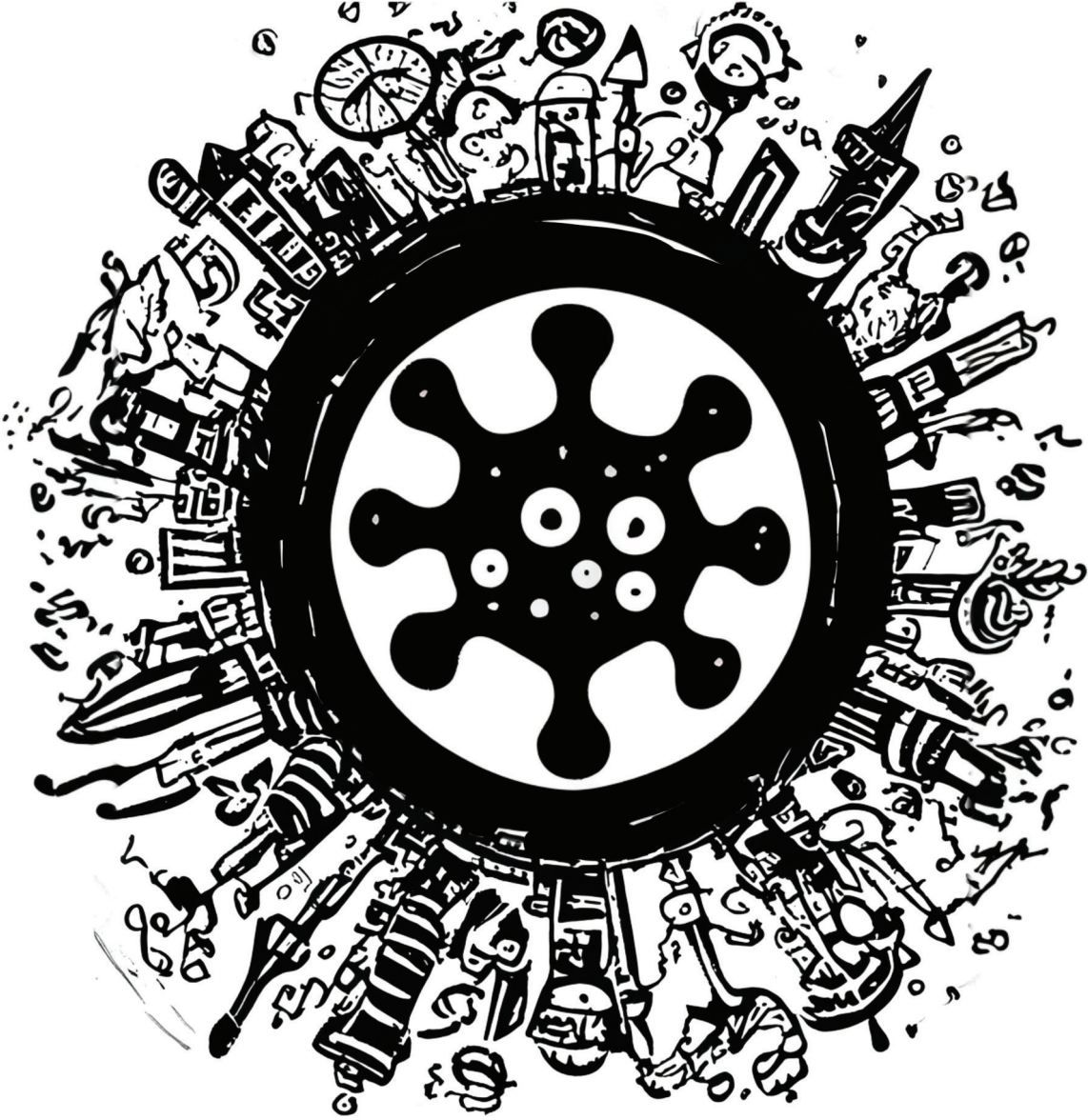


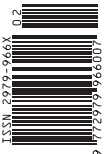
TOPLUMSAL

tarîh AKADEMİ

OSMANLI - TÜRKİYE ÇALIŞMALARI



Altyapı



02 • HAZİRAN • 2023

TOPLUMSAL
tarîh **AKADEMİ**

OSMANLI - TÜRKİYE ÇALIŞMALARI

02

HAZİRAN 2023



TARİH VAKFI



TARİH VAKFI

Toplumal Tarih Akademi
Osmanlı-Türkiye Çalışmaları Dergisi

Toplumal Tarih Akademi
Osmanlı-Türkiye Çalışmaları Dergisi,
Tarih Vakfı tarafından her yıl Haziran
ve Aralık aylarında iki sayı olmak
üzere basılı ve çevrimiçi yayımlanan
hakemli bir dergidir.

Yıl 1 / Sayı 2 • Haziran 2023
ISSN: 2979-966X
E-ISSN: 2979-9694

Tarih Vakfı Adına Sahibi ve
Genel Yayın Yönetmeni
Mehmet Ö. Alkan

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Yaşar Tolga Cora
Yayın Yönetmenleri

Yaşar Tolga Cora, Nurşen Gürboğa
Yayın Yönetmen Yardımcıları
Firuzan Melike Sümertaş,
Cengiz Yolcu

Misafir Editör: **Sırrı Emrah Üçer**
Sekreter: **Elif Kevser Özer**
Görsel Tasarım: **Gökhan Pahlı**
Sayfa Tasarımı: **Hilal Rakıcı**

Baskı

Matbu Ajans
Çamlık Mahallesi, İkbâl Caddesi,
Dinç Sokak, No:25, Er Plaza İş Merkezi,
K:1, D:2, Ümraniye/İstanbul
0553 754 32 38

Baskı Tarihi: Haziran 2023

Yayın Türü: Yaygın Süreli Yayın
Yayıncı Sertifika Numarası: 45602
Matbaa Sertifika Numarası: 48138

İletişim: Tarih Vakfı

Sarıdemir Mah. Rağıp Gümüşpala Cad.
Değirmen Sok. No: 10
Eminönü, Fatih, İstanbul
Telefon: (212) 522 02 02
Faks: (212) 513 54 00

toplumsal tarihakademi@tarikhvakfi.org.tr

Yayın Kurulu

Akif Ercihan Yerlioğlu - Boğaziçi Üniversitesi
Ali Sipahi - Özyeğin Üniversitesi
Alp Eren Topal - Oslo University
Aslıhan Gürbüz - McGill University
Ayşe Ozil - Sabancı Üniversitesi
Ayşe Polat - İstanbul Medeniyet Üniversitesi
Ayşe Başaran - Marmara Üniversitesi
Barış Alp Özden - Duisburg-Essen Universität
Cangül Örnek - Maltepe Üniversitesi
Cihangir Gündoğdu - İstanbul Bilgi Üniversitesi
Deniz Türker - Rutgers University-New Brunswick
Erol Ülker - Işık Üniversitesi
Fatih Artvinli - Acıbadem Üniversitesi
Fatma Öncel - Sabancı Üniversitesi
Filiz Dıgıroğlu - Marmara Üniversitesi
Firuzan Melike Sümertaş - UC Berkeley &
İstanbul Kent Üniversitesi
Gülhan Balsoy - İstanbul Bilgi Üniversitesi
Gülây Yılmaz - Akdeniz Üniversitesi
Liaisan Şahin - Marmara Üniversitesi
Mehmet Ö. Alkan - İstanbul Üniversitesi
Mehmet Beşikçi - Yıldız Teknik Üniversitesi
Mehmet Ertan - Düzce Üniversitesi
Murat Cankara - Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi
Nurşen Gürboğa - Marmara Üniversitesi
M. Talha Çiçek - İstanbul Medeniyet Üniversitesi
Tanya E. Lawrence - St. Andrews University
Tuba Demirci - Beykoz Üniversitesi
Tülün Değirmenci - Hacettepe Üniversitesi
Uğur Bahadır Bayraktar - Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi
Ümit Fırat Açıkgöz - American University of Beirut
Yaşar Tolga Cora - Boğaziçi Üniversitesi
Yavuz Köse - Vienna University

Danışma Kurulu

Ahmet Demirel - Marmara Üniversitesi (E)
Ahu Antmen - Sabancı Üniversitesi
Carter Vaughn Findley - The Ohio State University (E)
Edhem Eldem - Boğaziçi Üniversitesi
İlhan Tekeli - Ortadoğu Teknik Üniversitesi (E)
Nevra Necipoğlu - Boğaziçi Üniversitesi
Nicole van Os - Universiteit Leiden
Nuran Yıldırım - Bezmîâlem Vakıf Üniversitesi
Mete Tunçay - Bilgi Üniversitesi (E)
Selçuk Esenbel - Boğaziçi Üniversitesi (E)
Zafer Toprak - Boğaziçi Üniversitesi (E)
Zübeyde Fusun Üstel - Galatasaray Üniversitesi (E)

Toplumal Tarih Akademi *Osmanlı-Türkiye Çalışmaları Dergisi*
yayın yönetiminden ve yazardan izin alınmaksızın alıntı
yapılamaz. İzin çerçevesinde yapılacak alıntılarda Toplumal
Tarih Akademi dergisinin ilgili sayısını ve yazar ismini
belirtmek zorunludur.

Sunuş	
Sırrı Emrah Üçer	4
<hr/>	
Dosya: Altyapı	
Osmanlı'nın İlk Demiryolu Tecrübesi: İzmir-Aydın Hattının Zorlu Yılları	
Elvan Cobb	8
İmtiyazlı Şirketlere Yönelik Şikâyetler: İstanbul Terkos Su ve Tramvay Şirketlerinin Millileştirilmesi	
Nurçin İleri	25
Pera'nın Atığı, Kasımpaşa'nın Salgını: 1893-1894 Kolerla Salgını ve Çevre Adaletsizliğini Haritalandırmak	
K. Mehmet Kentel	52
Su, Çevre, Sanayi ve Devlet: Modernleşme Sürecinde Bursa Kentinin Suyunu 'Sıhhiileştirmek'	
İsmail Yaşayanlar	72
Tabiat, Tahayyül ve Tahakküm Erken Cumhuriyet Dönemi'nde İdeoloji, Su ve Ulus İnşası	
Onur İnal	90
<hr/>	
Belgeler	
Galata'da Uluslararası Ticareti Mektup Zarflarından Okumak	
Ayşe Ozil	106
İki Taşınma Bir Yangına Bedel	
Ecem Doymun	111
Tarihsel Bir Belge Olarak Harita ve Geç Osmanlı İskenderun Haritaları'nın Bize Söyledikleri	
Feyza Daloğlu	114
Elektrik'ten Arşiv'e: Silahtarağa Elektrik Fabrikası Arşivi	
Amed Gökçen & Lütfiye Çetin	120
<hr/>	
Kitabiyat	
Begüm Adalet, <i>Hotels And Highways: The Construction Of Modernization Theory In Cold War Turkey</i>	
Fulya Özkan	124
Demiryolları Çalışmalarında Yeni ve Eskimeyen Perspektifler	
Alp Yücel Kaya	128
On Barak, <i>Powering Empire: How Coal Made the Middle East and Sparked Global Carbonization</i>	
Alaaddin Tok	134
Cavit Orhan Tütengil ve Türkiye'nin Karayolları	
Sinan Yıldırım	138

Altyapıya Nereden ve Niçin Bakalım?

Altyapıya nereden ve niçin bakalım? Altyapı şebekelerine ilişkin bir sorunsalımız var mı? Bunlar akademik bir toplumsal tarihçilik dergisinin altyapı özel sayısını çıkarırken cevaplaması gereken sorular. Derginin yerleşik editör ekibi, misafir editör ve sayı yazarları arasında bu perspektifin olgunlaştırılmasına dönük yabana atılmayacak bir mesai geçti ve aşağıdaki bakış açısı böyle olgunlaştı. Bu perspektifi kamu hizmetleri politikaları (*utilities policy*) literatürüyle geç Osmanlı ve erken Cumhuriyet dönemi tarih literatürü arasındaki diyalog gibi görebilirsiniz. Elbette bu diyalogun "bugün burada" yapılıyor olması da kritik -yani bir küresel salgından yaralı çıkmış, ekonomik kriz içerisine savrulmuş ve metalaşmış temel kamu hizmetlerinin (su, sağlık, elektrik, barınma) giderek pahalılaştığı bir ülkede. Toplumsal tarihçilik bugün yaşananı ve güncel olanı tanıyarak, toplumsal hareketlerin gündemlerini içererek ilerleyen ve gelişen bir gelenek olduğu için, altyapı şebekelerinin toplumsal tarihçiliği de bu şebekelerin ve bu şebekelerin ürettiği kamu hizmetlerinin güncel haline duyarsız kalamazdı.

Altyapı meselesinin bu sayıda ön plana çıkarmaya çalıştığımız sorunsalı devlet-piyasa-yurttaşlık üçlü açmazı. Bu üç büyük özneler kümesi altyapı şebekelerini kendi çıkarları çerçevesinde sahiplenmeye ve yeniden biçimlendirmeye çalışıyor. Bunlardan biri devlet. Devletler özellikle yönetme, denetleme, sansür teknolojilerinin önemli bir uzvu olarak altyapı şebekelerini yeniden yapılandırmak ve kontrol altında tutmak istiyor. Bu Weber, Wittfogel, Mann gibi yazarların devlet kapasitesi analizlerinde kullanılan bir tema. Şebekenin üçlü açmazındaki ikinci büyük özneler kümesi piyasa. Piyasa aktörleri, (özellikle büyük bankalar ve şirketler ve tabii şebekelerin ticari aboneleri) altyapı şebekelerini tıkanmış sermaye birikimini açacak bir yatırım alanı olarak biçimlendirme arayışında. Harvey'nin zaman-mekânsal ayar/çözüm (*spatio-temporal fix*) kavramında olduğu gibi, veya bir ölçüde Sassen'in kent çalışmalarında dikkat çekildiği gibi, piyasa özneleri bu şebekelerin ürettiği (kamu/belediye) hizmetlerini de birer meta olarak kurmaya / yeniden yapılandırmaya çalışıyor. Buraya kadar altyapı şebekelerinin temel sorunsalı devletle piyasa arasındaki bir kamulaştırma - özelleştirme meselesi olarak görülebilir. Ana akım altyapı çalışmalarının çoğu için şebekelerde bir devlet-piyasa ikilemi vardır ve yine ana akıma göre tarih bu ikilemi özelleştirme lehine çözmüştür, dolayısıyla aslında bir tarihe de ihtiyaç yoktur. Ancak eleştirel toplumsal tarihçiliğin analizi bu ikilemle kısıtlı kalamaz ve ana akımın iddialarına hızlıca ikna olmaz.

Toplumsal tarihçiler olarak gözümüzü yakıcı güncel toplumsal taleplere diktiğimizde şebekelerin üçlü açmazının devlet ve piyasa karşısındaki üçüncü ayağı olarak kamu hizmetlerine evrensel erişim hakkı talep eden yurttaşları görmemiz gerekir. Altyapı şebekelerinin ürettiği kamu hizmetlerine erişim modern bir yurttaşlık hakkı / sosyal / ekonomik hak olarak biçimleniyor, özellikle yirminci yüzyıl refah devletlerinin yurttaşlık sözleşmeleri kapsamında suya, yola, elektriğe, telefona (sonra internete) evrensel erişim ülküsü önemli bir yer ediniyor. Bu evrensel erişim hakkı bazı temel medeni yurttaşlık haklarının da (mesela seyahat hürriyeti, ifade hürriyeti gibi) temel sosyal hakların da (eğitim gibi, sağlık gibi) kullanılmasının temel dayanağı haline geliyor. Yani biz yurttaşların da altyapı şebekelerinden ucuz/bedava, erişilebilir kamu hizmeti üretmesi ve bu hizmeti kullanırken bizi özgür bırakması gibi bir beklentimiz var. T. H. Marshall, Esping-Andersen gibi sosyal politika literatürünün köşe taşlarını oluşturan yazarların sosyal hak kavramı ve Ian Gough'un

savunduğu evrensel kamu hizmetleri (*universal basic services*) perspektifi bu açıdan yurttaşın bir özne olarak şebeke araştırmalarına dahil edilmesi açısından çıkış noktaları sağlıyor. Başka bir deyişle toplumsal tarihçilik altyapı şebekelerinin tarihi yazarken biraz da bu şebekelerin ürettiği hizmetlere erişme gayreti ve özlemi içindeki modern yurttaşın tarihini yazıyor olmalı. Altyapı şebekelerinin toplumsal tarihçiliği, altyapı şebekelerine evrensel erişime ilişkin yurttaşlık haklarının da tarihçiliği olarak yapılmalı.

Şebekelerin üçlü açmaz içerisinde, devlet, piyasa ve yurttaş özne grupları arasında çekiştirildiğini ve biçimlendirildiğini göz önünde bulunduruyoruz. Bu alanın liberal yönetim literatürünün resmettiği gibi teknokratlara terk edilmesi gereken bir politika optimizasyonu ve teknik düzenleme alanı olmadığını, sınıfsal ve toplumsal mücadelelerin ve çatışmaların, farklılaşan çıkarların ve beklentilerin konusu olduğunu düşünüyoruz. Şu hâlde devlet, piyasa ve yurttaş birbiriyle karmaşık ilişkiler ve çatışmalar içindedir. Örneğin devletin kontrol ve sansür kaygıları bazen piyasa aktörlerinin önünü tıkar, potansiyel pazarların bereketini kaçırabilir. Öte yandan yurttaşların yaşamında önem taşıyan kamu hizmetleri, şebekelerin 1990'lardan itibaren özelleştirilmesiyle metalaşmakta ve ekonomik ayırım konusu haline gelmekte, yurttaş ve şirketler çıkar çatışması yaşamaktadır. Bazı örneklerdeyse yurttaş ve şirket devletin kontrol kaygısına karşı örtük ittifak kurabilmektedir. Başka bir karanlık kurguda devlet ve şirket yurttaşına karşı kontrol ve metalaştırma süreci işletebilir. Ya da daha aydınlık bir kurguda devlet ve yurttaş kamu işletmeciliği ve ucuz/ücretsiz kamu hizmetleri uzlaşması yaratabilir. Ancak bu uzlaşmalar geçici, çatışma ve değişim kalıcı olmaktadır.

Bu tartışma içerisinde tarih çalışmaları -özellikle on dokuzuncu yüzyıl birinci küreselleşme dönemini inceleyen çalışmalar- modern altyapı şebekelerinin çoğunlukla birer kentsel ölçekli özel şirket olarak kurulması tarihini aydınlatması açısından önemli. Daha o zamanlardan sermaye piyasalarının şebekelerin yapılandırılmasında oynadığı rol ve hizmetlerin birer meta olarak ortaya çıkması kritik bir analiz çerçevesi olarak önem taşıyor. Bu analizin, bu sayının yazarlarından Nurçin İleri'nin de yaptığı gibi şu soruya bağlanması gerekiyor: İmtiyazlar ve özel şirketler çağından yirminci yüzyılda nasıl çıkıldı ve bu şebekelerdeki şirketler neden kamulaştırıldı?

Yirminci yüzyılda dünyada altyapı şebekelerindeki devletleştirme dalgasının ardında hem modern ulus devletlerin idari / askeri kaygıları var (bu sayıda Onur İnal'ın makalesi bu yönü açıyor), hem de bu modern ve seküler ulus devletlerin bu şebekeler tarafından üretilen hizmetleri ulusal kapsamlı evrensel erişimli kamu hizmetlerine çevirerek yurttaşına refah aktarma (*redistribution*) kaygıları var. Örneğin 1950'lerde DP hükümetinin yol yatırımlarının önemli bir yönü tarımsal üretimi ve işe geçiştirerek kırsal nüfusa dönük bir refah aktarımı sağlamaktı. Bu sayıda Sinan Yıldırım tarafından incelenen Cavit Orhan Tütengil'in karayolları incelemeleri bu konunun anlaşılması açısından aydınlatıcıdır.

Kamu işletmeleriyle karşılaştırıldığında şirketlerin altyapı şebekelerindeki yatırım davranışında çilek toplama (*cherry picking*) veya kaymak sıyırma (*cream skimming*) olarak adlandırılan yatırım tarzı ön planda olmuştur. Yani yüksek teknoloji özel sektör şebeke yatırımları satın alma gücünün en yüksek ve hizmet tedarik maliyetinin en düşük olduğu metropol bölgelere yönelir ve bu tip bölgelere dönük kazanç vaat eden yatırımlar uluslararası bankalardan bol kredi çekebilir. Mehmet Kentel'in

çalışmasında incelendiği gibi satın alma gücü yüksek, coğrafi olarak boğaza hakim bir tepeye kurulmuş olan Pera'nın su şebekesi hizmetlerine kavuşması, görece yoksul eteklerdeki Kasımpaşa'nın kamu sağlığını tehdit eden atıklara bulanması bunun güzel bir örneğini oluşturuyor. Yirminci yüzyılın kamu işletmelerinin (PTT, İller Bankası, Karayolları Genel Müdürlüğü, TEK gibi kurumların) yatırım davranışına ise çapraz sübvansiyon (*cross subsidization*) ilkesi yön veriyordu. Yani metropol bölgelerde elde edilen kazançlarla ulusal kapsamda şebeke yatırımları yapılıyordu. Bunun en çarpıcı tarihi örneklerinden biri elektrik işletmecisi olarak İETT'den TEK'e geçiştir. İstanbul elektrik şirketi 1930'ların sonunda devletleştirilip, daha doğrusu belediyeleştirilip İETT'ye dönüşmüştü. 1950'de hükümet TEK'i kurup İETT'nin elinden elektrik işletmeciliğini almak istediğinde İstanbul Belediyesi buna direnmişti. Direnç ancak 1970'te kırılabilmiş, TEK kurulmuş ve İstanbul gibi bölgelerin elektrik gelirlerini kullanarak 1970-1990 dönemi "köylerin elektrikleştirilmesi" atılımını başlatmıştı.

Daha sonra 1990'lardan itibaren PTT, TEK gibi kamu işletmeleri özelleştirme kapsamına alındılar ki bu ikinci küreselleşme dönemine denk geliyor. Birinci küreselleşme döneminde olduğu gibi bu dönemde de uluslararası sermaye piyasaları kritik rol oynadı ve özelleştirmeleri finanse etti. Bu özelleştirme deneyimleri farklı kamu işletmesi gelenekleri olan farklı sektörlerde farklı şekillerde yaşandı. Mesela telgraftan beri güvenlik endişesiyle biçimlenen telekomünikasyon şebekesinde özelleştirmeye büyük direnç oluşmuştu. Ancak çok geç ulusal kapsama ulaşan TEK'in dağıtılıp özelleştirilmesinde benzer bir direnç ortaya çıkmadı. Yani ilk imtiyazlar tarihi ve onu takip eden kamulaştırmalar tarihi güncel özelleştirme ve metalaştırma tarzlarını da tayin etmesi açısından önemlidir. Günümüzde bu özelleştirme ve metalaştırma salgını temel kamu hizmetlerinin tüm alanlarına, eğitime sağlığa, suya elektriğe yayılmıştır. Buradaki argümanı şöyle formüle edelim: Uzun on dokuzuncu yüzyılın birinci küreselleşme döneminin şebeke tarihi, kısa yirminci yüzyılın ulusal kalkınmacı döneminin şebeke tarihini biçimlendirmiş, o da halen içinde yaşadığımız yirmi birinci yüzyılın ikinci küreselleşme döneminin şebeke politikalarını etkilemiştir. Bu bağlam içerisinde yurttaşların evrensel erişim davasının tarihsel temellerinin atılması için altyapı şebekelerinin toplumsal tarihçiliğinin ilerlemesi büyük önem taşıyor. Toplumsal Tarih Akademi dergisinin bir sayısını altyapı meselesine ayırması bu yüzden önemli bir katkı.

Bu sayıda yer alan dosyada beş adet özgün araştırma makalesi bulunuyor. Elvan Cobb'un İzmir ile Aydın arasındaki tarihi demiryolu hattı üzerine kaleme aldığı çalışması, yabancı sermaye grubunun yerli bürokrasinin bilgilerini yeterince kullanamaması ve buna bağlı olarak yaşadığı aksaklıklar ve başarısızlıklar inceleniyor. Nurçin İleri erken cumhuriyet dönemi gazetelerinin sütunlarında altyapı şebekelerine hâkim olan yabancı şirketlerden şikayetçi olan yurttaşların sesini gün ışığına çıkarıyor ve bu şikayetlerin millileştirme sürecine katkılarını inceliyor. Mehmet Kentel İstanbul su şebekesi tarihine Pera ile Kasımpaşa arasındaki eşitsizlikler perspektifinden bakıyor ve özgün harita içerikleriyle katkı sağlıyor. Özel sayıda yer alan çalışmaların su meselesine odaklanmasına şaşmamalı, zira su temel bir insan ihtiyacı olduğu gibi kamu sağlığı ile yakından ilgilidir. Üstüne üstlük Birleşmiş Milletler tarafından suya erişimin temel bir insan hakkı olduğu tescil edilmiştir. İsmail Yaşayanlar'ın makalesi de Bursa su şebekesinin tarihini kamu sağlığı mevhumunun yeşermesinin tarihiyle beraber ele alıyor. Onur İnal ise cumhuriyetin erken dönem su politikalarına ulus devletinin oluşumu ve tahkimatı açısından eleştirel bir şekilde yaklaşıyor. Özgün araştırma makaleleri altyapı

şebekelerinin toplumsal tarihçiliğini ilerletirken aynı zamanda çevre tarihi alanında da önemli sözler söylüyor. Yazarların bu vurgularını okurlarımızın ilgiyle karşılayacağına inanıyoruz.

Toplumsal Tarih Akademi dergisinin bu sayısı yine altyapı şebekelerine ilişkin meselelere odaklanan belge inceleme ve kitabiyyat kategorisinde sekiz yazı içeriyor. Ayşe Ozil odağı haberleşme şebekelerinin erken tarihine, postanelere çeviriyor ve Galata'nın tarihi postanelerinden gelmiş geçmiş mektup zarflarının birer tarih kaynağı olarak kullanılmasının olanaklarını sorguluyor. Ecem Doygun cumhuriyet dönemi ulusal su şebekesi tarihçiliğinin arşiv derdine değindiği makalesinde değerli birincil kaynakları gün ışığına çıkarıyor. Feyza Daloğlu İskenderun örneğinden hareket ederek haritaların tarihçiler için taşıdığı belge hüviyeti üzerine okurları eleştirel bir tartışmaya davet ediyor. Bilgi Üniversitesi bünyesinde yer alan Silahtarağa Elektrik Fabrikası Arşivi (SEFA) çalışma grubunun üyeleri Amed Gökçen ve Lütfiye Çetin, Silahtarağa Santrali arşivinde yer alan zengin belge koleksiyonu üzerindeki kataloglama ve dijitalleştirme çalışmalarını anlatıyor ve bazı ilginç belge örnekleri paylaşıyor. Fulya Özkan, Begüm Adalet'in *Hotels and Highways: The Construction of Modernization Theory in Cold War Turkey* başlıklı kitabını inceliyor. Alp Yücel Kaya, demiryolları tarihine ilişkin bir dizi güncel kitabı eleştirel bir perspektifle inceliyor ve tanıtıyor. Alaaddin Tok, *On Barak'in Powering Empire: How Coal Made the Middle East and Sparked Global Carbonization* adlı kitabını değerlendiriyor. 1950'ler Türkiye'de karayolları şebekesinin genişlemesi ve modernizasyonu açısından dönüm noktasıydı. Sinan Yıldırım, Cavit Orhan Tütengil'in 1960'ların başında kaleme aldığı sosyolojik karayolları incelemelerini tarihçiler kamuoyunun dikkatine sunuyor. Bizler gibi okurlarımızın da bu değerli yazılardan istifade edeceklerini ümit ediyoruz.

Toplumsal Tarih Akademi dergisinin altyapı özel sayısının hazırlanmasında dergi editörleri Nurşen Gürboğa, Firuzan Melike Sümertaş ve Yaşar Tolga Cora'nın çok değerli katkıları oldu. Kendileriyle verimli bir çalışma süreci geçirdiğimizi düşünüyorum ve *Toplumsal Tarih Akademi* dergisinin açılığını çektüğümüz nitelikli ulusal bilimsel dergilerden biri olması için böyle seçkin bir grupla teşrik-i mesâî fırsatı bulduğum için çok mutluyum.

Özel sayımızı yayına hazırlarken Tarih Vakfı'nın bir önceki başkanı, büyük tarihçi Zafer Toprak (1946-2023) hocamızın vefat haberi geldi. Bir çoklarımız gibi ben de öğrencisi olmuş, Atatürk Enstitüsü'nde derslerini dinlemiştim. Yeri doldurulamayacak büyük ustaya selam olsun.

Bu giriş yazısının sonunda, derginin hazırlıkları devam ederken rahatsızlanan ve vefat eden annem Halide Cumhure Üçer'i de (1942-2023) anmak istiyorum. Annem Kandilli Rasathanesi Zaman Servisi'nde matematikçi ve astronom olarak uzun seneler hizmet etmiş, zaman çevirme kılavuzlarına ve Rasathane arşivindeki el yazmaları üzerine ortak çalışmalara imza atmış bir bilim insanıydı. Sadece benim değil ağabeylerimin ve ailemizin birçok üyesinin yetişmesinde ve eğitim hayatında büyük emekleri olan, aydınlanmaya ve bilime inanmış bir cumhuriyet kadınıydı. Derginin hazırlanmasında beraber çalıştığımız değerli hocalarım, annem rahatsızlandıktan ve vefat ettikten sonra da misafir editörlüğü sürdürdüğüm için bana teşekkür ettiler. Ben de bu teşekkürleri ilkelerini bana aşılayan değerli anneme iletiyorum.

Sırrı Emrah Üçer, Misafir Editör

Yıldız Teknik Üniversitesi, İİBF İktisat Bölümü, seucer@yildiz.edu.tr

Osmanlı'nın İlk Demiryolu Tecrübesi: İzmir-Aydın Hattının Zorlu Yılları

ELVAN COBB*

Hong Kong Baptist University
elvanc@hkbu.edu.hk

ORCID: 0000-0001-9632-0364
Makale geliş tarihi: 23 Nisan 2023
Makale kabul tarihi: 14 Haziran 2023

Özet

Sultan Abdülaziz, 1863 yılında gerçekleştirdiği Mısır seyahatinin güzergahına son anda İzmir'i de dahil eder. 1850'de selefi Sultan Abdülmecid'in şehri ziyaret edişinin üzerinden geçen sürede İzmir'de pek çok değişiklik olmuş; belki de bu değişikliklerden en önemlisi, şehrin ilk demiryolu devreye girmiştir. Hem Osmanlı Devleti'nin modernleşme çabalarının hem de Kırım Savaşı sonrasında İngilizlerle olan yakınlaşmaların bir sonucu olan bu demiryolunun siyasi ve ekonomik önemi aşikardır. Bunların ötesinde, İzmir'i bereketli Menderes vadisi üzerinden Aydın'a bağlayan bu demiryolu hem İzmir'deki kentsel yaşamı hem de bölgedeki hayatı derinden etkiler. Ancak demiryolu inşaatının ilk yılları çok zorlu geçen ve yaşanan sıkıntılar, demiryolunun imajını olumsuz olarak etkiler. Bu durumla mücadele edebilmek için demiryolu şirketi şölen ve kutlamalar etrafında odaklanan yoğun bir kampanya başlatır ve demiryolunun ilk lokomotifinin şehre gelmesi, demiryolu inşasına başlanması, Alsancak Garı'nın temel atımı gibi vesilelerle şaşıla merasim ve törenler düzenlenir. Haliyle, Sultan Abdülaziz'in İzmir'i ziyareti demiryolu şirketinin yöneticileri tarafından büyük bir fırsat olarak görülür ve organize edilen kutlamalar demiryolu şirketinin halkla ilişkiler kampanyasının doruk noktası olur. Bu makale, İzmir-Aydın hattının yapımında yaşanan sıkıntıları ve sonrasında demiryolu şirketinin kamuoyunda oluşan *olumsuz kanaati* hafifletme çabalarını Sultan Abdülaziz'in ziyareti üzerinden irdeleyip Anadolu'nun ilk demiryolunun çetrefilli gelişimini ortaya koyar.

Anahtar kelimeler: İzmir, Aydın, demiryolu, teknoloji, Sultan Abdülaziz

Abstract

The First Railway Experience of the Ottomans: The Troubled Beginnings of the İzmir-Aydın Line

In 1863, Sultan Abdulaziz announced his intention to include the eastern Mediterranean port city of İzmir on the itinerary of his Egyptian voyage. Since the last sultanic visit in 1850, much had changed in the city - perhaps most significantly demonstrated by the introduction of the city's first railway. This railway was born out of a confluence of Ottoman modernization ambitions and a rapprochement with the British following the Crimean War and had a range of political and economic implications. Simultaneously, by connecting the port city of İzmir to the provincial market town of Aydın through the fertile Meander River valley, this railway not only altered urban life in İzmir but also the lifeways of this entire region. However, the early years of railway construction in the region were marred by a series of challenges. One of the strategies that the company adopted to remedy the negative public opinion was to launch a series of spectacles. The arrival of the first locomotive in the city, the laying of the cornerstone for the railway terminus, turning of the first clod of earth, and the opening railway were all considered opportunities for lavish celebrations aiming to gain local support for the railway. With all these factors in play, it is not surprising that the railway company would devote an extraordinary amount of effort and resources to usurp the center stage in the celebrations triggered by Abdulaziz's visit in an attempt to gain legitimacy through their association with the Sultan. This article delves into the complicated history of the first railway in Anatolia by exploring the challenges encountered during the construction of the İzmir-Aydın line and the railway company's endeavors to mitigate negative public opinion through the celebrations organized around the visit of Sultan Abdulaziz.

Keywords: İzmir, Aydın, railway, technology, Sultan Abdulaziz

* Destekleyen Kurum: Hong Kong Research Grants Council, Proje No: 22606121

Sultan Abdülaziz, 1863 yılında gerçekleştirdiği Mısır seyahatinin güzergahına son anda İzmir'i de dahil eder. 1850'de selefi Sultan Abdülmecid'in şehri ziyaret edişinin üzerinden geçen sürede İzmir'de pek çok değişiklik olmuş; belki de bu değişikliklerden en önemlisi, şehrin ilk demiryolu devreye girmiştir.¹ Hem Osmanlı Devleti'nin modernleşme çabalarının hem de Kırım Savaşı sonrasında İngilizlerle olan yakınlaşmaların bir sonucu olan bu demiryolunun siyasi ve ekonomik önemi aşıkardır.² Bunların ötesinde, İzmir'i bereketli Menderes vadisi üzerinden Aydın'a bağlayan bu demiryolu hem İzmir'deki kentsel yaşamı hem de bölgedeki hayatı derinden etkiler. Ancak demiryolu inşaatının ilk yılları çok zorlu geçer ve yaşanan sıkıntılar, demiryolunun imajını olumsuz olarak etkiler. Bu durumla mücadele edebilmek için demiryolu şirketi şölen ve kutlamalar etrafında odaklanan yoğun bir kampanya başlatır ve demiryolunun ilk lokomotifinin şehre gelmesi, demiryolu inşasına başlanması, Alsancak Garı'nın temel atımı gibi vesilelerle şaşaalı merasim ve törenler düzenlenir. Haliyle, Sultan Abdülaziz'in İzmir'i ziyareti demiryolu şirketinin yöneticileri tarafından büyük bir fırsat olarak görülür ve organize edilen kutlamalar demiryolu şirketinin halkla ilişkiler kampanyasının doruk noktası olur. Bu makale, İzmir-Aydın hattının yapımında yaşanan sıkıntıları ve sonrasında demiryolu şirketinin kamuoyunda oluşan *olumsuz kanaati* hafifletme çabalarını Sultan Abdülaziz'in ziyareti üzerinden irdeleyip Anadolu'nun ilk demiryolunun çetrefilli gelişimini ortaya koyar.

Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşası, Osmanlı halklarının zaman ve mekân kavramlarını değiştirmiş ve modern, endüstriyel, uzmanlığa dayalı bir kavramı Anadolu coğrafyasına nakşetmiştir. Ancak, 19. yüzyıl ortalarında, Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu yapım deneyimleri, yerli yabancı birçok kurum ve kişilerin katkısı ile gerçekleşebilmiştir. Demiryollarının inşasında kapitalist ve hatta sömürgeci emellerin de rol oynadığı inkâr edilemezse de İzmir-Aydın demiryolu şirketinin yaşadığı zorluklara verdiği tepkiler, Osmanlı Devleti'nin Anadolu'da bir demiryolu sisteminin yaratılmasındaki etkin rolüne ışık tutmakta ve dönemin İngiliz teknolojik üstünlüğü söylemini sorgulandırılmaktadır.³

1 Sultan Abdülmecid, 1850 yılında İzmir'i bir günlüğüne ziyaret etmiştir. Ahmed Lütü Efendi, *Vak'a-nüvis Ahmed Lütü Efendi Tarihi*, Cilt IX, yay. haz. Münir Aktepe (İstanbul: Edebiyat Fakültesi Matbaası, 1984), 31-32. Abdülmecid, 1859'da da İzmir'e tekrar gelmeyi planlamış; ancak bu ziyaret son anda iptal edilmişti. Bkz. Charles Blunt ile Sir Henry Bulwer arasındaki 8 Temmuz 1859 tarihli yazışma, TNA, FO 195/610, 439-41.

2 Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi* (İstanbul: Bilim Yayınları, 1974); Ali Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı: Osmanlı'da İktisadî Modernleşme ve Uluslararası Sermaye* (İstanbul: İletişim, 2005); Yakup Bektaş, "The Imperial Ottoman İzmir-to-Aydın Railway: The British Experimental Line in Asia Minor", *Science, Technology and Industry in the Ottoman World*, yay. haz. F. Günergün, E. İhsanoğlu, A. Djebbar (Turnhout: Brepols, 2000).

3 Sömürgecilik ile teknoloji arasındaki ilişki birçok eserde incelenmiştir. Örneğin, Michael Adas, *Machines As the Measure of Men: Science, Technology, and Ideologies of Western Dominance* (Ithaca: Cornell University Press, 1989); Daniel Headrick, *The Tools of Empire: Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century* (New York: Oxford University Press, 1981); Ian Kerr, *Engines of Change The Railroads That Made India* (Hyderabad: Orient Blackswan, 2012); Ben Marsden and Crosbie Smith, *Engineering Empires: A Cultural History of Technology in Nineteenth Century Britain* (London: Palgrave Macmillan, 2008). Osmanlı İmparatorluğu ile ilişkili olarak bkz., Mostafa Minawi, "Telegraphs and Territoriality in Ottoman Africa and Arabia During the Age of High Imperialism", *Journal of Balkan and Near Eastern Studies* (2016), 1-21.

Osmanlı tarihyazımında altyapı tarihleri yakın zamana kadar bazı istisnalar haricinde siyasi ve ekonomik açılardan incelenmiştir.⁴ Altyapının politik ve ekonomik yönlerine olan ilgi haklı olarak devam etse de son zamanlarda yapılan çalışmalar altyapı tarihçelerinin kapsamını genişletmiştir.⁵ Altyapıların ve altyapı sistemlerinin sosyal ve kültürel tarihlerine, örneğin kentsel, mekânsal, çevresel perspektiflerden yaklaşılmaya başlanmış ve altyapının günlük hayat üzerine olan etkileri irdelenmiştir.⁶ Altyapı etrafında gelişen bu yeni söylem çerçevesinde, bu makale, İzmir-Aydın demiryolunun inşası sırasında ortaya çıkan mühendislik sorunlarını ve bu sorunların çözümünde Osmanlıların oynadıkları rolleri Sultan Abdülaziz'in demiryolu ziyareti etrafında düzenlenen kutlamalarla ilişkilendirerek altyapının oluşumunda teknolojik uzmanlığın yanı sıra mekânsal ve toplumsal etkenlerin önemini savunmaktadır.

İzmir-Aydın Demiryolu'nun İlk Yılları

Anadolu'nun ilk demiryolu olan İzmir-Aydın hattının imtiyazı, 1856'da içlerinde Kristal (Billur) Saray'ın tasarımını yapan Sir Joseph Paxton'ın da olduğu namı bilinen İngilizlerin yönetimindeki bir firmaya verilir ve Hindistan'daki demiryollarının yapımında önemli bir rol oynamış olan Sir Macdonald Stephenson şirketin başkanlığını üstlenir.⁷ İnşasına 1858'de başlanan demiryolu 1862'de Selçuk'a ve toplam sekiz yıl süren uzun ve sıkıntılı bir sürecin ardından ancak 1866'ta hedefi olan Aydın'a ulaşır. Osmanlı topraklarındaki ulaşım altyapısının modernleştirilmesi için yapılan en önemli girişimlerden biri olan bu demiryolunun yapım ve yönetimi için ilk etapta bir İngiliz firmasının seçilmesi İngiliz demiryolu uzmanlığına ve sermayesine duyulan güvenin sonucu olsa da İzmir-Aydın hattının inşaatında yaşanan zorluklar, bu güveni derinden sarsacaktır. Şirket, imtiyazın alınmasının hemen ardından Kırım Savaşı'na da katılmış olan Felix Wakefield'i bölgenin etüdünü yapmak için Batı Anadolu'ya yollar. Wakefield'in topladığı verilere göre Batı Anadolu'da mallar iki ana hat üzerinden İzmir'e götürülmektedir. Bunların birincisi Aydın yöresinden Menderes Nehri'nin kollarını takip ederek İzmir'e ulaşır ve hemen hemen İzmir-Aydın demiryolunun sonradan geçeceği hattı izler. İkincisi ise Orta Anadolu'dan Gediz Nehri'ni izleyerek Kasaba (Turgutlu) üzerinden İzmir'e ulaşır ve bu güzergâh, yapımına birkaç yıl sonra başlanacak olan İzmir-Kasaba demir-

4 Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*; Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı*; Sean McMeekin, *The Berlin-Baghdad Express: The Ottoman Empire and Germany's Bid for World Power* (Cambridge Mass: Belknap Press of Harvard University Press, 2010).

5 Bkz. Minawi, "Telegraphs and Territoriality in Ottoman Africa and Arabia During the Age of High Imperialism".

6 Bkz. Alexander Schweig, "Progressing into Disaster: The Railroad and the Spread of Cholera in a Provincial Ottoman Town", *History of Science*, Online First (2022); Onur İnal, "The Making of an Eastern Mediterranean Gateway City: Izmir in the Nineteenth Century", *Journal of Urban History* (2019): 891-907; Peter H. Christensen, *Germany and the Ottoman Railways: Art, Empire and Infrastructure* (New Haven: Yale University Press, 2017); Elvan Cobb, "Mixing Time: Ancient-Modern Intersections along the Western Anatolian Railways", in *Producing Non-Simultaneity*, yay. haz. Eike-Christian Heine, Christoph Rauhut (Routledge, 2017); Nurçin İleri, "Allure of the Light Fear of the Dark: Nighttime Illumination Spectacle and Order in Fin-De-Siècle Istanbul", *Comparative Studies of South Asia Africa and the Middle East* (2017): 280-298; Camille Lyans Cole, "Precarious Empires: A Social and Environmental History of Steam Navigation on the Tigris", *Journal of Social History* 50, no. 1 (2016): 74-101; Avner Wishnitzer, *Reading Clocks, Alla Turca: Time and Society in the Late Ottoman Empire* (Chicago: University of Chicago Press, 2015).

7 İzmir Demiryolu'na Dair Mukavelename, BOA, A.DVN.MKL.74/1, (23 Eylül 1856).



Görsel 1: Batı Anadolu'da yapılmış ve İzmir-Aydın Demiryolu Kumpanyası tarafından yapılması planlanan hatları gösteren harita. BOA, HRT 1744/01, (Ocak 1884).

yolunun hattına denk gelir (Görsel 1).⁸ Wakefield'in raporu ayrıca İzmir-Aydın arasındaki güzergâhta on bin deve ve beş yüz katır çalıştığını ifade eder.⁹

Wakefield'in raporunda bahsi geçen yöresel zenginlikler, deve kervanlarının elindeki ticaretin hemen demiryoluna geçeceğine inanan şirket yöneticilerini heyecanlandırmış ve şirketin ilk baş mühendisi George Meredith buharlı bir gemi ile İzmir'e gönderilmiştir. Meredith yanında demiryolunun inşasına başlamak için gerekli olan malzemeler ve yaklaşık yüz kadar da kalifiye eleman ile İzmir'e gelir ve kısa süre içerisinde demiryolu hattında çalışmalar başlar.¹⁰ 1856'da yapılan mukaveleye göre, demiryolu güzergahının İzmir'den başlayıp, Seydiköy ve Torbalı üzerinden Aydın Dağları'nın bir uzantısı olan Güme Dağları'nı Selatin olarak bilinen mahalde bir tünelle geçmesi, ondan sonra da Aydın'a varması planlanmıştır.¹¹ Bu planın uygulanabilmesi için yapılması gereken ilk iş demiryolu güzergahındaki arazilerin inşaat için yasal ve fiziksel olarak uygun hale getirilmesidir.

⁸ Arif Kolay, *Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demiryolu İzmir-Kasaba Hattı ve Uzantıları (1863-1897)* (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2019); Sadiye Tutsak, "Batı Anadolu'nun Ulaşım Meselesinde Uşak-İzmir Yolu Yapım Çalışmaları", *Tarih İncelemeleri Dergisi* 29 (2014): 301-326; Elvan Cobb, "Railway Crossings: Encounters in Ottoman Lands" (Doktora Tezi, Cornell Üniversitesi, 2018).

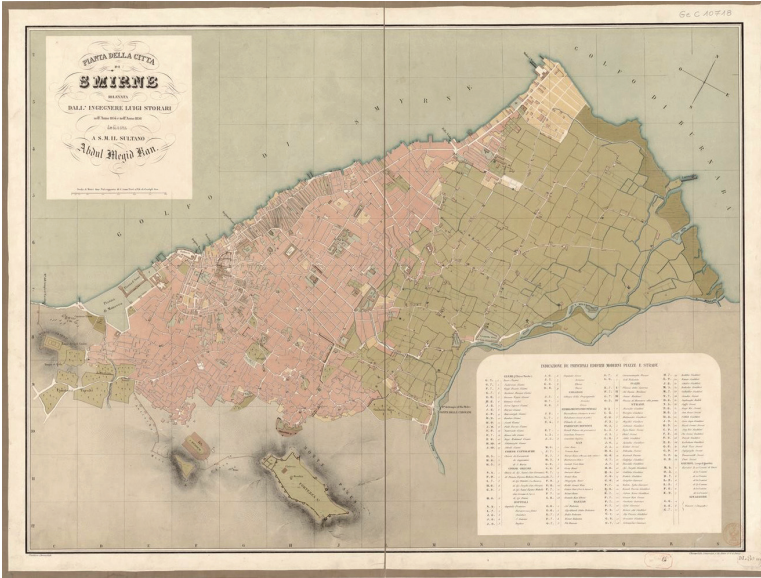
⁹ Macdonald Stephenson, *Railways in Turkey: Remarks Upon the Practicability and Advantage of Railway Communication in European and Asiatic Turkey* (London: John Weale, 1859), 6.

¹⁰ *Journal de Constantinople*, 24 Haziran 1857.

¹¹ *Convention du Chemin de Fer Ottoman de Smyrne à Aidin de sa Majesté Impériale le Sultan*, 23 Eylül 1856 (23 Moharem 1272) (Constantinople: Impr. et lithographie centrales, 1874).

Kamulaştırma, Satın Alma ve İstimlak Süreci

19. yüzyılın ortalarında Osmanlı İmparatorluğu'ndaki emlak kavramları ve bununla ilişkili kanun ve kurallar hızla değişmekteydi.¹² Yol, demiryolu ve diğer altyapıların inşasına imkân veren bir kamulaştırma kanunu, Nisan 1856'da yürürlüğe girdi ve Egelilerin demiryolu ile ilk tanışmaları demiryolunun geçeceği hattın ve istasyonların kurulacağı noktaların belirlenmesini takip eden arazi ve taşınmaz mülklerin istimlakları çevresinde gelişti.¹³ Demiryolunun yapılabilmesi için elzem olan bu yeni kanunun, İzmir'in gelecekteki gelişimi üzerinde de önemli bir etkisi olacaktı. Şirket ile Osmanlı Devleti arasında yapılan 1856'daki mukaveleye göre, demiryolu hattının üzerinde bulunduğu ve devlete ait olan araziler şirket tarafından serbestçe kullanılabilirdi.¹⁴ Ancak, özel mülkiyette olan arazi ve hanelerin sahiplerinden alınması gerekiyordu.



Görsel 2: Demiryolu inşaatından önce Tuzla Burnu etrafındaki yerleşimi gösteren ve Luigi Storari tarafından hazırlanmış olan şehir haritası. BnF, GE C-10718, (1857).

İzmir-Aydın hattının İzmir'den kalkış noktası için uygun olabilecek iki nokta saptanmıştı. Bunların ilki şehrin kuzeyindeki bataklık bir alan olan ve o zamanlar Tuzla Burnu ya da Punta olarak bilinen bugünün Alsancak'ında, diğeri ise şehir merkezine daha yakın bir mahalde idi. Punta, Aydın hattının İzmir'den kalkış noktası olarak seçilmeden önce, şehir merkezinin uzağında kalan ve hemen hemen kırsal nitelikte bir alandı (Görsel 2). Bir *Journal de Constantinople* muhabirine göre şehrin merkezine daha yakın

¹² Bkz., Yücel Terzibaşoğlu, "A Very Important Requirement of Social Life': Privatisation of Land, Criminalisation of Custom, and Land Disputes in Nineteenth-Century Anatolia", in *Les Acteurs des Transformations Foncières Autour de la Méditerranée aux XIXe Siècle*, yay. haz. Vanessa Gueno and Didier Guignard (Paris: Editions Karthala, 2013); Roger Owen, "Introduction", in *New Perspectives on Property and Land in the Middle East*, yay. haz. Roger Owen and Martin Bunton (Cambridge, Mass: Harvard University Press, 2000), xii; Tosun Arıcanlı and Mara Thomas, "Sidestepping Capitalism: on the Ottoman Road to Elsewhere", *Journal of Historical Sociology* 7 (1994), 25-48.

¹³ *Journal de Constantinople*, 27 Nisan 1856.

¹⁴ İzmir Demiryolu'na Dair Mukavelename, BOA, A.DVN.MKL.74/1, (23 Eylül 1856).

olan yerde halihazırda hangarlar, dükkanlar, depolar gibi demiryolunun ihtiyaç duya-
cağı pek çok tesis vardı. Öte yandan, Punta her şeyin sıfırdan inşa edilmesi gereken bir
"çöl" idi. Ayrıca, Punta civarında İzmir Körfezi'nin sığ olması, büyük gemilerin buraya
yaklaşmasını engelleyecek ve malları indirip bindirmek için masraflı bir iskele ve rıh-
tım inşa edilmesini gerektirecekti. Muhabir ayrıca bataklıklardan kaynaklanan sıtma
hastalığının, Punta'yı yılın dört ayı boyunca şehrin en sağlıksız yeri haline getirdiğine
dikkat çekiyor ve bu bölgenin seçilmesinin şirket çalışanlarının sağlığını kötü yönde
etkileyeceğini dile getiriyordu. Bataklık alanların ıslah edilmesinin zor ve zaman alı-
cı olduğunu dile getiren muhabire göre Tuzla Burnu'nun bu kadar dezavantajı varken,
demiryolu istasyonunun Punta'da yapılması sadece buradan kâr elde etmeyi uman bir
grup spekülâtörün işine gelecekti.¹⁵ Şirket'in Osmanlı temsilcisi Hyde Clarke tarafından
yayınlanan bir rapora göre ise Şirket, demiryolunun maliyetini düşük tutmak için hattı
İzmir'in daha yoğun nüfuslu semtlerine uzatmama kararı aldıklarını açıklıyordu. Clar-
ke'a göre ikinci bir husus ise, Tuzla Burnu'nda malların doğrudan demiryoluna taşınma-
sını sağlayabilecek bir derin su limanı inşa edilebilme potansiyeli idi.¹⁶

İstasyonun Punta'da yapılacağı kesinleşince, demiryolu tesisleri için gerekli ancak
mülkiyeti biraz sorunlu olan arazilerin demiryoluna verilmesi konusunda bir çözüm
bulunulması gerektiyse de yine de bunu takiben Punta hızlı bir gelişme gösterdi.¹⁷ Pun-
ta'nın seçilmesi sayesinde şehrin yoğun yapılaşmış kısımlarına girilmesi önlenmişse
de, demiryolunun inşası her durumda demiryolu güzergahına denk gelen ve devlet
mülkiyetinde olmayan arazi ve taşınmazların istimlak edilmesini gerektiriyordu. Bu da,
çok sayıda insanın mülkünü, kamu yararı gözetilerek rızaları olsun veya olmasın satın
alınması anlamına geliyordu. Osmanlı Hükümeti tarafından arazi alımını denetlemek
üzere bir komite oluşturulmasına rağmen birçok kişi bu süreçlerin adaletsiz olduğun-
dan yakınmaktaydı. Örneğin, bir arazi sahibi olan Şemsioğlu Hoca Neşet, hem arazisi
için teklif edilen fiyatların umduğundan düşük olduğundan şikayet etmekte hem de ist-
timlak edilmesi istenilen arazilerin ebatlarının gerektiğinden büyük olduğundan rahat-
sız olduğunu dile getirmekteydi.¹⁸

Dolayısıyla, dönemin gazetelerinde yayınlanan makalelere bakılacak olursa demiryolu-
nun yapımı daha güzergâh belirlenirken çetrefilli bir hale gelmiş ve bunu takiben
yapılan istimlaklar, daha demiryolu için yere bir kazma bile vurulmadan demiryolunu
şirketi ile Ege halkı arasında bir ihtilaf yaratmıştı. Üstüne üstlük demiryolunun inşası
sırasında yaşanan sorunlar ihtilafı kimi zaman gerginlik noktasına taşımış ve İngiliz
şirketinin dürüstlüğü ve uzmanlığının sorgulanmasına sebep olmuştu.

Yeşildere'deki İnşaatlar

İnşaat çalışmaları, İzmir'in tarihi erişim noktası olan Kervan Köprüsü'nden başlayıp
Şirinyer istikametine doğru ilerledi. Buradan çıkartılan taşlar ise Kervan Köprüsü ile
Punta arasındaki rakımı alçak alanlarda dolgu olarak kullanılacaktı. Bu kısımdaki haf-

¹⁵ *Journal de Constantinople*, 16 Şubat 1857.

¹⁶ Hyde Clarke, *The Imperial Ottoman Smyrna and Aidin Railway, its Position and Prospects*
(Constantinople: Koehler Brothers, 1861), 8.

¹⁷ BOA, İ.MMS.14/587, (4 Cemaziyelevvel 1275). Bkz. Ali Akyıldız, "İzmir-Aydın Demiryolu", (Yüksek Lisans
Tezi, Marmara Üniversitesi, 1987), 53-54.

¹⁸ BOA, A.MKT.NZD. 349/75, (15 Şevval 1277).

Görsel 3: İzmir-Aydın Demiryolu'nun Yeşildere'de açılmış olan kısmını gösteren resmi. *Illustrated London News*, 27 Kasım 1858.



riyat işlerini yapabilmek için şirket İzmir'e İngiltere'den bir lokomotif ve bir miktar ray gönderdi.¹⁹ Birkaç ay içerisinde Tuzla Burnu'nda geçici bir iskele kurulmuş ve kısa bir hatta hafriyat işlerinde kullanılmak üzere geçici raylar yerleştirilmişti (Görsel 3).²⁰

İnşaat işleri hızla başlamış olsa da kısa bir süre içerisinde şirket beklenmedik sorunlar yaşamaya başladı. Aradan geçen bir yıla rağmen, işler çok yavaş ilerliyordu. Bu süreç içerisinde, hattın sadece on beş kilometrelik bir kısmı hazırlanmış ve oraya bile henüz ray döşenememişti. Başlangıçtaki bu yavaş ilerleme, yağmurlu kış mevsiminin getirdiği toprak kaymaları sebebiyle daha da kötüleşti. Şirket'in, Karakapı yakınlarında kestirme bir yol açmak için yaptığı hafriyat çalışmaları, gerçekleşen bir heyelan sebebiyle tamamen tahrip oldu ve Şirket'i zor durumda bıraktı.²¹

Bu toprak kayması, Şirket yöneticileri tarafından doğal bir afet olarak nitelendirilse de, aslında demiryolunun mühendislik hesaplarının yetersiz olduğunun bir göstergesiydi. Belli ki demiryolu, bölgenin iklimine ve topoğrafyasına dayanacak şekilde inşa edilmeyordu. Paul Edwards'ın öne sürdüğü üzere, altyapı projelerinin başarısız olmasının en önemli sebeplerinden biri doğaya düzenli bir şey olarak yaklaşılmasıdır.²² Karakapı'da yapılan işler bir miktarda hafriyat gerektirse de zor ve zahmet gerektiren bir mühendislik işi olmaktan çok uzaktı. Ancak çevresel etkenlerin hafife alınması, basit olarak nitelendirilebilecek bir mühendislik işini böyle bir probleme dönüştürmüştü.

Karakapı'da yaşananlar, şirketin daha sonra karşı karşıya geleceği zorlukların bir işaretiydi. Şirket'in, Osmanlı Devleti'nden aldığı 1856 imtiyazına göre, Aydın'a kadar olan tüm hattı Eylül 1860 yılında bitirmesi gerekiyordu. Ancak Şirket'in müteahhidi Thomas Jackson 1859 yılında Anadolu'da karşılaştığı zorlukları ve diğer işlerindeki sıkın-

¹⁹ *The Times*, 9 Mart 1858.

²⁰ Şirket'in genel toplantısından. *The Times*, 28 Eylül 1858.

²¹ *Journal de Constantinople*, 24 Kasım 1858.

²² Paul N. Edwards, "Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization in the History of Sociotechnical Systems", *Modernity and Technology*, yay. haz. Misa Thomas, J Philip Brey, ve Andrew Feenberg (Cambridge, Mass: MIT, 2004).

ları sebep göstererek şirketle olan sözleşmesini feshetti. Şirket yöneticileri, girişimin İngiltere'den çok uzakta gerçekleştirileceği ve bu nedenle denetiminin zor olacağını düşünüp işlerin tamamını tek bir müteahhide vermeyi seçmişlerdi. Dolayısıyla projenin tek müteahhidi olan Jackson'ın bu kararı şirkette büyük endişe yarattı. Vaat ettikleri iş teslim tarihi hızla yaklaşırken durumdan tedirgin olan şirket başkanı Sir Macdonald Stephenson İzmir'e gitti. İşlerin bitmekten çok uzak olduğunu gören Stephenson, karşılaştığı manzara karşısında ne olduğunu şaşırıldı. Tüm inşaat işlerini askıya alıp şirketin baş mühendisi George Meredith'in işine son verdi.²³

Bu fasıladan, 1860'ta yaşanan şiddetli kış yağmurları, Meredith'in idaresinde yapılmış olan işlerden ne kaldıysa onları da tahrip etti. İzmir'deki İngiliz Konsolosu Charles Blunt'ın raporuna göre o ana kadar yapılmış altı köprüden sadece biri ayakta kalabilmişti. Geçici raylarla döşenmiş olan on iki, on üç kilometrelik hat ise suyun neredeyse iki metre (6 ayak) altındaydı.²⁴

Şirket, 1860 yılının Mart ayında, Thomas Russell Crampton adında Hindistan'da yapılmış olan demiryolu işlerinde tecrübesi olan yeni bir müteahhit ile bir sözleşme yaptı. Doğu Hindistan demiryollarında kendini kanıtlamış olan Edward Purser de baş mühendis olarak işlerin başına getirildi. Crampton ve Purser'in devreye girmesiyle şirket, işlerini kurtarmanın yollarını aramaya başladı. Yeni yönetimin göreve gelmesiyle birlikte demiryolunun Yeşildere vadisi boyunca uzanan ilk kısımdaki çalışmalar hızla ilerlemeye başladı ve nihayet hattın Kuşçuburun'a kadar olan ilk kırk üç kilometrelik kısmı 24 Aralık 1860'ta seferlere açıldı.²⁵

Bu olumlu gelişmelere rağmen, Şirket hala zor durumdaydı. İlk olarak, 1856'da yaptıkları antlaşmada belirtilen süre içerisinde hattın Aydın'a kadar tamamlanamayacağı aşıkardı. Dahası, Yeşildere vadisi boyunca yapılması gereken basit hafriyat işlerini bile başarmakta zorlanan Şirket, Selatin dağlarında inşaatını planladıkları iki millik zor bir tünelin yapılabilirliğini yeniden düşünmek zorunda idi. Bu koşullar altında, Şirket'in yeni bir imtiyaz istemek için Osmanlı Hükümeti'ne başvurması gerekiyordu.

Aydın Dağları

1860'ın Mart ayına kadar geçen zaman Şirket için hemen hemen bir felaketti. Yeşildere boyunca yapılması gereken çalışmalar, Aydın'a giden demiryolu güzergahının nispeten basit kısmı olmasına rağmen şirketi çok zorlamıştı. Şirket, hattın Kuşçuburun'a kadar olan kısmının tamamlanmasıyla soluk almış olsa da Selatin Tüneli'nin çözümsüzlüğü demiryolunun geleceğini tehdit etmeye devam ediyordu.

Selatin'de yapılacak olan tünelin zorlu bir iş olduğu, Şirket'in ilk kurulduğu günlerden itibaren biliniyordu. Bu sebeple, Şirket bir taraftan tünel çalışmalarını yaparken bir taraftan da demiryolunun diğer kısımlarını inşa etmeyi planlamıştı. Hatta, dağın iki tarafında yapılacak olan inşaatların tünelden daha çabuk biteceği öngörülmüş ve Şirket

²³ Charles Blunt ile Lord John Russell arasındaki 9 Haziran 1860 tarihli yazışma, TNA, FO78/1533, 215-223. Ayrıca, Clarke, *The Imperial Ottoman Smyrna & Aidin Railway*, 7-8.

²⁴ Charles Blunt ile John Russell arasındaki yazışma, TNA, FO78/1533,142, (24 Mart 1860).

²⁵ *The Times*, 27 Mart 1861.

tünel tamamlanana kadar Selatin'e demiryolu ile gelen malların dağı develer yardımıyla geçip dağın arkasında tekrar demiryoluna yüklenebileceğini düşünmüştü.²⁶ 1859'un başlarında yapılan doksan metrelik bir tünel kazma çalışması sonucunda ilk başta sert kayalardan geçilmesi gerekse de daha sonra tünel yapımına elverişli bir toprakla karşılaşıldığı belirlenmişti.²⁷ Ancak, zaman içerisinde tünel güzergahı boyunca mermer ve kalker yataklarına rast gelinmesi sebebi ile tünel inşaatının tahmin edilenden bile daha zor olacağı belli olmuştu.²⁸ Yeşildere vadisindeki çalışmalarda yaşanan problemler sebebiyle, şirket tünel çalışmalarına ara verip tüm enerjisini Yeşildere'ye odaklamıştı.

Yeşildere'deki çalışmaların Purser ve Crampton'ın yönetiminde hızlanması üzerine, Şirket tekrardan Selatin problemine geri döndü. Danışman mühendis Edwin Clark'ın tavsiyesi üzerine Selatin'in palangalara dayanan bir sistem ile geçilebileceği düşünülmeye başlandı. Bu sistem, dağdan aşağı inen vagonların, çıkan vagonları yukarı çekeceği bir sistemdi ve şirket yöneticilerine göre iki yıl içerisinde tamamlanabilirdi. Ancak, İstanbul'dan gelen red cevabı, Şirketin bu tasarıdan vazgeçip başka çözüm yolları aramasını gerektirdi.²⁹

Palanga sistemine gelen reddin arkasından şirket ne yapacağını bilemez halde başka bir çözüm yolu aramaya başladı. Şirket'in yeni baş mühendisi Edward Purser, demiryolunu yörelin deve kervanlarının sıklıkla kullandığı rotalardan biri olan Efes Geçidi'ne doğru saptıracak bir alternatif önerdi. Bu öneri elbette Efes Geçidi'nden geçen güzergahın neden en başta seçilmediği sorusunu gündeme getirdi. İzmir konsolosu Charles Blunt'e göre eğer iki kilometrelik bu zor tünelden, bu kadar küçük bir güzergâh değişikliği ile kaçınılabiliyorduyorsa, Şirket bunu düşünemeyen ilk baş mühendisi George Meredith'ten çok zarar görmüştü.³⁰ Elbette Efes Geçidi üzerinden geçen bu yol, yerel halk tarafından iyi bilinen ve deve kervanlarının sıklıkla kullandığı bir yoldu ve yerel koşullara daha dikkat edilmiş olsaydı, yaşanan bunca sorunu baştan önlenbilirdi.

1861 yılında Osmanlı Devleti, imparatorlukta yapılan yatırımları kötü etkilememek için Şirket'in talep ettiği değişiklikleri onayladı. Şirket, eğer Selatin tüneline devam ederse dört yıllık, eğer Efes yönüne dönerse üç yıllık bir uzatma alacak ve daha fazla sermaye toplamak için o ana kadar sattıklarına ek olarak £250.000 tutarında bono satabilecekti.³¹ Son ana kadar Selatin'de tünel yapıp yapamayacağına karar veremeyen Şirket, sonunda Efes rotasında karar kıldı (Görsel 4). Demiryolu nihayet 1862'de Ayasuluk'a (Selçuk), yani Efes'e ulaştı.³² Bu büyük bir sevinç ve kutlama vesilesi olsa da şirketin Aydın'daki planlanan terminali hala dağların arkasında ve oldukça uzaktaydı.³³ Ayrıca, şirket demiryolu Ayasuluk'a ulaştığında yöredeki deve kervanlarının taşıdığı malların demiryoluna geleceğini tahmin etmişse de bölgedeki kervan ticaretini ele geçireme-

²⁶ TNA, FO78/1307, 232-236, (9 Kasım 1857).

²⁷ *The Times*, 31 Mart 1859.

²⁸ Charles Blunt ile Lord John Russell arasındaki yazışma, TNA, FO78/1533, 215-223, (9 Haziran 1860).

²⁹ Charles Blunt ile Lord John Russell arasındaki 24 Mart 1860 tarihli belgeye ek, TNA, FO 78/1533, 144-155.

³⁰ Charles Blunt ile Lord John Russell arasındaki 9 Haziran 1860 tarihli yazışma, TNA, FO78/1533, 218.

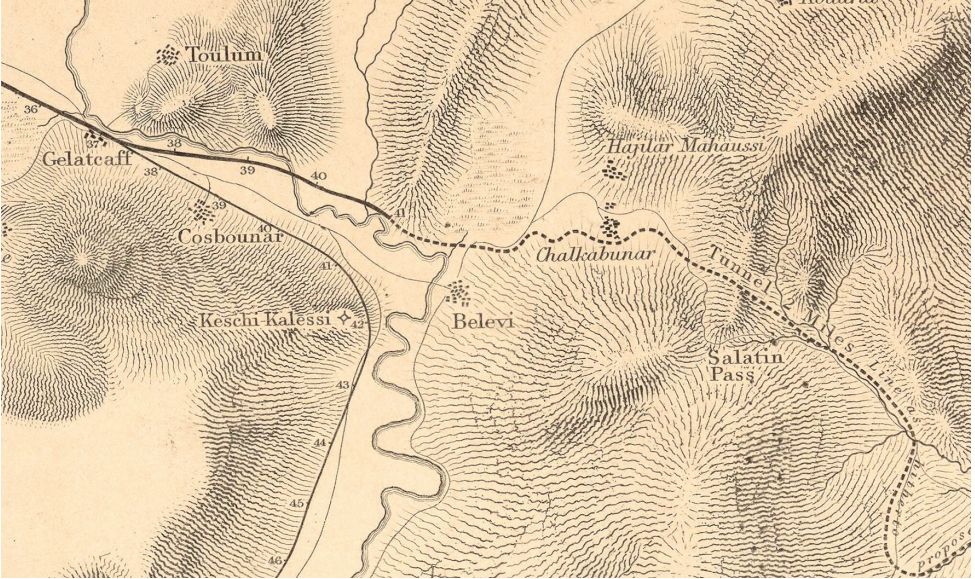
³¹ *The Times*, 27 Mart 1861.

³² *The Times*, 28 Eylül 1861.

³³ *The Times*, 25 Mart 1862.



Görsel 4: İzmir-Aydın Demiryolu güzergahının Selatin'deki saptırmasını gösteren harita. BnF, GE C-2370, (1860).



Görsel 4a: İzmir-Aydın Demiryolu güzergahının Selatin'deki saptırmasını gösteren haritanın büyütülmüş, Selatin'e odaklı kısmı. BnF, GE C-2370, (1860).

mişti.³⁴ Demiryolu ancak 1866'da Menderes Vadisi'nin merkezindeki Aydın'a ulaşacak ve bu, Osmanlı Devleti'nden alınması gereken iki ek temdid ve Osmanlı devletinin demiryolunu desteklemek için vereceği bir sürü tavizi gerektirecekti.

³⁴ *The Times*, 28 Eylül 1861. Yöredeki deve kervanları hakkında, bakınız Onur İnal, "One-Humped History: The Camel as Historical Actor in the Late Ottoman Empire", *International Journal of Middle East Studies*. 53.1 (2020), 57-72; Reşat Kasaba, *The Ottoman Empire and the World Economy: The Nineteenth Century* (Albany: State University of New York Press, 1988), 99; Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi* (İstanbul: Bilim Yayınları, 1974).

Demiryolu şirketinin ilk yıllarında yerel koşulları hiçe sayan bu inşaat girişimi hem İngilizlerin demiryolu konusundaki uzmanlık iddialarını hem de genel olarak İngilizlere karşı duyulan güveni derinden sarstı. Aynı zamanda, İzmir-Aydın demiryolunun yapımında yaşanan zorluklar, yerel koşullar ve coğrafyaya ilişkin yerel bilgilerin alt-yapı projelerinin etkili bir şekilde yürütülmesi için ne kadar önemli olduğunun da bir kanıtı oldu. Yabancıların getirdiği uzmanlık Osmanlı'nın altyapısının oluşturulmasında büyük bir önem taşıyıp farklı teknolojik deneyimlere sahip uzmanları Osmanlı İmparatorluğu'na getirmişse de bu uzmanlığın yerel bilgi birikimi yardımıyla Batı Anadolu'nun niteliklerine uyacak şekilde yeniden şekillendirilmesi gerekiyordu. Bu dinamik, İngiliz demiryolu mühendisi William Davis Haskoll tarafından yazılan iki kitapta açıkça görülmektedir. 1857'de Haskoll, İngiltere'de demiryollarının nasıl inşa edileceğine dair ders kitabı niteliğinde olan *Railway Construction [Demiryolu İnşaatı]* isimli kitabını yayınladı.³⁵ Haskoll, kitabın basımının hemen ardından İzmir'e gitti ve İzmir-Aydın hat-tında mühendis olarak göreve başladı. Haskoll, buradaki görevinin ardından, Osmanlı topraklarındaki deneyimini, İngiliz uzmanları tarafından İngiltere dışında yapılacak demiryolu inşaatları için kılavuz olarak yazdığı *Railways in the East [Doğu'daki Demiryolları]* adlı kitabında dile getirdi. Haskoll, yerel işçileri Avrupa inşaat yöntemleri konusunda eğitmenin gerekliliğini ve malzeme temini için deve ve eşek gibi yük hayvanlarına muhtaç olmanın zorluklarını sıralarken aynı zamanda yerel bilginin inşaat sürecindeki önemini de altını çizdi. Kitabında, İngiliz mühendislerin yerel halka kulak vermesinin elzem olduğunu defalarca tekrarlayan Haskoll, demiryolu yapımında çalışan Avrupalıların en takdire layık olanlarının, Avrupa'dan getirdikleri beceri ve deneyimleri, çalıştıkları yörenin bilgisi, yerli halkın alışkanlıkları ve yetenekleri ile bir araya getirip teknik avantaja dönüştürebilenler olduğunu vurguluyordu. Haskoll'a göre Doğu'daki demiryolu inşaatlarında yerel bilgi ve geleneklerden yararlanan, ancak yine de Avrupa inşaat uzmanlığının organizasyon ve işletim yöntemlerine öncelik veren bir çalışma şekli idealdi.³⁶

İzmir-Aydın demiryolu, Osmanlı topraklarında yapılan ilk demiryolu olarak hem Osmanlı halklarının hem de Osmanlı bürokrat ve teknokratlarının demiryolları ile olan ilk deneyimidir. Makalenin başlangıcında da değinildiği üzere, Osmanlı topraklarında yapılacak olan ilk demiryolları için İngiliz şirketlerine dönülmesi kısmen İngiliz demiryolu uzmanlığına ve İngiliz sermayesine olan güvenden kaynaklanmıştır. Fakat, İzmir'i Aydın'a bağlayan demiryolunun yapımında yaşanan problemler hem İngiliz uzmanlığının hem de İngiliz sermayesinin yetersizliklerini açığa çıkartmış; Şirket'i Osmanlı Devleti'nin merhametine muhtaç etmiştir. Bu süreçte edinilen tecrübeler hem Osmanlı'da bundan sonra yapılacak olan demiryolu girişimlerini de şekillendirecek, hem de İngilizlerin küresel demiryolu yapım stratejilerini etkileyecektir.

Abdülaziz'in İzmir'i ve İzmir-Aydın Demiryolunu Ziyareti

Osmanlı Devleti'nin İzmir-Aydın demiryolu şirketine olan desteğinin en önemli örneklerinden birisi Sultan Abdülaziz'in Mısır seyahatine İzmir'i eklemesi ve şehre geldi-

³⁵ William Davis Haskoll, *Railway Construction: From the Setting out of the Centre Line to the Completion of the Works; Containing Instructions for Ranging Curves and Setting out Lines and Levels in Earthworks, Permanent Way, Bridges & Viaducts* (London: Atchley & Co., 1857).

³⁶ William Davis Haskoll, *Railways in the East, and Generally in High Thermometrical Regions* (London: Atchley and Co., 1863), 8.

ğinde demiryoluna gösterdiği ilgi ve destekti. *Illustrated London News* gazetesinde, 16 Mayıs 1863'te yayınlanan bir makaleye göre, Sultan Abdülaziz'in seyahatine İzmir'in de dahil edilmesi, İngiliz lobisinin bir tezahürüydü ve Sultan'ın İzmir'e gitmesinin asıl sebebi İngiliz mühendisleri memnun etmekte.³⁷ Öte yandan, İzmir'de yayınlanan ve demiryolu şirketi ile de yakın ilişkisi olan *Smyrna Mail'e* göre, Abdülaziz'in İzmir'deki demiryoluna odaklanmasının asıl sebebi Sultan'ın imparatorluğu modernleştirme arzusudur. Uzun süredir raylı sistemlerin işleyişine tanık olmak isteyen Abdülaziz, Mısır seyahati sırasında İskenderiye-Kahire hattını görme fırsatı bulmuştur. Anadolu topraklarında da bir demiryolu ağı geliştirme kararlılığı pekişen Sultan, kısmen İzmir'deki demiryolunu görmek ve bu girişime destek vermek için Mısır dönüşü İzmir'e uğramaya karar vermiştir.³⁸ Padişahın bu tavır elbette Mısır ile Osmanlı Devleti arasında modernleşme konusunda yaşanan yoğun rekabete de bağlanabilir.³⁹ Her halükârda, demiryollarının Osmanlı'nın modernleşme gündemi ile örtüştüğü aşikardır.

Makalenin ilk kısmında özetlendiği üzere, bölgedeki demiryolu inşaatının ilk yılları, doğal afetlerden, arazi spekülasyonu iddialarına çeşitli ihmallerden, mühendislik hatalarına kadar uzanan bir dizi sorun ile şirketi şaibe altında bırakmıştı. Şirket'in kamuoyunda oluşan bu olumsuz kanaati gidermek için benimsediği taktiklerden biri de itinayla düzenlenen gösterişli tören ve şöenlerdi. Bu kutlamalar sayesinde, şirket yerel halkın desteğini kazanıp demiryolunun imajını düzeltbileceğini ummuştu. Dolayısıyla, Abdülaziz'in İzmir'i ziyaretinin tetiklediği kutlamalar sırasında demiryolu şirketinin olağanüstü bir çaba ve kaynak harcayarak merkez sahneyi ele geçirmeye çalışması ve Sultan'la olan yakınlıklarından meşruiyet kazanma girişiminde bulunması şaşırtıcı değildir.

Fuad Paşa ile bir gün öncesinde yapılan organizasyona göre, 21 Nisan 1863'te Sultan, İzmir Körfezi'ne demir atmış olan yatından tekne ile Tuzla Burnu'ndaki (Alsancak) tren istasyonuna gelecekti.⁴⁰ Ancak şehirdeki yaygın coşkuyu gözlemleyen Abdülaziz, planlarını bir geçit töreni lehine değiştirdi ve şehri bir baştan bir başa at sırtında geçerek halkı selamlamaya karar verdi. Kortej şehir merkezinden başlayıp Konak'ta yapılan kısa bir molanın ardından tren istasyonuna doğru yöneldi.⁴¹ Alsancak Garı'nın bulunduğu alanın 1863'te hala şehrin dışında ve henüz gelişmemiş olan bir yer olmasına rağmen bu önemli geçit töreninin varış noktası olarak sunulması, demiryolu şirketinin yöneticilerinin istasyon kurdukları sapa bir yer olan Tuzla Burnu'nu kentsel yaşama dahil etme çabalarının bir sonucudur. Abdülaziz'in şehri ziyareti etrafında düzenlenen kutlamalar gibi vesilelerle demiryolu şirketi İzmir halkını istasyonun bulunduğu yere çekebilmiş ve halk nezdinde bu istasyon ile ilgili bir aşinalık yaratmayı başarmıştır.

Abdülaziz'e bu yolculukta eşlik eden Louis Gardey, İzmir sokaklarını buram buram koku-tutan tütsülerden, havalara atılan çiçeklerden bahseder. Müslüman ve Hıristiyan talebelerin duaları ve halkın sevinç çığlıkları şehrin sokaklarında yankılanır. Herkes kendi

³⁷ *The Illustrated London News*, Volume 42, 16 Mayıs 1863, 530.

³⁸ *Smyrna Mail*, 22 Nisan 1863.

³⁹ Mısır'ın modernleşmesi üzerine, bkz.: Khaled Fahmy, *All the Pashas Men: Mehmed Ali, His Army and the Making of Modern Egypt* (Cambridge: Cambridge Univ. Press, 2009); ve Timothy Mitchell, *Colonizing Egypt* (Cambridge: Cambridge University Press, 1988).

⁴⁰ Consul Blunt ile Henry Bulwer arasındaki 28 Nisan 1863 tarihli yazışma, TNA, FO78/1760.96.

⁴¹ Louis Gardey, *Voyage du Sultan Abd-ul-Aziz de Stamboul au Caire* (Paris: E. Dentu, 1865), 220.

dilinde, kimi Türkçe, Yunanca, Ermenice; kimi İtalyanca, Fransızca, İngilizce, Sultan'ı selamlar.⁴² Anlaşılan odur ki, Sibel Zandi-Sayek'in İzmir'deki bir dini geçit tören hakkında yazdığı gibi, Sultan'ın İzmir'i ziyareti sebebiyle düzenlenen etkinlikler de kentin etnik ve dini gruplarının toplumsal farklılıklarını kamusal alana taşıyabilmeleri için bir fırsat sunmuştur.⁴³

Nihayet padişahın korteji tren istasyonuna varır. Padişah alayı ile beraber şehir halkı da belki ilk defa olarak bu yeni yeni oluşmakta olan kentsel mekâna gelir. Tren istasyonunda yapılan hazırlıklar şehirde yapılmış olanlardan aşağı kalmaz. İlk yapılan planlara göre Abdülaziz'in tren istasyonuna tekne ile gelmesi beklendiğinden demiryolu iskelesi ile istasyon arasındaki yol kırmızı bir kumaş ile kaplanıp yeşillikler ve çiçeklerle bezenmiş kolonları takip eden yol devasa bir taka ulaşır. Bu takın üzerine yerleştirilen platform üzerinde hem modernleşmeyi simgeleyen bir lokomotif hem de Osmanlı saltanatına atıf yapan ay yıldız ve tuğralardan oluşan bezemeler ve altın sırmalı hatlar sergilenir.⁴⁴

Padişahın demiryolu ile olan ilişkisi Efes antik kentine yapılan bir ziyaret ile devam eder.⁴⁵ Ayasuluk (Selçuk) istasyonu, Efes antik şehrine yakın mesafede bulunmasının yanı sıra 1863'te İzmir-Aydın demiryolunun da son durağıdır. Efes yolu boyunca, bölgenin kırsal halkı zaman zaman tren rayları boyunca kurbanlar keserek kutlamalara katılabiliştir. İki saatlik kısa bir tren yolculuğunun ardından Ayasuluk istasyonuna ulaşan tren burada da yerel halklar tarafından coşkuyla karşılanır.⁴⁶ Trenin sağladığı hız, Sultan Abdülaziz'in kortejinin günübürlük bir kutlama esnasında bile kentsel alanın sınırlarının çok ötesine geçmesini ve daha önce hayal bile edilemeyecek şekilde kentsel ve kırsalın sınırlarını bulanıklaştırmasını mümkün kılmıştır.

Şirket yöneticileri ile de gün boyunca görüşme imkânı bulan Sultan, demiryolundan memnun kaldığını ancak hattın tamamlanmasının çok uzun sürdüğünü ve işlerin bir yıl içerisinde tamamlanması gerektiğini belirtmiştir.⁴⁷ Sultan Abdülaziz'in İzmir seyahati sırasında demiryoluna verdiği önem ve öncelik, demiryolu yapımı sırasında çıkan aksaklıklara rağmen Osmanlı'nın modernleşme çabalarında önemli bir yeri olan bu demiryolunun maddi ve manevi olarak arkasında durduğunun belirtisidir.

Modern şöenler ve kutlamalar, kapsamlı bir akademik tartışmanın konusudur.⁴⁸ Ortaya çıkan genel bir tema, dünya fuarlarından imparatorluk sünnet törenlerine kadar tüm modern şöenlerin, üst üste binen anlamlar ve birbiriyle çelişkili gündemler içer-

42 Gardey, *Voyage du Sultan Abd-ul-Aziz*, 220.

43 Sibel Zandi-Sayek, "Orchestrating Difference, Performing Identity: Urban Space and Public Rituals in Nineteenth-Century Izmir", *Hybrid Urbanism: On the Identity Discourse and the Built Environment*, yay. haz. Nezar Al Sayyad (Westport, CT: Praeger, 2001), 43.

44 *Smyrna Mail*, 28 Nisan 1863.

45 *Smyrna Mail*, 28 Nisan 1863.

46 *Smyrna Mail*, 28 Nisan 1863.

47 TNA, FO78/1760, 96-101, (25 Nisan 1863).

48 Osmanlı İmparatorluğu'nda yapılan merasimler, kutlamalar ve şöenler hakkında, bkz.: Hakan T. Karateke, *Padişahım Çok Yaşas!: Osmanlı Devletinin Son Yüz Yılında Merasimler* (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2004), 105; Sibel Zandi-Sayek, "Orchestrating Difference"; Ünver Rüstem, "The Spectacle of Legitimacy: The Dome-Closing Ceremony of the Sultan Ahmed Mosque", *Muqarnas* 33 (2016): 253-344; Ashley Dimmig, "Tents and Trains: Mobilizing Modernity in the Late Ottoman Empire", *Making Modernity in the Islamic*

diği yönündedir. Zaman zaman örtüşen ve zaman zaman çelişen bu tip gündemleri, Abdülaziz'in İzmir'i ve şehrin demiryolunu ziyareti sırasında yapılan kutlamalarda da gözlemlemek mümkündür. Demiryolu etrafında gerçekleştirilen kutlamalar, bir yandan Osmanlı İmparatorluğu'nun ulaşım altyapısının modernleşmesini ön plana çıkarırken, diğer yandan da imaj sorunu yaşayan demiryolunun meşruluğunu vurgulamıştır. Abdülaziz'in İzmir ziyareti sırasında demiryolunun oynadığı önemli rol, kutlamalara sadece şehirde değil, kırsalda da geniş katılımı mümkün kılarak bölge halklarını hem Sultan'la hem de demiryolu ile yakınlaştırmış olmasıdır. Tüm dikkatleri demiryoluna odaklayan bu etkinlik demiryolu mekânlarının kullanımının normelleşmesine de zemin sağlamıştır. Demiryolu bir İngiliz şirketi tarafından inşa edilmiş ve işletilmiş olsa da bu "modern" mekân kentlisinden kırlısına Osmanlı halklarını bir araya getirerek bir "Osmanlı" saltanat gösterisinin sahnesi olmuştur.

Demiryolunun Aydın'a Ulaşmasından Sonra Şirket ile Osmanlı Devleti Arasında Çıkan Anlaşmazlıklar

İzmir'den Aydın'a kadar yapılacak demiryolu için 1856 yılında imzalanan ilk mukaveleye göre, Osmanlı Hükümeti şirketin yatırımlarına elli yıl boyunca % 6'lık bir getiri garantisi veriyordu.⁴⁹ 1866'da demiryolu hattı Aydın'a vardıktan sonra, 1867'nin ilk aylarında Şirket yöneticileri garanti olarak almayı umdukları paraları tazmin etmek için Osmanlı Hükümetine başvurdular. Demiryolunu tamamlayabilmek için altına girdikleri borçlar, şirket yöneticilerini diğer İngiliz demiryolu şirketleri ile birleşerek garantilerinin ödenmesi konusunda Osmanlı Hükümet'ine karşı ısrarcı bir tavır almaya zorladı.⁵⁰

Osmanlı Hükümeti'nin giderek daha sertleşen bu taleplere yanıtı pek olumlu değildir. Şirketle yapılan bir yazışmaya göre Şirket'in Osmanlı Devleti ile imzaladığı mukaveleye istinaden demiryolunun Eylül 1860'te bitirmesi gerektiği, ancak şirketin bunu başaramadığı ve ayrıca, Selatin'de bir tünel açma kararının demiryolunun ilk planların iyi ve dikkatli yapılmadığını açıkça kanıtladığı ifade edilir. Ek olarak, yazışma, şirketin 1860'taki mali çıkamazını ve Osmanlı Devleti'nin o sıkıntılı günlerde şirkete yaptığı yardımları ve verdiği tavizleri sıralayıp o dönemde Hükümet'in mukavelede belirtilmiş olan haklarından yararlanıp şirketin sözleşmesini feshedebilme seçeneği olduğu halde şirkete destek vermeyi seçtiğini belirtir. Devlet hem Şirket'in demiryolunun güzergahını değiştirmesine izin vermiş, hem de üç yıllık bir gecikmeyi kabul etmiştir. Bunlara ek olarak Şirket'in gerekli sermayeyi temin etmesini sağlamak için Osmanlı Hükümeti iki yüz elli bin sterlinlik tahvil satışına da izin vermiştir.⁵¹

Bütün bu desteklere rağmen Şirket'in hala demiryolunu tamamlayamamış olması üzerine, 1863 ve 1865'te de Osmanlı Devleti halihazırda imzalanmış olan sözleşmelerde yeniden değişiklik yapılmasını kabul etmiştir. 1866'da Şirket'in yaptığı hat Aydın'a

Mediterranean, yay. haz. Margaret S. Graves and Alex Dika Seggerman (Bloomington: Indiana University Press, 2022). Ayrıca aynı yayında, David J. Roxburgh, "The Suez Canal Inauguration". *Making Modernity in the Islamic Mediterranean*, yay. haz. Margaret S. Graves and Alex Dika Seggerman (Bloomington: Indiana University Press, 2022).

⁴⁹ İzmir Demiryolu'na dair mukavele, BOA, A.DVN.MKL.74/1, (23 Eylül 1856).

⁵⁰ TNA, FO 78/2255, (29 Nisan 1868). Üç İngiliz demiryolu şirketinin Osmanlı Hükümeti'ne yolladıkları yazışma. Tuna-Karadeniz ve Varna Demiryolu şirketleri tarafından da imzalanmıştır.

⁵¹ TNA, FO 78/2255, 62-63, (29 Nisan 1868).

ulaştığında yine Şirket'e destek olabilmek için Osmanlı Hükûmeti projenin tamamlan-
dığını kabul etmişse de bu hat Osmanlı Devleti'nin gözünde yetersizdir. Aydın'a kadar
raylar döşenmiş olsa da demiryolunun verimli çalışması için gerekli olan tali hatlar ve
döner tablalar yapılmamıştır ve şirketin elindeki vagonlar gayet yetersizdir. İstasyon-
larda yolcular ve mallar için yeterli barınak yoktur; demiryolunun geçtiği birçok köprü
geçicidir. Yani, hattan trenler bir şekilde geçebiliyorsa da demiryolu tamamlanmış ol-
maktan çok uzaktır. Demiryolu gereken şekilde tamamlanmamış olduğu için şirketin
ısrarla teminatını istemesi gülünç bir durumdur.⁵²

İzmir-Aydın demiryolunun yapımında yaşanan finansal ve teknolojik sorunlar, bu so-
runlar olmadan anlaşılmayacak olan süreçleri ortaya çıkartmıştır. Örneğin, 1863'te
gene bir İngiliz firmaya imtiyazı verilen İzmir-Kasaba demiryolundan diplomatik ve
konsolosluk raporlarında ve de dönemin gazetelerinde sadece kısaca bahsedilmek-
tedir.⁵³ Çünkü, İzmir-Aydın demiryoluna gönderilen yazışmada da belirtildiği üzere,
İzmir-Kasaba demiryolu iktisatla inşa edilmiş ve akıllıca yönetilmiştir. Bu sayede,
Kasaba demiryolunun geliri de neredeyse devlet garantisine denk gelmiştir. Kasaba
demiryolu şirketinin Osmanlı Devleti ile hiçbir ihtilafı olmamıştır.

Ancak İzmir-Aydın demiryolunun yapımında yaşanan zorluklar ve Osmanlı Devleti'nin
bu zorluklara verdiği yanıtlar olmaksızın, Osmanlıların kendi topraklarında yapılan alt-
yapı çalışmalarında oynadıkları önemli roller söylem dışında kalmaktadır. Bu nedenle,
Osmanlı Hükûmeti'nin Batı Anadolu'da demiryollarının kurulmasında oynadığı rolü,
Kasaba demiryolunun hemen sorunsuz geçen çalışmalarından ziyade, İzmir-Ay-
dın demiryolunun yetersizlikleri aydınlatmaktadır. Modernleşme kaygısı içindeki Os-
manlı İmparatorluğu, topraklarında büyük altyapı işlerinin yapılmasını sağlamak için
elinden geleni ardına koymamıştır. Demiryolu yapımındaki uzmanlıkları sebebiyle ilk
etapta imtiyaz verilen İngiliz şirketi, hem teknolojik hem de ekonomik açıdan Osmanlı
Anadolusu'nda demiryolu yapmayı beceremeyince Osmanlı Devleti, teknokratlarından
Sultan'ına kadar, demiryolunun arkasında durmuştur.⁵⁴ İzmir-Aydın demiryolunda
edinilen tecrübeler demiryollarının nasıl yönetilmesi gerektiği üzerine olan fikirleri de
şekillendirmiş ve bu tarihten sonra Osmanlı topraklarında yapılacak olan her demiryol-
unu bir nevi etkilemiştir.

⁵² TNA, FO 78/2255, 62-63, (29 Nisan 1868).

⁵³ BOA, A.DVN.MKL.36/1, (4 Temmuz 1863).

⁵⁴ Richard White, Kuzey Amerika'da yapılan demiryolları hakkındaki kitabında, oradaki demiryollarının
başarısızlıklarından bahsetmiş ve defalarca devlet ve mahkemeler tarafından kurtarılmaları gerektiğini
vurgulamıştır. Yani, Osmanlı'nın erken demiryollarında yaşanan olaylar benzersiz değildir. Bkz. Richard
White, *Railroaded: the Transcontinentals and the Making of Modern America* (New York: W.W. Norton & Co.,
2012).

KAYNAKÇA

Arşiv Belgeleri

- T.C. Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)
Sadaret Mektubi Kalemi Nezaret ve Deva'ir Evrakı (A.MKT.NZD)
Sadaret Divan Mukavelenamer (A.DVN.MKL)
İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS)
The National Archives [İngiltere Milli Arşivleri] (TNA)
Foreign Office [Hariciye Vekaleti] (FO)
Bibliothèque nationale de France [Fransa Milli Arşivleri] (BnF)

Gazeteler

- Illustrated London News*
The Times
Smyrna Mail
Journal de Constantinople

Kitap, Dergi

- Adas, Michael. *Machines as the Measure of Men Science, Technology, and Ideologies of Western Dominance*. Ithaca: Cornell University Press, 1989.
- Akyıldız, Ali. "İzmir-Aydın Demiryolu". Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, 1987.
- Akyıldız, Ali. *Anka'nın Sonbahar: Osmanlı'da İktisadî Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*. İstanbul: İletişim, 2005.
- Arıcanlı, Tosun, and Mara Thomas. "Sidestepping Capitalism: on the Ottoman Road to Elsewhere". *Journal of Historical Sociology* 7, no. 1 (1994): 25-48.
- Baer, Gabriel. "Land Tenure in Egypt and the Fertile Crescent, 1800-1950". in the *Economic History of the Middle East: 1800-1914*. Chicago: Chicago University Press, 1966.
- Bektaş, Yakup. "The Imperial Ottoman Izmir-to-Aydın Railway: The British Experimental Line in Asia Minor". *Science, Technology and Industry in the Ottoman World*. Yay. Haz. F. Günergün, E. İhsanoğlu, A. Djebbar. Turnhout: Brepols, 2000.
- Christensen, Peter H. *Germany and the Ottoman Railways: Art, Empire and Infrastructure*. New Haven: Yale University Press, 2017.
- Clarke, Hyde. *The Imperial Ottoman Smyrna and Aidin Railway, its Position and Prospects*. Constantinople: Koehler Brothers, 1861.
- Cobb, Elvan. "Mixing Time: Ancient-Modern Intersections along the Western Anatolian Railways". *Producing Non-Simultaneity*, Yay. Haz. Eike-Christian Heine, Christoph Rauhut. Routledge, 2017.
- Cobb, Elvan. "Railway Crossings: Encounters in Ottoman Lands". Doktora Tezi, Cornell Üniversitesi, 2018.
- Cole, Camille Lyans. "Precarious Empires: A Social and Environmental History of Steam Navigation on the Tigris". *Journal of Social History* 50, no. 1 (2016): 74-101.
- Convention du Chemin de fer Ottoman de Smyrne à Aidin de sa Majesté Impériale le Sultan*. Constantinople: Impr. et lithographie centrales, 1874.
- Dimmig, Ashley. "Tents and Trains: Mobilizing Modernity in the Late Ottoman Empire". *Making Modernity in the Islamic Mediterranean*. Yay. Haz. Margaret S. Graves and Alex Dika Seggerman. Bloomington: Indiana University Press, 2022.
- Edwards, Paul N. "Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization in the History of Sociotechnical Systems". *Modernity and Technology*. Yay. Haz. Misa Thomas, J Philip Brey, ve Andrew Feenberg. Cambridge, Mass: MIT, 2004.
- Fahmy, Khaled. *All the Pasha's Men: Mehmed Ali, His Army and The Making of Modern Egypt*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 2009.
- Gardey, Louis. *Voyage du Sultan Abd-ul-Aziz de Stamboul au Caire*. Paris: E. Dentu, 1865.
- Geyikdağı, V. Necla. *Foreign Investment in the Ottoman Empire International Trade and Relations 1854-1914*. London: Tauris Academic Studies, 2011.
- Haskoll, William Davis. *Railway Construction: From the Setting Out of the Centre Line to the Completion of the Works; Containing Instructions for Ranging Curves and Setting Out Lines and Levels in Earthworks, Permanent Way, Bridges & Viaducts*. London: Atchley & Co., 1857.
- Haskoll, William Davis. *Railways in the East, and Generally in High Thermometrical Regions*. London: Atchley and Co., 1863.

- Headrick, Daniel R. *The Tools of Empire: Technology and European Imperialism in the 19th Century*. New York: Oxford Univ. Press, 1981.
- İleri, Nurçin. "Allure of the Light Fear of the Dark: Nighttime Illumination Spectacle and Order in Fin-De-Siècle Istanbul". *Comparative Studies of South Asia Africa and the Middle East* (2017): 280–298.
- İnal, Onur. "One-Humped History: The Camel as Historical Actor in the Late Ottoman Empire". *International Journal of Middle East Studies* 53.1, 2020, 57-72.
- İnal, Onur. "The Making of an Eastern Mediterranean Gateway City: Izmir in the Nineteenth Century". *Journal of Urban History* (2019): 891–907.
- İslamoğlu, Huri. "Politics of Administering Property: Law and Statistics in the Nineteenth-Century Ottoman Empire". In *Constituting Modernity: Private Property in the East and West*. Yay. Haz. Huri İslamoğlu. London: I.B. Tauris, 2004.
- Karateke, Hakan. T. *Padişahım Çok Yaşal! Osmanlı Devletinin Son Yüz Yılında Merasimler*. İstanbul: Kitap Yayınevi, 2004.
- Kasaba, Reşat. *The Ottoman Empire and the World Economy: The Nineteenth Century*. Albany: State University of New York Press, 1988.
- Kentel, Mehmet. "Pera Kasımpaşa Sewers and Maps: Representing Infrastructural Entanglements in the Nineteenth-Century Istanbul". *Journal of the Ottoman and Turkish Studies Association*. 2021, 405–414.
- Kerr, Ian J. *Engines of Change the Railroads That Made India*. Westport, CT: Praeger, 2007.
- Kolay, Arif. *Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demiryolu İzmir-Kasaba Hattı ve Uzantıları (1863-1897)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2019.
- Kurmuş, Orhan. "The Role of British Capital in The Economic Development Of Western Anatolia 1850-1913". Doktora Tezi, University of London, 1974.
- Kurmuş, Orhan. *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*. İstanbul: Bilim Yayınları, 1974.
- Marsden, Ben, and Crosbie Smith. *Engineering Empires: A Cultural History of Technology in Nineteenth Century Britain*. Palgrave Macmillan, 2008.
- Mentzel, Peter. *Transportation Technology and Imperialism in The Ottoman Empire, 1800-1923*. Washington: D.C., 2006.
- Minawi, Mostafa. "Telegraphs And Territoriality in Ottoman Africa and Arabia During the Age of High Imperialism". *Journal Of Balkan and Near Eastern Studies* 18, no. 6 (2016): 567-587.
- Mitchell, Timothy. *Colonizing Egypt*. Cambridge: Cambridge University Press, 1988.
- Nizri, Michael. "Defining Village Boundaries at the Time of the Introduction of the Malikane System: The Struggle of the Ottoman State for Reaffirming Ownership of the Land". in *Law and Legality in the Ottoman Empire and Republic of Turkey*. Yay. Haz. Schull, Kent F., M. Safa Saraçoğlu, and Robert W. Zens. Bloomington: University of Indiana Press, 2016.
- Owen, Roger, and Martin P. Bunton. *New Perspectives on Property and Land in the Middle East*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2000.
- Roxburgh, David J. "The Suez Canal Inauguration". *Making Modernity in the Islamic Mediterranean*. Yay. Haz. Margaret S. Graves and Alex Dika Seggerman. Bloomington: Indiana University Press, 2022.
- Schweig, Alexander. "Progressing into Disaster: The Railroad and the Spread of Cholera in a Provincial Ottoman Town". *History of Science*. Online First (2022).
- Terzibaşoğlu, Yücel. "A Very Important Requirement of Social Life': Privatisation of Land, Criminalisation of Custom, and Land Disputes in Nineteenth-Century Anatolia". in *Les Acteurs des Transformations Foncières Autour de la Mediterranee aux XIXe Siecle*. Yay. Haz. Vanessa Gueno ve Didier Guignard. Paris: Editions Karthala, 2013.
- Tutsak, Sadiye. "Batı Anadolu'nun Ulaşım Meselesinde Uşak-İzmir Yolu Yapım Çalışmaları". *Tarih İncelemeleri Dergisi* 29 (2014): 301-326.
- Wishnitzer, Avner. *Reading Clocks, Alla Turca: Time and Society in the Late Ottoman Empire*. Chicago: University of Chicago Press, 2015.
- Zandi-Sayek, Sibel. "Orchestrating Difference, Performing Identity: Urban Space and Public Rituals in Nineteenth- Century Izmir". *Hybrid Urbanism: On the Identity Discourse and the Built Environment*. Yay. Haz. Nezar AlSayyad. Praeger, 2001.
- Zandi-Sayek, Sibel. *Ottoman Izmir: The Rise of a Cosmopolitan Port, 1840-1880*. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press, 2012.

İmtiyazlı Şirketlere Yönelik Şikâyetler: İstanbul Terkos Su ve Tramvay Şirketlerinin Millileştirilmesi

NURÇİN İLERİ

Misafir Araştırmacı, EUME 2020-2023, Forum Transregionale Studien ve Re-Work Merkezi, Humboldt Üniversitesi
nurcinileri@gmail.com

ORCID: 0000-0002-2990-8042
Makale geliş tarihi: 15 Haziran 2023
Makale kabul tarihi: 21 Haziran 2023

Özet

1929 Dünya Ekonomik Buhranı'nın yarattığı finansal krizin ardından birçok ülkede olduğu gibi Türkiye'de de devletçi ve korumacı bir ekonomi politikası benimsenmiş ve 1930'lu yıllarda yabancı sermaye ile işletilen altyapı şirketleri millileştirilmiştir. Bu millileştirme demiryolları-tramvay, liman, hava gazı, elektrik ve su gibi belediye hizmetlerini de kapsayan enerji ve ulaşım gibi stratejik alanlarda yoğunlaşmıştır. Bu makale, erken Cumhuriyet döneminde İstanbul'un başat yaşam kaynağı su tedariki ve dağıtımı ve şehir içi kara ulaşımında kilit rol oynayan tramvay kullanımı gibi kamu hizmeti projelerine, bu projeleri hayata geçiren belediye ve imtiyazlı şirketler arasındaki uzlaşma ve çatışma anlarına ve projelerin gündelik hayattaki yansımalarına odaklanarak altyapı projelerinin ideolojik ve toplumsal boyutlarını incelemeyi amaçlıyor. Altyapı projelerini şaşıklı bir başarı ve ilerleme hikayesi olarak sunan dönemin hâkim anlatısının karşısına gündelik hayat deneyimlerini koyarak altyapı hizmetlerinin ve kullanımının kent içinde mekansal ve toplumsal eşitsizlikleri görünür kılan, yeni yaşam kültürleri ve suç biçimleri üreten, umudu ve hayal kırıklıklarını aynı anda bünyesinde barındıran bir ilişkiler bütünü olarak ele alınması gerektiğini iddia ediyor.

Anahtar kelimeler: Yabancı sermaye, altyapı, tramvay, su, millileştirme

Abstract

Complaints Regarding Privileged Companies: Nationalization of Istanbul Terkos Water and Tram Companies

Subsequent to the financial crisis triggered by the Great Depression of 1929, Turkey, akin to numerous other nations, embraced an economic policy characterized by statism and protectionism. During the 1930s, a process of nationalization unfolded, wherein infrastructure enterprises under foreign ownership underwent a transition to state control. This nationalization initiative primarily targeted pivotal sectors, including railways, tramways, ports, gas, electricity, water, and other municipal services that encompassed energy and transportation. This article aims to examine the ideological and social dimensions of infrastructure projects by focusing on public service projects of the early Republican era, such as water supply and distribution, which were the primary life source of Istanbul, and the tramway system, which played a key role in intra-city transportation. The article highlights the moments of agreement and conflict between the municipality and the privileged companies implementing these projects, as well as the reflections of these projects in daily life. Opposing the dominant narrative that presents infrastructure projects as a glamorous tale of success and progress, it argues for the consideration of everyday life experiences to reveal the spatial and social inequalities associated with infrastructure services and usage within the city. It asserts that infrastructure should be approached as a complex network of relationships that not only makes visible the disparities but also generates new forms of living cultures and new forms of crime, encompassing both hope and disappointment.

Keywords: Foreign capital, infrastructure, tram, water, nationalization

İmtiyazlı Şirketlere Yönelik Şikâyetler: İstanbul Terkos Su ve Tramvay Şirketlerinin Millileştirilmesi

Uzun bir hazırlık sürecinin ardından 29 Ekim 1933'te Türkiye'nin birçok kasaba ve şehrinde gün boyu süren Cumhuriyet'in onuncu yıl kutlamaları, önceki yıllara göre çok daha görkemliydi ve daha sonraki yıldönümü kutlamalarına emsal teşkil etti. Çeşitli yürüyüşlere, konuşmalara, eğlencelere ve ışık şovlarına ev sahipliği yapan bu günün coşkusu dönemin basınına da yansımış; İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa ve daha birçok şehirde gerçekleşen kutlamalara gazetelerde tüm detaylarıyla yer verilmişti. Dönemin *Milliyet* gazetesi Yazı İşleri Müdürü Ahmet Şükrü (1891-1982) 30 Ekim'de yayınladığı köşe yazısında hislerini şu şekilde ifade ediyordu:

"Her taraftan Ankara'ya akın halinde gelen telgraf haberleri, bütün memleketin emsalsiz bir heyecan içinde çalkalandığını bildiriyor. Yıldönümleri milletlerin ileri doğru yürüyüşlerinde duraklayarak katettikleri mesafeyi görmeleri için arkaya bakışları gibidir. Bu, aynı zamanda mesai plânçosunun hazırlanması için vesile teşkil eder. On sene tarihte uzun bir zaman değildir. Fakat milletlerin mesai plânçosu bakımından zaman mesafesi senelerle yapılan işlerle ölçülür. Bu bakımdan Türk milletinin 10 sene içinde bir asırlık zaman mesafesi katettiği görülüyor. Bunu bugün devlet merkezimizde Cumhuriyetimizin onuncu yıl dönümünü tesit ederken [kutlarken] bütün vuzuh [açıklık] ile anladık. Ancak anladığımız önemli bir şey daha vardır; memleketin her tarafından gelen sadalar tek kalp gibi çarpan milli bir vicdandan haber veriyor."¹

Ahmet Şükrü'nün ifadesiyle "tek kalp gibi çarpan milli vicdana" sahip halk, hacimlerinin beş misli büyüklüğünde sayfa sayısı ile çıkan bayram günü gazetelerine çok büyük bir ilgi göstermiş ve gazeteler günlük basım adetinden fazla basılmasına rağmen öğlene kadar tükenmişti.² Bu nüshalarda sanayi, tarım, tıp, eğitim, sağlık, mimarlık ve kamu hizmetleri gibi Cumhuriyet rejiminin projeleri hakkında bilgiler yer alıyordu. Bu haberler, röportajlar, görüntüler ve istatistiksel veriler, toplum nezdinde Cumhuriyet rejiminin başarılarını ete kemiğe büründürmeyi amaçlıyor; endüstriyel ilerleme, ulusal kalkınma ve modern bir yaşam vaadiyle yeni ulus-devletin vatandaşlarını birlik olmaya davet ediyordu.

Cumhuriyet rejiminin on yıllık başarılarının öyküsü sadece günlük gazeteler ile sınırlı kalmadı. 1933 yılı boyunca, birçok belediye ve nafia dergilerinde, dönemin projelerini yürütmüş bürok-



Hakimiyet-i Milliye gazetesinin kapağı,
29 Ekim 1933

¹ Ahmet Şükrü, "Büyük Bayram", *Milliyet*, 30 Ekim 1933, 1. Bu makalede yer alan alıntılar, gazetelerde yer aldığı şekilde aktarılmıştır.

² "İstanbul, Ankara ve Memleketin Her Tarafında Bayram Nasıl Geçiyor?", *Milliyet*, 30 Ekim 1933, 5.

ratlar ve farklı meslek erbabından bilim insanları, ilk on yılın bilançosunu ve gelecek yıllardaki projelerini aktaran raporlar ve yazılar kaleme aldı.³ Bu yayınlarda ön plana çıkan meseleler arasında altyapı projeleri yer alıyordu. Gerek ulusal ölçekli (demiryolları, köprüler, yollar, vs.) gerek kent ölçekli (su, kanalizasyon, tramvay, aydınlatma, telefon, vs.) altyapı projelerine dair çalışmalar, bir yandan dönemin siyasi iktidarının ve bu altyapı projelerini gerçekleştiren imtiyazlı şirketlerin idari ve iktisadi aklını yansıtırken bir yandan da Türkiye toplumu için modern bir hayat vaat ediyordu.

Altyapı üzerine tarihsel ve etnografik çalışmalar yürüten araştırmacılar, altyapıların teknolojik ve materyal özelliklerini ve doğal ve fiziksel çevrenin altyapıların inşası ve sürdürülebilirliğine etkisini toplumsal aktörlerle bir arada incelemeyi önerir. Altyapıların sadece teknik ekipman ve malzemelerden mürekkep bir sistem olmadığını, toplumsal ilişkilerle de belirlenen ve bu ilişkileri belirleyen ve beklenmedik sonuçları da açığa çıkaran istikrarsız ve kırılabilir bir ilişkiler bütünü olduğunu iddia eder.⁴ Dünyanın birçok ülkesinde olduğu gibi Türkiye’de de altyapı projeleri Cumhuriyet ideolojisinin ulusal kalkınma, ekonomik ilerleme, modern bir toplumsal hayat inşası hedeflerinin somutlaştırılmasında önemli bir rol oynadı. Ancak altyapının farklı aktörleri arasındaki -siyasi iktidar, belediye, imtiyazlı şirketler, tüketiciler- anlaşmazlıklar, kamu hizmeti olarak sunulması gereken bir altyapı hizmetinin varlığı veya yokluğu ve bunun nedenleri, kimlerin bu hizmete ulaşır ulaşmadığı veya nasıl ulaştığı gibi meseleler, birtakım toplumsal gerilimleri de beraberinde getirdi.

Bu makale, Erken Cumhuriyet Dönemi’nde İstanbul’un başat yaşam kaynağı su tedariki ve dağıtımını ve şehir içi kara ulaşımında kilit rol oynayan tramvay kullanımını gibi kamu hizmeti projelerine, bu projeleri hayata geçiren imtiyazlı şirketler ve belediye arasındaki uzlaşma ve çatışma anlarına ve projelerin gündelik hayattaki yansımalarına odaklanarak altyapı projelerinin ideolojik ve toplumsal boyutlarını incelemeyi amaçlıyor. Altyapı projelerini şaşırtıcı bir başarı ve ilerleme hikayesi olarak sunan dönemin hâkim anlatısının karşısına gündelik hayat deneyimlerini yerleştirerek altyapı hizmetlerinin ve kullanımının kent içinde mekânsal ve toplumsal eşitsizlikleri görünür kılan, yeni yaşam kültürleri aynı zamanda suç biçimleri üreten, umudu ve hayal kırıklıklarını aynı anda bünyesinde barındıran bir ilişkiler bütünü olarak ele alınması gerektiğini iddia ediyor.

İmtiyazlı Şirketlere Yönelik Başlıca Şikâyetler

Kent merkezlerinde ulaşım, iletişim ve aydınlatma hizmetlerinin hız kazandığı 1930’lu yıllarda yerel ve ulusal gazetelerde yer alan köşe yazıları elit bir kesimin bu altyapı çalışmalarına dair olumlu veya eleştirel görüşlerini yansıtırken okuyuculardan gelen mektuplara yer veren halk sütunları bu hizmetlerin yetersizliklerine dair şikâyetlerle doluydu. Kimileri bu hizmetler için ödedikleri fahiş fiyatlar nedeniyle serzenişte bulunurken kimileri henüz bu hizmetlere ulaşamadıklarından dem vuruyordu. Tramvaylar-

³ Bkz. T. C. Nafia Vekaleti tarafından hazırlanan *On Senede Türkiye Nafiası, 1923-1933* (İstanbul: İstanbul Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, 1933); Hasan Halet, *Cumhuriyet Türkiye: Elektrikli Türkiye* (İstanbul: Fazilet Matbaası, 1933).

⁴ Hannah Appel, Nikhil Anand, ve Akhil Gupta, *The Promise of Infrastructure* (Durham: Duke University Press, 2018), 3. Stephen Graham ve Nigel Thrift, "Out of Order: Understanding Repair and Maintenance", *Theory, Culture, and Society*, no. 24 (2007): 1–25.

da yaşanan izdihamlar ve tramvay arabalarının düzenli işlememesi, sık yaşanan su ve elektrik kesintileri, hat çekilmesine rağmen henüz bağlanamayan telefonlar şikâyetlerin başlıcalarıydı. Şirketlerin, istimplâk veya kazı çalışmaları sırasında ve sonrasında şehirlerin ana arterleri olan sokaklarda yarattıkları rahatsızlıklar da şikâyet sebebiydi. Örneğin, 20 Temmuz 1930 tarihli *Cumhuriyet* gazetesinde elektrik, terkos (su) ve havagazı şirketlerinin çalışmaları sonrasında sokakları gerektiğince tamir etmediğine dair bir haber yer almıştı:

"Kablolarını tamir etmek için sokakları açan elektrik, terkos ve havagazı şirketleri ile Şehremaneti geçen sene bir itilafname yapmıştı. Bu itilafname mucibince şirketler açtıkları yolları tamirattan sonra eski haline koyacaklar ve bunu temin için hangi belediye dairesine mensupsa oraya teminat akçesi bırakacaklardı. Bu itilafnamenin müddeti bir sene olduğundan Emanet müddeti bir sene daha temdit etmiştir [uzatmıştır]. Fakat sokakları delik deşik eden bu şirketlerin birçok yerleri yalancılıktan kapattıkları görülmektedir. Emanetin alakadar memurları bunu görmüyorlar mı?"⁵

Bu şikâyetler İstanbul ile sınırlı değildi. 1932 yılında *Akşam* gazetesinde yer alan bir mektupta Konya'nın zifiri karanlık olmasına rağmen alınan tenvirat [aydınlatma] vergisinden şikâyet ediliyordu:

"Konyanın başlıca dertlerinden biri sokakların zifiri karanlık olmasıdır. Elektrik faları bir tarafta dursun, şöyle petrol tenviratı bile yoktur. Sokaklarda fener bile göremezsiniz. Bunun için geceleyin sokağa çıkmak, sinemaya veya kahveye gitmek mümkün değildir. Lambasızlık, fenersizlik yüzünden sanki memlekette idarei örfiye ilan edilmiş gibidir. Halbuki işin garibi belediye tenvirat resmini müntazaman alıyor!.. Karanlık sokaklar için tenvirat resmi garip değil mi?.. Konyada elektrik vardır. Fakat bununla yalnız hükümet caddesi ve hükümet civarı tenvir ediliyor. Halbuki Konya büyük bir şehirdir. Diğer tarafları karanlıkta bırakmak doğru değildir. Konya belediyesi bir an evvel faaliyete geçmeli, artık bu zulme bir nihayet vermelidir."⁶

Hiç şüphesiz bu şikâyetleri çoğaltmak mümkün. Bu tarz şikâyetler çizimlerle mizahi bir yolla da dillendiriliyordu. Örneğin, 14 Ekim 1931'de *Cumhuriyet* gazetesinde Ramiz Gökçe imzasıyla yayınlanan iki adamın sohbeti şu şekildeydi:

"Azizim evimizde ne gramofon, ne elektrik, ne terkos, ne telefon, ne radyo... Hiçbiri yok!...
Eğer kaynanan da yoksa dünyanın en mes'ut adamı sensin!"⁷



Cumhuriyet, 14 Ekim 1931

⁵ "Tamirat İçin Sokakları Her Gün Açan Şirketler Bunu Nasıl Tamir Edecekler?", *Cumhuriyet*, 20 Temmuz 1930, 2.

⁶ "Konya Sokaklarını Karanlıktan Kurtarmalı", *Akşam*, 16 Mart 1932, 3.

⁷ *Cumhuriyet*, 14 Ekim 1931, 1.

Bu çizimde olduğu gibi, elektrik, su, radyo, telefon gibi hizmetlere sahip olmanın, kent sakinlerinin hayatlarını kolaylaştırmanın yerine kimi zaman çeşitli sorunlara yol açtığını imâ eden görsellere dönemin dergi ve gazetelerinde sıklıkla rastlanıyordu.

Bu şikâyetler oldukça artmış olsa gerek ki 1934 yılında Nafia Vekaleti, altyapı hizmetleri sunan imtiyazlı şirketlere dair halkın rahatsızlıklarını kendilerine iletmelerini istemiş; dönemin gazeteleri de buna aracı olmuştu. 1934 yılının 18 Nisan günü yayınlanan *Son Posta* gazetesinde "İmtiyazlı Şirketlerden Şikâyetleriniz Nelerdir? Onları Bize Yazınız" başlıklı bir çağrı yer aldı:

"İmtiyazlı şirketlerden ne şikâyetiniz varsa bir an evvel bize bildiriniz; çünkü Nafia Vekaleti bu şirketlerin mukavelelerini yeniden tetkik ile meşguldür. Vekalet halkın şikâyetlerini nazara dikkate alarak şirketler hakkında tedbirler alacaktır. Bu fırsattan istifade için halkın vekaleti tenvir etmesi lazımdır. Binaaleyh şikâyetlerinizi bize bir an evvel bildiriniz. Biz bu şikâyetleri neşredeceğiz. Sonra tasnif edip müşterek bir istida ile Nafia Vekaletine ve Büyük Millet Meclisine göndereceğiz. Acele ediniz."⁸

Bu çağrı üzerine gazetenin ileriki sayılarında çoğunluğu İstanbul merkezli olmak üzere Ankara, İzmir, Bursa, Adana, Konya gibi şehirlerdeki altyapı hizmetlerine dair halkın şikâyetleri yayımlandı. Şikâyetler, çoğunlukla tramvay, elektrik, telefon, hava gazı, ıhtım ve su şirketlerine yöneltilmişti. Örneğin İstanbul'da bulunan tramvay şirketlerine dair yapılan şikâyetler arasında tramvay arabalarının azlığı; arabaların 30 kişi alması gerekirken 80 kişi aldığı ve özellikle sabah ve akşam saatlerinde izdiham yaşandığı; kazaların neticesinde de şirket aleyhine açılan tazminat davaları kazanılsa da şirketin bu paraları vermediği; ikinci mevki arabalarına kıyasla birinci mevki arabalarının daha çok olduğu; mevki farklarının kaldırılması arabalara yük vagonları eklenmesi gerektiği; kömür fiyatı, amele ücretleri, memur maaşları düştüğü halde tramvay ücretlerinin düşmediği yer alıyordu.⁹ Elektrik Şirketi'ne yönelik şikâyetler ise şu şekildeydi: kömür fiyatları düştüğü halde elektrik fiyatlarının düşmemesi; elektrik saatlerine ödenen paralar; abone olduğu ve para ödendiği halde evlere kablo çekilmemesi; şirketin pul parası, kofra parası, sigorta parası diyerek ekstra ödemeler talep etmesi; yaşanan elektrik hırsızlıklarının asıl faillerinin cezalandırılmaması.¹⁰

Vapur ücretlerinin çok yüksek olması ve vapur seferlerinin azlığının yolcuları çok müşkül durumda bıraktığına dair şikâyetler ise Şirket-i Hayriye'ye yönelikti.¹¹ Müşterilerle mukavele yaparken mukaveleyi okumaya fırsat bırakmadan abonelere imzalatması,

⁸ "İmtiyazlı Şirketlerden Şikâyetleriniz Nelerdir? Onları Bize Yazınız", *Son Posta*, 18 Nisan 1934, 1.

⁹ "İmtiyazlı Şirketlerden Şikâyetler: Bugün, Tramvaya Ait Olanları Sıralıyoruz", *Son Posta*, 21 Mayıs 1934,

¹⁰ Buna benzer şikâyetleri içeren bir soru önergesi 1933 yılında Manisa Mebusu Refik Şevket tarafından Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne sunulmuştur, bkz. BCA, Muamelat Genel Müdürlüğü, 30-10-0-0 (8-49-4), 21 Aralık 1933.

¹¹ "İmtiyazlı Şirketlerden Şikâyetler: Bugün de Elektriğe Ait Olanları Sıralıyoruz", *Son Posta*, 23 Mayıs 1934, 8.

¹² "İmtiyazlı Şirketlerden Şikâyetler: Şark Şimendiferleri, Şirketihayriye ile Otobüs Şirketinden Halk Ne İstiyor, Nelerine İtiraz ediyor", *Son Posta*, 24 Mayıs 1934, 12. Boğaziçi köylerindeki yaşantıyı büyük ölçüde etkileyen bu soruna dair dönemin önde gelen gazetecilerinden Suat Derviş 1935-1937 yılları arasında bir röportaj serisi hazırlamış ve bunu *Cumhuriyet*, *Son Posta* ve *Tan* gibi gazetelerde tefrika etmişti, bkz. Suat Derviş, *Çöken İstanbul* (İstanbul: İthaki Yayınları, 2021).

birçok maddenin müşterinin aleyhine olduğu, hat aracılığıyla konuşma yapılmadığı halde fazla fatura kesmesi, tesisat ücretinin çok pahalı olması gibi şikâyetler ise Telefon Şirketi'nin başa çıkması gereken sorunlardı. Havagazı Şirketi tarafından yüksek meblağda alınan tesisat paraları, bozuk havagazı saatleri ve tamir edilmeyen arızalı ekipmanlar da dillendirilen şikâyetler arasındaydı. Rıhtım Şirketi'nin memurlarına kötü muamelede bulunduğu, Radyo Şirketi'nin ise dinleyicilerin şikâyetlerine kulak asmadığı yazılmıştı.¹²

Su şirketleri için kentin su ihtiyacını karşılayan çeşmeleri yok ettiği, sağladığı su için abonelerden fazla para aldığı; ancak bu suyun yetersiz olduğu ve temiz olmadığı iddiası yaygındı. Adana Elektrik Şirketi'nin ise elektrik tellerini çok kusurlu kurduğu, tellerin bahçe ve arsalardan geçirildiği, bu yüzden birçok kaza olduğu dile getirilmişti.¹³ Bursa, Ankara, İzmir ve Konya'daki elektrik şirketlerine dair yapılan şikâyetler de benzer noktalara odaklanıyordu. Elektrik ücretlerinin ve saat kiralalarının çok pahalı olması, herhangi bir arızada abonelerden fahiş ücretler istenmesi aboneleri rahatsız eden yaygın unsurlardı.¹⁴

Bu şikâyetlerin karşılıklarını bulup bulmadığını tam olarak bilemesek de 1934 yılı Nisan ayında bu şikâyet raporlarının yayınlanmasının ardından Aralık ayında İktisat Vekaleti tarafından su, havagazı ve elektrik saatlerinin denetlenmesi amacıyla hazırlanan talimatname şikâyetlerin dikkate alındığının bir göstergesi sayılabilir. Saatlere yönelik ölçü ve ayar işlerinin düzgün bir şekilde idaresi ve halkın ölçülerin ayarsızlığı yüzünden zarar görmemesi için İktisat Vekaleti tarafından altı adet talimatname hazırlanmıştı:

“Bu talimatnamelerden birincisi elektrik saatleri, ikincisi elektrik ölçü aletleri, üçüncüsü ve dördüncüsü havagazı ve su saatlerinin sistem ve tip tasdiki şartlarını, beşincisi bütün bu saatlerin ve ölçü aletlerinin nasıl muayene edileceklerini, altıncısı memleketimizde bulunan şirketlerdeki hususi ayar dairelerinin fenni şartlarını ve işletme usullerini bildirmektedir. Yeni talimatnameye göre; sistem ve tipi tasdik edilmeyen hiç bir elektrik, su, havagazı, saati ve ölçü aleti memleketimize girmeyecek, hudutlarımız kötü ve bozuk ölçülere kapalı tutulacaktır.”¹⁵

Bu talimatnameler üzerine su, havagazı, elektrik şirketlerinin ayar dairelerinin kontrol edilmesine karar verilmiş; İktisat Vekaleti, Ölçüler ve Ayarlar Müdürü elektrik ve iktisat mühendisi Bekir Sıdkı Ankara'dan İstanbul'a gitmişti. Bekir Sıdkı, Dolmabahçe'deki Havagazı Şirketi ayar dairesi, yüksek mühendis mektebi laboratuvarı ve Ayaspaşa'daki elektrik ayar dairesinin ardından Yedikule Havagazı ve Feriköy Su Şirketi ayar dairelerini tetkik etmişti. Bu tetkiklerden pek de memnun kalmayan ve özellikle havagazı ve su müesseselerinin ayar dairelerini günün bilimsel şartlarına uygun bulmayan Bekir

12 “Telefon, Havagazı, Rıhtım ve Radyo Şirketleri Hakkında Halk Ne İstiyor Ne Gibi Temennilerde Bulunuyor?”, *Son Posta*, 25 Mayıs 1934, 8.

13 “Elmalı, Adana Elektrik, Tünel ve Vapurculuk Şirketlerinden Halkın Şikayeti, Ne Gibi Temennisi ve İsteği Var?”, *Son Posta*, 26 Mayıs 1934, 8.

14 “Bursa ve Ankara Şirketlerinden Halk Ne İster? Dert Aynıdır ve Bütün Şikâyetler Muayyen Noktalarda Toplanıyor”, *Son Posta*, 27 Mayıs 1934, 10 ve “Bugün de Geri Kalan Şirketleri Yazıyoruz...”, *Son Posta*, 28 Mayıs 1934, 8.

15 “Ölçüleri Kontrol”, *Akşam*, 14 Aralık 1934, 7.

Sıdkı, İstanbul'daki tetkikatın ardından Ege mıntukasındaki şirketler ve ayar dairelerini gezmek için İzmir'e geçmişti.¹⁶

Kamu hizmeti sunan şirketlerin bir kısmı belediyeler tarafından işletiliyor olsa da çoğu şirket, yabancı sermaye yatırımlarının ağırlıkta olduğu işletmelerdi. Ekonomik bağımsızlık fikrinin güçlendiği ve milli hassasiyetlerin yoğun olarak yaşandığı 1930'lu yıllarda, çok uluslu yatırımcıların ve yabancı yöneticilerin etkin olduğu bu şirketlerin halkın ve devletin menfaatlerini gözetmedikleri, kendi kazançlarını ön planda tuttuklarına dair haberler, dönemin temel iletişim aracı olan gazetelerde sıklıkla dillendirilmeye başlamıştı. Bu şirketlere dair basın değerlendirmelerine geçmeden önce, Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye'de yabancı sermaye yatırımlarının nasıl oluştuğuna kısaca bir bakalım.

Yabancı Sermaye Yatırımlarına Tarihsel Bir Bakış

Osmanlı Devleti'ne yabancı sermaye yatırımları on dokuzuncu yüzyılda yapılan ticaret anlaşmalarının ve Kırım Savaşı'nın ardından hız kazanmıştı. Avrupalı devletlere idari entegrasyonu ve ekonomik bağımlılığı artan Osmanlı'da bu etkileşimin izleri toplumsal hayatta yoğun bir biçimde hissediliyordu. Kent sokakları ise Zeynep Çelik, Noyan Dinçkal ve Sibel Zandi-Sayek gibi birçok kent tarihçisinin çalışmalarında örneklediği üzere, modernitenin farklı temsillerinin sergilendiği arterler haline gelmişti.¹⁷ Osmanlı kentlerindeki altyapı hizmetleri de bu dönemde hız kazanmış ve kentler dönemin ege-men güçleri Fransa, Almanya ve İngiltere'nin kendilerine yeni yatırım alanları açtukları bir paylaşım mücadelesine dönüşmüştü. Soli Shahvar'ın "imtiyaz avı" (*concession hunting*) olarak adlandırdığı bu süreç Osmanlı İmparatorluğu'nda ticari hareketliliğin güçlü olduğu çok nüfuslu kentlerde yoğun bir biçimde yaşandı.¹⁸ Avrupalı devletler elçilikleri aracılığıyla Babıali'ye yakın olmaya çalışarak demiryolları, limanlar, tramvay, havagazı, elektrik, telefon gibi hizmetlerin imtiyazlarını alabilmek için yarıştılar. Örneğin, İstanbul, İzmir, Şam, Beyrut gibi kentlerde su, havagazı, telefon, tramvay, vapur gibi ulaşım ve iletişim hizmetlerinin işletmelerini Alman, Fransız, İngiliz ve Belçikalı şirketler veya bu ülkelerde bulunan banka ve şirketlerin oluşturduğu konsorsiyumlar elde etti.¹⁹

1908 yılında, II. Meşrutiyet'in ilanıyla Sultan Abdülhamit iktidarı döneminde (1876-1909) askıya alınan anayasa yeniden yürürlüğe konmuş; Osmanlı Meclisi yeniden teşkil edilmişti. Hürriyet, kardeşlik, adalet ve eşitlik söylemleriyle yola çıkan İttihat ve Terakki yönetimi sadece idari ve hukuki alanlarda değil sosyal hayatta da değişimin

¹⁶ "Ölçüleri Kontrol", *Akşam*, 14 Aralık 1934, 7.

¹⁷ Zeynep Çelik, *The Remaking of Istanbul: Portrait of an Ottoman City in the Nineteenth Century* (Berkeley: The University of California Press, 1993); Noyan Dinçkal, "Arenas of Experimentation: Modernizing Istanbul in the Late Ottoman Empire", *Urban Machinery: Inside Modern European Cities*, yay. haz. Michael Hard, Thomas J. Misa (Cambridge: The MIT Press, 2008), 49-70 ve Sibel Zandi-Sayek, *Ottoman Izmir: The Rise of a Cosmopolitan Port, 1840-1880* (Minneapolis, MN: University of Minnesota Press for Architecture, 2014).

¹⁸ Soli Shahvar, "Concession Hunting in the Age of Reform: British Companies and the Search for Government Guarantees; Telegraph Concessions through Ottoman Territories, 1855-1858", *Middle Eastern Studies* 38, no. 4 (2002), 169-193.

¹⁹ Jacques Thobie, "L'électrification dans L'aire Syro-Libanaise des Origines à la Fin du Mandat Français", *Outre-Mers. Revue d'histoire* 89, no. 334-335 (2002): 527-554, 527; Necla Geyikdağı, *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye (1854-1914)* (İstanbul: Hil Yayınları, 2008).

kapısını aralayacağını iddia ediyordu. Osmanlı kentlerinin 'modern' bir dokuya kavuşması ve devletten endüstriyel ve ekonomik gelişimi için altyapı çalışmalarının hızlanması gerektiği konusunda meclis üyeleri hemfikir. Ancak, büyük ölçekli ulaşım, iletişim ve enerji ağlarının inşası yoluyla siyasi ve ekonomik gücü ele geçirmiş olan imtiyazlı şirketler karşısında temkinli olmak gerektiğini de düşünüyorlardı. Bu şirketlerin gücünün farkında olan bürokratlar, bir yandan yabancı yatırımlar aracılığıyla altyapı çalışmalarını gerçekleştirmenin bir yolunu bulmalı, bir yandan da bu şirketler üzerindeki denetimlerini yitirmemeliydiler.

Osmanlı Devleti'nde yabancı sermayeye verilen kamu hizmeti imtiyazları, Seda Örtsen Esirgen'in de belirttiği üzere, bir yandan modern yaşamın altyapısının erken bir dönemde oluşmasını sağlarken bir yandan da Osmanlı bürokratlarının, diplomatik temsilcilerin, yerli ve yabancı sermaye sahiplerinin, Müslüman ve gayrimüslim araçların içinde olduğu mücadelelere sahne olacaktı.²⁰ Sonraları maliye bakanı olarak da görev alacak olan, Meşrutiyet döneminin önemli ekonomisti Mehmet Cavit Bey yazı ve konuşmalarında, yolların ve limanların inşası, telgraf ve ulaşım sistemlerinin kurulumu, şehirlerde aydınlatma ve ısıtma gibi bayındırlık işlerinin yapılabilmesi için Osmanlı Devleti'nin yabancı sermayeye ihtiyaç duyduğunu, aksi halde medeniyetten yoksun kalacaklarını açık bir dille ifade etmişti.²¹ Öte yandan, meclisteki bazı vekiller yabancı sermaye yatırımlarına karşı çıkmış, milli sermayedarların desteklenmesi gerektiğini savunmuştu. Örneğin, 29 Kasım 1909'da yapılan meclis toplantısında dönemin Ankara vekili Mehmet Talat Bey, Sultan Abdülhamit döneminde yabancı şirketlere verilen imtiyazların, Osmanlı toplumunun aleyhine olduğunu belirterek, bu imtiyazları sert bir dille eleştirmişti.²² Nafia ve Ticaret Bakanı Bedros Hallaçyan Efendi ise bir imtiyaz sürecini başlatmadan önce, devletin ihalelerin ve sözleşmelerin içeriğini kapsamlı bir şekilde değerlendirmesi gerektiğini ve kararların açıkça bu incelemeye dayandırılması gerektiğini savunuyordu. Aksi takdirde imtiyaz sahipleri kendi çıkarları doğrultusunda hareket etme eğiliminde olacak ve imtiyaz süreci devletin ve halkın çıkarlarına aykırı sonuçlanabilecekti.²³

Mecliste oldukça tartışmalı bir konu haline gelen ihale ve imtiyaz süreçlerine dair kapsamlı bir kanun çıkarılması gerektiği gündemdedi. Uzun tartışmalar neticesinde, 23 Haziran 1910 tarihli *Menafi-i Umumiyye Mütteallik İmtiyazat Hakkında Kanun*'un çıkarılmış ve kamu hizmetlerinin düzenlenmesine yönelik imtiyaz işlemlerinin hukukî çerçevesi ilk defa, Türkiye Cumhuriyeti'ne de temel oluşturacak bir doğrultuda, netleştirilmişti.²⁴ Ancak Trablusgarp ve Balkan Savaşları ile başlayan ve Mütareke Dönemi'ni de kapsayan uzun savaş dönemi ihale ve imtiyaz süreçleri konusunda atılacak adımlar önünde engel teşkil etti. On yılı aşan bu ara dönem, Osmanlı'nın değişen siyasi hükü-

²⁰ Seda Örtsen Esirgen, "II. Meşrutiyet Meclis Tutanaklarına Göre "Menafi-i Umumiyye Mütteallik İmtiyazat Hakkındaki Kanun"un Kabulü", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 60 (4) 2011: 935-962, 937.

²¹ Mehmet Cavid, "Ecnebi Sermayeleri 2", *Sabah*, 15 Ekim 1908, 1.

²² *Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi* [MMZC], Devre 1, Cilt 1, İçtima Senesi: 2, 29 Kasım 1909, 142.

²³ MMZC, Devre I, Cilt 3, İçtima Senesi: 2, 28 Mart 1910, 380.

²⁴ Yabancı sermaye, ihale ve imtiyaz usullerine dair mecliste geçen tartışmaların bir analizi için bkz. Esirgen, "II. Meşrutiyet Meclis Tutanaklarına Göre "Menafi-i Umumiyye Mütteallik İmtiyazat Hakkındaki Kanun"un Kabulü," 945. Ayrıca bkz. *Düstur*, II. Tertip, C. II, 362-365.

metleri, hali hazırda var olan imtiyazlı şirketler ve kamu hizmetlerinden faydalanmayı bekleyen kent sakinleri arasında birçok gerilime sahne oldu.²⁵

Erken Cumhuriyet dönemi bürokratları ve teknokratları ise hem özel teşebbüs hem de devlet yatırımlarını desteklemiş ve yabancı sermaye yatırımlarına karşı olumsuz bir politika sergilememişti. Aksine savaş yıllarının neden olduğu toplumsal ve ekonomik sarsıntılarının aşılması için henüz daha Cumhuriyet'in ilan edilmediği günlerde, 1923 yılının Şubat ve Mart aylarında gerçekleşen Birinci İzmir İktisat Kongresi'nde yabancı sermayeden de yararlanılabileceği açık bir şekilde ifade edilmişti. Kongrenin açılışında yaptığı konuşmasında Mustafa Kemal, "kanunlarımıza bağlı olmak şartıyla yabancı sermayelerine gereken güvenceyi vermeye her zaman hazırız ve isteriz ki, yabancı sermayesi bizim çalışmamıza ve var olan ama yetersiz kalan servetimize katılsın. Bizim için ve onlar için faydalı sonuçlar versin; fakat eskisi gibi değil," diyerek imtiyaz sahibi uluslararası yatırımcılara mesajını açık bir şekilde iletti.²⁶ Kongrenin açılış söylevinin diğer bölümlerinde, Osmanlı devletinin ekonomik ve hukukî olarak nasıl Batılı güçlerin hakimiyetine girdiğini anlatan Mustafa Kemal, Osmanlı İmparatorluğu'nun özellikle on dokuzuncu yüzyıldan itibaren "yabancıların serbest bir sömürgesinden" başka bir şey olmadığını dolayısıyla esaret içinde olduğunu dile getiriyordu. Yeni ulus-devletin ise artık buna izin vermeyeceğini belirtmişti.

1923'te, çoğunlukla İstanbul ve İzmir'de bulunan yabancı şirketlerin temsilcileri, yeni rejimin merkezi Ankara'ya çağırıldı. Bu şirketlerin, ülke ekonomisinin gelişmesine yardımcı olacak bazı taahhütler üstlenmek ve kanunlara uymak kaydıyla, faaliyetlerini sürdürebileceklerine karar verildi ve yeniden tescil edildiler.²⁷ Dolayısıyla halihazırda var olan imtiyazlı şirketlerin sözleşmeleri iptal edilmedi, bu sözleşmeler her iki taraf için de kazançlı olması arzusuyla gözden geçirilerek yenilendi. Murat Koraltürk'ün de aktardığı üzere, yenilenen bu anlaşmalarda iki husus ön plana çıkıyordu. Bunlardan ilki şirketlerin yerli kömür kullanma zorunluğuydu. Bir diğeri ise şirketlerde ve işletmelerinde bulunan işgücünün bir an evvel Türkleştirilmesi gereği idi. Nitekim çok geçmeden, 1924 yılında Nafia Vekaleti, yabancı-sermaye ile işletilen kamu hizmeti sağlayan şirketlerden işçilerin adlarını, uyruklarını, etnik ve dini kimliklerini ve pozisyonlarını içeren bir liste hazırlamasını istemişti. Bir süre sonra da yabancı uyruklu ve gayrimüslim işçilerin tasfiyesine başlandı.²⁸ Cumhuriyet rejiminin bu ilk yıllarında, her ne kadar yabancı sermayeye karşı ılımlı bir politika izlense de işçiler için bu söz konusu olama-

25 Birinci Dünya Savaşı ve Mütareke Dönemlerinde yürütülen altyapı çalışmalarına dair akademik literatür oldukça sınırlı kalmış durumda. Ancak bu dönem kapsamlı bir araştırmayı gerekiyor, bkz. Erol Ülker, "Multinational Capital, Public Utilities, and Urban Change in the Late Istanbul: Constantinople Tramway and Electric Company", *Moderne Stadtgeschichte* 1, (2018): 68-80 ve Daniel-Joseph MacArthur-Seal, *Britain's Levantine Empire, 1914-1923* (Oxford: Oxford University Press, 2021).

26 "Türkiye İktisat Kongresi'ni Açış Söylevi İzmir," <https://www.atam.gov.tr/ataturkun-soylev-ve-demecleri/turkiye-iktisat-kongresini-acis-soylevi-izmir>, Erişim Tarihi: 23.01.2022. Aynı zamanda bkz. Afet İnan, *İzmir İktisat Kongresi, 17 Şubat- 4 Mart 1923* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1989).

27 Murat Koraltürk, *Erken Cumhuriyet Döneminde Ekonominin Türkleştirilmesi* (İstanbul: İletişim Yayınları, 2011), 229-277.

28 Koraltürk, *Erken Cumhuriyet Döneminde Ekonominin Türkleştirilmesi*, 205-277; Nurçin İleri, "Nationalism on the Shop Floor: The Silahtarğa Electric Power Plant in the Early 1920s," *TRAFÖ - Blog for Transregional Research*, <http://trafo.hypotheses.org/28794>, Son Erişim Tarihi: 10.02.2023.

dı. Zorunlu tutulan bu uygulamalar, ekonominin ve işgücünün millileştirilmesi yolunda atılması gereken adımlar olarak yorumlandı.²⁹

Kısacası, Birinci Dünya Savaşı'nı izleyen Mütareke Dönemi'nde her ne kadar anti-emperyalist mücadele güçlenmiş ve bu mücadele iktisadi bağımsızlık fikrinin yaygınlaşmasını sağlamışsa da 1920'li ve 30'lu yıllarda yeni kurulan birçok kamu altyapı hizmeti alanında yabancı sermaye yatırımları devam etti. Çünkü savaş yıllarının toplumsal ve ekonomik sarsıntılarının aşılması için yabancı sermaye ve teknik uzmanlık ihtiyacı mevcuttu. Ancak zaman içinde bu şirketlere verilen imtiyazlarla iktisadi bağımsızlık fikrinin uyuşmadığı kaygısı hâkim gelmeye başladı. Çok geçmeden tüm dünyayı sarsan 1929 Büyük Buhranı dünyadaki birçok siyasi iktidarı, ekonomi politikalarında daha korumacı ve devletçi önlemler almaya itti. Bunda hiç şüphesiz, yeni bir dünya savaşının henüz duyulmaya başlayan ayak sesleri de etkiliydi. Rusya, İngiltere, Almanya ve Fransa gibi Türkiye de devletçilik ilkesinin ön plana çıktığı korumacı bir ekonomi politikasını benimsedi. Türkiye Cumhuriyeti bürokrat ve teknokratlarının yabancı sermaye yatırımlarına ve kamu hizmeti yürüten imtiyazlı şirketlere karşı ılımlı tutumu değiştirmeye başladı.³⁰

Halk tarafından gelen şikâyetlerin de yoğunlaştığı 1930'lu yıllarda, şirketlere yönelik denetimlerin de artması sonucu şirketlerin geriye dönük ve halihazırda aldıkları kararlar ve gerçekleştirdikleri bazı uygulamalar yolsuzluk olarak değerlendirildi. 1930 yılında çıkarılan 1580 sayılı Belediye Kanunu'nun 157. maddesi çerçevesinde imtiyaz sahibi şirketlerle anlaşmalar yapılarak bu şirketler peyderpey satın alınmaya başlandı, daha sonra ise belediyelere devredildi.³¹ İmtiyazlı şirketlerin millileştirilmesi için çaba sarf eden dönemin Nafia Vekili Ali Çetinkaya'nın 1937'de sarf ettiği şu sözler belki de içinde bulunulan durumun sarih bir özetini sunar:

"Osmanlı hükümeti devrinde amme hizmetleri gören imtiyazlı şirketlerin hemen ekserisi siyasi tesirlerle ecnebi sermayesile kurulmuş ve pek az kontrole tabi tutulmuştur. Bunların vazifelerini görürlerken imtiyazlarının ve mukavelelerinin emrettiği vecibeleri ifa edip etmemek hususunda kendi arzularına bırakılmış ve bunlarda yalnız para kazanmak kaygusuna düşmüşlerdir. Cumhuriyet hükümeti memleketin yükselmesi için ecnebi sermayesinin memlekete girmesini takdir etmiş ancak bu hususta yalnız ecnebi sermayesinin gelmesini beklemeyerek yani işleri milli sermayelerle görmek yollarına da tevessül etmeyi [girişmeyi] ihmal etmemiştir. Ancak ecnebi şirketlerin kendilerine verilen hakları mukavelelerindeki şartlara uygun bir surette tatbik etmeleri hususunda gayet kısıkanç davranmaktadır. Cumhuriyet hükümeti Osmanlı devrinde teessüs etmiş olan ecnebi sermayeli imtiyazlı şirketlerin

²⁹ Koraltürk, *Erken Cumhuriyet Döneminde Ekonominin Türkleştirilmesi*, 74. Korkut Boratav, 1923'ten Büyük Buhran'ın yaşandığı 1929 yılına kadar Türk yönetiminin bu imtiyazları yerli burjuvazinin yaratılması için bir araç olarak gördüğünü iddia eder, bkz. Korkut Boratav, *Türkiye İktisat Tarihi 1908-2002* (İstanbul: İmge Kitabevi, 2003), 39-57.

³⁰ William J. Hausman, Peter Hertner, ve Mira Wilkins, *Global Electrification: Multinational Enterprise and International Finance in the History of Light and Power, 1878-2007* (Cambridge: Cambridge University Press, 2008), 190-229.

³¹ Bkz. "Belediye Kanunu" <http://www.mku.edu.tr/files/200-a5f3980a-2402-4a4a-96b8-7ced2a07631e.pdf>, Erişim Tarihi: 22.03.2023. Aynı zamanda bkz., Ali İhsan Öztürk, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İmtiyaz Usulüyle Yürütülen İstanbul Belediye Hizmetleri* (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2010).

kendi prensiplerine ve gayelerine uygun olarak devam etmeleri esasını muhafaza etmiş ancak mukavele ve imtiyazlarında hükümetin satın almak hakkı gelmiş bulunanları aşağıda bulunan mali şartlarla tasfiyeleri cihetine gitmiş ve devletleştirmiştir... Cumhuriyet hükümeti halkın menfaatlerini, ihtiyaçlarını selameti umumiye-yi düşünmeyen Osmanlı hükümeti gibi atıl ve bu esasları ihmal eder bir vaziyette kalamazdı. Cumhuriyette bütün gayeler amme hizmetlerini ifa eden [yerine getiren] müesseselerin halkın ihtiyaçlarını en ucuz ve iyi bir surette tatmin edilmesini gaye etmiştir. Bu itibarla belediye kanunundaki bir madde ile bu gibi amme hizmetlerini yapmak mecburiyeti belediyelere tahmil edilmiştir [devredilmiştir].³²

1920'li yılların sonunda başlayan, 1933 sonrası ise hız kazanan millileştirme politikaları demiryolları, tramvay, liman, havağazı, elektrik ve su gibi belediye hizmetlerini de kapsayan enerji ve ulaşım gibi stratejik alanlarda yoğunlaştı.³³ Makalenin geri kalan kısmında bu şirketlerden İstanbul'da bulunan su ve tramvay şirketlerine ve sundukları hizmetlere odaklanılarak siyasi ideolojiler, ekonomik kaygılar ve gündelik hayat ekseninde bir tartışma yürütülecektir.

"Terkos Heyulasını da Gömdük": İstanbul'un Su ile İmtihânı

1929 yılının Ocak ayı başlarında *Akşam* gazetesi "İstanbul Sahrayı Kebire Döndü" başlıklı bir haber yayınladı. Bu habere göre 3 Ocak gecesi saat on birde, birdenbire terkos muslukları kuruyuvermişti. Terkos Şirketi aranmış; yetkililer "bir saate kalmaz gelir" demiş; ancak aradan saatler geçmesine rağmen su gelmemiştir. Bu su kesintisinin şehirdeki birçok zanaat müessesesinin işleyişini büyük zarara uğratacağı düşünülmüştü. Ama en önemlisi bu kesinti sırasında bir yangın çıktığı takdirde büyük bir felakete dönüşebilirdi. Gazete yaptığı haberle belediyeyi Terkos Şirketi'ne vazifesini bildirmesi için uyarıyordu.³⁴ Aradan çok geçmemiştir ki Ocak ayının sonlarına doğru soğuk bir kış gecesi Tatalavla'da bir yangın çıktı. Saatler içinde bir felakete dönüşen bu yangın, bir Fransız işletmesi olan ve hakkında birçok şikâyet bulunan Terkos Su Şirketi'nin millileştirilmesine dair tartışmaları ateşleyen en önemli yapıtaşlarından biri oldu. Ayrıca bu yangın, bir Rum semtinin sadece fiziksel yapısını değil toplumsal yapısını da dönüştürdü. Aytek Soner Alpan'ın ayrıntılı bir şekilde ele aldığı ve iddia ettiği gibi Türkiye ve Yunanistan arasında mübadele müzakerelerinin tıkandığı bir dönemde, önceleri bir felaket olarak görünen Tatalavla Yangını, siyasi ve iktisadi milliyetçiliğin hâkim olduğu bir atmosferde "araçsallaşmış ve milliyetçi hedeflerin hayata geçmesinde" kullanılmıştı. Yangından çok kısa bir süre sonra Tatalavla bir suç mahalli olarak kategorize edilerek yardım edilmesi gereken bir muhitten kurtarılması gereken bir muhite dönüşmüş ve kısa bir süre sonra Kurtuluş adını almıştı.³⁵

³² Ali Çetinkaya, "Türkiye'de Başarılan Nafia İşleri ve İleride Başarılacak İşler", *Türk Yüksek Mühendisler Birliği Dergisi* 22-23 (Şubat 1937): 337-342, 341-342.

³³ Emir Bostancı, "1929-1938 Yılları Arasında Türkiye'de Yabancı Sermaye", *Yeditepe Üniversitesi Tarih Bölümü Araştırma Dergisi* 4 / 8 (2020): 37-68.

³⁴ "Su Derdi: İstanbul Sahrayı Kebire Döndü", *Akşam*, 4 Ocak 1929, 2.

³⁵ Yangın sürecini dönemde yayınlanmış Türkçe ve Rumca kaynakları kullanarak farklı açılardan aktaran ve yangının politik anlamları ve sonuçları üzerine ayrıntılı bir analiz sunan bir çalışma için bkz. Aytek Soner Alpan, "Bir Felâket Olan Yangın Meğer Pek Hayırlı Bir Sabahın Aydınlığı İmiş": Tatalavla Nasıl "Kurtuldu?" *Toplum ve Bilim* 158 (2021): 223-250, 243.

Dönemin basınının ve bu konu üzerine çalışan araştırmacıların değerlendirmelerine göre Tatavla Yangını, 21 Ocak gecesi Demirci Alekos ve damadı Bakkal Yanni'nin oturdukları Ayatanaş Sokağı'nda kırk iki numaralı evde, saat dokuz buçuk sularında çıkmıştı.³⁶ Gazetelerde yer alan iddiaya göre evde kaçak rakı üreten Yanni'nin rakı kazanı patlamış ve bu yangına sebebiyet vermişti. Kimi iddiaya göre ise yangın soba borularında oluşan bir sorundan kaynaklanıyordu.³⁷ Yangının tam olarak hangi nedenden çıktığı netleşmese de ahşap evlerin yoğun bulunduğu sokaklarda cereyan eden bu yangın, o geceki poyrazın da etkisiyle saat gece üç buçuk sularında Dolapdere'ye de inerek hızla yayılmıştı. Yaklaşık on saat süren yangın, ertesi sabah saat sekiz sularında ancak söndürülebildi.³⁸ Can kaybının olmadığı bu afette, yanan evlerin çoğu Rumlara aitti; Ermeni ve Türklere ait az sayıda ev de zarar görmüştü. Yangının ilk günlerinde 400 ila 500 evin tahrip olduğu iddia edilse de birkaç gün süren tahkikat neticesinde 212 ev, 17 dükkan, bir eczane ve bir karakolun yandığı tespit edildi.³⁹

Gazetelerde yangının büyük bir felakete dönüşmesinde birtakım ihmaller söz konusu olduğu iddia edilmiş ve soruşturma sürecinde de bu ihmaller üzerine gidilmişti. Saat dokuz buçuk sularında çıkan yangını Tatavla (Aya Dimitri) Kilisesi heyeti, tulumbacılar aracılığıyla kendileri söndürmeye çalışmış; kimsenin itfaiyeye haber vermek aklına gelmemişti. Yangının önünün alınamayacağı anlaşılınca da yangının çıkmasından yaklaşık bir saat sonra itfaiyeye haber verilmiş; ancak o sırada Beyoğlu grubu Galata'da Arkadi Sokağı'nda çıkan başka bir yangın ile meşgul olduğundan, Tatavla'ya İstanbul grubu gönderilmişti. Fatih'ten hareket eden İstanbul grubu çok kısa bir süre içerisinde yangın mahalline varmış olsa da Terkos Şirketi memurlarına ulaşamamışlar, dolayısıyla da buz altında kalan yangın musluklarının yerlerini tespit edememişlerdi. Bir süre sonra Beyoğlu itfaiye ekibi de İstanbul itfaiye ekibine katılmış, sabaha kadar yangını söndürmekle uğraşmıştı. Ancak bu sefer de Terkos Şirketi'nin yangın musluklarından yeteri miktarda su gelmemişti. Dolayısıyla tahkikat sırasında sorgulananlardan birisi de Terkos Şirketi müdürü Bay Castello oldu. Castello ilk etapta, şirketin yangın esnasında su vermeye mecbur bulunmadığını, bunun mukavelede yer almadığını belirtse de bu iddiası yanlıştı. Zira Terkos Şirketi ile yapılan mukavelede ikinci maddesi gereği şirket yangın çıkması durumunda su sağlamakla yükümlüydü. Bu maddede şöyle deniliyordu: "Şirket vidalı harik [yangın] muslukları tesis ile bunlara meccanen [ücretsiz] su vermeği kabul etmiştir."⁴⁰ İlk iddiasının yanlışlığı ortaya çıktıktan sonra ise Castello, yangın sırasında musluklarda yeterince su bulunduğunu gerekirse bilimsel verilerle kanıtlayabileceğini şu sözlerle belirtmişti:

"Tatavla yangınına geç su verildiği haberi kat'iyen aslı esastan aridir. Bilhassa o gece su bir dakika için kesilmiş değildir. Şirketimizin Feriköyünde büyük bir havuzu vardır. Daima dolu olan bu havuza koyduğunuz bir alet suyun yükseliş ve alçalışını

³⁶ Tatavla Yangını'nın teknik açıdan ele alan ve toplumsal sonuçlarını analiz eden bir çalışma için bkz. Abdurrahman Kılıç, "Tatavla Yangını ve Etkileri" *Toplumsal Tarih* 326, (2021):12-19.

³⁷ "Dün Gece Tatavla Kamilen Yandı. Bir Kıvılcım Yüzünden!", *İkdam*, 22 Ocak 1929, 1; "Bir Afet: Dün Gece Tatavla'da 150'yi Mütcevaz Ev Yandı", *Milliyet*, 22 Ocak 1929, 1; "Tatavla Yangını. Tahkikate Devam Ediliyor", *İkdam*, 23 Ocak 1929, 1.

³⁸ "Tatavla Yangını: Yangın Ancak Saat 8.5 da Söndürülebildi", *Milliyet*, 23 Ocak 1929, 1.

³⁹ "Terkos Şirketi Hakkında Takibata Başlandı", *İkdam*, 25 Ocak 1929, 1 ve 2; "Tatavla'da 400 Ev Yandı, 1000 Aile Açıkta Kaldı", *Milliyet*, 23 Ocak 1929, 1.

⁴⁰ "Terkos Müdürü Dün Serbest Bırakıldı", *İkdam*, 27 Ocak 1929, 1.

mundazaman gösterir. Biz bu aletle her güne ait su sarfiyatının grafiklerini tanzim ederiz. O güne ait grafiğimizi Feriköyündeki havuzda bulunan suyun akşam 9,5'tan itibaren inmeye başladığını saat on buçukta daha süratle inmeye başladığını ve ancak sabahleyin yükseldiğini göstermektedir. Yangının tevessüünde [yayılmada] daha başka amiller aramak lazımdır. Yangını haber alan ve o havaliye bakan müfettişlerimiz yanlarına muslukcuları alarak itfaiyeye o civarda bulunan harik [yangın] musluklarını ve Tatavla Kilisesinde şirket tarafından yapılmış olan beş harik musluğunu göstermek üzere derhal yangın mahalline gelmişlerse de kordon yapan askerler tarafından ellerindeki vesikalara rağmen geçirilmemişlerdir. Tabii itfaiye de buz haline gelen karlardan dolayı yangın musluklarını bulamamıştır."⁴¹

Terkos Şirketi müdürü Bay Castelno'nun yangının büyümesinde şirketin sorumluluğunu bertaraf etmek için yaptığı bu açıklamalar çok kabul görmediğinden olsa gerek, tahkikat neticesinde yangının felakete dönüşmesinde en büyük mesuliyet, yangını itfaiyeye geç haber veren Tatavla ihtiyar heyeti ve musluklarında su bulunmadığı iddia edilen Terkos Şirketi'ne kalmış; yaklaşık 20 kişi mahkemeye verilmişti.⁴² Terkos Şirketi'nin bu tarz yangınlarda şirketi haklı çıkarma çabası gazetelere de mizahi bir dille yansımış; 1929 Şubat'ının ilk günü çıkan *İkdam* gazetesi, bir çizimde belediye başkanı ile su şirketi temsilcisi arasında geçen bir diyaloga yer vermişti:

"Şehremini- Görüyor musunuz. İstanbulu harabeye çevirdiniz.

Su Şirketi- Efendim! Maksat hizmet. Su veririz, hizmet ederiz, vermeyiz, gine hizmet! Mesela şimdi istediğiniz gibi istimplaksız her genişlikte sokak açabilirsiniz."⁴³

İstanbul, tarih boyunca kentin dokusunu dönüştüren çok büyük yangınlar yaşamış⁴⁴ ve bu yangınlar kentin yeniden planlanmasında önemli rol oynamıştı.⁴⁵ İstanbul'da su kültürü üzerine çalışan Haydar Kazgan, Sami Önal ve Ecem Doygun gibi araştırmacılar, İstanbul gibi yoğun bir nüfusa sahip olan bir kentte su ihtiyacının tarih boyunca çok fazla olduğunu ve şehirdeki kaynak, kuyu ve göl sularının çeşitli



İkdam, 1 Şubat 1929

41 "Terkos Şirketi Hakkında Takibata Başlandı", *İkdam*, 25 Ocak 1929, 1 ve 2.

42 "Tahkikat Bitti! Tatavla Yangınından Mütevelli Kumpanya Mesuldür", *İkdam*, 30 Ocak 1929, 1.

43 "Tatavla Yangınında Su Bulunmamış!", *İkdam*, 1 Şubat 1929, 1.

44 Osman Nuri Ergin, "İstanbul Yangınları", *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, cilt 3 (İstanbul: İBB Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, 1995), 1183-238. Aynı zamanda 1903- 1918 yılları arasında İstanbul'da çıkan yangınların bir listesi için bkz. Haydar Kazgan ve Sami Önal, *İstanbul'da Suyun Tarihi: İstanbul Su Sorununun Tarihsel Kökenleri ve Osmanlı'da Yabancı Su Şirketleri* (İstanbul: İletişim Yayınları, 1999), 115.

45 Çelik, *The Remaking of Istanbul*, 53-67. Ayrıca yangın dönemlerinde basında ortaya çıkan söylemler ve bu söylemlerin iktidar ve ahalinin davranışlarını nasıl yönlendirdiğine dair ayrıntılı bir çalışma için bkz. Ebru Aykut, "Devr-i Hürriyette İstibdat Hayaleti: 1908 Çırçır Yangını'nın Ardından İstanbul'da Kundakçılık, Söylentiler ve Asayiş", *Toplum ve Bilim* 136 (2016): 5-39.

altyapı teknikleri ile tüketicilere ulaştığını dile getirirler.⁴⁶ Doygun'a göre "19. yüzyıl- da yaşanan askeri yenilgiler, ekonomik ve mali sıkıntılar, özellikle vakıf gelirlerinde meydana gelen azalma, su altyapı yatırımlarına gereken ilginin verilmemesine neden olmuş" ve İstanbul şehri sakinleri su sıkıntısı yaşamaya başlamıştı.⁴⁷ Bu doğrultuda Galata ve Beyoğlu bölgesinde su sıkıntısına çözüm bulmak amacıyla Terkos Gölü'nden su temini ve dağıtımını amacıyla Fransız sermayesi ile kurulan Dersaadet Anonim Su Şirketi'ne (Compagnie des Eaux de Constantinople) imtiyaz verilmiş, bu şirket zaman içinde halk arasında Terkos Su Şirketi ismini almıştı.⁴⁸ Avrupa yakasının su ihtiyacını karşılamak amacıyla kurulan bu şirketin ardından Anadolu Yakası'nda ise yine Fransız sermayesi ile kurulan Üsküdar-Kadıköy Su Şirketi (Compagnie des Eaux de Scutari-Kadiköy) işletmeye açılmış ve bu yakanın su ihtiyacı Elmalı Deresi üzerine inşa edilen Elmalı Barajı aracılığıyla sağlanmıştı.⁴⁹

Araştırmacı Ali İhsan Öztürk'e göre şehrin su hizmeti imtiyazlarının özel sektöre ve yabancı şirketlere verilmesinin en önemli nedenlerinden biri, bu şirketlerin İstanbul'da artan yangınlara bir çözüm olabileceğinin düşünülmesiydi. Öztürk'ün ifadesiyle "yangınlarda gerekli suyun temini, su hizmetinin özelleştirilmesinin en etkili saiki olmuştu."⁵⁰ Şirketlerle yapılan sözleşme gereği, şirketler yangın sırasında ihtiyaç duyulan suyu tedârik etmekle yükümlüydü; mahallelere yangın muslukları inşa edilmesi mecburiyeti vardı. Bu muslukların anahtarları ise itfaiye teşkilatında bulunmak zorundaydı.⁵¹ Ancak Tatavla Yangını örneğinde olduğu gibi, yangın sırasında yangın musluklarında su bulunmadığına dair haberler, şirketin bu tarz felaket karşısında hazır olmadığı veya yetersiz olduğu intibasını yaratmıştı.

İstanbul'da bir semtin fiziksel ve toplumsal olarak dönüşümüne neden olan Tatavla Yangını sırasında ve sonucunda ortaya çıkan altyapıya dair sorunlar, su şirketinin kuruluşundan itibaren sunduğu hizmetler düşünüldüğünde yaşanan olaylardan sadece bir tanesiydi. Şirket ne zaman bir sorun veya şikâyetle karşılaşsa imtiyaz anlaşmasının, şehrin o dönemki ihtiyaçları göz önünde bulundurularak yapıldığını, yangınlar yüzünden şirket şebekelerinin de zarar gördüğünü belirtiyordu. Tahrip olan ve yenilenmeyen şirket tesisatı günün ihtiyaçlarını karşılayamıyordu. Şirket yetkililerine göre, belediye ile yeni bir mukavele imzalanarak şirketin imtiyaz süresi uzatılmalı ve şirket de yeni tesisat ve şebeke inşasına başlamalıydı.⁵² Ancak gazetelerde ortaya çıkan baskın söy-

⁴⁶ Kazgan ve Önal, "İstanbul'da Suyun Tarihi," ve Ecem Doygun, "19. Yüzyıldan 21. Yüzyıla Suyun İstanbul'daki Dönüşümü", *İstanbul Su Kültürü*, yay. haz. Mesut Genç (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayınları, 2022), 228-257.

⁴⁷ Doygun, "Suyun İstanbul'daki Dönüşümü," 229.

⁴⁸ Kazgan ve Önal, "İstanbul'da Suyun Tarihi," 41 ve Doygun, "Suyun İstanbul'daki Dönüşümü," 233. Avrupa Yakası'na su temini ve dağıtımını için Terkos Gölü ve civarının belirlenmesi sürecinde ve sonrasında, Dersaadet Anonim Su Şirketi, belediye, bölge köyleri yaşayanları arasında ortaya çıkan tartışma ve anlaşmazlıkları ayrıntılı ve eleştirel bir biçimde ele alan bir çalışma için bkz. K. Mehmet Kentel, "Nature's 'Cosmopolis': Villagers, Engineers, and Animals along Terkos Waterworks in Late Nineteenth-Century Istanbul," *The Seeds of Power: Explorations in the Environmental History of the Ottoman Empire*, yay. haz. Onur İnal ve Yavuz Köse (Winwick: The White Horse Press, 2019), 155-183.

⁴⁹ Doygun, "Suyun İstanbul'daki Dönüşümü," 233.

⁵⁰ Ali İhsan Öztürk, *İstanbul Şehir Suyu Hizmetinde Şirketler Dönemi (1881-1937)* (İstanbul: İdeal Kültür Yayıncılık 2019), 37-38.

⁵¹ Ali İhsan Öztürk, *İstanbul Şehir Suyu*, 38.

⁵² "Emanetle Terkos Şirketi Anlaşıyor", *Akşam*, 24 Ekim 1929, s. 1; "Sudan Mukavelename," *Vakit*, 21 Kasım 1929, 1.

lemin yanı sıra Heyet-i Fenniye müdürü Ziya Bey de Terkos Şirketi ile olan anlaşmanın yenilenmemesi gerektiğini, şirketin satın alınması gerektiğini savunuyordu.⁵³ Gerek belediye gerekse uzmanlar tarafından hazırlanan raporlarda şirketin sözleşmenin gereklerini yerine getirmediği, her sene su miktarını artırması gerekirken artırmadığı iddia edilmişti. Terkos suyunun "içilebilir su" olmadığı, şirketin bir bakteriyoloğunun bile bulunmadığı da yazılanlar arasındaydı. Gazetede yer alan rapora göre sadece bu nedenler bile şirket ile yapılan sözleşmenin feshi için yeterliydi. Ayrıca şehirdeki yangınların büyümesinin sorumlusu da şirketti; çünkü yangın musluklarında su bulundurmuyordu. Bu mesele birçok kez şikâyet konusu olsa da şirket bu meselenin çözümü için herhangi bir önlem almamıştı. Halkın ve devletin menfaatini düşünmediği iddia edilen bu şirket ile yapılan sözleşmenin feshi konusunda halen şüphelerin olması meclis azalarının da kafasını karıştırmıştı.⁵⁴

Şirketin durumu resmi makamlarca tartışılarsun, şirkete karşı nefret o kadar büyümüştü ki şiddet içeren birtakım olaylar da meydana geldi. Örneğin 13 Şubat 1930 tarihinde, bir grup öğrenci Beyoğlu'ndaki Terkos Şirketi genel merkezi önünden geçerken birdenbire galeyana gelmiş ve şirket binasına saldırmışlar, bina içinde bazı nümayişlerde bulunmuşlardı. Bunun üzerine şirket binasında bulunan memur ve müstahdemler sokağa kaçmıştı. Bu nümayiş esnasında bina da hasar görmüştü. Mesele zabıtaya aksetmişse de zabıta gelinceye kadar öğrenciler dağılmıştı. Yapılan tahkikat neticesinde nümayişin Feyziati Lisesi'nde çıkan bir yangın sırasında Terkos Şirketi'nin yine yangın musluklarında su bulundurmamasından kaynaklandığı ortaya çıkmıştı.⁵⁵

Basında yer alan haberlerde ise şirketin, biten sözleşmesi için uzatma almak maksadıyla yangın musluklarını susuz bıraktığı, belirli mahallelere kasten su vermediği iddia ediliyordu.⁵⁶ Bir yandan da kasten su verilmediği düşünülen Suriçi'ndeki mahallelerden suya kavuşan Beyoğlu'na göç vardı. Öyle ki gazeteler bunu tarihi yarımada'daki emlakın yıkımı olarak yorumlamışlardı:

"Hakikat şu ki İstanbul tarafından Beyoğlu tarafına bir kiracı muhacereti [göçü] var. Bunun sebebi terkostur. Terkos İstanbul tarafına su vermediği için kirada oturanlar birer birer bu taraftan kalkıp Beyoğlu tarafına gidiyor. İstanbul tarafındaki evlere, apartmanlara, kiracılar susuzluktan dolayı rağbet etmiyor. Kiralık evler ve apartmanlar bomboş kalıyor. Netice itibarıyla Terkos'un İstanbul tarafına su vermeme siile eline koca bir külünk alarak binaları yıkması arasında hiçbir fark kalmıyor."⁵⁷

Hükümet tarafından Terkos Şirketi'nin hesap ve hizmetlerine dair geçmişe yönelik yapılan tetkikatta şirketin 1927 senesinde vergi kaçakçılığı yaptığı iddiası da ortaya atıldı. Şirketin, Karaburun'daki kömür ocaklarından kullanabileceği kömür miktarı 10 bin ton ile sınırlıydı; çünkü İktisat Vekaleti daha fazlasına müsaade etmemişti. Ancak bu kömür ocaklarından Terkos Şirketi'ne gönderilen kömür miktarı 52 bin ton üzerindeydi

⁵³ "Terkos Şirketi Mukavelesi Feshedilmelidir, Şayet Feshi Kabil Değilse Mubayaa Olunmalıdır!", *Cumhuriyet*, 8 Ocak 1930, 1.

⁵⁴ "Sudan Mukavelename", *Cumhuriyet*, 21 Kasım 1930, 1 ve 4.

⁵⁵ "Dün Bazı Mektepliler Terkos Şirketinin Beş Camını Kırdılar", *Yarın*, 14 Şubat 1930, 1.

⁵⁶ "Terkos Millî Mücadeleye Hizmet Eden Haşimin Ölümüne Sebep Oldu!", *Yarın*, 16 Şubat 1930, 1 ve 2.

⁵⁷ "Terkos Şirketi Gidecek, Fakat Gidinceye Kadar İstanbul'daki Binaları da Alıp Götürecek mi?", *Vakit*, 20 Aralık 1931, 1.



Vakit, 20 Aralık 1931



Son Posta, 29 Aralık 1932

ve bu durum mukaveleye aykırıydı. Şirketin yalnız mukaveleye muhalefet etmekle kalmadığı, 90 bin lira civarında vergi kaçakçılığı yaptığı da iddia edilmişti.⁵⁸

Tüm bu olaylar ve şikâyetler neticesinde hükümet, Terkos Şirketi'nin ıslah edilemeyeceği kanısına varmış ve şirketin satılmasına karar vermişti.⁵⁹ Dönemin Nafia Vekili Hilmi Uran, Belediye Reisi Muhiddin Üstündağ ve su şirketi mümessili arasında bir itilafname hazırlanmıştı. 1933 senesi Ocak ayından itibaren Terkos Su Şirketi fiilen belediyenin idaresi altına geçti. 20 Mayıs 1933 tarih ve 2198 sayılı Kanun ile Terkos Su Şirketi'nin satın alınma işlemi ise onaylandı. Satın alma işleminin ardından İstanbul Sular İdaresi 27 Mayıs 1933 tarih ve 2226 sayılı "İstanbul Belediyesi'ne Bağlı İstanbul Sular İdaresi Teşkilî Hakkında Kanun" ile resmen kuruldu.⁶⁰

Basında yer alan haberlere göre, 1933 senesi başlarken İstanbul artık "Terkos heyulasının yükünü omuzlarında duymayacak ve rahat bir nefes alacaktı."⁶¹ Son Posta gazetesinde "Sözün Kısası" köşesinde yazar M. N. "Terkos Şirketini de Yolcu Ediyoruz" başlıklı yazısında duygularını şu şekilde ifade etmişti:

"Geçen gün Terkos'un satın alınacağını yazan bir gazeteyi okuyarak İstanbulun ahşap evleri bol bir semtinden geçiyordum. Bu habere, caddenin iki tarafını iki keçeli tutan tahta evler seviniyor, gülüyor gibi geldi. Büyük şehrin sırtını yer yer bir saç kıran gibi kariyan yangınların bıraktığı boş aralarda bu yolculuğun bundan yirmi yirmi beş yıl önce olmadığına, kim bilir, ne kadar yanar tutuşurlar."⁶²

İlerleyen yıllarda Terkos Su Şirketi'nin ardından halkın ve devletin menfaatlerini ön planda tutmadığı gerekçesiyle yabancı sermaye ile işletilen birçok altyapı şirketi millileştirilecekti. Bunlardan bir tanesi de İstanbul Tramvay Şirketi'ydi.

58 "Yine Terkos Şirketi, Şirketin Vergi Kaçakçılığı Yaptığı İhbar Edildi", *Son Posta*, 5 Kasım 1932, 1.

59 "Terkosun Mubayaası Kararı", *Vakit*, 20 Aralık 1931, 1.

60 2198 sayılı Kanun, *T.C. Resmi Gazete*, 2411, 27.05.1933, ayrıca bkz. Doğun, "Suyun İstanbul'daki Dönüşümü", 233.

61 "Terkos Heyulasını da Gömdük", *Son Posta*, 29 Aralık 1932, 1.

62 M.N., "Terkos Şirketini de Yolcu Ediyoruz", *Son Posta*, 23 Aralık 1932, 3.

Şişhane Faciası: Mahut Dert Tramvay Kazaları

26 Şubat 1936 gecesi Şişhane yokuşunda büyük bir tramvay kazası meydana geldi. Gazetelerin aktardığına göre, saat on biri beş geçe Harbiye'den kalkan 122 numaralı ikinci mevki Fatih-Harbiye tramvayı sinema ve ziyaretlerden dönen 30 kadar yolcuyu aldıktan ve Tepebaşı ve Altıncı Daire durak yerlerini geçtikten sonra birdenbire süratini artırarak hızla yokuştan inmeye başlamış, Unkapanı'na inen caddenin ağzındaki 78 numaralı apartmana çarparak durabilmişti. Apartmanın zemin kat duvarı içeriye doğru yıkılmış; o sırada uykusunda olan Madam Mari ölümden şans eseri kurtulmuştu.

Tramvay aracının devrilmesi esnasında, araç içerisinde bulunanlar arasında büyük bir çığlık yükselmiş ve yolcular birbirlerinin üzerine yığılarak tramvay enkazının altında kalmıştı. Olay sırasında çevrede bulunanlar, önce bir deprem olduğunu düşünmüşlerse de kısa süre içinde bunun bir kaza olduğunu anlamış ve itfaiye, polis, bekçiler ve halk, yaralıları kurtarmak için hızla yardıma koşmuşlardı. Yaralıların bir kısmı Beyoğlu Zükûr Hastanesi'ne, bir kısmı ise Saint George Hastanesi'ne gönderilmişti. Yeni Postane Caddesi'nde bulunan kırtasiyeci Kınalızade Zühtü, enkaz altından çıkarılıp hastaneye

götürülürken hayatını kaybetmişti. Tramvayda bulunanların neredeyse tamamı ağır yaralanmıştı; dördünün hayati tehlikesi vardı. Tramvay Şirketi müfettiş muavinlerinden Niyazi'nin iki bacağı keskin demirler arasında sıkıştığı için kesilmek zorunda kalmış ve hastanedeki ilk geceki müdahalenin ardından Niyazi de hayatını kaybetmişti.⁶³

Kaza sonrasında, Vali Muhiddin Üstündağ, Polis Müdürü Salih Kılıç ve Beyoğlu Kaymakamı Daniş hızla olay yerine giderek soruşturma sürecine aktif olarak dahil olmuşlardı. Tramvay Şirketi Müdürü Gindorf, Hareket Müdürü Gomes, Yardımcısı İsmet, Baş Mühendis Blanşer, Yol Şefi Giler, Müfettiş Sezai ve tüm şefler de kaza haberini alır almaz



Akşam, 28 Şubat 1936

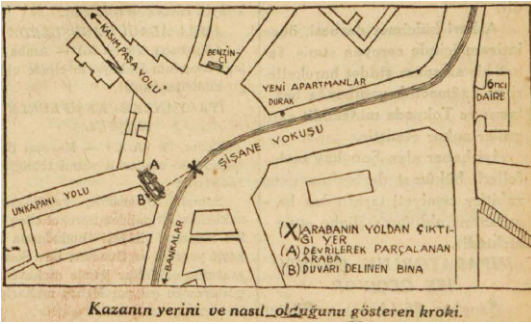
⁶³ Ağır yaralı olup hastaneye kaldırılanları isimleri şu şekildeydi: Tramvay Şirketi müfettiş muavini Niyazi [ilk geceki müdahaleden sonra ölüyor], tüccar Ziya oğlu Süleyman, yelkenci Mehmed Selim oğlu Mahmud, gazinocu Süleyman Tahir, hadise esnasında biletleri kontrol üzere tramvayda bulunan İsmail Hüseyin, tramvayı idare eden vatman ve biletçi, Yeni Camii de Sırakahvelerde 61 numarada sakin kahveci Arnavud Hüseyin, Hayriye lisesi talebesinden Rodoslu Ziyaeddin, Asmaaltında tüccar Ziya Diktaş, Osmanlı bankasında memur Cahid Paker, 35 yaşlarında Kadriye, Hayriye lisesinden muallim Mücahid, ve Niko, bkz. "Müthiş Bir Tramvay Kazası Oldu", Akşam, 27 Şubat 1936, 9.

olay yerine gelmişlerdi. Olay yerinin incelenmesinin ardından ertesi gün tramvay enkazı, teknik inceleme amaçlı Şişli Tramvay Deposu'na götürüldü.⁶⁴

Ertesi gün kazanın niçin gerçekleştiğine dair bazı spekülasyonlar ortaya atıldı. Kimileri tramvayın frenlerinin bozuk olduğunu iddia ediyordu. Tramvay arabası Harbiye'den yola çıktığında, Altınbakkal civarında başka bir tramvay arabasına hafifçe çarpmıştı. Bunun üzerine vatman Fahri, Tramvay Şirketi müfettişi muavinlerinden Niyazi'yi tramvaya almış; Niyazi frenleri kontrol etmiş ve bir sorun görmeyince yola devam etmişlerdi. Şişhane yokuşuna geldiğinde ise araba birdenbire hızlanmaya başlamış; Fahri frenleri sıkmasına rağmen arabayı kızaktan kurtaramamıştı. Fahri elektrik frenini sıkarken müfettiş Niyazi ise kum frenine basmıştı; daha sonra mıknatıs freni kullanılmışsa da kazaya engel olunamamıştı. Basın da sayfalarında bu konu üzerine çeşitli bilirkişilerin fikirlerini yer vermişti:

"Dün bu hususta fikrine müracaat ettiğimiz selahiyettar [yetkili] bir mütehassıs [uzman] şunları söylemiştir: Bu tramvaylarda dört türlü fren vardır. Hava, el, elektrik ve kum frenleri. Kazaya uğrayan tramvay, inişten önceki tevakkuf [duraklama] mahallinde durmamıştır. Orada bu tevakkufu yapmadan yokuşa inmek, arabanın hızını arttırmıştır. Binaealeyh, o gayritabii hızla yokuş inen arabayı, bu dört freni kullanmakla dahi durdurmak imkansızdır. Bu itibarla vakıa vatman, icap eden bütün frenleri sıkıştırmıştır. Fakat yokuşa hızla dalmakla kazayı önüne geçilemeyecek bir hale getirtikten sonra!"⁶⁵

Bütün bu olanlar, bir yandan şirket arabasının gerekli teknik kontrollerinin yapıp yapılmadığı, bir yandan da vatmanların böylesi acil durumlarda ne tür müdahaleler gerektiğini bilip bilmedikleri sorusunu gündeme getirmişti. Kaza neticesinde kurumsal sorumluluk almak istemeyen Tramvay Şirketi ise bu kazanın vatman hatasından kaynaklandığını öne sürüyordu.⁶⁶



Kurun, 27 Şubat 1936

Kimileri ise kazanın fazla yolcudan ötürü olduğunu düşünüyordu. Tramvay arabasında 30-32 kişi olduğu söyleniyorsa da olay sırasında biletcinin bileti kutusu parçalanmış, kontrol kâğıdı da kaybolunca yolcu miktarının tespiti mümkün olmamıştı.⁶⁷ Gece yarısından sonra, evlerine dönme umuduyla bekleyen yolcular, arabaların kalabalığına aldırış etmeden tramvaya binmiş olabirlerdi. Ayrıca, gün boyunca

64 "Müthiş Bir Tramvay Kazası Oldu", *Akşam*, 27 Şubat 1936, 1 ve 9; "Tüyler Ürpertici Bir Tramvay Faciası", *Son Posta*, 27 Şubat 1936, 1 ve 8; "Feci Bir Tramvay Kazası Oldu", *Kurun*, 27 Şubat 1936, 7; "Kaza Yerinde Dün Keşif Yapıldı", *Akşam*, 28 Şubat 1936, 12.

65 "Bir Mütehassısın Şayanı Dikkat İddiaları", *Son Posta*, 28 Şubat 1936, 10.

66 "Dün Gece Tramvay Kazasının Bütün Tafsilatı", *Haber*, 27 Şubat 1936, 1 ve 2.

67 "Dün Gece Tramvay Kazasının Bütün Tafsilatı", *Haber*, 27 Şubat 1936.

yağışlı bir havanın olması ve Tramvay Şirketi tarafından raylara kum dökülmemesi de kazanın başka bir olası sebebiydi. İlk günlerde yapılan tahkikat sırasında bir polis müdürü tarafından yapılan açıklamalar da bu iddiaları doğrulayan nitelikteydi:

"Arabanın firenlerinin tuttuğunu gördük. Kazanın hafif yağmur tesirile raylarda hasıl olan kayganlıktan ileri geldiği anlaşılmaktadır. Bu kaza bizim mahut [bilinen] derdimizi yine tazelemiş oldu. Bana kalırsa kazanın asıl amili [sorumlusu] tramvaylardaki yolcuların fazlalığıdır. Parçalanmış arabanın son seferi sinema ve tiyatrolardan çıkış saatinde rastlamış, tramvay basamaklara kadar müşteri ile dolmuş, kazanın vuku bulduğu yer zaten hattın en tehlikeli kısmı olduğundan arabadaki hâmulenin [yükün] fazlalığı raydaki kayganlığa karşı mukavemete dayanamamış ve bu feci neticeyi tevhit etmiştir [yol açmıştır]."⁶⁸

Polis müdürünün değindiği bu bilinen dert yani İstanbul'un tramvay kazaları, istatistiklerle de gazetelerdeki yerini aldı. 1932 yılında yayınlanan Belediye Yıllığı'nın hazırladığı tramvay kazaları raporuna göre, 1924'ten 1932 yılına kadar gerçekleşen kazalarda 51 kişi ölmüş; 2475 kişi yaralanmış veya sakat kalmıştı.⁶⁹ Hiç şüphesiz bu kazalar sadece Cumhuriyet dönemine has değildi; İstanbul tramvayları şehir halkının ulaşım ihtiyacını karşılamaya başladığından beri kazalar sokaklardan eksik olmamıştı.

Dersaadet Tramvay Şirketi 1869 yılında büyük oranda yerli sermayeye dayanan bir Osmanlı Şirketi olarak kurulmuştu. Şirketin en önemli hissedarları Bank-ı Osmani ve Şirket-i Umumiye-i Osmaniye'ydi; ancak İstanbul'da faaliyet gösteren bir grup tüccar ve girişimci şirketin kuruluşunda gerekli olan sermayenin büyük bir kısmını tedarik etmişti. On dokuzuncu yüzyıl sonlarına doğru ise şirket Alman sermayesinin ağırlıkta olduğu bir grubun kontrolüne geçti. 1907'de ise şirket ile tramvay hatlarının elektrikleştirilmesini içeren bir sözleşme imzalandı.⁷⁰ Fransız, Alman ve İsveç sermaye gruplarını barındıran ve Tramvay Şirketi'ni de kontrol eden Union Ottomane 1910 yılında İstanbul'un Avrupa yakasında elektrik üretimine ve dağıtımına ilişkin teklif veren sekiz şirketten biriydi. Ancak Nafia Nezareti ihaleye giren bu şirketler arasından Budapeşte'de merkezi bulunan Avusturya-Macaristan Ganz Şirketi'nin (Société Anonyme d'Électricité Ganz de Budapest) teklifini en uygun teklif olarak değerlendirdi. Ganz Elektrik Şirketi, kendisi ile yapılan şartname gereği ferman tarihinden itibaren altı ay içinde kendi yerine geçecek ve Osmanlı nizam ve kurallarına tabi olacak bir anonim şirket oluşturmakla yükümlüydü. 1911 yılının Nisan ayında kurulan bu şirkete "Osmanlı Anonim Elektrik Şirketi" adı verildi. Şirket Ganz Elektrik Şirketi, Budapeşte Elektrik ve İletişim Yatırımları Anonim Şirketi (La Société Anonyme de pour Enterprise d'Electricité et de Communications), Macar Halk Kredi Bankası (La Banque Générale de Crédit Hongrois), Brüksel Bankası (La Banque Bruxelles) ve daha önce ihaleye de katılmış olan Giros ve Loucheur grubu (La Maison Giros et Loucheur) gibi iştirakleri içeriyordu.⁷¹

68 "Son On Beş Yıl İçindeki Tramvay Faciaları", *Son Posta*, 28 Şubat 1936, 10.

69 "Tramvay Kazasına Dair Son Malumat", *Haber*, 29 Şubat 1936, 12.

70 Vahdettin Engin, *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları* (İstanbul: İstanbul Ticaret Odası, 2011), 126-129. Aynı zamanda bkz. Erol Ülker, "İstanbul'da Elektrikli Tramvayların Kısa Tarihi", *Elektrik ve İstanbul: Elektrik'in Geçmişten Günümüze Serüveni*, yay. haz. Cengiz Kahraman (İstanbul: İstanbul Kültür A.Ş., 2021), 235-255.

71 "Société Anonyme Ottomane d'Electricité", *La Gazette Financière*, 18 Nisan 1911, 8-9.

Kısacası tramvay hatlarının elektrikleştirilmesi hakkını elinde bulunduran Dersaadet Tramvay Şirketi ve İstanbul'da elektrik üretimi ve dağıtımını hakkını elinde bulunduran Osmanlı Anonim Elektrik Şirketi'nin birlikte hareket etmesi gerekiyordu. Bu gerekliliğin bir neticesi olarak da Eylül 1911'de İstanbul Konsorsiyumu (Union Ottomane Société d'Enterprise Electriques à Constantinople) kuruldu. Bu konsorsiyum, İstanbul'da enerji, aydınlatma ve ulaşım altyapı hizmetlerini geliştirmeyi ve kontrol altında tutmayı hedefliyordu. İstanbul Gaz Şirketi'nin de sahibi olan İstanbul Konsorsiyumu'nun idari merkezi, mali avantajları nedeniyle Belçika'daydı ve çok uluslu bir şirket olan ve tüm dünyada elektrik ve ulaşım altyapı hizmetlerinde önemli rol oynayan SOFİNA'nın (Société Financière de Transport et de l'Entreprise Industrielles) da bir kanadını oluşturuyordu.⁷² İstanbul Konsorsiyumu'nun kurucu anlaşması gereği Haziran 1914'te Konstantinopol Tramvay ve Elektrik Şirketi (Société des Tramways et de l'Electricité de Constantinople) kuruldu. Fransız, Alman ve Belçika sermaye yatırımlarını içeren bu şirket de yıllarca İstanbul'un tramvay hizmetini sağlayan ve bu yazıda bahsettiğimiz eleştirilerin de hedefi olan şirketti. Görüldüğü üzere, İstanbul'un altyapı hizmetleri finansal olarak birbirlerine bağımlıydılar ve uyum içinde hareket etmek zorundaydılar. Birbiri ardına kurulan bu şirketler, bir yandan kentin altyapı sistemlerinin finansal iç içeliğini ve karmaşıklığını açığa çıkarırken bir yandan da yabancı sermaye işletmelerinin kent yaşamının idame ettirilmesindeki hakimiyetinin bir göstergesidir.

1910'lu yılların başında şehrin artan ihtiyaçları karşısında âtil durumda kalan atlı tramvaylardan elektrikli tramvaylara geçiş, dönemin basınında yer alan haberlere göre coşkuyla karşılanmıştı. Özellikle Galata'dan Eminönü'ne geçen tramvay hattının birbirine yabancı kalan şehrin iki yakasını medeni bir bağ ile bağladığı görüşü dillendirilmişti. Tramvayların belirli bir düzen ve aralıklarla elektrik ışıklarıyla bezenmiş Galata Köprüsü'nden geçişinin; İstanbul'a Batılı şehirlere has, apayrı bir hava verdiği düşünülmüştü.⁷³ Elektrikli tramvay Karaköy-Taksim-Harbiye-Şişli hattı boyunca iç kesimlere uzanan yoğun nüfuslu mahalleleri, kuzeye giden Karaköy-Beşiktaş-Bebek hattı üzerinde yer alan mahallelere bağlamıştı. Tramvay hatları civarında Cadde-i Kebir, Tepebaşı ve Galata'da bulunan apartman ve dükkanlara da elektrik verilmeye başlanmış ve yeni iş alanları ortaya çıkmıştı.⁷⁴ 1911 yılı civarında atlı tramvay ağı 23,57 kilometre uzunluğundayken 1915 yılına gelindiğinde elektrikli tramvay ağı yaklaşık 34 kilometreye ulaştı. Hatlar 1911'de yaklaşık 30.000 yolcu taşıırken 1916'da bu sayı 6 milyona çıktı. Cumhuriyet döneminde ise hem Avrupa yakasında hem Anadolu yakasında yeni hatların açılması kent içindeki hareketliliği artırdı. Murat Ağırsel ve Ahmet Tabakoğlu'nun detaylı bir şekilde aktardığı üzere, şirketin filosundaki araç sayısı 1922 yılında

⁷² Fransız Diplomatik Arşivleri, Nantes, "Electricité de Constantinople (1897-1914)" 166PO, 1-554, No. 204. Ayrıca bkz. "La Consortium d'électricité", *La Gazette Financière*, 12 Eylül 1911, 7 ve "Le Consortium d'Electricité", *La Gazette Financière*, 5 Mart 1912, 9-10. SOFİNA, 1914 yılına kadar Avusturya-Macaristan, Belçika, Danimarka, Fransa, İtalya, Portekiz, Rusya, İspanya ve Arjantin gibi birçok yerde elektrik tedariki ve tramvay işinde faaliyet gösteren şirketlerle uluslararası yatırımlarını genişletmişti ve Osmanlı İmparatorluğu da bu yerlerden biriydi. Bir holding şirketi olan SOFİNA hakkında daha fazla bilgi için bkz. Hausmann vd., *Global Electrification*, 100-101.

⁷³ Nurçin İleri, "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İstanbul'da Elektriğin Yolculuğu", *Elektrik ve İstanbul: Elektriğin Geçmişten Günümüze Serüveni*, yay. haz. Cengiz Kahraman (İstanbul: İstanbul Kültür A.Ş., 2021), 9-124.

⁷⁴ Kentin yapıyı çevresinin nasıl dönüştüğünü analiz eden bir çalışma için bkz., Murat Güvenç, "İstanbul'da İkinci Sanayi Devrimi: Yeni Bir Kentsel Araştırma Programına Doğru", *Silahtarğa Elektrik Santrali 1910-2004*, yay. haz. Asu Aksoy (İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2007), 53-58.

270 iken 1927 yılında 320'ye çıkmış ve 1938 yılında şirketin millileştirilmesine kadar bu şekilde kalmıştı.⁷⁵ 1923 yılında 55,595.688 olan yıllık yolcu sayısı ise 1938 yılında 73,039.303'e yükselmişti.⁷⁶ Bu sayılar, tramvayların şehir içi kara ulaşımının hâlâ omurgasını oluşturduğunun bir kanıtı olarak yorumlanabilir.

Kısa bir özeti sunmaya çalıştığımız Tramvay Şirketi'nin uzun ömründe, sabit yol taşımacılığı yapılmasına rağmen atlı tramvaylar döneminde atların ürkmesi ve parlaması veya hava koşulları nedeniyle; elektrik döneminde ise kent nüfusunun artması, kent içindeki hareketliliğin ve trafiğin yoğunlaşması nedeniyle başka araçlarla çarpışma, hattan çıkma, devrilme, yayaya çarpma, yolcu düşmesi şeklinde birçok kaza meydana gelmişti.⁷⁷ Tramvay güzergahı genişledikçe ve yolcu sayısı arttıkça sokak kazalarının sayısı da arttı. Elektrikli tramvayların İstanbul sokaklarında çalışmaya başladığı ilk birkaç ay boyunca gazeteler kaza haberleriyle dolup taşı. Bu aksiliklerin bazıları ölümcüldü.⁷⁸ Diğer birçok dünya kentinde olduğu gibi İstanbul'da da kent sakinleri bu yeni ulaşım araçlarının kurallarına ve hızına alışmakta güçlük çekti.

Meksika'daki elektrikli tramvay kazaları üzerine çalışmaları bulunan Diana J. Montaña'nın da belirttiği gibi, teknolojinin karanlık yüzünü açığa çıkaran bu kazalar, bir toplumun teknolojiye nasıl ilişki kurduğunu ve toplumsal yaşamın anlık kesintileri sırasında ne tür kaygılar üretildiğini incelemek için ilginç kaynaklar olarak işlev görebilir.⁷⁹ Örneğin Şişhane'de gerçekleşen facianın ardından bir yandan yetkililer, bir yandan uzmanlar açıklama yapmış; kazaya dair gelişmeler gazetelerde en ince ayrıntılarına kadar yazılı ve görsel anlatılarla nakledilmişti. İstanbulluların kolektif hafızasında uzun süre yer edecek olan bu kaza, kamuoyunda da tartışma başlatmış, bu tartışmaların yaygınlaştırılmasında basın aktif bir rol oynamıştı. Örneğin, kazadan hemen iki gün sonra *Kurun* gazetesi yazarlarınca yayınlanan "Bir Yayalık Grevi İlan Etmeliyiz!" başlıklı yazı oldukça ilgi çekiciydi:

"... Kaza neden oldu? Bunun mes'ulü kim?... Anlamak istediğimiz bu!

Pek âlâ! Bunu biz anladık adliye de anladı, meydana çıkardı diyelim: hatta cezalarına da tazminatlarına da hükmetti farz edelim: Bu biz de ilk kanlı tramvay kazası mı?.. İlk ceza ve tazminat mı?.. Kaçınıcı olaraktır ki bir araba yoldan çıktı, iki tekerlek üzerinden kaydı çarptı devrildi... Tahkikatler oldu, muhakemeler oldu. Bu gidişle yine de yoldan çıkar, kayar, çarpar, devrilir ve tramvay arabaları böyle balık istifi gibi doldukça ölen de çok olur, yaralanan da..."⁸⁰

Bu açık eleştirinin ardından gazete, Tramvay Şirketi'nin, vatmanların, belediyelerin ve halkın yapması ve yapmaması gerekenlere dikkat çekmişti. Tramvay Şirketi, Beyoğlu'nda sinemaların çıkış saatlerinde ulaşımı sağlayan araçların hem sayılarını hem de

⁷⁵ Murat Ağırsel ve Ahmet Tabakoğlu, "İstanbul Özelinde Tramvay Yatırımlarının Şehre Etkisi", *Marmara Üniversitesi Öneri Dergisi* 55 (2021): 125-158, 132.

⁷⁶ Ağırsel ve Tabakoğlu, "İstanbul Özelinde Tramvay Yatırımlarının Şehre Etkisi, 134-135.

⁷⁷ R. Sertaç Kayserilioğlu, *Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay* (İstanbul: İ.E.T.T Genel Müdürlüğü, 1998), 144.

⁷⁸ BOA, ŞD 510/8, (16 Şubat 1329 /1 Mart 1914).

⁷⁹ Diana J. Montaña, "Visualizing Imprudentes: Technology and Consumption in turn-of-the-Century Mexico City", *Technology's Stories* v. 8, no. 2. <https://www.technologystories.org/visualizing-imprudentes/> Son Erişim Tarihi: 23.02.2023.

⁸⁰ "Bir Yayalık Grevi İlan Etmeliyiz!" *Kurun*, 28 Şubat 1936, 4.

teknik kapasitelerini artırmalıydı. Bu sayede bir araç 50 yolcu taşımak zorunda kalma-
yacaktı. İlk etapta maliyetli gibi görünse de, şirket için on binlerce tazminat ödemek
veya sürekli suçlanmak yerine daha iyi bir seçenektir. Vatmanlar, örneğin frenlerin işe
yaramadığından şüpheleniyorlarsa veya araca fazla yolcu bindiğinde hemen durma-
lı ve sefere devam etmemeliydiler. Belediye ise daha sıkı denetimler yapabiliirdi; “fren
tutmadı” gibi ifadeler tarihe karışmalıydı. Gece seferlerinde araç sayısının artırılması
için belediye, Tramvay Şirketi’ne baskı yapabiliirdi. Vatmanların, araçlara fazla yolcu
alıp almadıkları takip edilmeli ve olası herhangi bir aksaklık durumunda vatmanlar
sorumlu tutulmalıydı. Ayrıca, diğer şoförler gibi vatmanların da ara sıra alkollü olup
olmadıkları kontrol edilmeliydi. Geceleri bir an evvel evlerine ulaşmak için hızlı sürüş
yapan vatmanlar da cezalandırılmalıydı. Halkın yapması gereken ise, kalabalık tram-
vay arabalarına binmemektir. Araba içindeki yolcu sayısı aşıldığında, yolcuların bir be-
lediye memuru gibi kondüktörü uyarma yetkisi olmalıydı. Halkın en önemli sorumlulu-
ğu, bu önlemlerin alınıp alınmadığını takip etmek ve belediye tarafından resmi olarak
bu önlemler sağlanana kadar hiçbir araca binmemek, hatta “Yayalık Grevi” ilan etmektir.
Aksi takdirde, kazaların ve insan kayıplarının devam etmesi kaçınılmazdır.⁸¹ İstanbul
halkı, 1930’lu yıllardan itibaren taksi, otobüs ve dolmuş kullanmaya başlamıştı; ancak
tramvay taşımacılığı diğerlerine göre daha ucuz olduğundan yoğun tramvay kullanımı
devam etmişti.⁸²

Bazı gazetelerde ise çeşitli alternatif fikirler ortaya atılmıştı. İstanbul’daki tramvay ka-
zalarının en yoğun olduğu bölgeler Karaköy ve Tepebaşı’ndaki dik ve virajlı yokuşlar-
dı. Bu yokuşlar, hem eğimli hem de sık dönemeçli olmaları sebebiyle kazaların sıklıkla
meydana geldiği noktaları. Yağışlı veya karlı havalarda ise bu yolda tehlike riski art-
maktaydı. Bu son kaza, basının aktardığına göre, ulaşım aracı olarak tramvayı kullan-
mak zorunda olan yolcular arasında büyük bir korku ve endişe yaratmış ve yolcu sayısı
azalmıştı. Şişhane Karakolu’ndan tramvay ile geçen yolcuların kaza yerine yaklaşınca
birbirlerine “Hakkını Helal Et” diye şaka yollu seslendikleri de gazetelere yansımıştı.⁸³
Son Posta gazetesine göre sıklıkla birilerinin hayatına malolan bu tehlikeli yola karşı
alınacak tek bir tedbir vardı. O da, tramvayları bu hat üzerinde işletmemek ve Kara-
köy’den Taksim’e uzanan bir tünel yolu açarak tramvay yolunu buradan geçirmektir.⁸⁴

Bu örnekte olduğu gibi İstanbul şehrinin engebeli yokuşlarının, dar ve dönemeçli so-
kaklarının tramvay altyapısı için uygun olmadığı tartışma konusuydu. Örneğin, Orhan
Selim mahlasıyla Akşam gazetesinde yazılar kaleme alan Nazım Hikmet, arkadaşla-
rıyla yaptığı bir sohbeti “Düşünceler” isimli köşesine taşımıştı. Nazım Hikmet ve arka-
daşlarına göre sorumluluğun büyük kısmı Tramvay Şirketi’nde idi. Havanın yağmurlu
oluşu ve tekerleklerin patinaj yapması veya frenlerin kazadan sonra bozulduğu iddiaları
şirket için bir müdafaa yolu olamazdı. Şirket “15-20 yaşında arabalar kullandıkça, bu
turşusu çıkmış tekerlekli kutulara 50-60 yolcu yükledikçe kazaların önüne geçileme-
yeceği” çok aşıkardı.⁸⁵ Sohbetinde yer alan bir diğer kişi ise şirketten bağımsız olarak İs-

81 “Bir Yayalık Grevi İlan Etmeliyiz!” *Kurun*, 28 Şubat 1936, 4.

82 Ertan Ünal, “Tramvayları Boşuna mı İdam Ettik?”. Taha Toros Arşivi, 36-41, <https://docplayer.biz.tr/8594301-Tramvaylari-bosuna-mi-idam-ettik.html> Erişim Tarihi:10 Nisan 2023.

83 “Kazanın Sebebi Frenin Tutmamasıdır”, *Kurun*, 29 Şubat 1936, 6.

84 “Şehir Halkını Tramvay Kazası Korkusundan Kurtarmalıyız”, *Son Posta*, 1 Mart 1936, 1.

85 Orhan Selim, “İstanbul Tramvay Şehri Değildir”, *Akşam* 3 Mart 1936, 5.

tanbul'un bir tramvay şehri olmadığını iddia ediyordu. "Nasıl denizde atla dolaşamazsa, nasıl karada vapur yürütülemezse, İstanbul'da da tramvay işletilemez. Bu yedi tepeli şehrin dik inişlerini yokuşlarını, keskin dönemeçlerini tramvayla aşmak, Bahrimuhiti [okyanusları] uçakla geçmekten daha tehlikelidir," diyerek kazaların önüne geçmek için hem şirketin işleyişine son verilmesi hem de tramvayların ortadan kaldırılması gerektiğini savunuyordu.⁸⁶ İstanbul içinde temel kara ulaşımını sağladığı için tramvayların tamamen kaldırılması önerisi dönem için pek makul olmasa da, şirketin tramvayların geçiş yollarını ve hatlarını değiştirebileceği fikri, ortaklaşılınan nokta gibi görünüyordu.

Toplumun farklı kesimlerinde bu tartışmalar devam edersun, 3 Mart 1936 günü olay yerinde önceki keşifleri tamamlayıcı başka bir keşif daha yapılmış ve kaza geçiren arabanın elektrik freninin bozuk olduğu netlik kazanmıştı. Tramvay Şirketi yetkilileri kendilerini savunma amacıyla birtakım itirazlarda bulundu. Şirket, elektrik freni bozuk olsa bile tramvayın el freniyle durdurulabileceğini, kazanın vatmanın freni iyi idare edemesinden kaynaklandığını iddia ediyordu. Ancak bu iddia teknik heyet tarafından kabul görmedi. Kazada elektrik freninin bozuk olması dışında,

yağışlı havaya rağmen şirket tarafından yollara kum dökülmemesinin ve aynı zamanda fazla yolcunun tramvaya verdiği ağırlığın da etkili olduğu ortaya çıkmıştı.⁸⁷ 30 kişi kapasitesi olan tramvay arabasında o gece 55 kişinin olduğu anlaşılmıştı.⁸⁸ Yapılan keşif tecrübelerinde, tramvayda ağırlık artıca tekerlekler üzerinde basınç bariz derecede artmış ve bu basınç tekerleklerin devir serbestliğine engel olmuştu. Aynı zamanda kaza geçiren arabanın tekerlekleri üzerindeki çelik bandajın kalınlığının 16 milimetre olması gerekirken 13 milimetre olduğu da tespit edilmişti. Bu da tramvay arabasının rayları tutuş gücünü azaltmıştı. Tüm bu sebeplerden ötürü, İstanbul savcısı Hikmet Onat şirketin tüm tramvay arabalarının kontrolden geçirilmesini ve bir rapor hazırlanmasını talep etti.⁸⁹ Yine savcılık incelemesine göre bu kaza neticesinde farklı rütbelerde yaklaşık 12 kişinin yarğılanmasına karar verildi.⁹⁰ Ne yazık ki, bu yazının başında değindiğimiz,

Yaralılar 21 e çıktı, tramvayda 55 yolcu bulunduğu anlaşıldı

Tahkikatın ilk neticesi: Frenler bozuk' Acaba faciadan evvel de bozuk mu idi?

Kazanın ilk kurbanları dün gömüldüler. Kondüktör İsmailin de ayakları kesildi. Vatman bir kaza daha yapmış



Son Posta, 29 Şubat 1936

⁸⁶ Selim, "İstanbul Tramvay Şehri Değildir".

⁸⁷ "Facianın Sebebi", *Kurun*, 4 Mart 1936, 1.

⁸⁸ "Tahkikatın İlk Neticesi", *Son Posta*, 29 Şubat 1936, 1.

⁸⁹ "Facianın Sebebi", *Kurun*, 4 Mart 1936, 1.

⁹⁰ "Şişhane Faciasının Dün Heyecanlı Bir Keşfi Yapıldı", *Son Posta*, 4 Mart 1936, 4.

1934 yılında *Son Posta* gazetesinin "İmtiyazlı Şirketlerden Şikâyetleriniz Nelerdir?" çağrısıyla Tramvay Şirketi'ne dair dile getirilen şikâyetler, gündelik hayatta pek karşılık bulmamış ve İstanbul bir kez daha 6 insanın hayatını yitirdiği, 20'den fazla insanın da yaralandığı büyük bir kazaya şahitlik etmişti.⁹¹

Her ne kadar elektrikli tramvay, şehrin sosyal ve ekonomik yapısının değişiminde önemli rol oynamış ve kent sakinlerinin mobilitesini artırarak yeni yaşam, çalışma ve eğlenme imkânları yaratmışsa da kent yönetimi, şirket ve kent sakinleri arasında çeşitli anlaşmazlıklar ve gerilimler de üretmişti. İstanbul sakinlerinin tramvay dışında uygun kara ulaşım araçlarına henüz sahip olmaması ve ana ulaşım aracı olarak tramvay kullanmaya devam etmek zorunda olmaları, Tramvay Şirketi'nin, halktan gelen talepleri ve şikâyetleri göz ardı etmesine veya yok saymasına neden olmuştu. Sürekli artan tramvay ücretleri; tramvay arabaları sayılarının yetersizliği; tramvayların aşırı kalabalık olması; fren mekanizmaları zayıf, bakımı yapılmamış arabaların seferlere konulması; ölümlü ve yaralanmalı kazalar; şirket hatasına rağmen kaza tazminatlarının ödenmemesi gibi birçok neden; kamu hizmeti yürüten imtiyaz sahibi şirketlere karşı hükümetin politikalarının değişmeye başladığı ve devletçi ekonomi politikalarının öncelik kazandığı bir dönemde Tramvay Şirketi'nin millileştirilme sürecini de beraberinde getirmişti.

İstanbul şehir içi kara ulaşımında oldukça kilit bir rol oynayan Tramvay Şirketi 1939 yılının başında millileştirildi. Nafia Vekili Ali Çetinkaya ve SOFİNA grubu temsilcileri arasındaki müzakerelerin ardından Tünel ve Tramvay Şirketleri satın alındı. Satın alma 8 Şubat 1939 tarihinde taraflar arasında imzalanan bir sözleşme ile yapıldı. Sözleşmeye göre, Tramvay Şirketi bütün imtiyaz haklarını ve menfaatlerini 1 Ocak 1939 tarihinden geçerli olmak üzere hükümete devretti. Nafia Nezareti ve şirket temsilcisi arasındaki mutabakata göre, "bütün tesisleri ile beraber Tünel Şirketi 175.000 liraya, Tramvay Şirketi ise 1.750.000 liraya Nafia Vekâleti'ne devredilmiştir. Nafia Vekâleti de gerekli düzenlemeleri yaptıktan sonra her iki şirketin işletmesini İstanbul Belediyesi'ne bırakmıştı."⁹²

Sonlandırırken

Altyapı teknolojileri, sadece belirli işlevlere sahip makineleri ve teçhizatı birleştiren teknik bir sistem olarak değil, çevresel ve kültürel koşullara göre değişebilen, bürokrat, yatırımcı, uzman, tüketici gibi çeşitli aktörleri de içeren toplumsal bir süreç olarak değerlendirilmelidir.⁹³ Graham ve Thrift'in öne sürdüğü gibi, yeni bir teknolojik araç icat etmek, aynı zamanda bu teknolojinin potansiyel kazalarını da icat etmek anlamına gelir; örneğin treni icat etmek tren kazasını, uçağı icat etmek uçak kazasını icat etmektir.⁹⁴ Bu bağlamda, teknolojik ilerlemeler iki farklı toplumsal gerçeklik yaratır. Bir yandan kent sakinlerine modern, hijyenik ve konforlu bir yaşam ve ekonomik kalkınma vadederken, diğer yandan tehlikeleri, kazaları ve ölümleri beraberinde getirir. Dolayısıyla,

⁹¹ Ertan Ünal, "Tramvayları Boşuna mı İdam Ettik?". Taha Toros Arşivi, 36-41, <https://docplayer.biz.tr/8594301-Tramvaylari-bosuna-mi-idam-ettik.html> Erişim Tarihi:10 Nisan 2023.

⁹² Engin, *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, 215-216.

⁹³ David E. Nye, *Electrifying America: Social Meanings of a New Technology, 1880-1940* (Cambridge: MIT Press, 2001), preface.

⁹⁴ Graham ve Thrift, "Out of Order", 4.

altyapı teknolojileri ve bunların materyal özellikleri göz önüne alındığında, arızalar veya aksaklıklar kaçınılmaz olabilir ve bu teknik sistemin doğal bir parçasıdır. Makine ve teçhizatın yaşam ömrü, bir şehrin fiziksel yapısı, çevresel koşulları, iklimi gibi birçok faktör altyapıların sürdürülmesinde belirleyici olabilir. Ancak yangın ve kazaların, tıpkı Tatavla Yangını ve Şişhane Faciası'nda olduğu gibi bir felakete dönüşmesinde politik ve ekonomik tercihler ve bunlara bağlı ihmalkarlıklar çok daha önemli bir role sahiptir.

1929 yılındaki Büyük Buhran'ın neden olduğu finansal kriz, çok uluslu altyapı şirketlerinin içe kapanmasına ve örneğin İstanbul'da olduğu gibi kontrolleri altında bulunan şirketlerin ihtiyaçlarını önemsememelerine neden olmuştur. Ayrıca, uzun vadeli imtiyazlara dayanarak ekonomik kazançlarını sürdürme eğiliminde olan şirketler, halkın şikâyetlerini de göz ardı etmiştir. Uzun süren savaş döneminin ardından yeni bir ulus-devletin inşasıyla ülkenin imarına hevesli olan siyasi elit ise 1930'lu yıllarda ivme kazanan devletçi ekonomi politikalarıyla finansal olarak güçlenmiş ve yabancı sermaye hakimiyetine daha fazla izin vermek istememiştir. Yabancı sermaye ile işletilen altyapı şirketlerinin millileştirme sürecinde, İstanbul'daki kentsel kamu hizmetlerine ilişkin günlük basında sıkça yer alan yazılı ve görsel şikâyetler, talepler ve tartışmalar, hükümet tarafından yolsuzluk ve kaçakçılıkla suçlanan şirketler aleyhine kamuoyu oluşturmada etkili olmuştur.

KAYNAKÇA

Arşiv Belgeleri

2198 sayılı Kanun, *T.C. Resmi Gazete*, 2411, 27.05.1933.

Türkiye Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri, Osmanlı Arşivi, Şura-yı Devlet 510/8, 16 Şubat 1329 (1 Mart 1914).

Türkiye Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri, Cumhuriyet Arşivi, Muamelat Genel Müdürlüğü, 30-10-0-0 (8-49-4), 21 Aralık 1933.

Düstur, II. Tertip, C. II

Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi [MMZC], Devre 1, Cilt 1, İçtima Senesi: 2, 29 Kasım 1909.

Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi [MMZC], Devre I, Cilt 3, İçtima Senesi: 2, 28 Mart 1910.

Fransız Diplomatik Arşivleri, Nantes, "Electricité de Constantinople (1897-1914)" 166PO, 1-554, No. 204

Gazeteler

Akşam (1929, 1932, 1934, 1936)

Cumhuriyet (1930, 1931)

Haber (1936)

İkdam (1929)

Kurun (1936)

La Gazette Financière (1911, 1912)

Milliyet (1929, 1933)

Sabah (1908)

Son Posta (1932, 1934, 1936)

Vakit (1929, 1931)

Yarın (1930)

Kitap, Makale ve Tezler

- Ağrsel, Murat ve Ahmet Tabakoğlu. "İstanbul Özelinde Tramvay Yatırımlarının Şehre Etkisi", *Marmara Üniversitesi Öneri Dergisi* 55, 2021, 125-158.
- Alpan, Aytek Soner. "Bir Felâket Olan Yangın Meğer Pek Hayırlı Sabahın Aydınlığı İmiş": Tavatla Nasıl "Kurtuldu"?". *Toplum ve Bilim* 158, 223-250.
- Appel, Hannah, Nikhil Anand ve Akhil Gupta, *The Promise of Infrastructure*. Durham: Duke University Press, 2018.
- Aykut, Ebru. "Devr-i Hürriyette İstibdat Hayaleti: 1908 Çırcır Yangını'nın Ardından İstanbul'da Kundakçılık, Söylentiler ve Asayiş". *Toplum ve Bilim* 136, 2016, 5-39.
- Boratav, Korkut. *Türkiye İktisat Tarihi 1908-2002*. İstanbul: İmge Kitabevi, 2003.
- Bostancı, Emir. "1929-1938 Yılları Arasında Türkiye'de Yabancı Sermaye". *Yeditepe Üniversitesi Tarih Bölümü Araştırma Dergisi* 4 / 8, 2020, 37-68.
- Çelik, Zeynep. *The Remaking of Istanbul: Portrait of an Ottoman City in the Nineteenth Century*. Berkeley: The University of California Press, 1993. [Zeynep Çelik, 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2015].
- Çetinkaya, Aliç. "Türkiye'de Başarılan Nafia İşleri ve İleride Başarılacak İşler". *Türk Yüksek Mühendisler Birliği Dergisi* 22-23, Şubat 1937, 337-342.
- Derviş, Suat. *Çöken İstanbul*. İstanbul: İthaki Yayınları, 2021.
- Dinçkal, Noyan. "Arenas of Experimentation: Modernizing Istanbul in the Late Ottoman Empire". *Urban Machinery: Inside Modern European Cities*. Yay. Haz. Michael Hard, Thomas J. Misa. 49-70. Cambridge: The MIT Press, 2008.
- Doğru, Ecem. "19. Yüzyıldan 21. Yüzyıla Suyun İstanbul'daki Dönüşümü". *İstanbul Su Kültürü*. Yay. Haz. Mesut Genç. 228-257. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayınları, 2022.
- Engin, Vahdettin. *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası, 2011.
- Ergin, Osman Nuri. "İstanbul Yangınları", *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, Cilt 3, İstanbul: İBB Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, 1995.
- Geyikdağı, Necla. *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye (1854-1914)*. İstanbul: Hil Yayınları, 2008.
- Graham, Stephen ve Nigel Thrift. "Out of Order: Understanding Repair and Maintenance". *Theory, Culture, and Society*, 24, 2007, 1-25.
- Güvenç, Murat. "İstanbul'da İkinci Sanayi Devrimi: Yeni Bir Kentsel Araştırma Programına Doğru". *Silah Tarağa Elektrik Santrali 1910-2004*. Yay. Haz. Asu Aksoy. 53-58. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2007.
- Hausmann, William J., Peter Hertner, ve Mira Wilkins. *Global Electrification: Multinational Enterprise and International Finance in the History of Light and Power, 1878-2007*. Cambridge: Cambridge University Press, 2008.
- Işıkpınar, Hasan Halet. *Cumhuriyet Türkiye: Elektrikli Türkiye*. İstanbul: Fazilet Matbaası, 1933.
- İleri, Nurçin. "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İstanbul'da Elektrikli Yolculuğu". *Elektrik ve İstanbul: Elektrikli Geçmişten Günümüze Serüveni*. Yay. Haz. Cengiz Kahraman. 9-124. İstanbul: İstanbul Kültür A.Ş., 2021.
- İnan, Afet. *İzmir İktisat Kongresi, 17 Şubat- 4 Mart 1923*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1989.
- Kayserilioğlu, R. Sertaç. *Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay*. İstanbul: İ.E.T.T Genel Müdürlüğü, 1998.
- Kazgan, Haydar ve Sami Önal. *İstanbul'da Suyun Tarihi: İstanbul Su Sorununun Tarihsel Kökenleri ve Osmanlı'da Yabancı Su Şirketleri*. İstanbul: İletişim Yayınları, 1999.
- Kentel, K. Mehmet. "Nature's 'Cosmopolis': Villagers, Engineers, and Animals along Terkos Waterworks in Late Nineteenth-Century Istanbul". *The Seeds of Power: Explorations in the Environmental History of the Ottoman Empire*. Yay. haz. Onur İnal ve Yavuz Köse. 155-183. Winwick: The White Horse Press, 2019. [Onur İnal ve Yavuz Köse, *İktidar Tohumları: Osmanlı Çevre Tarihi Üzerine İncelemeler*. İstanbul: İletişim Yayınları, 2022].
- Kılıç, Abdurrahman. "Tavatla Yangını ve Etkileri". *Toplumsal Tarih* 326, 2021, 12-19.
- Koraltürk, Murat. *Erken Cumhuriyet Döneminde Ekonominin Türkleştirilmesi*. İstanbul: İletişim Yayınları, 2011.
- MacArthur-Seal, Daniel-Joseph. *Britain's Levantine Empire, 1914-1923*. Oxford: Oxford University Press, 2021.
- Nye, David E. *Electrifying America: Social Meanings of a New Technology, 1880-1940*. Cambridge: MIT Press, 2001.

- On Senede Türkiye Nafiası, 1923-1933. İstanbul: İstanbul Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, 1933.
- Örtsen Esirgen, Seda. "II. Meşrutiyet Meclis Tutanaklarına Göre "Menafii Umumiyyeye Mütcellik İmtiyazat Hakkındaki Kanun"un Kabulü". *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 60 (4) 2011, 935-962.
- Öztürk, Ali İhsan. *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İmtiyaz Usulüyle Yürütülen İstanbul Belediye Hizmetleri*. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2010, 295-298.
- Öztürk, Ali İhsan. *İstanbul Şehir Suyu Hizmetinde Şirketler Dönemi (1881-1937)*. İstanbul: İdeal Kültür Yayıncılık 2019.
- Shahvar, Soli. "Concession Hunting in the Age of Reform: British Companies and the Search for Government Guarantees; Telegraph Concessions through Ottoman Territories, 1855-1858". *Middle Eastern Studies* 38, no. 4, 2002, 169-193.
- Thobie, Jacques. "L'électrification dans L'aire Syro-Libanaise des Origines à la Fin du Mandat Français". *Outre-Mers. Revue d'histoire* 89, no. 334-335, 2002, 527-554.
- Ülker, Erol. «Multinational Capital, Public Utilities, and Urban Change in the Late Istanbul: Constantinople Tramway and Electric Company». *Moderne Stadtgeschichte* 1, (2018): 68-80.
- Ülker, Erol. "İstanbul'da Elektrikli Tramvayların Kısa Tarihi". *Elektrik ve İstanbul: Elektrikliğin Geçmişten Günümüze Serüveni*. Yay. haz. Cengiz Kahraman. 235-255. İstanbul: İstanbul Kültür A.Ş., 2021.
- Zandi-Sayek, Sibel. *Ottoman Izmir: The Rise of a Cosmopolitan Port, 1840-1880*. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press for Architecture, 2014.

Elektronik Kaynaklar

- "Belediye Kanunu" <http://www.mku.edu.tr/files/200-a5f3980a-2402-4a4a-96b8-7ced2a07631e.pdf>
Son Erişim Tarihi: 22.03.2023.
- İleri, Nurçin. "Nationalism on the Shop Floor: The Silahtarğa Electric Power Plant in the Early 1920s". *TRAFO – Blog for Transregional Research*, <http://trafo.hypotheses.org/28794>
Son Erişim Tarihi: 10.02.2023.
- Montaño, Diana J. "Visualizing Imprudentes: Technology and Consumption in turn-of-the-Century Mexico City". *Technology's Stories* v. 8, no. 2. <https://www.technologystories.org/visualizing-imprudentes/>
Son Erişim Tarihi: 23.02.2023.
- "Türkiye İktisat Kongresi'ni Açış Söylevi İzmir," <https://www.atam.gov.tr/ataturkun-soylev-ve-demeçleri/turkiye-iktisat-kongresini-acis-soylevi-izmir>,
Son Erişim Tarihi: 23.01.2023.
- Ünal, Ertan. "Tramvayları Boşuna mı İdam Ettik?". *Taha Toros Arşivi*, s. 36-41, <https://docplayer.biz.tr/8594301-Tramvaylari-bosuna-mi-idam-ettik.html>
Son Erişim Tarihi:10.04. 2023.

Pera'nın Atığı, Kasımpaşa'nın Salgını: 1893–1894 Kolera Salgını ve Çevre Adaletsizliğini Haritalandırmak

K. MEHMET KENTEL

Leiden Üniversitesi /
İstanbul Araştırmaları Enstitüsü
k.m.kentel@hum.leidenuniv.nl

ORCID: 0000-0000-0001-7195-6841
Makale geliş tarihi: 2 Nisan 2023
Makale kabul tarihi: 31 Mayıs 2023

Özet

Bu araştırma, geç on dokuzuncu yüzyıl İstanbul'unda Pera ile Kasımpaşa başta olmak üzere civar mahallelerinin kolera salgınlarını nasıl farklı yoğunluklarda tecrübe ettiğini tartışıyor. 1893–1894 salgını için tutulan detaylı istatistiklerden faydalanarak ve Coğrafi Bilgi Sistemi (CBS) kullanarak hastalığı haritalandırıyor ve kent altyapısıyla salgının mekânsal odakları arasındaki ilişkiyi inceliyor. Bu sayede on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında Kasımpaşa'yı bir afet mekânı olarak inşa eden çevre ve altyapı politikalarını daha görünür kılp, dönem tanıklıklarında ve modern tarihyazımında doğallaştırılmış olan Kasımpaşa ile hastalık arasındaki "yakınlığı" sorunsallaştırıyor. On dokuzuncu yüzyılda imparatorluk ölçeğinde bir istisna mekânı olarak ortaya çıkan Pera'nın ekolojik ve biyolojik bağlantılarla kentin diğer mahallelerine nasıl eklendiğini, bu bağlantıların nasıl hem Pera'yı hem de civarını farklı ve eşitsiz biçimlerde nasıl var ettiğini tartışıyor.

Anahtar kelimeler: Kolera, İstanbul, altyapı, coğrafi bilgi sistemi

Abstract

Pera's Waste, Kasımpaşa's Epidemics: Mapping the 1893–1894 Cholera Outbreak and Environmental Injustice

This research explores how, in late nineteenth-century Istanbul, Pera and its surrounding neighborhoods, most importantly Kasımpaşa, experienced cholera epidemics in different ways. Benefiting from the detailed statistics of the 1893–1894 outbreak and using Geographic Information System (GIS) methodology, it maps the disease and traces the relationship between the outbreak's spatial foci and urban infrastructure. In so doing, it unearths environmental and infrastructural politics that built Kasımpaşa as a place of disease in the second half of the nineteenth century, and problematizes the district's "affinity" to disease that was normalized in contemporary writing as well as in modern historiography. It discusses the ways in which Pera – which rose to prominence as an empire-wide exceptional urbanity in the nineteenth century – was entangled with other parts of the city through ecological and biological connections, and how these connections built Pera and its environs in varied and unequal ways.

Keywords: Cholera, Istanbul, infrastructure, GIS

* Bu çalışmayı ilk olarak MAD Araştırma desteğiyle yürütmeye başlamıştım. Makaleyi başka bir yayında kullanma izni verdikleri için Mekanda Adalet Derneği'ne teşekkür ederim. Araştırma sırasında aynı zamanda Koç Üniversitesi ANAMED bursiyeriydim. ANAMED direktörü Chris Roosevelt, Coğrafi Bilgi Sistemleri dünyasına ilk adımlarımı atarken eşsiz bir destek sundu. Y. Can Gümüş makalenin en önemli birincil kaynağına dikkat çekti, kendisine müteşekkirim. Gümüş'ün Boğaziçi Üniversitesi'nde hazırladığı doktora tezinin, on dokuzuncu yüzyıl İstanbul'unda salgın hastalıklar ve altyapı ilişkisi üzerine yapılmış en ufuk açıcı çalışmalardan biri olacağını tahmin ediyorum. Makalenin ilk halini, Sema 9 aylık hamileyken tamamladım, o sırada hem bana hem Sema'ya bakan Ayla'ya da teşekkür borçluyum.

26 Kasım 1893'te (r. 14 Teşrinisani 1308), yani Ağustos'ta başlayan salgının 95. gününde, resmi kayıtlara göre otuz sekiz İstanbul sakini kolera yakalanmıştı. Ayazpaşa'da Camii-i Şerif sokağında bir hanede misafir belediye çavuşu Ali Bey; Galata'da Yemenciler Caddesi'nde bir kahvehane odasında kalan Selanikli kundura boyacısı Dimitri; Kasımpaşa'da Kahveli Han'da yaşayan, Tersane-i Amire amesi Karahisarlı Şerif bin Mehmed; Tophane'de Bostaniçi Mahallesi'nde Halil Ağa'nın hanesinde oturan Kadir; Hasköy'de Karaağaç Mahallesi'nde Çerkez Raşid'in tuğla harmanında çalışan Vanlı amele; Göncü Sokağı'ndaki eskici Avram'ın kızı ya da Beyoğlu/Pera İtır Sokağı'ndaki hanesinde Fransız mühendis... Hepsi, önceki yetmiş senede İstanbul'a defalarca uğrayan ve binlerce can alan kolera salgınlarının on dokuzuncu yüzyıldaki sonucusunun rastgele bir gününden resmi kayıtlara girebilmiş vakalarındandı. Farklı sınıflardan, dini ve millî topluluklardan ve farklı mahallelerden bu vaka kesiti, kolera'nın genel yıkıcılığının, kent halkını ayırım gözetmeden nasıl etkilediğinin bir kanıtı olarak anlatılabilir; salgının geç Osmanlı İstanbul'unu birleştiren bir felaket olarak kavramsallaştırılmasına fırsat verebilir. Oysa salgının daha kapsayıcı, mekânsal ve coğrafi bir analizi, afetin İstanbul tarihinde birleştirici değil ayrıştırıcı bir aktör olduğunu, şehirdeki çevre ve yapı eşitsizliklerine dayanıp onları kuvvetlendirdiğini gösterecektir. Ne de olsa, hangi tebaadan olursa olsun, Pera'da oturup da kolera yakalanan sadece tek bir mühendis vardı.

Bu araştırma, böyle bir analizin ilk çıktısı olarak Pera ile Kasımpaşa başta olmak üzere civar mahallelerinin salgını nasıl farklı yoğunluklarda tecrübe ettiğini tartışıyor. 1893–1894 salgını için tutulan detaylı verilerden faydalanarak ve Coğrafi Bilgi Sistemi (CBS) kullanarak hastalığı haritalandırıyor ve kent altyapısıyla salgının mekânsal odakları arasındaki ilişkiyi inceliyor. Bu sayede on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında Kasımpaşa'yı bir afet mekânı olarak inşa eden çevre ve altyapı politikalarını daha görünür kıлып dönem tanıklıklarında ve modern tarihyazımında doğallaştırılmış olan Kasımpaşa ile hastalık arasındaki "yakınlığı" sorunsallaştırıyor. Böylece geç Osmanlı kent tarihine iki farklı şekilde katkı sunmayı hedefliyor. Öncelikle, salgınların şehir mekânıyla kurdukları çetrefilli ilişkiyi, geriye çok zengin bir dokümantasyon bırakmış¹ 1893–1894 salgını üzerinden inceleyerek kentin afeti tekil ve lineer biçimde değil, çevresel ve mekânsal ayrışmalarla yaşadığını gösteriyor. İkinci olarak, on dokuzuncu yüzyılda imparatorluk ölçeğinde bir istisna mekânı olarak ortaya çıkan Pera'nın ekolojik ve biyolojik bağlantılarla kentin diğer mahallelerine nasıl eklemendiğini, bu bağlantıların hem Pera'yı hem de civarını farklı ve eşitsiz biçimlerde nasıl var ettiğini tartışıyor.

On Dokuzuncu Yüzyılda Kolera Salgınları

Kolera, on dokuzuncu yüzyılın en önemli salgın hastalığı, küresel ölçekte modern şehrin ve sağlık kurumlarının ortaya çıkmasındaki en önemli aktörlerden biriydi. Hastalığa sebep olan *vibrio cholerae* bakterisi Hindistan'da yüzlerce yıldır endemik halde bulun-

¹ Burada kastedilen belge zenginliğinin en bariz örneği, makalenin ana eksenini oluşturan ve hastalığın yayılım haritasını çıkartmaya izin veren detayda veri barındıran *Dersâdet'te ve bilâd-ı selâsede 1309 sensesi kolera'dan musab ve vefat edenler defteri*'dir. Ancak bu salgını farklı yönlerden çalışmak isteyenler için bu dokümantasyon devletin tuttuğu istatistiki belgelerle sınırlı değildir ve gazete yazılarından bilimsel ve teknik raporlara, kişisel tanıklıklara kadar çeşitlilik göstermektedir. Bunların bir kısmı için bkz. Mesut Ayar, *Osmanlı Devletinde Kolera: İstanbul Örneği (1892-1895)* (İstanbul: Kitabevi, 2007).

masına karşın, sömürgecilik, modern ulaşım ağları ve global kapitalizm aracılığıyla epidemi halini almıştı.²

İçme suları ve iyi pişmemiş yiyecekler aracılığıyla ağız yoluyla bulaşan *vibrio cholerae*, insan dışkısı, çöp ve bulaşık kumaşlarda da hayatını bir süre daha sürdürdüğü için bunlarla temas da bir risk faktörüdür. Zayıf, iyi beslenmeyen ve temiz suya erişimi kısıtlı kişilerde daha etkili olduğu için özellikle bir yoksul hastalığı olarak yaşanır.³ Nitekim başka şehirlerle birlikte Napoli, Hamburg ve Londra'daki on dokuzuncu yüzyıl kolera salgınları üzerine yapılan detaylı çalışmalar, hastalığın sınıfsal niteliğini kesin biçimde göstermiştir.⁴ Salgın, on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'a da birçok kez uğramış, bunlardan dördü özellikle etkili olmuştur: 1865–1866 salgınında 20 bin, 1870–1873'te 15 bin, 1876'da 7 bin ve 1893–1895 arasında ise 2000'den fazla İstanbullu yaşamını yitirmişti.⁵

Koleranın Osmanlı coğrafyasında ve özellikle İstanbul'daki etkisi üzerine yapılan araştırmalar son yıllarda gitgide artmıştır.⁶ Bu çalışmalar özellikle Osmanlı'da modern sağlık kurumlarının oluşmasında koleranın önemi, salgın üzerinden devlet-toplum ilişkilerinin nasıl okunabileceği ve modern kent reformları üzerine eğilmişlerdir. Bu makalede, gelişmekte olan bu literatürden faydalanmakla birlikte eleştirel coğrafyanın ve çevre tarihinin kavramsal ve teknik araçlarını kullanarak⁷ hastalığın on dokuzuncu yüzyıl İstanbul'unda mekânsal ayrışma tarafından nasıl şekillendiğini ve onu nasıl beslediğini ön plana çıkartıyorum. Kent tarih yazımında afetlerin belirli yerleri daha çok, belirli yerleri daha az etkilemiş olmasının arkasında, mahallelere özgü bazı özellikler olduğu varsayılmış, mahaller arasındaki ekolojik ilişkisellik incelenmemiştir.⁸ Bu araştırma ise

2 Valeska Huber, "The Unification of the Globe By Disease? The International Sanitary Conferences on Cholera, 1851-1894", *The Historical Journal* 49, no. 2 (2006): 453-476.

3 "Cholera", World Health Organization, <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/cholera>.

4 Richard J. Evans, *Death in Hamburg: Society and Politics in the Cholera Years* (New York: Penguin Books, 2005). Frank M. Snowden, *Naples in the Time of Cholera, 1884-1911*. (Cambridge: Cambridge University Press, 2002).

5 Ayar, *Osmanlı Devletinde Kolera*; Gülden Sarıyıldız, "XIX. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Kolera Salgını", *Tarih Boyunca Anadolu'da Doğal Afetler ve Deprem Semineri*, 22-23 Mayıs 2000, *Bildiriler*, 2. cilt (İstanbul: Globus, 2001), 309-318. Bu sayılarda hem tarihlerin hem ölüm sayılarının muğlak olduğunu söylemek gerekir. Örneğin 1893'te başlayan salgın, aşağıda detaylıca incelendiği gibi 1894'ün başlarında sönümlenmiş, aylarca hiçbir vaka kaydedilmemişken, 1895 yılında tekrar canlanmıştır.

6 İsmail Yaşayanlar, "Osmanlı Devleti'nde Kamu Sağlığının Kurumsallaşmasında Koleranın Etkisi", *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Salgın Hastalıklar ve Kamu Sağlığı*, yay. haz. İsmail Yaşayanlar ve Burcu Kurt (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2017), 2-24; Michael Christopher Low, *Imperial Mecca: Ottoman Arabia and the Indian Ocean Hajj* (New York: Columbia University, 2020); Nuran Yıldırım, "Osmanlı Coğrafyasında Karantina Uygulamalarına İşyanlar: Karantina İstemezük", *Toplumsal Tarih* 150 (2006): 18-27; Nuran Yıldırım, "Salgın Afetlerinde İstanbul", *Afetlerin Gölgesinde İstanbul: Tarih Boyunca İstanbul ve Çevresini Etkileyen Faktörler*, yay. haz. Said Öztürk (İstanbul: İBB Kültür AŞ, 2010), 109-184; Ayar, *Osmanlı Devletinde Kolera*; Mehmet Ak, "19. Yüzyılda Antalya'da Kolera Salgını", *Journal of International Social Research* 4, no. 17 (2011): 258-268.

7 David Harvey, *Nature, and the Geography of Difference* (Cambridge: Blackwell Publishers, 1996); Marco Armiero, *Wasteocene: Stories from the Global Dump* (Cambridge: Cambridge University Press, 2021), <https://doi.org/10.1017/9781108920322>.

8 Bunun en önemli istisnalarından biri Yeter Can Gümüş'ün çalışmalarıdır. Bkz. Y. Can Gümüş, "Altyapıları Görünür Kılmak: Geç Osmanlı İstanbulu'nda Tifo, Kolera ve Toplumsal Eşitsizlikler", *Bitmeyen Hikaye: Küresel Salgın Çağında Tarihe Yeniden Bakmak (Salgın Hastalıklar ve Kamu Sağlığı Pratikleri)*, yay. haz. İsmail Yaşayanlar (İstanbul: Tarih Vakfı, 2022), 115-145. Ayrıca, İstanbul çeperlerinde on dokuzuncu yüzyıl

çevre adaleti⁹ kavramını on dokuzuncu yüzyıl İstanbul’unda afet tartışmasının merke-
zine oturarak afeti ilişkisel biçimde incelemektedir.

On Dokuzuncu Yüzyılda Pera ve Kasımpaşa

Kasımpaşa ve Pera on dokuzuncu yüzyılda, birbirlerinden zıt doğrultularda kentleşti. Erken modern İstanbul’un elit rekreasyon mekânlarından biri olan Kasımpaşa,¹⁰ Ha-
lıç kıyısındaki sanayileşme ve Tersane-i Amire’nin büyümesiyle bir işçi sınıfı mahalli
olarak genişlerken, tepenin üstündeki komşusu Pera, şehrin finans merkezi Galata’nın
uzantısı olarak modern ticaret, elit yerleşim ve rekreasyon bölgesi olarak gelişti.¹¹ An-
cak bu zıt doğrultular, iki mahallin dönüşümünün birbiriyle ilişkisiz olduğu anlamına
gelmiyordu. Tam tersine, Pera ve Kasımpaşa’yı dönüştüren kentsel ve ekolojik süreçler
birbirlerine çok yakından bağlıydı. İki mahalleyi birbirine bağlayan mezarlıklar, açık
lağımalar olarak işlev gören ve tepelerden akarak Halıç’le buluşan suyolları ve dolay-
ısıyla ortak drenaj bölgesi, iki semti kesen ulaşım aksları, Pera’da mukim yatırımcı ya da
şirketlerin Halıç kıyısındaki sanayi tesisleriyle olan finansal ilişkileri gibi birçok farklı
unsur, bu iki komşu coğrafyanın kaderini birbirine eklemlemişti.

Pera’nın yüzyıl boyunca artan ve apartmanın bir konut tipi olarak yaygınlaşmasıyla
yoğunlaşan nüfusu; değişen hijyen ve tüketim alışkanlıkları; sayıları hızla artan otel,
restoran, bar gibi tüketim mekânları ve tüm bunlara cevaben 1885’te faaliyete geçen ve
birinci önceliği Pera’ya temiz su getirmek olan Terkos şebekesi bölgedeki atık su üreti-
mini de çok ciddi biçimde yükseltmişti.¹²

sonunda gelişen sayfiye kültürü ve su kullanımı ilişkisini, Belgrad, Bahçeköy ve Kömürcü köylerinin
kolera riski sebebiyle boşaltılması üzerinden inceleyen bir çalışma için bkz. Burcu Kurt, "The Ottoman
State Between Urban Space and Environment: Preserving the Drinking Water of Istanbul", *Belleten* 85,
no. 304 (2021): 933–966. Osmanlı kent tarihçiliğinin son yıllardaki iki önemli eserinde, Sibel Zandi-Sayek
İzmir, Stefan Weber de Şam örneklerinde koleranın altyapı ve mekân politikalarını nasıl etkilediğinden
kısaca bahsetmektedir, bkz. Sibel Zandi-Sayek, *Ottoman Izmir: The Rise of a Cosmopolitan Port, 1840/1880*
(Minneapolis: University of Minnesota Press, 2012); Stefan Weber, *Damascus: Ottoman Modernity and
Urban Transformation (1808–1918)* (Aarhus: Aarhus University Press, 2009), c. 1, 109–111, c.2, 198, 201.

9 Çevre adaleti kavramı, küresel ve yerel ölçekte toplulukların çevre kaynaklarından yararlanma
imkânları ve çevresel risklerle karşılaşma ihtimallerinin, sınıf, ırk, toplumsal cinsiyet gibi belirleyiciler
yüzünden eşitsiz biçimde paylaşıldığını ve çevre mücadelelerinin bu paylaşımada adaleti sağlamak üzere
çalışması gerektiğini iddia eder. Kavramın teorisi, tarihi ve çeşitli örneklerdeki kullanımı için bkz. Marco
Armiero ve Giacomo D’Alisa, "Rights of Resistance: The Garbage Struggles for Environmental Justice in
Campania, Italy", *Capitalism Nature Socialism* 23, sy 4 (2012): 52–68; Paul Mohai, David Pellow, ve
J. Timmons Roberts, "Environmental Justice", *Annual Review of Environment and Resources* 34, sy 1
(2009): 405–430, <https://doi.org/10.1146/annurev-environ-082508-094348>; David Naguib Pellow,
What Is Critical Environmental Justice? (Cambridge: Polity, 2018).

10 Süleyman Faruk Göncüoğlu ve Esmâ Kayar, *Denizcilerin Karargâhı Kasımpaşa* (İstanbul: Beyoğlu
Belediyesi, 2012).

11 Lorans İzabel Baruh, "The Transformation of the 'Modern' Axis of Nineteenth-Century Istanbul Property,
Investments and Elites from Taksim Square to Sirkeci Station" (Doktora Tezi, Boğaziçi Üniversitesi, 2009);
Edhem Eldem, "Ottoman Galata and Pera between Myth and Reality", *From 'Milieu de Mémoire' to 'Lieu
de Mémoire': The Cultural Memory of Istanbul in the Twentieth Century*, yay. haz. Ulrike Tischler (Münih:
Meidenbauer, 2006), 18–36.

12 K. Mehmet Kentel, "Nature's 'Cosmopolis': Villagers, Engineers, and Animals along Terkos Waterworks
in Late Nineteenth-Century Istanbul", *The Seeds of Power: Explorations in the Environmental History of
the Ottoman Empire*, yay. haz. Onur İnal ve Yavuz Köse (Winwick: The White Horse Press, 2019), 155–183;
İlhami Yurdakul, *Aziz Şehre Leziz Su: Dersaadet Su Şirketi, 1873–1933* (İstanbul: Kitabevi, 2010).

Nitekim birçok çağdaş anlatı, Pera ve Kasımpaşa'nın paylaştıkları su peyzajına değinir ve Kasımpaşa'nın sorunlarının arkasında bu bağlantının olduğunu yazıyordu. Bu sorunların başında da salgın hastalıklar ve en önemlisi de kolera geliyordu. Namık Kemal 1872 yılında "Bir memleketin tanzifatı hıfz-ı sıhhatin a'zam-ı esbâbındandır. Biraz aklı olup da kolera'nın İstanbul'a her geldikçe Balat ve Kasımpaşa ile Beyoğlu ve Büyükdere'de gösterdiği tesirâtın farkına dikkat edenler için bu davaya başka bir delil aramak lâzım gelmez" diye yazarken,¹³ Hagop Baronyan ise 1880'de hicivli diliyle "Nasıl ki dikensiz gül olmaz, Kasımpaşa da lağımsız olmaz [...] Şehirde kolera baş gösterdiğinde Kasımpaşa'da doğmuş, diğer mahallelerde ölmüştür... Bu mahallenin deresi lağımdır. Pera'da doğar, buradan geçerek denize dökülür" diyordu.¹⁴



1865 kolera haritası. Mongeri, 1866.
Salt Araştırma.

Özellikle 1865–1866'nda yaşanan büyük kolera salgınıyla birlikte Kasımpaşa salgınların merkezi olarak mimlenmişti. Meşhur Dr. Luigi (Louis) Mongeri'nin bu salgın hakkındaki detaylı çalışmasında yer verdiği hastalığın İstanbul'daki yayılım haritasına göre kolera kente ilk olarak Kasımpaşa'dan girmiş, burada önce Ermeni ve Kürt işçiler hastalığın kurbanı olmuş ve salgın kentin geri kalanına buradan yayılmıştı (şekil 1).¹⁵ Bölgenin hastalığın kaynağı ve en yoğun yaşandığı yer olarak görülmesinde birkaç faktör rol oynuyordu. "Bekâr" göçmen işçilerin en yoğun yaşadığı yerlerden biri olması ve bekâr odalarının sağlıksız koşulları, Galata limanına ve dolayısıyla kolera'nın uluslararası dolaşımına yakınlığı, ama en önemlisi, bölgenin ortasından geçen ve yukarı mahallelerin atığını taşıyan akarsulardı.

Muğlak Bir Su Peyzajı

Pera'nın ve Kasımpaşa'nın hijyen ve/veya kolera sorununu gündemleştiren tüm belge ve anlatılar Kasımpaşa derelerine Pera, Tatavla ve Pangaltı'dan açıktan akan lağımlardan bahsediyordu.¹⁶ 9 Ağustos 1871'de, Pera'da İngilizce yayın yapan *Levant Herald* gazetesi şöyle yazıyordu:

¹³ Namık Kemal, *Osmanlı Modernleşmesinin Meseleleri. Bütün Makaleler*, 1. cilt, yay. haz. Nergiz Yılmaz Aydoğdu ve İsmail Kara (İstanbul: Dergâh Yayınları, 2005), 247.

¹⁴ Baronyan, *İstanbul Mahallelerinde Bir Gezinti* (İstanbul: Can Sanat Yayınları, 2014).

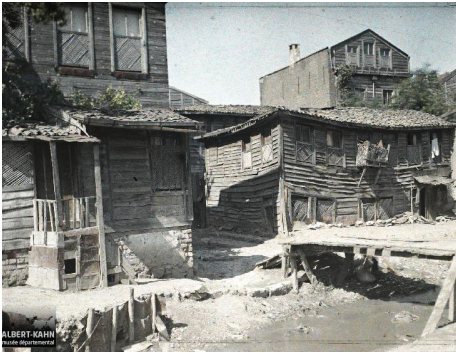
¹⁵ Mongeri, *Études sur l'épidémie de choléra qui a régné à Constantinople en 1865 suivies d'un appendice sur la nature contagieuse du choléra et des devoirs des médecins sanitaires*. İstanbul: Imprimerie M, 1866. Mongeri'nin haritası kullanılarak hazırlanan salgının zaman çizelgesi için bkz. istanbulbandatabase.com.

¹⁶ Kasımpaşa derelerinin kirliliği ve ıslah çalışmalarıyla ilgili bkz. Mehmet Sait Türkhan, "19. ve 20. yüzyılda Haliç'te Çevre Sorunları ve Deniz Kirliliği", *Toplumsal Tarih*, no. 169 (Ocak 2008): 60–66; Emel Soyer, "18 ve 19. Yüzyılda Kasımpaşa Deresi ıslah Çalışmaları", *Toplumsal Tarih*, no. 169 (Ocak 2008): 66–80.

Şehirde eski Bizans lağım sistemi olduğu gibi devam ediyor, atığın akışı kısımete ve yerel coğrafyanın tesadüflerine bırakılıyor. Tatavla'dan Kasımpaşa'ya akan açık dere tüm tiksindiriciliğiyle tifo üretmeye ve koleraya davetiye çıkartmaya devam ediyor, tıpkı yedi sene önce olduğu gibi. Eğer Şehremini Haydar Bey ya da 6. Daire Reisi Kadri Bey Pangaltı'dan aşağıya vadiye inerse, kolera tekrar İstanbul'a geldiğinde ana hattı ve merkezinin burası olacağına dair onları ikna etmemize gerek kalmayacaktır.¹⁷

Nitekim korkulan gerçekleşmiş, kısa bir süre sonra İstanbul yeni bir kolera salgınıyla karşı karşıya kalmış ve Kasımpaşa yeniden kolera tartışmalarının odağı haline gelmişti. 2 Ekim 1871'de Osmanlı zabıtları Kasımpaşa'yı kordona almış ve bölgeye giriş çıkışları yasaklamıştı. Hastalığın Kasımpaşa'dan yayıldığına inanan otoriteler bunun önüne geçmek için mahalleyi şehrin geri kalanından kopartmaya çalışmıştı.¹⁸ Şehir mektupçusu Basiretçi Ali okurlarını "kordonun vazından asıl maksat, Galata ve Beyoğlu gibi kalabalık yerler ile Kasımpaşa'nın ihtilatını kesmek" diye bilgilendiriyordu.¹⁹ Kasımpaşa'nın kordona alınmasından sadece bir ay sonra mahalle, bundan on dört sene önce Pera'da, imparatorluğun ilk modern belediye teşkilatı olarak kurulan Altıncı Daire-i Belediye'nin sınırlarına dâhil edilmişti. Pera'nın Frankofon gazetelerinden *La Turquie* bu gelişmeyi övmüş, belediyenin, "salgının kalıcı yuvası haline gelen" Kasımpaşa ve Hasköy'de yapması gereken ilk işin "temizlik" olduğunu yazmıştı.²⁰

Bu temizlenmesi gereken ana suyuolları Piyale Paşa Deresi (ya da Baruthane, Fişekhanne) ve Dolapdere'ydi; bu iki dere, önce Kasımpaşa Akarcası'nda ve sonra Güzelce Kasım Paşa Camii civarında birleşiyor ve Bahriye Nezareti yanından Haliç'e dökülüyordu. 1871 salgını sırasında *British Medical Journal*'da çıkan bir yazı, Kasımpaşa'yı "mekruh bir koku yayan bir lağımın ucunda, iğrenç bir yer" olarak tanımlıyordu.²¹



Kasımpaşa. Fotoğraf: Auguste Leon, 30 Mayıs 1913. Albert-Kahn Arşivi.



Kasımpaşa Deresi. Fotoğraf: Adolphe Saum, 1865-1870. Salt Araştırma.

17 *Levant Herald*, 9 Ağustos 1871. Pera ve Kasımpaşa arasında nasıl eşitsiz biçimde yaşandığını tartıştığından, atıf yapılan dönem gazetelerinin çoğunluğu Pera'da yayımlanan yayınlardır. Bu gazeteler, Pera'daki yerleşik elitlerin Kasımpaşa'ya karşı olan sınıfsal bakışlarını temsil etmek için özellikle faydalıdır.

18 Yıldırım, "Salgın Afetlerinde İstanbul".

19 Basiretçi Ali Efendi, *İstanbul Mektupları*, yay. haz. Nuri Sağlam (İstanbul: Kitabevi, 2001), 62-64.

20 "Chronique", *La Turquie*, Kasım 25, 1871.

21 "Cholera", *British Medical Journal*, Ekim 28, 1871.

İki derenin birlikte "mekruh bir koku yayarak" aktığı bu son kısma Kasımpaşa Deresi deniyordu; ancak bu isim, bütün bu su sistemine işaret eden, daha muğlak biçimde de kullanılıyordu. Kentin atık sularına karışan ve sokak içlerinden akan bu derelerin kesin bir kronolojisini çıkartmak çok kolay değildir; ancak antik kaynaklar ve haritalar, derelerin tarihinin Bizans dönemine kadar uzandığını ve şehrin belli başlı akarsularından olmasalar da varlıklarını yüzyıllar boyunca sürdürmüş olduklarını gösterir.²² Evliya Çelebi, örneğin, on yedinci yüzyılda Kasımpaşa'nın içinden iki dere aktığını, ikisinin de ikişer tarafının dükkânlarla dolu olduğunu ve üzerlerinde köprüler olduğunu söyler.²³ On dokuzuncu yüzyılda ise, 1700'lerin ikinci yarısından itibaren bölgenin tepelerinde,

yani Pera ve Tatavla'da hızlanan kentleşme ve nüfus yoğunluğunun artışı, bu dereleri neredeyse tamamen lağımlarla özdeşleştirmişti, dereler kent peyzajının parçası olmaktan çıkıp kentin sorun coğrafyasının unsurları ve hatta önemli aktörleri haline gelmişti.

Bahsedilen terminolojik ve coğrafi muğlaklığın bir diğer sebebi de bu iki derenin bölgede on dokuzuncu yüzyıla kadar varlığını sürdüren yegâne suyolları olmamasıdır. Kasımpaşa vadisi sokak aralarından, boş arazilerden, tarla ve bostan kenarlarından akan ve dere tabiri edilen birçok suya sahipti; Cin (Tatavla ya da İplikçi) Deresi bunların en görünür olanlarındandı. Cin Deresi kaynağını Feriköy'den alıyor ve Tatavla'nın sirtlarından akarak Dolapdere'yle buluşuyordu. Yüzyıl ortasından bir belge, Büyük ve Küçük Derelelerin (Dolapdere ile muhtemelen Feriköy'den akarak Dolapdere'ye birleşen Cin Deresi),²⁴ o sıralarda hızla yapılaşan Yenişehir Mahallesi'nin (Taksim-



Johann Baptist von Reben, *Bosphorvs Thracicvs*, 1764. Harvard Üniversitesi Harita Koleksiyonu.

²² Dionysios Byzantios, *Boğaziçi'nde bir gezinti*, yay. haz. Mehmet Fatih Yavuz (İstanbul: Yapı Kredi, 2020).

²³ Çelebi, *Evliya Çelebi Seyahatnâmesi 1. Kitap Topkapı Sarayı Kütüphanesi Bağdat 304 numaralı yazmanın transkripsiyonu – dizini*, yay. haz. Robert Dankoff, Seyit Ali Kahraman, ve Yücel Dağlı (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2006), 22–25.

²⁴ Evliya da büyük ve küçük dere ayrımı yapar, ancak bu isimlendirmenin hangi suyollarına tekabül ettiği – şimdilik – şüphelidir.

Tatavla arası) molozlarıyla tıkaandığını, bu yüzden sık sık sellerin yaşandığını, çocukların boğulduğunu, dükkân ve evlerin harap hale geldiğini, fakir Kasımpaşa ahalisinin buna dayanacak gücü olmadığına dair şikâyetlerini bildiriyordu.²⁵

Bu dönemde bu suyollarının en çok temsil edildiği doküman tipi, altyapı planlarıydı.²⁶ Her ne kadar koleranın su yoluyla yayılan bir mikrop sonucu ortaya çıktığına dair kesin yargılara ancak yüzyıl sonunda varılabilmişse de dönemin hâkim miasma anlayışı da organik atıkların yaydığı zehirli gazların hastalıkların ortaya çıkmasında rolü olduğu görüşüyle kent reformcularının dikkatinin su kaynaklarına, lağımlara, çöplere ve mezarlıklara çevrilmesine sebep olmuştu.²⁷ 1880'lerden itibaren Kasımpaşa derelerinin ıslah edilmesine dönük birçok proje hazırlanmış, gerek devletin ve kentlin sağlık teşkilatı gerekse kentte altyapı faaliyetlerinde bulunan özel şirketler—başta kent in altyapısında faal olan Dersaadet Su ve Tramvay Şirketleri olmak üzere—ve mühendisleri Kasımpaşa'nın suyu ve toprağını kendilerine dert edinmişlerdi.²⁸ Hazırlanan tüm büyük çaplı planlar, derelerin önemli bir kısmının üzerlerinin kapatılıp yer altına alınmasını öngörüyordu. Ancak büyük projeler yüksek maliyetleri yüzünden gerçekleştirilememişti. Bunun yerine derelere devlet ve belediye eliyle küçük müdahalelerle yetinilmişti.

Bir Salgının Sayıları: 1893–1894 Kolera Defteri

Peki Kasımpaşa'nın sularına yönelik bu telaşlı anlatılar ve bitmek tükenmek bilmeyen projeler koleranın maddi gerçekliğiyle ne kadar örtüşüyordu? Bunu anlamak için 1893 salgınının sayısal ve mekânsal bir incelemesine girişmek faydalı olacaktır. Salgında ilk vakalar, 24 Ağustos'ta (r. 12 Ağustos) Hasköy'ün Turşucu Mahallesi'nde bir hanede Habibe Hanım ve Kuleli Askeri Okulu'ndan bir zaptiye olarak kayda geçti. Giderek artan bir yayılma hızıyla tüm şehri etkisi altına alan salgın, Kasım–Aralık'ta (Teşrinisani 1309) doruğa ulaştı. Bu dönemde toplam 1320 kişi hastalığa yakalanırken 727 kişi hayatını kaybetti. Ağustos 1893'ten salgının sönümlendiği Nisan 1894'e kadar toplam vaka sayısı 2683'ü, vefat sayısı 1537'yi buldu.²⁹ Resmi istatistiklere göre vakaların %20'si kışla, karakol ve gemilerde kalan askerlerden oluşurken sivil halktan hastalığa yakalananların %40'ını Müslüman erkekler oluşturuyordu.

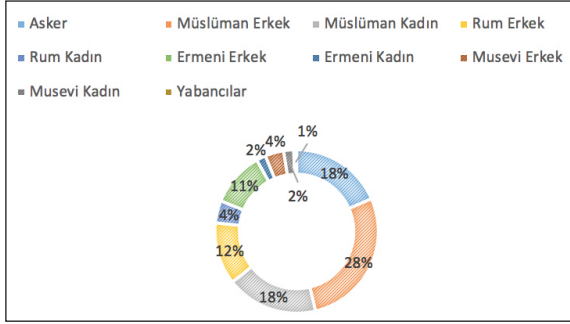
²⁵ "BOA, I. MVL. 204/6490" Alternatif bir isimlendirme için bkz. Kolağası Mehmed Raif, *Mir'ât-ı İstanbul*. Yay. Haz. Doğan Yavaş (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2021).

²⁶ Bu planların kent tarih yazımı açısından önemi için bkz. Kentel, "Pera, Kasımpaşa, Sewers, and Maps."

²⁷ On Barak, "Scraping the Surface: The Techno-Politics of Modern Streets in Turn-of-Twentieth-Century Alexandria", *Mediterranean Historical Review* 24, no. 2 (2009): 187–205; David Inglis, "Sewers and Sensibilities: The Bourgeois Faecal Experience in the Nineteenth-Century City," *The City and the Senses*, yay. haz. Alexander Cowan ve Jill Steward (Aldershot: Ashgate, 2007), 105–130; Joachim Radkau, *Nature and Power* (Cambridge: Cambridge University Press, 2008), Donald Ried, *Paris Sewers and Sewermen* (Cambridge: Harvard University Press, 1993), Fahmy, "An Olfactory Tale of Two Cities: Cairo in the Nineteenth Century."

²⁸ BOA, Y.PRK.TKM 30/2, (26 Ağustos 1893); Y.PRK.TKM 30/2; BCA, 230.0.0 / 68.2.1. (8 Mayıs 1884), BOA, Y.A.HUS 275/120, (28 Haziran 1310).

²⁹ İÜK, NEKTYO8987, 1893. Bu defterin 43. varağındaki tabloyu Mesut Ayar transkribe etmiştir, bkz. Ayar, *Osmanlı Devletinde Kolera*, 473, ek. 1. Ancak Ayar'ın yayınında tablodaki vefat ve musab (vaka) sayıları dizgi sırasında karıştırılmış olmalıdır.



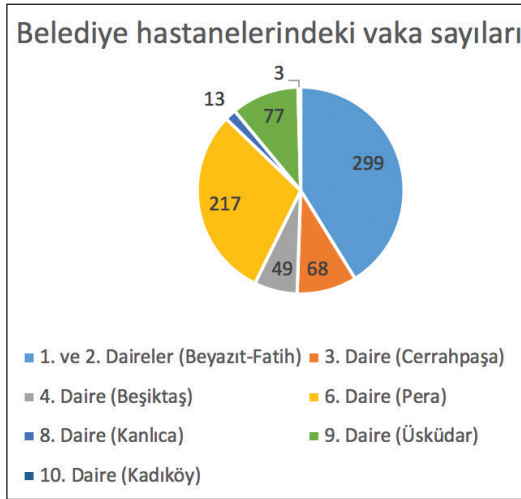
1893–1894 kolera salgını sırasında resmi kayıtlara göre hastalığa yakalanan 2683 kişinin cemaat ve cinsiyetlere göre oranı. İÜK, NEKTY08987, 1894.

Bu istatistikler, yukarıda da değindiğim gibi İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi'nde bulunan 8986 ve 8987 numaralı *Dersâadet*'te ve *bilâd-ı selâse*'de 1309 senesi koleradan musab ve vefat edenler defteri'ne dayanmaktadır.³⁰ 22 Mayıs 1894 tarihinde tamamlanmış bu defter, iki ayrı ciltte 1893 salgınının tespit edilebilen tüm verilerini kayda geçirmiştir. İlk cilt birçok belediye dairesinde kurulan hususi kolera hastanelerine yatan hastaları kaydederken ikinci cilt daha genel bir bakışla, hastalığın başından beri bilinen tüm vakaları—hastanelere yatmış olsun olmasın—işlemiştir. İlk ciltte hastanın mesleği ve hastaneye nereden geldiği daha genel ifadelerle belirtilmişken ikinci ciltte hastanın hastalığa yakalandığı düşünülen yer (iş ya da evinin mahalli) daha detaylıca işlenmeye çalışılmıştır.

Bulaş sırasıyla kaydedilmiş 1893–1894 kolera salgını istatistiklerinin ilk sayfası. *Dersâadet*'te ve *bilâd-ı selâse*'de 1309 senesi [sic] koleradan musab ve vefat edenler defteri 2. İÜK NEKTY08987, 1894.

³⁰ Bu defterde tutulan bilgilerin 1839'da 1831 kolera salgınına cevaben tutulmaya başlanan vefâyat defterleriyle karşılaştırılması yerinde olacaktır. Bu defterlere dair bkz. Gülhan Balsoy ve Cihangir Gündoğdu, "Ottoman Death Registers (Vefeyât Defterleri) and Recording Deaths in Istanbul, 1838–1839", *Middle Eastern Studies* 57, no. 2 (2021): 197–208, <https://doi.org/10.1080/00263206.2020.1851682>; Gülhan Balsoy ve Cihangir Gündoğdu, "Vefâyat Defterleri ve Geç Osmanlı İmparatorluğu'nda Ölüm ve Ölümün Kaydı", *Toplumsal Tarih* 318 (Haziran 2020): 24–28. Bu makale, 1893 salgınının eksiksiz bir portresini çizmek yerine, afetin görünür kıldığı altyapısal ve ekolojik bağlantıları, örüntüleri ve eşitsizlikleri tartışma çabasıdır; salgının genel seyri için bkz. Ayar, *Osmanlı Devletinde Kolera*; Nuran Yıldırım, "Su ile Gelen Ölüm: Kolera ve İstanbul Suları", *Toplumsal Tarih*, 145 (Ocak 2006): 18–29.

İlk ciltte yer alan istatistiklere dayanarak hem Pera ve Galata'yı, Pera'nın kuzey uzantısı Pangaltı ve Tatavla'yı, hem de 1871 itibarıyla Kasımpaşa ile Hasköy'ü içine alan Altıncı Daire'nin kolera hastanesine yatırılmış ve çoğu hayatını kaybetmiş 217 hastanın bilgilerini incelediğimizde, koleranın deneyimlenmesinde mekânsal adaletsizliklerin nasıl yaşandığını rahatça görebiliriz. Bu hastalar arasındaki mekânsal anlamda en büyük grubu, kırk sekiz kişiyle Kasımpaşa'dan gelenler oluşturuyordu — buna karşılık hastalığı Beyoğlu'nda kapalı kişi sayısı sadece ikiydi. Sadece semtler değil, mesken tipleri de belirleyiciydi. Tüm listede sadece bir apartman belirtilmişken, insanların toplu ortamlarda, sınırlı hijyenik koşullarda yaşadığı han ve bekâr odalarından getirilmiş hasta sayısı yirmi beşti. Salgının eşitsizliğinin bir diğer çarpıcı örneği de meslek gruplarıydı. 217 kişinin çoğunluğu el emeği gerektiren geçici işlerde çalışıyordu — bunlardan kırk üçü amele, yirmi dokuzunu rençper olarak nitelendirilmişti. On altı tanzifat amelesi, yani belediyenin temizlik işçisi de hastalığa yakalanmıştı. Hastalardan sekizi de serseri olarak belirtilmişti; muhtemelen ne işi ne evi olan bu kişiler de hem mikroba hem de mikrobu daha ölümcül hale getiren koşullara karşı korunmasızlardı.

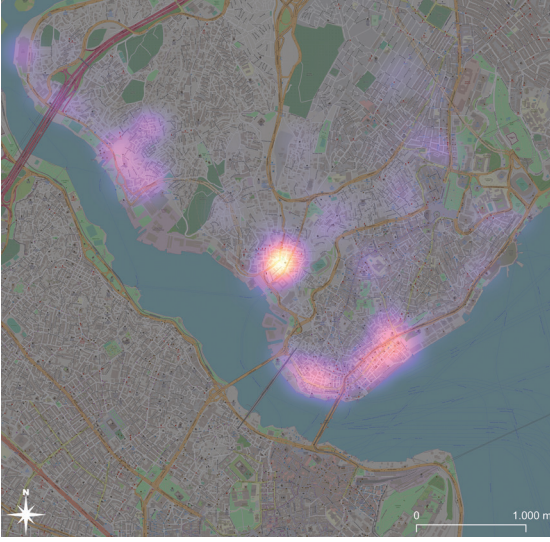


1893–1894 kolera salgını sırasında resmi kayıtlara göre (İÜK, NEKTYO8986, 1893) belediye hastanelerinde tedavi edilmiş 763 kişinin hastanelere göre dağılımı.

Bir Salgını Haritalandırmak

İlk defterden gelen bu bilgiler Altıncı Daire sınırları içindeki durum hakkında ve Altıncı Daire'nin şehrin geri kalanına kıyasla nasıl olduğu konusunda bize fikir verse de birçok açıdan noksan. Öncelikle doğası gereği sadece hastaneye yatan hastalarla sınırlı olduğu için hastaneye nakledilemeyen ya da hastaneye gitme ihtiyacı duymamış, özel tıbbi desteğe erişimi olan kişiler bu listenin parçası değildi. İkincisi, belediye hastaneleri yoğunlukla kendi bölgelerinden hasta kabul etse de başka daire sınırları içinden gelen hastaları da tedavi ettikleri oluyordu. Bu da ilk defteri bölgesel bir dağılım için yetersiz kılıyor. Ancak en önemlisi, bu defterin verdiği lokasyon bilgileri çok daha genel ve bölgeler içinde bir kırılım yapmaya izin vermiyor; dolayısıyla hastalığın bölgenin kendi içine nasıl eşitsiz biçimde tecrübe edildiği ve bu eşitsizliklerin altyapısal/çevresel sebepleri hakkında bir yorum yapmamızı engelliyor. Bunun için ikinci cildi detaylıca ele almak gerekiyor.

Bu çalışmada, ikinci ciltteki verilerin transkripsiyonundan sonra, Pera ve civarı coğrafyasında tespit edilmiş vakaları daha keskin bir şekilde lokalize edebilmek için Şehremaneti adına Osman Nuri Ergin'in başkanlığındaki bir heyetin 1927 yılında yürüttüğü, İstanbul sokak isimlerini sistematize edip Türkçeleştirdiği çalışmasından³¹ ve bu çalışmanın çıktısı olarak hazırlanmış 1934 tarihli İstanbul Şehri Rehberi'nden faydalandım.³² İsmi 1927'den önce değişmiş ya da bir sebepten bu çalışmanın parçası olamamış sokaklar için Stolpe, Goad, Alman Mavileri ve Pervititch haritalarını kullandım. Zaten sokak isimleri hâlâ aynı olsa bile bu haritalarla karşılaştırarak yerlerinin coğrafyada hâlâ aynı noktaya tekabül ettiğinden emin olmak gerekiyordu. Bu kaynaklarda tespit edemediğim sokaklar için Osmanlı devlet arşivi, İstanbul Ansiklopedisi ve diğer birincil ve ikincil kaynakların yardımına başvurdum. Neticede defterde belirtilen sokağın bugünkü ismi ve yerinden emin olduktan sonra, Google Maps aracılığıyla sokağın—eğer daha spesifik bir bilgi verilmediyse—orta noktasından koordinatlarını çektim. Belgede sokak ismi yerine cami, kilise, sinagog, mescit, çeşme gibi daha kesin olarak tespit edilebilen yerler belirtilmişse lokalizasyonu onlara göre ayarladım. Son olarak, eğer sokak ismi ya da bu tip nirengi noktaları değil de mahalle ya da semt adı belirtilmişse her mahalle ve semt için kendi belirlediğim nirengi noktalarını aldım: "Kasımpaşa" ya da "Kasımpaşa Cami-i Kebir Mahallesi" için Güzelce Kasım Paşa Camii, "Beyoğlu" için Galata Sarayı önü, "Pangaltı" için Pangaltı Hamamı gibi. Görüleceği üzere bu veri görselleştirme ve analiz pratiği, birincil kaynakların doğası nedeniyle araştırmacının vermesi gereken çeşitli kararları mecbur kılıyor; bu açıdan bu çalışmanın sonucunda ortaya çıkan temsiller bir nebze temkinli yaklaşmak gerekir.³³ Ancak verinin geneline bakıldığında, bu "bilgiye dayalı tahmin"lerin sayısının oldukça sınırlı olduğu ve salgının odak noktalarını anlamak konusunda bizi yanlış yönlendirecek bir miktarda olmadığı rahatlıkla söylenebilir.



Günümüz İstanbul haritası (OpenStreetMap, 2022) üzerinde 1893–1894 kolera salgını vakalarının ısı haritası, Galata Yarımadası kesiti. Şehrin bu bölgesinde kolera en yoğun olarak Kasımpaşa'da yaşanmış; sonra sırasıyla Galata, Tophane ve Hasköy salgından en çok etkilenen yerler olmuştur.

Bu veri seti CBS aracılığıyla 1893 salgınının bölgedeki dağılım bir ısı haritası olarak görselleştirilip günümüz İstanbul haritası üzerine uygulandığında kolera'nın bölgenin tamamında etkili olduğunu,

Bu veri seti CBS aracılığıyla 1893 salgınının bölgedeki dağılım bir ısı haritası olarak görselleştirilip günümüz İstanbul haritası üzerine uygulandığında kolera'nın bölgenin tamamında etkili olduğunu,

³¹ Ölçer, *Şehir Sokak Hafıza: Kuyul'dan Biçki Yurdu'na Osman Nuri Ergin ile İstanbul Sokak Adları* (İstanbul: Zeytinburnu Belediyesi, 2014).

³² Ergin, *İstanbul Şehri Rehberi* (İstanbul: İstanbul Belediyesi, 1934).

³³ Dijital beşeri bilimler ve özellikle haritalandırma çalışmalarının "meseleleri" için bkz. Chris Roosevelt, "Location Matters: Disciplinary Diversity and Community Collaboration in Digitally Mapping the Past", içinde *Spatial Webs: Mapping Anatolian Pasts for Research and the Public*, ed. Chris Roosevelt (İstanbul: Koç University Press, 2021), 5-27.



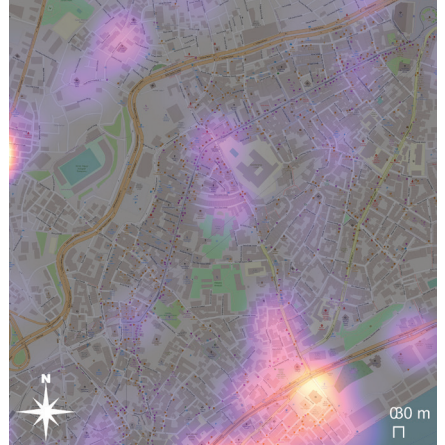
Günümüz İstanbul haritası üzerinde 1893–1894 kolera salgını vakalarının ısı haritası, Galata ve civarı. Pera'nın doğu cihetinin atık sularını toplayan ve Karabaşdere'nin döküldüğü Tophane ve liman bölgesi Galata'da salgının odak noktaları.

karşılık Cadde-i Kebir (bugünkü İstiklal Caddesi) ve civarının hastalıktan çok daha az etkilendiğini görmek mümkün. Bu ayrışmada topografinin önemli bir payı olsa da altyapı ve altyapının temsil ettiği sınıfsal tercihler de belirleyiciydi.

Kasımpaşa Dereleri ve 1893–1894 Salgını

1893 salgını başladığı sırada Kasımpaşa'ya dökülen Piyale Paşa ve Dolapdere akarsularının ne durumda olduğunu öğrenmek için Nefise-i Sanayi Mektebi hocalarından August Jasmund'un 1891'de hazırladığı rapora bakmak yerinde olur. Jasmund'un analizine göre, Piyale Paşa/Baruthane, Dolapdere'yle birleştiği noktaya kadar büyük ölçüde temizdi; ancak Pera, Pangaltı ve Feriköy'ün atık sularını taşıyan Dolapdere'yle birleştiği noktadan itibaren kirleniyordu ve ikisi birlikte Kasımpaşa'yı "pislik yuvası" haline getiriyorlardı.³⁴ II. Abdülhamid'in sağlık başmüfettişi kimyager Bonkowski de 1892'de hazırladığı raporda derenin üstünün kapatılması gerektiğinin altını çizmişti; bunun için özel bir komisyon kurulmuştu.³⁵

Beyoğlu civarı kolera vakalarının ısı haritası, Jasmund'un raporuna eşlik eden dere/lağım planına bindirildiğinde Jasmund'un derelerin durumu hakkındaki yorumlarının ne kadar isabetli olduğu görülebilir. Gerçekten de tüm bölge içinde en çok vakanın görüldüğü yer, iki derenin birleşerek Haliç'le buluştuğu Kasımpaşa merkeziydi. Piyale Paşa deresinin etrafında ise—nüfus yoğunluğunun çok daha az



Günümüz İstanbul haritası üzerinde 1893–1894 kolera salgını vakalarının ısı haritası, Cadde-i Kebir. Cadde-i Kebir ve etrafında koleranın etkisi oldukça sınırlıydı. Galata Sarayı önündeki kısmi yoğunluk, daha spesifik bir mekân detay belirtilmemiş Pera vakalarının orada gösterilmesiyle ilgilidir.

³⁴ BOA, Y..A.HUS 275/120, (28 Haziran 1310). August Jasmund, "Assainissement du ravin de Kassim Pacha".

³⁵ Ayar, *Osmanlı Devletinde Kolera*, 276.



Jasmund'un Kasımpaşa lağım planı (BOA, Y.A.HUS 275/120) üzerinde 1893–1894 kolera salgını vakalarının ısı haritası, Kasımpaşa. Vakalar Güzelce Kasım Paşa civarında, Baruthane ve Dolapdere'nin birleştiği Kasımpaşa Akarcası etrafında yoğunlaşmıştır.



Jasmund'un Kasımpaşa lağım planı üzerinde 1893–1894 kolera salgını vakalarının ısı haritası, Dolapdere ve Cin (Tatavla) Deresi. Haritanın kuzeybatısında Sakız Ağacı Mahallesi ve güneydoğusunda Elmadağ Caddesi'nde yoğunlaşmalar görülmektedir. Önceki raporlarda iddia edildiğinin aksine, Dolapdere her noktasıyla bir kolera merkezi gibi gözükmemektedir.

olmasının da etkisiyle – kayıtlara girmiş çok az vaka gözüküyordu. Dolapdere'nin Pan-galtı'ya uzandığı güzergâhın (bugünkü Dolapdere Caddesi) iki tarafı da özellikle Taksim Dolapdere arası (bugünkü Bülbül mahallesi), vakaların yoğunlaştığı yerlerdi.

Aynı mevki Tatavla Caddesi'nden (bugünkü Kurtuluş Caddesi) Dolapdere'ye dökülen Büyük Akarca'yı (bugünkü Akağalar Caddesi) da topluyordu. 1881 yılında II. Abdülhamid'in özel doktoru Spiridon Mavrogény, padişaha sunduğu raporda buraya özellikle dikkat çekmiş, "son salgında bu fakir ve kalabalık mahallenin halkının kolera tarafından kırıp geçildiğini" yazmıştı.³⁶ 1893'e gelindiğinde Büyük Akarca üstündeki vakalar ise herhangi bir yoğunlaşmaya işaret etmiyordu. Bunun sebebi, 1883 ve 1886'da Altıncı Daire'nin gerçekleştirdiği lağım çalışmalarının iyileştirici etkisi olabilir.³⁷ Ancak Büyük Akarca'nın olumsuz etkisinin Dolapdere'yle birleştiği yerlerde hissettirmeye devam ettiği söylenebilir.

Kasımpaşa dereleriyle kolera arasındaki ilişki, salgının 1894'te sönmüldikten kısa süre sonra nüksettiği 1895 yılında da devam etti. İstanbul'un hijyen durumunu denetlemek için kente çağrılmış Alman bakteriyolog Rudolf Emmerich, salgının odaklarından biri olarak Kasımpaşa derelerini göstermiş ve buralara üstü kapalı lağımlar yapılması gerektiğini belirtmişti.³⁸

³⁶ Mavrogény, "Rapport présenté à sa majesté Imperiale le Sultan sur l'état de l'hygiene publique a Constantinople en Janvier 1881 par son medecin en chef et son medecin particulier le Docteur Spiridon Mavrogény" (İstanbul: 1881).

³⁷ BCA, 230.0.0 / 68.2.1. (8 Mayıs 1884). Paul Boutan, "Plan de la Canalisation générale de le Ville et de l'assainissement du quartier du Kassim-Pacha".

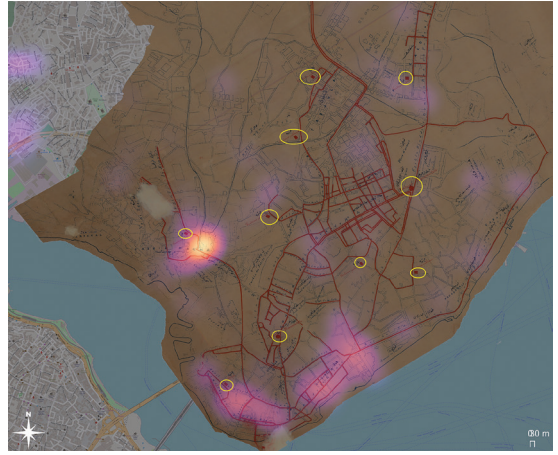
³⁸ Nuran Yıldırım ve Hakan Ertin, "European Physicians/Specialists During the Cholera Epidemic in Istanbul 1893-95 and Their Contributions to the Modernization of Healthcare in the Ottoman State", *Health, Culture and the Human Body: Epidemiology, Ethics and History of Medicine, Perspectives From Turkey and Central Europe*, yay. haz. İlhan İlkılıç vd. (İstanbul: BETİM, 2014), 189–215.

Terkos Suyu ve 1893–1894 Salgını

Pera ve civar mahalleleri arasındaki çevresel ve altyapı eşitsizliklerini kolera afeti üzerinden tartışmanın bir diğer yolu da atık su yerine temiz su altyapısını takip etmek olabilir. Yukarıda değindiğim gibi 1885'te, Terkos ekolojisini dönüştürerek Pera'ya hizmet vermeye başlayan Terkos su şebekesi, imparatorluk ölçeğinde abonelik sistemiyle çalışan ilk merkezi su dağıtım sistemiydi; kullanılan modern pompalar hem şehrin Pera gibi yüksek noktalarına hem de buralarda bulunan apartmanların üst katlarına su taşıyabiliyordu. Osmanlı devletiyle Dersaadet Su Kumpanyası arasında yapılan

anlaşma, şirketin belirli sayıda çeşme açıp ihtiyaç sahiplerine bedava su sağlamasını öngörse de—ki şirket erken cumhuriyet döneminde millileştirene kadar bu çeşmelerin yetersizliği daimi bir şikâyet konusu—şirketin asıl hedefi özellikle Pera'da yerleşik üst sınıflar ve Boğaz hattındaki sarayla yalıları.³⁹ Nitekim Terkos suyunun ilk dağıtım planı da bunu kanıtlar: Şebeke Cadde-i Kebir civarına yoğunlaşmışken Kasımpaşa ve Tophane neredeyse tamamen es geçilmiştir.⁴⁰ Terkos'un şehrin çok daha dışından gelen ve görece temiz sularına erişimi çok kısıtlı olan mahalleliler, kaynağını şehre çok daha yakın yerlerden alan, çok daha kalabalık mahallelerden geçen ve kontaminasyonu çok daha yüksek Taksim suyunun ait çeşmelerin sularına muhtaçtı.⁴¹

1893 vakalarının ısı haritasını Terkos su şebekesi planıyla üst üste bindirdiğimizde, Terkos suyunun yoğun verildiği bölgelerde vaka sayılarının gerçekten çok daha az olduğunu görürüz. Belki daha önemlisi, Terkos çeşmelerinin bulunduğu hiçbir yerde—Kasımpaşa derelerinin birleştiği Kasımpaşa merkezi dışında—vaka yoğunlaşmasına rastlanmayışıydı. Terkos suyunun abone olan apartmanların daha iyi beslenme, barınma ve hijyen koşullarına sahip olmasından ötürü, vaka sayılarının düşük olmasını sadece Terkos suyunun bağlamak doğru olmaz. Ancak Terkos çeşmelerinin etrafında vaka yoğunlaşmasının görülmemesi yine de önemli bir işaretti. Nitekim Şubat 1894'te Taksim suyunun Harbiye'de hamam suyu ve hastane lağımına karıştığının tespit edilmesiyle

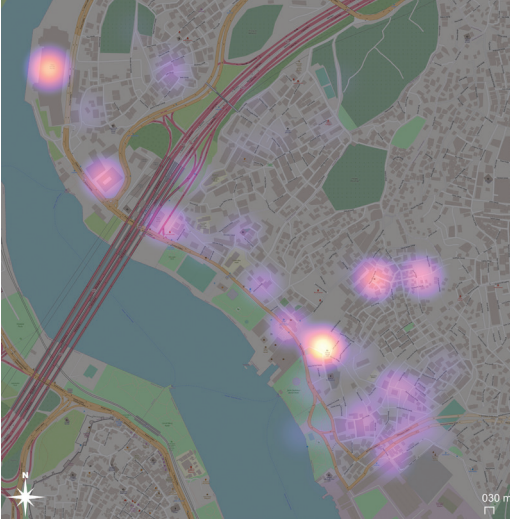


Günümüz İstanbul haritası üzerinde Terkos su şebekesi planı, onun da üzerinde 1893–1894 kolera salgını vakalarının ısı haritası. Suyun yoğun olarak dağıtıldığı Pera'nın üst kesimleri salgından en az etkilenen yerlerdir. Kasımpaşa merkez dışında, Terkos çeşmelerinin olduğu hiçbir noktada vaka yoğunlaşması gözükmemektedir.

³⁹ Noyan Dinçkal, "Reluctant Modernization: The Cultural Dynamics of Water Supply in Istanbul, 1885–1950", *Technology and Culture* 49, no. 3 (2008): 675–700.

⁴⁰ Atatürk Kitaplığı. Hrt. 5783, *Plan de la Canalisation générale de la rive Européenne du Bosphore*.

⁴¹ İstanbul'un klasik dönem suyolları için bkz. Kazım Çeçen, *İstanbul'un Osmanlı Dönemi Suyolları* (İstanbul: İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi, 1999); Taksim suyu için bkz. Çeçen, *İstanbul'un Vakıf Sularından Taksim ve Hamidiye Suları* (İstanbul: T.C. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi Genel Müdürlüğü, 1991).



Günümüz İstanbul haritası üzerinde 1893–1894 kolera salgını vakalarının ısı haritası, Hasköy. Açık lağımaları, Kasımpaşa'yla paylaştığı işçi sınıfı ve göçmen mahallesi karakteri, kötü barınma koşullarıyla salgının merkezlerinden biriydi.

Medical Journal'da çıkan bir diğer makale, Hasköy'deki mezbahanın kan ve sakatat "havuzunun" hâlâ temizlenmekte olduğunu, açık lağımaların kokuşmuş akıntılarını Haliç'e bıraktıklarını, yani kolera'yı besleyen tüm koşulların hâlâ canlı olduğunu yazmıştı.⁴⁴

Nitekim 1886 yılında Avrupa'da görülmeye başlanan kolera vakaları Osmanlı otoritelelerini alarma geçirdiğinde salgının İstanbul'a gelmesi halinde ilk ortaya çıkması beklenen yerin Kasımpaşa olacağı, ancak "Tersane-i Amire'nin diğer ciheti bulunan Hasköy'ün [de] oradan fark olunmaz bir surette bulunan mahallerinin" hızla temizlenmesi gerektiğine dikkat çekilmişti.⁴⁵

Coğrafi Bir İlişki Olarak Kolera ve Atık

"Sanki Beyoğlu ile karşı taraf [Tatavla] bu zavallıya [Kasımpaşa] hükmediyorlar, nefes almasına bile engel oluyorlar gibiydi. Orada öyle her tarafta lağım görülmesinin sebebini şimdi anlıyorum. Demek bütün Beyoğlu'nun bu tarafı ile karşıdaki yüksek mahallelerin pislikleri Kasımpaşa'ya dökülüyordu. Kasımpaşa'da oturanlar, çoğunlukla memleketin çeşitli taraflarına mensup, birçok işçi, hamal idi. [...] İşte birçok sebepler ve etkenler ki Kasımpaşa'yı bu derece iğrenç hale getiriyor."⁴⁶

⁴² Ayar, *Osmanlı Devletinde Kolera*, 273–274; Yıldırım, "Su ile Gelen Ölüm", 24–25. Bu araştırmanın ileriki aşamalarında, veri görselleştirmesine bölgede bulunan bütün çeşmelerin eklenmesiyle, Terkos suyuyla Taksim suyunun salgın dolaşımı açısından farklarını ortaya koymak mümkün olacaktır.

⁴³ BOA, DH.MKT 134/11 (5 Eylül 1311).

⁴⁴ "Progress of Cholera."

⁴⁵ BOA, DH.MKT 1385/22 (18 Aralık 1304).

⁴⁶ Ahmed Şerif, "Başşehirin Latif ve Zarif Manzaranı: Köprü'den Kasımpaşa'ya", *Anadolu'da Tanın*, 1 Temmuz 1911. Aktaran Şennur Sezer, *Kasımpaşa* (İstanbul: Heyamola, 2009), 63.

Anadolu'da Tanin gazetesi muhabiri Ahmed Şerif'in bu sözlerini, çevre tarihçisi Marco Armiero'nun atığı bir ilişki biçimi olarak tartıştığı *Wasteocene* kitabıyla birlikte düşünmek yerinde olacaktır. Armiero'ya göre atık [wasting], bir yere atılan bir şey değil; bir ilişki biçimi, "sınıf, ırk ve toplumsal cinsiyet adaletsizliklerini sosyo-ekolojik bir metabolizmaya oturtan, bahçe ve çöplük, sağlıklı ve hasta bedenler, temiz ve zehirlenmiş mekânlar yaratan bir sosyal süreçtir".⁴⁷ Armiero'nun kavramsallaştırmasını, atığın mekânlar arası dolaşımına dayanan bir ilişki biçimi olarak koleraya da uyarlayabiliriz. Ortak bir ekolojik yapı ve topografyayı paylaşan Pera ve civar mahalleleri, özellikle de Kasımpaşa, kolerayı bir "ilişki" olarak yaşıyordu. On dokuzuncu yüzyıl Osmanlı başkentindeki kent ve çevre sorunlarından azade olmayan, dahası insan dolaşımının yoğun olduğu Pera'da da elbette kolera vakaları görülmüyordu. Ancak bölgenin atık sularının döküldüğü, dahası temiz su erişiminde – bizzat Pera'da mukim karar alıcıların aktör olduğu süreçler sonucunda – bölgesel eşitsizliklerin yaşandığı bu coğrafyada, kolera atıksal bir ilişki biçimiydi. Pera'nın atığı, başta Kasımpaşa olmak üzere komşu bölgelerini iğrenç, mekruh, pis kokan ve kolera kaynağı yerler olarak inşa ediyordu. Aynı atığın Pera dışına atılması ise Pera'yı nezih bir burjuva kenti olarak yaratıyordu. Bu, on dokuzuncu yüzyılda sağlık reformcularının kent içinde akan suların zapt edilmesi ve çoğunlukla da yeraltına gömülmesi gereken sorunlar olarak görmesiyle de uyumluydu.⁴⁸

Bu ilişki, Pera'nın iki tarafındaki yamaçlardan akan irili ufaklı suyollarının üzerinin kapanmasıyla sonuçlanan, derenin önce atık, sonra sokak ve kaldırım tarafından yerinden edildiği daha kapsamlı bir dönüşümün de temelinde yatıyordu. Kasımpaşa vadisinin her yerinden akan, kuruyan, taşan suların⁴⁹ lağımla, hastalıkla ve en önemlisi kolera ile özdeşleşmiş olması, çok daha geniş "sulak" bir alanı,⁵⁰ yukarıda bahsettiğim tüm muğlaklığa karşın "Kasımpaşa Deresi" diye bir şey olarak tanımladı; bunun altyapı planlarıyla sabitleştirip üstü kapatılabilir bir varlık olarak hayal edilmesinin yolunu açtı. Nitekim on dokuzuncu yüzyılın gerçekleşmeyen projeleri, sonraki yıllarda zamana yayılarak gerçekleşen toprak altına alma operasyonlarının zeminini oluşturdu. Şehrinin Tevfik (Türegün) ve Cemil (Topuzlu) Beyler'in idareleri altında Kasımpaşa'daki ilk kapsamlı kapatma operasyonu gerçekleşti; Uzun Yol ya da Kasımpaşa Bulvarı açıldı. Bernard Lewis'in meşhur "Jön Türkler Osmanlı Devletine anayasal bir rejimi getirmeyi başaramamış olabilirler. Ama İstanbul'a kanalizasyonu getirdiler" sözü işte bu faaliyetlere gönderme yapıyordu.⁵¹ Ancak bu tamamıyla bir kapatma değildi; dahası dereler kapatılan yerlerinden de sık sık dışarı çıkarak bentlerine sığmadıklarını gösteriyorlardı. Gazete arşivlerinde yirminci yüzyılın ilk yarısı boyunca "Kasımpaşa Deresi kapatılacak/kapatılıyor" başlıklı onlarca habere rastlanabilir. Hatta on yıllardır çıkan bu haberlerin şehir basınında bir "janr" halini aldığını söyleyen bir yazar, Kasımpaşa De-

⁴⁷ Armiero, *Wasteocene*, 10.

⁴⁸ Stéphane Castonguay ve Matthew Evenden, "Introduction", *Urban Rivers: Remaking Rivers, Cities, and Space in Europe and North America* (Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2012), 1–13.

⁴⁹ Antik dönemde buraya Krenides, Bizans döneminde ise Pegai deniyordu, ikisi de "kaynaklar" anlamına geliyordu. Bkz. Raymond Janin, *Constantinople Byzantine: Développement Urbain et Répertoire Topographique, Édition Révisée et Augmentée* (Paris: Institut Français d'Études Byzantines, 1964), 462–463.

⁵⁰ Dilip da Cunha, *The Invention of Rivers* (Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2018).

⁵¹ Aktaran Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul*, çev. Selim Deringil (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1998), 27.

resi haberlerinin, sansür dönemlerinde başka bir şey yazamayan gazetecilerin en kolay çözümü olduğunu yazmıştı.⁵²

Lağım, kolera ve hastalık meselesinin Kasımpaşa Deresi'ne sabitlenmiş olması, bu sorunun lokalizasyonuna, sanki Kasımpaşa'ya ait bir sorunmuş gibi algılanmasına da katkı sağladı— bu hem Kasımpaşa'yı atıkla ve hastalıkla özdeşleştiren ve etkilerini hâlâ gördüğümüz bir kent kimliğini beslerken bir yandan da İstanbul'un atık peyzajının ve ekolojisinin bütüncül düşünülmesinin önüne geçti. Atığı kent merkezinden dışarı atma, üzerine örterek yerini değiştirme pratiği, yirminci yüzyıl boyunca Haliç'in kontrol edilemez biçimde kirlenmesine sebep oldu.⁵³ Yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'un atık yönetimine hakim olan atıksuların Marmara'ya deşarj edilmesi uygulaması da benzer bir anlayışın sonucuydu ve Marmara'daki canlı hayatını durma noktasına getirdi.⁵⁴

Sonuç

Kolerayı ve atığı bir ilişki biçimi olarak ele almak, Pera'yı, İstanbul ve Osmanlı coğrafyasında nev-i şahsına münhasır bir mekân, bir "kozmpolit" vaha, bir "modernleşme sembolü" yapanın; Pera'da yaşayanların modernleşmeye daha tutkuyla bağlı olmaları ya da kentin Ceneviz döneminden bu yana sahip olduğu kültürel farklılık değil, Terkos ve Kasımpaşa gibi farklı coğrafyalarla kurulan hiyerarşik ilişkiler, mekânsal adaletsizlikler ve çevresel sömürü mekanizmaları olduğunu gösteriyor. Bu mekanizmalar bu zamana kadar hakkaniyetli biçimde çalışılmadığı gibi yarattığı farklı kent dokuları hem akademik hem popüler literatürde şeyleştirilmiş; onları yaratan tarihsel süreçler yok sayılmış; hatta Beyoğlu ve Kasımpaşa arasındaki varsayılan kültürel farklılıklar modern siyasi retoriğin bile başat parçalarından biri olmuştu. İstanbul'un bu iki önemli bölgesinin tarihsel gelişimlerini, ortak materyal ve çevresel süreçler üzerinden incelemek, onları üretenin ezel ebed değişmeyen kültürel farklar değil, ortak— ama eşitsiz— politik ekolojik süreçler ve çevresel adaletsizlikler olduğunu gösteriyor.

Şimdiye kadar koleranın İstanbul'daki yataklarından birisinin Kasımpaşa olduğu çokça yazılmış; bunun sebebinin Kasımpaşa'nın pislik dolu dereleri olduğu varsayılmıştı. Ancak bu anlatıların hem on dokuzuncu yüzyıldaki hem de modern tarihyazımındaki yorumları, coğrafi bir ayırıştırma gitmedikleri, altyapısal ve çevresel farklılıkları göz önünde tutmadıkları için Kasımpaşa'nın lağım ve kolera sorunu genelleştirilmiş, bölgenin tamamıyla özdeşleştirilmişti. Oysa ne Pera ne de Kasımpaşa monolitik coğrafyalardı; mekânları ve içinde yaşayanları kendi aralarında farklılaşıyor; hastalığı ve sağlığı, pisliği ve temizliği ayrı biçimlerde deneyimliyorlardı.

52 "Kasımpaşa Deresi Yine Adından Söz Ettiriyor", *Son Posta*, 08 Mart 1934, blm. Sözü'nün Kıyası.

53 Bülent İnanç vd., "Pollution Prevention and Restoration in the Golden Horn of Istanbul", *Water Science and Technology* 37, sy 8 (1998): 129-36, [https://doi.org/10.1016/S0273-1223\(98\)00243-1](https://doi.org/10.1016/S0273-1223(98)00243-1); Semih S. Tezcan, *Haliç master planı ve uygulama programı kesin raporu* (İstanbul: Boğaziçi Üniversitesi, 1977); Nevzat Kor, *Haliç'in kirlenmesi ile ilgili durumların etüdü* (İstanbul: İTÜ, 1963).

54 C. Gunnerson vd., "Sewage Disposal in the Turkish Straits", *Water Research* 6, sy 7 (Temmuz 1972): 763-74, [https://doi.org/10.1016/0043-1354\(72\)90029-2](https://doi.org/10.1016/0043-1354(72)90029-2); Mehmet Fatih Hüseyinoğlu, Gökhan Tari, ve M. Erdem Günay, "Analysis of 70 Years of Change in Benthic Invertebrate Biodiversity in the Prince's Islands Region, Istanbul", *Regional Studies in Marine Science* 48 (Kasım 2021): 102003, <https://doi.org/10.1016/j.rsma.2021.102003>.

Hâlihazırda bilinen bir problemin (Kasımpaşa'nın lağım ve kolera meselesi), hâlihazırda kaydedilmiş istatistiklerle üst üste bindirilmesi ve CBS yardımıyla haritalandırılması; işte bu mekânsal ve çevresel farklılıkları göstermesi, yazılı ve sayısal temsillerde belirgin olmayan örüntü ve öbekleri ortaya çıkarması ve bazı varsayımları sorgulamaya açması bakımından önemli.

Bu çalışmanın ortaya çıkarttığı, daha görünür kıldığı örüntüler, yeni sorulara ve araştırma izleklerine de işaret ediyor: Kentin Terkos, Hamidiye ve Elmalı gibi on dokuzuncu yüzyıl sonunda işleme başlamış modern su şebekeleriyle önceki dönemlerden gelen bend sularının, kolera'yı şehre yaymak açısından ölçülebilir ve görselleştirilebilir farkları nasıldı? Geç on dokuzuncu yüzyıl kentindeki isimde dere, çeşme, su, akarca vb. geçen sokakların salgın hastalıklarla ilişkisi haritalandırılabilir mi? Kentin yirminci yüzyılda üstü kapatılmış, isimleri birbirine girmiş, tarihin bir anındaki bir lağım planıyla ya da bir asfalt projesiyle ismi/şekli sabitlenmiş sulak alanlarının uzun zamanlı bir arşivsel arkeolojisi nasıl yapılabilir? Bu makale, bu araştırma izleklerini içinde barındıran geniş çaplı bir projenin ilk çıktısını oluştururken Kasımpaşa ve Pera arasındaki eşitsiz atık ve hastalık coğrafyalarını haritalandırarak mekânsal ayrışmanın görselleştirilmesine katkıda bulunuyor.

KAYNAKÇA

Arşiv Belgeleri

- Atatürk Kitaplığı (AK)
- Haritalar (Hrt)
- Harvard University
- Harvard Map Collection
- İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi (İÜK)
- Nadir Eserler Kütüphanesi Türkçe Yazma (NEK)
- T.C. Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)
 - Dahiliye Mektubi Kalemi (DH.MKT)
 - Yıldız Hususi Maruzat (Y..A.HUS)
 - Yıldız Tahritat-ı Ecnebiyye ve Mabeyn (Y..PRK.TKM)
 - İrade Meclis-i Vala (İ..MVL)
- T.C. Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)

Gazeteler

- Anadolu'da Tanin
- British Medical Journal
- La Turquie
- Son Posta

Kitap, Makale ve Tezler

- Ak, Mehmet. "19. Yüzyılda Antalya'da Kolera Salgını". *Journal of International Social Research* 4, no. 17 (2011): 258–268.
- Armiero, Marco. *Wastecene: Stories from the Global Dump*. 1st ed. Cambridge University Press, 2021. <https://doi.org/10.1017/9781108920322>.
- Armiero, Marco, and Giacomo D'Alisa. "Rights of Resistance: The Garbage Struggles for Environmental Justice in Campania, Italy". *Capitalism Nature Socialism* 23, no. 4 (2012): 52–68.
- Ayar, Mesut. *Osmanlı Devletinde Kolera: İstanbul Örneği (1892-1895)*. İstanbul: Kitabevi, 2007.
- Barak, On. "Scraping the Surface: The Techno-Politics of Modern Streets in Turn-of-Twentieth-Century Alexandria." *Mediterranean Historical Review* 24, no. 2 (2009): 187–205.
- Baronyan, Hagop. *İstanbul Mahallelerinde Bir Gezinti*. İstanbul: Can Sanat Yayınları, 2014.
- Baruh, Lorans İzabel. "The Transformation of the 'Modern' Axis of Nineteenth-Century Istanbul Property, Investments and Elites from Taksim Square to Sirkeci Station". Doktora Tezi, Boğaziçi Üniversitesi, 2009.
- Byzantios, Dionysios. *Boğaziçi'nde Bir Gezinti*. Yay.Haz. Mehmet Fatih Yavuz. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2020.

- Castonguay, Stéphane, and Matthew Evenden. "Introduction". *Urban Rivers: Remaking Rivers, Cities, and Space in Europe and North America*, 1–13. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2012.
- Çeçen, Kazım. *İstanbul'un Osmanlı Dönemi Suyolları*. İstanbul: İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi, 1999.
- Çeçen, Kâzım. *İstanbul'un Vakıf Sularından Taksim ve Hamidiye Suları*. İstanbul: T.C. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi Genel Müdürlüğü, 1991.
- Çelebi, Evliya. *Evliya Çelebi Seyahatnâmesi 1. Kitap Topkapı Sarayı Kütüphanesi Bağdat 304 numaralı yazmanın transkripsiyonu – dizini*. Yay.Haz. Robert Dankoff, Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2006.
- Cunha, Dilip da. *The Invention of Rivers*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2018.
- David Naguib Pellow. *What Is Critical Environmental Justice?* Cambridge: Polity, 2018.
- Dinçkal, Noyan. "Reluctant Modernization: The Cultural Dynamics of Water Supply in İstanbul, 1885–1950." *Technology and Culture* 49, no. 3 (2008): 675–700.
- Efendi, Basiretçi Ali. *İstanbul Mektupları*. Yay.Haz. Nuri Sağlam. İstanbul: Kitabevi, 2001.
- Eldem, Edhem. "Ottoman Galata and Pera between Myth and Reality." *From 'Milieu de Mémoire' to 'Lieu de Mémoire': The Cultural Memory of İstanbul in the Twentieth Century*, Yay. Haz. Ulrike Tischler, 18–36. Munich: Meidenbauer, 2006.
- Ergin, Osman Nuri. *İstanbul Şehri Rehberi*. İstanbul: İstanbul Belediyesi, 1934.
- Evans, Richard J. *Death in Hamburg: Society and Politics in the Cholera Years*. New York: Penguin Books, 2005.
- Fahmy, Khaled. "An Olfactory Tale of Two Cities: Cairo in the Nineteenth Century." *Historians in Cairo: Essays in Honor of George Scanlon*, Yay. Haz. Jill Edwards, 155–187. Kahire: American University in Cairo Press, 2002.
- Göncüoğlu, Süleyman Faruk, and Esma Kayar. *Denizcilerin Karargâhı Kasımpaşa*. İstanbul: Beyoğlu Belediyesi, 2012.
- Gunnerson, C, E. Sungur, E. Bilal, and E. Özturgut. "Sewage Disposal in the Turkish Straits". *Water Research* 6, no. 7 (July 1972): 763–74. [https://doi.org/10.1016/0043-1354\(72\)90029-2](https://doi.org/10.1016/0043-1354(72)90029-2).
- Gümüüş, Y. Can. "Altyapıları Görünür Kılmak: Geç Osmanlı İstanbulu'nda Tifo, Kolera ve Toplumsal Eşitsizlikler". *Bitmeyen Hikaye: Küresel Salgın Çağında Tarihe Yeniden Bakmak (Salgın Hastalıklar ve Kamu Sağlığı Pratikleri)*. Yay. haz. İsmail Yaşayanlar, 115–145. İstanbul: Tarih Vakfı, 2022.
- Harvey, David. *Justice, Nature, and the Geography of Difference*. Cambridge: Blackwell Publishers, 1996.
- Huber, Valeska. "The Unification of the Globe By Disease? The International Sanitary Conferences on Cholera, 1851-1894." *The Historical Journal* 49, no. 2 (2006): 453–76.
- Hüseyinoğlu, Mehmet Fatih, Gökhan Tari, and M. Erdem Günay. "Analysis of 70 Years of Change in Benthic Invertebrate Biodiversity in the Prince's Islands Region, İstanbul". *Regional Studies in Marine Science* 48 (November 2021): 102003. <https://doi.org/10.1016/j.rsma.2021.102003>.
- İnanç, Bülent, Cumali Kınacı, İzzet Öztürk, Mehmet Faik Sevimli, Osman Arıkan, Mustafa Öztürk. "Pollution Prevention and Restoration in the Golden Horn of İstanbul". *Water Science and Technology* 37, no. 8 (1998): 129–136. [https://doi.org/10.1016/S0273-1223\(98\)00243-1](https://doi.org/10.1016/S0273-1223(98)00243-1).
- Inglis, David. "Sewers and Sensibilities: The Bourgeois Faecal Experience in the Nineteenth-Century City." In *The City and the Senses*, edited by Alexander Cowan and Jill Steward, 105–130. Aldershot: Ashgate, 2007.
- Janin, Raymond. *Constantinople Byzantine: Développement Urbain et Repertoire Topographique, Edition Révisée et Augmentée*. Paris: Institut Français d'Études Byzantines, 1964.
- Kemal, Namık. "Osmanlı Modernleşmesinin Meseleleri: Siyaset, Hukuk, Din, İktisat, Matbuat." Yay. Haz. Nergiz Yılmaz Aydoğdu, İsmail Kara. *Bütün Makaleler 1*. Yay. Haz. Nergiz Yılmaz Aydoğdu ve İsmail Kara. İstanbul: Dergâh Yayınları, 2005.
- Kentel, K.Mehmet. "Nature's 'Cosmopolitanism': Villagers, Engineers, and Animals along Terkos Waterworks in Late Nineteenth-Century İstanbul." Yay. Haz. Onur Inal and Yavuz Köse. *The Seeds of Power: Explorations in the Environmental History of the Ottoman Empire*. Winwick: The White Horse Press, 2019.
- Kentel, Koca Mehmet. "Pera, Kasımpaşa, Sewers, and Maps: Representing Infrastructural Entanglements in the Nineteenth-Century İstanbul." *Journal of the Ottoman & Turkish Studies Association* 8, no. 1 (Summer 2021): 405–14.
- Kolağası Mehmed Raif. *Mir'ât-ı İstanbul*. Yay. Haz. Doğan Yavaş. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2021.
- Kor, Nevzat. *Haliç'in Kirlenmesi ile İlgili Durumların Etüdü*. İstanbul: İTÜ, 1963.
- Kurt, Burcu. "The Ottoman State Between Urban Space and Environment: Preserving the Drinking Water of İstanbul." *Bellefen* 85, no. 304 (2021): 933–966.
- Mavrogény, Spiridon. "Rapport présenté à sa majesté Imperiale le Sultan sur l'état de l'hygiene publique a Constantinople en Janvier 1881 par son medecin en chef et son medecin particulier le Docteur Spiridon Mavrogény." İstanbul, 1881.
- Mohai, Paul, David Pellow, and J. Timmons Roberts. "Environmental Justice." *Annual Review of Environment and Resources* 34, no. 1 (2009): 405–430. <https://doi.org/10.1146/annurev-environ-082508-094348>.

- Mongeri, Dr Louis. *Études sur l'épidémie de choléra qui a régné a Constantinople en 1865 suivies d'un appendice sur la nature contagieuse du choléra et des devoirs des médecins sanitaires*. İstanbul: Imprimerie M, 1866.
- Ölçer, Erol. *Şehir Sokak Hafıza: Kuyul'dan Biçki Yurdu'na Osman Nuri Ergin ile İstanbul Sokak Adları*. İstanbul: Zeytinburnu Belediyesi, 2014.
- Radkau, Joachim. *Nature and Power*. Cambridge: Cambridge University Press, 2008.
- Ried, Donald. *Paris Sewers and Sewermen*. Harvard: Harvard University Press, 1993.
- Roosevelt, Chris. "Location Matters: Disciplinary Diversity and Community Collaboration in Digitally Mapping the Past." In *Spatial Webs: Mapping Anatolian Pasts for Research and the Public*, edited by Chris Roosevelt, 5–27. İstanbul: Koç University Press, 2021.
- Sarıyıldız, Gülden. "XIX. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Kolera Salgını." *Tarih Boyunca Anadolu'da Doğal Afetler ve Deprem Semineri 22-23 Mayıs 2000. Bildiriler*, Vol. 2. İstanbul: Globus, 2001.
- Sezer, Şennur. *Kasımpaşa*. İstanbul: Heyamola, 2009.
- Snowden, Frank M. *Naples in the Time of Cholera, 1884-1911*. Cambridge: Cambridge University Press, 2002.
- Soyer, Emel. "18 ve 19. Yüzyılda Kasımpaşa Deresi İslah Çalışmaları". *Toplumsal Tarih*, no. 169 (Ocak 2008): 66–80.
- Tezcan, Semih S. *Haliç master planı ve uygulama programı kesin raporu*. İstanbul: Boğaziçi Üniversitesi, 1977.
- Türkhan, Mehmet Sait. "19. ve 20. Yüzyılda Haliç'te Çevre Sorunları ve Deniz Kirliliği". *Toplumsal Tarih*, no. 169 (Ocak 2008): 60–66.
- Weber, Stefan. *Damascus: Ottoman Modernity and Urban Transformation (1808-1918)*. Proceedings of the Danish Institute in Damascus. Århus: Aarhus University Press, 2009.
- World Health Organization. "Cholera," February 5, 2021. <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/cholera>.
- Yaşayanlar, İsmail. "Osmanlı Devleti'nde Kamu Sağlığının Kurumsallaşmasında Koleranın Etkisi". *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Salgın Hastalıklar ve Kamu Sağlığı*, yay. haz. İsmail Yaşayanlar and Burcu Kurt, 2–24. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2017.
- Yıldırım, Nuran. "Salgın Afetlerinde İstanbul". *Afetlerin Gölgesinde İstanbul*, 109-184. İstanbul, İST: İBB Kültür AŞ, 2010.
- _____. "Su İle Gelen Ölüm: Kolera ve İstanbul Suları". *Toplumsal Tarih*, no. 145 (January 2006): 18–29.
- Yıldırım, Nuran, and Hakan Ertin. "European Physicians/Specialists During the Cholera Epidemic in İstanbul 1893-95 and Their Contributions to the Modernization of Healthcare in the Ottoman State". *Health, Culture and the Human Body: Epidemiology, Ethics and History of Medicine, Perspectives From Turkey and Central Europe*, 189–215. İstanbul: BETİM, 2014.
- Yurdakul, İlhami. *Aziz Şehre Leziz Su: Dersaadet, İstanbul Su Şirketi, 1873-1933*. İstanbul: Kitabevi, 2010.
- Zandi-Sayek, Sibel. *Ottoman İzmir: The Rise of a Cosmopolitan Port, 1840/1880*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2012.

Elektronik Kaynaklar

- "1865 Cholera Outbreak Interactive Map", Special Maps, <https://istanbulurbandatabase.com>.
Son Erişim Tarihi: 11.06.2023.
- "Cholera", World Health Organization, <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/cholera>.
Son Erişim Tarihi: 22.06.2023.

Su, Çevre, Sanayi ve Devlet: Modernleşme Sürecinde Bursa Kentinin Suyunu 'Sıhhiileştirmek'

İSMAİL YAŞAYANLAR

Dünya Üniversitesi Tarih Bölümü
ismailyasayanlar@duzce.edu.tr

ORCID: 0000-0002-4009-3286
Makale geliş tarihi: 6 Mayıs 2023
Makale kabul tarihi: 21 Haziran 2023

Özet

Dünya tarihinde su kaynaklı bir hastalık olan kolera sebebiyle devletlerin kalıcı politikalar geliştirdiği kamu sağlığı ve kentsel altyapılar bağlamında üzerinde durulması gereken en mühim konulardan birisi temiz su temini ve kentsel atıkların teknolojiye uygun bir şekilde ortadan kaldırılmasıdır. Sanayi devrimi çağında modernleşen Avrupa devletlerinde iktidarlar, bu doğrultuda kanalizasyonların inşası ve sıhhi su tesisatlarının döşenmesi hususlarına eğilmişlerdir. 19. yüzyılda Avrupa merkezli olarak geliştirilen kamu sağlığı politikalarını ve askeri teknolojiyi ülkesine hızla transfer etmeye çalışan Osmanlı Devleti'nin, su ve atık yönetimi meseleleri konusunda aynı çabayı gösterdiğini söylemek mümkün değildir. Bu makale, Osmanlı coğrafyasında modernleşme sürecinde sanayileşen Osmanlı kentlerinden birisi olan Bursa'da, su ve çevre yönetiminin efektif bir şekilde gerçekleştirilememesi sebebiyle ortaya çıkan "su kirliliği" problemini ele almaktadır. Modern devletin en temel vazifelerinin başında gelen halka temiz içme suyu temini gibi mühim bir meselenin, İstanbul gibi su kıtlığı yaşamayan Bursa kentinde nasıl yönetildiğini çok boyutlu olarak inceleyen bu çalışma 1903-1909 yılları arasında yabancı yüklenicilere verilen imtiyazla Bursa'daki içme sularının nasıl sıhhileştirilmeye çalışıldığı hususunu aydınlatmaya çalışmıştır.

Anahtar kelimeler: Osmanlı, Bursa, İçme Suyu, Çevre Kirliliği, Su Tesisatı

Abstract

Water, Environment, Industry and State: 'Sanitizing' the Water in de Siécle Bursa

One of the most important issues to be emphasized in the context of public health and urban infrastructures, where states have developed permanent policies due to cholera, a water-borne disease in world history, is the supply of clean water and the elimination of urban waste in accordance with technology. In European states that modernized in the era of the industrial revolution, governments focused on the construction of sewers and the installation of sanitary water installations. During the 19th century it is not possible to say that the Ottoman Empire, which tried to rapidly transfer European public health policies and military technology to its country, showed the same effort in water and waste management issues. This article deals with the problem of "water pollution" in Bursa, one of the Ottoman cities that industrialized during the modernization process in the Ottoman geography, due to the lack of effective water and environmental management. This article examines in a multidimensional way how an important issue such as the provision of clean drinking water to the public, which is one of the most basic duties of the modern state, was managed in Bursa, a city that did not experience water scarcity like Istanbul, and tries to shed light on how the drinking water in Bursa was tried to be sanitized with the concessions granted to foreign contractors between 1903-1909.

Keywords: Ottoman, Bursa, Potable Water, Environmental Pollution, Plumbing

Giriş

Salgın hastalıklar, ortaya çıktıkları ve tedavilerinin bilinmediği dönemlerde katastrofik felaketler olarak algılanırken zaman içinde bilimsel ve teknik gelişmeler sayesinde mücadele edilebilir kıyametlere dönüştü. Koleranın hakimiyetinde geçen 19. yüzyılda, başlarda kaynağı dahi bilinmeyen bu hastalık tıp, mikrobiyoloji ve kimya gibi bilim dallarının gelişmesine ivme kazandırmasının yanında modern devletin tabiatını da doğrudan doğruya etkiledi. Özellikle kamu sağlığı ve kentleşme politikaları kolera sayesinde hızlı bir dönüşüm geçirdi. Su kaynaklı bir hastalık olan kolera kişisel hijyen ile kentsel altyapı ve üstyapının yeni baştan inşası hususlarında adeta bir devrime yol açtı. Elbette koleranın yarattığı bu değişim ve dönüşüm süreci, topyekûn bir modernleşme ve kalkınma modeli olarak gelişmedi. Hastalıklardan muhafaza amacıyla hayata geçirilen yeni uygulamalar adeta sanayi devriminin başlangıç ve gelişim sürecindeki coğrafi izleri takip etti. Esasen salgınların yoğunlaşmasında ve pandemi türü hastalıkların yaygınlık göstermesindeki temel sebeplerin başında gelen nüfusun şehirlerin taşıyabileceğinden fazla rakamlara ulaşmasıyla ucuz işgücünü oluşturan ve kötü koşullarda sürekli çalışmaya zorlanan yeni bir sınıfın ortaya çıkışı da sanayi devriminin bir sonucuydu. Kısacası salgın ve ölüm ile bilimsel-teknolojik gelişme ve modern devlet politikaları döngüsünün fitilini ateşleyen unsur birbirinin aynıydı.¹

Modern devletin devasa ve ihtişamlı kamu binalarıyla kendini gösterdiği bir dönemde, esas modernleşmenin “yerin altından” başladığı gerçeği kısa sürede kolera yüzyılının kilitli kapılarının anahtarı haline geldi. Londra’da başlayan; New York, Paris ve Hamburg’daki gelişmelerle devam eden altyapı reformlarının temelinde atık suların ve tuvalet atıklarının şehrin altındaki kanalizasyon şebekeleriyle akarsulara ya da denizlere drene edilmesi düşüncesi yatar. Kaldırımların altında gizlenmiş yeni bir kanal sisteminin inşası fikri esasen Roma döneminden beri kullanılan bir yöntem olmakla birlikte, bunun tüm kentsel alana yaygınlaştırılması ve daha etkili bir şekilde kullanılması 1830’larda başladı.² Ancak bu durum başka bir problemi daha beraberinde getirdi; kentin içme suyunun temin edildiği akarsular aynı zamanda atıkların da son durağı oldu. Londra’da Thames, Paris’te Seine ve Hamburg’da Elbe nehirleri kanalizasyon sistemlerinin tesis edilmeye başladığı süreçte hem atık sahası hem de su kaynağı olarak kullanılıyordu. Dolayısıyla bu durum devletin kendi eliyle hastalıktan korunma ve hastalık üretme zıtlık döngüsü yaratmasına neden oldu.³

John Snow’un 1849’da koleranın su yoluyla bulaştığını tespitinden sonra bile bu görüşün uzun süre benimsenemediği, hatta nispeten daha geç bir tarihte 1883 yılında kolera basilini izole ederek tanımlayan Robert Koch’a dahi hekimlerce itiraz edildiği bir tıp ortamında, atık sular ve içme suyunun kanalizasyonların yanlış konumlandırılmasından dolayı hastalık üreten mekanizmalar olduğunu açıklamak kolay olmadı. Londra’da 1830’da hanelerin neredeyse üçte birinde, eve akar su sağlayan tesisat döşendi. Ancak

¹ Jürgen Osterhammel, *Dönüşen Dünya-Küresel 19. Yüzyıl Tarihi*, çev. Mustafa Tüzel (İstanbul: İş Bankası, 2022), 245.

² Georges Vigarello, *Temiz ve Kirli-Ortaçağ’dan Günümüze Vücut Bakımının Tarihi*, çev. Zühre İlgelen (İstanbul: Kabcacı, 1996), 241-243.

³ Vigarello, *Temiz ve Kirli*, 244-245; Charles Kenny, *Salgın Döngüsü-İnsanlığın Bulaşıcı Hastalıklarla Bitmeyen Savaşı*, çev. Şule Ölez (İstanbul: İletişim, 2022), 139-140; Nuran Yıldırım, “Su ile Gelen Ölüm: Kolera ve İstanbul Suları”, *14. Yüzyıldan Cumhuriyet’e Hastalıklar-Hastaneler-Kurumlar. Sağlık Tarihi Yazıları-1* (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2014), 130.

1866'da Bazalgette kanalizasyonları inşa edilene kadar şehirde kolera sorununa çözüm bulunamadı; çünkü içme suyu için sıhhi tesisat döşenmiş olsa dahi suyun kaynağı enfekte olduğundan hastalık yapıcılar metal borular içinden geçerek içme suyuyla beraber evlere servis edildi.⁴ New York'ta 1842'de su kemerleri, borular ve depolardan oluşan bir su şebekesi tesis edildi. Bu şebeke kamusal alandaki çeşmelere, evlere ve itfaiyeye su temin ediyordu ve atık sular denize boşaltıldığından hastalık tehdidi yok denecek kadar azdı. Münih'te ise Pettenkofer'ın "mühim olanın su değil toprağı temiz tutmak olduğu" iddiası üzerine 1881'e kadar modern bir içme suyu şebekesi dahi döşenmedi.⁵ Binlerce kişi koleradan öldükten sonra Koch'un haklılığı anlaşıldı ve kolera-su-kanalizasyon ilişkisi kurulup kanalizasyon ve içme suyu sistemleri ayrılmaya başlandı. İçme sularına filtreler kondu. Tüm bu tecrübeler atık suyla mücadele etmenin tek boyutlu ve basit bir yöntem izlenerek gerçekleştirilemeyeceğini ve özellikle içme suyunun kaynağından tüketileceği alana kadar "temiz ve hijyenik" bir şekilde ulaştırılması gerekliliğini gösterdi. Nitekim modern devletin temel vazifelerinden birisinin halka temiz içme suyu temini olduğu da göz önüne alınır, bu sürecin tecrübelerle şekillenen bir birikim neticesinde ortaya çıktığını söylemek yanlış olmayacaktır.⁶

Modernleşen Osmanlı kentlerinde halkın en hayati ihtiyacı olan temiz su temini meselesi, ilki 1855 yılında İstanbul'da kurulan ve yüzyılın son çeyreğine kadar imparatorluğun büyük bölümüne yaygınlaştırılmış olan belediyelerin vazifelerindendi.⁷ Klasik dönemden beri su temini, dağıtım ve dağıtım tesislerinin bakımı vakıflar ve merkezî hükümet yoluyla yürütülüyordu. Çeşmelere gelen ve içmek için kullanılan su, su yolları vasıtasıyla kaynaklardan ya da akarsulardan getiriliyordu. Klasik dönemde "su nazırı" adı verilen görevli, şehre su getiren su yollarının, kuyuların ve su haznelerinin yapım ve bakımından sorumluydu. Su nazırı maiyetinde çalışan "su yolcuları" ise gerekli tamirat işlerini icra ediyordu.⁸ Belediye teşkilatının kurulmasından sonra su nazırlığı, vilayetlerde "su memurluğu"na dönüştürüldü.⁹ 1877 Belediye Kanunu hazırlanırken su işlerinin yönetiminin belediyelere mi yoksa vakıflara mı ait olacağı konusu Meclis-i Mebusan'da tartışmalara sebep oldu. Gerçekte ise vakıflar ve belediyeler arasındaki hizmet ikileşmesi uzun süre devam etti.¹⁰

⁴ Bazalgette kanalizasyonları için bkz. J. W. Bazalgette, "On The Main Drainage Of London, And The Interception Of The Sewage From The River Thames", *Minutes of the Proceedings of the Institution of Civil Engineers* 1865, 24 (1865): 280-314.

⁵ Osterhammel, *Dönüşen Dünya*, 246; Kenny, *Salgın Döngüsü*, 141. Bavyalı kimyager Max von Pettenkofer'ın sıhhileştirme pratiklerine ilişkin detaylı bilgi için bkz. Alfredo Morabia, "Epidemiologic Interactions, Complexity, and the Lonesome Death of Max von Pettenkofer", *American Journal of Epidemiology*, 166:11, (2007): 1233-1238.

⁶ Temiz su temininin bir devlet vazifesi olduğu görüşü 19. yüzyıldan 20. yüzyıla geçiş sürecinde pek çok ülkede zımnî bir vazifedir. Su hakkı uluslararası sahada bir "insan hakkı" olarak ancak 2002 yılında Birleşmiş Milletler Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Haklar Komitesi'nce kabul edilmiştir. Bu hususta detaylı bilgi için bkz. Eral Topçu, "Bir İnsan Hakkı Olarak Su Hakkı", *İnsan Hakları Yıllığı* 26 (2008): 15-40; Tolga Şirin, "Suyun İnsan Hakkı Olarak Değeri", *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi* 16, 3-4 (2010): 85-168.

⁷ Osman Nuri Ergin, *Türk Belediyecilik ve Şehircilik Tarihi Üstüne Seçmeler*, yay. haz. Selahattin Yıldırım (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 1987), 108.

⁸ İlhan Yerlikaya, "Tanzimattan Önce Osmanlı Devleti'nde Belediye Hizmetleri", *Osmanlı*, Cilt 6, yay. haz. Güler Eren (Ankara: Yeni Türkiye, 1999), 136.

⁹ Mehmet Seyitdanlıoğlu, *Tanzimat Döneminde Modern Belediyeciliğin Doğuşu - Yerel Yönetim Metinleri* (İstanbul: Türkiye İş Bankası, 2010), 17.

¹⁰ İlber Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880)* (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2011), 224-225.

Atık suların tahliyesi için inşa edilen kanalizasyon sistemi Osmanlı kentlerinde örneğine sık rastlanır bir teknoloji değildi. Başkent İstanbul'da ve Doğu Akdeniz'in en işlek limanlarından biri olan İzmir'de bile 20. yüzyılın başında halihazırda inşa edilmiş ya da projelendirilmiş kanalizasyonlara nadiren rastlanıyordu.¹¹ Bunun yanında kentlere temiz su getirmeye ya da sıhhi tesisat döşenmesine yönelik örnekler daha fazlaydı. Özellikle su kıtlığı yaşanan Arap vilayetlerinde ve payitaht İstanbul'da sıklıkla temiz içme suyu teminine yönelik projeler üretildi ve bu projelerin pek çoğu hayata geçirildi.¹² Bu makalede aslında temiz su temininin bir problem olarak görülmeyeceği düşünülen, seyahatname literatürüne "su şehri" olarak geçmiş olan Bursa kentinin modernleşme sürecinde yaşadığı temiz ve hijyenik su sıkıntısı meselesi, özellikle 1900'lerin başında şehre sıhhi su tesisatı döşenmesi süreci bağlamında ele alınacaktır. Bu noktada özellikle su bolluğu ve su tesislerinin çokluğuyla bilinen Bursa'da 1850'lerden itibaren başlayan sanayileşme süreciyle beraber yaşanan su ve çevre kirliliği hususları da incelenerek kent halkına temiz su sağlama mecburiyetinin ortaya çıkış süreci hakkında ipuçları elde edilmeye çalışılacaktır.

Suların Ayırdığı Şehir: Bursa

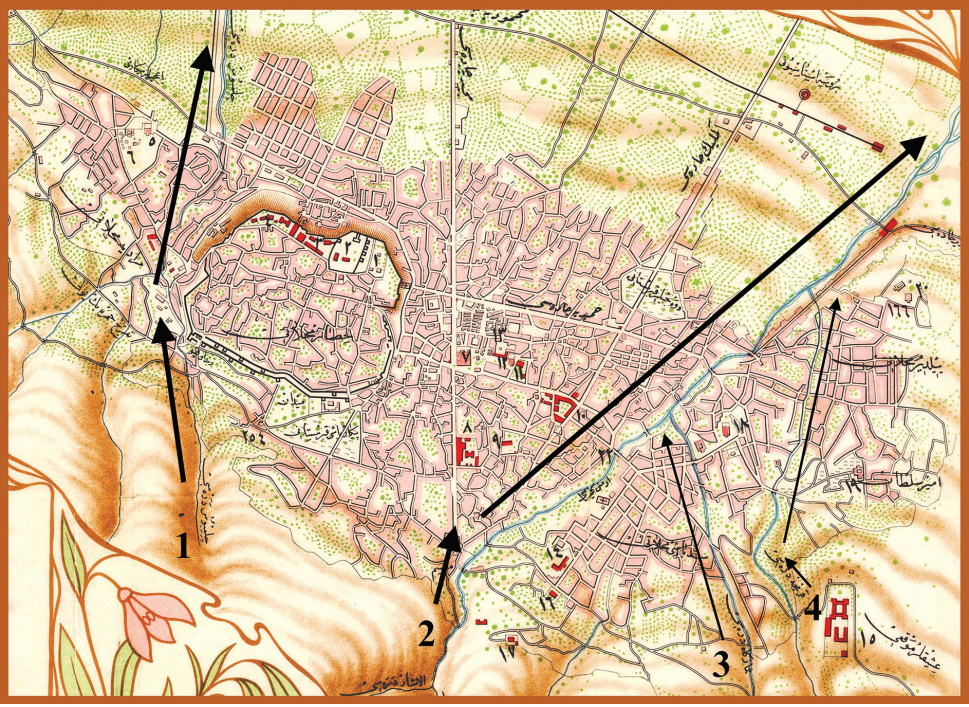
Eski isimleriyle Olympos ya da Keşiş Dağı, bugünkü adıyla Uludağ'ın eteğine kurulmuş bir kent olan Bursa, bu avantajı sayesinde pek çok akarsu ve kaynak suyuna sahip nadir kentlerden birisidir. Dolayısıyla bu kentte bir su kıtlığından bahsetmek söz konusu olmamakla beraber, aksine kış ve ilkbahar mevsimlerinde şehir ve çevreye zarar verebilecek derecede büyük sellerin yaşandığını söylemek mümkündür. Bursa kentinin nüvesini oluşturan Hisar ve civarında merkezden dışarıya doğru doğu-batı yönünde büyüyen mahalleler coğrafi olarak derelerle birbirinden ayrılır. Kısacası Bursa suların ayırdığı bir kenttir ve bu özelliğiyle pek çok köprü yapısına da sahiptir.¹³ Plan-1'de görüleceği üzere batı-doğu ekseninde Bursa Cilimboz, Gökdere, Namazgah ve Karınca

¹¹ İstanbul örnekleri için, bkz. K. Mehmet Kentel, "Pera, Kasımpaşa, Sewers, and Maps: Representing Infrastructural Entanglements in the Nineteenth-Century Istanbul", *Journal of the Ottoman & Turkish Studies Association* 8, 1 (2021): 405–414; Y. Can Gümüş, "Altyapıları Görünür Kılmak: Geç Osmanlı İstanbulu'nda Tifo, Koler ve Toplumsal Eşitsizlikler", *Bitmeyen Hikaye: Küresel Salgın Çağında Tarihe Yeniden Bakmak (Salgın Hastalıklar ve Kamu Sağlığı Pratikleri)*, yay. haz. İsmail Yaşayanlar, (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2022), 115-145; İzmir örneği için, bkz. Ufuk Adak, "Water, Sewage and Sanitation: Infrastructure Projects and Public Health in the Late Ottoman Empire", *Journal of Balkan and Near Eastern Studies* 24:2 (2022): 263-284.

¹² Bu hususta kaleme alınmış çalışmaların bir kısmı sadece su temini hususuna eğilirken diğer bir bölümü su temini ve salgın hastalıklar konularında bağlantılı bir şekilde kurgulanmıştır. Salt su teminini konu alan bazı örnekler için, bkz. Vincent Lemire, "Water in Jerusalem at the End of the Ottoman Period (1850-1920)", *Bulletin du Centre de Recherche Français à Jérusalem* 7 (2000): 129-143; Noyan Dinçkal, "Reluctant Modernization: The Cultural Dynamics of Water Supply in Istanbul, 1885-1950", *Technology and Culture* 49:3 (2008): 675-700; A. F. Aydın ve diğerleri, "Water Supply Structures of the Ottoman Period in Istanbul (Asian Side)", *Water Supply* 13:3 (2013): 615-625; Diğer kategorideki bazı örnekler için, bkz. İlhami Yurdakul, *Aziz Şehir Leziz Su. Dersaadet (İstanbul) Su Şirketi (1873-1933)*, (İstanbul: Kitabevi, 2010); Yıldırım, "Su ile Gelen Ölüm", 128-146; M. Christopher Low, Ottoman Infrastructures of the Saudi Hydro-State: The Technopolitics of Pilgrimage and Potable Water in the Hijaz", *Comparative Studies in Society and History* 57:4 (2015): 942-974; Burcu Kurt, "The Ottoman State Between Urban Space and Environment: Preserving the Drinking Water of Istanbul", *Belleten* 85:304 (2021): 933-966; K. Mehmet Kentel, "Doğanın 'Kozmopolis'i': 19. Yüzyıl Sonu İstanbulu'nda Terkos Su Yolu Boyunca Köylüler, Mühendisler ve Hayvanlar", *İktidar Tohumları-Osmanlı Çevre Tarihi Üzerine İncelemeler*, yay. haz. Onur İnal, Yavuz Köse, çev. Ercan Akyol (İstanbul: İletişim, 2022), 195-228.

¹³ Charles Mac Farlane, *Turkey and Its Destiny: The Result of Journeys Made in 1847 and 1848 to Examine into the State of That County*, Cilt I, (Philadelphia: Lea and Blanchard, 1850), 92-93.

dereleri tarafından dört ana parçaya taksim olur.¹⁴ Kaynağını Uludağ'dan alan tüm bu akarsulardan Cilimboz ve Gökdere debileri gereği Namazgah ve Karınca derelerinden daha büyüktür. Tüm bu akarsular kuzeyde tek kolda birleşerek, Bursa ovasını sulayan Nilüfer Nehri'ne dönüşür.



Plan 1: Bursa, 1908

(Hudâvendigâr Vilâyeti Sâlnâmesi, Def'a 34, Matbaa-i Vilâyet, Bursa, H.1325)

[1: Cilimboz Deresi, 2: Gökdere, 3: Namazgah Deresi, 4: Karınca Deresi]

Bursa ahali eski dönemlerden beri hem bahsi geçen akarsulardan hem de kaynaklardan su yolları ve çeşmeler vasıtasıyla faydalanırdı. Eski Osmanlı hekimlerinin su kullanımı üzerine tavsiyelerinde içme suyu yani "kâbil-i şurb" sular kategorisinde en üst sırada akarsu suları, ikinci sırada pınar suları, üçüncü sırada ise kuyu suları bulunuyordu. Akarsu eğer temiz bir mecradan akıyorsa ve -gözle görülür şekilde- kirlî değilse kullanıma en uygun su idi. Pınar suları sızıntı suyu olduğundan eğer zuhur ettiği yer dağlık ve tepelik bir yer ise rahatlıkla içilebilirdi. Ancak yerleşim yerlerinde bulunan pınarlar güvenilir olarak addedilmezdi. Yine sızıntı suyu olan kuyu suları en az itimat edilecek sulardı ve mümkünse içilmemeliydi. Eğer kötü bir su içilmek mecburiyetinde ise kesinlikle kaynatılmalı ya da damıtılmalıydı.¹⁵ Hastalık yapıcı mikroorganizmaların keşfedilmediği süreçte hekimler tarafından verilen su tüketim tavsiyeleri, esasen modern tıp ve mikrobiyolojinin öngörülerine oldukça uygundu. Fakat özellikle akarsular hususunda hekimlerin verdiği tavsiyeler ilelebet geçerliliğini koruyamadı. Zira hızla ar-

¹⁴ Beatrice St. Laurent, "Ottomanization and Modernization. The Architectural and Urban Development of Bursa and Genesis of Tradition. 1839-1914" (Doktora Tezi, Harvard University, 1989), 79.

¹⁵ Ayten Altuntaş, *Osmanlı Hekimlerinin Sağlık Kuralları* (İstanbul: Biota Vakfı, 2012), 24-27, 70-72.

tan şehir nüfusu, çarpık kentleşme ve sanayileşmeyle birlikte akarsulara karışan katı ve sıvı atıklar, bu kaynakları güvenilir olmaktan çıkardı.

Bursa kentinin Osmanlı döneminde yüz altmışa yakın ayrı su kaynağı olduğu bilinmekle birlikte, bu kaynaklardan en büyük ve en kadimlerinden biri olan Pınarbaşı suyunun altmıştan fazla müstakil kolu bulunuyordu.¹⁶ Pınarbaşı kaynağı özellikle Bursa'nın eski nüvesini teşkil eden Hisar bölgesinin suyunu temin ediyordu. Kırk kadar künk hattı vasıtasıyla yer altından Hisar ve civarındaki mahallelere dağıtılan bu su, modern öncesi dönem için oldukça ileri bir su teknolojisinin varlığını gösterirdi.¹⁷ Kaldırımların altındaki künklerin içinden akan içme suyu hattından gelen suyun sesi sokaklarda dolaşanlar tarafından işitilebiliyordu.¹⁸ Bu suyun Hisar'ın yüksek kısımlarına taksimi ve Edirne'nin fethine kadar bir idare merkezi olan Bursa Bey Sarayı'na gidecek suların tazyikinin kesilmemesi için bir "su terazisi" de inşa edilmişti.¹⁹ Kaynağından açık bir şekilde yeryüzüne çıkan ve daha sonra bir havuzda birikerek künklerle taksim edilen Pınarbaşı suyunun mecrası, aynı zamanda Bursa'nın hareketli bir mesire yeri olduğundan suyun dış etkilere maruz kalmasını engellemek amacıyla 1885 yılında demir parmaklıklarla çevrelendi.²⁰ Basit bir önlem gibi gözükse de esasen bu uygulama su kaynağının kirlenmesinden endişe edildiğinin bir göstergesiydi. Nitekim artık bu dönemde yürürlükte olan kanun ve nizamlar da yerel idarecilerin bu gibi hususlara dikkatini çekmektedir.²¹

Bursa'nın mahallelerine künklerle ya da açık su yolları vasıtasıyla dağıtılan suların bir kısmı kamusal alanın önemli unsurlarından biri haline gelen çeşmelerden akıyordu. Bu çeşmeler ve onlara su getiren hatların bakım ve onarımı işleri çoğunlukla vakıflar tarafından idare ediliyordu. Çeşmeci ve su yolcu gibi personel özellikle künklerden akan suyun engelsiz bir şekilde çeşmeye ulaşması için düzenli olarak çalışmak durumundaydı. Zira su yollarında mineral yoğunluğundan ya da yosun sebebiyle oluşan ve o günkü terminolojide "kefeke" adı verilen tabakaların temizlenmesi gerekiyordu. Bazen

16 İhsan Uzer tüm bu kaynakları ve Pınarbaşı suyuna ait kolları ilk olarak 1943 yılında Bursa Halkevi tarafından neşredilen eserinde tanıtmıştır. İhsan Uzer, "Bugünkü Bursa Suları", *Geçmişten Günümüze Bursa Suları Hakkında Yayınlanmış Eserler* (Bursa: Buski, 2010), 6-62. Uzer dışında Kamil Kepecioğlu da Bursa Şer'iyye sicilleri üzerinde yaptığı çalışmalar neticesinde yayınladığı Bursa Kütüğü isimli eserde bu suların bir kısmından bahseder. Kamil Kepecioğlu, *Bursa Kütüğü*, Cilt 4, haz. Hüseyin Algül ve diğerleri (Bursa: Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2009), 113-120. Osmanlı son döneminde yaşamış bazı yazarlar da Bursa suları içinde kategorizasyon yaparak, hangi suların daha iyi olduğu hususunda fikirlerini beyan etmişlerdir. Mehmet Ziya, *Bursa'dan Konya'ya Seyahat*, yay. haz. M. F. Birgül, L. A. Çakmaklı (Bursa: Bursa İl Özel İdaresi Yayını, 2008), 101; Doktor Osman Şevki, *Bursa ve Uludağ*, haz. M. F. Birgül vd. (Bursa: Bursa İl Özel İdaresi Yayını, 2007), 182-183.

17 Hasan Tâib Efendi, *Hatıra ya da Bursa'nın Aynası*, haz. M. F. Birgül (Bursa: Bursa İl Özel İdaresi Yayını, 2007), 114.

18 Ida Pfeiffer, *Visit to the Holy Land, Egypt, and Italy* (London: Ingram, Cooke and co, 1853), 75.

19 Mehmet Ziya, *Bursa'dan Konya'ya Seyahat*, 149; Marie de Launay, Bonkowski Bey, *Bursa ve Civarı*, haz. Burcu Kurt, İsmail Yaşayanlar (İstanbul: Heyamola, 2015), 136; Charles Texier, *Küçük Asya, Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi*, 1. Cilt, çev. Ali Suat (Ankara: Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı, 2002), 205; Miss Pardoe, *The City of Sultan and Domestic Manner of the Turks in 1836*, II. Cilt (London: Henry Colburn, 1837), 29-30.

20 Hasan Tâib Efendi, *Hatıra ya da Bursa'nın Aynası*, 54; Launay, Bonkowski Bey, *Bursa ve Civarı*, 132; St. Laurent, "Ottomanization and Modernization", 130.

21 Erdem Aydın, "Tanzimat ve Osmanlı Sağlık Hizmetleri", *IV. Türk Tıp Tarihi Kongresi Bildirileri*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2003), 446-449.

de pişmiş topraktan üretilen künklerin çatlaması ve kırılması sebebiyle su, mecrasını terk edebiliyordu.²² Kefeke temizliği ve çatlak onarımı için kullanılan başlıca yöntem su yoluna odun talaşı atmaktı. Talaşın künklerle sürtünmesiyle birlikte su hattı içinde oluşan fiziksel atıkların adeta zımpara etkisiyle dışarı atılması, sadece görünür kirlilikten kurtulma ya da hattın tamamen tıkanmaması adına yapılıyordu. Bu uygulamalar suyun "sıhhileştirilmesi" noktasında geçici bir fayda sağlamaktan öteye geçemiyordu.

Su kıtlığı çeken İstanbul ve diğer büyük Osmanlı kentleriyle kıyaslandığında Bursa'nın bu denli büyük bir doğal servete sahip olması, kent halkına da bazı ayrıcalıklar sağlıyordu.²³ Şehrin Uludağ eteklerinden kuzeydeki Bursa ovasına doğru uzanan meyilli bir yapısı olduğundan mahalleler ve haneler de bu eğim uygun olarak konumlanmıştı. Bu bağlamda çok sayıda memba ya da akarsuya sahip kentte su kaynaklarının kullanımını konusunda haneler arası bir bağlantı söz konusuydu. Hemen her evin bahçesinde bir su haznesi ve suyu rahat kullanabilecekleri bir şadırvan bulunuyordu.²⁴ Bu yönüyle Bursa'daki kamusal su kullanımını özgün bir nitelik sergiliyordu. Kamusal su sadece camilerde, hamamlarda ve vakıf çeşmelerinde değil, evlerde, kahvehanelerde ve berber dükkanlarında dahi kullanılabilirdi.²⁵

Bursa'da sivil mimaride kullanılan bu eşsiz su sistemi, Saray-ı Hümayun Baş Kimyagerliği ve Sıhhiye Müfettişliği gibi daha nice görevler yapmış olan Bonkowski Bey²⁶ tarafından detaylı bir şekilde incelenmiş ve tanıtılmıştı. Esas mesleği kimyagerlik olan Bonkowski Bey, 1869 ve 1874 yıllarında Bursa'ya gerçekleştirdiği iki seyahatle Bursa'daki sularla ilgili araştırmalar yapmış ve aldığı numuneleri tahlil ederek suların kalitesini ölçmüştü. Bonkowski'nin Bursa'daki su sistemi hakkında kaydettiği notlar şöyledir:

Suların hânelere usûl-ı taksîmi heb bir yoldadır. Beher hânenin zemîninde oldukça vâsî' birer burke mevcûd olub bir burke kâ'desinde bulunan künk borulardan çıkıyb havuzu imlâ eder ve fazlası diğer bir künk boru vâsıtasıyla civârında bulunan komşunun hânesine iner. Bu usûl şehrin en yüksek hânesinden başlayıb en alçak zemînde bulunan hânelere kadar cârîdir.

...Hele suların bir hânedan diğer bir hâneye mürûrunda pek büyük mahzûr vardır. Ez-cümle sular ara sıra bir takım mevâdd-ı ecnebiye ile mahlût olarak cereyân eder. Ba'zı hânelerde zikr olunan burkelerde abdest alınır ve câme yıkanır ve her nev'levâ-

22 Launay, Bonkowski Bey, *Bursa ve Civarı*, 133. Klasik dönem Bursa suları ve vakıfların su yolları tamir ve düzenlemeleri hususunda detaylı bilgi için bkz. Cafer Çiftçi, "Osmanlı Dönemi Bursa Su Yollarının Bakımı ve Onarımında Vakıfların Rolü", *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi* 3:3 (2002): 57-74; Ali İhsan Karataş, "Bursa Suları ve Su Vakıfları", *Uludağ Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi* 17:2 (2008): 379-417.

23 Fahri Yıldırım, *14. Yüzyıldan Cumhuriyet Dönemine Kadar Yabancı Seyyahların Gözünden Bursa İlindeki Eserler*, Cilt 1 (Bursa: Nilüfer Belediyesi, 2014), 432-433; Aysel Kaya, *Almanca Seyahatnamelerde Osmanlı Şehirleri 1850-1912* (İstanbul: İletişim 2021), 197.

24 St. Laurent, "Ottomanization and Modernization", 86; Miss Pardoe, *The City of Sultan*, 47-48; Texier, *Küçük Asya*, 205.

25 Robert Walsh, *İrlandalı Bir Vaizin Gözüyle II. Mahmud İstanbul'u*, çev. Zeynep Rona (İstanbul: Kitap, 2021), 350; Launay, Bonkowski Bey, *Bursa ve Civarı*, 131; Kaya, *Almanca Seyahatnamelerde*, 238.

26 Bonkowski Bey hakkında detaylı bilgi için, bkz. Feza Günergün, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Kimyager-Eczacı Bonkowski Paşa (1841-1905)", *1. Türk Tıp Tarihi Kongresi Bildirileri*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1992), 239-254.

zım-ı sâire tathîr olunur. Ara sıra alt taraftaki hânenin burkesinde sabunlu ve sâir mevâd-ı ecnebiye ile mahlût sular zuhûra gelir ve oradan geçib diğer bir hânenin burkesinde dahi aynı suya tesâdüf olunur.

Menba'a en ziyâde yakın olan hânelerin aldığı sular râkid ve berrak olub fakat menba'uzaklaştıkça suyun sâfiyetine hâlel gelir. Hele en alçakda bulunan mahallelerin aldıkları sular bütûn bütûn tahâretten âri olub Yahûdî mahallesinin suları bu kısımdandır. Geceleri sular bi'n-nisbe daha berrak ve sâfi olacağından herkes ertesi günü kullanacağı suyu gecedan tedârik ile kablari doldurur.²⁷

Metinden de anlaşılacağı üzere Bursa ahâlisinin faydalandığı bu sivil su dağıtım sistemi, uygun şekilde kullanılmadığından esasen bir "hastalık yayma şebekesi" haline dönüşmüştü. Zira şehrin üst mahallelerinden aşağıda bulunan mahallelere doğru akan su, ahâlinin suları çoğunlukla doğrudan doğruya bahçelerindeki haznelerin içinde kullanmaları, buralarda çamaşır yıkamaları ve abdest almaları, suların hem görünür şekilde kirlenmesine hem de enfekte olmasına neden oluyordu. Hatta Hisar'ın altındaki Kuruçeşme Mahallesi'nde yaşayan Yahudilerin suları neredeyse kullanılamayacak hale geliyordu. 20. yüzyıla girerken Bursa'da suyun bir sıhhi tesisat vasıtasıyla çeşmelere ve hanelere dağıtılması fikrinin ortaya çıkmasının temel nedeni, Bonkowski Bey'in tespitlerinde yer alan sivil su dağıtım şebekesinin yanlış kullanımından kaynaklı ortaya çıkan içme suyu kirliliği idi.

Sanayileşen Bursa'da Su ve Çevre Kirliliği

Bursa'da su kirliliğinin ortaya çıkışının bir diğer önemli sebebi de 1850'lerden itibaren başlayan sanayileşmedir. Burada sanayileşmeden kasıt, hammaddeyi tamamen mamul madde haline getirip bunu iç ve dış pazara arz eden bir faaliyet kolunun ortaya çıkması değil, hammaddenin yarı mamul madde haline getirildiği adeta bir yarı-sanayileşme modelinin varlığıdır. Bu hususta Bursa'nın yükselişe geçmesine neden olan meta ise "harir" yani ham ipektir.²⁸ 1700'lerden itibaren Avrupa'nın -önce İtalya'nın sonra Fransa'nın- kendi ipeklilerini kendileri dokumaya başlamalarıyla beraber, popüleritesi düşüşe geçen Bursa ipeğini 1800'lerden itibaren rağbet edilen bir ürün haline getiren Avrupa'daki koza üreticiliğine sekte vuran ipekböceği hastalıklarıydı.²⁹ Bu hastalıklar sebebiyle koza rekoltesi negatif ivmelenen İtalya ve Fransa, dokuma fabrikalarında kullanılacak ham ipeği temin etmek için Osmanlı coğrafyasına yöneldi ve bu noktada Bursa en önemli yatırım sahalarından birisi oldu. Büyük oranda yabancı -özellikle de Fransız- sermayesiyle kozadan ipek çekerek ham ipek balyaları üreten filatürlerin açılması, Bursa'nın yarı sanayileşmiş bir taşra kenti hüviyetine bürünmesini sağladı.³⁰

²⁷ Launay, Bonkowski Bey, *Bursa ve Civarı*, 133-134.

²⁸ Donald Quataert, *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü*, çev. Tansel Güney (İstanbul: İletişim, 2020), 209-238.

²⁹ Cafer Çiftçi, "Hudâvendigar Vilâyetinde İpekböcekçiliğinin Canlandırılmasında Düyûn-i Umûmiyye İdâresi'nin Rolü", *Bellefen*, C. LXXVI:277 (2012), 912; St. Laurent "Fransa için Lyon ne ise Osmanlı için Bursa odur" ifadesiyle, ham ipek üretimi hususunda Bursa'nın önemini vurgulamış ve Fransızların Bursa'daki manuel işleyen ev tezgahlarını mekanize sisteme çevirdiklerinden bahsetmektedir. St. Laurent, "Ottomanization and Modernization", 94.

³⁰ Bursa'da ipek çekim sektörünü domine eden Fransız kolonisinin faaliyetleri için bkz. İsmail Yaşayanlar, "Bir Anadolu Şehrinde Frenk Kolonizasyonu: Bursa'da Fransız Varlığı (1834-1926)", *Journal of Turkish Studies* 43 (2015), 171-200.

Filatürlerde kaynayan su teknelerinde haşlanan ipek kozalarından ip çekildiği için, bu işletmelerin daimî bir su kaynağına ihtiyaçları bulunuyordu. Zira kaynayan su sık sık yenilenmek zorundaydı ve metamorfozunun son aşamasında kozanın içine kendini hapseden ipekböceği ölüleriyle karışmış olan kötü kokulu pis sudan da kurtulmak gerekiyordu. Bu sebeple Bursa şehrindeki sanayileşme odakları daha önce de bahsi geçen Cilimboz, Gökdere, Karınca ve Namazgah dereleri civarında oluştu.³¹ Bursa'nın ana su arterlerini oluşturan bu derelerin fabrikaların atık sularıyla kirletilmesi, aslında büyük bir çevre kirliliği sorununun doğuşuna da sebep oldu.³² Bursa'ya gelen seyyahların bile dikkatini çeken ve fabrika atık sularından yayılan bu kötü koku, içme ya da kullanım sularını bu derelerden alan mahalleler için zamanla büyük problem teşkil eder hale geldi.³³ 1862'de Kurdoğlu mahallesinde inşa edilen filatürün, mezarlığı ve su kaynaklarını kirletmesi sebebiyle bir fabrika yakma hadisesinin dahi yaşandığı oldu.³⁴ Debisi Gökdere ve Cilimboz'a nazaran daha düşük olan Karınca ve Namazgah dereleri civarındaki sakinler için bu çevre sorunu gittikçe daha korkunç bir hal aldı.³⁵ 1893'te *Burusa* gazetesinde çıkan iki habere göre fabrika atık sularının karıştığı bu iki derenin etrafa rahatsızlık vermemek adına yer altından kanalizasyon sistemi inşa edilerek buralardan akıtılması dahi düşünüldü, ancak inşaat maliyetinin fazlalığı sebebiyle projeyi hayata geçirmek mümkün olmadı.³⁶

Sanayileşme sebebiyle oluşan çevre kirliliğine filatürlerde su kaynatmak için Uludağ'dan, özellikle de yerleşim yerine yakın bölgelerden kontrolsüz bir şekilde ağaç kesilmesi de eklendi.³⁷ Özellikle derelerin kaynak noktalarında o kadar çok ağaç kesildi ki toprağın su tutuşu azaldı ve derelere binen su yükü arttı. Dolayısıyla bu durum yoğun yağışların görüldüğü dönemlerde baskın ve sel felaketlerine yol açmaya başladı. Bu baskın ve sellerle taşınan çakıl ve topraklar da dere civarındaki mahallelere hem su temininde zorluklar yaşattı hem de fiziksel açıdan zararlar verdi. Bu türden felaket durumlarında sularını doğrudan akarsuların güvenli bölgelerinden künkler vasıtasıyla alan mahallelerin su kanalları büyük zarar görüyordu. Ahmet Vefik Paşa, Hudâvendigâr valiliği zamanında Gökdere ve Cilimboz'un yoğun yağış dönemlerinde mecralarından taşmamaları için belirli mevkilere su savakları ve set duvarları inşa ettirdi.³⁸ Buna rağ-

31 Leyla Thayer Erder, "The Making of Industrial Bursa: Economic Activity and Population in a Turkish City 1835-1975" (Doktora Tezi, Princeton University, 1976), 219-220, 222, 224; St. Laurent, "Ottomanization and Modernization", 95.

32 Cafer Çiftçi, "Bursa'da İpek Çekim Fabrikalarının Kurulması", *Bursa'da Yaşam* (Aralık 2013), 52; Elçin Arabacı, "Kapitalizmin Viktoria Çağında Bursa'da Hukuksuzluk, Mülksüzleştirme ve Bir Şehir Ayaklanması", *Tanzimat'tan Günümüze Türkiye İşçi Sınıfı Tarihi 1839-2014*, yay. haz. Y. Doğan Çetinkaya, Mehmet Ö. Alkan (İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları (2015), 71.

33 Mac Farlane, *Turkey and Its Destiny*, 92; Georges Perrot, *Souvenirs d'un Voyage en Asie Mineure* (Paris: Michel Lévy Frères, 1864), 80.

34 Mülâzım Abdülkadir, *Bursa Tarihi Kılavuzu*, yay. haz. M. F. Birgül, L. A. Çanaklı (Bursa: Bursa İl Özel İdaresi, 2008), 200; Fahri Dalsar, *Türk Sanayi ve Ticaret Tarihinde Bursa'da İpekçilik* (İstanbul: Sermet Matbaası, 1960), 413. Bu hadise tüm boyutlarıyla Elçin Arabacı tarafından kaleme alınan makalede incelenmiştir. Arabacı, Kapitalizmin Viktoria Çağı", 56-119.

35 Zeynep Dörtok Abacı, "Modernleşme Sürecinde Bursa Kenti'nin Mekansal ve Sosyal Değişimi (1860-1910)" (Doktora Tezi, Uludağ Üniversitesi, 2005), 166.

36 *Burusa*, 5 Temmuz 1309; *Burusa*, 17 Temmuz 1309.

37 Perrot, *Souvenirs d'un Voyage*, 80; Çiftçi, "Bursa'da İpek Çekim Fabrikalarının Kurulması", 52; Arabacı, "Kapitalizmin Viktoria Çağı", 71.

38 Erder, "The Making of Industrial Bursa", 261-262; F. A. Tansel, "Ahmet Vefik Paşa (3 Haziran, 1823-2 Nisan, 1891)", *Belleter* 28:109 (1964), 133.

men derelerin taşkın ve sel riskleri devam etti. 1906 ilkbaharında fırtına derecesinde yoğun yağışların meydana gelmesiyle dereler taşı ve bazı mahallelerdeki evler ağır hasar gördü. Yapılan inceleme neticesinde bu problemin kaynağının yok edilen ormanların bulunduğu alanda tarım yapılması olduğu anlaşıldı ve bu hususta önlem alınması için ne gerekiyorsa yapılması istendi.³⁹

“Mâ-i Lezîzi Madenî Borulardan Akıtmak”: Bursa’nın Sıhhi Su Tesisatının Teşkili

1903 yılı baharında Bursa’nın “kirlenen su problemini” kalıcı bir şekilde çözmek adına Avrupa’da neredeyse elli yıldır uygulanan ve suyu metal borulardan akıtarak dış etkenlerden tamamen soyutlayıp kontamine olmasını engelleyen teknolojinin transferine karar verildi. Dönemin Hudâvendigâr valisi İbrahim Halil Paşa zamanında hazırlanan öneride, Bursa’nın uzun yıllardır çektiği su probleminden dem vurularak “şehirde cârî olan mâ-i lezîzin mecrâ ve maksemlerine mevâdd-ı ecnebiyye karışmasından dolayı emrâz-ı mütenevvi’ânın sirâyetine vesâyet eylediği” ifadesiyle, içme suyuna karışan atıkların çeşitli hastalıkların yayılımına neden olduğu ve bu sebeple de “miyâh-ı mezbûrenin demir borular derûnunda isâle etdirilmesi” gerekliliği vurgulandı.⁴⁰ Ancak vali, kamu sağlığı ve kamu faydasına vurgu yaptığı bu proje teklifinin hayata geçmesi noktasında büyük bir engelle karşı karşıyaydı: parasızlık. Hudâvendigâr Vilayeti’nin bu projeyi hayata geçirebilecek bir bütçesi yoktu; zira su işleri için halen vilayet bütçelerine ayrılmış bir pay bulunmuyordu.⁴¹ Bunun yanında Ticaret ve Nafia Nezaretî’nin de fonlarını kamu sağlığı projeleri yerine daha çok bayındırlık hizmetlerine ayırmak mecburiyetinde kalması başka bir engeldi. Nitekim Bursa’nın sıhhi tesisat tarihinin başlangıcı sayılan bu projenin hayata geçirilmesi sürecinde bu problem hep baş köşede durdu ve işlerin yürümesini zorlaştırdı.

Halil Paşa’nın başkanlığındaki vilayet umumi meclisi, su tesisatı ameliyatının hayata geçirilebilmesi için Bursa Mizan-ı Hariri’nde satılan kozalardan alınan vergilere ilave ten %1 oranında “kapu resmi” adıyla yeni bir vergi ihdası önerisinde bulundu. Ancak bu teklifi yaparken dikkat edilmesi gereken en önemli husus, koza üzerinden alınan vergilerin Düyûn-ı Umûmiye İdaresi’nce kontrol edildiği gerçeğini unutmamaktı. Nitekim meclis üyeleri bu hususa dikkatleri çekerek Bursa Düyûn-ı Umûmiye İdaresi’nin yıllardır koza gelirlerini arttırmak için çeşitli faaliyetlerde bulunduğunu, bu sebeple kozacılığa sekte vuracak ekstra bir verginin yürürlüğe girmesine taraftar olmayacaklarını düşündüklerini belirttiler.⁴²

Valiliği sona eren ve sürecin bundan sonraki kısmına şahitlik edemeyen Halil Paşa yerine göreve başlayan Reşid Mümtaz Bey zamanında sıhhi tesisat projesi gündemde kaldı ve en çetrefilli aşama olan finansman meselesiyle ilgili tartışmalar uzun dönem devam etti. Proje önerildiğinde vilayet meclisinde Düyûn-ı Umûmiye İdaresi’nin %1’lik vergiye itiraz edeceği düşüncesi gerçek oldu. İdarenin en mühim gelir kalemlerinden birini oluşturan bu alana devlet tarafından müdahale edilmesi ihtimali hoş karşılanma-

³⁹ BOA, DH.MKT 1092/58, (22 Haziran 1322).

⁴⁰ BOA, DH.MKT 705/47, Lef 1, (16 Nisan 1319).

⁴¹ BOA, DH.MKT 705/47, Lef 3, (14 Haziran 1319).

⁴² BOA, ŞD 1586/10, Lef 3-4 (4 Ağustos 1319); BOA, BEO 2194/164480, Lef 2, (18 Eylül 1319).

dı. Bunun üzerine vilayet meclisi yaptığı yeni toplantıda su kirliliğine yol açan en büyük unsurun kozacılığın gelişimi sürecinde ortaya çıkan filatürler olduğu, dolayısıyla buna karşılık olarak fabrika sahiplerinin satın aldıkları kozadan %1'lik ek bir verginin tahsil edilmesinin sakınca yaratmayacağı ve üreticinin zarar görmemesi için koza bedeline zam yapılması gerektiği görüşü hakim oldu.⁴³ Mesele Şûrâ-yı Devlet'te görüşülüp karara bağlanınca birkaç ay içinde ek verginin iradesi çıktı.⁴⁴ Ancak iradenin çıkması bu uygulamanın ivedilikle hayata geçirileceği anlamına gelmediği gibi Düyûn-ı Umûmiye İdaresi ek verginin tahsili konusunda uzun süre direndi.⁴⁵ Bunun üzerine Sadaret yeniden aynı konuda karar almak ve ilgili nezaretlerle Hudâvendigâr vilayetine kararı tebliğ etmek durumunda kaldı.⁴⁶ Aynı zamanda irade de yenilendi.⁴⁷ Fakat süreç yine sonuçlanamadı, zira sıhhi tesisatın inşası için gerekli olan bedelin yalnızca koza üzerinden alınacak %1 vergiyle karşılanamayacağı anlaşıldı.⁴⁸ Buna rağmen ek vergi uygulamasına devam edilmesine, inşaatın Abdülhamid'in cülus günü başlamasına ve yüklenici firmaya ödeme yapılabilmesi için Düyûn-ı Umûmiye'den avans alınmasının teklifine karar verildi.⁴⁹

Su tesisatını döşeyecek firma kuzeydoğu Fransa'da bulunan Ardennes kenti menşeli Societé Anonyme Métallurgique d'Aubrives et Villerupt idi. Esasen demir yolu inşaatı ve madencilikle uğraşan bu şirket, imtiyazı aldıktan sonra yüklenici sıfatıyla sürece dahil oldu; uygulayıcı olarak ise L'Entreprise Lacroix isimli başka bir firmayla anlaştı.⁵⁰ Lacroix şirketi 1905 yılında Bursa'ya gönderdiği İtalyan mühendis Vecetti ile keşfe ve proje çizim işlerine başladı. Ardından inşaatın başlaması için ödeme beklemeye geçildi.⁵¹ Ancak ödemeye ilgili meseleler hala çözüme kavuşturulamadığı ve netleştirilemediği için yine uzun bir sürünceme başladı. Bu esnada Dahiliye Nezareti proje teklif evraklarının eksikliği sebebiyle vilayete acil kodlu bir uyarı gönderdi. Vilayet idaresinden proje çizimleri ve keşif bilgileri detaylı bir şekilde isteniyor, maliyetin net bir şekilde hesaplanması bekleniyordu.⁵² Ayrıca nafia işlerinin ihalesindeki temel kurallardan birisi olan "münakasa"nın -yani eksiltme usulüyle ihaleye katılımlın- gerçekleşmediği de anlaşıldı ve münakasanın hızlı bir şekilde icrası istendi.⁵³

43 BOA, BEO 2340/175497, Lef 1, (11 Mayıs 1320); BOA, BEO 2340/175497, Lef 2, (8 Mayıs 1320);

44 BOA, BEO 1590/21, Lef 3, (13 Eylül 1320); BOA, ŞD 2743/55, 30 Eylül 1320; BOA, İ.ML 61/16, (16 Kanun-ı Evvel 1320); BOA, BEO, 2476/185663, (19 Kanun-ı Evvel 1320).

45 BOA, ŞD 1592/7, Lef 2, (20 Kanun-ı Sani 1320).

46 BOA, BEO 2769/207646, (11 Nisan 1321).

47 BOA, İ.DH 1434/29, Lef 2, (20 Mayıs 1905); BOA., BEO 2595/194578, (23 Mayıs 1321).

48 BOA, BEO 2638/197836, (19 Temmuz 1321).

49 BOA, ŞD 1593/22, (25 Temmuz 1321); BOA, ŞD 1593/25, Lef 2, (2 Ağustos 1321); BOA, BEO 2651/198818, Lef 2, (6 Ağustos 1321).

50 Paul Fesch, *Constantinople aux Derniers Jours d'Abdulhamid* (Paris: Marcel Rivière, 1907), 532.

51 BOA, BEO 2651/198818, Lef 2, (6 Ağustos 1321). Vecetti'nin çizdiği projelerden bazıları için bkz. Ek-I ve II.

52 BOA, BEO 2669/200125, Lef 2, (31 Ağustos 1321).

53 BOA, BEO 2704/202771, Lef 1, (3 Teşrin-i Sani 1321); BOA, BEO, 2704/202771, Lef 2, (4 Teşrin-i Sani 1321). Nafia Nezareti'nin uyguladığı münakasa usulüne dair detaylı bilgi için bkz. Şenay Atam, *Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti* (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2020), 117-118.

Temmuz 1906'da inşaatın başlaması için gerekli olan ve iki taksitte ödenecek 32.000 liranın ilk kısmı hala ödenmediği için yüklenici firma sözleşmeyi feshetmeye niyetli olduğunu vilayete bildirdi.⁵⁴ Osmanlı Arşivi'nde şirketle yapılan mukavelename tespit edilemediği için sözleşmenin maddelerinin mahiyeti hakkında bir bilgiye sahip olamamak da Hudâvendigâr valisinin Sadaret'e çektiği bir telgraftan anlaşıldığı kadarıyla, vilayet idaresinden kaynaklanan problemler nedeniyle projenin hayata geçirilememesi durumunda yüklenici firmaya tazminat ödenmesi icap etmekteydi.⁵⁵ Tüm bunlar olurken bir defa daha vali değişikliği yaşandı; yeni vali Mehmed Tevfik Bey oldu.⁵⁶ Ayrıca inşaatın finansmanı için gerekli olan 18.000 liralık ilk taksitin temin edilebilmesi için görüşmeler de sürdü.⁵⁷ Ek vergi hususunda Düyûn-ı Umûmiye'yi ikna edebilmek için yaş kozaya zam yapılması önerildi ve ardından kozanın fiyatı artırıldı.⁵⁸ Elbette bu zam projenin başlaması için gerekli olan paranın bir anda vilayet kasasına gireceği anlamına gelmiyordu. Düyûn-ı Umûmiye'den talep edilen avansın halen onaylanmadığı süreçte proje ücretinin temin edilebilmesi için vilayetin yol yapım bütçesinden para ayrılması düşünülse de bunun uygun olmadığına kanaat getirildi. Şirket temsilcisi Möşyö Müller'den gelen yeni bir uyarıyla, inşaata bir an önce başlanması gerektiği, yüklenici firmanın zarar etmeye başladığının tekrar altı çizildi.⁵⁹

Vali Tevfik Bey inşaatın bir an önce başlamasını istiyordu; projede çalışacak olan usta, amele ve memurların işe başlamak üzere hazır beklediği haberini İstanbul'a verdi.⁶⁰ Bir taraftan da proje için gerekli olan büyük kısmı demir borulardan oluşan ithal malzemelerin birinci partisi Mudanya gümrüğüne indirildi.⁶¹ Hükümet bu defa finansman için kredi kullanılması gerektiğine kanaat getirdi.⁶² Nihayet Mayıs 1907'de Osmanlı Bankası'ndan kredi çekilmesine karar verildi.⁶³ Kredi kararının alınmış olması, hükümetin ivedilikle aksiyona geçmesini teşvik etmedi. İş yine sürüncemede kaldı. Bu esnada Tevfik Bey adeta yalvarırcasına defalarca İstanbul'a telgraf çekti; fakat bu durum yine de iş akışını hızlandırmadı.⁶⁴ Lacroix şirketi bu defa Osmanlı hükümetini şikayet eden bir dilekçe kaleme alarak Fransa Sefareti'ne başvurdu.⁶⁵ Bu başvuru üzerine işler hızlandırıldı ve 14,5 sene faizle Düyûn-ı Umûmiye'den borç alındı.⁶⁶ Hatta Sadaret makamı

⁵⁴ BOA, ŞD 1596/18, Lef 10, (3 Temmuz 1322).

⁵⁵ BOA, ŞD 1596/20, Lef 2, (8 Ağustos 1322).

⁵⁶ Mehmed Tevfik Bey Bursa'da göreve başladığında su tesisatını döşeyen firmanın İtalyan mühendisi halen Bursa'daydı. "Bir Devlet Adamının" Mehmet Tevfik Beyin (Biren) II. Abdülhamid, Meşrutiyet ve Mütareke Dönemi Hatıraları, Cilt 1, yay. haz. Rezan Hürmen (İstanbul: Arma, 1993), 393.

⁵⁷ BOA, ŞD 408/91, Lef 3, (20 Şubat 1321); BOA, BEO 2921/219054, Lef 3, (10 Ağustos 1322).

⁵⁸ BOA, BEO 2962/222137, (3 Teşrin-i Sani 1322); BOA, BEO 2962/221335, Lef 1, (14 Teşrin-i Sani 1322); BOA, BEO 2950/221204, Lef 1, (14 Teşrin-i Sani 1322); BOA, Y.A.RES 141/80, Lef 1, (27 Kanun-ı Evvel 1322).

⁵⁹ BOA, BEO 3041/228049, Lef 4-5, (11 Şubat 1322).

⁶⁰ BOA, BEO 3013/225939, Lef 3, (3 Mart 1323).

⁶¹ BOA, DH.MKT 705/47, Lef 57, (19 Mart 1323).

⁶² BOA, İTNF 16/20, Lef 5, (21 Şubat 1322); BOA, BEO 3013/225939, Lef 1, (4 Mart 1323); BOA, BEO 3041/228049, Lef 1, (11 Nisan 1323).

⁶³ BOA, BEO 3049/228639, (23 Nisan 1323).

⁶⁴ BOA, BEO 3051/228809, (26 Nisan 1323); BOA, Y.PRK.UM 79/112, (4 Haziran 1323).

⁶⁵ BOA, BEO, 3082/231126, Lef 1-2-3, (20 Haziran 1907).

⁶⁶ BOA, BEO 3069/230104, (21 Mayıs 1323); BOA, BEO 3090/231717, Lef 2, (12 Haziran 1323). Böylece 32.000 liralık inşaat maliyeti, faizle birlikte 43.500 liraya yükselmiş oldu. BOA, BEO 3122/234081, Lef 5, (14 Ağustos 1323).

-tüm sürecin içinde olmasına rağmen- "su isâlesi gibi önemli bir konuyu nasıl halletmez ve bu kadar uzatırsınız" minvalinde bir ifadeyle Maliye nazırını adeta azarladı.⁶⁷ Birkaç gün sonra Lacroix şirketinden gelen yazıda inşaat için gerekli olan boruların, çimentonun, kum ve diğer gerekli ekipmanın satın alındığı; bunların bir kısmının Bursa'ya gönderildiği ve mukavelenamenin 11. Maddesi gereği 5.000 lira ödemenin acilen şirkete aktarılması gerektiği ifade ediliyordu.⁶⁸ Sadaret bahsi geçen paranın derhal ödenmesi için Hudâvendigâr valiliğine emir verdi ve kısa süre sonra vilayet kasasında bulunan 7-8.000 liradan ödeme yapıldı.⁶⁹

Talep edilen para ödendikten sonra inşaat başladı. Daha evvel Haydarpaşa, Zonguldak ve Bandırma'da gerçekleştirdiği başarılı liman projeleriyle kendini kanıtlamış olan Albert Pottier'in başmühendisliğinde ana filtre ve kaptajların (su haznesi) yapımına başlandı.⁷⁰ Şirket Mudanya gümrüğüne daha evvel indirilmiş olan malzemelerden gümrük vergisi alınmaması konusunda da bir başvuru yaptı.⁷¹ Henüz bu başvuruya cevap alınmamışken ikinci parti malzeme gümrüğe geldi.⁷² İlk talep olumlu karşılanmamışken, ikinci defa vergi muafiyeti başvurusu yapıldı.⁷³ İlk parti için Kasım 1907'de, ikinci parti için ise Şubat 1908'de gümrük vergisinden muafiyet iradesi çıkarıldı.⁷⁴

Gümrükle ilgili meselelerde belgelere ek olarak verilen malzeme listeleri, projeye ilgili daha detaylı bilgiler edinmemize imkân tanıdı. Detaylı kayıtların yer aldığı bu listelerde hem ne tür malzemenin ithal edildiği hem de hangi yapıların inşa edildiği anlaşılıyordu. Buna göre proje Gökdere üzerinde uygulandı. Alaşar, Mahkeme ve Şehir isimli üç su haznesiyle bir genel süzgeç inşa edildi; borular vasıtasıyla süzgeçten geçirilen sular mahzenlere doldurularak buradan mahallelere yine borular vasıtasıyla dağıtılacak olan su tesisatına abone olanlara su verildi.⁷⁵ Proje aynı zamanda yeni umumi çeşmelerin yapımını da öngörüyordu ve bu çeşmeler de demir borulu tesisatla ana artere bağlandı.⁷⁶ Ayrıca inşaat sırasında kullanılmak üzere çimento, kireç, tabaka şeklinde çinko, demir ve kurşun ile demir çubuk ve ziftli halatlar ithal edildi.⁷⁷

Projenin nihayete erdirilmesiyle ilgili eldeki bilgiler oldukça kısıtlı ve yer yer de karmaşık düzene oturtulmuş, yanlışlarla iç içe geçmiş gerçeklerden oluşmaktadır. Cumhuriyet döneminde teşkil edilen Bursa Su ve Kanalizasyon İdaresi (BUSKİ)'ye uzunca

⁶⁷ BOA, BEO 3090/231717, Lef 1, (19 Haziran 1323).

⁶⁸ BOA, BEO 3098/232300, Lef 2-3, (11 Temmuz 1907).

⁶⁹ BOA, BEO 3098/232300, Lef 1, (28 Haziran 1323); BOA, BEO 3188/239030, (5 Teşrin-i Sani 1323); BOA, BEO 3211/240796, Lef 4-5, (29 Teşrin-i Sani 1323).

⁷⁰ Fesch, *Constantinople aux Derniers*, 532.

⁷¹ BOA, DH.MKT 705/47, Lef 59, (5 Temmuz 1323); BOA, ŞD 1224/52, (13 Ağustos 1323).

⁷² BOA, BEO 3152/236367, Lef 1, 9, (Eylül 1323).

⁷³ BOA, ŞD 1224/25, (24 Eylül 1323).

⁷⁴ BOA, BEO, 3191/239313, (5 Teşrin-i Sani 1323); BOA, İ.RSM 29/44, (8 Teşrin-i Sani 1323); BOA, BEO 3195/239621, (10 Teşrin-i Sani 1323); BOA, ŞD 1224/74, (22 Kanun-ı Evvel 1323); BOA, İ.RSM 30/13, Lef 4, (5 Kanun-ı Evvel 1323); BOA, İ.RSM 30/39, Lef 4, (13 Şubat 1323); BOA, BEO 3262/244621, (16 Şubat 1323).

⁷⁵ BOA, İ.RSM 29/44, Lef 1-2, (Ağustos 1323); BOA, İ.RSM 30/13, Lef 1-2, (19 Eylül 1323).

⁷⁶ Arif Selçuk Özer, *Pınarbaşı'ndan Doğancı'ya Bursa'nın İçme Suyu Tarihi* (Bursa: Buski, 2001), 36.

⁷⁷ BOA, İ.RSM 30/39, Lef 1, (11 Teşrin-i Evvel 1323).

dönem müdürlük yapmış olan İhsan Uzer ve Arif Selçuk Özer'in Bursa içme sularıyla ilgili kaleme aldıkları eserlerde, Osmanlı dönemindeki faaliyetlere dair bazı kafa karıştırıcı bilgiler bulunmaktadır. Uzer'in eserinde Osmanlı Bursa'sında birbirinden bağımsız üç ayrı sıhhi tesisat projesinin gündeme geldiği ve bunlardan ikisinin uygulandığı yazmaktadır.⁷⁸ Arif Selçuk Özer de Uzer'den alıntılarla aynı üç projeye yer vermiş vaziyettedir.⁷⁹ Ancak Uzer'in hayata geçtiğini ifade ettiği iki projenin esasen birbirinin aynısı olan ve uzun yıllar tamamlanamayan tek proje olduğu anlaşılmakta, dolayısıyla aynı bilgi -Uzer'in yaptığı bir tarih hatasını düzelterek- Özer'in eserinde de aktarılmaktadır. Uzer ve Özer'in BUSKİ eski müdürleri olarak verdikleri en mühim bilgi ise Lacroix şirketi tarafından Gökdere üzerinde yapılan sıhhi su tesisatı projesinin tamamlandığını göstermeleridir. Nitekim Cumhuriyet döneminde Bursa'da yeni inşa edilen sıhhi su tesisatı faaliyetleri, Lacroix projesine ilaveten geliştirilmiştir.

Eldeki son belgelerle Lacroix sıhhi su tesisatı projesinin 1909'da tamamlandığını söylemek mümkündür. Projeye ilgili arşive yansıyan son kayıtlar, vilayetin şirkete ödemesi gereken 16.000 liranın zorluklarla tahsil edilerek sürecin sonlanmasıyla ilgilidir. Son taksit olan 16.000 liranın ödenmesi için Aralık 1907'de başlayan yazışmalar Nisan 1909'da sonlanmıştır.⁸⁰ Bu evraklar arasında projenin başlangıcındakine benzer şekilde Düyün-ı Umûmiye'den avans talebi, "tarîk bedelâtı"ndan para aktarımı ile Osmanlı Bankası'ndan kredi alma seçenekleri yer almıştır ve nihayetinde borcun geri kalanı banka kredisıyla ödenmiştir.

Sonuç

Coğrafi yapısı sebebiyle suyun bol olduğu Osmanlı kentlerinden birisi olan Bursa'da modernleşme sürecinde ortaya çıkan su kirliliği süreci birden çok nedene dayalı bir çevre problemidir. Bu sorunun temelinde şehir halkın kirliliğini çekmediği ve mebzul miktarda kullanma imkanları olan içme sularını doğru bir şekilde idare etmemeleri gelmektedir. Bu hususta bir devlet politikası geliştirilmiş dahi olsa halkın belirli hususlarda aydınlatılması, bilinçlendirilmesi ve projenin hayata geçirilmesi oldukça zor, hatta neredeyse imkansız denecek kadar komplike bir meseledir. Dolayısıyla suyun kullanımına ve sıhhileştirilmesine dair köktenci bir çözüm üretmek modern teknoloji transferiyle sıhhi tesisat teşkil etmek en uygulanabilir ve görece doğru karardır.

İncelediğimiz bu mesele modernleşmenin farklı bir boyutunu göstermesi açısından da oldukça önemli sonuçlar ortaya çıkarmıştır. Sanayileşme ve kentleşme sürecinde, devletin insan ve çevre odaklı politikalar üretmektense mali faaliyetleri canlandırıcı, gözle görülür etkilerinin daha kolay ölçülebileceği popülist politikaları takip etmesi uzun yıllar sürecek çevre ve sağlık sorunlarına temel oluşturmuştur. Devletin ve toplumun kendi eliyle yarattığı bu sorunlarla boğuşması noktasında giriştiği mücadelede karşılaştığı en büyük problemin finansman olması da esasen sanayileşen kentlerde üretim-vergi dengelerinin doğrusal bir çizgide ilerlemediğini göstermesi açısından mühimdir. Ayrıca

⁷⁸ Uzer, "Bugünkü Bursa Suları", 2-4.

⁷⁹ Özer, *Bursa'nın İçme Suyu Tarihi*, 25-32, 35-45.

⁸⁰ BOA, BEO 3222/241606, (22 Kanun-ı Evvel 1323); BOA, BEO 3277/245709, Lef 1, (11 Mart 1324); BOA, BEO 3301/247567, Lef 2, (14 Nisan 1324); BOA, BEO 3316/248688, (7 Mayıs 1324); BOA, DH.MKT, 292/10, Lef 1, (19 Mart 1325).

kozacılıkla ilgili vergilerin Düyûn-ı Umûmiye hazinesine dahil edilmiş olması, basit bir ek vergi tarhi noktasında bile devletin kendi bünyesinde oluşturduğu, ancak doğrudan kontrol edemediği bu organa karşı ne denli zafiyet içinde olduğunu da açık bir şekilde göstermiştir.

Son olarak Bursa'nın sıhhi su tesisatının döşenmesi projesi imtiyazının Fransız bir şirkete verilmesi, bu şirketin İtalyan bir uygulayıcı firma vasıtasıyla teknoloji transferi yapması, Osmanlı'nın "çağını" yakından takip etmeye çalıştığı bir dönemde, teknik bilgi ve uygulayıcılık hususundaki eksikliklerini ortaya koymaktadır. Nitekim projenin hayata geçirilmesi sırasında, yabancı mühendis, ustabaşı ve amele kullanımını bir kenara bırakarak sadece Osmanlı ülkesinden kolaylıkla temin edilebilecek malzemelerin dahi imtiyaz sahibi şirketlerce ithal edilmesi konusu özelinde bir değerlendirme yaparsak, devletin teknolojik manada Batı'ya bel bağlamaya eğilimli hatta gönüllü olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

KAYNAKÇA

Arşiv Belgeleri

T.C. Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

Babialı Evrak Odası Evrakı (BEO)

Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi Evrakı (DH.MKT)

İrade Dahiliye (İ.DH)

İrade Maliye (İ.ML)

İrade Rüşumat (İ.RSM)

İrade Ticaret ve Nafia (İ.TNF)

Şûrâ-yı Devlet Evrakı (ŞD)

Yıldız Perakende Umumi Evrakı (Y.PRK.UM)

Yıldız Sadaret Resmi Maruzat Evrakı (Y.A.RES)

Gazeteler

Bursa (1893)

Kitap, Makale ve Tezler

"Bir Devlet Adamının" Mehmet Tevfik Beyin (Biren) II. Abdülhamid, Meşrutiyet ve Mütareke Dönemi Hatıraları, Cilt 1, yay. haz. Rezan Hürmen. İstanbul: Arma, 1993.

Adak, Ufuk. "Water, Sewage and Sanitation: Infrastructure Projects and Public Health in Izmir in the Late Ottoman Empire", *Journal of Balkan and Near Eastern Studies* 24:2 (2022): 263-284.

Altıntaş, Ayten. *Osmanlı Hekimlerinin Sağlık Kuralları*. İstanbul: Biota Vakfı Yayını, 2012.

Arabacı, Elçin. "Kapitalizmin Viktoria Çağı'nda Bursa'da Hukuksuzluk, Mülksüzleştirme ve Bir Şehir Ayaklanması", *Tanzimat'tan Günümüze Türkiye İşçi Sınıfı Tarihi 1839-2014*. Yay.Haz. Y. Doğan Çetinkaya, Mehmet Ö. Alkan. İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2015, 56-119.

Atam, Şenay. *Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti*. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2020.

Aydın, A. F. vd., "Water Supply Structures of the Ottoman Period in Istanbul (Asian Side)", *Water Supply* 13:3 (2013): 615-625.

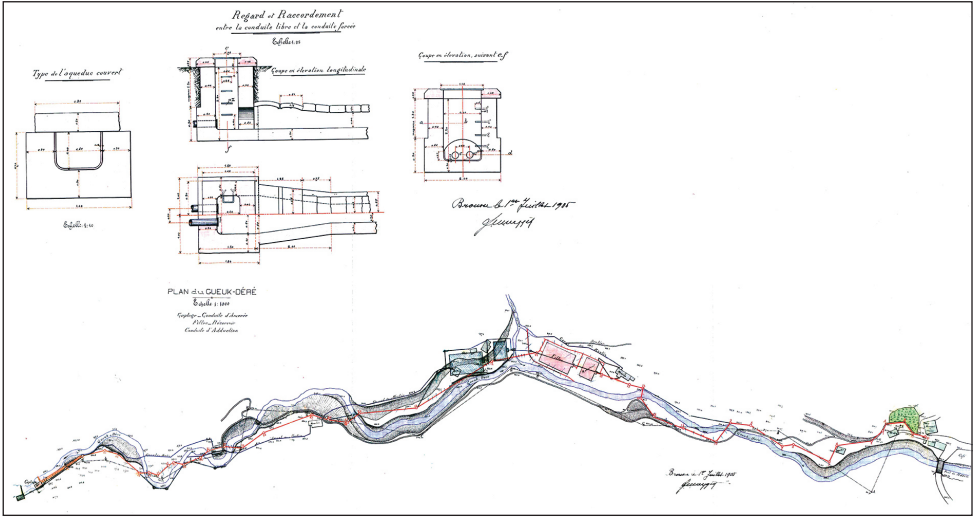
Aydın, Erdem. "Tanzimat ve Osmanlı Sağlık Hizmetleri", *IV. Türk Tıp Tarihi Kongresi Bildirileri*. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2003, 446-449.

Bazalgette, J. W. "On the Main Drainage of London, and the Interception of the Sewage from The River Thames", *Minutes of the Proceedings of the Institution of Civil Engineers* 1865, 24 (1865), 280-314.

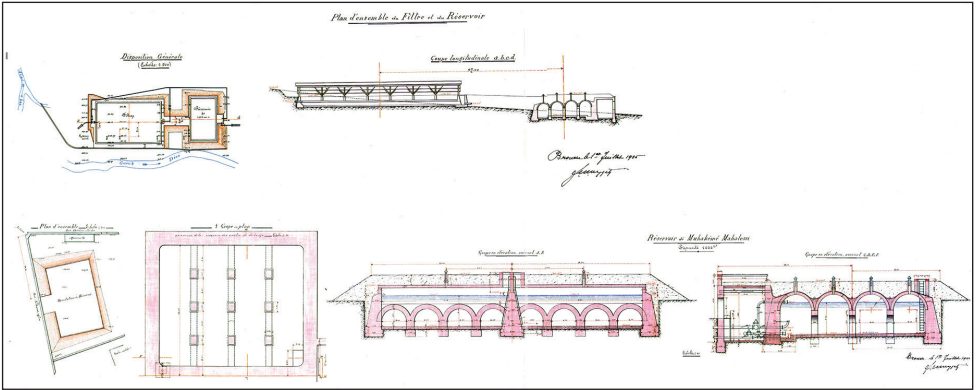
Çiftçi, Cafer. "Osmanlı Dönemi Bursa Su Yollarının Bakımı ve Onarımında Vakıfların Rolü", *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi* 3:3 (2002): 57-74.

- ____. "Bursa'da İpek Çekim Fabrikalarının Kurulması", *Bursa'da Yaşam*, (Aralık 2013): 50-53.
- ____. "Hudâvendigar Vilâyetinde İpekböcekçiliğinin Canlandırılmasında Düyûn-i Umûmiyye İdâresi'nin Rolü", *Bellekten*, C. LXXVI:277 (2012): 905-949.
- Dalsar, Fahri. *Türk Sanayi ve Ticaret Tarihinde Bursa'da İpekçilik*. İstanbul: Sermet Matbaası, 1960.
- Diñçal, Noyan. "Reluctant Modernization: The Cultural Dynamics of Water Supply in Istanbul, 1885-1950", *Technology and Culture* 49:3 (2008): 675-700.
- Doktor Osman Şevki. *Bursa ve Uludağ*, haz. M. F. Birgül vd. Bursa: Bursa İl Özel İdâresi Yayını, 2007.
- Dörtok Abacı, Zeynep. "Modernleşme Sürecinde Bursa Kenti'nin Mekansal ve Sosyal Değişimi (1860-1910)", Doktora Tezi, Uludağ Üniversitesi, 2005.
- Erder, Leyla Thayer. "The Making of Industrial Bursa: Economic Activity and Population in a Turkish City 1835-1975", Doktora Tezi, Princeton University, 1976.
- Ergin, Osman Nuri. *Türk Belediyecilik ve Şehircilik Tarihi Üstüne Seçmeler*. Yay. Haz. Selahattin Yıldırım. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 1987.
- Fesch, Paul. *Constantinople aux Derniers Jours d'Abdulhamid*. Paris: Marcel Rivière, 1907.
- Gümüş, Y. Can. "Altyapıları Görünür Kılmak: Geç Osmanlı İstanbulu'nda Tifo, Kolera ve Toplumsal Eşitsizlikler", *Bitmeyen Hikaye: Küresel Salgın Çağında Tarihe Yeniden Bakmak (Salgın Hastalıklar ve Kamu Sağlığı Pratikleri)*. Yay. Haz. İsmail Yaşayanlar. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2022, 115-145.
- Günergun, Feza. "19. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Kimyager-Eczacı Bonkowski Paşa (1841-1905)", *1. Türk Tıp Tarihi Kongresi Bildirileri*. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1992, 239-254.
- Hasan Tâib Efendi. *Hatıra ya da Bursa'nın Aynası*. Yay. Haz. M. F. Birgül, Bursa: Bursa İl Özel İdâresi Yayını, 2007.
- Karataş, Ali İhsan. "Bursa Suları ve Su Vakıfları", *Uludağ Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi* 17:2 (2008): 379-417.
- Kaya, Aysel. *Almanca Seyahatnamelerde Osmanlı Şehirleri 1850-1912*. İstanbul: İletişim 2021.
- Kepecioğlu, Kamil. *Bursa Kütüğü*, Cilt 4. Yay. Haz. Hüseyin Algül vd. Bursa: Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2009.
- Kenny, Charles. *Salgın Döngüsü-İnsanlığın Bulaşıcı Hastalıklarla Bitmeyen Savaşı*. Çev. Şule Ölez. İstanbul: İletişim, 2022.
- Kentel, K. Mehmet. "Pera, Kasımpaşa, Sewers, and Maps: Representing Infrastructural Entanglements in the Nineteenth-Century Istanbul", *Journal of the Ottoman & Turkish Studies Association* 8, 1 (2021): 405-414.
- ____. "Doğanın 'Kozmopolis'i: 19. Yüzyıl Sonu İstanbulu'nda Terkos Su Yolu Boyunca Köylüler, Mühendisler ve Hayvanlar", *İktidar Tohumları-Osmanlı Çevre Tarihi Üzerine İncelemeler*. Yay. Haz. Onur İnal, Yavuz Köse, çev. Ercan Akyol. İstanbul: İletişim, 2022, 195-228.
- Kurt, Burcu. "The Ottoman State Between Urban Space and Environment: Preserving the Drinking Water of Istanbul", *Bellekten* 85:304 (2021): 933-966.
- Lemire, Vincent. "Water in Jerusalem at the End of the Ottoman Period (1850-1920)", *Bulletin du Centre de Recherche Français à Jérusalem* 7 (2000): 129-143.
- Low, M. Christopher. "Ottoman Infrastructures of the Saudi Hydro-State: The Technopolitics of Pilgrimage and Potable Water in the Hijaz", *Comparative Studies in Society and History* 57:4 (2015): 942-974.
- Mac Farlane, Charles. *Turkey and Its Destiny: The Result of Journeys Made in 1847 and 1848 to Examine into the State of That County*, Cilt I. Philadelphia: Lea and Blanchard, 1850.
- Marie de Launay, Bonkowski Bey. *Bursa ve Civarı*, Yay. Haz. Burcu Kurt, İsmail Yaşayanlar, İstanbul: Heyamola, 2015.
- Mehmet Ziya. *Bursa'dan Konya'ya Seyahat*. Yay. Haz. M. F. Birgül, L. A. Çakmaklı. Bursa: Bursa İl Özel İdâresi Yayını, 2008.
- Miss Pardoe. *The City of Sultan and Domestic Manner of the Turks in 1836*, II. Cilt. London: Henry Colburn, 1837.
- Morabia, Alfredo. "Epidemiologic Interactions, Complexity, and the Lonesome Death of Max von Pettenkofer", *American Journal of Epidemiology*, 166:11, (2007): 1233-1238.
- Mülâzim Abdülkadir. *Bursa Tarihi Kılavuzu*, Yay. Haz. M. F. Birgül, L. A. Çanaklı. Bursa: Bursa İl Özel İdâresi, 2008.
- Ortaylı, İlber. *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahallî İdareleri (1840-1880)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2011.
- Osterhammel, Jürgen. *Dönüşen Dünya-Küresel 19. Yüzyıl Tarihi*. Çev. Mustafa Tüzel, İstanbul: İş Bankası, 2022.
- Özer, Arif Selçuk. *Pınarbaşı'ndan Doğançı'ya Bursa'nın İçme Suyu Tarihi*. Bursa: Buski, 2001.

- Perrot, Georges. *Souvenirs d'un Voyage en Asie Mineure* Paris: Michel Lévy Frères, 1864.
- Preiffer, Ida. *Visit to the Holy Land, Egypt, and Italy*. London: Ingram, Cooke and co, 1853.
- Quataert, Donald. *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü*. Çev. Tansel Güney. (İstanbul: İletişim, 2020).
- Seyitdanlıoğlu, Mehmet. *Tanzimat Döneminde Modern Belediyeciliğin Doğuşu –Yerel Yönetim Metinleri*, İstanbul: Türkiye İş Bankası, 2010.
- St. Laurent, Beatrice. "Ottomanization and Modernization. The Architectural and Urban Development of Bursa and Genesis of Tradition 1839-1914", Doktora Tezi, Harvard University, 1989.
- Şirin, Tolga. "Suyun İnsan Hakkı Olarak Değeri", *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi* 16, 3-4 (2010): 85-168.
- Tansel, F. A. "Ahmet Vefik Paşa (3 Haziran, 1823-2 Nisan, 1891)", *Belleten* 28:109 (1964): 117-139.
- Texier, Charles. *Küçük Asya, Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi*, 1. Cilt, çev. Ali Suat. Ankara: Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı, 2002.
- Topçu, Eral. "Bir İnsan Hakkı Olarak Su Hakkı", *İnsan Hakları Yıllığı* 26 (2008): 15-40.
- Uzer, İhsan. "Bugünkü Bursa Suları", *Geçmişten Günümüze Bursa Suları Hakkında Yayımlanmış Eserler*, Bursa: Buski, 2010, 6-62.
- Vigarello, Georges. *Temiz ve Kirli-Ortaçağ'dan Günümüze Vücut Bakımının Tarihi*. Çev. Zühre İlkelen. İstanbul: Kabcacı, 1996.
- Walsh, Robert. *İrlandalı Bir Vaizin Gözüyle II. Mahmud İstanbul'u*, Çev. Zeynep Rona, İstanbul: Kitap, 2021.
- Yaşayanlar, İsmail. "Bir Anadolu Şehrinde Frenk Kolonizasyonu: Bursa'da Fransız Varlığı (1834-1926)", *Journal of Turkish Studies* 43, (2015), 171-200.
- Yerlikaya, İlhan. "Tanzimattan Önce Osmanlı Devleti'nde Belediye Hizmetleri", *Osmanlı*, Cilt 6, ed. Güler Eren. Ankara: Yeni Türkiye, 1999, 130-144.
- Yıldırım, Fahri. *14. Yüzyıldan Cumhuriyet Dönemine Kadar Yabancı Seyyahların Gözünden Bursa İlindeki Eserler*, Cilt 1. Bursa: Nilüfer Belediyesi, 2014.
- Yıldırım, Nuran. "Su ile Gelen Ölüm: Kolera ve İstanbul Suları", *14. Yüzyıldan Cumhuriyet'e Hastalıklar-Hastaneler-Kurumlar. Sağlık Tarihi Yazıları-1*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2014: 128-146.
- Yurdakul, İlhami. *Aziz Şehre Leziz Su-Dersaadet (İstanbul) Su Şirketi (1873-1933)*. İstanbul: Kitabevi, 2010.



Görsel 1: L'Entreprise Lacroix'nın Mühendisi Vecetti'nin 1905 Yılında Çizdiği Gökdere Planı (Özer, Bursa'nın İçme Suyu Tarihi, [s.y.]).



Görsel 2: Mühendis Vecetti'nin Ana Filtre ve Mahkeme Rezervuarı Planları (Özer, Bursa'nın İçme Suyu Tarihi, [s.y.]).

Tabiat, Tahayyül ve Tahakküm Erken Cumhuriyet Dönemi'nde İdeoloji, Su ve Ulus İnşası

ONUR İNAL *

Universität Wien: Wien, AT,
Department of Near Eastern Studies
onur.inal@univie.ac.at

ORCID: 0000-0002-1828-6698
Makale geliş tarihi: 2 Mayıs 2023
Makale kabul tarihi: 3 Haziran 2023

Özet

Erken Cumhuriyet döneminde devleti yönetenler güçlerini ve meşruiyetlerini pekiştirmede, devlet inşası sürecini kolaylaştırmada, ulusal kimliği güçlendirmede ve ulusal sınırlar içerisinde daha fazla nüfus sahibi olmada büyük ölçekli su altyapılarını kullanmıştı. Dahası, David Blackbourn'un on dokuzuncu yüzyıl sonlarında Almanya'da tabiat ve ulus inşası üzerine yaptığı çalışmada ortaya koyduğu gibi, "güven veren" hidrolik altyapılar, devletin kültürel propaganda için başvurduğu etkin bir aygıt haline gelmişti. Bu çalışmada, Kemalist rejimin barajlar, rezervuarlar, bentler, drenaj ve su kanalları gibi hidrolik altyapılar yoluyla doğayı tahakküm altına alma mücadelesini, sudan hem istifade ederek hem de verdiği zararların önüne geçerek devlet hegemonyasını kurma ve genişletme çabalarını modernleşme ve çağdaşlaşma süreçleri bağlamında ele alınmaktadır.

Anahtar kelimeler: Su, hidrolik altyapılar, ulus inşası, Kemalizm, Erken Cumhuriyet Dönemi

Abstract

Nature, Imagination, and Hegemony: Ideology, Water, and Nation Building in Early Republican Turkey

In Early Republican Turkey, the ruling elite used large-scale water infrastructures to consolidate their power and legitimacy, facilitate state-building, reinforce national identity, and exert greater influence within national borders. Moreover, as David Blackbourn has shown in his study on nature and nation-building in late nineteenth-century Germany, "reassuring" hydraulic infrastructures became an effective apparatus for cultural propaganda by the state. This study examines the Kemalist regime's struggle to subjugate nature through hydraulic infrastructures such as dams, reservoirs, dykes, drainage and water canals, as well as its efforts to establish and expand state hegemony by both exploiting water and preventing its damages in the context of modernization processes.

Keywords: Water, hydraulic infrastructures, nation building, Kemalism, early republican period

* Makalenin taslak halini dikkatli bir şekilde okuyan ve faydalı önerilerde bulunan Nurçin İleri, Mehmet Kentel ve Levent Tosun'a, ayrıca değerli görüş ve katkılarından dolayı makalenin hakemlerine teşekkürü bir borç bilirim.

Giriş

Erken Cumhuriyet Dönemi'nin etkin gazetecilerinden Falih Rıfkı Atay, dönemin en önemli prestij projelerinden biri olan Çubuk Barajı'nın resmi açılışı arifesinde Cumhuriyet gazetesinde bir köşe yazısı kaleme almıştı. "Bozkır'da medeniyetin temeli sudur" diyen Atay, Cumhuriyet nafiasının başlıca eseri olarak ifade ettiği barajın, birkaç gün içerisinde Ankara'yı suya kavuşturmakla kalmayıp "su davasını her tarafta halletmek itikadını verdiği" için çok önemli olduğunu belirtmişti. Atay yazısında Anadolu'da tevekkül yerine akıl ve eylemin hâkim olacağına, suyun fakirlik ve yoksulluğu ortadan kaldıracığına işaret etmişti.¹ Öte yandan, yine aynı dönemde, başka bir usta gazeteci Ahmet Emin Yalman ise başyazarı olduğu *Tan* gazetesinde "Suya karşı savaş ilan ettik" başlıklı bir yazı yayımlamıştı. Yazısında Yalman'ın ulusun faydası için bilim ve teknoloji kullanılarak zapt edilmesi gereken bir düşman olarak tanımladığı sular taşkın ovaları, bataklıklar ve diğer sulak alanlardı. "Bir müddetten beri memleketin mukadderatında büyük bir rol oynayacak çarpışma içindeyiz. 'Su' adlı bir düşmana karşı on yedi yerde cephe kurduk" diyen Yalman'a göre suya karşı verilen mücadele, askeri bir harekâtı çağrıştırıyordu. Yalman dönemin Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya'yı bu hareketin kumandanına; "amansız su harbi"nin farklı cephelerinde görevli müteahhit, uzman, su mühendisi ve personeli bilim adamlarından oluşan fen ordularına; kepçe, dragline ve ekskavör gibi iş makinelerini de bu savaşta kullanılan ağır silahlara benzetiyordu.²

Döneme ait anlatılarda ve beyanatlarda, bir tarafta Atay gibi susuzluk ile siyasi, iktisadi ve kültürel çöküş arasındaki bağlantıyı işaret eden ve memlekette boşa akıp giden suların yararlanılmasını savunan, diğer taraftan da Yalman gibi Anadolu'nun suçlu doğasını düşman, Kemalist kadrolarıysa kurtarıcı olarak gösteren ifadeler ve figüratif temsiller yer bulmuştu. Bu anlatımlar her ne kadar birbirine karşıt gibi görünse de aslında özünde modernleşme, kalkınma ve refah için Anadolu'daki suların ehlileştirilmesi ve kontrol altına alınmasının önemini vurguluyordu. Ekin Kurtiç'in ifadesiyle, dönemin siyasi ve entelektüel aktörleri eylemde ve söylemde "su için ve suya karşı çifte bir mücadeleye" girişmişlerdi.³

Erken Cumhuriyet Dönemi'nde devleti yönetenler güçlerini ve meşruiyetlerini pekiştirmede, devlet inşa sürecini kolaylaştırmada, ulusal kimliği güçlendirmede ve ulusal sınırlar içerisinde daha fazla nüfuz sahibi olmada büyük ölçekli su altyapılarını kullanmıştı. Dahası, David Blackbourn'ün on dokuzuncu yüzyıl sonlarında Almanya'da tabiat ve ulus inşası üzerine yaptığı çalışmada ortaya koyduğu gibi "güven veren" hidrolik altyapılar, devletin kültürel propaganda için başvurduğu etkin bir aygıt haline gelmişti.⁴ Bu çalışmada, Kemalist rejimin barajlar, rezervuarlar, bentler, drenaj ve su kanalları gibi hidrolik altyapılar yoluyla doğayı tahakküm altına alma mücadelesini, sudan hem istifade ederek hem de verdiği zararların önüne geçerek devlet hegemonyasını kurma ve genişletme çabalarını modernleşme ve çağdaşlaşma süreçleri bağlamında ele alacağım.

¹ Falih Rıfkı Atay, "Baraj'da", *Ulus*, 26 Ekim 1936.

² Ahmet Emin Yalman, "Suya Karşı Amansız Bir Cephe Açtık", *Tan*, 24 Mayıs 1938.

³ Ekin Kurtiç, "Sediment in Reservoirs: A History of Dams and Forestry in Turkey", *Transforming Socio-Natures in Turkey: Landscapes, State and Environmental Movements*, yay. haz. Onur İnal ve Ethemcan Turhan (Londra: Routledge, 2020), 94.

⁴ David Blackbourn, *The Conquest of Nature: Water, Landscape, and the Making of Modern Germany* (Londra: Pimlico, 2016).

Kemalizm'in Hidrolik Misyonu

Baraj, hidroelektrik santral, rezervuar, kaptaj, sulama kanalı gibi hidrolik altyapılar şüphesiz ki devlet otoritesinin kurulması ve güçlenmesiyle yakından ilişkili. Geçmişten günümüze farklı coğrafi, siyasi ve sosyal bağlamlarda devletlerin, gücü merkezileştirmek ve vatandaşlar üzerindeki otorite ve hegemonyalarını arttırmak için hidrolik altyapılardan faydalandıkları bir gerçek. Antik dünyada Mısır, Mezopotamya, Çin, Maya gibi medeniyetler, gelişmişliklerini suyu kontrol etme ve yönetmedeki başarılarına borçluydu. Alman asıllı Amerikalı tarihçi Karl Wittfogel, en bilinen ve yayımlandığı günden bu yana tartışılmakta ve eleştirilmekte olan eseri *Oriental Despotism: A Comparative Study of Total Power*'da [Oryantal Despotizm: Mutlak Gücün Karşılaştırmalı İncelemesi], suya hâkim olan despotik devletlerin daha geniş alanları kontrol ettiğini ve daha uzun ömürlü olduklarını yazar.⁵ Büyük ölçekli hidrolik işler, erken dönem imparatorlukların çöküşüyle birlikte -Çin hariç- neredeyse yok oldular. On dokuzuncu yüzyılda sömürgecilikle beraber adeta yeniden doğan büyük çaplı su işleri, devletlere su ve enerji kaynaklarını kontrol etme imkânı sağladı.⁶ Post-imparatorluk yahut imparatorluk sonrası dönemdeyse, özellikle de yeni kurulan ulus-devletlerde kurucu-yönetici elitler; devletleşme, modernleşme ve kimlik inşa süreçlerinde suya büyük önem atfederek "hidrolik misyonlar" üstlendiler.⁷ Yirminci yüzyılın başlarından itibaren sel ve kuraklıkla mücadele etmek, hidroelektrik enerji üretmek, tarımsal sulamayı gerçekleştirmek, evsel ve endüstriyel kullanım için su tedarik etmek gibi amaçlara sahip hidrolik misyonların hayata geçirilebilmesi için de su bürokrasileri (veya hidrolik bürokrasiler) oluşturdu- lar.⁸ Bu dönemde örneğin İspanya'da *regeneracionismo* hareketi bir baraj ve sulama kanalları ağının tarımsal modernizasyonda önemli bir rol oynayabileceği düşüncesini öne sürmüş, daha sonra bu rejenerasyonist söylem General Francisco Franco'nun 1939-1975 yılları arasındaki diktatörlük yönetimi sırasındaki kapsamlı baraj programına temel oluşturmuştur.⁹

Kemalist seçkinler de devlet yönetimini devraldıkları günden itibaren modernleşme, ulus inşası ve kimlik oluşturma çabalarının bir parçası olarak gördükleri ulusal bir hidrolik misyonu hayata geçirmek için ellerindeki kurumsal, ekonomik ve yasal imkanları kullanmışlardır. Yönetici seçkinlere göre ulusal hidrolik misyon, barajlar, rezervuarlar ve sulama sistemleri inşa ederek su sıkıntısının üstesinden gelerek ve istenmeyen su-

⁵ Karl A. Wittfogel, *Oriental Despotism: A Comparative Study of Total Power* (New Haven: Yale University Press, 1957).

⁶ François Molle, Peter P. Mollinga ve Philippus Wester, "Hydraulic Bureaucracies and the Hydraulic Mission: Flows of Water, Flows of Power", *Water Alternatives* 2, no. 3 (2009): 329.

⁷ Philippus Wester, "Capturing the Waters: The Hydraulic Mission in the Lerma-Chapala Basin, Mexico (1876-1976)", *Water History* 1, no. 1 (2009): 9-29; Molle, Mollinga ve Wester, "Hydraulic Bureaucracies", 328-49.

⁸ Molle, Mollinga ve Wester, "Hydraulic Bureaucracies", 328-49.

⁹ Erik Swyngedouw, "Modernity and Hybridity: Nature, Regeneracionismo, and the Production of the Spanish Waterscape, 1890-1930", *Annals of the Association of American Geographers* 89, no. 3 (1999): 443-65; Erik Swyngedouw, "Technonatural Revolutions: The Scalar Politics of Franco's Hydro-Social Dream for Spain, 1939-1975", *Transactions, Institute of British Geographers New Series* 32, no. 1 (2007): 9-28. Yirminci yüzyılın başlarından itibaren teşkil olan ulusal su bürokrasilerine Avrupa dışı örnekler olarak Amerika Birleşik Devletleri'ndeki *Bureau of Reclamation* (İslah Bürosu, 1902), Brezilya'daki *Inspetoria de Obras Contra as Secas* (Kuraklıkla Mücadele İşleri Müfettişliği, 1909) ve Meksika'daki *Comisión Nacional de Irrigación* (Ulusal Sulama Komisyonu, 1926) verilebilir.

ları kontrol altına alarak devlet otoritesinin tesisine ve vatandaşların milli bağlarının kuvvetlenmesine katkı sağlayacaktı. Erken Cumhuriyet Dönemi'nde hidrolik misyonun yürütücüleri olan su bürokratları ve mühendisleri Osmanlı kurumlarında eğitim görmüş ve Osmanlı topraklarında sulama işlerinin yürütülmesinde görev almış tecrübeli kişilerdi. "Hidrolik bürokratlar" veya "hidrokratlar" olarak da tanımlanabilecek bu kişiler, hidrolik misyonun yerine getirilme sürecinin kilit aktörleri oldular. Devletin, ekonomik büyüme ve kalkınmanın itici gücü olarak suya duyduğu heyecanı iddialı projelere dönüştürmeyi üstlendiler.

Kurucu iradenin hidrolik kalkınmaya olan bağlılığının bir göstergesi, 1924 yılının Ocak ayında Selanik doğumlu su mühendisi Süleyman Sırrı'nın [Aral] Nafia Vekili olarak atanmasıydı.¹⁰ Cumhuriyet'in ilanından önce imparatorluğun çeşitli bölgelerinde nehir ıslahı ve su alt yapı inşaa projelerinde görev almış olan Süleyman Sırrı, ilk adım olarak on altı maddeden oluşan bir talimatname hazırladı. İcra Vekilleri Heyeti'nin (Bakanlar Kurulu) 22 Temmuz 1925'teki toplantısında kabul edilip Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal'in [Atatürk], Başbakan İsmet'in [İnönü] ve on bir vekilin imzasıyla yürürlüğe giren bu talimatnameye göre Türkiye on iki hidrolik bölgeye ayrıldı ve merkezî bir Sular Fen Heyeti Müdürlüğü kuruldu. [Görsel 1] Daha sonra, on iki hidrolik bölgenin yedisinde (sırasıyla Bursa, İzmir, Antalya, Ankara, Adana, Samsun ve Malatya) su bölge müdürlükleri teşkil edildi ve her bir müdürlük bünyesinde gözlem istasyonları kuruldu. Bölgesel su müdürlükleri nehir havzalarını ölçmek, etüt haritaları ve jeolojik haritalar hazırlamak, meteorolojik gözlemler yapmak, hidrolojik incelemelerde bulunmak ve elde edilen verileri sulama, hidroelektrik ve drenaj planları geliştirmek için kullanmakla görevlendirildi.¹¹ Ancak Süleyman Sırrı'nın 1925'teki erken ölümü ve ardından 1926-28 yılları arasında Anadolu'nun büyük bölümünü etkileyen kuraklık, su altyapı çalışmalarını kesintiye uğrattı.



[Görsel 1]
T.C Nafia
Vekâleti
Sular Umum
Müdürlüğü Daire
Havzalarını
gösterir harita
Kaynak:
10 Yılda Türkiye
Nafiası,
1923-1933
(İstanbul:
İstanbul
Matbaacılık,
1933)

10 Galip Büyükyıldırım, "Türkiye'de Su Mühendisliğinin Öncüsü, Türkiye Cumhuriyeti'nin 2. Bayındırlık Bakanı Süleyman Sırrı", *Türkiye Mühendislik Haberleri* 453 (2009): 36-39.

11 Talimatnamenin tam adı "Su İdarelerinin Taksimat, Teşkilat ve Zeaifi (Görevleri) Hakkında Talimatname"dir. Bkz. Galip Büyükyıldırım, "1925 Talimatnamesi, Türkiye'de Akarsu Ölçümlerinin Başlangıcı", *Pamukkale Üniversitesi VI. Ulusal Hidroloji Kongresi Bildiriler Kitabı*, 22-24 Eylül 2010, yay. haz. Halil Karahan ve Orhan Baykan (Denizli: Pamukkale Üniversitesi, 2010), 46-47; "Cumhuriyet Hükümeti Zamanında: Su Siyaseti", *İktisadi Yürüyüş* 45-46 (29 Ekim 1941), 30; *10 Yılda Türkiye Nafiası, 1923-1933* (İstanbul: İstanbul Matbaacılık, 1933), 61.

Erken Cumhuriyet idarecileri su meselesini 1929 yılında tekrar ele aldı. Sular Fen Hevetyi Müdürlüğü, 29 Mayıs 1929 tarihinde çıkarılan ve Necmeddin Sadık'ın "milli servet ve refahı temin hususunda şimdiye kadar çıkan kanunların en mühimmi" olarak tanımladığı 1482 sayılı kanunla Sular Umum Müdürlüğü'ne dönüştürülerek on iki yıl süresince kullanılmak üzere 100 milyon lira tutarında geniş bir bütçe tahsis edildi.¹² Sular Umum Müdürlüğü, hidrolojik araştırmaların daha etkin bir şekilde gerçekleştirilmesinde ve su altyapılarının planlanması ve inşasında önemli bir aktör haline geldi. Kısacası yönetici kadro, devletin ülkedeki su kaynakları üzerindeki hegemonyasını sürdürmesini ve pekiştirmesini sağlayacak yasal düzenlemeleri yapmış, bir ulusal hidrolik misyon oluşturmuş ve bu misyona su altyapı işlerini hayata geçirmek üzere geniş bir bütçe tahsis etmişti. 1930'ların başında, genç ve azimli su mühendisleri ve teknisyenlerinden oluşan on sekiz etüd ekibi, su coğrafyasını incelemek, hidrolojik ve meteorolojik gözlemler yapmak ve su potansiyeli hakkında bilgi toplamak üzere Anadolu'nun dört bir yanındaki nehir havzalarına gönderildi. "Su istikşaf postası" adı verilen bu etüd ekiplelerinin topladıkları veriler ve hazırladıkları raporlar analiz edilerek değerlendirildi.¹³

1930'ların ortalarına gelindiğinde, Avrupa'daki otarşik rejimlerin yükselişi ve devam eden küresel ekonomik krizin de etkisiyle "kendi kendine yeten varıl bir ülke" biçiminde tanımlanacak doktriner görüş önem kazandı. Buğday, şeker ve pamuk başta olmak üzere sulama gerektiren tarımsal ürünlerin artışına önem verilmesiyle rejimin devletçi iktisadi politikasının ve bayındırlık işlerinin belkemiğini oluşturan demiryolu siyasetinin yanında su siyaseti de ön plana çıktı. *Cumhuriyet*'ten Ali Süreyya bir yazısında su siyasetinin demiryolu siyaseti kadar önemli olduğunu, hatta ileride belki demiryolu siyasetinden de üstün tutulacağını belirterek şöyle demişti: "Türk elinde toprağın altındaki ve üstündeki bütün sular inzıbat altına alınacak, birikmiş olanlar akıtılmak ve birikmemiş olanlar toplanmak yol ile tarladaki Türk mahsullerine can vermeğe gönderilecektir."¹⁴ Nitekim 1936 yılı, Cumhuriyet Türkiye'sinin hidrolik misyonu açısından dönüm yılı oldu. "Büyük Su Davası"nın resmen ilan edilmesiyle Sular Umum Müdürlüğü on iki taşra dairesinden oluşacak şekilde yeniden yapılandırıldı. 1938 yılında daire sayısı on dokuza çıkarılacaktı.¹⁵ 12 Şubat 1937'de 3132 sayılı kanunun yürürlüğe girmesiyle, Anadolu'nun dört bir yanındaki hidrolik altyapıların projelendirilmesi, inşası ve onarımı için beş yıl süresince kullanılmak üzere Bayındırlık Bakanlığı'na 31 milyon lira ek ödenek tahsis edildi.¹⁶ 8 Ağustos 1941'de 4100 sayılı ek kanunla da planlanan hidrolik projelerin tamamlanması için Bayındırlık Bakanlığı'na 50 milyon lira ek ödenek verildi.¹⁷

¹² T.C. Resmî Gazete, no. 1206, 3 Haziran 1929, 7432; Necmeddin Sadık, "Rahmet ve Bereketi Semadan Beklemiyelim!", *Akşam*, 16 Nisan 1929; Ali Tanoğlu, "Türkiye'de Su İşlerinin Bugünkü Durumu ve Türkiye'nin Su Davası", *Türk Coğrafya Dergisi* 3-4 (1943): 289; İlhan Tekeli ve Selim İlkin, *Cumhuriyetin Harcı 2 - Köktenci Modernitenin Ekonomik Politikasının Gelişimi* (İstanbul: Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2003), 217.

¹³ Galip Büyükyıldırım, "Akarsu İstikşaf Seferberliği ve Genç Cumhuriyet'in Mühendisleri", *Türkiye Mühendislik Haberleri* 44 (2008): 42-46.

¹⁴ Ali Süreyya, "Çubuk Bentleri", *Cumhuriyet*, 9 Kasım 1932.

¹⁵ "Cumhuriyet Hükümeti Zamanında: Su Siyaseti", *İktisadi Yürüyüş*, 30.

¹⁶ T.C. Resmî Gazete, no. 3538, 19 Şubat 1937, 7713; *Ulus*, 13 Şubat 1937; Tanoğlu, "Türkiye'de Su İşlerinin", 290.

¹⁷ T.C. Resmî Gazete, no. 4885, 13 Ağustos 1941, 1546; *Tan*, 11 Ağustos 1941; *İkdam*, 12 Ağustos 1941; *Vakit*, 20 Ağustos 1941; Tanoğlu, "Türkiye'de Su İşlerinin", 291.

Tabiatın Patolojilerinden Kurtulmak

Tarihin eski dönemlerinden itibaren nehirlerin taşmasıyla oluşan sulak alanlar ve bataklıklar insan yerleşimi için uygun olmayan, sağlık açısından zararlı, ekonomik anlamda değersiz, bu nedenle ortadan kaldırılması gereken yerler olarak görülmüştü. Tabiatın bu "kusurlu" alanlarını kurutarak veya başka yöntemlerle radikal dönüşüme tabi tutmak, on yedinci yüzyıldan itibaren hidrolik mühendisliğinde kat edilen ilerlemeler ve özellikle de hidrolojinin, Mark Cioc'un ifadesiyle bir "nehir bilimi" olarak gelişmesiyle mümkün olmuştu.¹⁸ Osmanlı İmparatorluğu'nun farklı yerlerinde de her boyutta ve şekilde sulak alanlar ve bataklıklar vardı. Batı'da olduğu gibi Osmanlı'da da bu alanların ıslah edilerek ekilebilir, yaşanabilir ve vergilendirilebilir arazilere dönüştürülmesi fikri on dokuzuncu yüzyılda yaygınlaştı. Osmanlı Devleti'nin gitgide "çürüme, kokuşma ve hastalıkların üreme alanı"¹⁹ olarak gördüğü sulak alanlar ve bataklıklar on dokuzuncu yüzyılın son çeyreğinde dönemin hidrolik mühendislik tekniklerinin el verdiği ölçüde ıslah edilmeye başlandı.²⁰

Sulak alanların sıtma ve diğer hastalıkların kol gezdiği sağlıklı, bakımsız ve verimsiz topraklar olarak algılanması ve bunların tarım arazisine dönüştürülmesi gerekliliği, yirminci yüzyılın başlarında daha da belirginleşti. Özellikle iki dünya savaşı arası döneme hâkim olan bu söylem aslında, kalkınma ve ilerleme ülküsü doğrultusunda bu marjinal toprakların, ulusların zihinsel ve fiziksel haritalarından silme görev ve sorumluluğunu devlete yükleyen, bir nevi "tabiat üzerinde ulus" (*nation over nature*) anlatısının bir unsuruymuştu. Bu dönemde, çeşitli hükümetler bataklıkları, George Vlachos'un ifadesiyle, "tabiatın ehlileştirilmesi ve istifade edilmesi gereken patolojileri" olarak görmüş ve bunları tabiatın pençesinden kurtarmaya çalışmıştı.²¹ Kemalistler de benzer bir biçimde tabiatı ulusal amaçlar doğrultusunda ehlileştirme mücadelesini, yaygın modernist söylemle bütünlendirdi.

Erken Cumhuriyet Türkiye'si'nin farklı bölgelerinde arazi ıslahı, daha önce benzeri görülmemiş bir emek, sermaye ve teknoloji seferberliği gerektirmekteydi. Modernleşme ve ilerleme arzusu belirgindi; ancak teknoloji, insan gücü ve maddi kaynaklar sınırlıydı. 1920'lerin ortalarından itibaren, mahalli halka bataklık ıslah işlerinde mükellefiyet getirildi ve 15 ila 65 yaş arasındaki erkekler Anadolu'nun dört bir yanında kanal kaz-

18 Mark Cioc, *The Rhine: An Eco-biography, 1815-2000* (University of Washington Press, 2002).

19 Semih Çelik ve Christina Luke, "Of Wetlands and Reclamation Regimes: Climate Change, Social Upheaval, and Political Practice in Western Anatolia in the Long Nineteenth Century", *Winds of Change: Environment and Society in Anatolia*, yay. haz. Christopher H. Roosevelt ve John Haldon, (İstanbul: Koç University Press, 2022), 252.

20 Osmanlı son döneminde hidrolik mühendisliği ve bataklıkların kurutulması hakkında güncel bir çalışma için bkz. Özkan Akpınar, "Reclaiming the Empire: Environment, Marshes and Hydraulic Engineering in the late Ottoman Period", (Doktora tezi, Boğaziçi Üniversitesi, 2020).

21 George L. Vlachos, "From Slavic Swamp to Promised Land. Social and Environmental Engineering in a Southern Macedonian Swamp, 1913-1936", *A New Ecological Order. Development and the Transformation of Nature in Eastern Europe*, yay. haz. Stefan Dorondel ve Stelu Şerban (Pittsburgh: Pittsburgh University Press, 2022), 46. Avrupa'da yirminci yüzyıl boyunca bataklıkların ıslahını karşılaştırmalı olarak inceleyen güncel bir çalışma için bkz. Katja Bruisch ve Liesbeth van de Grift, "Reclaiming the Land: The Drainage Paradigm and the Making of Twentieth-Century Rural Europe", *Living with the Land: Rural and Agricultural Actors in Twentieth-Century Europe – A Handbook*, yay. haz. Liesbeth van de Grift, Dietmar Müller ve Corinna Unger (Berlin: DeGruyter, 2022), 37-60.

ma ve drenaj işlerinde çalıştırıldı. Yönetici seçkinlerin ekilebilir araziler yaratmak için mümkün olduğunca fazla miktarda bataklık alan kurutma hırslarının bedelini sabahtan akşama kadar diz boyu çamur ile bataklıkta çalışan binlerce işçi ödedi. Resmi tarih, rejimin tabiatı disipline etme sürecinin bedelini bedenleriyle ödeyen işçi kafilelerini yazmadığı için bu insanların bataklıklarda sıtma, kolera ve tifüs gibi hastalıklara ne derece maruz kaldıklarının detaylarını bilemiyoruz.

[Görsel 2]
Küçük Menderes
Havzası'nda kanal
açma çalışmaları
Kaynak: "Su
İşlerimiz", *Bayındırlık
İşleri Dergisi* Yıl: 3
Sayı: 5 (Birinciteşrin
1936): 82.



Erken Cumhuriyet Dönemi'nde bataklıkların ıslahı için yapılan girişimlerin birbiriyle örtüşen üç temel amacı olduğu öne sürülebilir. İlk amaç, yirminci yüzyılın ilk yarısında ülkedeki ölümlerin en önemli nedenlerinden olan sıtmayı ortadan kaldırmaktı. Devlet, sıtmanın yok edilmesini sağlıklı bir ulus inşası için bir reçete olarak görüyordu ve bu mücadelede bataklıkların kurutulmasına büyük önem atfediyordu. Resmi kayıtlara göre, 1920'lerde Anadolu'nun hemen her bölgesinde her üç ila dört kişiden biri sıtmaya yakalanmış durumdaydı. Kıyı ovaları, nehir vadileri ve bol sulu yerler gibi nem oranının yüksek olduğu bölgelerde enfeksiyon oranı daha da yüksekti. Örneğin 1925 yılında Adana'da şehir merkezindeki nüfusun yüzde 51,8'i, çevre köylerde ise 92,3'ü sıtmaya yakalanmıştı.²² Sıtma vakalarının bu derece yoğun olması Adana'yı, Chris Gratien'in ifadesiyle "sıtma araştırmaları ve tedavisi için bir laboratuvar" haline getiriyordu.²³ Kemalist hükümet, Anadolu'dan sıtmanın kökünü kazımak için geniş çaplı bir kampanya başlattı. Tüm mali kaynaklarını ve lojistik imkanlarını seferber eden hükümet, sıtmanın sınırlarını belirlemek ve sıtma ile mücadele yollarını araştırmak için komisyonlar kurdu; kongreler organize etti; raporlar ve haritalar hazırladı.²⁴ 13 Mayıs 1926'da çıkarılan 839 sayılı Sıtma Mücadelesi Kanunu, daha sonra yayımlanan bir dizi tüzük ve yönetmelikle birlikte erken Cumhuriyet Türkiye'si'nde sıtma ile mücadelenin yasal çerçevesini oluşturdu.²⁵ Bu yasal çerçeve dahilinde ülkede sıtma kontrol bölgeleri oluşturuldu; bu bölgelerde ulusal sıtma ile mücadele ekipleri görevlendirildi.²⁶ Sahada sıtma ile savaşı yürüten ve laboratuvar şefleri, doktorlar, sağlık görevlileri ve sıtma kontrol çalışanla-

²² Fatih Tuğluoğlu, "Türkiye'de Sıtma Mücadelesi (1924-1950)", *Türkiye Parazitoloji Dergisi* 32, no. 4 (2008): 355.

²³ Chris Gratien, *An Environmental History of the Late Ottoman Frontier* (Stanford University Press, 2022), 181.

²⁴ Tekeli ve İlkin, *Cumhuriyetin Harcı*, 134-35.

²⁵ Tekeli ve İlkin, *Cumhuriyetin Harcı*, 136.

²⁶ Sıtma kontrol bölgelerinin sayısı 1925'te üç iken, 1930'da ona, 1944'te de on dokuza çıkmıştı. Bkz. Tekeli ve İlkin, *Cumhuriyetin Harcı*, 139-40.

rından oluşan bu mücadele ekipleri köy köy dolaşarak sıtmaya karşı sıhhi ve profilaktik önlemler uyguladı. Sonuç olarak, 1940'ların sonunda enfeksiyon ve ölüm vakalarında kayda değer bir azalma oldu.

Konuya tersten bakıldığında sıtma, nüfusun iyileştirilmesi adına devlete hukuk, bilim, teknoloji ve tıbbi uygulamalar yoluyla topluma ve özel alana müdahale etme yetkisi vermişti. Gratien'in de belirttiği gibi sıtma mücadelesinde "yurttaşların ve sivrisineklerin izlenmesi iç içe geçmişti".²⁷ Sıtma, nüfusu ve çevreyi gözlemlemede ve ülkeye ve topluma nizam vermede devlet için uygun bir araçtı. Diğer bir ifadeyle sıtma, devletin coğrafya ve insanlar üzerinde daha fazla kontrol sahibi olmasını sağlamıştı. Kemalist rejim, sıtma mücadelesiyle bir yandan vatandaşları iyileştirirken diğer taraftan tabiatı ehlileştirme fırsatı yakalamıştı. Sıtma sayesinde bataklik toprakları steril ortamlara, hastalıklı bedenleri de sağlıklı bireylere dönüştürme imkânı doğmuştu.

Erken Cumhuriyet yöneticilerinin hidrolik altyapılar aracılığıyla bataklikları ıslah etme çabalarında ikinci amaç bu alanları tarıma elverişli hale getirmektir. Elbette bataklikları verimli topraklara dönüştürmek, tarımsal üretimin yoluyla gelirlerin artması anlamına gelecekti. Dolayısıyla, tarımsal potansiyelin özellikle yüksek olduğu bölgelerde bulunan batakliklar ve sulak alanlar öncelikli olarak kurutulacaktı. Bu bölgelerden biri Bursa Ovası'ydı. Hükümet, 1929 yılında Alman inşaat mühendisi Walther Kunze'nin denetiminde Bursa Ovası Islah Projesi'ni başlattı. Proje kapsamında, Uludağ'dan gelen Aksu, Karapınar, Deliçay, Kaplıkaya ve Gökdere gibi dere ve çaylar taşkın tehlikesini azaltmak için ıslah edildi. Debinin yüksek olduğu darboğazlarda bentler, setler ve kanat duvarları inşa edildi. Ayrıca, akıntı yönünde hareket eden kaya ve çakılları toplamak için bu tür yerlere sediment kapanları yerleştirildi. Nilüfer Çayı'nın yatağı değiştirilerek Bursa Ovası'nın su altında kalması önlenmiş, böylece ova daha fazla ekilebilir hale getirilmişti. Projenin bir diğer bileşeni de Bursa'nın kuzeyinde en az 1.000 hektarlık bir alanı kaplayan Serme, Kazıklı ve Iğdır batakliklarının kurutulmasıydı. Bunun için dere ve çaylardan batakliklara akan suların yönü iki kanal ve birkaç akıntı hendeği vasıtasıyla değiştirildi. Bu iki kanalda ana kanal 16 km uzunluğundaydı ve Narlıdere ile Deliçay'ı birbirine bağlıyordu. Güney kanalı ise 11 km uzunluğundaydı ve Gölbaşidere'den Deliçay'a kadar uzanıyordu. Her iki kanal da doğu-batı yönündeydi ve Uludağ'dan gelen suları yakalamayı ve bataklikların yukarıdan taze tortu ve su katmanları almasını önlemeyi amaçlıyordu.²⁸ Bursa Ovası Islah Projesi 1930'ların ortalarında 2,8 milyon lira maliyetle tamamlandı. Yeni ıslah edilen 8.000 hektar arazi, hektar başına 500 lira gibi sembolik bir ücret karşılığında topraksız köylülere, mübadillere ve muhacirlere dağıtıldı.²⁹ Bursa Ovası'ndaki arazilerin ıslah edilmesinin ardından, Uluabat Gölü ve Manyas Gölü çevresindeki taşkın yataklarını sulayan Kırmastı, Kocaçay ve Susurluk nehirleri ıslah edildi. Drenaj kanalları, bentler ve hendeklerin inşası, bu nehirlerin sularının düzenlenmesini sağladı ve daha önce yerleşim ve tarımsal üretim için uygun görülmeyen arazilerde tarımı teşvik etti.³⁰

²⁷ Gratien, *The Unsettled Plain*, 198.

²⁸ Walther Kunze, "Die Trockenlegung der Sümpfe und die Hochwasser-Regulierung in der Brussa-Ebene", *Bautechnik* 16 (1938): 110-14; "Su İşlerimiz", *Bayındırlık İşleri Dergisi* Yıl: 3 Sayı: 5 (Birinciteşrin 1936): 79-80; Tanoğlu, "Türkiye'de Su İşlerinin", 292.

²⁹ Tanoğlu, "Türkiye'de Su İşlerinin", 292.

³⁰ Tanoğlu, "Türkiye'de Su İşlerinin", 293.

Erken Cumhuriyet Dönemi'nde arazi ıslahı girişimleri Anadolu'nun peyzajını derinden dönüştürdü. 1925 ve 1936 yılları arasında toplam 25.155 hektarlık bataklık alan kurutularak ıslah edildi. 1937 ve 1944 yılları arasında kurutulan 21.363 hektarlık alanla beraber yaklaşık olarak Kemalist dönemin hemen hemen tamamına tekabül eden 1925-1944 yılları arasında 46.518 hektar bataklık alan kurutulmuş oldu.³¹

Erken Cumhuriyet Türkiye'sinde bataklıkların yoğun drenaj ve ıslahında, sıtma ile mücadelede destek ve verimli tarım alanları yaratma çabasının yanında üçüncü bir amaç da iç ve dış göçmenlerin iskânı ve asimilasyonunu kolaylaştırmaktı. Ayrıca, İtalya, Almanya, İsrail gibi ülkelerdeki kırsallaştırma projelerinden esinlenen Kemalist rejimin iskân ve ülke içi kolonizasyon düşünce ve uygulamaları, kırsalda nüfus artışını teşvik etmeyi, tarımsal üretimi cazip hale getirmeyi ve kırdan kente göçü engellemeyi amaçlayan köycülük siyasetinin de bir parçasıydı. Osmanlı Devleti'nin geçmişte yaptığı gibi Cumhuriyet yönetimi de ıslah edilerek kazanılan yeni topraklarda sıfırdan köyler kurdu ve on binlerce mübadil, muhacir ve topraksız köylüyü bu köylere yerleştirdi. Bir diğer ifadeyle, bataklıkların kurutulması ve toprağın şenlendirilmesiyle mülteci, göçmen ve aşiretlerin ait oldukları yaşam ortamından farklı bir ortama, -genellikle de askeri nizamı andıran bir biçimde- nakledilme süreçleri iç içe geçmişti. Örneğin 1937 yılında devlet Aksaray vilayetinde bataklık alandaki 10.000 hektar araziyi mübadil ve muhacirlere tahsis etmişti.³² Bu arazinin 8.000 hektarlık kısmını kaplayan bataklık kurutulduktan sonra 400 haneli bir köy kurulmuş ve 10.000 ağaç dikilmiş; böylece yerleşimciler için bir gelir kaynağı (varidat membaı) sağlanmıştı.³³

Marco Armiero, Roberta Biasillo ve Wilko Graf von Hardenberg, İtalyan faşizmini çevre tarihi perspektifinden ele aldıkları *Mussolini's Nature* [Mussolini'nin Tabiatı] adlı çalışmalarında, Mussolini'nin ıslah planının "propaganda bakımından, vahşi olanı normal olana, doğal olanı gündelik olana dönüştüren bir savaş" olduğunu ileri sürüyor ve savaş fikrinin faşist retorikte aynı zamanda temelde sömürgeci bir fetih niteliği barındırdığını söylüyorlar. Kemalizm'de de Anadolu peyzajının suya karşı bir savaş verilerek fethedilerek dönüştürülmesini ve bu dönüşen ortamlara yerleşimcilerin iskân edilmesini savunan bir retorik mevcuttu. Çalışmanın başında Ahmet Emin Yalman'dan alıntıladığım, marjinal bölgeleri suyun işgalinden kurtarmaya, tabiata hükmetmeye ve onu ehlileştirmeye çağrı yapan, bu sorumluluğu üstlenen cesur insanları yücelten çağrışımlarla dolu yazısında da bu retorik görmek mümkün. Kısacası, Kemalist rejim iskân siyasetiyle, göçmenlere yerleşecekleri bir vatan, işleyebilecekleri toprak ve yaşamlarını sürdürebilecekleri ekonomik araçlar sağlarken onları aynı zamanda Anadolu coğrafyasına bağlayacak birleştirici bir vizyon sunmaya çalışmıştı. Bu bağlamda, ıslah edilerek tarıma ve yerleşime açılan sulak alanlar ve bataklıklar modern hidrolik mühendisliği teknolojisinin yanında devlet ideolojisiyle bağdaşan toplum mühendisliğinin uygulandığı alanlardı.

31 Tekeli ve İlkin, *Cumhuriyetin Harcı*, 140 ve 144.

32 *Akşam*, 5 Mayıs 1937.

33 *Ulus*, 14 Kasım 1937.

Başkente Hayat, Ulusa Umut Veren Su

Cumhuriyetin ilan edildiği günlerde Ankara, su kaynakları yetersiz, kurak bir yerdi. Yaklaşık 25.000 kişilik nüfusuyla bir kasabadan hallice görünümüne sahip şehir, başkent ilan edildikten sonra hızlıca büyümüş; 1927 yılına gelindiğinde nüfusu üç katına çıkarak 74.000'e, 1935 yılında da 123.000'e ulaşmıştı.³⁴ Alman şehir plancısı Hermann Jansen tarafından hazırlanan master plana göre, Ankara'nın 1980 yılına kadar 157.000 nüfusa ulaşacağı ve bu nüfusun ihtiyacını karşılamak için kişi başına günlük ortalama 153 litre suya ihtiyaç duyulacağı tahmin ediliyordu. Bu da saniyede en az 278 litre şebeke suyunun temini anlamına geliyordu. Ancak şehrin doğusundaki Kosunlar Köyü ve güneydoğusundaki Elmadağ civarındaki mevcut kaynaklar saniyede sadece 62 litre su sağlayabiliyordu.³⁵

Türkiye Cumhuriyeti'nin hızla büyüyen başkenti su sıkıntısı çekerken Batı dünyasında kentlere su tedariki için büyük ölçekli barajlar ve hidrolik altyapıların inşası hız kazanmıştı. Tabiat üzerinde ulus söyleminin baraj inşası bağlamında da etkili olduğu bu dönemde, Kemalist yöneticiler Ankara yakınlarında bir baraj inşası için kolları sıvadılar. Yapılması düşünülen baraj, hızla büyüyen başkentte yüzyıllardır süregelen su kıtlığına son verip onu modern ve steril bir kente dönüştürmekle kalmayacak, aynı zamanda "doğayı ehlileştirme, kontrol etme ve disipline etmek için modernist arayış"ı da ifade edecekti.³⁶ Sakarya ve Kızılırmak gibi iki büyük nehir havzası arasındaki avantajlı coğrafi konumuna rağmen hükümetin bu nehirlerden Ankara'ya su temin etme düşüncesi; sermaye, teknoloji ve işgücü yetersizliği nedeniyle tasarıdan öteye geçemedi.³⁷

1929 yılına gelindiğinde Kemalist yönetim, Ankara'ya su tedariki için şehre yakın mesafede bulunan Çubuk Çayı'na bir baraj inşasını değerlendirdi. Nafia Vekaleti'nin hazırladığı üç raporun ve ilk etütlerin tamamlanmasının ardından devlet bir ihale açtı. 2.324.229 lira bedelle ihaleyi kazanan mühendis Tahsin İbrahim ile 1 Aralık 1929 tarihinde 19 maddeli bir mukavele imzalandı.³⁸ İnşaatı denetlemek üzere Almanya'dan deneyimli inşaat mühendisleri Walther Kunze ve Heiden Berger görevlendirildi.³⁹ Müteahhitler başlangıçta, Osmanlı döneminde yapılan bentler ve rezervuarlarda olduğu gibi taş dolgu tekniğiyle bir baraj inşa etmeyi planlamışlardı. Ancak inşaatta görev alan ve kaynaklarda "Mösyö Sapot" olarak geçen, aynı zamanda İstanbul Üniversitesi'nde coğrafya ve jeoloji profesörü olan Ernest Chaput bir rapor hazırlayarak müteahhitleri, denetim ekibini ve bakanlığı yurtdışından çimento ithal ederek beton bir baraj inşa etmenin daha az maliyetli olacağına ikna etti.⁴⁰ Beton konstrüksiyonun daha ucuz ol-

³⁴ Feroz Ahmad, *The Making of Modern Turkey* (Londra: Routledge, 2002), 91.

³⁵ CA, 30.1.0.0.122.774.1, Ekim 1934; Azmi Pınar, "Ankara Su Süzgeci", *Bayındırlık İşleri Dergisi* 10 (Mart 1937): 56.

³⁶ Maria Kaika, "Dams as Symbols of Modernization: The Urbanization of Nature Between Geographical Imagination and Materiality", *Annals of the Association of American Geographers* 96, no. 2 (2006): 276.

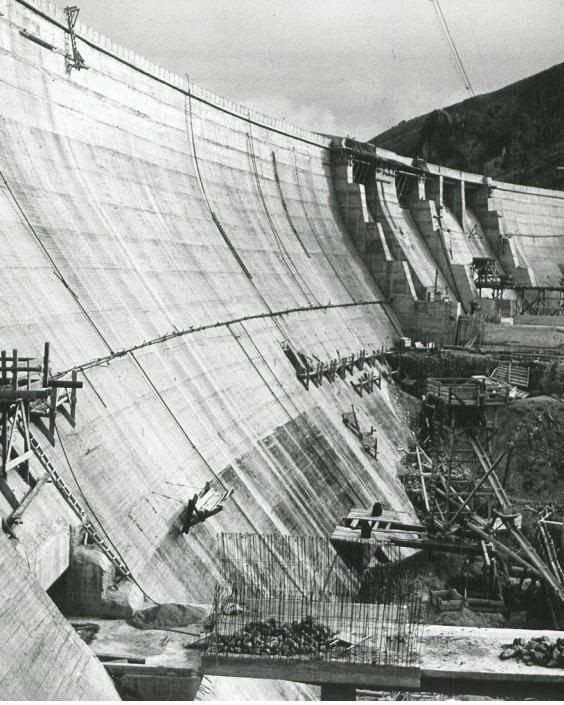
³⁷ Azmi Pınar, "Ankara Su Süzgeci", 55.

³⁸ Bedri Ölçer, *Çubuk I Barajı* (Ankara: DSİ Matbaası, 1971), 25-31.

³⁹ Bedri Ölçer, *Çubuk I Barajı*, 23.

⁴⁰ Nafia Bakanlığı Sular U. M. Fen Heyeti, "Çubuk Barajı", *Arkitekt* 70-71 (Ekim-Kasım 1936): 282; "Çubuk Barajının Açılma Töreni", *Bayındırlık İşleri Dergisi* (Kasım 1936): 51; 39-40 ve 42-49; Laurent Dissard, "From Shining Icons of Progress to Contested Infrastructures: 'Damming' the Munzur Valley in Eastern Turkey", *Contested Spaces in Contemporary Turkey: Environmental, Urban and Secular Politics*, yay. haz. Fatma Müge Göçek (IB Tauris: Londra & New York), 232-33.

duğunun düşünülmesinin yanında teknik olarak daha gelişmiş olduğu ve görsel olarak da modern görüldüğü kabul ediliyordu. Ayrıca, Aslıhan Demirtaş'ın da bir makalesinde ifade ettiği gibi, "bir inşaat malzemesi ve tekniği olarak taş, Osmanlı geçmişiyle ilişkilendirilirken" betonarme malzeme modernlik ve ilerlemeyi temsil ediyordu.⁴¹ Kısacası betonarme baraj, ulus devletinin Osmanlı geçmişinden kopuşu ile modernleşme ve ilerleme ülküsünü sembolize edecekti.



[Görsel 3] Çubuk Barajı inşası, 1930

Kaynak: Kaynak: VEKAM Kütüphanesi ve Arşivi, Ankara
Fotoğraf, Kartpostal ve Gravür Koleksiyonu, kayıt no. 1635

Çubuk Barajı'nın temel çukuru kazı çalışmalarına 1930 yılının Kasım ayında başlandı. Ancak çalışmalar başladıktan yaklaşık sekiz ay sonra müteahhitler, maliyetleri artıracak ve barajın yapımını geciktirecek teknik sorunlarla karşılaştı. Baraj inşasında görevli jeologlar ve mühendisler, kaolin kitlesine rastladılar ve barajın üzerine oturacağı ana kayanın tahmin edilenden daha derinde olduğunu tespit ettiler.⁴² Bu sorun, binlerce ton metreküp ek toprak kazılmasını ve inşaat mühendisliği açısından bazı ilave teknik çalışmaların yapılmasını gerektiriyor, dolayısıyla projeye ek maliyet getiriyordu. 1931 yılının Aralık ayına gelindiğinde dönemin Bayındırlık Bakanı Hilmi Uran, pazarlık usulü bir ihaleye çıkılmasını önerdi. Maliye Bakanı Abdülhaluk Renda'nın karşı görüşüne rağmen Bakanlar Kurulu, Uran'ın önerisini destekledi ve kendisine inşaat işleri için

ilave bir fon tahsis etti.⁴³ Temel için yeterli derinliğe inilmesinin ardından iki yıl gecikmeyle, 1932 yılının Ağustos ayında baraj gövdesinin temeli atıldı.⁴⁴ [Görsel 3]

Kemalist rejimin gözünde Çubuk Barajı, Cumhuriyet'in su imgesine derinden bağlılığını ve suyun genç ulusun modernliğini ve ilerlemesini sembolize ediyordu. Dolayısıyla,

⁴¹ Aslıhan Demirtaş, "Rowing Boats in the Reservoir: Infrastructure as Transplanted Seascape", *Landscapes of Development: The Impact of Modernization Discourses on the Physical Environment of the Eastern Mediterranean*, yay. haz. Panayiota Pyla (Cambridge, MA: Aga Khan Program at the Harvard School of Design), 23.

⁴² CA, 30.10.0/158.109.9, 12 Eylül 1931; Ölçer, *Çubuk I Barajı*, 36-37.

⁴³ Yüksel Özgen ve Recep Büyüktol, "Cumhuriyetin İlk Barajı: Çubuk Barajı (1929-1936)", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi* 59 (Güz 2016): 92-93.

⁴⁴ "Çubuk Barajının Açılma Töreni", 51.

fiziksel olduğu kadar sembolik ve söylemsel öneme haiz bir su altyapı projesiydi. Bu yüzden yönetici seçkinler bedeli ne kadar olursa olsun barajı tamamlamaya kararlıydılar. Döneme hâkim ideolojik ortamda projenin ekonomik, ekolojik ve insani maliyetlerinin kamusal alanda konuşulması mümkün değildi.⁴⁵ Hemen tamamı Kemalist rejimin sözcüsü olan ulusal gazeteler, baraj inşaatının yavaş ilerlemesinden dolayı devlet yönetimine yönelik bir zafiyet algısı oluşmamasına gayret ediyorlardı. Barajda insan kaynakları ve finansal sıkıntılardan söz etmek yerine projenin boyutlarına, ilerleyişine ve vaat ettiklerine dair haberler yapıyorlar ve bir bakıma topluma gelecek için umut aşıyorlardı. Örneğin 27 Mayıs 1931'de *Hakimiyeti Millîye* gazetesi barajda toplanacak suların "bütün Ankara ovasını Sincan köyüne kadar irva ve iskaya müsait" olacağını yazıyor, barajın 1932 yılının Kasım ayında tamamlanacağını bildiriyordu.⁴⁶ Ancak haberin yayımlandığı tarihte henüz barajın toprak kazısı devam etmekteydi ve baraj gövdesinin temeli atılmamıştı. 9 Kasım 1932'de *Cumhuriyet*'teki bir yazısında Ali Süreyya inşa halindeki barajı "yerin bağları değilerek bulunan sağlam temel üzerinde beton bir kale" olarak tanımlıyor ve tamamlandığında çiftçinin "tabiate tâbi ve ona mağlup olan değil, tabiate tahakküm eden bir müstahsil" olmasını sağlayacağını öne sürüyordu.⁴⁷ 1935 yılına gelindiğinde baraj inşaatı tamamlanmamıştı; ancak gazeteler olumlu haberlerine devam etmekteydi. 28 Şubat'ta *Ulus*, "cümhuriyetin kurak bozkır üzerinde kurduğu ölmez eserlerden biri"nin Ankara'nın susuzluğunu sonsuza dek gidermeye yakın olduğunu yazıyordu.⁴⁸ 30 Mayıs'ta *Cumhuriyet*'te çıkan benzer bir haberde de barajın Ankara'da 200.000 kişiye, kişi başına günlük 200 litre su sağlayarak "Ankaranın su meselesi kökünden halledilmiş olacaktır" diyordu.⁴⁹

Çubuk Barajı, Ankara'nın artan kentsel nüfusuna su sağlama vaadinde bulunuyordu; ancak baraj Ankara'ya içme suyu sağlama amacıyla tasarlanmamıştı. Zira baraj suyunun içilebilir olması için arıtılması gerekiyordu. Bunu sağlayacak olan filtre istasyonunun temeli, 10 Haziran 1935 günü Başbakan İsmet İnönü ve Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya tarafından atıldı.⁵⁰ Ankara'nın Dışkapı semtindeki istasyonun inşaatı, Alman firması Hochtief tarafından gerçekleştirildi. Günlük 24.000 metreküp su arıtma kapasitesine sahip olacak olan tesise sular baraj gölünden 0,60 metre çapındaki çelik bir boru ile iletilecek, burada havalandırılıp filtrelendikten sonra klorlanarak evlere dağıtılacaktı.⁵¹ [Görsel 4]

⁴⁵ Projenin ekonomik maliyeti bilinmemekle birlikte, öngörülen maliyetin iki katı olan yaklaşık dört milyon Türk lirasına inşa edildiği tahmin ediliyor. Nafta Bakanlığı Sular U. M. Fen Heyeti, "Çubuk Barajı", 282.

⁴⁶ *Hakimiyet-i Millîye*, 27 Mayıs 1931.

⁴⁷ Ali Süreyya, "Çubuk Bentleri", *Cumhuriyet*, 9 Kasım 1932.

⁴⁸ *Ulus*, 28 Şubat 1935.

⁴⁹ *Cumhuriyet*, 30 Mayıs 1935.

⁵⁰ *Ulus*, 11 Haziran 1935; *Cumhuriyet*, 11 Haziran 1935.

⁵¹ "Çubuk Su Süzgeçi İstasyonu", *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Yıl: 2, S: 1 (Haziran 1935): 123-28; "Su İşlerimiz", *Bayındırlık İşleri Dergisi* Yıl: 3 Sayı: 5 (Birinciteşrin 1936): 79-80; *Ulus*, 3 Kasım 1936; Azmi Pınar, "Ankara Su Süzgeci", 54-60.

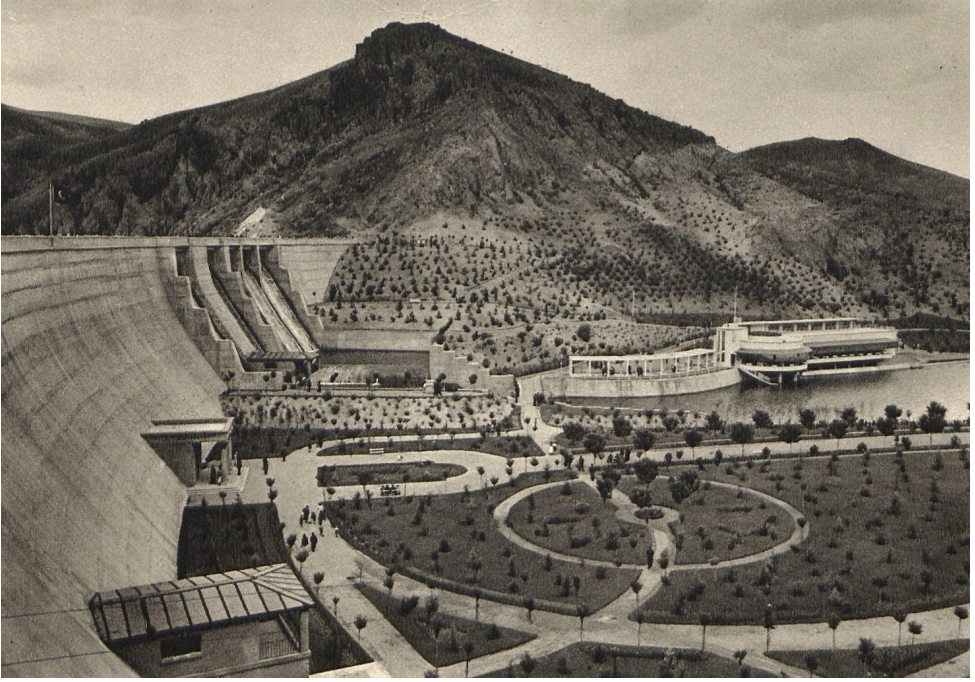


[Görsel 4]
Ressam Rahmi Pehlivanlı
tarafından tuvale aktarılan
Su Filtre İstasyonu
Kaynak: Levent Tosun
Koleksiyonu

1936 yılına girilirken Çubuk Barajı'nın inşası tamamlanmış ve su tutma işlemine geçilmişti. Mart ayı sonlarına gelindiğinde ise baraj rezervuarı büyük ölçüde dolmuştu.⁵² Çubuk Su Filtre İstasyonu inşası ise hızla devam ediyordu. 3 Kasım 1936 günü gelip çıktığında aralarında bakanların, askeri ve diplomatik erkânın ve üst düzey yetkililerin de bulunduğu yaklaşık 600 kişilik bir kalabalık, tarihi bir başarı anına tanıklık etmek üzere barajın kara kısmında toplanmıştı. Burada Başbakan İsmet İnönü kalabalığa hitaben, "Şimdi açacağımız bu mutlu eser gelecek nesiller tarafından memnuniyet ve sevinçle karşılanacaktır," dedi ve ekledi: "Ümit ederim ki bu eserin vücuda getirmek için çalışanların hepsini Türk milleti su gibi aziz tanıyacaktır." Kalabalıktan kopan alkış tufanının akabinde İnönü sözlerine şöyle devam etti: "Müsaade buyurursanız bu güzel eseri birlikte açalım ve göndereceği bol sularla Ankarayı şenlendirecek ve neşelendirecek olan bu hayırlı eserin işlemesine yol verelim". Açılış kurdelesini yine alkışlar eşliğinde kesen İnönü, makine dairesine geçerek suyun akışını sağlayacak çarkı çevirdi. Böylece Çubuk Barajı resmen hizmete açılmış, başkent Ankara da "sıhhi ve bol suya kavuşmuş" oldu.⁵³ [Görsel 5]

52 "Çubuk Barajı", *Servet-i Fünun (Uyanış)* 2065 (19 Mart 1936): 264-65.

53 *Son Posta*, 4 Kasım 1936; *Haber*, 4 Kasım 1936.



[Görsel 5] Çubuk Barajı, 1930'ların sonu

Kaynak: VEKAM Kütüphanesi ve Arşivi, Ankara Fotoğraf, Kartpostal ve Gravür Koleksiyonu, kayıt no. 1454

Çubuk Barajı ile Cumhuriyeti kuran kadrolar sadece Ankara'ya su veren bir yapı değil, aynı zamanda Anadolu'nun kuraklık ve susuzlukla özdeşleşen makus talihini değiştirecek ve Türk ulusunun gelecek tahayyülünü şekillendirecek bir imge inşa etmiş oldular. Filippo Menga, Tacikistan'daki Rogun Barajı üzerine yaptığı çalışmada, yönetici elitin "büyük bir hidrolik projenin sembolik değerini, kendi ulus fikrini inşa etmek ve yaymak ve iktidarını meşrulaştırmak için" kullanabileceğini gösterir ve "ulusal bir kimliğin inşası büyük bir barajın inşasıyla örtüşebilir; öyle ki barajın kendisi ulusal bir imge haline gelir" der.⁵⁴ Çubuk Barajı'nın da Menga'yı doğrularcasına, su altyapı inşası ile ulusal kimliğin nasıl iç içe geçtiğini ve birbirini nasıl güçlendirdiğini anlamak için iyi bir örnek olduğu söylenebilir. Devlet kurma ve ulus inşası süreçlerinde önemli bir rol oynayan baraj, vatandaşların "suyu sahiplenme duygusunu" şekillendirerek suyun da toprak gibi "ulusal kimliğin ayrılmaz bir parçası olduğunu" kanıtlamıştı.⁵⁵

Sonuç

Siyasi iktidarlar, barajlar ve diğer hidrolik altyapıları hegemonya inşa etmek, güçlerini ve meşruiyetlerini pekiştirmek, ulusal kimliklerini güçlendirmek ve ulusal sınırlar içinde daha fazla nüfuz sahibi olmak için kullanabilirler. Erken Cumhuriyet Dönemi bir

⁵⁴ Filippo Menga, "Building a Nation Through a Dam: The Case of Rogun in Tajikistan", *Nationalities Papers* 43, no. 3 (2015), 480.

⁵⁵ Jeremy Allouche, "The Multi-Level Governance of Water and State-Building Processes: A Longue Durée Perspective", *The Politics of Water: A Survey*, yay. haz. Kai Wegerich ve Jeroen Warner (New York: Routledge, 2010), 58.

yandan sulak alanların ve bataklıkların ıslah edilerek suya karşı bir mücadelenin ve-
rilmesine, diğer taraftan da “boşa akıp giden” suların dizginlenerek bunlardan istifade
edilmeye çalışılmasına sahne olmuştu. Yönetici seçkinler, hidrolik altyapılara, özelli-
kle de Anadolu bozkırının ortasında büyük bir baraj inşasına önem vermişler, bunlara
semboller ve değerler atfetmişlerdi. Su altyapı inşa siyaseti, Kemalist rejimin tabiata
ve topluma tahakkümünü meşrulaştırmak ve kurumsallaştırmak, ayrıca devrimin inşa
etme ve var etme coşkusu somut bir biçimde göstermek için önemli bir araç görevi
görmüştü. Döneme dair eylemler ve söylemler incelendiğinde su siyaseti üzerinden ta-
biatı “dizginleme” ve “dizayn etme” iradesi ve gücünün altını çizen, selefinin yapamadı-
ğını başarmaktan duyduğu gurur ve coşku olduğu görülebilir.

KAYNAKÇA

Arşiv Belgeleri

Cumhuriyet Arşivi (CA)

Gazeteler

Akşam

Haber

İkdam

Son Posta

T.C. Resmî Gazete

Tan

Ulus

Vakit

Kitap, Makale ve Tezler

“Cumhuriyet Hükümeti Zamanında: Su Siyaseti”. *İktisadi Yürüyüş* 45-46, 29 Ekim 1941, 30.

“Çubuk Barajı”. *Servet-i Fünun (Uyanış)* 2065, 19 Mart 1936, 264-265.

“Çubuk Barajının Açılma Töreni”. *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Yıl: 3, S: 6, Kasım 1936, 51-57.

“Çubuk Su Süzgeçi İstasyonu”. *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Yıl: 2, S: 1, Haziran 1935, 123-133.

“Su İşlerimiz”. *Bayındırlık İşleri Dergisi* Yıl: 3 Sayı: 5, Birinciteşrin 1936, 76-98.

10 Yılda Türkiye Nafiası, 1923-1933. İstanbul: İstanbul Matbaacılık, 1933.

Ahmad, Feroz. *The Making of Modern Turkey*. Londra: Routledge, 2002.

Akpınar, Özkan. “Reclaiming the Empire: Environment, Marshes and Hydraulic Engineering in the late Ottoman Period”. Doktora tezi, Boğaziçi Üniversitesi, 2020.

Allouche, Jeremy. “The Multi-Level Governance of Water and State-Building Processes: A Longue Durée Perspective”. *The Politics of Water: A Survey*. Yay. Haz. Kai Wegerich ve Jeroen Warner, 45-67. New York: Routledge, 2010.

Blackbourn, David. *The Conquest of Nature: Water, Landscape, and the Making of Modern Germany*. Londra: Pimlico, 2016.

Bruisch, Katja ve Liesbeth van de Grift, “Reclaiming the Land: The Drainage Paradigm and the Making of Twentieth-Century Rural Europe”. *Living with the Land: Rural and Agricultural Actors in Twentieth-Century Europe – A Handbook*. Yay. Haz. Liesbeth van de Grift, Dietmar Müller ve Corinna Unger, 37-60. Berlin: DeGruyter, 2022.

Büyükyıldırım, Galip. “1925 Talimatnamesi, Türkiye’de Akarsu Ölçümlerinin Başlangıcı”. *Pamukkale Üniversitesi VI. Ulusal Hidroloji Kongresi Bildiriler Kitabı, 22-24 Eylül 2010*. Yay. Haz. Halil Karahan ve Orhan Baykan, 45-63. Denizli: Pamukkale Üniversitesi, 2010.

Büyükyıldırım, Galip. “Akarsu İstikşaf Seferberliği ve Genç Cumhuriyet’in Mühendisleri”. *Türkiye Mühendislik Haberleri* 44, 2008, 42-46.

Büyükyıldırım, Galip. “Türkiye’de Su Mühendisliğinin Öncüsü, Türkiye Cumhuriyeti’nin 2. Bayındırlık Bakanı Süleyman Sırrı”. *Türkiye Mühendislik Haberleri* 453, 2009, 36-39.

- Cioc, Mark. *The Rhine: An Eco-biography, 1815-2000*. University of Washington Press, 2002.
- Çelik, Semih ve Christina Luke. "Of Wetlands and Reclamation Regimes: Climate Change, Social Upreaval, and Political Practice in Western Anatolia in the Long Nineteenth Century". *Winds of Change: Environment and Society in Anatolia*. Yay. Haz. Christopher H. Roosevelt ve John Haldon, 251-276. İstanbul: Koç University Press, 2022.
- Demirtaş, Aslıhan. "Rowing Boats in the Reservoir: Infrastructure as Transplanted Seascape". *Landscapes of Development: The Impact of Modernization Discourses on the Physical Environment of the Eastern Mediterranean*. Yay. haz. Panayiota Pyla, 16-36. Cambridge, MA: Aga Khan Program at the Harvard School of Design, 2013.
- Dissard, Laurent. "From Shining Icons of Progress to Contested Infrastructures: 'Damming' the Munzur Valley in Eastern Turkey". *Contested Spaces in Contemporary Turkey: Environmental, Urban and Secular Politics*. Yay. Haz. Fatma Müge Göçek, 229-257. Londra & New York: IB Tauris, 2018
- Gratien, Chris. *An Environmental History of the Late Ottoman Frontier*. Stanford University Press, 2022.
- Kaika, Maria. "Dams as Symbols of Modernization: The Urbanization of Nature Between Geographical Imagination and Materiality". *Annals of the Association of American Geographers* 96, no. 2, 2006, 276-301.
- Menga, Filippo. "Building a Nation through a Dam: The Case of Rogun in Tajikistan". *Nationalities Papers*, 43, no. 3, 2015, 479-494.
- Kunze, Walther. "Die Trockenlegung der Sümpfe und die Hochwasser-Regulierung in der Brussa-Ebene". *Bautechnik* 16, 1938, 110-14.
- Kurtiç, Ekin. "Sediment in Reservoirs: A History of Dams and Forestry in Turkey", *Transforming Socio-Natures in Turkey: Landscapes, State and Environmental Movements*. Yay. Haz. Onur İnal ve Ethemcan Turhan, 90-111. Londra: Routledge, 2020.
- Molle, François, Peter P. Mollinga ve Philippus Wester. "Hydraulic Bureaucracies and the Hydraulic Mission: Flows of Water, Flows of Power". *Water Alternatives* 2, no. 3, 2009, 328-349.
- Nafia Bakanlığı Sular U. M. Fen Heyeti. "Çubuk Barajı". *Arkitekt*, 70-71, Ekim-Kasım 1936, 275-282.
- Ölçer, Bedri. *Çubuk I Barajı*. Ankara: DSİ Matbaası, 1971.
- Özgen, Yüksel ve Recep Büyüktolu. "Cumhuriyetin İlk Barajı: Çubuk Barajı (1929-1936)". *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi* 59, Güz 2016, 87-110.
- Pınar, Azmi. "Ankara Su Süzgeci". *Bayındırlık İşleri Dergisi* Yıl: 3, S: 10, Mart 1937, 54-60.
- Swynnedouw, Erik. "Modernity and Hybridity: Nature, Regeneracionismo, and the Production of the Spanish Waterscape, 1890-1930". *Annals of the Association of American Geographers* 89, no. 3, 1999, 443-65.
- Swynnedouw, Erik. "Technonatural Revolutions: The Scalar Politics of Franco's Hydro-Social Dream for Spain, 1939-1975)". *Transactions, Institute of British Geographers New Series* 32, no. 1, 2007, 9-28.
- Tanoğlu, Ali. "Türkiye'de Su İşlerinin Bugünkü Durumu ve Türkiye'nin Su Davası". *Türk Coğrafya Dergisi* 3-4, 1943, 288-308.
- Tekeli, İlhan ve Selim İlkın. *Cumhuriyetin Harcı 2 - Köktenci Modernitenin Ekonomik Politikasının Gelişimi*. İstanbul: Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2003.
- Tuğluoğlu, Fatih. "Türkiye'de Sıtma Mücadelesi (1924-1950)". *Türkiye Parazitoloji Dergisi* 32, no. 4, 2008, 351-359.
- Vlachos, George L. "From Slavic Swamp to Promised Land. Social and Environmental Engineering in a Southern Macedonian Swamp, 1913-1936". *A New Ecological Order. Development and the Transformation of Nature in Eastern Europe*. Yay. Haz. Stefan Dorondel ve Stelu Şerban, 46-64. Pittsburgh: Pittsburgh University Press, 2022.
- Wester, Philippus. "Capturing the Waters: The Hydraulic Mission in the Lerma-Chapala Basin, Mexico (1876-1976)". *Water History* 1, no. 1, 2009, 9-29.
- Wittfogel, Karl A. *Oriental Despotism: A Comparative Study of Total Power*. New Haven: Yale University Press, 1957.

Galata'da Uluslararası Ticareti Mektup Zarflarından Okumak

AYŞE OZİL*

İstanbul limanı, 19. yüzyılın ikinci yarısında dünyanın önde gelen limanlarından biriydi.¹ Bu gelişmeyi sağlayan en önemli unsurlardan biri, Osmanlı İmparatorluğu'nun küresel kapitalizme entegrasyonu sürecinde Galata'nın uluslararası transit ve ithalat limanı olarak önem kazanmasıydı. 19. yüzyılın ortalarından itibaren, özellikle Kırım Savaşı'nın (1853-56) hız kazandırdığı siyasi ve ekonomik dinamikler çerçevesinde imparatorluk etkin bir şekilde dışarıya açılmış ve Avrupa ülkeleri ile ilişkiler yoğunlaşmıştı. Ticari kapitalizme bağlı olarak gelişen kentli sınıflar,² bu dönemde kurdukları modern şirketler üzerinden iş yapmaya başlamışlardı.³

Bu belge tanıtım yazısının konusu olan mektup zarfı, söz konusu şirketlerden birinin



Sadettin Fidan Koleksiyonu, Hadji Vassiliou & Cie., 1911.

Galata ile Zürih arasında yaptığı ticari yazışmaya aittir. Zarfın ön ve arka yüzlerindeki damgalara göre mektup 22 Temmuz 1911 tarihinde Galata'dan postaya verilmiş ve 26 Temmuz 1911 tarihinde Zürih'te teslim alınmıştı. Mektubu, Galata'daki şirket sahiplerinden A. E. Hadji Vassiliou (Hadji Vassiliou & Cie.), Zürih'te faaliyet gösteren G. Wegmann'a göndermişti.

Elimizdeki zarf, Sadettin Fidan'a ait özel koleksiyonda yer alıyor.⁴ Bu koleksiyon, 1850 ile 1950 yılları

* Sanat ve Sosyal Bilimler Fakültesi, Sabancı Üniversitesi, ayseozil@sabanciuniv.edu.

Sadettin Fidan'a hem bu yazıda sözü geçen belgenin kullanımı ve değerlendirilmesi hem de bu belgenin işaret ettiği şirketler, hanlar ve diğer bağlantılar hakkındaki fikirlerini benimle paylaştığı için çok teşekkür ederim.

¹ Wolfgang Müller Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, çev: Erol Özbek (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1998), 132.

² Haris Exertzoglou, "The Development of a Greek Ottoman Bourgeoisie: Investment Patterns in the Ottoman Empire, 1850-1914", *Ottoman Greeks in the Age of Nationalism*, yay. haz. Dimitri Gondicas ve Charles Issawi (Princeton: The Darwin Press, 1999); Zafer Toprak "Modernization and Commercialization in the Tanzimat Period, 1838-1875", *NPT*, c. 7, 1992, vd.

³ Semih Gökatalay, *The Political Economy of Corporations in the Late Ottoman Empire and Early Turkish Republic (1908-1929)* (Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 2019); Seven Ağır ve Cihan Artunç, "Set and Forget? The Evolution of Business Law in the Ottoman Empire and Turkey", *Business History Review*, c. 95, s. 4 (2021), 703-738.

⁴ Sadettin Fidan Koleksiyonu, Hadji Vassiliou & Cie., 1911.

arasında İstanbul'da faaliyet gösteren ticaret şirketlerine ait mektup zarflarını içeren ve hanlara göre tasnif edilmiş bir koleksiyon.⁵ Söz konusu mektup zarflarının üzerindeki bilgiler ise Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminde Galata'daki uluslararası ticaret faaliyetleri ve Galata'nın bağlantılı olduğu global ticaret ağları hakkında önemli veriler sunuyor. Zarflardan edindiğimiz bilgiler sadece ticaret hayatı ile de sınırlı değil; bu belgelerde değerlendirilmesi gereken pek çok katman var. Bu katmanlardan her biri, çoğunlukla birbirleriyle de ilişkili bir biçimde farklı alanlara açılıyor. Elimizdeki zarfı ticaret tarihinin yanı sıra toplum, kent ve kültür tarihi gibi tarih disiplininin alt-dalları çerçevesinde okumak mümkün. Bu belgeye aynı zamanda dış ilişkiler, ekonomi, mimari ve kent planlama perspektifinden de yaklaşmak mümkün. Aslen, bu alan ve perspektiflerin kesişme noktasında yer alan ve bizi çok disiplinli bir yaklaşıma götüren bir belge var elimizde; zarfın üzerinde yan yana duran farklı veriler çeşitli alanları iç içe geçiriyor.

Zarfın üzerindeki verilerin ne olduğuna bakacak olursak mektubu yazan kişinin/şirketin adı, bu şirketin hangi handa faaliyet gösterdiği, hanın içinde hangi numaralı büroda bulunduğu, mektubun yazıldığı tüccarın kim olduğu, hangi ülke ve şehirde faaliyet gösterdiği, mektubun hangi tarihte hangi ülke postasıyla gönderildiği, gideceği yere ne kadar zamanda ulaştığı gibi veriler görülüyor. Bu verilerin biraz içini açıp başka kaynaklarla da karşılaştırmalı bir biçimde çeşitli araştırma sorularının peşine düşebiliriz. Örneğin mektubu yazan tüccarın ticari ve toplumsal kimliği, bu tüccara ait şirketin faaliyet gösterdiği alanın tarihsel bağlamı, tüccarın adının hangi dil ve alfabelerde yazılmış olduğu ve bu yazımların olası anlamları, mektubun gönderildiği tüccarın ve faaliyet alanının hangi bağlantılara işaret ettiği, mektubu gönderen şirketin bulunduğu hanın özellikleri ve tarihi, burada başka hangi şirketlerin olduğu, mektubu gönderen posta şirketinin niteliği ve bu dönemde posta idaresinin yapısı, İstanbul'da ve Avrupa'da postanın hangi adres bilgileri ile gönderildiği gibi soruların izini sürmek ve bu soruların her birinin işaret ettiği konuları tarihsel bir değerlendirmeye tabi tutmak mümkün.

Şirketler, Ticaret ve Uluslararası Bağlantılar

Bu katmanların en azından bir kısmını açmaya başlayarak ilk olarak Hadji Vassiliou'nun hangi alanda faaliyet gösterdiğine bakabiliriz. Bu örnekte, tüccarın faaliyet alanını zarfın üzerinde görmüyoruz ama aynı dönemde *Şark Ticaret Yıllıkları*'nda yayımlanmış olan veriler bize bu konuda yol gösteriyor. 1860'lardan 1940'lara kadar çıkarılan *Şark Ticaret Yıllıkları*, başta İstanbul olmak üzere önce imparatorluk sınırları içinde ve daha sonra Türkiye'nin farklı şehirlerinde iş yapan şirketlerin listelerini veren "Sarı Sayfalar" olarak da adlandırılabilir başvuru kaynakları. Hadji Vassiliou da *Şark Ticaret Yıllıkları*'nda değirmen işletmecisi olarak geçmekte⁶ ve de buharlı değirmenler kategorisi altında görülmekte.⁷ Hadji Vassiliou'nun mektup yazdığı G. Wegmann ise Zürih'de makine imalatçısı olarak görünüyor.⁸ Dolayısıyla söz konusu yazışmanın değirmenlerle ilgili bir tür makine alım-satımına ilişkin bir yazışma olduğunu düşünebiliriz.

⁵ Sadettin Fidan, *Geçmişten Günümüze İstanbul Hanları* (İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2009).

⁶ *Annuaire Oriental*, 1912, 480.

⁷ *Annuaire Oriental*, 1912, 961; *Annuaire Oriental*, 1914, 917.

⁸ "Die Maschinenhalle der Schweizerischen Landesausstellung 1914", <https://www.e-periodica.ch/cntmng?pid=sbz-002:1914:63::460> (Son Erişim Tarihi: 12.4.2023).

Hadji Vassiliou, Galata'daki diğer pek çok tüccar gibi büyük bir olasılıkla mal ithal etmek üzere yurt dışıyla (bu örnekte İsviçre) yazışmaktaydı. Galata'da faaliyet gösteren tüccarların en temel iki iş alanından biri ithalattı.⁹ Bu tüccarlar, Avrupa ülkeleri başta olmak üzere, çok geniş bir yelpazede mal ve ürün ithal ediyorlardı; bu gruba makine ve teçhizat ithalatı da dahildi. Elimizde bu zarftan, bir sonraki yıla ait bir yazışmadan bir örnek daha bulunması da bu bağlantının tekil bir bağlantı olmadığı izlenimini veriyor.¹⁰ Nitekim, Hadji Vassiliou'nun hem 1914¹¹ hem de 1921 yılına ait ticaret yıllığında görülmesi,¹² şirketin en azından Mütareke döneminde varlığını koruduğunu ortaya koyuyor. 1921 yılına ait ticaret yıllığında, buharlı değirmen kategorisinin bulunduğu sayfada İsviçre Şark değirmen firmasına ait bir ilan olması da Hadji Vassiliou'nun mektubun üzerinde görülen İsviçre bağlantısını teyit ediyor.¹³

Hadji Vassiliou'nun mektubu nereye gönderdiğine bakınca karşımıza Zürih şehri çıkıyor. İsviçre, bu dönemde Galata'daki şirketler için önemli bir ticaret ortağıydı. Almanca konuşulan ülkeler ya da Orta Avrupa ülkeleri olarak tanımlayabileceğimiz bir grup, Almanya başta olmak üzere ve Avusturya-Macaristan da dahil, Galata tüccarlarının mal ve ürün ithal ettiği ülkelerin başında geliyordu. Bu durum, 1880'lerden itibaren Almanya ile Osmanlı İmparatorluğu arasında gelişen siyasi ve ekonomik yakınlaşmayla bağlantılıydı.

Ad, Yazı ve Dil

Zarfın üst kısmında şirketin ad ve adresinin yazılı olduğunu görüyoruz. Matbu olarak yazılmış bu kısım bize bu dönemde yaygınlaşmaya başlamış olan antetli mektup ve zarflara ait bir örnek sunuyor. Bu da modern bürokrasinin gelişimine ışık tutuyor ve bürokrasinin devletten ve elit kesimlerden profesyonel iş sahibi bir gruba doğru genişlediğini gösteriyor; okuryazarlık, okullaşma ve bir orta sınıfın doğuşu hakkında bilgi veriyor.

Şirket ad ve adresi ile ilgili diğer bir nokta, bu bilgilerin üç farklı dil ve alfabede yazılmış olması:

- Osmanlıca – Arap alfabesiyle "Andon Hacı Vasil ve Şürekası – Deraliyye Galata'da Ömer Abed Han numero 14-15"),
- Yunanca – Yunan alfabesiyle "A. E. X" Basileiou kai Sia – Galata Omer Abit Han 14-15 Konstantinoupolis",
- Fransızca – Latin alfabesiyle "A. E. Hadji Vassiliou & Cie – Galata Omer Abid¹⁴ Han 14-15 Constantinople").

Yunanca ve Fransızca yazımda Hadji Vassiliou ismi aynı şekilde yazılmış ama Osmanlıca yazım bu iki yazımla tamamen aynı değil. Dolayısıyla burada ismin farklı yazım-

⁹ Diğer temel alan transit ticaretiydi.

¹⁰ Sadettin Fidan Koleksiyonu, Hadji Vassiliou & Cie., 1912.

¹¹ *Annuaire Oriental*, 1914, 917.

¹² *Annuaire Oriental*, 1921, 789.

¹³ "Minoteries d'Orient Société Anonym Suisse", *Annuaire Oriental*, 1921, 789.

¹⁴ Hanın adı Abed, Abid ve de Abit olarak farklı şekillerde yazılabiliyordu. Bu yazıda genelgeçerli kullanım olan Abed kullanılmıştır.

larıyla (isim, dil ve alfabe olarak) karşı karşıya olduğumuzu söylemek mümkün.¹⁵ Bu durum bizi farklı dil ve kültür dünyalarına götürüyor. Söz konusu dil ve alfabeler kime, hangi müşteri ve ticaret kesimlerine sesleniyordu, bu kesimler içinde kim ne okuyabiliyordu gibi sorular ortaya çıkıyor ve bu sorular da bir araştırma konusu çerçevesinde farklı açılımlara gidiyor. Temelde çok kültürlü bir yapıya işaret eden bu çeşitlilik, bu ortamda yaşayan insanların çeşitli düzeylerde (buldukları ortama, toplumsal sınıfa, aldıkları eğitime, cinsiyete vs. göre değişen şekillerde) farklı dil ve kültürlerle bir aşinalık geliştirmiş olabileceklarini düşündürüyor. Bir yandan da bu örnekte olduğu gibi bürokrasinin gelişiminin ve yazılı kültürün daha belirgin ve görünür olmaya başlamasının farklılıkların altını çizmekte olabileceğini akla getiriyor; hatta bir adım ileri gidersek insanların birbirlerinin dillerini okuyamadıkları için zarfın üzerinde bu kadar çok dil olduğunu, dolayısıyla yazıya dökülen bu farklılıklar üzerinden insanların ayrışmış olabileceklarini de söylemek mümkün. Bir yanda Osmanlılık, diğer yanda belirli bir milletten (Rum, Türk vs.) olma durumu olarak özetlenen ve karşı karşıya getirilen bu iki durum aslında toplum düzeyinde mutlaka birbirini dışlayan pozisyonlar değildi; farklı ortamlar, durumlar, gruplar ya da aktörler bağlamında bu pozisyonlardan biri ya da diğeri öne çıkabiliyordu.¹⁶

Han

Zarfın üzerindeki diğeri bir veri, şirketin adresidir. Zarfın üst kısmındaki antette yer alan bu veriye göre, şirket Ömer Abed Han'da bulunmaktadır. Ömer Abed Han, 1909 yılında Galata rıhtımında Kemankeş Kara Mustafa Paşa Caddesi'nde kurulmuş olan merkezî bir handır. Kurucusu, Abdülhamid'in üst düzey yöneticilerinden İzzet Holo Paşa ve mimarı İstanbul doğumlu Levanten Alexandre Vallaur'y'dir.¹⁷ Mülk sahibi de İzzet Holo Paşa'nın mensubu olduğu Suriyeli Abed ailesiydi.¹⁸ Abed Han, 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başında Galata rıhtım bölgesinde kurulan



Ömer Abed Han, Kemankeş Caddesi. Resmin sol alt köşesinde mimar Vallaur'y'nin ismi gözükmemekte. (Fotoğraf: A. Ozil)

¹⁵ Farklı yazımlar konusu için bkz. Edhem Eldem, "Signatures of Greek Clients of the Imperial Ottoman Bank: A Clue to Cultural Choices and Behaviour?", *Ways to Modernity in Greece and Turkey: Encounters with Europe, 1850-1950*, yay. haz. Anna Frangoudaki ve Çağlar Keyder (Londra: I.B.Tauris, 2007), 60-89.

¹⁶ Aşçe Ozil, "Greek Personal Names and the Question of Personal Identification in the Late Ottoman Empire: A Social Historical Approach", *Turkish Historical Review*, vol. 13 (2022).

¹⁷ İzzet Holo Paşa hakkında bilgi için bkz. *Arap İzzet Holo Paşa'nın Günlükleri* (İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2019), 21-27. Vallaur'y için bkz. Mustafa Cezar, *XIX: Yüzyıl Beyoğlusu* (İstanbul, Akbank, 1991), 203, 220.

¹⁸ Abed ailesinin mülk sahipliği için bkz. SALT Araştırma, Ömer Abed Han dosyası.



A. Vallauray, Architecte. (Fotoğraf: A. Ozil)



Ömer Abed Han, 1327. Halil Paşa Sokak girişi.
(Fotoğraf: A. Ozil)

modern büro hanlarından biridir.¹⁹ Abed Han ve Ömer Abed Han olmak üzere iki hanın iç içe geçmesiyle oluşan bu büyük hanın, bölgenin diğer pek çok hanının bulunduğu Halil Paşa Sokak ve Erişteci Sokak'ta iki girişi vardır.²⁰ Ömer Abed Han, çok çeşitli ticaret faaliyetlerine, mal ve ürün ithalatçılarına, avukatlık gibi serbest meslek çalışanlarına ev sahipliği yapmıştır; aynı zamanda tahıl ve un tüccarlarının toplandığı bir han olmuştur. Bu bağlamda Hadji Vassiliou da, Ömer Abed Han'daki sektörel odağın bir parçasıydı.

Posta

Elimizdeki zarf ile ilgili olarak inceleyebileceğimiz bir diğer konu, mektubun üzerinde hangi pulun olduğu, dolayısıyla hangi posta idaresinden gönderildiğidir. Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminde Osmanlı posta idaresinin yanı sıra Britanya, Fransa, Almanya gibi Avrupa ülkelerine ait posta idareleri vardı ve müşteriler bu posta idarelerinden birini seçerek gönderilerini yapabiliyorlardı.²¹ Bu posta idarelerinin hangi ülkelere hangi şartlarda gönderi yaptığını, hangi şehirlerde hizmet verdiklerini, postanelerinin ve posta kutularının nerede olduğunu yine *Şark Ticaret Yıllıkları*'ndan öğrenebiliyoruz. *Şark Ticaret Yıllıkları*'nın okuyucuları da bu şekilde bilgi ediniyor ve ona göre seçimlerini yapabiliyorlardı. Örneğin, Hadji Vassiliou, mektubunu Avusturya-Macaristan postasıyla²² göndermişti.

Sonuç olarak, elimizdeki zarf ve benzerleri, Osmanlı İmparatorluğu'nda ticaret ve toplum hakkında bize somut veriler sunarak imparatorluğun son döneminin çok daha derinlikli bir şekilde incelenmesi için bir imkan sağlıyor. Bu kaynaklar, tüccarların kendi seslerini yansıtmaları, şirketlerin yurtdışı bağlantılarını net bir şekilde ortaya koyması gibi pek çok açıdan Galata tarihi hakkında elimizde var olan diğer kaynakları (ticaret yıllıkları, devlet arşivleri vs.) tamamlıyor. Bu belgeler sadece Galata tarihi için işaret edilen noktalar ile değil, aynı zamanda İstanbul'un 19. yüzyıl sonunda bir liman kenti olarak gelişiminin çok-boyutlu değerlendirilmesi bakımından da bir katkı sunuyor ve İstanbul'un bir global dünya kenti olarak konumlandırılması için önemli açılımlar getiriyor.

¹⁹ Galata rıhtım bölgesinde modern rıhtım hanları üzerine hazırladığımız çevrimiçi sergi için bkz. Ayşe Ozil – Sadettin Fidan, <https://artsandculture.google.com/story/HQWhQ-nXDqLkBg?hl=tr>.

²⁰ Nursel Gülenaz, *Batılılaşma Dönemi İstanbul'unda Hanlar ve Pasajlar* (İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2011), 193-195.

²¹ Sırrı Emrah Üçer, "Osmanlı Postasına Karşılaştırmalı Perspektiften Bir Bakış", *Toplumsal Tarih*, Şubat 2022, 60-66.

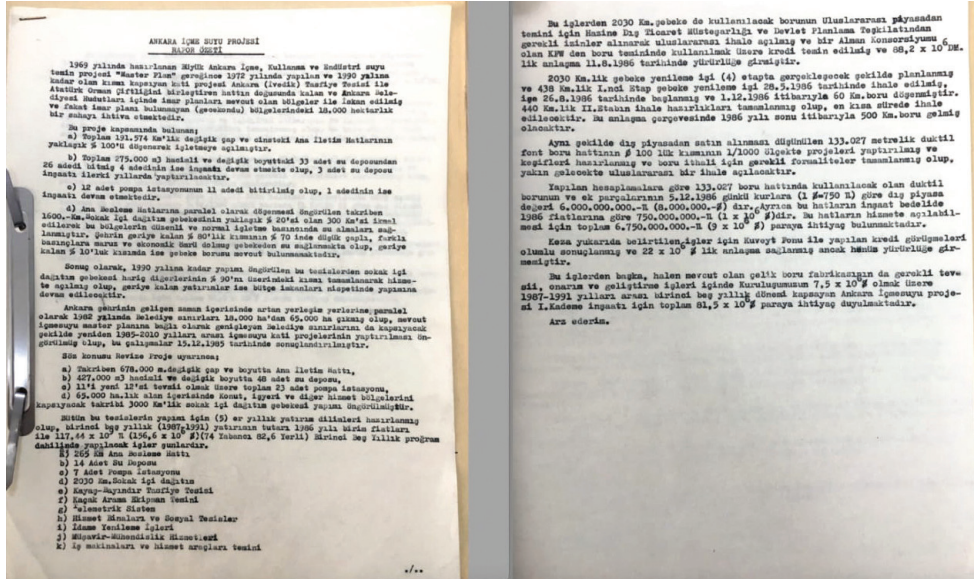
²² *Annuaire Oriental*, 1912, 213-217.

İki Taşınma Bir Yangına Bedel

ECEM DOYGUN*

Belediyelerin ve kurumların arşivleri, altyapı şebekelerinin tarihsel gelişimlerini inceleyen araştırmacılar için benzersiz bir kaynaktır. Peki acaba bu benzersiz kaynak nasıl korunup araştırmacıların kullanımına sunuluyor? Bu kısa yazı, Ankara Sular İdaresi ve Kanalizasyon Genel Müdürlüğü'nden temin ettiğim "Ankara İçme Suyu Raporu" özelinde, kurum arşivlerinin akademisyenler ve araştırmacılar için önemine değinmeyi ve mevcut durumu hakkında bilgi vermeyi amaçlıyor.

Cumhuriyet'in ilanının ardından ülkemin ihtiyaç duyduğu modern altyapı yatırımlarının yapılması için belediyelerin yetki ve sorumluluğunda yeni bir kurumsallaşma yaşanmıştır. Belediyelerin imkân ve yetkileri, günümüzdeki aksine erken Cumhuriyet döneminde oldukça sınırlıydı. Belediyelere yönelik ilk düzenleme 1930 yılında çıkarılan 1580 numaralı Belediyeler Kanunu'dur.¹ Zaman içinde yapılan yasal düzenlemelerle belediyelerin yetki ve sorumluluk alanları genişletilmiş ve belediyelere modern bir toplumun düzenli işleyişi ve kalkınma için önemli roller atfedilmişti. Şehirlerin su başta olmak üzere enerji, ulaşım, haberleşme, atık yönetimi ve diğer temel altyapı hizmetlerinin sağlanması görevini üstlenen belediyeler, özellikle 1950'li yıllardan itibaren Türki-



Görsel 1: Ankara İçme Suyu Proje Rapor Özeti

* Yıldız Teknik Üniversitesi İktisat Bölümü, Boğaziçi Üniversitesi Atatürk Enstitüsü Doktora Öğrencisi, ecemdoygun@gmail.com, ecemyldz@yildiz.edu.tr

1 Belediyeler Kanunu, 1930. Resmi Gazete (Sayı: 1471), 14.4.1930.

ye'de nüfus artışına ve kentleşme ihtiyacına bağlı olarak hem yatırımlarını arttırmaya başlamış hem de kurumsal kadrolarını genişletmişlerdi.

Yazıda ele aldığım belge, başkent Ankara'nın içme, kullanma ve endüstri suyuna yönelik proje rapor özeti. 1969 yılında hazırlanan Büyük Ankara Planı'nın 1990 yılına kadar tamamlanan aşamaları yer almaktadır. Raporla ayrıca programlar ile ilgili revizyonlar da yer almaktadır. Su şebekelerine yönelik hazırlanan planların hayata geçirilme aşaması belgelerden anlaşıldığı üzere aşamalar halinde olmaktadır. Projelerdeki yavaş ilerlemenin en büyük sebebi su şebeke yatırımlarının maliyetli altyapı yatırımları olmasıdır. Diğer sebep ise belgeden anlaşıldığı üzere yatırımlarda kullanılacak olan su borularıdır. Her ne kadar ithal ikameci sanayileşme stratejisi doğrultusunda yurtiçinde boru üretimi için fabrikalar kurulmuş olsa da su borularında dışa bağımlılığın devam ettiği görülmektedir. Su altyapı yatırımlarına ait bu raporlar şehirlerdeki altyapı şebekelerinin gelişimi kadar dönemin iktisadi tarihi hakkında da bilgiler vermektedir. Ne var ki bu belgelere araştırmacıların ulaşımı kolay değildir.



Görsel 2: Ankara Sularının Ankara Su ve Kanalizasyon İdaresi'ne Kurumsal Dönüşümü

Belediyelerin su altyapı yatırımlarının kurumsallaşma süreci 3 aşamada gerçekleşmiştir. Ankara Sular İdaresi özelinde bu durumu incelersek, ilk aşama belediye bünyesinde şube biçiminde faaliyet sürdüren Ankara Sularının Ankara Belediyesine bağlı Ankara Sular İdaresi'ne dönüşümüdür. İkinci aşama şehrin nüfus artışı ile birlikte kanalizasyon şebekesinin önem kazanmasıyla Ankara Sular İdaresi'nden 1987 yılında Ankara Su ve Kanalizasyon İdaresi'ne (ASKİ'ye) dönüşümüdür. Bakanlar Kurulu'nun 11.03.1987 tarih ve 87/11594 sayılı kararıyla Ankara Su ve Kanalizasyon İdaresi Genel Müdürlüğü, Ankara Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı, müstakil bütçeli ve kamu tüzel kişiliğine haiz bir kurum oldu. Son aşama olarak 2000'li yıllar işaret edilebilir ki bu dönem kurumların yeni çağın gerekleri doğrultusunda dijitalleşme sürecine geçiş dönemidir. ASKİ de bu dijitalleşmeye uyarak sistemlerini ve verilerini dijital ortama aktarmıştır. Tüm bu dönüşümler yaşanırken yıllar içinde kentleşme oranı ve şehrin nüfusu artmıştır. Böylelikle kurumun hizmet verdiği abone sayısı da artmıştır. Artan talebe yönelik kurumsal teşkilatın da gelişmesi ve çalışan personel sayısının artması kaçınılmaz olmuştur. Eski hizmet binaları yeni personel ve ihtiyaçları karşılayamaz duruma gelince müdürlük binalarının yenilenmesine ihtiyaç duyulmuştur. Tüm bu kurumsal değişim ve dönüşüm süreçlerinde arşivler kurumların adeta kurtulmak istedikleri bir yük haline dönüşmüştür.

Dönemin su ve kanalizasyon şebekesi yatırımlarından personel kadrolarına kadar araştırmacılara zengin bir kaynak sunabilecek arşivler kurumların gözünde önemsizleşmiş ve arşiv daireleri adeta personellerin sürgün yerlerine dönüşmüştür. Kurumun yeni binasına taşınması sırasında bazı belgelerin kaybolduğu, atıldığı, bazılarının ise çuvallar içinde istiflendiği söylenmektedir. Kaderine bırakılan bu belgeler, kitaplar ve raporlar zamanla kullanılamaz duruma gelmiş ve atılmıştır. Ayrıca bir zamanlar faaliyette olan kütüphanenin Ankara'da yaşanan bir sel baskınından etkilendiği ve içindeki kitapların

kullanılamaz duruma geldiği de söylenmektedir. Bu nedenle yeni müdürlük binalarında kuruma ait kütüphane artık bulunmamaktadır. Tüm bu şartlara rağmen günümüze ulaşabilen bazı belgeler ise dijital kopyaları oluşturulduktan sonra basılı kopyaları yer kaplamaması için geri dönüşüme gönderilmiştir. Bu durum, erken cumhuriyet dönemine ait raporların kaybolmasına neden olurken hem kurumsal hafızaya zarar vermekte hem de bu konu hakkında çalışan akademisyen ve araştırmacılar için büyük bir kayıp ve eksiklik yaratmaktadır.

Kurum içinde arşiv belgelerinin ve arşiv müdürlüklerinin önemsizleşmesi nedeniyle yaşanan bu olumsuz durumda, araştırmacılar için yatırım raporlarına ve belgelerine erişim sağlamak oldukça güçtü. Tüm bu süreçte araştırmamı yürütebilmem için kurumda çalışan personellere gösterdikleri yardım ve destek için teşekkürü bir borç biliyorum. Personellerin yardımları sayesinde, bu zorlu ortamda kaybolma riskiyle karşı karşıya kalan arşiv belgelerine erişim sağlayarak çalışmalarımı sürdürebildim. Ancak ulaşabildiğim belgelerin sayısının aslında olması gerekenin oldukça altında olduğunu söylemeliyim.

Sonuç olarak kurumların yeni binalara taşınma süreçlerinde, kurumsallaşma ve dijitalleşme çabalarında, arşivlerin önemini azaltmalarının ciddi sonuçlara yol açtığı açıkça görülmektedir. Arşiv belgelerinin ve arşiv müdürlüklerinin değerinin azalması, tarihe ışık tutacak belgelerin kaybolmasına neden olurken bu konu hakkında araştırma yapan araştırmacılar için de erişim zorluklarına neden olmaktadır. Bu nedenle, arşiv belgelerinin kaybolma veya kullanılamaz hale gelme riskini en aza indirmek için önlemler alınması ve araştırmacıların kaynaklara erişimini kolaylaştırmak için düzenlemeler yapılması gerekmektedir.

Tarihsel Bir Belge Olarak Harita ve Geç Osmanlı İskenderun Haritaları'nın Bize Söyledikleri

FEYZA DALOĞLU*

Mekânsal ilişkileri odağına alan mimarlık tarihi ve mimarlık disiplinleri için en değerli kaynaklardan biri haritalar. Yapılı çevrenin zaman içindeki değişimini ve dönüşümünü takip edebilmek için, tarihsel haritalar bazen birbirleri ile karşılaştırılarak bazen de haritalar üzerinden çizilecek diyagramlara altlık oluşturacak şekilde kullanılabilir. Kökü 19. yüzyılın sonlarına dayanan *kentsel morfoloji* çalışmalarının bir ürünü olan diyagramatik analizler, kent formunu ve altyapısını; yani sokaklar, meydanlar, parseller, yapılar gibi kentin fiziksel öğelerini ve bu öğelerin birbirleri ile kurdukları ilişkileri daha rahat gözlemlememizi sağlıyor. Örneğin, kentlerin dolaşım ve hareket altyapısını oluşturan yol ağlarını gösteren diyagramlar ya da yapılı çevrenin dokusunu gözler önüne seren doluluk-boşluk (yapıları doluluk olarak, meydanlar, sokaklar gibi alanları da boşluk olarak gösteren) diyagramları, mevcut haritalar üzerinden çiziliyor ve morfolojik analizlerin temel taşlarını oluşturuyor. Kentsel morfoloji bu analizlerle, kent formunun dönüşümünü ve dönüşümünde rol oynayan aktörleri ve süreçleri incelemeyi amaçlıyor.¹ Kentsel morfoloji çalışmalarının devamı ya da bir kolu olarak da tanımlayabileceğimiz *Mekân Dizimi (Space Syntax)*'nin temelleri ise 1970'lerde atıldı. Morfolojik çalışmaları iyice sayısal bir zemine oturtan Mekân Dizimi de yine benzer diyagramatik analizleri kullanarak mekânsal örüntüler ile sosyal, ekonomik ve çevresel olgular arasındaki ilişkileri ortaya çıkarmayı hedefleyen ve mimarlık araştırmalarında ortaya çıkmış bir kuram ve yöntem.² Morfolojik analizlerin de yazının devamında detaylarına gireceğim Mekân Dizimi'nin de günümüzde mimarlık ve mimarlık tarihi alanlarında halen yoğunlukla kullanılan ve haritaları farklı ölçeklerdeki mekânsal ilişkileri analiz etmek için 'altlık' olarak kullanan yöntemler olduklarını söyleyebiliriz. Benim bu makalede irdelemek istediğim konu, haritaları bu rahatlıkla mekânsal *gerçekliği* olduğu gibi yansıttığına inanılan birer 'altlığa' indirgemenin, haritaların belge olarak sunabileceği diğer potansiyelleri göz ardı ettiği üzerine.

Harita/Haritacılık tarihi ve teorisi, özellikle 20. yüzyılın ikinci yarısından sonra, haritaların ne şekillerde anlamlandırılabilceğine dair çokça çalışılmış bir alan. 1950'lerin öncesinde, haritaların, bilimsel yöntemler kullanarak ve belli bir soyutlama dahilinde, dünya üzerindeki mekânsal ilişkileri *oldukları gibi* yansıttıkları fikri hakimdi. Dolayı-

* ODTÜ Mimarlık Tarihi Programı Doktora Öğrencisi; daloglu.feyza@metu.edu.tr.

1 Vitor Oliveira, "Urban Morphology", Oxford Bibliographies, son güncelleme 15 Ekim 2020, <https://www.oxfordbibliographies.com/display/document/obo-9780190922481/obo-9780190922481-0004.xml>

2 Bill Hillier, "In Defense of Space", *RIBA Journal* (1973): 539 - 544; Bill Hillier ve Julienne Hanson, *The Social Logic of Space* (Cambridge: Cambridge University Press, 1984).

sıyla harita/haritacılık akademisi ve bilimi, bu *gerçekliğin* haritalar üzerinde nasıl en iyi şekilde temsil edilebileceği ve anlatılabileceği üzerine odaklanıyordu. Her ne kadar veri toplama ve haritalama prensipleri geliştirilmiş olsa da haritacılık halen bilimsel olduğu kadar, sanatsal da bir uğraş olarak görülüyor ve haritalamaya haritacının kişisel becerilerinin de bir ürünü olarak bakılıyordu. 1950'lerden sonra, haritalamanın sanatsal yönünün neredeyse tamamen ortadan kalktığı, yalnızca bilimsel bir uğraş olarak görüldüğü ve zihnin de bir bilgi işleme aracı olarak ele alınmaya başlandığı bir döneme girildi. Artık harita/haritacılık akademisinde en çok tartışılan konu, iyi tasarım ile bilginin en işlevsel biçimde nasıl bir araya gelebileceğiydi.³ 1980'lere gelindiğinde haritacılıktaki GIS (Geographical Information Systems) gibi teknolojik gelişmeler ve dijital dönüşümler sayesinde veri artık çok daha fazla kişi için ulaşılabilir hale geldi ve kullanıcıların da haritacı olduğu bir döneme geçildi.⁴ Belki de tam da bu yüzden, 1980'lerden sonra ilk kez haritalara artık daha kritik yaklaşılmaya ve haritalar yalnızca işlevsel değil sosyo-kültürel yönleriyle de ele alınmaya başlandı.⁵ Bu alandaki en baskın kritik, Brian Harley'nin, haritaları Foucaultcu bir yerden, yani güç ilişkileri üzerinden ele alması ile oldu. Harley bilgisayar kullanımı ve GIS gibi teknolojilerle bilimsellik iddiası iyice temellenmiş olan haritalamanın, mekânsal gerçeklikleri oldukları gibi ortaya çıkararak, nesnel bir süreç olmadığını, aksine ürettiği bilginin haritalamayı yapan kişilerin özel değerlerini ve yargılarını yansıttıklarının altını çizdi. Haritaların *kültürel metinler* olduğunu söyleyen Harley, kartografik gerçekliklerin, yalnızca belirli kültürel perspektifler içinde gerçekler olarak kabul edilebileceğini öne sürdü.⁶ Bu perspektifi bir adım ileriye götüren Jeremy Crampton, haritaların *tarihsel ürünler* olduğunu ve haritacılığın zaman içinde daha bütün, daha eksiksiz, daha gerçekçi hale gelen lineer bir seyri olmadığını; buldukları zaman ve mekânların sosyal, kültürel ve teknik ilişkileriyle bağlantılı olduklarını söyledi.⁷ Burada yer kısıtlaması nedeniyle bir çok adımı atlayarak son olarak, Actor-Network Teorisinin (ANT) sunduğu çerçeveden bahsederek harita /haritacılık tarih ve teorisinin nerelerden geçtiğinin kısaca altını çizmiş olacağım. ANT'sinin çerçevesinden baktığımızda haritaların insanlar, süreçler ve başka materyal ilişkiler içinde bir *asamblajın* parçası olarak ele alındığını görüyoruz. Bu sayede odak, haritaların ne tip kültürel kodlar taşıdıkları ya da tarihsel ürünler olarak neleri temsil ettiklerindense hangi bağlar içinde üretildikleri ve dünyada ne ürettiklerine kaymış oluyor.⁸ Kanımca ANT, hem bir nesne ya da bir belge olarak haritanın sunabileceklerine dair hem de kurduğu bağlar üzerinden gözler önüne serebileceklerine dair yeni ufuklar açmış oluyor.

Ortaya çıkışı, harita/haritacılık tarih ve teorisinin bilimsellik vurgusunun yüksek olduğu 1970'lerin sonuna denk gelen *Mekân Dizimi* (Space Syntax), Bill Hillier ve Julienne Hanson tarafından geliştirilmiş bir teori ve yöntem. Hillier ve Hanson, insanlar ve yapılar çevrenin 'ilişkinine' bakmanın doğru olmadığını, çünkü bunun insanı ve toplumu mekânsallıktan, mekânı da toplumsallıktan bağımsız gibi göstererek bir yanılgı yarattığını savunuyorlar. Mekânı organize etmenin kendisinin bir sosyal davranış -ve

³ Rob Kitchin, Chris Perkins ve Martin Dodge, "Thinking About Maps", *Rethinking Maps*, der. Martin Dodge, Rob Kitchin ve Chris Perkins (London: Routledge, 2009), 4-5.

⁴ Kitchin vd., "Thinking About Maps", 7.

⁵ H. Matthew Edney, "Academic Cartography, Internal Map History, and the Critical Study of Mapping Processes," *Imago Mundi: The International Journal for the History of Cartography* 66, No.1 (2014): 92.

⁶ Brian J. Harley, "Deconstructing the Map," *Cartographica* 26, No.2 (Summer 1989): 3 ve 7.

⁷ Kitchin vd., "Thinking About Maps", 12.

⁸ Kitchin vd., "Thinking About Maps", 16.

hatta amacının sosyalliği yaratmak- olduğundan ve mekânsal formların (tasarlanmış olsalar da olmasalar da) kendi içlerinde bir düzen oluşturduklarından bahsediyorlar.⁹ Dolayısıyla *Mekân Dizimi* (*Space Syntax*), bu fiziksel örüntüleri özellikle planlar ve haritalar üzerinden inceleyerek sosyal, ekonomik ve çevresel olguları ortaya çıkarmayı hedefliyor. *Mekân Dizimi* yaklaşımı, mekânların kendilerine içkin 'sosyalliklerini' ön plana koyması ve yapılı çevreyi, sosyal yaşamın arka planına ya da politik, ekonomik meseleleri yansıtan ya da temsil eden objelere indirgememesi açısından ufuk açan bir perspektif olarak ortaya çıkıyor. Ancak özellikle şehir mekânlarının incelemelerindeki harita kullanımına odaklandığımızda, haritaların gerçeği olduğu gibi yansıtan 'altlıklar' olarak ele alındığını görüyoruz.

Örneğin, Griffiths'in *Mekân Dizimi*'nin şehir tarihi alanına sunabileceklerinin altını çizdiği makalesinde, bu yöntemle Sheffield kentinin 1755-1990 yılları arasındaki endüstriyel dönüşümünün şehir mekânına yansımasını inceliyor. *Dizimsel-morfolojik tarih* (*syntactical-morphological history*) diye adlandırdığı bu tarihsel analizde, Sheffield'in 1736, 1808 ve 1851 yılları haritalarını altlık olarak kullanarak, yol ağlarını erişilebilirlik hiyerarşisine göre işaretliyor ve karşılaştırma sonucunda şehrin merkezinin belli bir yöne kaydığı çıkarımını yapıyor.¹⁰ *Mekân Dizimi* terminolojisinde özellikle şehir haritaları üzerinde kullanılan bu analize *eksenel alan* (*axial space*) ya da *eksenel harita* (*axial map*) deniyor. Bu terminolojiye benzer *dışbükey alan* (*convex space*), *isovist alan* (*isovist space*) gibi terimler de harita üzerindeki boşluk alanlar vb. kısımları tarif etmek ve bunların üzerinden oranlar belirleyerek farklı analizler yapmak üzerine kurulu.¹¹ Bu son derece sayısal analizler, her ne kadar Griffiths'in bir diğer makalesinde de bahsettiği gibi başka arşiv belgeleri ile bir araya getirildiklerinde kent tarihi alanına katkı sağlayabilecek potansiyeli taşısalar da¹² haritalara kritik yaklaşımdan uzak böyle bir yaklaşımın, harita/haritalılık tarih ve teorisinin bilimsellik iddiasının kuvvetli olduğu sayısal dönemde takılı kaldığını düşünüyorum. *Mekân Dizimi*'nin ortaya çıktığı tarihlerde, GIS teknolojilerinin ve sayısal yöntemlerin sağlayabileceklerine dair olan inancı takiben hem cazip hem de ilginç bir yöntem olduğu düşünülebilir. Ancak adeta Harley ile başlamış sosyo-kültürel açılımın getirdikleri hiç yaşanmamışçasına, günümüzde hala haritaları tamamen altlık olarak kullanarak morfolojik analizler yapmanın sorunlu olduğunu düşünüyorum. Griffiths'in buna cevabı, kent tarihçilerinin harita kullanımlarının, onları belli ideolojileri yansıtan kültürel metinler olarak okumanın dışına çıkmadığı ancak haritaların kültürel kodlu oldukları kadar morfolojik olarak da kodlu oldukları olabilir.¹³ Tarihsel haritalar üzerinden mekânsallıklar incelemek tabii ki bize yapılı çevre hakkında belli şeyler söyleyecektir; ancak haritaların kendilerine has üretim biçimlerini, üretim nedenlerini ve şartlarını incelemeyen onları sorgusuz sualsiz sayısal analizlerin altlıkları olarak kullanmanın, hem haritaların gerçekliği tamamen

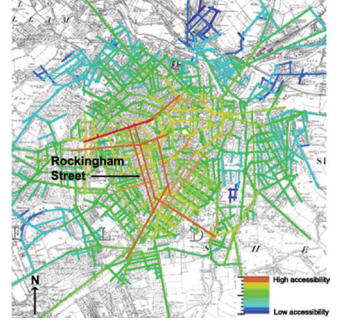
9 Hillier vd., *The Social Logic of Space*, 9.

10 Sam Griffiths, "The Use of Space Syntax in Historical Research: Current Practice and Future Possibilities", *Proceedings: Eighth International Space Syntax Symposium*, der. M. Greene, J. Reyes ve A. Castro (Santiago de Chile: PUC, 2012), 8193:9-11; Sam Griffiths ve Laura Vaughan, "Mapping Spatial Cultures: Contributions of Space Syntax to Research In The Urban History Of The Nineteenth-Century City", *Urban History* 47 (2020): 501.

11 Sonit Bafna, "Space Syntax: A Brief Introduction to Its Logic and Analytical Techniques", *Environment and Behavior* 35, No. 1 (January 2003): 21; Björn Klarqvist, "A Space Syntax Glossary", *Nordisk Arkitekturforskning*, No.2 (1993): 11-12.

12 Griffiths vd., "Mapping Spatial Cultures", 491.

13 Griffiths vd., "Mapping Spatial Cultures", 489.



Görsel 1. Griffiths-1736 Sheffield Haritası üzerinde Eksnel Haritalama.

Görsel 2. Griffiths-1808 Sheffield Haritası üzerinde Eksnel Haritalama.

Görsel 3. Griffiths-1851 Sheffield Haritası üzerinde Eksnel Haritalama.

Sam Griffiths, 2012, "The Use of Space Syntax in Historical Research: Current Practice and Future Possibilities," *Proceedings: Eighth International Space Syntax Symposium*, yay. haz. M. Greene, J. Reyes ve A. Castro (Santiago de Chile: PUC, 2012), 8193:10-11.

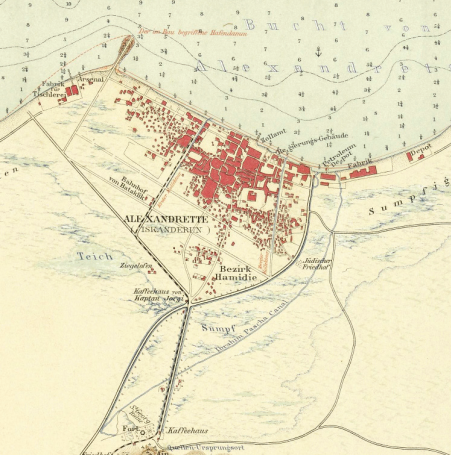
yansıttıklarına dair körü körüne bir inanç barındırdığını hem de mekânsal çıkarımları yanlış yönlendirebileceğini düşünüyorum. Griffiths'e, haritaları yalnızca belli ideolojileri yansıtan objelere indirgemenin sorunlu olduğu konusunda katılsam da onları kendilerine özgü bağları içinde değerlendirmeden üretildikleri tarihin mekânsallıklarını oldukları gibi resimleyen objeler olarak ele alınmasına da aynı derecede şüpheyle yaklaşılması gerektiğini düşünüyorum.

İskenderun'un 19. yüzyıl kent ve çevresel tarihine odaklandığım doktora tezim kapsamında, mimarlık altyapımın da verdiği refleksle çeşitli kaynaklardan elde ettiğim farklı tarihlere ait haritaları üst üste çakıştı-rarak hem yapılı çevrenin örüntülerini, hem de yol ağlarını incelemeye koyuldum. Elimde bulunan başka haritalarla da karşılaştırdığımda fark ettiğim şu oldu: Bu 1896, 1901 ve 1916 (Görsel 4, 5, 6) yıllarına ait üç haritanın birbirlerine çok benziyorlardı. 1896 tarihli harita, aynı yıl İskenderun'daki en büyük altyapı meselelerinden birisi olan bataklıkların kurutulması için kurulmuş komisyon tarafından görevlendirilen ve Halep'in de haritasını çizmiş olan mühendislerden, dönemin Halep Vilayeti başmühendisi Chartier tarafından çizilmiş Fransızca bir harita (Görsel 4).¹⁴ 1901 haritası, yazar, ressam, araştırmacı ve gezgin, Avusturya Arşidükü Ludwig Salvator tarafından, tahminen



Görsel 4. 1896 İskenderun Haritası - Chartier. Cumhuriyet Arşivi, ŞD, 2234-27

¹⁴ Naim Ürkmez, "Tanzimat'tan I. Dünya Savaşı'na İskenderun," (Basılmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi, 2012), 94-95; Nora Lafi, "Urban Infrastructure between Local Networks and the Wider World: The Tramway in Late-Ottoman Aleppo", *From the Household to the Wider World*, der. Yuval Ben-Bassa ve Johann Buessow (Tübingen: Tübingen University Press, 2022), 217-218.



Görsel 5. 1901 İskenderun Haritası – Ludwig Salvator. İskenderun Deniz Ticaret Odası Arşivi.



Görsel 6. 1916 İskenderun Haritası – İngiliz Hidrografi Ofisi. Milli Kütüphane.

1899 yılında İskenderun ziyareti sırasında çizmiş olduğu Almanca bir harita (Görsel 5). 1916 haritası ise İngiliz Hidrografi Ofisi tarafından çizilmiş olduğunu tahmin ettiğim İngilizce bir harita (Görsel 6). Bu birbirlerinden çok farklı koşullarda, farklı tarihlerde, farklı amaçlar için, farklı kişiler tarafından üretilmiş haritaları daha yakından incelediğimizde hem çizim dillerinin neredeyse birebir aynı olduğunu, hem de haritalar üzerine işlenmiş yapıları çevrenin ufak tefek değişiklikler dışında neredeyse tıpatıp aynı olduğunu görüyoruz. Elimizdeki bazı tarihsel verilerle ilişkilendirdiğimizde de haritaların üzerlerinde yazan tarihlere ait olma ihtimalleri olmadığı ortaya çıkıyor. Mesela, 1913 yılında İstanbul-Bağdat Demiryolu'nun yan hattı olan Toprakkale-İskenderun hattının bağlandığını ve İskenderun'da bugün de ayakta olan tren istasyonu yapısının ve istasyona ait ek yapıların inşa edildiğini biliyoruz; ancak bunlar 1916 haritasında bulunmuyor.¹⁵ Daha da önemlisi yalnızca 1898-1901 yılları arasında İskenderun'daki hane sayısının 1.5 katından fazla arttığını, 1898-1906 yılları arasında da nüfusunun neredeyse 1.5 katına çıktığını biliyoruz.¹⁶ Bu bilgiler ışığında bakıldığında, 1901 Salvator haritası ile 1916 İngiliz Hidrografi Ofisi haritalarının büyük ihtimalle tarihlerine ait mekânsal "gerçekliği" yansıtmadıklarını söyleyebiliriz. Her ne kadar bu üç haritayı birbirlerine bağlayan ağları henüz tam olarak bilmesek de birbirlerinin üzerlerinden çizilmiş olma ihtimalleri çok yüksek görünüyor. Ancak ANT'in önerdiği gibi, haritaları, kendilerine özgü ağlarını ortaya çıkarmak üzere insanlar, süreçler ve başka materyal ilişkiler içinde bir *asamblajın* parçası olarak ele aldığımızda, bu farklı tarihlere aitmiş gibi görünen üç haritanın aslında birbirleri üzerlerinden çizilmiş olduklarını anlamamız mümkün oluyor. Haritaların kendilerine özgü ağlarını incelemeyi göz ardı ettiğini düşündüğüm mimarlık ve mimarlık tarihi alanlarında halen oldukça fazla kullanılan *Mekân Dizimi* yöntemi ve morfolojik analizlerin ise haritaları yalnızca birer altlığa indirgeyerek tam da bu örnekte gözler önüne serildiği gibi yanlış çıkarımlar yapmaya yol açtığını düşünüyorum.

¹⁵ Mehmet Beşirli, "Bağdat Demiryolu'nun Akdeniz Uzanması: Toprakkale- İskenderun Demiryolu", *A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi* 23 (2004): 227.

¹⁶ Ürkmez, "Tanzimat'tan I. Dünya Savaşı'na İskenderun," 171; Cengiz Eroğlu, Murat Babuçoğlu ve Mehmet Köçer, der. *Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Halep* (Ankara: ORSAM, 2012), 204-206.

Üç haritadan yalnızca birine odaklandığımızda da, haritanın kendi bağlamı içinde incelediğinde bize İskenderun kentinin mekânsallığına dair farklı kapılar açabileceğini görüyoruz. 1896 yılına ait Chartier haritası, İskenderun için önceki yıllarda da hazırlanmış olan altyapı haritalarından bir tanesi. İskenderun'un birkaç yüzyıldır en büyük çevresel meselelerinden biri olan bataklıkları kurutmak için kurulan komisyon tarafından çizdirilmiş bir harita. Haritayı yakından incelediğimizde hem bataklık ve ekili alanların hem de tahliye kanallarının nerelerden geçeceğini haritada işaretlendiğini görüyoruz. Yani bu 1896 tarihli bir İskenderun haritası değil, İskenderun'un nasıl bir yer olması istendiğine dair bir harita. Burada haritanın hangi amaçla çizilmiş olduğunun önemini yanı sıra haritalama eyleminin kendisinin de nasıl bir önem taşıyabileceğinin altını çizmek istiyorum. James Corner, Deleuze ve Guattari'ye referans vererek, haritalamanın yalnızca olanın "izlerini" kağıt üzerine geçirmenin (tracing) ötesinde, olanın ve henüz olmamışın bir ifadesi olduğunu söylüyor. Var olanın izlerini kağıt üzerine geçirmenin aksine, haritalamanın geçmişte ve bugünde yeni dünyalar keşfettiğini ve yeni fırsatları ortaya çıkardığını öne sürüyor.¹⁷ 1896 haritasına baktığımızda tahliye kanallarının planlanması bağlamında, bu haritanın İskenderun'un geleceğine dair yeni fırsatlara alan açtığını görüyoruz. Benzer şekilde, aynı haritada, diğer haritalarda görmediğimiz ve inşa edilmemiş ancak belli ki İskenderun için hayal edilmiş bir büyük park da var. Corner'ın söylediği gibi 1896 haritası, hem tahliye kanalları açısından hem de park açısından o gün için henüz olmamışın ancak gelecekte olması planlananın ifadesi olarak ortaya çıkıyor. Haritanın üzerinde çizili olanların yanında, 1896 haritasının da İskenderun için önceki yıllarda hazırlanmış diğer bataklık tahliye haritalarının da olduğu gibi bir raporu var.¹⁸ Raporla, İskenderun'a hangi ebatlarda, hangi sahalara, ne tip kanallar ve setler inşa edileceği detaylı bir şekilde tarif edilmiş.¹⁹ Rapor ile harita birbirlerini tamamlar nitelikte olduklarından hem raporu haritasız hem de haritayı altlık olarak ya da başka bir amaçla raporsuz incelemek yapabileceğimiz çıkarımları son derece kısıtlayacaktır. Harita ancak raporuyla birlikte değerlendirildiğinde hem Corner'ın bahsettiği haritanın ve haritalamanın açtığı yeni dünyaların hem de haritaların bir *asamblajın* parçası olarak kurduğu bağların gerçek potansiyeline ulaşabilir.

Haritaların kimler tarafından, hangi koşullarda, hangi amaçlarla, hangi teknolojik yöntemlerle, neler ile ilişki içinde üretildiklerinin ve kendilerine özgü ağırları içinde nasıl bir *asamblajın* parçası olduklarının gözler önüne serilmesi, alışık olmadığımız aktörlerin aktif rollerinin –insanlar, objeler, diğer canlılar, yapılar, kavramlar vb.- ya da birbirleriyle olan ilişkilerinin ortaya çıkmasını sağlıyor. Öte yandan, haritaları henüz olmamışın bir ifadesi ya da yeni fırsatları ortaya çıkarabilecek bir alan olarak düşünmek, onlara faillik (agency) kazandırıyor. Haritaları yalnızca birer altlık olarak kullanmak yerine birer belge olarak görüp bize söyleyeceklerine kulak vermek ve onları takip etmenin kentlerin mekânsallıkları adına da beklentimizin ötesinde bir şeyler ortaya çıkarabileceğini düşünüyorum.

17 James Corner, "The Agency of Mapping: Speculation, Critique, and Invention", *The Landscape Imagination: Collected Essays of James Corner 1990-2010*, der. James Corner ve Alison Bick Hirsch (New York: Princeton Architectural Press, 2014), 198.

18 1852 tarihli İskenderun Haritası ve Raporu, Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi, İ. DH, 244-14880; 1871 tarihli İskenderun Haritası ve Raporu, Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi, ŞD, 2212-74.

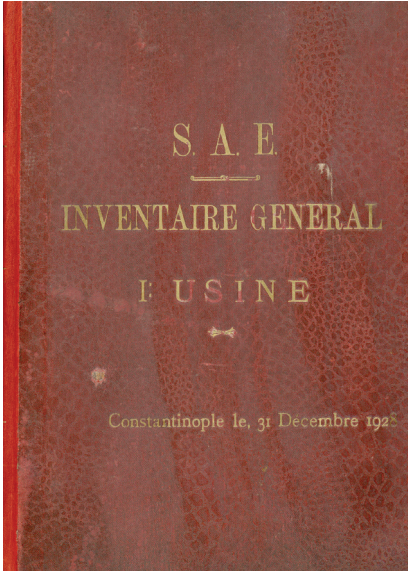
19 Ürkmez, "Tanzimat'tan I. Dünya Savaşı'na İskenderun," 96.

Elektrik'ten Arşiv'e: Silahtarağa Elektrik Fabrikası Arşivi

AMED GÖKÇEN* & LÜTFİYE ÇETİN**

İstanbul'un ilk kent odaklı enerji merkezi olma özelliğine sahip Silahtarağa Elektrik Fabrikası Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'si'ne devrolan en önemli teknolojik miraslardan biridir. Kurulduğu 1911 yılında öncelikle saray ve birinci derece devlet daire ve bürokrasisinin, saray çevresi ve elektrikli cihaz alımı gerçekleştirebilecek olanaklara sahip olan mahallelerinin ihtiyacını karşılamayı amaçlayan Fabrika'nın, özellikle Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra elektrik üretimini arttırdığı görülmektedir. Başka bir

ifadeyle, resmi yerleşkeler ve İstanbul'un bazı sokaklarında hizmet veren tramvaylar aracılığıyla bilinir olan kesintisiz enerji ağı Birinci Dünya Savaşı sonrasında Bakırköy'den Sarıyer sırtlarına kadar genişleyen bir düzlem içerisindeki sokaklara, dükkânlara ve evlere ulaşmaya başlamıştı. Özellikle ticaretin ana merkezi haline dönmüş olan Haliç, Galata ve Karaköy'ü Beşiktaş'a bağlayan hat ile Fatih, Sirkeci ve Sultanahmet'i içine alan bölüm –ekonomik kalkınmanın en temel devlet ideallerinden biri haline dönüştüğü bu yıllarda– elektriğin en hızlı ve yaygın bir şekilde kullanıma sokulduğu bölgeler arasındadır.



Görsel 1- 31 Aralık 1928'de yayınlanan S.A.E. *Inventaire General* kitabının kapağı. S.A.E. *Inventaire General* iki cilt halinde yayınlanmıştır. İlk cildinde İstanbul'a döşenen elektrik kablolarının bilgileri ve 1925-1928 yılları içerisindeki elektrik üretimi hakkında bilgiler verilmiştir. İkinci cildinde ise Silahtarağa Elektrik Fabrikası'nın içerisindeki malzemelerin envanterleri, şehir içerisindeki lambaların çizimleri ve benzeri çizimler bulunmaktadır.

Silahtarağa Elektrik Fabrikası Osmanlı'dan Türkiye'ye miras kalmış 'modernist' anlayışın inşasını mümkün kılmak, sermaye akışını ve dönüşümünü sağlamak amacıyla devlet bürokrasisi tarafından güçlü bir biçimde desteklenmişti. Ganz ve Sofina şirketlerinin sağladığı uluslararası sermaye ile 1911 yılında Silahtarağa Elektrik Fabrikası, döneminin en önemli teknolojik özelliklerini taşıyordu. Fakat elektrik bu süreçte sadece teknolojik bir ihtiyaç olmaktan çıkmış, İstanbul'un toplumsal değişiminin ve kentleşmesinin tetikleyicisi olmuştu. Silahtarağa Elektrik Fabrikası açık olduğu süre boyunca toplumun farklı kesimlerinden yüzlerce

* Amed Gökçen, İstanbul Bilgi Üniversitesi Proje Müdürü, amed.gokcen@bilgi.edu.tr, +902123117165

** Lütfiye Çetin, İstanbul Bilgi Üniversitesi Arşiv Uzmanı, lutfiye.cetin@bilgi.edu.tr, +902123117603

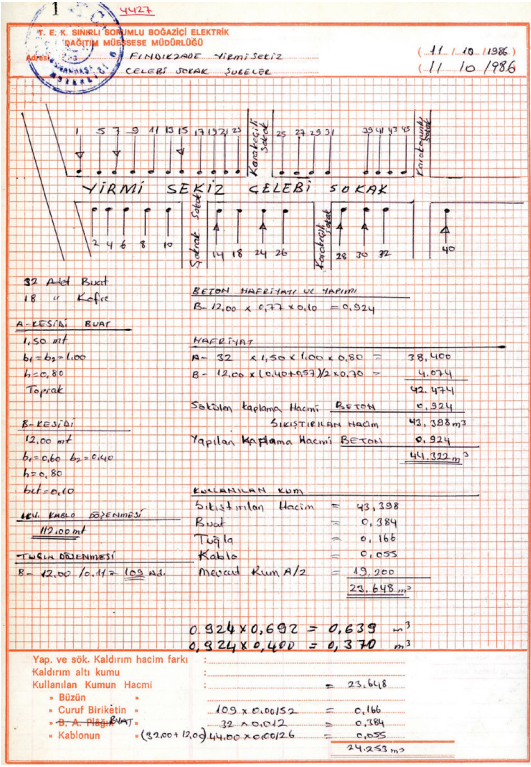
SOCIETE ANONYME TURQUE D'ÉLECTRICITÉ		RESEAU DE STABRUL ET DES FAUBOURGS												00011	
Extensions des lignes aériennes pour la Clientèle "Seine" pendant l'année 1925															
Longueurs en mètres et sections en m ² .															
Lieu x	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
Le Sirdai															
Sairak															
Byoub															
Vite															
Çağır İmini															
Novat Paşa															
Sairak															
Saklı Yehouhou															
Sari Bayrak															
Kyoub															
Yekil Keyi															
Çağır İmini															
Çay Çaruk															
El Yem															
Bahir Keyi															
Yekil Keyi															
Yekil Keyi															
Sizand Çayır															
Çağır İmini															
Yekil Keyi															
Değerdar															
Byoub															
Yekil Keyi															
Yekil Keyi															
Yekil Keyi															
Sultan Sölm															
Yekil Keyi															
Kalbi															
Vite															
Grand Barak															
T o t a l															

GörSEL 2- S.A.E. Inventaire General'den İstanbul'un Ağ ve "banliyöleri"ndeki sadece müşteriler için 1925 yılı boyunca yapılan havayolu uzantılarının tablosu. Solda bölgeler, sağda ise kabloların metre cinsinden uzunlukları ve m/m2 cinsinden kesitleri bulunuyor.

personel istihdam etmiş; hem uluslararası hem ulusal şirketler tarafından yönetilmiş; Türkiye'nin siyasal, ekonomik, toplumsal dinamikleri içerisinde defalarca kez yerini almıştır.

Bugün Silahtarğa Elektrik Fabrikası, Enerji Müzesi'ne dönüştürülerek korunmaktadır. 2006 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi'nin yerleşkeyi devralması ile birlikte Silahtarğa Elektrik Fabrikası Arşivi (SEFA) saygıdeğer bir ekibin teşvikleri doğrultusunda kurulmaya başlanmıştır. İstanbul Bilgi Üniversitesi bünyesinde tasnifi gerçekleştirilen Silahtarğa Elektrik Fabrikası Arşivi, döneminin teknolojik gelişmelerine, ortaklıklarına, gündelik hayat pratiklerine ve benzeri birçok alana ilişkin görsel ve yazılı olmak üzere birbirinden farklı kaynaklar barındırmaktadır. Mimari çizimlerden haritalara, kömür defterlerinden kasa defterlerine, muhavvile merkezi keşiflerinden kaldırım keşiflerine, teknik çizimlerden fotoğraflara, bültenlerden protokollere kadar uzanan yaklaşık iki milyon evrak 2006'dan bu yana tasniflenmiş ve dijital ortama aktarılmak üzere kısmi şekilde hazırlanmıştır. Çoğunlukla günümüz Türkçesi ve Osmanlıca olmak üzere, İngilizce, Fransızca, Almanca, Macarca ve diğer birçok dil ile üretilmiş belgelere sahip olan Silahtarğa Elektrik Fabrikası Arşivi, Türkiye başta olmak üzere birçok ülkenin işletme, kurum, kent, sosyal hayat, altyapı, işçi, teknoloji tarihine ve tarihyazımına yeni bir perspektif kazandırma potansiyeline sahiptir. Silahtarğa Elektrik Fabrikası Arşivi'nde yer alan belgeler, Osmanlı İmparatorluğu'nun Türkiye Cumhuriyeti'ne dönüşümünü, Osmanlı İmparatorluğu'nda gerçekleşen sermaye transferlerini, İstanbul'un ekolojik analizini ve yaşanan süreçleri takip edebilmenin kapısını açmak için büyük önem taşır.

Sosyal Bilimler alanında kültür tarihini koruma, kamuya açma ve tartışmaya ilişkin derin çalışmalar yürütülmektedir. Verimli olduğundan şüphe duyulamayacak bu tartışmaların içeriğine rağmen kentleri ve altyapıları – özellikle İstanbul'u – teknolojik gelişmelerin paralelinde incelerken yer envanteri kullanmanın eksikliği göze çarpmaktadır. İstanbul'un tarih boyunca çok katmanlı bir şekilde oluşan topografik yapısı İstanbul üzerine yapılan bilimsel araştırmaların yapı envanteri odaklı olmasını, her katmanının interdisipliner bir şekilde birbirinden ayrıştırılmasını ve kendi içerisinde analiz edilmesini gerektirir. Silahtarğa Elektrik Fabrikası Arşivi'nde bulunan evraklar özel-



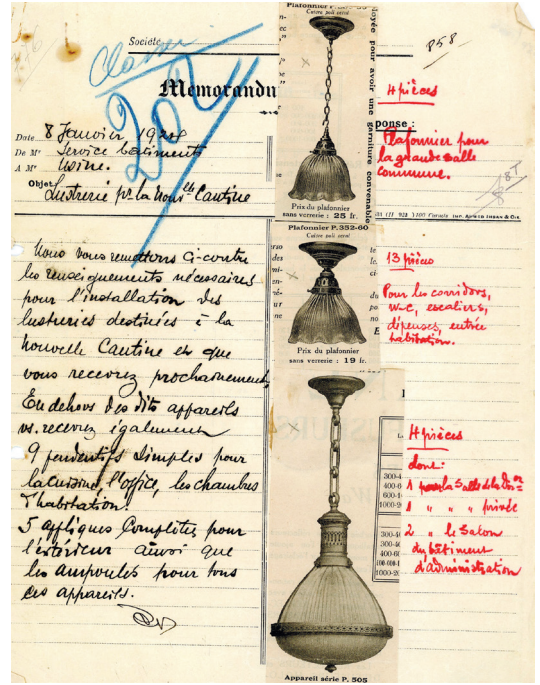
Görsel 3- 1986 yılında Fındıkzade bölgesinin kaldırım keşifleri süresince hazırlanan kaldırım defterlerinden bir kesit.

İstanbul'un sosyal hayatına dair nüveleri de Silahtarağa Elektrik Fabrikası Arşivi'nde görmek mümkündür; mesela, 1921 yılında Silahtarağa Elektrik Fabrikası'nın yemekhanesini düzenlemek için gönderilen bir şefin günlükleri, İstanbul'daki restoranlardan aldığı menüler ya da restoranda kullanılacak lambaların not alındığı belgeler (Görsel 4) de bulunmaktadır.

Teknolojik gelişmelerin tarihsel süreçlerini anlamak, 1910'larda başlayan elektrifikasyonun dönüştürdüğü sosyo-ekonomik dinamikleri, Osmanlı İmparatorluğu'ndan dönüştürülen Türkiye Cumhuriyeti'nin 1920'lerde ve sonraki kurumsallaşma çabasını, uluslararası şirketlerin Türkiye Cumhuriyeti ile olan ilişkisini, kentsel düzeydeki dönüşümlerin ulusal ölçekteki tezahürlerini anlamak demektir. Teknolojik gelişmelerin kent üzerindeki değişimlerini en erken ve en açık şekilde görebileceğimiz örneklerden biri İstanbul'dur. Bu noktada, 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl dünyasının Osmanlı ve Cumhuriyet üzerindeki yansımalarını ve teknolojik gelişmelerin kenti nasıl değiştirdiğini anlamak için öncelikle elektriğe bakmak gerekmektedir. Çünkü 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl boyunca Osmanlı coğrafyasındaki sermaye dönüşümünün telgraf ve tren sonrasındaki en önemli teknolojik gelişmelerinden biri olan elektrik, İstanbul'un değişim ve dönüşümünü –ulaşım, yerleşim, iletişim, yeni ticaret ağları, sermaye aktarımı ve yeni iş kolları gibi altyapı şebekeleri ve modernleşmesini– tetiklemiştir. Şehrin aydınlanma hikâyesini anlamak için ise önce şehrin karanlık sokaklarına bakmak, böylelikle, elektrik gibi teknolojik gelişmelerin tarihsel süreçlerini anlamak gerekmektedir.

İstanbul odaklı araştırmalara kaynak oluşturarak yapı envanterindeki önemli bir boşluğu dolduracaktır. Örneğin 31 Aralık 1928'de yayınlanan S.A.E. *Inventaire General* kitabında (Görsel 1) 1925 yılından 1928 yılına kadar İstanbul'un elektrikleşmesinin altyapı detayları bulunmaktadır (Görsel 2). Bu detaylar müşteriler için çekilen havayolu uzantılarını, kabloların uzunluklarını ve cinslerini ve hangi bölgeye ne çeşit kablo kullanıldığını belirtir. Böylesi detaylar, araştırmacıların bölgelerdeki elektrik kullanımını ve dolaylı olarak bölgenin içerisindeki dinamikleri farklı bir perspektiften okumalarını sağlayacaktır. Başka bir örnekte ise 1980'li yıllarda hazırlanan kaldırım defterleri (Görsel 3) sokakların kesitlerini, kaldırımda kullanılan malzemeleri ve düzenlemelerini belirtir. Sokakların kroki çizimleri ve diğer detayları araştırmacıların İstanbul'un sokaklarını görmeyi ve dönüşümlerini izlemeyi mümkün kılacaktır. Sadece envanter çalışmaları ve takiplerinde değil,

Bu süreçleri anlama çabasının bir parçası olarak İstanbul Aydınlanı-yorken başlıklı derleme kitap Silahtarağa Elektrik Fabrikası Arşivi ekibi tarafından hazırlanmış olup İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları tarafından yayınlanacaktır. Birçok araştırmacı ve akademisyenin değerli katkıları ile İstanbul'un aydınlanma serüvenini farklı perspektiflerden anlatmaya çalışan bu kitap, Silahtarağa Elektrik Fabrikası Arşivi'nde yürütülmekte olan kapsamlı araştırma ve yayın faaliyetlerinin ilk ürünüdür. Temennimiz, Silahtarağa Elektrik Fabrikası Arşivi ile sizleri tanıştırmak, farklı disiplinlerden akademisyen ve araştırmacılar ile bir araya gelmek, interdisipliner araştırmalar ve çıktılar yürütmektir. Bir araya gelmek için bizlere silahtara-ga@bilgi.edu.tr mail adresinden ulaşabilirsiniz.



Görsel 4- Silahtarağa Elektrik Fabrikası'nın yemekhanesi için gönderilen şefin hazırladığı 8 Ocak 1921 tarihli bölgelerden topladığı lambaların görsellerini içeren belge.

Begüm Adalet, *Hotels And Highways: The Construction Of Modernization Theory In Cold War Turkey*

Stanford University Press, 2018. xi+286 sayfa. ISBN: 9781503605541

FULYA ÖZKAN*

Begüm Adalet tarafından yazılan ve Stanford University Press tarafından 2018 yılında basılan *Hotels and Highways: The Construction of Modernization Theory in Cold War Turkey* adlı kitap, Türkiye’de 1950’li yıllarda gerçekleştirilen karayolları inşası ve Hilton Oteli gibi turizm amaçlı altyapısal projeleri Soğuk Savaş’ın uluslararası siyaseti bağlamında ele almaktadır. Sovyetler Birliği karşısında Batı Bloğu için stratejik ve jeopolitik önemi artan Türkiye, bu on yıl içerisinde akademi dünyasının sosyal bilimler alanında yaygın olarak benimsediği modernleşme teorisinin en ilgi çeken ve en fazla örnek teşkil eden ülkelerinden birisi haline gelmiştir.

1950’li yıllar, Soğuk Savaş’ın hapsediği iki kutuplu uluslararası sistemde alternatif bir üçüncü yol teşkil etmek amacıyla yola çıkan Bağlantısızlar hareketinin de oluşumuna tanıklık etmiştir. Modernleşme teorisi, tam da bu bağlamda bağımsızlığını kazanarak yeni kurulan üçüncü dünya ülkelerine izlemeleri gereken “doğru” yolun bağlantısızlık değil önlerinde onlara tarihi bir örnek teşkil eden Batı dünyası olduğunu ileri sürmüştür. Türkiye ise 1950’li yıllarda izlediği gerek iç gerekse dış politika ile modernleşme teorisyenleri tarafından en çok ön plana çıkartılan ülkelerden birisi haline gelmiştir. 1955 yılında Bağlantısızlar hareketinin temellerinin atıldığı Bandung Konferansı’nda üçüncü dünya ülkeleri için en doğru kararın kendisi gibi Batı Bloğu’na katılmak olacağı mesajını veren Türkiye, içeride de hayata geçirdiği altyapı projeleri ile modernleşme paradigmasının başat savunucularından birisi olmuştur. Begüm Adalet’in kaleme aldığı *Hotels and Highways: The Construction of Modernization Theory in Cold War Turkey* adlı kitap, tam da bu bağlamda Türkiye’nin bayındırlık politikalarını ele almaktadır.

1950’li yıllarda Türkiye -her ne kadar Soğuk Savaş sonrasında uluslararası siyasetin gündemine giren bir kavram olsa da- Batı Bloğu tarafından gerçekleştirilen “yumuşak güç” kullanımının ilk örneklerinden birisini teşkil etmiştir. Modernleşme teorisinin en büyük savunucularından biri olarak Batı dünyası tarafından benimsenmeyi hedefleyen Türkiye, bu bağlamda eşit bir parçası olmayı umduğu blok tarafından aynı zamanda gerek siyaseten gerekse bir araştırma konusu olarak adeta “nesneleştirilmiştir.” Ancak modernleşme paradigmasına dair yapılan akademik çalışmalarda sık sık tartışılan bir diğer unsur, modernleşmenin beraberinde getirdiği “istenmeyen sonuçlardır.” Begüm Adalet’in kitabı da bu konuya parmak basarak Türkiye’deki yerel kurum ve aktörlerin aslında sadece başkalarına örnek teşkil eden ve bu yüzden önem arz eden bir “nesne” olmaktan çıkarak kendi başlarına hareket eden özneler olduğunu göstermektedir.

* Akdeniz Üniversitesi, İİBF, Uluslararası İlişkiler Bölümü, fulyaozkan@akdeniz.edu.tr

Beş bölümden oluşan *Hotels and Highways: The Construction of Modernization Theory in Cold War Turkey*, ilk bölümünde teorinin önde gelen isimlerinden olan Dankwart Rustow üzerinden Türkiye'nin modernleşme kuramındaki yerini ele almaktadır. Haya-tının belli bir döneminde bizzat Türkiye'de yaşayan Rustow, bu süreçte hem yerelde yaptığı kendi gözlemleri ve deneyimleri hem de Türk meslektaşlarından gelen eleştireliler sayesinde modernleşme teorisinin tek bir model sunma hedefi güden teleolojik, ilerlemeci ve evrensel argümanlarını sorgulamıştır. Dolayısıyla Begüm Adalet, modernleşme teorisinin aslında sadece uygulama sürecinde değil kendi içerisindeki teorik tartışmalarında da bütünlükçü bir yapı sergilemediğini ve eleştirel bakış açılarına sahip olduğunu gösterme imkânı bulmuştur.

Kitabın ikinci kısmında özellikle modernleşme teorisinin bir diğer başat ismi olan Daniel Lerner örneğinden hareketle Türkiye'de yapılan saha araştırmalarına ve anket çalışmalarına değinilmektedir. Modernleşme teorisinin hitap ettiği üçüncü dünya ülkelerine dair araştırmalar, II. Dünya Savaşı sonrasında sosyal bilimler alanında oldukça rağbet görmüştür. Zira artık bağımsızlığını kazanarak sömürgeci güçlerin yönettiği "nesnel" olmaktan çıkan bu toplumlar, muhatap alınması gereken aktörler haline gelmişti. Bağlantısızlar hareketi ya da daha kötüsü komünizm gibi alternatif politikalara kaymalarının engellenmesi için bu toplumların gerçek anlamda tanınması gerekiyordu. Bu nedenle Soğuk Savaş sırasında alan araştırmaları ve anket çalışmaları, sosyal bilimciler tarafından sıklıkla başvurulan araştırma yöntemleri olmuş ve Türkiye de bu bağlamda incelenen ülkelerden birisi haline gelmiştir.

Türkiye'de 1950'li yıllarda yaşanan ekonomik gelişme, kentlere olan göçü arttırmış, ancak bu bağ sadece kıyı kente değil aynı zamanda kenti de kıra götürerek demokrasi ile liberal değerlerin yaygınlaşmasını, bireyselleşmeyi ve bu bağlamda da bireylerin farklılıklarla empati kurma kapasitesini artırarak ülkede saha araştırmalarının yapılmasının önünü açmıştır. Ancak anket çalışmalarına gösterilen bireysel ve yerel düzeydeki tepkiler, Türk halkının kendisine yöneltilen soruları olduğu gibi kabullenmeyip sadece anketlerle incelenen değil, aynı zamanda bu anket çalışmalarının geçerliliğini sorgulayan bireyler olduğunu göstermiştir.

Begüm Adalet, kitabının üçüncü ve dördüncü bölümlerinde ise 1950'li yıllarda Türkiye'de yürütülen karayolları politikasına odaklanmıştır. Soğuk Savaş'ın ilk on yılında Türkiye'nin yaygın şekilde hayata geçirdiği karayolları inşası, her ne kadar kent kültürünü ve ona eşlik eden yeni tüketim kalıplarını taşıraya ve kırsal alanlara yaymayı hedeflemiş olsa da beklenmedik şekilde köyden kente göçü de arttırmıştır. İlerleyen süreçte büyük kentlerin etrafında şekillenen gecekonduarda yaşamaya başlayan bu yeni kentli nüfus, aslında tam da modernleşme teorisinin gelişmesini engellemek istediği sol eğilimli kitlesel hareketlerin Türkiye'de yükselişe geçmesine neden olmuştur. Dolayısıyla karayollarının inşası, ekonomik gelişmeden ziyade sınıf bilincinin oluşumuna katkı sunarken hedeflenen bir diğer sonuç olan ulusal birliğin güçlendirilmesi noktasında ise istenilen verimliliği sergileyememiştir. Yollar, medeniyetin taşıyıcıları ve eğitilmiş nüfusu yaygınlaştıran araçlar olarak ulusal bir kültür yaratılması noktasında eksik kalmış, kırsal mesafeler gerek ekonomik gerekse siyasi anlamda bütünlük sağlamak yerine kültürel farklılıkları görünür kılmıştır.

Karayolları inşasının gün yüzüne çıkarttığı bir diğer çelişki, yabancı yetkililer ile Türk yetkililer arasındaki görüş ayrılıkları ve hedef farklılıkları olmuştur. Amerikalı yetkili-

lerin Türkiye'nin karayolları inşasına verdiği teknik ve mali desteğin altında Türk liman kentlerini hinterlandları ile birleştirme güdüsü yatmaktaydı. Bu politikanın uzun erimli hedefi, Türkiye'nin II. Dünya Savaşı sonrasında Avrupa'nın ekonomik anlamda bir an önce toparlanmasına katkı sunma gerekliliğiydi. Türk yetkililerin ise Amerikalılar'dan beklentisi bambaşka olmuş, onların bilgi birikiminden teknik anlamda yararlanmayı hedeflemişlerdir. İzlenecek politikalara dair varolan bu görüş ayrılıkları, pratikte ise pek çok soruna yol açmış ve Türk yetkililer, Amerikalı meslektaşlarının bazı konularda ısrarcı olmaktan vazgeçerek sadece tavsiyelerde bulunmaları gerektiğini belirtmiştir. Bu konuda özellikle altı çizilen hususlardan birisi, Amerikalıların kendi ülkelerindeki deneyimlerinden yola çıkarak hareket ettikleri, ancak bunların Türkiye koşullarına uygun olmadığı yönündeydi.

Her ne kadar 1950'li yıllara odaklandığı için Begüm Adalet'in kitabında çok fazla yer verilmemiş olsa da Türk siyasilerinin, devlet adamlarının ve bürokratlarının karayolları inşasına dair deneyimleri elbette ki ilk defa bu on yılda şekillenmemiştir. 19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu, özellikle de II. Mahmut döneminden başlayarak yıkılış sürecine kadar kesintisiz bir şekilde devam eden kapsamlı bir karayolu ağı inşa etme politikası gütmüştür. Dolayısıyla Türk yetkililerin kendilerine Amerikalılar tarafından dikte edilmeye ve dayatılmaya çalışılan konularda direnç göstermelerine ve kendi kurumsal deneyimlerine başvurma eğiliminde olmalarına şaşmamak gerekir.

Türk ve Amerikalı yetkililer arasında çalışma kültürüne dair de farklılıklar ortaya çıkmıştır. Amerikalılar sıklıkla Türklerin plansız çalışma yapısından şikâyet etmiş; bu plansızlığın en açık şekilde düzenlenen toplantılarda ortaya çıktığını, Türklerin uzmanlık alanlarına girip girmediğine bakmaksızın her konuda gelişigüzel söz aldığını, bunun da zamanın iyi kullanılmamasına ve kafa karışıklıklarına yol açtığını belirtmiştir. Bu plansızlık, Amerikalılara göre Türklerin ileri görüşlü olmamasından ve sadece günü kurtarma mantığı ile hareket etmesinden kaynaklanmaktaydı ki bu da Türkiye'de kapitalist sermaye birikimini engelleyen en önemli unsurlardan biriydi.

Türk ve Amerikalı yetkililer arasındaki bir diğer farklılık da özellikle Türk mühendislerin masa başında oturarak sahaya inmekten ve "ellerini kirletmekten" çekinmesiydi. Bu durum, Türk mühendislerin yol yapımında kullanılan teknik ekipman ve makineleri tanımalarını engellemiş; bu da makinelerin onarım sürecinde zaman kaybına ve mali israfa yol açmıştır. Amerikalılara göre masa başında çalışma konusundaki ısrar ve kendilerini yol yapımında çalışan diğer meslek gruplarından üstün görmeleri, Türk mühendislerin ilk yol projelerini Avrupa ve özellikle de Alman eğitimi neticesinde gerçekleştiren geleceksel kurum kültüründen kaynaklanmaktaydı.

Begüm Adalet'in Türkiye'nin altyapısal projeleri ile modernleşme teorisini bir araya getirerek incelediği tek alan, karayollarının inşası olmamıştır. Karayollarının inşası, Türkiye'de turizmin gelişmesine de katkı sunarak Hilton Oteli gibi devasa inşaat projelerinin önünü açmıştır. Bu nedenle Begüm Adalet, kitabının beşinci ve son bölümünde İstanbul'daki Hilton Oteli'nin inşası sürecini ele almakta ve karayollarının inşasında görüldüğü gibi bu hususta da ön plana çıkan yabancı ve yerel aktörler arasındaki çelişkileri ve görüş ayrılıklarını ele almaktadır. Hilton Oteli, her ne kadar kurucuları tarafından, ABD'nin Soğuk Savaş'ta uyguladığı kültür diplomasisinin ve dolayısıyla da farklı kültürleri Amerikan değerleriyle tanıştıran Sovyetler Birliği'ni yerelden çevrelemenin sembolik araçlarından biri olarak ele alınsa da otelin finansmanından mimarisine ka-

dar pek çok açıdan yerel aktörler tarafından tartışmaya açılması bu politikanın pratikte karşılaştığı zorlukları göstermektedir.

Son olarak sonuç kısmında ise yazar, her ne kadar kitabının ana konusu 1950'li yılları kapsasa da Türkiye'nin bu yıllarda başlayan model ülke olma politikasının 2000'li yıllarda izlediği benzer seyre kısaca değinerek kitabını sonlandırmaktadır. *Toplumsal Tarih Akademi* dergisinin "altyapı" özel sayısında yer aldığı için bu kitap eleştirisinde ağırlıklı olarak kitabın Türkiye'nin altyapı politikasıyla bizzat örtüşen karayolları inşaa süreci hakkındaki bölümleri üzerinde ayrıntılı şekilde durulmuştur. Sonuç olarak Begüm Adalet'in *Hotels and Highways: The Construction of Modernization Theory in Cold War Turkey* başlıklı kitabı, karayolları inşaa gibi altyapı projelerinin modernleşme politikaları bağlamında sadece hedeflenen noktalarına odaklanmakla kalmayıp, tek bir yol olması hedeflenen modernleşme teorisinin ve onun örneği olan Türkiye gibi model ülkelerin bu süreçte sergilediği direnci ve dolayısıyla da yerel aktörlerin başatlığını incelemesi açısından konuyla ilgili literatüre ampirik bir katkı sunmaktadır.

Demiryolları Çalışmalarında Yeni ve Eskimeyen Perspektifler

Peter H. Cristensen, *Germany and the Ottoman Railways, Art, Empire, and Infrastructure*. New Haven: Yale University Press, 2017. 204 Pages. ISBN: 9780300225648

Doktor Arhangelos Gavril, *Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi İdaresi'nin İçyüzü* (çev. Baha Coşkun, Fadime Ersin, Hamit Erdem). İstanbul: İstos Yayın, 2021 [1911]. 352 Sayfa. ISBN: 9786054640775

ALP YÜCEL KAYA*

"Demiryollarının ... yayılması bütün kıtaları ve aksi halde endüstrileşmeden kalacak olan ülkeleri mekânın gücüyle tanıştırdı. Demiryollarının gelmesi ..., kendi başına devrimci bir simge ve kazanımdı; çünkü yerkürenin birbiriyle etkileşen tek bir ekonomi kalıbına dökülmesi, pek çok bakımdan endüstrileşmenin en kapsamlı ve kesinlikle en göze batan yanıydı."¹ Hobsbawm'ın vurguladığı gibi 19. yüzyılda demiryollarının gelişimi iktisadi gelişimin lokomotifini oldu, sanayi ve finansı bünyesinde eritmekle kalmadı kapitalist ekonominin coğrafi alanını genişletti. Demiryolları üzerine yapılan araştırmalar, özellikle sanayileşmiş Batı dünyasında, ağırlıklı olarak bu çarpıcı iktisadi gelişmeye odaklandı.²

Bu tür bir perspektif Türkiye'de erken bir tarihte, 1914'te Parvus Efendi (Alexander Israel Helphand) tarafından Anadolu ve Bağdat demiryollarını konu alan Hermann Schmidt'in kitabını değerlendirme yazısında da kendini göstermiştir: "[k]öylünün tezyid-i servet eylemesi, yalnız memleketin servetini değil, devletin kudret ve kuvvetini de arttırmak değil midir? Bu ise, ancak şimendiferleri faydeli bir surette inşa etmek ile olabilir. Doktor Şimid'in, bize bu hakikatleri izah itmekte bulunan bu nafi' eserini Almanca bilenlere tavsiye ederiz."³ Ama bu perspektif Türkiye'deki demiryollarının gelişimi üzerine olan literatürde oldukça istisnaidir; literatür demiryollarının gelişimini "emperyalizmin

* Ege Üniversitesi İktisat Bölümü, alp.yucel.kaya@ege.edu.tr.

1 Eric J. Hobsbawm, *Sermaye Çağı, 1848-1875* (Ankara: Dost Yayınevi, 2003), [1975], 54.

2 Buna istisna olarak kliometrinin öncülerinden Robert William Fogel'in 1964'te yazdığı kitap ile demiryollarının ABD'nin iktisadi gelişiminde pek de etkili olmadığı, alternatif nakliye yollarının da mevcut olduğu ve aynı işi görebileceğini ileri sürmesi gösterilebilir, bkz. Robert William Fogel, *Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History* (Baltimore: John Hopkins Press, 1964).

3 Parvus, "Neşriyat: *Das Eisenbahnwesen in der asiatischen Türkei*. Von Dr. Jur. Et phil. Hermann Schmidt. Berlin 1914 Verlag Franz Siemenroth", *Bilgi Mecmuası*, cilt 1, sayı 3, Kanunusani 1329 (Ocak/Şubat 1914), 338. Schmidt'le aynı tarihlerde Anadolu ve Bağdat demiryolu üzerine doktora tezi yazan Alexander Ilitch ise Almanya'nın iktisadi çıkarlarını öne çıkarmaktadır, bkz. Alexander Ilitch, *Le Chemin de fer de Bagdad au point de vue politique, économique et financier, ou l'expansion de l'Allemagne en Orient*, (Brüksel: Editeurs Misch & Thron, 1913).

Türkiye'ye girişi" bağlamında değerlendirmiştir. Zaten Parvus'un makaleleri de genel olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun mali tutsaklığını (yarı-sömürgeleşmesini) vurgulamaktadır; yukarıdaki değerlendirme ile madalyonun yalnızca bir yönünü sunmuştur; yukarıda alıntılan yazının diğer yazıları ile birlikte değerlendirilmesi gerekir. Bu bağlamda literatürde Parvus'un Türkiye'de 1910'larda yayımladığı makaleler⁴ ve Rosa Luxemburg'un 1917 tarihli makalesi (hem açıklayıcı hem de) belirleyicidir: demiryolları, devlet borçlanması kanalıyla Deutsche Bank tarafından finanse edilmektedir; Osmanlı devleti hem Deutsche Bank'a borçlarının faizlerini hem de demiryolu şirketine kilometre teminatını her yıl düzenli olarak ödemek zorundadır; devlet borçların ödenmesinde aşar vergisini rehin göstermektedir; zaten mültezimler ağı tarafından tahsil edilen bu vergi "köylüye yaklaştıkça bir çığ gibi büyümekte"dir; "Avrupa sermayesinin yürüttüğü kültürel çalışma kanalıyla 'Türkiye'nin iktisaden kalkındırılması'nın iç mekanizması" bundan ibarettir.⁵ Lothar Rathmann'ın çalışması⁶ emperyalizmin gelişimini vurgulayan bu perspektifi 1960'larda tekrar gündeme getirmiş; Orhan Kurmuş da 1970'lerde Batı Anadolu demiryolları bağlamında yaptığı araştırmada aynı perspektifi izlemiştir.⁷ Muhteşem Kaynak, İlber Ortaylı, Donald Quataert ve Murat Özyüksel'in 1980'lerdeki çalışmaları da Anadolu ve Bağdat demiryolunu yine Alman emperyalizminin gelişimi bağlamında ele alan çalışmalar olarak ortaya çıkmıştır.⁸

Peter H. Cristensen'in 2017'de yayımlanan *Germany and the Ottoman Railways, Art, Empire, and Infrastructure* başlıklı kitabı ise iktisadi gelişme ve emperyalizmin yarattığı sömürü mekanizmasını bir kenara koyarak "Alman-Osmanlı ilişkisine özellikle nesnelere sanat-tarihsel prizmasından bakıyor: tren istasyonları, resimler, kent yolları, haritalar, köprüler, anıtlar, fotoğraflar ve arkeolojik eserler".⁹ Yazar, "... haritalar gibi küçük taşınabilir nesnelere devasa kamusal anıtlara kadar kültürel eserlerin üretimine ilişkilerin bir tarafın siyasi egemenliğinden vazgeçmesine dayanmadığı, Alman-Osmanlı ilişkileri gibi, belirsiz [ambiguous] bağlamlarda bakmanın yeni bir yolunu" ortaya koyduğunu iddia ediyor.¹⁰ Söz konusu nesnelere hayat buluşunu kitabın ilk dört bölümü siyasetten başlayarak coğrafi, topoğrafik ve arkeolojik bilginin inşası ile ikinci dört bölümü ise bireysel işçiden başlayarak bina, kamusal anıt ve kent üzerinden biçim inşası ile (ve yoğun görseller kullanımıyla) inceliyor. Yazarın ulaştığı sonuç yukarıda özetlenen literatürden oldukça farklıdır:

⁴ Parvus Efendi, *Türkiye'nin Mali Tutsaklığı*, yay. haz. Muammer Sencer (İstanbul: May Yayınları, 1977).

⁵ Rosa Luxemburg, "Alman Emperyalizminin Harekât Alanı: Türkiye", yay. haz. Lothar Rathmann, *Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi* (İstanbul: Gözlem Yayınları, 1976), [1917], 148-150. Chester demiryolu projesi ile yeniden kızışan emperyalist rekabeti ele alan Edward Mead Earle'in çalışmasını da bu bağlamda anmak gerekir: *Turkey, the Great Powers, and the Bagdad Railway, a Study in Imperialism* (New York: The Macmillan Company, 1924).

⁶ Lothar Rathmann, *Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*.

⁷ Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi* (İstanbul: Yordam Kitap, 2021), [1974].

⁸ Muhteşem Kaynak, *Demiryolları ve Ekonomik Gelişme XIX. Yüzyıl Deneyimi* (Basılmamış Doktora Tezi, Ankara: Gazi Üniversitesi, 1982); İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu* (İstanbul: Kaynak Yayınları, 1983), 87-116; Donald Quataert, *Social Disintegration and Popular Resistance in the Ottoman Empire, 1881-1908, Reactions to European Economic Penetration* (New York: New York University Press, 1983); Murat Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları* (İstanbul: Arba Yayınları, 1988).

⁹ Peter H. Cristensen, *Germany and the Ottoman Railways, Art, Empire, and Infrastructure* (New Haven: Yale University Press, 2017), 2.

¹⁰ Cristensen, *Germany and the Ottoman Railways*, 2.

"Demiryolu ağı, ağırlıklı olarak Almanlar tarafından tasarlanmış olmasına rağmen, Osmanlı İmparatorluğu'nun modernleşme saiklerinin gurur kaynağıydı. Yerel inşaatçıları ve zanaatkarları istihdam edip Osmanlı'nın emperyal konsolidasyon ve modernleşme hedeflerini ilerletirken Almanların bölgedeki nüfuzunu da hızlandırdı. Bu nüfuz, İngiltere ve Fransa'nın çıplak egemenlik modelleriyle tezat oluşturması nedeniyle Avrupa'nın geri kalanını şaşırttı. Aslında bu hem Almanlara hem de Osmanlılara kendi yöntemleriyle fayda sağlayan tamamen eş eksenli bir ilişkiydi [*coaxial relationship*]. Bu kitabın da gösterdiği gibi Osmanlılar hem ekonomiyi (çok az ve çok geç olsa da) hem de hareketliliği geliştiren yeni altyapılarının tadını çıkardılar."¹¹

Dünyanın 1990'larda yaşadığı siyasi dönüşüm Marksizm'in sosyal bilimlerdeki etkisini kaybetmesine de neden olmuş; üretim tarzları, sınıf çatışmaları ve sömürü mekanizmaları gibi konu başlıkları sosyal bilimlerin araştırma gündeminden neredeyse düşmüştür. Cristensen'in kitabı tam da böyle bir bağlamda Anadolu-Bağdat Demiryolu inşası sürecinde Alman emperyalizminin sömürü mekanizmalarını değil, Alman ve Osmanlıların "eş-eksenli ilişkisini" ele almaktadır.¹² Bu bakımdan Rosa Luxemburg'un da sermaye sömürsünün iç mekanizmasını ortaya koyarken müstehzi bir şekilde gönderme yaptığı, demiryollarının "barışçı kültür eserleri" ve "kültür çalışmaları" olduğuna dair dönemin siyasi perspektifi yaklaşık yüz yıl sonra neredeyse tekrar gündeme gelmektedir.¹³

Diğer taraftan Cristensen'in çalışması, emperyalist ve kolonyalist gücün hâkim anlatı ve söylemine eleştiri olarak gelişen, bu bağlamda da ezilen ve sömürülenleri pasiflikten çıkararak aktörlüklerini gösteren post-kolonyal teori bağlamında da değerlendirilebilecek bir çalışmadır. Gerçekten de Cristensen çalışmasında bilgi ve nesne inşasına katkıda bulunan kişilere öncelik vermekte, onları işleri/eserleri ile ortaya koymaktadır. Ama aktörlük atfedilen kişiler yazarın Simon de Beauvoir referansı ile kullandığı (post-kolonyal teoride de kolonize eden ile edilen arasındaki ilişkinin *ambivalence* kavramı bağlamında ele alınması gibi) belirsizlik (*ambiguity*) kavramı çerçevesinde tanımlıdır:

"Osmanlı demiryolu ağında çalışan işçilerin, süreçlerin ve inşaat pratiklerinin incelenmesi, kâğıt üzerinde ifade edilen fikirler ile bunların gerçekte nasıl işlediği arasındaki uçurumdan doğan belirsizliğin [*ambiguation*], işçilerin gündelik hayatlarında bir koşul olarak nasıl inşa edildiğine ışık tutuyor. Seri olarak üretilen planlardan inşa edilen görünüşte benzer yapılar arasındaki farklılıklar, ciddi bir çabaya rağmen zaman ve mekân boyunca tutarlı, tek tip bir mimari programı imkânsız kılan bir avuç değişkenliğin sonucudur. Sonuç, platonik ideallerin hem kesin konumlarına hem de kesin inşaatçılarına kadar izlenebilen, hepsi de yavan, hegemonik ve görünüşte «Alman» bir inşaat programı çerçevesinde tekinsiz mimari uyarlamalardan oluşan bir ağıdır. Demiryolu ağının mimari programında ne ölçüde Alman ya da Osmanlı olduğu, her şeyden çok stratejiler ve taktikler arasındaki dengeyi ne kadar yakından ölçtüğümüzün bir yansımasıdır."¹⁴

¹¹ Cristensen, *Germany and the Ottoman Railways*, 153.

¹² Anadolu-Bağdat demiryollarının inşasını emperyalizm bağlamında ele alan yukarıda zikrettiğimiz bazı klasik çalışmalar (Ilitch, Earle, Rathmann) Cristensen'in kaynakçasında yer almaktadır ama işin ilginç yanı hiçbirine metin içerisinde atf bulunmamaktadır.

¹³ Luxemburg, "Alman Emperyalizmi...", 148, 150.

¹⁴ Cristensen, *Germany and the Ottoman Railways*, 95.

Bu tür bir "belirsizlik", Cristensen'e göre nesnelere dünyasını birleştirici özelliğindedir,¹⁵ kitap böylece tüm çatışma ve sömürü ilişkilerini dışlamaktadır ya da çatışmayı özen forma şiddetinden soyutlayarak taşımaktadır.

Aslında demiryolları çalışmalarında, demiryolu inşa sürecine dahil olanların aktör olarak ele alınması için pek de post-kolonyal teoriye ihtiyaç yoktur. Marksist perspektiften beslenen birçok araştırma emekçi sınıflara aktörlük biçen bir perspektifi uzun zamandır ortaya koymaktadır. Bu bağlamında Türkiye'de işçi sınıfının gelişimini (özellikle de grevleri) demiryolları emekçileri üzerinden inceleyen çalışmaları anmak gerekir ki bunlar zaten demiryolları literatürünün de başat çalışmalarıdır. Hüseyin Avni Şanda, Oya Sencer, Zafer Toprak, Donald Quataert, Zeki Arıkan, Erkan Serçe ve Vangelis Kechriotis'in incelemeleri bu anlamda ilk akla gelenlerdir.¹⁶ Anadolu-Bağdat Demiryolu emekçilerini ele alan ilk dört araştırmacının temel kaynağı Doktor Arhangelos Gavril'in 1911'de yayımlanmış *Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi İdaresi'nin İyüzü* başlıklı kitabıdır. 2000'li yıllarda Türkiye'de emek tarihi çalışmalarının ağırlık kazanmasının etkisiyle kitap 2021'de yeni baskısını yapmış, günümüz Türkçesi ile yayımlanmıştır.¹⁷

Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketinin eski hekimi olarak şirket içinden (klasik arşiv malzemelerinin veremeyeceği şekilde) detaylı bilgi verme şansına sahip olan Dr. Gavril'in kitabı iki kısım ve beş bölümden oluşmaktadır.¹⁸ Ele aldığı konuları ise iki başlıkta değerlendirmek mümkün. İlk olarak, Anadolu Osmanlı Demiryolları ve İşletmesi ile Haydarpaşa Limanı Şirketi'ni ele alan bölümlerde şirket özel çıkarlarının kamu yararını nasıl hiçe saydığını ayrıntılı bir şekilde ele almıştır. Bunu yaparken Dr. Gavril okuyu-

15 Cristensen, *Germany and the Ottoman Railways*, 156.

16 Hüseyin Avni Şanda, *1908 İşçi Hareketleri, Yarı Müstemele Oluş Tarihi* (İstanbul: Gözlem Yayınları, 1978); Oya Sencer, *Türkiye'de İşçi Sınıfı, Doğuşu ve Yapısı* (İstanbul: Habora Kitabevi, 1969), 179-180; Zafer Toprak, *Türkiye'de İşçi Sınıfı 1908-1946* (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2016), 82-100; Donald Quataert, *Social Disintegration and Popular Resistance in the Ottoman Empire, 1881-1908, Reactions to European Economic Penetration* (New York: New York University Press, 1983), 71-93; Zeki Arıkan, "İzmir-Kasaba-Aydın Demiryolu İşçilerinin Bir Muhtırası", *Tarih ve Toplum*, cilt 9, sayı 49, 1988, 52-56; Erkan Serçe, "1923 İzmir-Aydın Demiryolu Grevi: Siyasal İktidar, Sermaye ve İşçi Sınıfı Üçgeni Üzerine Bir Deneme", *Toplum ve Bilim*, sayı 66, 1995, 86-104; Vangelis Kechriotis, "Social Unrest on the Aftermath of the 1908 Revolution: The Strike of the Aydın Railway in Izmir And its Repercussions", *The Young Turk Revolution and the Ottoman Empire, The Aftermath of 1908*, yay. haz. Noémi Lévy-Aksu ve François Georgeon (Londra: I.B. Tauris, 2017).

17 Doktor Arhangelos Gavril, *Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi İdaresi'nin İyüzü*, çev. Baha Coşkun, Fadime Ersin, Hamit Erdem (İstanbul: İstos Yayın, 2021), [1911]. 1911'de Dersaadet'te Mahmud Bey Matbaası'nda yayımlanan kitabın Fransızca bir versiyonu da mevcuttur: Dr. A. Gabriel, *Les dessous de l'Administration des chemins de fer ottomans d'Anatolie et de Bagdad* (Constantinople: E. Pallamary, 1911). Kitabın 2021 baskısının önsözünde Osmanlı Türkçesinden günümüz Türkçesine çeviriyi gerçekleştiren Baha Coşkun, Fadime Ersin, Hamit Erdem metindeki cümlelerde yaşadıkları zorluklar karşısında "ifade çevirisi" yoluna gittiklerini not etmektedirler. Bunun nedenini "[y]an cümle kullanımları başta olmak üzere, cümle unsurlarını kullanma biçimi, isim ve sıfat tamlamaları, bağlaçlar velhasıl tüm gramer unsurları bize, D. Gavril'in cümlelerinin bazılarını önce Rumca kurup sonra Osmanlıcaya çevirdiğini düşündürmüştür" diye açıklamaktadırlar. Bizce buradaki ifadelerdeki zorluğun kaynağı Gavril'in cümleleri önce Rumca kurmasından değil; kitabı önce Fransızca kaleme alması, Türkçesini sonradan hazırlanmış olmasındadır.

18 Stefo Benlisoy'un yazdığı ve kitapta yayımlanan "Çokkatmanlı Bir Geç Dönem Osmanlı Aydını: Doktor Arhangelos Gavril'in Yaşamı ve Eseri" başlıklı makale Dr. Gavril üzerine bilgi vermekte ve onu tarihsel bağlamda ayrıntılı bir şekilde tartışmaktadır.

cuya neredeyse diğerk bir hekimi, Henrik Ibsen'in *Bir Halk Düşmanı*'nı, kamu sağlığını korumak için iktisadi çıkarlara karşı savaş açan Dr. Stockmann'ı hatırlatmaktadır. Bu bağlamda söyledikleri daha liberal bir perspektifte halkın parasının çarçur edilmesine odaklanmakta, meseleyi Parvus veya Luxemburg hattındaki bir emperyalizm analizi ve eleştirisine ulaşmamaktadır. Ama ikinci olarak, "İdare'nin Teşkilatı ve Memurlar ile İdare Arasındaki Münasebat" başlıklı bölümlerde demiryolu emekçilerinin işverenle ilişkilerine dair anlattıkları sermaye-emek çatışmasını tüm çıplaklığıyla vermektedir. Anlattıkları, bize Edward Palmer Thompson'un *İngiliz İşçi Sınıfının Oluşumu*'nda alıntılıdığı Bir Yün Eğrime Kalfasının greve hazırlanan Manchester halkına yönelik (emekçilerin koşulların ittifakı altında sermaye tarafından sömürsünü aktaran) beyanname-sini hatırlatacak düzeydedir:¹⁹

"Hat boyunda çalışan amele gelince: ... Bu zavallı amelenin çalıştıkları yerlerin hemen her tarafında hava gayet pis, sağlığa zararlı oluşu dikkat çekicidir. Bu kötü şartlara rağmen bu amele hemen senenin büyük kısmını iş mahallerinde çadırlar altında geçirirler. Bu durum Kumpanya'nın menfaatinedir. Zira havası güzel ve oldukça güvenilir bir yerde oturmak için biraz hattan uzaklaşmak gerekir. İş başına gelirken yolda geçen zaman gündeliğe dâhildir. Bunu men için müdüriyet 5692 numaralı 23 Temmuz sene 1904 tarihli yazısı ile amelenin iş mahallerinde yatıp kalkması ve mümkün olduğu kadar seyahat zamanlarının kısılmasını emretmiştir."²⁰

Şirket kurduğu iş disiplini altında düşük ücret vermekte ameleleri posaları çıkana kadar çalıştırmaktadır:

"Makinist ve ateşçilere gelince bunların adamakıllı bir istirahat zamanları bile yoktur. Hele kış mevsiminde, 1908 Grevinden sonra en eski ve ehliyetli makinistlere en fazla 1400 kuruş geçer akçeye kadar verilmektedir. En fazla zam alanlar bunlar idi; evvelki ücretlerini bir kere düşünün! Cer şubesinin nazar-ı dikkate aldığı nokta, cer menfaati için yevmiyelerin kesilmesidir. Bu şubenin bir sürü hilesiyle en mükemmel bir makinist bugün rençber gündeliği olan on dört kuruş yevmiye ile çalışıyor. Hele eski idarelerden kalma otuz, otuz beş senelik makinistlere reva görülen muamelata insaniyet bir sıfat vermekten acizdir... İdare bu biçareleri insafsızca çalıştırır, bütün kuvvet-i hayatiyetini sülük gibi emdikten sonra vücutlarına gelen arıza sebebiyle vaki olan en ufak bir hata için gayet ağır ve nakdi cezaları verdikten sonra suyu alınmış bir limon posası gibi bir köşeye atıyor."²¹

Dr. Gavril'in emekçilerin çalışma koşullarına dair bu çarpıcı gözlemleri Anadolu Osmanlı ve Bağdat Demiryolu şirketlerinin içyüzünü ortaya sermekle kalmamakta, hemen 1908 Devrimi sonrası kurulan kendisinin de reisi olduğu "Anadolu Osmanlı Demiryolları Memurin ve Müstahdemin Cemiyet-i Uhuvvetkarisi" faaliyetleri ve dönemim önemli konu başlıklarından tatil-i eşgal meselesi hakkında da bilgi vermektedir.²²

¹⁹ Edward Palmer Thompson, *İngiliz İşçi Sınıfının Oluşumu*, çev. Uygur Kocabaşoğlu (İstanbul: İletişim Yayinevi, 2012) [1963], 254-257.

²⁰ Dr. Gavril, *Anadolu Osmanlı Demiryolu*, 168.

²¹ Dr. Gavril, *Anadolu Osmanlı Demiryolu*, 170.

²² Dr. Gavril, *Anadolu Osmanlı Demiryolu*, 215-229.

Dr. Gavril'in bizlere aktardıkları bu haliyle Cristensen'in "belirsizlik" anlatısındaki sis perdesini tamamen ortadan kaldırmaktadır. Ortada belirsiz bir şey yoktur; sermayenin emek sömürüsü tüm çıplaklığı ile ortadadır. Buna karşı Dr. Gavril'in de dahil olduğu demiryolu emekçileri örgütlenerek kendi kaderlerini ele alma yolunda mücadele yolunu, bir başka deyişle tarihin gidişinde aktör olma yolunu seçmişlerdir.

Görüldüğü üzere demiryolları literatüründe tarihin gidişatında Cristensen'in çalışması gibi yeni perspektifler ortaya çıksa da Dr. Gavril'in çalışması gibi sınıflar arası çatışmayı vurgulayan eski perspektifler canlılığını hala korumaktadır. Türkiye'de emek tarihi üzerine son yıllarda artan çalışmalar ve Dr. Gavril'in kitabının yeniden basılması bunu açıkça göstermektedir.

On Barak, *Powering Empire: How Coal Made the Middle East and Sparked Global Carbonization*

University of California Press, 2020. 344 sayfa. ISBN: 978-0-520-31072-8

ALAADDİN TOK*

Gezegemimize ve insanlığın geleceğine ciddi tehditler içeren iklim krizi son dönemde sosyal bilimciler tarafından daha fazla tartışılmaya başladı. Bu krizin tarihsel kökenlerini konu edinen araştırmacılar küresel ısınmanın temel sebebi olarak görülen fosil yakıtları farklı perspektiflerden incelemeye devam ediyorlar. Kendisini bilim ve teknolojinin Batı dışı alanlardaki gelişimini araştıran bir toplum ve kültür tarihçisi olarak tanımlayan On Barak'ın *Powering Empire: How Coal Made the Middle East and Sparked Global Carbonization* [İmparatorluğa Güç Vermek: Kömür Orta Doğu'yu Nasıl Şekillendirdi ve Küresel Karbonlaşmayı Nasıl Başlattı?] kitabı yakın tarihte bu alana yapılan önemli katkılardan biri. Yazar sırasıyla 2014 ve 2015'te yayımladığı "Three Watersheds in the History of Energy" [Enerji Tarihinde Üç Dönüm Noktası] ve "Outsourcing: Energy and Empire in the Age of Coal, 1820-1911" [Dış Kaynak Kullanımı: Kömür Çağında Enerji ve İmparatorluk, 1820-1911] başlıklı makalelerinde bu kitabın fikrî temellerini atmıştı. *Powering Empire* da başlığından anlaşılacağı üzere kömürün küreselleşme sürecini İngiliz emperyalizminin Orta Doğu'daki serüveni ile ilişkilendirerek ayrıntılı biçimde inceliyor. Kitap kömürün tarihsel yolculuğunu sosyal, kültürel, teknolojik ve entelektüel yaklaşımları harmanlayarak ele alıyor ve bu fosil yakıtın sömürge topraklarında siyaseti, sosyal hayatı, emeği, çevreyi ve zihin dünyasını nasıl şekillendirdiği hakkında zengin bir açıklama sunuyor. Kitap metodolojik olarak bilim ve teknoloji çalışmalarından ve post-kolonyal yaklaşımlardan ilham alıyor.

Powering Empire giriş ve sonuç haricinde altı ana bölümden oluşuyor. Bu altı bölüm de kendi içinde iki grupta toplanıyor. İlk üç bölümde kömürün sırasıyla su, hayvan ve insan faktörleriyle ilişkisi çarpıcı bir biçimde analiz edilirken kitabın ikinci yarısı Orta Doğu'da kömürle birlikte dönüşüme uğrayan sosyal ve fiziksel ortamlarla metafizik dünyaya ışık tutuyor. Kitabın başlığı Orta Doğu gibi sınırları hala tartışılan bir bölgeyi içerirken çalışma asıl olarak Port Said-Aden koridoruna odaklanıyor. Ancak yeri geldikçe İngiltere'den Avustralya'ya kadar uzanan geniş bir coğrafyanın farklı bölgelerine de değiniliyor.

Barak çalışmasını kitap boyunca sıkı sık hatırlatılan üç ana fikir üzerine bina etmiş. Birincisi, yazar kömürün sanayileşmede olduğu gibi İngiliz sömürgecilğinde de merkezi bir rol oynadığını vurgulayarak bu süreci bir neolojizmle ifade ediyor: "coalonialism" ya da Türkçe bir karşılık önerisinde bulunacak olursam "kömürgecilik." Kömür, buharlı

* Yıldız Teknik Üniversitesi İktisat Bölümü, atok@yildiz.edu.tr

ulaşımın yaygınlaşmasıyla birlikte İngiltere'nin en önemli ihraç ürünü haline geldi. Bu, aslında hammaddelerin çevreden merkeze, mamul malların merkezden çevreye aktığı dünya sistemindeki en önemli istisnayıdır. İngiltere kömür ihracatını hem emperyal gücünü pekiştirmek hem de deniz aşırı coğrafyalarda Sanayi Devrimi'ni destekleyecek bağlantılar kurmak için kullandı. İmparatorluk projesinin devamını sağlamak için kurulan kömür altyapısının ortaya çıkardığı "yoğunlaşma manzaraları" hem kömür ekonomisinin genişlemesine hem de kömür için yeni kullanım alanları ortaya çıkmasına katkıda bulundu. Cebelitarık, Malta, Port Said, Aden gibi liman şehirlerinde kurulan kömür depoları bir "yapay takımadalar" zinciri oluşturarak İngiltere'yi Hindistan'a ve Güneydoğu Asya'daki diğer sömürgelerine bağlayan altyapıyı ortaya çıkardı. Bu depolara getirilen kömürler sadece İngiliz gemilerine değil; buldukları bölgelerin tren hatlarına, su pompalarına, buz makinelerine, su arıtma tesislerine ve sokak lambalarına yakıt oldu. Yani kömür metropolü sömürgelere bağlayan koridorda ortaya çıkan yeni yerel altyapıların temel dayanağını oluşturdu.

Yazar ikinci olarak "enerji rejimleri" kavramına ve bu rejimler arasında keskin geçişler bulunduğu varsayımına dayanan anlatıları reddediyor. Kitapta kömürün mevcut enerji kaynaklarının yerini almadığı, aksine kömür lojistiğinin ve kullanımının diğer enerji kaynaklarına olan ihtiyacı artırdığı savunuluyor. Yazar enerji geçişi yerine çeşitlenme, yoğunlaşma ve karşılıklı etkileşimi vurguluyor. Örneğin kömürün sömürge topraklarında yayılımı yelkenli gemilerle, yani rüzgâr gücüne dayalı ulaşım altyapısıyla yakından bağlantılıydı. Benzer şekilde, kömüre dayalı altyapıların inşasında ve kurulan yeni ulaşım sistemlerinin hinterlandında hayvan gücü de giderek önem kazanıyor ve yük hayvanlarının sayısında kayda değer bir artış yaşanıyordu. Buharlı gemilere depolardan kömür yüklenmesinde ve gemilerin makine dairelerinde kömür yakılmasında da insan emeğine olan ihtiyaç gitgide artıyordu. Diğer taraftan 20. yüzyılın başlarında Orta Doğu'da petrol endüstrisinin gelişmesinde kömüre dayalı teknolojiler ve diğer enerji kaynakları önemli roller üstlenmişti.

Kitabın üçüncü ana fikri ise enerji kavramının termodinamik soyutlamalardan sıyrılarak materyal yönleriyle tarihselleştirilmesinin gerekliliği. Yazar, termodinamiğin soyut enerji kavramsallaştırmasının enerji-emperyalizm ilişkisinin göz ardı edilmesine neden olduğunun altını çizerek kömürün maddi özelliklerine, kullanıldığı bağlamlara ve kömür enerjisini destekleyen altyapılara dikkat çekiyor. Böylece bir fosil yakıt olan kömürü dünyamız için zararlı kılan süreçlerden bir kısmını deşifre etmenin peşine düşüyor.

Barak'ın *Powering Empire*'daki hedeflerinden birisi enerjiyi "taşralaştırmak." Bu, bir taraftan kömürün sanayileşen İngiltere dışındaki hikayesine odaklanarak enerji coğrafyasını genişletmek, diğer taraftan da kömürü farklı failler, nesnelere, zihniyetlere, bağlamlıklara ve tüketim pratikleriyle birlikte düşünmek anlamına geliyor. Barak bilimsel ve teknolojik gelişmelerin metropolde başlayıp daha sonra imparatorluğun periferisine yayıldığını varsayan "difüzyonist" yaklaşımları reddederek buhar teknolojisinin İngiltere'de olduğu kadar periferideki deneyimlerle de şekillendiğini iddia ediyor. Enerjiyi tüketim konusunda taşralaştırmanın örneklerinden biri ise et endüstrisinin 19. yüzyılın ikinci yarısında kömüre dayalı teknolojiler sayesinde küresel bir forma bürünmesi. Avusturya ve Yeni Zelanda'da üretilen etlerin Hint Okyanusu ve Orta Doğu üzerinden Avrupa'ya taşınması ancak kömür enerjisiyle çalışan soğutma sistemlerinin ulaşım altyapılarına adapte edilmesi sayesinde mümkün olabilmişti.

Kitap emperyalizmin emek boyutuna yine enerji perspektifinden bakıyor. 19. yüzyıl fosil yakıt ekonomisi kömür madenlerinde ve kömürün lojistik altyapısında çalışan geniş bir işçi havuzu oluşturarak emeğe ulusötesi bir nitelik kazandırmıştı. Kitapta İngiliz emperyalizminin kömür üzerine kurulu olmasının işçi sınıfına büyük bir pazarlık gücü sağladığını söyleyen Timothy Mitchell'in "karbon demokrasisi" kavramı yeniden değerlendiriliyor ve İngiltere'de demokrasinin gelişimine katkıda bulunan kömürün Osmanlı topraklarında işçi haklarını sınırlayan bir "karbon otokrasisi" şekline büründüğüne işaret ediliyor. Bunun sebebi olarak da grev yapan madencilerin ve kömür yükleyicilerinin yine kömür altyapısı sayesinde başka yerlerden gelen işçilerle kolaylıkla ikame edilerek pazarlık güçlerinin sınırlanması gösteriliyor. Barak buharlı deniz ulaşımının emek konusunda irksal bir hiyerarşiyi beraberinde getirmesi gibi ilginç bir konuya da dikkat çekiyor. Yazar burada buharlı gemilerin makine dairelerinde istihdam edilen ateşçilerin çoğunun, sıcağa karşı dayanıklı olmaları sebebiyle Somalili ve Adenli işçilerden seçildiğini, beyazlarınsa görece kolay görevlerde çalıştığını gösteriyor.

Kitap, kömür ve buhar teknolojisinin bazı dolaylı çevresel ve ekolojik etkilerini de göz önüne seriyor. Buharlı ulaşımın erken dönemlerinde gemilerin düzgün seyretmesi için ağırlık (balast) olarak kullanılan kömürün yerini sonraları deniz suyu almıştı. Süveyş Kanalı'nın da açılmasıyla birlikte pek çok deniz canlısı, gemilerin su tanklarında daha önce görülmedikleri bölgelere taşındı ve mevcut ekolojik dengeleri değiştirdi. Diğer taraftan kömür lojistiğinin yoğunlaştığı Port Said gibi şehirlerde liman derinleştirme ve arazi kazanımı gibi, çevresel boyutları olan altyapı faaliyetleri giderek yaygınlaşıyordu.

Barak kömürün yayılmasının İslam dünyasındaki yerleşik kültürel ve dini formlarla nasıl etkileşime girdiğini hac ritüeli üzerinden ele alıyor. Buharlı gemilerin özellikle Güneydoğu Asya ve Hicaz arasında hacı taşımacılığında kullanılmaya başlanmasıyla risk kavramı farklı bir boyut kazanmış ve bu rota risk yönetimi açısından bir laboratuvara dönüşmüştü. Özellikle Avrupalı gemi şirketlerinin hac turizmüne dahil olmasıyla deniz kazaları ve diğer riskler sigortacılık altyapısının gelişmesine ciddi katkılar yaptı. Diğer yandan riskin sigorta yoluyla dağıtılması buharlı gemicilik girişimlerini destekler nitelikteydi. Buhar çağının getirdiği riskleri azaltmak adına geliştirilen diğer bir altyapı ise geniş bir deniz feneri ağıydı. Gemi trafiğinin artışına paralel olarak Akdeniz, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu kıyılarında pek çok deniz feneri inşa edildi. Deniz fenerleri gemilerin gece seyrini daha güvenli hale getiren bir altyapı unsuru olmakla kalmamış; İngiliz, Fransız, Osmanlı ve Mısır hükümetlerinin dahil olduğu yeni bir diplomatik mücadele alanı da açmıştı.

Barak analizini fosil yakıtların ortaya çıkardığı maddi koşullarla sınırlamıyor ve kömürün soyut tarafına eğilerek bazı ilginç çıkarımlarda bulunuyor. Yazar kömürün İslam hukukunda bütün insanların adil bir şekilde paylaşması gereken bir "gömülü hazine" olarak kabul edilmesinin sultana özel bir rol tanımladığının ve hayırseverlik faaliyetlerini teşvik ettiğinin altını çizerek enerji etiği tartışmalarına katkı yapıyor. Kitabın sonuç bölümü ise tarihsel bilgiyi büyük bir yetkinlikle günümüze bağlıyor. Yazar küresel karbonlaşmanın enerji-impatorluk eksenindeki karmaşık süreçlerini anlamanın karbonsuzlaşma hedefleri doğrultusunda atılması gereken ilk adımlardan olduğunu ısrarla vurguluyor ve iklim adaleti mücadelesinin, ilhamını tarihten alan bir etik çerçevede yürütülmesi gerektiğini söylüyor.

Powering Empire çok geniş bir bölge ve tarihsel dönemi ele alan kapsamlı bir çalışmanın ürünü. Yazarın, araştırma sürecinde çok yoğun emek ve zaman harcadığı kullanılan kaynakların zenginliğinden anlaşılıyor. Kitabın birincil kaynakları İngiliz, Hint ve Osmanlı arşiv belgeleri ve yine İngilizce, Osmanlıca ve Arapça dillerinde yayımlanan çeşitli gazete ve dergilerden oluşuyor. Bağlamsallaştırma ve kavramsallaştırmalar için de çok geniş bir ikincil kaynak grubundan yararlanılmış. Ancak yazarın Türkçe bilmemesi ve Osmanlı tarihi literatürüne hâkim olmaması bir eksiklik olarak karşımıza çıkıyor. Örneğin, arşiv belgelerinde geçen kömür kelimesinin sadece maden kömürünü (coal) değil mangal kömürünü (charcoal) de kastediyor olabileceği gözden kaçmış. Yine Akdeniz ve Kızıldeniz'deki kömür depoları ve deniz fenerleri konusunda Osmanlı kaynakları yeteri kadar incelenmemiş gözüküyor.

Powering Empire'ın kolay okunabilen bir kitap olduğunu söyleyemeyeceğim. Yazarın kitabın başında imparatorluk-enerji ilişkisini anlatmak için kullandığı ve karmaşık süreçleri ve iç içe geçmişlikleri temsil eden ahtapot metaforu metnin kurgusunda da kendini hissettiriyor. Bu karmaşa içerisinde farklı olgular, olaylar, özneler, kavramlar ve coğrafyalar arasındaki bağlantıları kurmak biraz çaba gerektiriyor. Ana dili İngilizce olmamasına rağmen Barak'ın hayli ağıdalı bir dil kullanmasının da kitabı okumayı zorlaştırdığı söylenebilir. Satırlarca devam edebilen uzun cümleler ve yazarın sözcük tercihleri okuyucu açısından zaman zaman zorlayıcı olabiliyor. Her şeye rağmen zengin tarihsel malzemesi ve ezber bozan yaklaşımıyla *Powering Empire* enerji, çevre, bilim ve kültür tarihine ilgi duyanlara yeni açılımlar sağlayabilecek bir kitap. Modern Orta Doğu ve İngiliz sömürgeciliği üzerine çalışan ve emperyalizmin enerji altyapısını anlamak isteyen tarihçiler ise kitabı okumadan geçmemeli.

Cavit Orhan Tütengil ve *Türkiye'nin Karayolları*

Tütengil, Cavit Orhan. *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları*. İstanbul: İstanbul Matbaası, 1961.

SİNAN YILDIRMAZ*

En son İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Sosyoloji Enstitüsü Başkanı olduğu dönemde, 7 Aralık 1979 tarihinde, evinden çıktıktan sonra pusuya düşürülerek çapraz ateş sonucunda öldürülen Cavit Orhan Tütengil, Cumhuriyet Türkiye'sinin ikinci yarısındaki akademik gelişmenin sembolik isimlerinden birisidir. Öldürüldüğü zaman saldırganlar, failerin politik kimliği konusunda karışıklık yaratmak istercesine, olay yerine "Ne Amerika ne Rusya, Bağımsız Türkiye – Anti Terör Birliği" imzalı bir bildiri bırakıp kaçmışlardı.¹ Tütengil, katillerin iddiasının aksine sosyalist bir akademisyen olarak değil, daha çok savaş sonrası dönemin değişen "yeni kalkınmacı köycülük" anlayışının bir temsilcisi olarak bilinmekteydi. Köy sosyolojisinin önemli bir temsilcisi ve 1960 sonrasında kırsal dönüşümün sınıfsal etkilerini çözümlenmeye dönük bir yaklaşımına sahip olan Tütengil, asıl olarak daha sonraki sınıflandırmalar dikkate alınırca "sol Kemalist," aydınlanmacı bir anlayışa sahipti. 9 Aralık 1979 tarihinde Şişli Camii'nde gerçekleştirilen cenaze töreni sırasında hükümetin aldığı güvenlik önlemleri sonrasında cenaze alanına yaklaştırılmak istenmeyenler ile çıkan çatışma sırasında işçi Osman Şenyurt öldürülecek; daha sonra kendisi de Tütengil gibi bir suikast sonucu hayatını kaybedecek olan TRT programcısı ve yazar Ümit Kaftancıoğlu dâhil 13 kişi yaralana-cak ve 62 kişi gözaltına alınacaktır.² Cenazenin bu kadar olaylı geçmesindeki temel sebep yine hepsi üniversite hocası olan Tütengil'den bir hafta önce Ümit Yaşar Doğanay'ın, üç hafta önce Fikret Ünsal'ın, altı ay önce de Bedrettin Cömert'in öldürülmesiydi. Üniversiteye ve en genel anlamda aydınlara dönük bu saldırıların giderek sıklaşması Tütengil'in öldürülmesiyle kamuoyunda daha yoğun bir öfkenin ortaya çıkmasına yol açmıştı. Bu kısa yazıda, Tütengil'in unutulmuş bir çalışmasının önemini vurgulayarak unutulmuş bir dönemin unutulmuş kaynaklarının bugünün akademisi için ne anlam taşıyabileceğini anlamaya davet edeceğiz.³

17 Ocak 1921 tarihinde Tarsus-Sebil köyünde doğan Tütengil, Kıbrıs'tan gelen öğretmen babası ile Tarsus'un köylerinde yetişir. Belki de daha sonra köy sorunu ve kırsal dönüşüm üzerine bu kadar çalışmasının kökenini de burada bulabiliriz. Liseyi yatılı olarak Haydarpaşa Lisesi'nde bitirdikten sonra, Mülkiye'ye gitmesini isteyen babasının aksine kendisi de öğretmen olmak üzere girdiği İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Felsefe Bölümü'nden 1944 yılında mezun olur. Önce Antalya Lisesi'nde daha sonra

* İstanbul Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü. sinany@istanbul.edu.tr.

¹ *Cumhuriyet*, 8 Aralık 1979.

² *Milliyet*, 10 Aralık 1979.

³ Tütengil'in yayınlarının kapsamlı bir dökümü için, bkz. Sami N. Özerdim ve Perran Özben, "Prof. Dr. Cavit Orhan Tütengil Bibliyografyası", *Sosyoloji Konferansları* (Cavit Orhan Tütengil özel sayısı), Sayı 18, 1980, 163-200.

da Kepirtepe ve Aksu Köy Enstitülerinde öğretmenlik yapar. Sosyoloji çalışmalarına bu öğretmenlik döneminde başlayan Tütengil, *Köy Enstitüleri Üzerine Düşünceler* (1948) kitabını da bu dönemdeki gözlemlerine dayanarak hazırlar. Bu erken dönemdeki çalışmalarında Tütengil'in kendi çevresinde temas ettiği kişi ve mekânlar yönlendirici olmuştur. Köy Enstitüleri ardından Fransa'ya bir burs ile giden Tütengil, orada hem Paris izlenimlerini *Varlık* dergisinde yayınlar hem de o sırada Fransa'da tanıştığı Prens Lütfullah ile görüşür. Bu görüşmenin sonucunda Tütengil, hem Prens Lütfullah hem de Prens Sabahattin üzerine de çalışmalar yayınlamaktadır. Fransa dönüşü Diyarbakır Lisesi'nde felsefe öğretmenliği yapacak olan Tütengil, ilk çalışmalarını üzerine yaptığı Diyarbakırlı Ziya Gökalp dışında Sait Paşa, Süleyman Nazif, Faik Ali ve İshak Sükûti ile de ilgili araştırmalarda bulunur.⁴ 1953 yılında İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi'ne asistan olarak girmesinin ardından, tam anlamıyla İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemin Ziya Gökalp ve Prens Sabahattin metodolojilerinin takipçileri üzerinden yaşanan yeni sosyolojik bilgi üretiminin bir parçası olarak akademik gelişimini sürdürür.⁵ Türkiye akademik ve politik kamuoyunda en çok tartışılan çalışması ise İngiltere'deki British Museum'da araştırmaları sırasında bulduğu Dr. Rıza Nur'un ölümünden sonra basılmak üzere bıraktığı ve Mustafa Kemal Atatürk'ün politik ve kişisel hayatına dair çeşitli düzeylerde karalayıcı iddiaların bulunduğu metni tanıtması üzerine olmuştur.⁶ Bunun yanında Tütengil, hayatı boyunca Emre Kongar'ın sınıflandırması üzerinden altı temel alanda çalışmalarını yürütmüştür. Bunlar, ulusal ve evrensel kişilerin incelenmesi (Montesquieu, Gökalp, Sabahattin, Lütfullah); yöntembilim (genel anlamda sosyal bilimler, kır çalışmaları ve basın incelemeleri); köy ve göç sorunu (Köy Enstitüleri ve köy sosyolojisi); az gelişmişlik sorunu (az gelişmenin sosyolojisi); Atatürk ve Atatürkçülük; diğer çeşitli konular (basın tarihi, seyahat yazıları ve güncel siyaset).⁷

En genel anlamıyla Tütengil'in bakış açısını "yeni kalkınmacı köycülük" diyebileceği mi dönemin genel akademik ve politik ruhuna uygun bir yaklaşım oluşturur. 19. yüzyıl Avrupa'sında gelişen Romantik anti-kapitalist köycülüğünün erken dönem Cumhuriyet aydınlarında etkili olduğu birçok çalışmada dile getirilir. Tütengil ise bu bakışın farklılaştığı 20. yüzyılın ikinci yarısındaki hâkim paradigmanın bir parçasıdır. Bu dönemde köylülük anti-kapitalist bir özcülüğün tanımlandığı yer olmaktan çıkarak uluslararası kapitalist işbölümünün bir parçası olarak değerlendirilmektedir. Bu yüzden kırın dönüşümü ve köylülüğün bu dönüşüm içerisindeki konumu hem uluslararası hem de ulusal akademinin temel uğraşlarından birisi haline gelecektir. Savaş sonrası dönemin "yeni dünya düzeni", özellikle az gelişmiş ülkelerin kırsal sorunlarının yeni dönemin temel çelişkisi olacağı üzerine yoğunlaşarak bu bölgelere ilişkin bilgi üretimi sağlayacak çalışmaları teşvik edecektir. Köy sosyolojisi alanı da bu dönemin yükselen yeni akademik disiplini olacak fakat bu defa temel paradigma çelişkilerin bastırılmasına dayanan eski köycülük idealizmi yerine çelişkilerin azaltılmasını hedefleyen kalkınmacı köycülük olacaktır. Le Play okulunun monografi tekniğinin metodolojik olarak yükselişe geçtiği

4 Biyografik bilgiler için, bkz. Emre Kongar, *Cavit Orhan Tütengil* (Ankara: TDK Yayınları, 1982), 13-16.

5 Bu konuda bkz. Sinan Yıldırım, "Developmentalism and Rural Sociology: The Ideological Reconstruction of Academic Knowledge in the Early Cold War Period in Turkey", yay. haz. E. Zeynep Suda, Ateş Uslu, E. Eren Korkmaz, *Faces of Republican Turkey: Beyond the Modernization Hypothesis* (İstanbul: İstanbul University Press, 2000), 77-100.

6 Bu olaya dair kendi değerlendirmeleri ve kamuoyundaki yansımalarını bir araya getirdiği çalışması için, bkz. Doktor Rıza Nur Üzerine – Üç Yazı-Yankılar-Belgeler (Ankara: Güven Matbaası, 1965).

7 Kongar, *Cavit Orhan Tütengil*, 21-24.

bu dönem, Türkiye’de de Durkheim-Gökalp okulunun hegemonyası karşısında geriye düşen Prens Sabahaddin’in Le Playci yaklaşımının yeniden keşfedilmesini sağlamıştır. Bu yaklaşım 1950’li yıllarda egemen durumda bulunan anti-komünist politik muhafazakârlığın bir uzantısı olarak işlev görmesine rağmen, 1960’lı yıllara gelindiğinde hem sömürgecilik karşıtı azgelişmişlik teorisinin yükselişe geçmesi hem de dönemin sosyalist kuramdan etkilenmiş kuvvetli politik hareketliliğinin bir sonucu olarak muhalif bir işlev üstlenecektir. Tütengil de bu dönüşümün bir parçası olmuştur. Kendisi gibi bu ekolün bir temsilcisi olan Cahit Tanyol ile birlikte, 1950’li yıllarda içinde yer aldığı Le Play-Sabahaddin ekolünden 1960’lı yıllarda uzaklaşarak daha sosyalist bir içeriğe bürünen yeni kalkıncı köycülüğün bir temsilcisi olmuştur.⁸ Tütengil’in burada konu edilen karayolları üzerine çalışması da tam olarak bu dönüşümün eşliğinde yazılmıştır. Kitabın giriş kısmında çalışmada izlenen metodoloji üzerine yazdığı kısa bir bölümde Tütengil hem tarihsel materyalist analizlere hem de Le Play sosyolojisine eleştirel bir mesafede ama bunların her ikisinden de faydalanarak bir sentez çabası içerisine girmiştir. Yöntemsel olarak Le Play’in monografi tekniğini kullanmakla birlikte, araştırmanın temel çıkarımları düzeyinde ekonomik bir birim olarak toplumun kapalı bir yapıdan daha açık bir yapıya geçmesinde maddi altyapı değişikliklerinin etkisine odaklanmıştır. Bu türden bir yaklaşım 1960’lı yıllarda egemen olacak sosyolojik bakışın öncü bir yansımasıdır.

Bu kısa yazı içerisinde, Tütengil’in Türkiye sosyoloji tarihi içerisindeki yerini tekrar hatırlatmakla birlikte, onun unutulmuş ve aslında oldukça önemli bir çalışmasını değerlendirmek amaçlanmıştır. Türkiye tarihinde toplumsal ve ekonomik dönüşümün altyapısına dair çalışmalar oldukça yetersiz ve çoğu zaman da teknik bir düzeyde ele alınmıştır. Bu yüzden de elektrifikasyon, iletişim ve ulaşım başta olmak üzere bu alanlardaki gelişmelerin toplumsal etkisi tarihyazımının bir parçası olarak değil, ekonomi ve teknik alanların bir uzmanlığı olarak geçiştirilmiştir. Bu bakış açısının dışına çıkan Tütengil’in, altyapı gelişmelerinin toplumsal etkisine odaklanan öncü çalışmalardan biri olan *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye’nin Karayolları* başlıklı doçentlik çalışması, yirminci yüzyılın farklı bir paradigma üzerinden geliştiği ikinci yarısında yaşanan gelişmeleri anlamak açısından dikkatlerden kaçmamalıdır.

Dünya tarihi boyunca toplumsal ve kentsel gelişmenin iki temel simgesi olduğu söylenebilir. Bunlardan ilki “duvar”dır. Duvar, tarımın ortaya çıkışı ile kentlerde toplanan mülkiyetin düşmanlardan (doğa ve insan) korunması için inşa edilir. Duvar içeriği, dışarının etkilerinden koruduğu gibi aynı zamanda içeride ve dışarıda olması gerekenlerin kim olduğunun da artık geri dönülemez biçimde tanımlanmasını getirir. Dışarıya karşı içerinin güvenliğini koruyan duvarlar aynı zamanda da içeridekilerin dışarıya çıkmasını engeller ve artık insanlığın yaşam alanlarında birbirinden kesin biçimde ayrışmasını sağlayacak bir somutlukta insanları doğadan kopararak içeriye hapseder. Duvar bu açıdan doğa ve insanlarla (düşmanlar?) karşılıklı etkileşimin ve iletişimin de sınırlandırılmasını sağlar. Bunun aşılmasını sağlayacak olan ise ikinci temel simge olan “yol”dur. Hem soyut hem de somut anlamlarıyla yol, duvarın böldüğü insanları birbirine tekrar yakınlaştıran, iletişimi ve etkileşimi yeni baştan kuran bir işleve sahip olacaktır. İnsanların çağlar boyunca karşılaştıkları bütün sorunları aşmak için de bu simge kullanılacaktır. Hanibal’a atfedilen “ya bir yol bulacağız ya da bir yol yapacağız” (*aut viam inveniam aut faciam*) sözü de yolun insanlık için gerekliliğinin en kuvvet-

⁸ Sinan Yıldırım, *Türkiye’de Köylülüğün Sosyal Tarihi 1945-1960* (İstanbul: İletişim Yayınları, 2021), 66.

li ifadesi olmuştur. Modern öncesi çağlarda yollar malların, kişilerin ve orduların hareketliliğini sağladığı kadar merkezi gücün etkinliğini arttırmasında da önemli işleve sahiptir (bütün yollar Roma'ya çıkar). Modern devletler ise ilk defa hem yolları hem de duvarı birlikte işlevli kılacak, böylece dışarıya karşı farklılığı "sınır" üzerinden kurarken, aynı zamanda içeriye karşı bütünleştirici bir "yol" siyaseti izleyecektir. Merkezi ekonomi ve kimliğin yaygınlaştırılması ve bütünleştirilmesi bu yollar ile mümkün hale gelebilecektir. Ulus-devletlerin ulus kimliğini yerleşikleştirebilmesi için merkez ile çevrenin birbirine bağlanması yoluyla oluşacaktır. Yolun olmadığı yere ne insan, ne de devlet; ne kültür, ne siyaset ne de ekonomi erişebilir. Bu yüzden de bütünleşmiş ve tekil bir kapitalist ulus-devlet inşası için yollar duvar kadar önemli bir işleve kavuşmuştur.⁹

Cumhuriyetin ilk on yılında gerçekleştirilen demiryolu siyaseti bu anlamda imparatorluk ekonomisi ve siyasetinin ulus-devlet formuna dönüşmesi için bir kutsama işlevi görmekteydi. Fakat özellikle 20. yüzyılın ikinci yarısında yoğunlaşacak olan karayolları siyaseti, Türkiye tarihi literatüründe uzun zaman boyunca ABD merkezli bir anlayışın uzantısı olarak eleştirilmiştir. Uluslararası yeni kapitalist merkez tarafından Türkiye'nin gelişmiş Avrupa'nın bir "tahıl ambarı" rolüne uygun görülmesiyle, bu yıllarda başlayacak karayolları siyaseti bunun gerçekleştirilmesine dönük bir siyasal dönüşümün parçası olarak eleştirilmiştir. İşte Tütengil'in karayollarına ilişkin yapmış olduğu çalışma tam da karayollarına yönelik bu türden bir "gözden düşürücü eleştirinin" henüz yaşanmadığı ve dönemin genel ruhu içerisinde, yaşanan altyapısal gelişmelerin toplumsal etkisini anlamlandırmaya dönüktür.¹⁰

Tütengil çalışmasına, "Bir yanı ile 'yol'a bağlı olmayan içtimai ve iktisadi meseleler yoktur, diyebiliriz" sözleriyle başlar.¹¹ Çalışmada bunu göstermeye dönük olarak yöntemsel bir girişin ardından öncelikle Osmanlı-Türkiye tarihinde yol meselesine dair bir genel değerlendirme yapar. Böylelikle "az gelişmiş bir ülke olmanın türlü özelliklerini" (s. 10) yol meselesi ile birleştirerek açıklamaya girişir. Bu açıdan Tütengil, sonraki yıllarda üzerinde yoğunlaşacağı, "kırsal kalkınma ve az gelişmişlik" ilişkisi üzerine bir bakışı da oluşturmaya çalışır. Tarihsel süreç içerisinde Anadolu'nun hem coğrafi hem de ekonomik anlamda yol ile olan mücadelesini Cumhuriyet dönemindeki demiryolları siyasetini ilişkilendirecek bir boyutta ilerletir. Cumhuriyet döneminde karşılaştırmalı bir düzeyde ve çoğunlukla teknik (niceliksel) boyutlarıyla karayollarının gelişimini dünyadaki gelişmelerle karşılaştırmalı bir boyutta anlattığı bölümün sonunda 1948 yılı itibarıyla Türkiye'de kilometre kareye düşen yol miktarı üzerinden Avrupa'dan daha çok Asya ve Afrika ülkelerine benzediği çıkarımını yapar (s. 26). Yedi yıl içerisinde gerçekleşen yol inşa miktarındaki benzersiz artışa rağmen (%353) Türkiye'nin hala çok geride kalmış olduğu gerçeğini de tekrarlar (s. 27). Bu durum az gelişmiş bir ülke olma durumundan

9 Genel anlamda "yol" için, bkz. Deniz Kimyon, "Yol", 100sene100nesne.com/yol.

10 Başka bir yerde özellikle savaş sonrası döneme ilişkin yaşanan gelişmeleri değerlendirme konusunda karşılaşılan en büyük engelin 1960 darbesi ve sonrasında egemen olan politik iklim olduğundan bahsetmiştim. "Algı kırılması" (*perception rupture*) adını verebileceğimiz bu yöntemsel sorun, özellikle 1950'li yıllarda yaşanan olay ve olguların 1960'lı yılların perspektifinden değerlendirildiği zaman yaşananların etkisinin tam olarak anlaşılmasına engel olduğuna işaret etmektedir. 1960 darbesi ve ardından gelen farklı bir politik mücadele pratiği, yakın geçmişte yaşanan olayların çerçevesini sınırlandıran bir yorumun egemen olmasına yol açar. Bkz. Yıldırım, *Türkiye'de Köylülüğün*, 145.

11 Cavit Orhan Tütengil, *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları* (İstanbul: İstanbul Matbaası, 1961), s. vii. Bundan sonra Tütengil'in çalışmasına ilişkin yapılacak alıntılarda bu kaynak kullanılacak, sayfa numaraları alıntılarda yanında parantez içerisinde gösterilecektir.

kurtulma ve yol arasındaki ilişkinin başından itibaren çalışmanın temel konusu halinde sunulmuş olduğunu da gösterir.

Devam eden bölüm özellikle Türkiye'deki ekonomik gelişme biçimi ile yol ilişkisine odaklanmaktadır. Tarımsal üretimin Türkiye gibi ülkeler için asli ve devam eden yıllarda da ortadan kalkmayacak bir ağırlığının olduğunu tespit eden Tütengil, yol ve iktisadi bütünleşme açısından dönemin meşhur ABD'li ekonomi uzmanı Max W. Thornburg'dan alıntı yaparak "Türkiye'nin siyasi sınırları içinde her biri diğer kısımlardan iktisaden ayrılmış 'yüzlerce' küçük Türkiye mevcuttur" (s. 44) demektedir. Bunu sağlamanın yani bütünleşik bir ulusal pazar yaratmak için tarımsal üretimi bütün ülkeye dağıtabilecek düzeyde gelişmiş bir yol ağının önemini vurgular. En temelde ise yol ile ilişkili köyleri etkileyen ekonomik etkileşimi şöyle sıralar:

"...piyasaların bütünleşmesi, taşıma kolaylığı, artan gelirin yarattığı talep, aynı iktisattan nakdi iktisada geçiş gibi sebeplerin etkisi altında köy topluluklarının şehir ve kasabalarla daha çok temasa geçtikleri bir gerçektir. Bunda ise, yollar ve taşıtlar da önemli bir rol oynamaktadır" (s. 51).

Bölümün devamında Türkiye'de iktisadi gelişme üzerine yapılmış neredeyse bütün önemli kaynakları da kullanarak bu sürecin etkilerini ortaya koyar.

Burada ilerleyen dönemlerde "kırdan kente göç" olgusunu açıklamak için çok önemli bir veri olarak kullanılması gereken yol ağının genişlemesi ve böylelikle kırdan kentlere ulaşımın kolaylaşmasının yanı sıra ucuzlaması olgusunu vurgular Tütengil (s. 76). Daha sonraki yıllarda özellikle makineleşme ile göç ilişkisinin yanlışı bir nedensellik ilişkisi üzerinden kurulması, yol ile göç arasındaki bu temel ilişkiyi gözden kaçırmayı da getirmiştir. Tütengil'in bu literatürde gözden kaçmış olan vurgusu, göçün temel faktörlerinden olan itici ve çekici güçlerin dışında taşıma olanaklarındaki gelişme veya diğer adıyla "iletici güç" vurgusudur. Yol olmadığı takdirde, kırdan kente gitme konusunda insanlar yaşadıkları mekânda ne kadar itici veya çekici güçlerin etkisinde olurlarsa olsunlar göç hareketini tamamlayamazlar. Yol ağının gelişimi ve taşıma ücretlerinin düşmesi, kırdan topyekün ekonomik dönüşümünün dışında, asıl olarak 1950'lerin en başta gelen sorunlarından birisi olan kırdan kente göç olgusunu açıklamak için kullanılabilir.¹² Karayolları ile kolaylaşan kırdan kente göçün kentsel mekânı dönüştürücü etkisine bu iletim-ulaştırma bağlamı üzerinden geniş bir açıklama getirilen çalışmada yolun bu anlamda etkileşimi arttıran ve "kapalı cemiyetten açık cemiyete geçmenin" [Gemeinschaft-Gesellschaft] bir aracı olduğu sıklıkla vurgulanmaktadır (s. 131).

Yol ağının genişlemesi, buna bağlı yan sektörlerin de genişlemesine ve özellikle Türkiye kalkınmasında o dönemden önce çok fazla etkide bulunmamış yeni bir tüketim malına duyulan talebin artmasına yol açmıştır. Yolda gidecek olan araçlar için gerekli olan "petrol" tüketiminin artış oranı 1948 ile karşılaştırıldığında 1956 yılında yaklaşık %350 düzeyinde gerçekleşmiştir (s. 88). Yerli üretim ile desteklenemeyecek düzeyde olan bu artış ilerleyen yıllarda Türkiye'nin dışa bağımlılığının da temel göstergelerinden biri haline gelecektir.

¹² Kırdan göçün temel sebeplerini daha önce şurada detaylı olarak tartışmıştım: Yıldırım, *Türkiye'de Köylülüğün*, 90-120.

Karayollarının toplumsal etkisini ise Tütengil bütünlüklü bir ekonomik projeksiyon yerine üç ayrı bölgede yapılmış saha çalışmalarına dayanarak açıklar. Böylece bir sosyolog olarak somut bir gelişmeye uygun somut sonuçları gösteren veriler üzerinden analizini geliştirir. Tütengil, bu noktada hâkim Le Play ekolünün temsilcilerine referans ile başlasa da dönemin anti-komünist politik iklimi sonucunda üniversiteden tasfiye edilen Behice Boran'ın dağ ve ova köyleri arasında yapmış olduğu çalışmayı göz önüne alarak devam etmeyi tercih edecektir (s. 95). Zira mesele yol olunca, Boran'ın ilgili çalışmada vurguladığı "yolsuzluk ve taşıt vasıtaları eksikliği" yüzünden dışarıdan gelen etkilere kapalı olduğunu gösterdiği dağ köyleri ile görece daha açık olan ova köyleri arasındaki ayırım Tütengil'in bu çalışmadaki temel tezini oluşturacaktır. Yukarıda anlatılan Tütengil'in sonraki dönemde geçireceği metodolojik dönüşümün de en görünür olduğu yer burasıdır.¹³

Tütengil toplumsal değişme ve yol bölümünde, hem ulaşım sonucunda daha önce dışarıyla teması olmayan kişilerin temas kurmasından hem de dışarıdan gelen etkilerin içeriye daha hızlı ve kolay girebilmesinden bahsederek neredeyse yol ile ilişkili bütün etkileşim örnekleri üzerine veriler sunar. Mesafenin kısalması, mekânların ve ürünlerin çeşitlenmesi, gazete ve dergi okurluğunun artışı, iş sahalarının gelişmesi gibi daha önce demiryolu ağının genişlemesinin etkilerini ölçmeye çalışan araştırmalarda izlenen yöntem ile benzer bir içeriği bu defa karayolları üzerinden sorgulamıştır. Begüm Adalet, 1950'li yıllardan sonraki karayolları başta olmak üzere altyapı dönüşümünün toplumsal etkisine odaklanan çalışmasında İbrahim Yasa'nın Hasanoğlan Köy Enstitüsü üzerinden bölgenin mekân ve zaman algısının tren yolu aracılığıyla nasıl değişmiş olduğunu tespit etmesine benzer bir biçimde Tütengil'in karayolları üzerinden yapmış olduğu çalışmasını karşılaştırır.¹⁴ Ulaşımın mekânı ve zamanı değiştirme gücüne yaptığı vurgu her iki çalışmada da farklı altyapı gelişmeleri üzerinden değerlendirilir. İlk çalışmalarını Köy Enstitüleri üzerine yapan Tütengil'in bu çalışmasında da Yasa'nın sosyolojik yöntemini takip ettiği ileri sürülebilir. Zaten dönem itibarıyla benzer bir metodolojinin uygulayıcısı olan bu öncü sosyologlar benzer sorulara benzer araçlar üzerinden cevap aramaktaydılar.

Yol ile ilişkili diğer meseleler (trafik kazaları, iskan vb.) yanında Tütengil'in en çok önem verdiği durum köy ile kent arasındaki etkileşimi yaratacak bir güç olarak karayollarının gelişimi olmuştur. Köylülerin gelişen yol ağıyla kente kolay gitmesinin yanında, kentin ekonomik, politik ve kültürel etkilerinin köye ulaşması köklü ve sonraki dönemin siyasal coğrafyasını bütünüyle etkileyecek bir sonuç yaratmıştır. Yeni pazar yerlerinin açılması, köylerde erkeklerin elbiselerinin değişmesine rağmen kadın kıyafetlerinin aynı kalması (s. 121), batıl inançlara bağlılığın zayıflaması, gazete okuma alışkanlıklarının değişmesi, göçmen ve yerli nüfus arasındaki gerilimlerin azalması (s. 122), köylerde "aynî mübadeleden para iktisadına geçiş" in hızlanması (s. 123), yeni kamusal alanla-

¹³ Tütengil sonuç bölümünde yer alan açıklamasıyla uzun zamandır birlikte çalıştığı Le Play/Prens Sabahattin ekolünün temsilcilerine, başta da Z. F. Fındıkoğlu ve çevresine, sanki bu dönüşümünü makul bir çerçevede kabul ettirmeye çalışmaktadır: "Bir sosyoloji mensubunun gerçeği bulmağa çalışırken mevcut imkân ve verilere göre türlü metotlardan faydalanmak istemesi tabii karşılanmalıdır. Hareket noktaları ve dayandıkları temel görüşler ne kadar farklı olsa da, "gerçeğin aranmasında" bütün metotlar birbirinin tamamlayıcısı ve yardımcıdır. Bu bakımdan "sectaire" olmayı, daha işin başında hataya düşmekle bir sayıyoruz." (s. 159-160).

¹⁴ Begüm Adalet, *Hotels and Highways – The Construction of Modernization Theory in Cold War Turkey* (Stanford: Stanford University Press, 2018), 145.

rın alanların (köy kahvehanesi) açılması, köyde bakkalın açılması ve satılan ürünlerin çeşitlenmesi (s. 215) gibi kültürel dönüşümün temel görünümüne yapılan vurgular Tütengil'in analizinde önemli bir tutuyor. Halihazırda çoğunluğu dönemin modernleşme teorisinin vurgu yaptığı unsurlar olmakla birlikte Tütengil, altyapıda yaşanan temel bir değişim üzerinden toplumda yaşanan bütünlüklü bir dönüşümü açıklamanın çok boyutlu analizini yaparak bu çerçevenin sınırlarını genişletmektedir.

Bütün bu ikincil literatür değerlendirmesi ardından Tütengil, kendisinin özellikle karayolları meselesine odaklanarak yaptığı üç bölgedeki saha çalışmalarının sonuçlarını sunar. Daha sonra Oğuz Arı ile birlikte yürüttüğü 1968 yılında yayınlanacak olan Adapazarı saha çalışmasının ilk sonuçları burada yayınlanır. Ardından Silifke ve kendi memleketi olan Tarsus üzerine yaptığı gözlemleri birleştirerek bütün bu bölgelerdeki maddi koşullar, altyapı olanakları, okunan gazeteler ve dergiler ile tirajları, dönüşen gelenekler, bölgenin büyük şehirlerle ve ülkeyle olan etkileşimi üzerinden bütünlüklü bir sosyolojik betimleme yapar. Bütün bu analizin merkezinde ise tarihsel olarak karayolu çalışmalarının başlaması ve ilerlemesiyle birlikte ortaya çıkan dönüşüm yer almaktadır.

Tütengil toplumsal değişimin yol ile ilişkisini ele aldığı bu çalışmasında neredeyse E. P. Thompson'un o çok önemli makalesinin sonunda vurguladığı "aynı zamanda bir kültürün değişmesi ve büyümesi anlamına gelmeyen ekonomik büyüme diye bir şey yoktur"¹⁵ sözünde olduğu gibi yolun ekonomik, toplumsal ve kültürel etkisini değerlendirmektedir. Bu yüzden altyapının dönüşümünün, yani bir ülkenin kalkınma, büyüme ve gelişme sürecinin, topyekûn bir değişim içerdiğini gösteren Tütengil'in bu çalışması Türkiye'nin toplumsal yapısının analizi için hatırlanması gereken bir katkıdır.

15 E. P. Thompson, "Time, Work-Discipline, and Industrial Capitalism", *Past & Present*, no. 38 (Dec., 1967), 97.