Transformation of the Ante-Bellum Economy, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts.

Fişek, Kurthan (1967): "Osmanlı Dış Borçları Üzerine", A.O. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi.

Flanigan, M.L.(1955): "German Eastward Expansion, Fact and Fiction: A Study in German-Ottoman Trade Relations 1890-1914," Journal of Central European Affairs.

Florinsky, Michael T.(1953): Russia: A History and An Interpretation, The Macmillan Press Ltd., London.

Floud, Roderick (1979): An Introduction to Quantitative Methods for Historians, Richard Clay (The Chaucer Press), Ltd., Bungay, Suffolk.

Fogel, Robert William and Engerman, Stanley L. (ed. 1971): The Reinterpretation of American Economic History, Harper and Row, Publishers, New York.

Fogel, R.W.(1973 a): "A Quantitative Approach to the Study of Railroads in American Economic Growth: A Report of some Preliminary Findings", (Temin 1973) içinde

Fogel, R.W.(1973 b): "Railroads as an Analogy to the Space Effort: Some Economic Aspects," (Temin 1973) içinde

Fogel, R.W.(1964): Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History, The Johns Hopkins Press, Baltimore, Maryland.

Fohlen, Claude (1977): "The Industrial Revolution in France, 1700-1914," Cipolla (1977 b) içinde.

Francis, John (1963): A History of the English Railway, its Social Relations and Revelations 1820-1845, Augustus M. Kelley, Publishers, New York, tip-kıbasım (ilk basılış 1851)

Frankel, S. Herbert (1969): Capital Investment in Africa, its Course and Effects, Howard Fertig, New York (ilk basılış 1938)

Fremdling, Rainer (1977): "Railroads and German Economic Growth: A Leading Sector Analysis with a Comparison to the United States and Great Britain," The Journal of Economic History.

Fromm, Garry (ed. 1965): Transport Investment and Economic Development, The Brookings Institution, Washington D.C.

Fulton, Maurice and Hoch, L. Clinton (1959): "Transportation Factors Affecting Locational Decisions," Economic Geography.

Gauthier, Howard L.(1968): "Transportation and the Growth of the Sao Paulo Economy," Journal of Regional Science.

Gauthier, Howard L. (1970): "Geography, Transportation, and Regional Development," Economic Geography.

Goldsmith, Raymond W.(1961): "The Economic Growth of Tsarist Russia, 1860-1913", Economic Development and Cultural Change.

Görün, Fikret (der.1979): İktisatta Kapsam ve Yöntem, Seçme Yazılar, ODTÜ, İdari İlimler Fakültesi Yayınları, no. 33.

Grossman, William L.(1959): Fundamentals of Transportation, Simmons-Boardman Pub. Corp., New York.

Hacettepe Üniversitesi Türkiye ve Orta Doğu Araştırma Enstitüsü (1979): Türk-Arap İlişkileri: Geçmişte, Bugün ve Gelecekte, I. Uluslararası Konferansı Bildirileri, Ankara.

Hartwell, R.M. (ed. 1967): The Causes of the Industrial Revolution in England, Methuen and Co. Ltd., London.

Hawke, Gary R.(1970): Railways and Economic Growth in England and Wales,1840-1870, Clarendon Press, Oxford.

Healy, K.T.(1947): "Transport as a Factor in Economic Growth," The Journal of Economic History Supplement.

- Hecker, M. (1966): "Railways, 1888-1914", Issawi (1966) içinde.
- Henderson, W.O. (1949): "German Economic Penetration in the Middle East, 1870-1914", The Economic History Review.
- Henderson, W.O. (1975): The Rise of German Industrial Power, 1834-1914, University of California Press, Berkeley and Los Angeles, California.
- Heymann, Hans Jr. (1966): "The Objectives of Transportation", Fromm (1966) içinde.
- Hilling, David (1969): "The Evolution of the Major Ports of West Africa," The Geographical Journal.
- Hirschman, Albert O. (1960): The Strategy of Economic Development, Yale University Press, New Haven.
- Hobsbawm, E.J. (1968): Industry and Empire, An Economic History of Britain Since 1750, Weidenfeld and Nicolson Ltd., London.
- Hobsbawm, E.J. (1977): The Age of Capital, 1848-1875, Weidenfeld and Nicolson Ltd., London
- Hoffman, Ross J.S. (1933): Great Britain and the German Trade Rivalry, 1875-1914, University of Pennsylvania Press, Philadelphia.
- Hoffman, Walter G. (1963): "The Take-off in Germany", Rostow (1963 b) içinde

- Hoover, E.M. (1963): The Location of Economic Activity,
Mc Graw-Hill Book Company, New York.
- Hopkins, A.G.(1968): "Economic Imperialism in West Africa:
Lagos, (1880-92)," The Economic History Review.
- Hoyle, B.S.(1973): "Transport and Economic Growth in Deve-
loping Countries: The Case of East Africa",
Hoyle (1973) içinde.
- Hoyle,B.S. (ed.1973): Transport and Development,The Macmil-
lan Press Ltd., London.
- Huberman, Leo(1974): Feodal Toplumdan Yirminci Yüzyıla,
Bilim yayınları, İstanbul, (ilk basılışı 1936).
- Hunt, E.H.(1967): "Railroad Social Saving in Nineteenth
Century America," The American Economic Review
- Hunt,E.H.(1968): "Railroad Social Saving: Reply," The Ame-
rican Economic Review.
- Hunter, Holland (1957): Soviet Transportation Policy, Har-
vard University Press, Cambridge, Massachusetts.
- Hunter, Holland (1965): "Transport in Soviet and Chinese
Development", Economic Development and Cultural
Change.
- Hurd II,John (1975): "Railways and the Expansion of Mar-
kets in India, 1861-1921", Explorations in
Economic History.
- Hurewitz,J.C.(1956): Diplomacy in the Near and Middle East,
A Documentary Record: 1535-1914, volume I,D.
Van Nostrand Company, Inc., Princeton, New Jersey.

- Hurst, Michael E. Eliot (ed.1974): Transportation Geography, Comments and Readings, McGraw-Hill Book Company, New York.
- Hüsrev, İsmail (1934): Türkiye Köy İktisadiyatı, Bir Milli İktisat Tetkiki, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul.
- İmbert, Paul (1981): Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri, Türkiye'nin Meseleleri, Havass Yayınları, İstanbul (ilk basılışı 1909)
- Isard, Walter (1942): "Transport Development and Building Cycles", Quarterly Journal of Economics.
- Isard, Walter (1972): Location and Space-Economy, The M.I.T. Press, Cambridge, Massachusetts.
- Issawi, Charles (ed.1966): The Economic History of the Middle East, 1800-1914, The University of Chicago Press, Chicago.
- Issawi, Charles (1980): The Economic History of Turkey, 1800-1914, The University of Chicago Press, Chicago.
- Jackman, W.T.(1962): The Development of Transportation in Modern England, Frank Cass and Co. Ltd., London, (ilk basılışı 1916)
- Jenks, Leland H.(1944): "Railroads as an Economic Force in American Development," The Journal of Economic History.

Jenks, Leland H.(1951): "Britain and American Railway Development", The Journal of Economic History.

Jenks, Leland H.(1963): The Migration of British Capital to 1875, Thomas Nelson and Sons Ltd. London, (ilk basılış 1927)

Karal, Enver Ziya (1976): Osmanlı Tarihi, Islahat Fermanı Devri, 1856-1861, VI.Cilt, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2. baskı

Karal, Enver Ziya (1977): Osmanlı Tarihi, Islahat Fermanı Devri, 1861-1876, VII.Cilt, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2. baskı.

Karal, Enver Ziya (1962): Osmanlı Tarihi, Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri, 1876-1907, VII.Cilt, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.

Karamürsel, Ziya (1935): Osmanlı İmparatorluğu'nun Mali Tarihine Bir Bakış, İstanbul.

Karkar, Yaqup (1972): Railway Development in the Ottoman Empire, 1856-1914, Vantage Press, New York.

Kelly, William J.(1976): "Railroad Development and Market Integration in Tsarist Russia: Evidence on Oil Products and Grain, "The Journal of Economic History.

Kenwood,A.G.(1965): "Railway Investment in Britain, 1825-1875", Economica.

Keyder, Çağlar (1981): The Definition of a Peripheral Economy: Turkey 1923-1929, Cambridge University Press, London. (Aynı çalışmanın Türkçesi için bkz. Keyder, Çağlar (1982): Dünya Ekonomisi içinde Türkiye (1923-1929), Yurt yayınları, Ankara.)

Kirk, G.E.(1959): A Short History of the Middle East, Praeger, New York.

Knowles, Lilian Charlotte Anne (1928): The Economic Development of the British Overseas Empire, vol. I, ikinci baskı

Koç, Yıldırım(der.1975)Çağdaş Kapitalizmin Bunalımı, Bilgi Yayınevi, Ankara,

Kolars, J. and Malin, H.J.(1974): "Population and Accessibility: An Analysis of Turkish Railroads," Hurst (1974) içinde

Koopmans, Rudy (1970 ler M.K.): The Limits of Modernization, Turkey, Institute of Applied Sociology, University of Amsterdam.

Kömürçan, Kirkor (1948): Türkiye İmparatorluk Devri Dış Borçlar Tarihçesi (Duyunu Umumiye Tarihçesi), T.C.Milli Eğitim Bakanlığı İstanbul Yüksek Ekonomi ve Ticaret Okulu yayınları, sayı. 32. İstanbul.

Kraft, Gerald et al (1971): The Role of Transportation in Regional Economic Development, Leyington Books, D.C. Heath and Company, Massachusetts.

Kumar, Ravinder (1962): "The Records of the Government of India on the Berlin-Baghdad Railway Question", Historical Journal

Kurmuş, Orhan (1971): "British Dependence on Foreign Food and Some Railway Projects in the Balkans, "ODTÜ Gelişme Dergisi."

Kurmuş, Orhan (1974): Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi, Bilim Yayınları, İstanbul.

Kurmuş, Orhan (1979): "Nicel İktisat Tarihi", Görün (1979) içinde.

Kuznets et al (ed. 1955): Economic Growth: Brazil, India, Japan, Duke University Press, Durham, N.C.

Kürkçüoğlu, Ömer (1978): Türk-İngiliz İlişkileri (1919-1926), A.O.Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, no.412.

Kütükoğlu, Mübahat S.(1979): "İzmir Rıhtımı ve İşletme İm-tiyazı," İ.O.Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi, Ord.Prof. Dr. İ.Hakkı Uzuncarsılı Hatıra sayısı.

Lamb, Helen B.(1955): "The 'State' and Economic Development in India, "Kuznets et al (1955) içinde

Landes, David S.(1969): The Unbound Prometheus, Technological Change and Industrial Development in Western Europe From 1750 to the Present, Cambridge University Press, Cambridge.

Lane, Peter (1972): The Industrial Revolution, B.T. Batsford Ltd., London.

Lansing, J.B.(1966): Transportation and Economic Policy,
The Free Press, New York.

Lanzoni, Adriano (1966): "Production, Transport, and Foreign Trade in the 1900's, "Issawi (1966) içinde.

Lebergott, Stanley (1966): "United States Transport Advance and Externalities, "The Journal of Economic History.

Lebergott, Stanley (1968): "United States Transport Advance and Externalities: A Reply, "The Journal of Economic History.

Lehman, Frederick (1965): "Great Britain and the Supply of Railway Locomotives of India: A Case Study of 'Economic Imperialism', "The Indian Economic and Social History Review.

Leinbach, Thomas R.(1975): "Transportation and the Development of Malaya, "Annals of the Association of American Geographers.

Leopold, Duke of Brabant (1967): "Tropical Colonization, 1963", Fieldhouse (1967) içinde.

Lilley, Samuel (1977): "Technological Progress and the Industrial Revolution, 1700-1914, "Cipolla (1977 b) içinde.

Locklin, Philip D.(1972): Economics of Transportation, Richard D.Irwin Inc., Illinois, 7. baskı.

Luxemburg, Rosa (1975): "Emperyalizmin Mısır ve Osmanlı İmparatorluğuna Girişi", Aksoy (1975) içinde.

- Macpherson, W.J. (1955): "Investment in Indian Railways, 1845-1875", The Economic History Review.
- Magdoff, Harry (1975): "Yeni Emperyalizm", Koç(1975) içinde .
- Mandel, Ernest (1974): Marksist Ekonomi El Kitabı, I.Cilt, Suda yayınları, İstanbul, 2. baskı.
- Marshall, John (1974): Rail, Facts and Feats, The Two Continents Publishing Group Ltd., New York.
- Marx, Karl (1973): Grundrisse, Foundations of the Critique of Political Economy (Rough Draft), Penguin Books/New Left Review, Middlesex (ilk basılışı 1857-1858).
- Marx, Karl (1976): Kapital, II. Cilt, Sol yayınları, Ankara, (ilk basılışı 1885).
- Marx, Karl and Engels, Friedrich (1976): On Colonialism, Progress Publishers, Moscow.
- Marx, Karl and Engels, Friedrich (1975): Selected Correspondance Progress Publishers, Moscow
- Mathias, P. (1972): "Review of Railways and Economic Growth in England and Wales, 1840-1870," English Historical Review.
- McClelland, Peter D. (1968): "Railroads, American Growth, and the New Economic History: A Critique," The Journal of Economic History.

McClelland, Peter D.(1972): "Social Rates of Return on American Railroads in the Nineteenth Century," The Economic History Review.

Meier, Gerald M.(ed.1976): Leading Issues in Economic Development, Oxford University Press, New York, 3. baskı.

Metzer, Jacob (1973): "Some Economic Aspects of Railroad Development in Tsarist Russia, "The Journal of Economic History.

Metzer, Jacob (1974): "Railroad Development and Market Integration: The Case of Tsarist Russia", The Journal of Economic History.

Metzer, Jacob (1976 a): "Railroad Development and Market Integration in Tsarist Russia: A Rejoinder", (Reply to Kelly), The Journal of Economic History.

Metzer, Jacob (1976 b): "Railroads in Tsarist Russia: Direct Gains and Implications", Explorations in Economic History.

Meyer, John (1966): "Review of Railroads and American Economic Growth", Journal of Political Economy.

Milne, A.M. and Laight, J.C.(1963): The Economics of Inland Transport, Sir Isaac Pitman and Sons Ltd., London, 2. baskı.

Milward,A. and Saul, S.B.(1973): The Economic Development of Continental Europe, 1780-1870, Rowman and Littlefield, Totowa, New Jersey.

Mitchell, B.R.(1964): "The Coming of the Railway and United Kingdom Economic Growth," The Journal of Economic History.

Mitchell, B.R.(1977): "Statistical Appendix, 1700-1914",
Cipolla (1977 b) içinde

Mitchell, B.R.(1981): European Historical Statistics, 1750-1975, Süthoff and Noordhoff International Publishers, Alphen aan den Rijn, Netherland, ikinci baskı.

Modig, Hans (1972): "The Backward Linkage Effect of Railroads on Swedish Industry, 1860-1914",
Swedish Journal of Economics.

Morawitz, Charles (1978): Türkiye Maliyesi, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu yayınları, no. 1978-188.
(ilk basılış 1902)

Morgan, W.B. (1959): "The Influence of European Contacts of the Landscape of Southem Nigeria," The Geographical Journal.

Morton, A.L.(1938): A People's History of England, Victor Gollancz Ltd., London.

Mukerjee, Tapan (1972): "Theory of Economic Drain: Impact of British Rule on the Indian Economy, 1840-1900", Boulding ve Tapan (1972) içinde

Mulhall, Michael G.(1971): The Progress of the World in Arts, Agriculture, Commerce, Manufactures, Instruction, Railways and Public Wealth Since the Beginning of the Nineteenth Century, Irish University Press, Dublin, Ireland, ikinci baskı.

- Munby, Denny (ed. 1968): Transport, Selected Readings, Penguin Books, Middlesex.
- Nef, John (1981 M.K.): Sanayileşmenin Kültür Temelleri, Kalem Yayıncılık, ?
- Nerlove, Marc (1966): "Railroads and American Economic Growth", The Journal of Economic History.
- Novichev, A.D.(1966): "The Development of Agriculture in Anatolia," Issawi (1966) içinde.
- Noviçev, A.D.(1979): Osmanlı İmpiratorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi, Onur Yayınları, Ankara.
- Nurkse, Ragnar (1954): "International Investment to-day in the Light of Nineteenth-Century Experience", The Economic Journal.
- O'Brien, Patrick (1977): The New Economic History of the Railways, St. Martin's Press, New York.
- O'Connor, A.M. (1973): "Recent Railway Construction in Tropical Africa," Hoyle (1973) içinde
- Ohlin, Bertil (1952): Interregional and International Trade, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts.
- Okyay, Vildan (1981): "Batı Anadolu Bölgesi'nde Ulaşım Sistemindeki Değişikliğin Merkezler Kademelenmesi Üzerindeki Etkileri (1844-1914)," ODTÜ Gelişme Dergisi.
- Onur, Ahmet (1953): Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953), K.K.K. İstanbul Askeri Basımevi, İstanbul.

- Ökçün, Gündüz (1970): "Osmanlı Meclis-i Mebusanında Bağdat Demiryolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar", A.Ö.Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi.
- Önsoy, Rifat (1979): Osmanlı-Alman Ticari Münasebetleri, (1871-1914), Basılmamış Doçentlik Tezi, Hacettepe Üniversitesi, Ankara.
- Özer, Nevber (1938): Şark Demiryolları, Basılmamış Mezuniyet Tezi, İ.Ö. Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Enstitüsü, İstanbul.
- Pamuk, Şevket (1978): "Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı Sermaye: Sektörlere ve Sermayeyi İhraç Eden Ülkelere Göre Dağılımı, (1854-1914)", Türkiye İktisat Tarihi Üzerine Araştırmalar, ODTÜ Gelişme Dergisi, özel sayı.
- Pamuk, Şevket (1979-1980): "Kapitalist Dünya Ekonomisi ve Osmanlı Dış Ticaretinde Uzun Dönemli Dalgalanmalar, 1830-1913", Türkiye İktisat Tarihi Üzerine Araştırmalar: II, ODTÜ Gelişme Dergisi, özel sayı.
- Pamuk, Şevket (1982): Commodity Production For Export and Changing Relations of Production in Ottoman Agriculture, 1840-1913, GETA (Centre for Development Studies and Social Research), Discussion Papers, no.2, Ankara (Aynı çalışma, "Osmanlı Tarımında Üretim İlişkileri (1840-1913) adıyla Toplum ve Bilim, İstanbul, Bahar 1982 içinde)

Orhonlu, Cengiz (1967): Osmanlı İmparatorluğunda Derbend
Teskilatı, İ.O. Edebiyat Fakültesi yayınları,
no. 1209.

Orhonlu, Cengiz ve Işıksal, Turgut (1963): "Osmanlı Devrin-
de Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar, Dicle
ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", İ.O. Edebi-
yat Fakültesi Tarih Dergisi.

Ortaylı, İlber (1979): "The Port Cities in the Arab Countries
(A Study of the Arab-World in the 19. th Cen-
tury, with Special Reference to Basra)", Hacet-
tepe Üniversitesi Türkiye ve Orta Doğu Araştır-
ma Enstitüsü (1979) içinde.

Ortaylı, İlber (1981): İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı
İmparatorluğunda Alman Nüfuzu, A.O. Siyasal Bil-
giler Fakültesi yayınları, no. 479.

Owen, Roger (1981): The Middle East in the World Economy,
1800-1914, Methuen Co.Ltd., London.

Owen, Wilfred (1959): "Transportation and Economic Develop-
ment", American Economic Review Papers and
Proceedings.

Owen, Wilfred (1964): Strategy For Mobility, The Brookings
Institution, Washington, D.C.

Owen, Wilfred (1966): "Transport and Technology", Fromm
(1966) içinde

Parvus Efendi (1977): Türkiye'nin Mali Tutsaklığı, May yayınları, İstanbul.

Pegrum, D.F.(1963): Transportation, Economics and Policy, R.D. Irwin, Inc., Homewood, Illinois.

Perkin, Harold (1971): The Age of the Railway, David and Charles (Publishers) Limited, Newton Abbot.

Petrosyan, Yuriy Aşatovic (1974): Sovyet Gözüyle Jöntürkler, Bilgi yayınevi, Ankara.

Pichon, Jean (1939): Cihan Harbinin Şarka Ait Kaynakları, Avrupanın Yakın Şarka Hulûlünün Tarihçesi, Kanaat Kitabevi, İstanbul.

Pim, Sir Alan (1970): The Financial and Economic History of the African Tropical Territories, Argosy-Antiquarian Ltd., New York.

Platt, D.C.M.(1968 a): Finance, Trade, and Politics, British Foreign Policy, 1815-1914, Clarendon Press, Oxford.

Platt, D.C.M.(1968 b): "Economic Factors in British Policy During the 'New Imperialism'," Past and Present

Porter, Bernard (1978): The Lion's Share, A Short History of British Imperialism, 1850-1970, Longman Group Limited, London.

Pressel, W. von (1966): "Railway Projects in Turkey, 1872-1900", Issawi (1966) içinde

- Prest, A.R.(1969): Transport Economics in Developing Countries, Pricing and Financing Aspects, Weidenfeld and Nicolson, London.
- Puryear, Vernon John (1935): International Economics and Diplomacy in the Near East: A Study of British Commercial Policy in the Levant, 1834-1853, Stanford University Press, California.
- Quataert, Donald (1973): Ottoman Reform and Agriculture in Anatolia, 1876-1908, Basilmamış Doktora Tezi, University of California, Los Angeles.
- Quataert, Donald (1977): "Limited Revolution: The Impact of the Anatolian Railway on Turkish Transportation and the Provisioning of Istanbul," Business History Review
- Ramber, Lui (?): Gizli Notlar, Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul.
- Rattcliffe, Barrie M. (ed. 1975): Great Britain and Her World, 1750-1914, Essays in Honour of W.O. Henderson, Manchester University Press, Manchester.
- Rathmann, Lothar (1976): Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi, Gözlem Yayınları, İstanbul.
- Reed, M.C.(ed. 1968): Railways in the Victorian Economy, Studies in Finance and Economic Growth, Augustus M.Kelley Publishers, New York.

- Reed, M.C.(1975): Investment in Railways in Britain, 1820-1844, A Study in the Development of the Capitalist Market, Oxford University Press, London.
- Rees, Peter W. (1975): "Origins of Colonial Transportation in Mexico," Geographical Review.
- Robinson, D.J.(1970): "Trade and Trading Links in Western Argentina During the Viceroyalty", The Geographical Journal.
- Rostow, W.W.(1960): The Process of Economic Growth, Oxford University Press, London, 2. baskı.
- Rostow,W.W. (ed.1963 a): The Economics of Take-off into Sustained Growth, Proceedings of a Conference held by the International Economic Association, St. Martin's Press Inc., New York.
- Rostow, W.W.(1963 b): "Leading Sectors and the Take-off", Rostow (1963 a) içinde.
- Rostow, W.W. (1964): The Stages of Economic Growth, A Non - Communist Manifesto, Cambridge University Press, Cambridge.
- Saleh, Zeki (1957): Mesopotamia, Iraq 1600-1914, A Study in British Foreign Affairs, Baghdad.
- Savage, Christopher I.(1966): An Economic History of Transport, Hutchinson and Co. (Publishers) Ltd., London, revised edition.

- Scaperlanda, Anthony (1966): "The Role of Transportation in the Economic Integration of Underdeveloped Arcas", Land Economics.
- Schoenberg, Philip Ernest (1977): "The Evolution of Transport in Turkey (Eastern Thrace and Asia Minor) under Ottoman Rule, 1856-1918", Middle Eastern Studies.
- Schoenberg, Philip Ernest (1980): The Development of Services (Banking, Commerce and Transportation) in Anatolia, 1800-1914, University of Haifa, Institute of Middle Eastern Studies.
- Schubert, H.R.(1958): "The Steel Industry", Singer et al (1958) içinde
- Schumpeter, Joseph A.(1961): The Theory of Economic Development, An Inquiry into Profits, Capital, Credit, Interest, and the Business Cycle, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts.
- Segal, Harvey H. and Simon, Matthew (1961): "British Foreign Capital Issues, 1865-1894," The Journal of Economic History.
- Sharp, C.(1965): The Problem of Transport, Pergamon Press, Oxford, 1965.
- Sherrington, C.E.R.(1969): A Hundred Years of Inland Transport, 1830-1933, Augustus M. Kelley Publishers, New York, tıpkıbasım, (ilk basılışı 1934)

- Shorrock, William I.(1970): "The Origin of the French Mandate in Syria and Lebanon: The Railroad Question,1901-1914", International Journal of Middle East Studies.
- Silier, Oya (1978): "The Effects of British Economic Expansion on the Ottoman Empire (Early 19th Century)", Boğaziçi Üniversitesi Dergisi.
- Singer et al (ed.1958): A History of Technology, Volume V, Oxford University Press, London.
- Singer, H.W.(1950): "The Distribution of Gains Between Investing and Borrowing Countries", The American Economic Review.
- Singh, V.B.(ed. 1965): Economic History of India: 1857-1956, Allied Publishers Private Limited, Bombay,
- Singh, V.B.(1965): "Introduction", Singh (1965) içinde
- Srivastava, S.K. (1964): Transport Development in India, S. Chanel and Co., New Delhi, 4. baskı.
- Stanley, William R.(1970): "Transport Expansion in Liberia", Geographical Review.
- "Steam Navigation on the Tigris and Euphrates, 1861-1932", Issawi (1966) içinde.
- Storey, K.J.(1969): Transport and Economic Development, Basılmamış Master Tezi, Simon Fraser University, Canada.

Straszheim, Mahlon R.(1972): "Researching the Role of Transportation in Regional Development", Land Economics.

Sultan Abdülhamit (1975): Siyasi Hatıratım, Dergah yayınları, İstanbul, 3. baskı.

Supple, Barry (1977): "The State and the Industrial Revolution, 1700-1914", Cipolla (1977 a) içinde

Süreyya, Ali (1982): "Demiryolu Siyasetimiz", Bayraktar ve Alpar (1982) içinde.

Süreyya, Şevket (1978): "Polemik: Benerji Kendini Niçin Öldürdü?", Alpar (1978) içinde

Swami, M. Arokia and Royappa, T.M.(1953): The Modern Economic History of India, Newman Book House, Madras, 3. baskı.

Sweezy, Paul ve Baran, Paul (1975): "Tekelci Kapitalizmin Tarihi Üzerine", Koç (1975): içinde.

Szentes, Tamas (1975): "Azgelişmişlik ve Sosyalizm", Aksoy (1975) içinde.

Şanda, H.A. (1976): Yarı Müstemleke Oluş Tarihi/1908 İşçi Hareketleri, Gözlem Yayınları, İstanbul.

Şeni, Nora (1978): Emperyalist Sistemde "Kontrol Sanayi" ve Ereğli Demir-Çelik, Birikim Yayınları, İstanbul.

Şerif, Ahmet (1977): Anadolu'da Tanin (Birinci Gezi), Kavram Yayınları, İstanbul.

- Şükran, ? (1933-34): Türkiye Demiryolları, Basılmamış
Mezuniyet Tezi, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi, Coğ-
rafiya Enstitüsü, İstanbul.
- Taaffe, E.J., Morrill, R.L., Gould, P. (1963): "Transport
Expansion in Underdeveloped Countries: A Compa-
rative Analysis", The Geographical Review.
- Taylor, George Rogers (1965): "Review of Railroads and
American Economic Growth", The American Econo-
mic Review.
- Tekeli, İlhan (1972): Bölge Plânlama Üzerine, İstanbul Tek-
nik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi yayını.
- Temin, Peter (ed. 1973): New Economic History, Penguin
Books, Middlesex.
- Tengirşenk, Yusuf Kemal (1940): "Tanzimat Devrinde Osmanlı
Devletinin Harici Ticaret Siyaseti", Anonim
(1940) içinde.
- Thomas, B.E.(1953): "The Railways of French North Africa",
Economic Geography.
- Thomas, B.E. (1957): "Railways and Ports in French West
Africa", Economic Geography.
- Thomas, Robert Paul and Shetler, Douglas D.(1968): "Railroad
Social Saving: Comment", The American Economic
Review.
- Thomson, J.M. (1974): Modern Transport Economics, Penguin
Modern Economics Texts, Middlesex.

Thorner, Daniel (1951): "Great Britain and the Development of India's Railways", The Journal of Economic History.

Thorner, Daniel (1955): "Long-Term Trends in Output in India", Kuznets et al (1955) içinde.

Toprak, Zafer (1982): Türkiye'de "Milli İktisat" (1908-1918), Yurt Yayınları, Ankara.

Tümertekin, Erol (1976): Ulaşım Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Yayınları, no. 2053.

Türkcan, Ergun (1981): Teknolojinin Ekonomi Politikası, Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi, Yayın no: 151.

T.C. Bayındırlık Bakanlığı (1938): Bayındırlık İşleri Dergisi.

Tütengil, Cavit Orhan (1961): İctimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları, İstanbul Matbaası, İstanbul.

Ubicini, M.A. (?): Türkiye 1850, 2. Cilt, Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul.

Olman, Haluk (1973): Birinci Dünya Savaşına Giden Yol (ve Savaş), A.O.Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, no. 355, Ankara, ekli 2. baskı.

Vaizey, John (1980): Capitalism and Socialism, A History of Industrial Growth, Weidenfeld and Nicolson, London.

Vamplew, Wray (1968): "The Railways and the Iron Industry: A Study of Their Relationship in Scotland", Reed (1968) içinde.

Vamplew, Wray (1971): "Railways and the Transformation of the Scottish Economy", Economic History Review.

Velay, A. du(1978): Türkiye Maliye Tarihi, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Neşriyatı, no. 178-1978 (ilk basılış 1902).

Waugh, Eric L. (1956): "Railroads and the Changing Face of Britain, 1825-1901", Business History Review.

Weiss, Thomas (1968): "United States Transport Advance and Externalities: A Comment", The Journal of Economic History.

White, Colin M.(1976): "The Concept of Social Saving in Theory and Practice", The Economic History Review.

Williamson, Jeffrey G.(1965): "Review of Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History", Economic Development and Cultural Change.

Wilson, G. Lloyd and Spencer, Ellwood H.(1950): "Growth of the Railroad Network in the United States", Land Economics.

Wilson, George W. et al (1966): The Impact of Highway Investment on Development, The Brookings Institutions, Washington, D.C.

Woodruff, William (1967): Impact of Western Man, A Study of Europe's Role in the World Economy, 1750-1960, St. Martin's Press, New York.

Woods, H. Charles (1916): "Communications in the Balkan", The Geographical Journal.

Woods, H. Charles (1917): "The Baghdad Railway and its Tributaries", The Geographical Journal.

Yücekök, Ahmet (1968): "Emperyalizm Yörüngesinde Osmanlı İmparatorluğu, 1838 Ticaret Sözleşmeleri", A.O.Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi.