

Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu İhaleleri Üzerinden Türkiye’de Sermaye Birikiminin İzini Sürmek

Ferhat Akyüz, Samsun Üniversitesi, Havacılık Yönetimi Bölümü

ORCID: 0000-0001-6825-294X

E-posta: akyuzferhat@yahoo.co.uk

Özet

Bu çalışma, erken cumhuriyet döneminde yapılan Keller-Malatya (Bakıryolu), Filyos-Irmak (Kömüryolu) ve Sivas-Erzurum öncelikli olmak üzere demiryolu ihaleleri üzerinden Türkiye’de sermaye birikiminin izini sürmeye odaklanmaktadır. Demiryolu inşaatları/ ihalelerinin Türkiye’de iç sermaye birikimini ve sınıfı oluşumuna önemli katkıları olmuştur. 1920’li yılların ortaları 1930’lu yılların başlarında yoğunlaşan demiryolu inşaat ihaleleri başta olmak üzere devlet ihaleleriyle elde edilen sermaye birikimi, sonraki yıllarda ortaya çıkan sermaye gruplarının orijinine dair ipuçları vermektedir. Söz konusu yıllarda Türkiye’de güçlü bir politik bağa ya da siyasal nüfuza sahip aktörlerin sermaye birikim imkânları genişlemiştir. 1920’li yılların ortalarından itibaren inşasına başlanan söz konusu demiryolu hatları, büyük bir oranda iç borçlanmayla finanse edilmiştir. Demiryolu hatlarının ihalesini üstlenen yerli/Türk müteahhitler, kamu borçlanması dolayısıyla sermaye birikimi elde etmişlerdir. Çalışmada öncelikle erken cumhuriyet dönemi ve 1940’lı yıllara kadar kamu bütçesinin genel durumu ortaya konulacaktır. Özellikle kamu harcamalarının odaklandığı bakanlıklar ve kurumların bütçeleri ele alınacaktır. Bununla beraber kamu gelirlerinin elde edildiği kaynaklar da incelenecektir. Daha sonra ise kamu borçlanma sisteminin büyük ölçekli kamu yatırımlarında nasıl kullanıldığına bakılacaktır. Son olarak ise büyük ölçekli yatırımlara katılan müteahhitlerin hikâyelerine odaklanılacaktır. Bu çalışma, ilgili döneme ait bütçe kanunları, gazeteler ve devlet arşivlerinden yararlanılarak yürütülmüştür.

Anahtar Sözcükler: Sermaye Birikimi, Devlet İhaleleri, Kamu Borçlanması, Demiryolu İnşaatları, Erken Cumhuriyet Dönemi.

Tracing Capital Accumulation in Turkey Through Railway Tenders in the Early Republican Period

Abstract

This study focuses on tracing the capital accumulation in Turkey through the railway tenders, primarily Keller-Malatya (copperyolu), Filyos-Irmak (kömüryolu) and Sivas-Erzurum, which were made in the early republican period. Railway constructions/tenders have made significant contributions to domestic capital accumulation and class formation in Turkey. The capital accumulation obtained through state tenders, especially the railway construction tenders intensified in the mid-1920s and early 1930s, gives clues about the origin of the capital groups that emerged in the following years. In the aforementioned years, actors with a strong political power or political influence in Turkey had expanded their capital accumulation opportunities. The financing of the aforementioned railway lines, the construction of which began in the mid-1920s, was largely provided by public domestic debt. Domestic/Turkish contractors, who undertook the tender for railway lines, have accumulated capital through the mediation of public domestic debt. Since public tenders are discussed, first of all, a general situation of the public budget will be presented in the early republican period and up to the 1940s. In particular, the budgets of ministries and public institutions where public expenditures are concentrated will be examined. In addition, the sources from which public revenues are obtained will also be examined. Then, it will be examined how public debts are used in large-scale public investments. Finally, the stories of contractors participating in large-scale investments will be focused on. The study was conducted by using budget laws, newspapers and state archives of the relevant period.

Keywords: Capital Accumulation, Government Tenders, Public Debt, Railway Constructions, Early Republican Period.

Giriş

Kamu harcamaları finansmanın iki temel yöntemi vardır. Birincisi vergiler, ikincisi ise vergilerin isnadı veya tahviliyle elde edilen kamu borcu/kredisidir. Kamu borcunun vergilerden türetilmiş olduğunu veya verginin kamu borçlanma araçlarının (devlet tahvili, hazine bonusu, her türlü ödeme taahhütleri vs.) içine gizlenmiş olduğunu söylemek mümkündür.¹ Fakat burada kamu borcunun genel olarak devletin ödünç para alma (istikraz) ile ortaya çıktığına dair genel kanının ötesinde, bütün devlet yüklenmelerini dikkate almak gerekir. Meselâ memurlara ve emeklilere yapılması gerekli ödemelerden dolayı onların devletten alacaklı olması, devletin müteahhitlerden satın aldığı mal ve hizmetlerin bedelini onlara borçlanması, hazinenin bankalarda kısa vadeli avans ve cari hesap açması gibi

durumlarda da kamu borcu ortaya çıkar. Bu durumda kamu borcuna ilişkin ikili ayırım yapmak mümkündür. Kamu borcunun, bir yanda ödünç para alma, diğer yanda kamu yüklenmeleri/taahhütleri ile ortaya çıktığı söylenebilir. Bu ikili yapı dikkate alındığında bir kamu kredi veya borçlanma sisteminden bahsedebiliriz.

Marx (1997), kamu borçlanma sistemi veya kamu kredi sistemini ‘sermayenin amentü/credo’su olarak tarif ederken onun sermaye birikim mantığının kalbinde/ortasında yer aldığını vurgulamaktaydı.² Ulusal borç ya da kamu borcu, emek gücünün metalaşmasına imkân veren, sermayenin sıkı sıkıya bağlı olduğu bir mekanizmadır (Walker, 2016: 99). Kamu borçlanması, sermaye birikimi sürecinde ikili bir görev üstlenir. Bir yandan ilksel sermaye birikiminde önemli bir rol üstlenirken, bir yandan da hayali sermayenin bir formudur. Kamu borçlanmasının sermaye birikiminin ilk kaynaklarından biri olduğunu söylemek zorlayıcı olacaktır. Ancak Marx (2012: 487), tefecilik, ticaret, kentleşme ve bunlarla birlikte gelişen devlet maliyesi /hazinesinin, parasal servetin oluşum sürecinde başat rol aldığını vurgular. Devlet maliyesi, parasal sermayenin oluşum sürecinde rol almasından öte sermayenin yeniden üretim sürecinde illüzyonistvari bir konum almaktadır. Marx (2013: 722), kamu borçlanmasının ilksel birikimin en güçlü/enerjik kaldırıcı olduğunu ve atıl duran kaynağı/parayı çoğaltarak sermayeye tahvil edilmesini sağladığını ve bunu yaparken de sermayeyi risklere maruz bırakmadan yaptığını vurgular. Devlet tahvili, hazine bonusu ve her türlü ödeme taahhütlerinin dayanağı kamu gelirleri olduğu için vergi sistemi, kamu borçları sisteminin tamamlayıcısı hatta esası olur (Carcanholo, 2017). İstisnai olan aşırı vergilendirme de kamu borçlanması ile ilke haline gelir (Marx, 2013: 723).

Kamu borçlanması, atıl duran ekonomik değerlerin sihirli bir dokunuşla sermayeleştirilmesini sağlarken bunu, gelecekteki üretimler üzerindeki hakları ifade eden ve hayali sermayenin bir formu olan devlet tahvilleri ile yerine getirir.³ Devlet tahvili, gelecekte tahsil edilecek vergiyi şimdiye taşıyarak atıl olan değerlere hareket kazandırırken kendisi bu değerlerden bağımsız hareket eder. Devlet tahvili ile gelecekteki bir değer şimdiye tahvil edilirken kendisi şimdiki değerleri hareketlendirecek sonsuz bir mübadele ve birikim aracı niteliği edinir. Hayali olarak mübadele edilen şey, gelecek kamu bütçelerine katılma hakkıdır (Carcanholo, 2017).

Tüm bu senetler/değerli kâğıtlar, gelecekte, gelecekteki üretim üzerindeki birikmiş haklardan, hukuki senetlerden başka bir şey temsil etmez ve bu kâğıtların para veya sermaye cinsinden değerleri, ya devlet borçları örneğindeki gibi hiçbir sermayeyi temsil etmez ya da temsil ettikleri gerçek sermaye değerinden bağımsız düzenlenir (Marx, 1997:472).

Kamu borçlanması ile gelecek kamu bütçelerinden pay hakkı kazanan kapitalistler, üretim sürecindeki sömürü ile artık-değer elde etmek yerine borsalarda devlet tahvilleri ile işlem yaparak finansal temellük fırsatı elde ederler (Forges & Patalano, 2017: 57). Finansal temellük, sermayenin/kapitalistin canlı emekle karşılaşmadan emek ürününe el koyabilmesinin imkânını sunar. Bu bağlamda Luxemburg (2004), uluslararası kredi sisteminin -ki bu kredi sistemi devlet borçlanması ile el ele yürür- kapitalist olmayan ekonomik yapılarıdaki değerlerin kapitalist ülkelere aktarılmasında önemli bir mekanizma olduğunu dile getirir.⁴ Luxemburg (2004), piyasa için üretim yapmayan köylü ekonomisinin ürünlerinin kamu borçlanması ve devlet taahhütleri aracılığıyla nasıl realize edildiğini açıklar. Pratikte hiç karşılaşmayan Osmanlı İmparatorluğu köylüsü ile Avrupa finans sermayesi arasındaki ilişkinin kurulmasında Osmanlı devleti önemli rol alır. Osmanlı devleti, köylüsünden alacağı vergiyi Avrupa finans piyasalarına tahvil ederek yani borçlanarak bu rolü yerine getirir. Bahsi geçen dönemde kamu borçlanması, kapitalist üretim ilişkilerinin olmadığı ekonomiler ile kapitalist ekonomiler arasındaki değer aktarımının kolaylaştırıcı mekanizması olmuştur.

Yeni kurulan cumhuriyet ile Avrupa sermayesi arasındaki bu ilişki, borç alma konusunda kesintiye uğramış fakat borç ödemeleri ile devam etmişti. Bu borçlar, 1933'te konsolide edilmiş ve 1940'lı yılların sonlarına kadar da itfası yani değer aktarımı devam etmiştir (Akdeniz, 1964). Yeni kurulan cumhuriyet büyük ölçekli kamu yatırımlarını gerçekleştirmek için Avrupa finans piyasasından borç alma/yeni bir değer aktarımı süreci konusunda çekinceli davranmış; söz konusu yatırımları gerçekleştirmek için iç borçlanma yolunu kullanmaya çalışmıştı. Ne var ki para ve sermaye piyasasının hem kurumsal anlamda hem fiili anlamda yokluğu nedeniyle iç borçlanmanın -tahvil bazlı borçlanmanın- kullanılması da pek mümkün değildi. Bu nedenle büyük ölçekli kamu yatırımlarını devlet, taahhüt yöntemi ile çözmeye çalıştı. Büyük ölçekli yatırımların her biri için taahhüt kanunları çıkarıldı. Bu kanunlar üstü örtülü iç borçlanma kanunlarıydı.⁵ 1930'lu yılların başlarında ise para ve sermaye piyasalarının kurumsal yapıya kavuşması ile tahvil bazlı borçlanmaların gerçekleştirilmesi mümkün oldu. 1930'lu yıllarda hem taahhüt yöntemi hem de tahvil bazlı borçlanma ile özellikle demiryolu inşaatları gibi büyük ölçekli yatırımlar müteahhitlere ihale edilerek gerçekleştirildi. 1930'lu yıllar bir yandan Avrupa finans piyasasına değer aktarımı devam ederken bir yandan da iç borçlanma ile finanse edilen demiryolu inşaatları/ihaleleri ile iç sermaye birikimini/sınıfı oluşumunu görüldüğü yıllar olmuştur.

Tekeli ve İlkin (1993), demiryolu inşaatlarına katılan müteahhitlerin önemli ölçüde sermaye biriktirdikleri ne var ki birikimlerini başka alanlarda

değerlendiremediklerini vurgulamışlardır. Fakat Boratav (2008: 65) sonraki dönemlerde sivrilecek büyük sermaye gruplarından pek çoğunun kökeninde 1930'lu yıllarda devlet ihaleleriyle elde edilen kazançların yatmakta olduğunu belirtmektedir. Demiryolu inşaat ihaleleri, belli sermaye çevrelerinin lehine kullanılan önemli müdahale mekanizmalarından biri olmuştur (Boratav 2006: 29). Tekeli ve İlkin (1982: 337), 1933'ten itibaren iç borçlanma yoluyla demiryolu yatırımlarının finansmanının, demiryolu ihalelerinde yabancı firmaların yerli müteahhitlere üstünlüğünün ortadan kaldırılmasını sağlandığı şeklinde yorumlamışlardır. Söz konusu borçlanma tarafsız, kendinden menkul bir finansman aracı olmasından öte dönemin mevcut sermaye grupları lehine olan bir kamu mali aracı olmuştur (Tekeli ve İlkin, 1982: 338). Devlet ihaleleri ile sermaye birikimi söz konusu olduğunda sermaye sınıfları ile bürokratlar arasındaki ilişki kilit konum kazanmaktadır. Keyder (1989: 136), 1931-1940 yılları arasında kurulan ve varlığı 1960'lı yılların sonlarına kadar devam eden firmalarının kurucularının %74,2'sinin devlet ihaleleriyle milli gelir içindeki payının büyütmüş olan bürokratlardan oluştuğunu belirtmektedir. Cumhuriyetin ilk yıllarında girişimcilik faaliyeti ile kamu görevleri birlikte sürdürülmekte ve politik bağın özel sermaye birikiminde önemli bir rol oynamaktaydı (Buğra, 2017: 74). Devlet ile yakın ilişkide olarak avantajlı bir konum elde etme, sermaye birikimine içkin olduğunu, farklı tarihsel dönemlerde ve mekânlarda farklı biçimler alabileceğini vurgulamak gerekir.

Bu çalışma, erken cumhuriyet döneminde yapılan demiryolu ihaleleri üzerinden Türkiye'de sermaye birikiminin izini sürmeye odaklanmaktadır. Demiryolu ihaleleri bir olgu olarak ele alındığı için ilgili dönemin kamu bütçesinin dikkatlice incelenmesi yerinde olacaktır. Bu nedenle çalışmada öncelikle erken cumhuriyet dönemi ve 1940'lı yıllara kadar kamu bütçesinin genel bir durumu ortaya konulacaktır. Özellikle kamu harcamalarının odaklandığı bakanlıklar ve kurumların bütçeleri ele alınacaktır. Bununla beraber kamu gelirlerinin elde edildiği kaynaklar incelenecektir. Daha sonra ise kamu borçlanma sisteminin büyük ölçekli kamu yatırımlarında nasıl kullanıldığına bakılacaktır. Son olarak ise büyük ölçekli yatırımlara katılan müteahhitlerin hikâyelerine odaklanılacaktır. Çalışma, döneme ilişkin bütçe ve kesin bütçe kanunları, dönemin gazeteleri ve devlet arşivlerinden elde edilen niceliksel ve niteliksel bilgiler kullanılarak yürütülecektir. Çalışmaya konu edilen büyük ölçekli kamu yatırımlarına katılan müteahhitlere ilişkin çok fazla bilgi bulunmadığı için çalışma Keller-Malatya hattı, Filyos-Irmak ve Sivas-Erzurum demiryolu hatlarının inşasına katılan müteahhitlerle sınırlı tutulmuştur. Bu sınırlı olgulara ve olgularla ilgili kısıtlı arşiv bilgilerine rağmen erken cumhuriyet döneminde demiryolu ihaleleri ile sermaye birikiminin izi takip edilecektir.

Kamu Harcamalarının ve Kamu Gelirlerinin Panoraması

Cumhuriyet dönemi kamu bütçesini, harcama ve gelir yönüyle incelemek dönemin sermaye birikiminin eğilimine dair genel bir fotoğraf sunmaktadır. Tablo 1, 1926-1940 yılları arası kesin bütçe kanunlarından elde edilen verilerle hazırlanmıştır.⁶ Bu tablo, bir yandan kamu harcamasının hangi alanlarda/kamu kurumlarında yoğunlaştığını gösterirken diğer yandan da bu harcamanın finansman kaynağını göstermektedir. Kamu bütçesinin harcama yönüne bakıldığında savunma ve güvenlik harcamaları ile idari nitelikteki bakanlık ve kamu kurum harcamaları dışında en yüksek pay Maliye, Duyun-u Umumiye (Devlet Borçları)⁷ ve Nafia (Bayındırlık) Vekâletlerine aittir. Kamu bütçesinin gelir kısmında ise ortalama %30'luk pay ile gümrük vergileri ve tekel gelirlerinin ağırlığı söz konusudur. Bunun haricinde vergi dışı ve olağan üstü gelirler de yüksek bir orana sahipti. Kamu gelirleri, iki gelir tipinde (gümrük vergileri ve tekel gelirleri) toplanmış olmasına rağmen dolaylı vergilerin ağırlıkta olduğu çok çeşitli vergi tiplerinden oluşmaktaydı. Çok çeşitli kaynaklardan elde edilen kamu gelirleri ile savunma ve güvenlik hariç Maliye Vekaleti bütçesi, Duyun-u Umumiye (Devlet Borçları) bütçesi ve Nafia (Bayındırlık) Vekâleti bütçesi aracılığıyla kamu yatırımlarının gerçekleştirildiği söylenebilir.

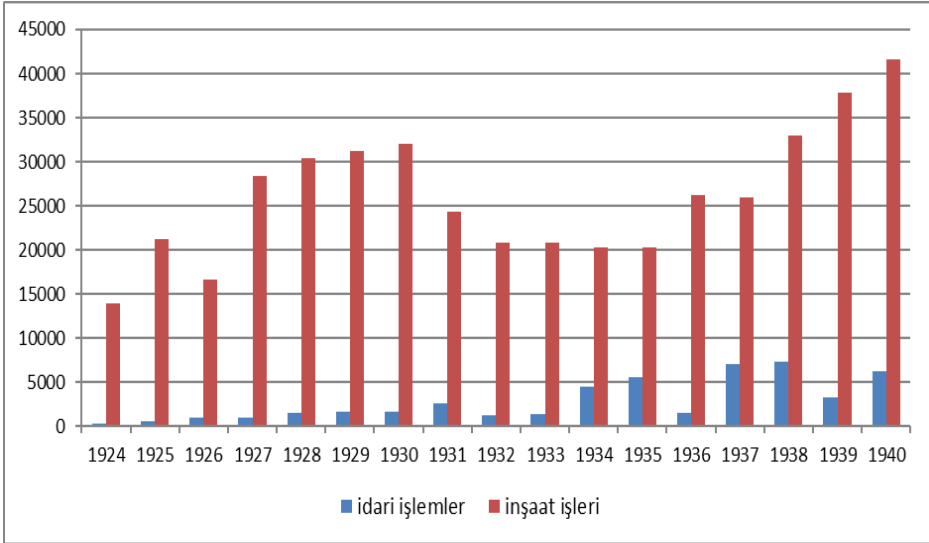
Bütçenin harcama kısmında Nafia Vekaletinin payı 1930'a kadar %15, sonraki yıllarda ise %10 seviyelerinde seyretmişti. Söz konusu vekalet harcamaları kendi içinde incelendiğinde Grafik 1'de de görüldüğü gibi inşaat işlerine önemli bir pay ayrılmıştır. Bunlar, demiryolları, limanlar, karayolları, köprüler ve sulama işleri gibi alanlardaki alt yapı yatırımlarından kaynaklıydı. Vekalet harcamaları içindeki demiryolu ve liman inşaatlarının payı, 1930'a kadar en yüksek payı oluşturmaktaydı. Bu pay, ancak 1930'lu yılların sonlarında tekrar aynı seviyeye yükseldi. Demiryolu ve limanlar haricinde yollar ve köprüler için de harcamalar yapılmıştı. Sulama işlerine ayrılan pay ise 1929 yılından itibaren artırılarak devam edilmişti. Bütün bu harcamalar haricinde mühendis yetiştirmek için yapılan harcamalar, vekaletin idari harcamalarındaki en yüksek payını oluşturmaktaydı.

Tablo 1. Genel Bütçe 1926-1940 (%)

	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940
Kamu Harcamaları															
Maliye Vekâleti	17,05	15,37	14,73	6,95	9,56	15,52	20,18	14,92	14,74	17,53	10,6	12,83	8,92	7,95	6,38
Düyunu Umumiye	3,02	2,99	2,13	14,94	12,33	14,92	21,27	22,44	20,44	21,22	19,73	16,91	17,39	13,43	13,44
Nafia Vekâleti	10,15	14,8	15,93	15,42	15,8	13,25	10,31	10,85	10,82	9,95	10,36	10,62	12,8	10,43	8,76
İdari Bakanlık ve Kurumlar	26,87	23,22	25,43	25,18	26,9	22,43	21,47	23,4	21,71	21,06	26,09	27,26	25,21	20,19	14,6
Savunma ve Güvenlik	42,91	43,62	41,78	37,51	35,4	33,89	26,76	28,4	32,29	30,23	33,22	32,38	35,68	48	56,81
Toplam	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Kamu Gelirleri															
Arazi ve Bina Vergisi	5,8	5,22	5,12	6,13	6,2	5,1	4,31	4,54	4,08	3,69	0	0	0	0	0
Kazaç Vergisi	6	6,44	6,16	6,38	6,39	6,85	5,32	5,69	10,5	4,81	7,62	7,13	7,33	7,11	6,81
Hayvanlar Vergisi	8,08	6,26	5,38	6,2	5,91	7,1	5,22	5,39	4,33	4,34	5,59	5,2	4,6	4,1	2,85
Gümrük Vergileri	19,42	14,66	15,47	18,64	25,73	23,74	17,98	18,87	14	14,25	17,35	16,63	19,59	9,22	3,52
Muamele Vergisi	0	0	8,53	8,66	7,31	4,9	5,49	6,87	6,66	6,9	8,23	8,41	8,16	6,69	5,48
Dahilli İstihlak Vergileri	17,98	18,44	8,38	6,7	0,56	1,11	1,44	2,5	6,73	5,96	6,77	6,17	5,65	5,93	6,33
Resim ve Haçlar	7,33	6,67	7,8	6,77	5,93	6,06	5,01	5,31	5,12	4,29	4,71	4,88	4,54	3,82	3,16
Tekel Gelirleri	16,13	21,57	21,61	21,1	16,59	18,28	18,38	15,64	14,24	13,07	14,73	12,45	12,77	12,81	9,26
Diğer Devlet Gelirleri	16,32	18,97	21,56	19,42	12,15	11,17	8,77	6,68	8,29	7,38	8,91	8,01	7,51	7,41	4,7
Olağan Üstü Vergiler	2,96	1,76	0	0	0	2,29	11,13	12,57	14,31	15,34	14,04	13,38	12,56	11,96	9,12
Borçlanma ve Bazı Kanunlarca Elde Edilen Gelirler	0	0	0	0	13,23	13,41	16,95	15,93	11,74	19,99	12,05	17,74	17,28	30,95	48,77
Toplam	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Kaynak: 1924-1940 yılları arasındaki kesin bütçe kanunlarından yararlanılarak hazırlanmıştır.

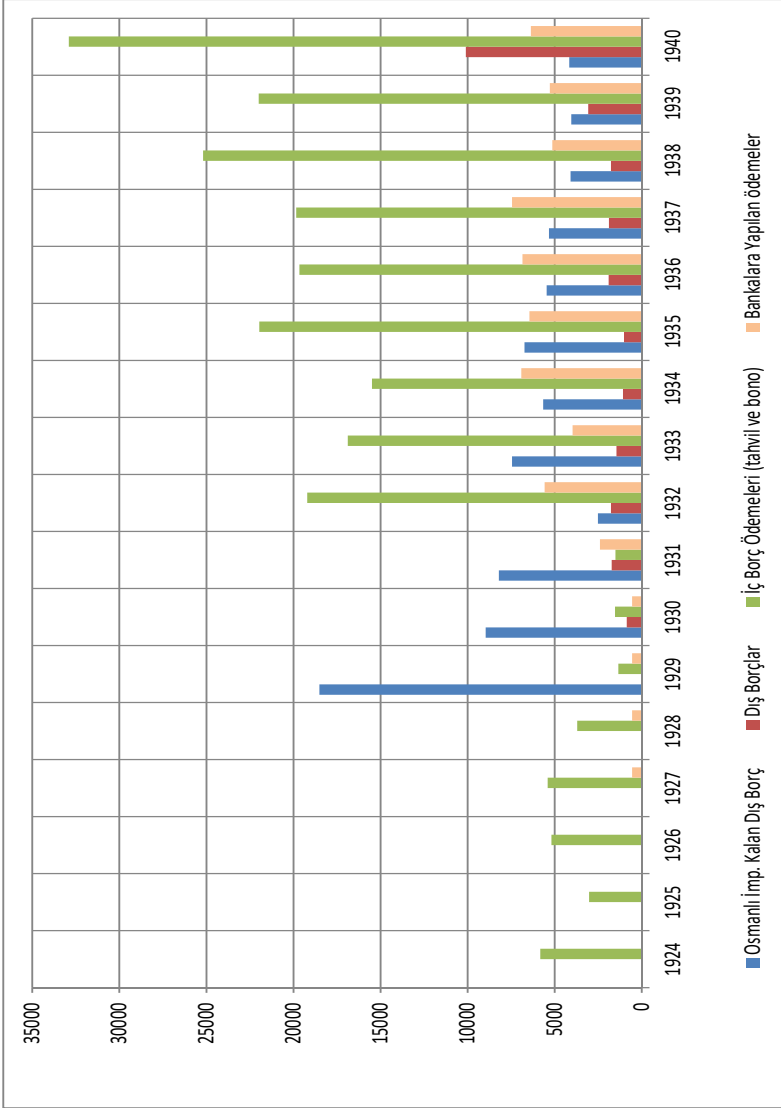
Grafik 1. Nafia Vekaleti Harcamaları 1924-1940 (TL x 1000)



Kaynak: 1924-1940 yılları arasındaki kesin bütçe kanunlarından yararlanılarak hazırlanmıştır.

Demiryolu ve limanların inşası daha ayrıntılı incelendiğinde, Osmanlı döneminde inşaatına başlanan Ankara-Sivas ve Samsun-Sivas demiryolu hattı için 1924 yılında Nafia vekaleti bütçesine tahsisat konularak parçalı olarak müteahhitlere ihale edilmiş fakat 1926'da Belçikalı Societe Industrielledes Travaux firmasına %50'si peşin geri kalanı %7 faizli bonolarla ödenmesi karşılığında ihaleye verilmişti. Söz konusu firma ile yapılan sözleşme iptal edilmiş ihalesi aynı şartlarla yeniden Türk müteahhitlere verilmişti. 1927 yılında Keller-Malatya ve Irmak-Filyos hattı da Nydqvist&Holm adlı İsveç grubuna 16 milyonu sözleşme tarihinde 39 milyonu ilerleyen yıllarda itfa edilmek üzere %7'lik faizle hazine bonusu verilerek toplamda 55 milyon dolara ihale edilmişti (Nafia Vekaleti, 1933: 26). 1925 yılında Kütahya-Balıkesir hattı inşası müteahhide verilmişti ancak 1927 yılında bu hat ile Ulukışla-Kayseri hattı Julius Berger firmasına ihale edilmişti. Söz konusu hat için Julius Berger firması ile teknik sözleşme, Alman Bankalar Sendikası ile bu hatlar için 65 milyon marklık kredi sözleşmesi yapılmıştı (Yıldırım, 1999). Söz konusu krediler Ziraat Bankası garantisi ile alınmıştı (Zarakoğlu, 1950). Erzurum-Sivas hattının inşası da doğrudan Türk müteahhitlere ihale edilmiş ve ödenmesi bono aracılığıyla yapılmıştı.

Grafik 2. Düyün-u Umümiye (Devlet Borçları) Bütçesi 1924-1940 (TL x 1000)



Kaynak: 1924-1940 yılları arasındaki kesin bütçe kanunlarından yararlanılarak hazırlanmıştır.

Duyun-u Umumiye bütçesi, Maliye Bakanlığına bağlı Muntazam Borçlar Umum Müdürlüğü'nün bütçesiydi ve bu bütçenin genel bütçe içindeki payı 1929 yılına kadar ortalama yılda %3'tü. 1929 yılında %15 seviyesine, bazı yıllarda da %22-23 seviyesine yükselmişti. Söz konusu bütçe iç ve dış borç ödemeleri olarak iki kısımdan oluşmaktaydı. 1929-1931 üç yıllık dönemde dış borç ödemeleri yüksek iken 1932'den sonra iç borç ödemeleri yükselmeye başlamıştı.

1929 yılına kadar dış borç ödemesi değil Osmanlı İmparatorluğu'ndan kalan iç borç ödemeleri yapılmıştı. Bu iç borç ödemeleri, 1918 yılında yapılan İstikraz-ı Dahili tahvilleri, Tekalif-i Harbiye ve Tekalif-i Milliye borçları ve çeşitli iç borç ödemelerinden oluşmaktaydı.⁸ Bunun haricinde 1924 yılında hazinenin Ziraat Bankası'na olan 4 milyonluk hazine borcunun 8 taksit halinde bu bütçeden ödenmesi kararlaştırılmış ve ödenmesine 1927 yılında başlanmıştı. 1928 yılında Osmanlı dış borçlarının Cumhuriyete kalan kısmı keskinleşmişti. 1929 yılında ise birikmiş taksitleri ile birlikte 20 milyona yakın dış borç ödemesi yapılmış ve iki yıl boyunca bu ödemeler, en yüksek payı oluşturmuştu. Söz konusu bütçe içindeki dış borç ödemelerinin payı, 1940'lı yılların ortalarına kadar azalarak devam etmişti.

Tablo 1'de görüldüğü gibi 1932 yılında Duyun-u Umumiye bütçesinin genel bütçe içindeki payı %22 olmuştur ve bu oran önemli bir kırılmayı göstermektedir. Bu durum, Grafik 2'de ayrıntılı olarak incelendiğinde iç borç ödemelerinin önemli düzeyde yükseldiği görülmektedir. Ancak Osmanlı İmparatorluğu'ndan kalan dış borç ödemeleri devam etmişti. Bununla beraber yeni dış borçlanmaya gidilmişti. Merkez Bankası'nın kurulması için kibrit inhisarının ABD'li bir şirkete 10 milyon dolar karşılığında imtiyazı verilmiş ve bunun geri ödemesi için yıllık Duyun-u Umumiye bütçesinden 1.750.000 TL'lik ödeme yapılmıştır. 1932 yılı sonrası iç borç ödemelerindeki keskin artışın temel olarak iki nedeni vardı. Birincisi Milli Müdafaa Vekaleti'nin 1925 yılı 664 sayılı yasa ile başlayan ve sonraki yıllarda artmaya devam eden hazine bonusu ihracı ile yapılan kısa vadeli borçlanmaların geri ödemelerinin 1932 yılında başlanmış olmasıdır. İkincisi ise 1927 yılında Nafia Vekaleti'nin demiryolu, liman ve sulama işleri için 1927 yılı ve sonrasında yapılan borçlanmaların geri ödemelerinin yine bu yılda başlanmış olmasıydı. Söz konusu geri ödemelerin çoğunluğu, çalışmada ele alınan Keller-Malatya (bakıryolu) ile Filyos-Irmak (kömüryolu) demiryolu hatları için ihraç edilen hazine bonolarının müteahhitlere ödemeleriydi. 1934 yılından sonra Keller-Malatya (bakıryolu) hattının kalan kısmı için 1933 yılında ihraç edilen, 1935 yılından sonra ise Sivas-Erzurum hattının finansmanı için ihraç edilen ikramiyeli devlet tahvillerinin itfa bedellerinden oluşmaktaydı. Bunların haricinde yukarıda da belirtildiği gibi Osmanlı iç borçlarının mahsubuna bu

yıllarda da devam edilmiştir.

Yukarıda belirtilen ödemeler haricinde bu artışlar, fevkalâde tahsisat karşılıkları⁹ ile hazine bonolarından doğan borçların faiz ve amortismanlarından oluşmaktaydı. 1932'den sonra Duyun-u Umumiye bütçesinin önemli bir harcama kalemi de Merkez Bankası¹⁰, Ziraat Bankası¹¹ ve Sümerbank gibi bankalara yapılan ödemelerden oluşmaktaydı. Merkez Bankasına yapılan ödemeler, kurulduğunda % 1 faizle bankaya verilen 158,748,563 TL'lik hazine tahvilinin itfa karşılığı ve kuruluş kanununda hazinenin bankaya ödemesi gereken çeşitli miktarlardan oluşmaktaydı. 1934 ve 1936 yılında Sümerbank'ın sermaye arttırımı yapılmıştır ve bunun için bankaya ödemelerin bir kısmı yıllara yayılarak, Duyun umumiye bütçesine tahsisat konularak yapılmıştır.

Kamu harcamalarının kaynağı olan kamu gelirlerine ilişkin Tablo 1'deki veriler ele alındığında temel bir sonuç ortaya çıkmaktadır. Kamu gelirleri, bir gelir akımı yada servet üzerinden değil, daha çok ekonomik işlemler üzerinden elde edilmiştir. Bununla beraber özellikle 1929 krizinden sonra olağanüstü gelir elde etme yöntemlerine de başvurulmuştur.

Aşar vergisinin yerinin doldurulması amacıyla bir dizi gelir ve servet vergisi düzenlemeleri yapılmış olmasına rağmen yeterli bir kamu geliri düzeyine ulaşamadığı Tablo 1'deki verilerden de görülmektedir. Fakat gümrük vergileri ve tekel gelirleri gibi iki kamu gelir türünün hem toplam kamu gelirleri içindeki payının yüksekliği hem de bu payın istikrarlı olduğu dikkati çekmektedir. 1920'lerdeki *Şimendifer Siyaseti* çerçevesinde yapılan alt yapı yatırımları ve 1930'lardaki sanayi planının finansmanı, söz konusu iki kamu gelir türü ile yapılmıştı. Akalın (2008: 72-78), tekel gelirlerinin kamu yatırım fonu işlevi gördüğünü ve demiryolu inşaatı ve sanayi planının bu kamu gelir türü ile gerçekleştirildiğini belirtmiştir. 1920'li yıllarda muamele vergisi, dahili istihlak vergisi gibi vergi düzenlemeleri yapılmıştı. Bu vergiler, çoğunlukla devlet tekelinde olan ürünlere konan vergilerden oluşmaktaydı. Bu ürünlerin fiyatları da devlet tekellerince belirlenmekteydi. Devlet hem bu ürünlerin fiyatları hem üzerine konan vergi aracılığıyla misli ile kamu geliri elde etmekteydi. Bu durumda kamu harcamalarının ekonomik işlemler üzerinden alınan vergi ve gelirlerle gerçekleştirildiğini söylemek yerinde bir vurgu olacaktır.

1929 krizinin bütçe üzerindeki baskısını azaltmak amacıyla kamu gelirlerini arttıracak olağanüstü yöntemlere başvurulmuştu. Yöntem olarak yeni bir vergi türü ile değil mevcut vergilerin matrah ve oranları ayarlanarak vergilendirmeye gidilmiştir (Kumrulu, 1976: 54). Bütün çalışanların kazanç vergisi matrahları üzerinden İktisadî buhran vergisi alınmıştır. Muvazene vergisi ile de bu kazanç

ve iktisadî buhran vergileri çıkartıldıktan sonra% 10 oranında bir ek yük getirilmiştir (Kumrulu, 1976: 53). Böylece kriz ile başa çıkmak için daha önce vergi konusu edilen çalışanların kazancı üç kat vergilendirilmiştir.

Erken cumhuriyet dönemi kamu bütçesi genel olarak ele alındığında temel bir sonuç ortaya çıkmaktadır. Savunma ve güvenlik harcamaları en yüksek payı almış olmasına rağmen Nafia Vekaleti ve Düyun-u Umumiye bütçesi ile büyük ölçekli alt yapı yatırımları gerçekleştirilmeye çalışılmıştı. Bu, Kamu gelirleri ile büyük ölçekli alt yapı yatırım harcamaları arasındaki zamansal ve miktar açısından denksizliği iki kurumun bütçesini özellikle Düyun-u Umumiye bütçesinin önemini artırmıştı. Böylece kamu borçlanma sisteminin alt yapı yatırımları için önemli bir araç haline geldiği söylenebilir.

Kamu Yatırımlarının Finansman Yöntemi: Kamu Borçlanması

Büyük ölçekli alt yapı yatırımlarının finansmanını üç aşama halinde ele almak gerekir. TBMM'den 1920'li yılların başlarından itibaren inşa edilecek olan her bir alt yapı yatırımına has bir mezuniyet kanunu çıkarılıyordu ve bu kanunlar aynı zamanda ilgili inşaatın finansman kanunu idi. Kanunlar bir veya iki maddeden oluşmaktaydı ve ".....inşası için,.....senede sarfedilmek ve her sene sarfı icap eden miktar bütçeye konulmak üzere, liranın sarfına mezuniyet verilmiştir. İşbu tahsisat derecesini tecavüz etmemek şart ilevekâleti taahhüdatta bulunmağa mezundur." şeklindeki iki cümle hepsinde ortaktı. Belirli bir alt yapı inşası için belli sürelerde ve miktarlarda harcanmak üzere ilgili bakanlığa/vekalete yetki veriliyordu. Bu yetkiye ek olarak ilgili bakanlık gelecek yılları kapsayacak şekilde taahhütte bulunmaya yetkili kılınıyordu. İlgili bakanlığın taahhütte bulunması inşaat işini belli bir ödeme vaadi ile müteahhide devir veya ihale ettiği anlamına geliyordu. Müteahhide ödeme şeklinin bono veya senet olduğu tahmin edilmektedir. Çünkü bahsedilen bu kanunların bazılarında söz konusu inşaat işleri için ya Maliye Vekaletine ya da Nafia Vekaletine hazine bonusu ihraç yetkisi de verilmişti.

1926 yılına kadar taahhüt yetkisine dayalı parçalı finansman biçimi değiştirilmeye çalışılmıştı. Yapılmakta olan bütün alt yapı yatırımlarının finansmanı tek bir kanun ile bir araya toplanmıştı. 1926 tarihli 944 sayılı yasa ile 10 yıl vadeli hazine bonusu ihraç edilerek ve "demiryolu, liman ve sulama işleri" bütünü için bir finansman kanunu çıkarılmıştı. Müteahhitlere devir veya ihale edilen işler için ödemeler doğrudan bu bonolar ile yapılmaktaydı. Böylece büyük ölçekli alt yapı yatırımlarında taahhüt yetkisi yerine kısa vadeli iç borçlanma yolu kullanılmaya başlanmıştı. 944 sayılı yasa ile çıkarılan bu finansman kanunu, her ne kadar bir iç borçlanma olsa da aslında dış kredi bulma yöntemiydi. Yöntem şöyle işliyordu;

inşaat işleri yabancı firmalara malzeme, lokomotif gibi işler için kredi bulma karşılığında ihaleye veriliyordu. Daha sonra ihaleyi alan şirkete ihraç edilen bonolarla -ki bu bonoların çoğunluğunun garantisini Ziraat Bankası tarafından sağlanmıştı (Akyüz, 2021)-¹² ödeme yapılıyordu. Kütahya-Balıkesir, Boğazköprü-Ulukışla, Keller-Malatya (Bakıryolu) ve Filyos-Irmak (Kömüryolu) demiryolu gibi hatların inşası için bu yöntem denenmiş fakat ihaleyi alan şirketler taahhütlerini yerine getirmedikleri için pek başarılı olunamamıştı (Yıldırım, 1999: 15-20).

Bir inşaat veya kamu harcaması için taahhütte bulunma işlemi, tamamıyla terk edilmemişti. Bir yandan bono yöntemi ile finansman sağlanırken bu yöntemde kullanılmıştı. Bahsi geçen yıllarda bütçe kanunlarındaki G cetvelinde yapılan harcamalar bunu izlemenin en iyi yöntemidir. Bu cetvelde Büyük İnşaat projeleri dâhil inşaat işleri için taahhüt kanunlarının listesi görülebilmektedir. Bu kanunlardan hareketle 1927 yılında bütçe harcamalarının borçlanmaya oranı %165 ve GSMH'nin borçlanmaya oranı ise %22 olduğu görülmektedir (Akyüz, 2021).

1930'lu yılların başlarında para ve kredi piyasaları, Mevduatı Koruma Kanunu, Türk Parasının Kıymetini Koruma Hakkında Kanunu, Ödünç Para Verme İşleri Kanunu ve Merkez Bankası'nın kurulması ile yasal kurumsal yapıya kavuşturuldu. 1929 tarihli Menkul kıymetler ve Kambiyo Borsaları Kanunu her ne kadar o dönemdeki döviz krizini kontrol altına almak için çıkarılan bir kanun olsa da bir menkul kıymet borsası için zemin hazırlamıştır. Böylece 1930'lu yılların başlarında demiryolu ve liman inşaatı gibi büyük ölçekli alt yapı yatırımlarında bu iki finansman yöntemi dışında farklı bir yöntem kullanılması zemini oluştu. 1933 yılı 2094 sayılı kanun ile 20 yıl vadeli ve borsada işlem görebilecek ikramiyeli ve hâmiline muharrer devlet tahvilleri ihraç edildi. Daha önce kısa vadeli bonolar ihraç ederek inşasına başlanan Keller-Malatya (bakıryolu) hattının eksik kalan kısmını tamamlamak için 12 milyon TL'lik tahvil ihraç edilmişti. Bu yöntem ile 1934 yılında ise Sivas-Erzurum hattının finansmanı için de 30 milyon TL'lik tahvil ihraç edildi. Söz konusu tahviller 1933 İkramiyeli Ergani Tahvilleri ve Sivas-Erzurum demiryolu tahvilleri adı altında İstanbul Menkul Kıymetler Borsasında işlem gören tahviller olmuşlardır (Borsa, 20.02. 1936). 1933 yılında kabul edilen demiryolu tahvillerinin ihracı ve bu yolla elde edilen kaynak hükümeti dış kredi bularak hatların yapımını üstlenen yabancı firmalara bağılıktan kurtarmış ve aynı zamanda Türk müteahhitlik firmalarının taşeronluktan müteahhitliğe geçişinin zeminini hazırlamıştı (Batmaz ve diğerleri, 2006: 82).

Gogol'un Paltosu'ndan Çıkan Türkiye Sermayesi: Demiryolu İnşaatı, Kamu Kredi Sistemi ve İlk Sermaye Birikimi

1930'lu yılların sonlarına kadar kamu yatırımlarının finansman yöntemi yukarıda anlatılmıştır. Özellikle demiryolu olmak üzere ve diğer alt yapı yatırımlarının inşası iki dönem üzerinden ele alınabilir. Birinci dönem, yabancı sermayenin inşaatının ihaleyi üstlendiği ancak Türk müteahhitlere -taşeronluk dönemi- parçalı olarak devrettiği dönem; ikinci dönem ise Türk müteahhitlerin doğrudan ihalenin bütününe üstlendiği dönemdir. 1927 yılında Keller-Malatya (bakıryolu) ile Filyos-Irmak (kömür yolu) demiryolu hattının inşasının Nydqvist&Holm AB Konsorsiyumuna ihalesi yapıldı. Söz konusu Konsorsiyum da hatların inşasını yerli müteahhitlere devretti. 1934 yılında ise Sivas-Erzurum hattı Simeryol¹³ adlı Türk konsorsiyumuna ihale edildi. Simeryol konsorsiyumu, Bakıryolu ve Kömür yolu hatların yapımını üstlenen müteahhitler ve şirketlerin içinden çıkmıştır.

Nydqvist&Holm AB Konsorsiyumu ile 7 Şubat 1927'de, 1.000 kilometrelik demiryolunun inşası ve lokomotifler ile vagonlar (100 lokomotif ve 1500 vagon) için sözleşme imzalandı. Nydqvist&Holm AB Konsorsiyumu sadece lokomotif ve vagon üreten bir Danimarka ve İsveç ortaklığıydı. Bu nedenle söz konusu demiryolu hatlarının inşası için konsorsiyuma iki mühendislik şirketi, J.Saabye&O. Lerche ve Kampsax¹⁴ şirketleri de dâhil edildi. 1928 yılında konsorsiyumla yapılan sözleşmede değişiklik yapılarak demiryolu hattı 850 kilometreye indirildi ve Karadeniz'de bir liman inşaatından da vazgeçildi. Yeni sözleşme ile konsorsiyum doğrudan inşaat işleri yerine mühendislik hizmetleri sunacak ve inşaat işlerinin Türk ve yabancı müteahhitlere ihalesinden konsorsiyum Nafia Vekaleti ile ortak sorumlu olacaktı (BCA, 30-18-1-1-28-16-13). Demiryolu hatları kısımlara (10 ile 30 km'lik) ayrılarak belirli zaman aralıklarıyla müteahhitlere ihaleye verildi. Tablo ek 1 ve 2'de görüldüğü gibi çoğunluğu Türk olmak üzere müteahhitlere ihale edildi. Konsorsiyum ayrıca müteahhitlere yapılacak ödemededen de sorumlu olacaktı (Nydqvist&Holm, 1937).

Demiryolu inşaatlarında yer alan müteahhitler hakkında ayrıntılı bilgiler ulaşmak pek mümkün değildir. Fakat konsorsiyumun Bakıryolu ile Kömür yolu hatlarının inşasına ilişkin yayınladığı dokümanda müteahhitlerin isimlerine ulaşılmaktadır. Bakıryolu ile Kömür yolu ve Sivas-Erzurum hattı inşasına katılan müteahhitlere ve şirketlere bakıldığında dikkat çekici bir kompozisyon ortaya çıkmaktadır. Bu kompozisyon hem dönemin sermaye ilişkilerine hem de günümüzde birkaç büyük müteahhitlik firmasının orijinine dair önemli ipuçları sunmaktadır. Müteahhitler ve şirketlerin ortakları, milletvekili, kamu bürokratları ve memurlar (özellikle bayındırlık bakanlığı mühendisleri),

tüccarlar, büyük toprak sahipleri gibi bir kompozisyon olduğu görülmektedir. Eş zamanlı veya artzamanlı bu müteahhitlerin bazılarının bankalarla (bankaların kurullarında veya kurucu olarak) ilişkileri mevcuttu. Bunun yanında çok az da olsa İTSO (İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası), Ankara Ticaret Odası ve Ali İktisat Meclisi gibi yapılarda üyeliği olan müteahhitler de vardı. Şimendifer siyasetine dönemin farklı kategorilerdeki sermaye gruplarının ve bürokratların dâhil olduğu ve her birinin buradan ilk sermayelerini elde etmeye çalıştığını vurgulamak yerinde olacaktır. Çünkü söz konusu müteahhitlerden bazıları, bu ihalelerden elde ettikleri sermaye ile daha sonraları benzer işlerde, bazıları da farklı iş alanlarında faaliyetlerine devam etmeye çalışmışlardı.

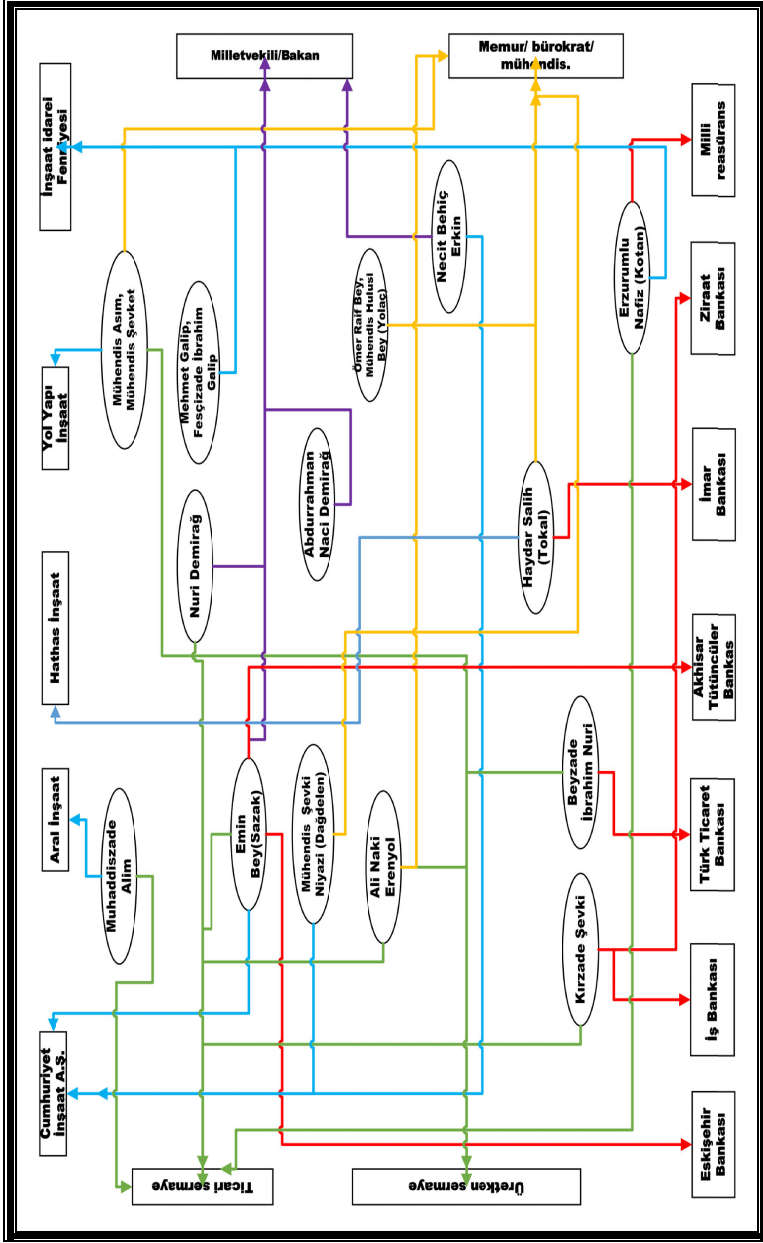
Demiryolu inşasına katılan müteahhitler ve şirketler, bünyesinde *tüccar/müteahhit-mühendis-bürokrat* gibi üç yüklenici tipini barındırmaktaydı. Demiryolu inşası kısımlara/kilometrelere ayrılarak inşa edilmişti. Kısımların inşası ya tüccar/müteahhit ya da bir şirket tarafından ihalesi üstlenilerek gerçekleştiriliyordu. Bunlar;

- a) İki veya daha fazla mühendisin doğrudan müteahhit olarak katıldığı,
- b) Bir tüccarın veya bürokratın bir mühendis ile ortaklaştığı,
- c) İki veya daha fazla mühendisin ortak bir inşaat şirketi kurduğu,
- d) Bir tüccarın bünyesinde en az bir mühendis ile şirket kurduğu,

şeklinde kategorilere ayrılabilir. Tablo Ek 1 ve 2'ye bakıldığında kısımlara ayrılmış bazı demir yolu hatları inşasında söz konusu kategorilerin birkaçı bir arada görülebilmektedir. Bu, demiryolu inşasında *tüccar/müteahhit-mühendis-bürokrat* gibi üç ilişki tipinin iç içe geçtiğini göstermektedir. Bu ilişki ağlarını daha net görebilmek için ihaleyi üstlenen birkaç müteahhite odaklanmak gerekmektedir. Bu iki demiryolu hattının büyük bir kısmının yapımını üstlenen Mühürdarzade Nuri (Demirağ), Mühürdarzade Abdurrahman Naci (Demirağ), Emin Bey (Sazak) ve Mühendis Ali Naki Bey (Erenyol) gibi birkaç müteahhit öne çıkmaktadır.

Mühürdarzade Nuri (Demirağ), hem söz konusu iki demiryolu hattı hem de Samsun-Sivas demiryolu hattı gibi farklı demiryolu hatlarının bazı kısımlarının ihalesini üstlenen müteahhitti.¹⁵ Nuri Demirağ'ın, müteahhitliğini üstlendiği hatların uzunluğu 1012 kilometre olduğu tahmin edilmektedir (Şakir, 1947: 56). Nuri Demirağ, Sivas'ta Ziraat Bankasında memurluk, İstanbul'da da maliye müfettişi olarak görev yapmış, 1920'de ise devlet görevinden ayrılıp ticaret yapmaya başlamıştı.¹⁶ Osmanlı döneminde Régie Général Şirketi'ne verilen Samsun-Sivas hattı savaş nedeniyle yapılamamış ve 1924¹⁷ yılında yapımını Nafia Vekaleti üstlenmişti (Baboğlu, 2014).

Grafik 2. Keller-Malatya (Bakıryolu) Hattı ile Filyos-İrmak (Kömüryolu) Demiryolu Hattının İnşasına Katılan Mütעהhhtiler ve Şirketlerin İlişki Ağları



Grafik 2, Ek Tablo 1 ve 2'de yer alan mütעהhhtiler baz alınarak hazırlanmıştır. Ancak sadece haklarında bilgi bulunabilen mütעהhhtilere yer verilmiştir. Grafikteki renkli oklar farklı ilişkileri ifade etmektedir. Kırmızı: Finans ve Banka ilişkisi, Yeşil: Ticari veya Üretken Sermaye ilişkisi, Sarı: Devlet Bürokrasisi ile ilişki, Mavi: İnşaat Şirketi ilişkisi, Mor: Milletvekili veya Bakan.

Nuri Demirağ, mühendis olan kardeşi Mühürdarzade Abdurrahman Naci (Demirağ) ile söz konusu hattın ilk 7 km'lik kısmının ihalesini almıştır. Ticaretten elde ettiği sermayeyi ilk defa bir devlet ihalesine katılarak sonraki yapacağı işler için sermaye artırma olanağı elde etmişti. Bu sermaye ile bakıryolu ve kömüryolu hatlarının önemli bir kısmını ya kardeşi Mühürdarzade Abdurrahman Naci (Demirağ) ile ya da yine mühendis olan Ali Naki (Erenyol) ile ortaklaşarak üstlenmiştir. Nuri Demirağ ile yapılan bir söyleşide sermayesinin kaynağının demiryollarından aldığı ihaleler olduğunu belirtmiştir (Kesler, 1935).¹⁸

Nuri Demirağ: Kazanıyoruz elbet, kazanmazsak çalışır mıyız?

Gazeteci: *Bütün kazancınız devlet taahhütlerinden..*

Nuri Demirağ: *Cümleyi ben tamamlayım. Devlet taahhütlerinden olduğu halde niye devlete (200) bin lira vermeyi kiskanıyorsun diyeceksin değil mi? İşte cevabı:*

Nuri Demirağ: Kiskanıyorum, fakat elimde param yok..*Bütün* paramı işe yatırdım. Benim bütün servetim ben, çocuklarım hep devletin malıyız, ben yaptığım, yapacağım hayırlı işleri söylemek istemem. Yalnız şu kadarını söyleyeyim ki bir münakaşada devlete (17) milyon kazandırmak, bir tahtada (200) bin lira vermekten çok daha büyük bir memleket hizmetidir.

Bu görüşmenin yapıldığı tarihten anlaşılıyor ki Nuri Demirağ, Sivas-Erzurum hattı ihalesini Simeryol Konsorsiyumuna öncülük ederek üstlenmişti.¹⁹ Nuri Demirağ, elde ettiği ticari sermayeyi demiryolu başta olmak üzere kamu inşaat ihalelerine katılarak artırmıştı. Kamu ihaleleri, Nuri Demirağ'ın sermayesini artırmasında manivela işlevi görmüştü. 1930'lu yıllarda Nuri Demirağ bir milyoner olarak değerlendiriliyordu. 1930'ların sonlarında bu sermaye birikimi ile havacılık sanayi-uçak üretimine ve madencilik²⁰ işlerine yönelmiştir. Nuri Demirağ yalnız tüccar-müteahhit kimliği ile değil; 1940'lı yılların ortalarından itibaren Türkiye'de ilk muhalefet partisinin kurucuları arasında yer alarak siyasi kimliği ile de ön plana çıkmıştı. Abdurrahman Naci Demirağ ise Nuri Demirağ'dan bağımsız olarak demiryolları dışında çok sayıda ihaleye katılmıştı. Küçük Menderes Irmağı ve çevresinin ıslahı (BCA, 30-18-1-2-32-72-6), Kayseri Pamuklu Mensucat Fabrikası'nın inşası (Akşam, 4 Nisan 1934), Ankara Garı, Torbalı Gölü'nün kurutulması (Akşam, 26 Şubat 1937) ve bazı köprülerin inşası gibi kamu ihalelerini almıştır. Abdurrahman Naci Demirağ ile Nuri Demirağ arasında demiryolu hatlarının ihalesi hususunda rekabet olduğu da görülmektedir. Sivas-Erzurum ve Malatya-Divrik demiryolları iltisak hatları için rekabet edildiği bilinmektedir. Bu iki hattın ihalesi önce % 8,8 kar ile Abdurrahman Naci Demirağ'a ancak %1,6 gibi düşük karla teklif veren Nuri Demirağ'a verilmişti (BCA, 30-18-1-2-37-45-8).

Ek Tablo 1 ve Ek Tablo 2’de dikkat çeken başka bir isim Mehmet Emin Bey (Sazak)’dır. Emin Sazak bünyesinde tüccar, büyük toprak sahibi, müteahhit, milletvekili, sanayi ve ticaret odası başkanlığı ve banka kurucu üyeliği gibi bir dizi ilişki setini barındırmaktaydı. Nuri Demirağ’dan farklı olarak Emin Sazak’ın, halen faaliyette olan Yüksel Holding’in²¹ ilk sermayesini teşkil ettiğini söyleyebiliriz. Emin Sazak 1900’lerin başında aşar mültezimliği, kereste imalatı, dünya savaşı döneminde ise tahıl tüccarlığı yapmıştı (Sazak, 2009: 101-111). Tahıl ticaretine cumhuriyet kurulana kadar da devam etmişti (Sazak, 2009: 119-121). Emin Sazak, 1. Meclisten itibaren 6 dönem kesintisiz olarak Eskişehir Milletvekilliği yapmıştı. Nuri Demirağ gibi Emin Sazak da Samsun-Sivas hattının bazı kısımları ve köprülerin ihalesini almıştır.²² Bu inşaat işleri deneyimiyle “en emin ve karlı iş” olarak gördüğü inşaat ihalelerine katılmak için 1925 yılında Türkiye Cumhuriyeti İnşaat Türk Anonim Şirketi adlı bir firma kurmuştur (Sazak, 2009: 243).

Memlekette henüz tanınmış, yayılmış güçlü bir şirket yok. Biz de hükümet ve halk nazarında “iş yapar” olarak tanınmışız. Memleket, demiryolu vs. pek çok bayındırlık hizmetine muhtaç. *En emin ve karlı iş bunu gördüm.* Cenab-ı Hak başarılı kılsa, şirketin iki senede iki milyon lira kazanacağını umuyorum (Sazak, 2009: 243).

Söz konusu şirketin mühendisliğini daha önce Samsun-Sivas hattında birlikte çalıştıkları Mühendis Şevki ile Mühendis Behiç (Erkin) yapmıştı. Emin Sazak, Bakıryolu ve Kömüryolu hatlarının ihalelerini ya inşaat şirketi ile ya da Mühendis Ömer Raif ve Hulusi Beyler Şti. ile ortaklaşarak almıştı. Demiryolu inşa deneyimi ile Bafra’da teşviki sanayi kanunundan yararlanarak kurduğu kereste fabrikasının²³ deniz yolu bağlantısını sağlamak için 27 km’lik Bafra-Engiz Dekovil Hattını inşa etmişti (Yılmaz, 2015). Nuri Demirağ gibi Emin Sazak’ın da sermayesinin kaynağının kamu ihaleleri olduğunu “*müteahhitlik ve demiryolu inşaatında olağanüstü başarılı olduğumuz halde, devlet bütçesine bağlı olmayan işler yapmak daha mantıklı ve doğru bir hareket diye Bafra Kereste Fabrikası’na başladık* (Sazak, 2009: 288)” sözlerinden anlıyoruz.²⁴ İnşaat işlerini İran ve Irak’taki demiryolları ihalelerine katılma denemesi ile ülke sınırları dışına, başarılı olmamışsa da taşımaya çalışmıştır. Büyük toprak ve ticari sermaye sahipliği ile kamu inşaat ihalelerine katılıp sermayesini artıran Sazak, ara malı niteliğinde kereste imalatına girişmiştir. Fakat sadece imalat işleri değil aynı zamanda Bankacılık faaliyetleri de yürütmüştür. Eskişehir Bankası kurucu üyesi ve en yüksek paya sahip ortaklarından biri olmuştur (Ökçün, 1997: 240-241).

Bakıryolu ve Kömüryolu hatlarında Nuri Demirağ ile ortaklaşarak ihalelere

katılan Mühendis Ali Naki Bey (Erenyol) de önemli bir kişiliktir. Ali Naki Erenyol, söz konusu ihalelere katılan diğer mühendisler gibi Nafia Vekaletinde görev almıştı. Türkiye’de ilk özel demir yolu inşa projesi olan Çarşamba-Samsun demiryolu hattının²⁵ hem inşasında hem de işletmesinde çalışmıştır. Ali Naki Erenyol hakkında çok az bilgi ve belge bulunmaktadır. Hem mühendis hem müteahhit olarak Tablo ek-1 ve 2’den bakıryolu ve kömür yolu ihalelerine daha sonra ise Erzurum-Sivas hattının da ihalesine katılmıştı (Çalapverdi, 2008: 16). Müteahhitlikle eşzamanlı olarak sanayiye tel ve çivi üretimi ile adım attığı, kesin olmamakla birlikte 1923’te kurulan İktisadi ve Sınai Tesiat ve İşletme Türk Anonim Şirketi (TELAY) ile tel ve çivi üretimi yaptığı tahmin edilmektedir²⁶. Demiryolu müteahhitliği haricinde başka kamu ihalelerine de katılmış²⁷ ve yabancı şirketlerin mümessilliğini almıştı.²⁸ 1940’lı yılların ortalarında elektro-mekanik, kauçuk ve boya gibi alanlarda sanayi üretimine başlamıştır. 1970’lere gelindiğinde büyük ölçekli sanayi kuruluşlarına sahip hale gelmiş²⁹ ve hatta oğlu Hikmet Erenyol TÜSİAD kurucuları arasında yer almıştı.

Ali Naki Erenyol gibi mühendis-sanayici kimliği ile Mühendis Şevket ve Mühendis Ahmet Asım Beyler de hem bakıryolu ve kömür yolu hem de Erzurum-sivas hatlarının ihalelerine katılmışlardı. Bu mühendisler aynı zamanda Yol-Yapı Limited Şirketi ile de ihalelere katılmışlardı. 1933 yılında aynı kişiler ip üretmek amacıyla Kendir ve Keten Sanayii Türk A.Ş. kurmuşlardı (BCA, 30-18-1-2-33-5-9). 1940 yılında bu şirketin ortakları Türkiye’de ilk ahşap kaplama imalathanesi kurmuşlardı (Kuban, 2018). Keten ve kendir sanayi 1970’li yılların sonlarına kadar faaliyette kalmıştı (Kuban, 2018). Yol-Yapı Limited Şirketi gibi demiryolu ihalelerine katılan başka bir şirket ise Hathan Kolektif İnşaat Şirkettir. Şirketin kurucuları tüccar Halit Tahir ve mühendis Haydar Salih (Tokal)³⁰’dır. Birçok kamu binasının ve okulların inşaatını gerçekleştirmişti (Ulus, 29.10.1937). Söz konusu şirket de Ali Naki Erenyol ve Yol-Yapı Şirketi gibi bakıryolu ve kömür yolu, Erzurum-Sivas hatlarının ihalelerine katılmıştı. Hathan ortaklarının diğer müteahhitlerden farkı, inşaat işlerinde kendi finansmanlarını sağlamak için 1928’de Türkiye İmar Bankasını kurmuş olmalarıydı. Türkiye İmar Bankası’nın yol inşaatı, sulama işleri, resmi bina inşaatı gibi inşaat işlerine girişen inşaat şirketlerine, bu arada kendi hissedarı bulunan mühendis ve müteahhitlere kredi açtığı görülmektedir (Ökçün, 1997: 275).

Bakıryolu ve kömür yolu ihalelerine çok sayıda müteahhit katılmış olmasına rağmen çoğunluğu hakkında çok az bilgiye ulaşılmaktadır. İhaleye katılanlar arasında Muhaddiszade Alim ve Erzurumlu Nafiz (Kotan) gibi müteahhitler hem ticari sermayeye sahiplerdi hem de ihalelere kurdukları inşaat şirketleri aracılığı ile katılmışlardı. Muhaddiszade Alim, Aral İnşaat ve Erzurumlu Nafiz

(Kotan) ise İnşaat İdare-i Fenniyesi³¹ bünyesinde bir mühendis barındırarak kurup ihalelere katılmışlardır. Kırzade Şevki, Osmanlı döneminde Giresun'da bakır madeni imtiyazını elde etmiş (BCA, 30-10-0-0-175-210-1) ve cumhuriyet döneminde ise Karadeniz'de deniz taşımacılığı yapmaktaydı. (BCA, 30-18-1-2-38-51-8). Bunun yanında Kırzade Şevki, 1935-1937 yılları arasında Türkiye'deki iktisat politikalarının önemli bir belirleyeni olan Ali İktisat Meclisinin üyesiydi (Hakimiyeti Milliye, 2 Teşrinisani 1931). Kırzade Şevki İş Bankası kurucu üyeliği ve Ziraat Bankası yönetim kurulu üyeliği yapmıştı. Ticari sermaye sahibi haricinde nadiren sanayi sermayesine sahip olan Beyzade İbrahim Nuri gibi sanayiciler de ihalelere katılmıştı. Beyzade İbrahim Nuri, hem Türk Ticaret Bankası gibi bir banka sahibi/ortağıydı hem de tekstil sanayinin öncülerinden olan Karamürsel mensucat fabrikasının sahibiydi (Kurun, 14.02.1936).

Demiryolu ihalelerini alan müteahhitlerin doğal olarak bürokrasi ile olan ilişkileri, tek işverenin devlet olması nedeniyle tartışma haline gelmiştir. Örneğin Abdurrahman Naci Demirağ'ın söz konusu ihaleler dışındaki aldığı bazı alt yapı ihalelerinde yolsuzluklar yaptığı gazete haberlerinde yer almış ve bu haberler mahkemelere de yansımıştır (Kurun, 06.06.1936,13.06.1936). Müteahhitlik hizmetlerine milletvekillerini girmesine dair engellerin konulması amacıyla TBMM'ye önergeler verilmiştir (Tekeli ve İlkin, 1993:469). Bu önergelerin ne kadar etkili ve ne ölçüde engellerin konulduğu, Emin Sazak'ın demiryolu ihalelerindeki rolü düşünüldüğünde belirsiz olduğu söylenebilir. Fakat 1934 yılında Nafia/bayındırlık bakanlığı memurları/mühendisleri bakanlıktan ayrıldığı beş yıl süre zarfında ihalelere ilişkin herhangi bir faaliyette bulunmalarına bir kanun ile yasak getirilmiştir. Bu düzenleme, müteahhit-mühendis/memur (Bayındırlık Bakanlığı) ortaklığı ile alınan ihalelerin o zamana kadar ki yoğunluğuna işaret etmektedir. 1930 yılında bir gazetede ki "Sermayedar bîr şerik arıyorum. Elyevm (hâlâ) Antalya başmühendisiyim, 20 senelik mühendis mektebi alisi mezunuyum, değerim olan parayı alamıyorum, evvelce dahi müteahhitlik ettim. Her nevi inşaat ve betonarme hesabat yaparım. Arzu edenler adresime müracaat edebilirler. Emin Hüsnü" (Hakimiyet-i Milliye, 04.08.1930) bu ilan söz konusu durumu daha da somutlaştırmaktadır. Nafia Vekâleti bürokratları/ mühendisleri ile müteahhitlerin ortaklaşa kamu ihalesine katılarak sermaye birikimi elde etmenin yaygın bir eğilim olduğu kanısına varılabilir.

Sonuç

Erken cumhuriyet döneminde büyük ölçekli kamu yatırımlarının finansman problemi tahvil bazlı borçlanma yerine taahhüt yöntemi ile çözülmeye çalışıldı. Ergani demiryolu hattı ile Sivas-Erzurum demiryolu hattı haricindeki demiryolu hatlarının bütününde taahhüt yöntemi kullanılmıştı. Bu yöntem bir kamu

borçlanma yöntemi idi. Çünkü taahhüt yöntemi ile yapılan inşaat ve diğer kamu harcamalarının ödemeleri Düyun-u Umumiye/devlet borçları bütçesi üzerinden yapılmaktaydı. Söz konusu bütçenin genel bütçe içindeki özellikle 1930'lu yıllardaki ağırlığına bakıldığında önemi anlaşılmaktadır. Bunun yanında bu bütçenin kendi içindeki sınıflandırması da incelendiğinde iç borç –tahvil ve bono-ödemelerinin yüksekliği göze çarpmaktadır.

Bu çalışmada, erken cumhuriyet dönemi demiryolu ihalelerinin Türkiye'de sermaye birikiminin rolüne odaklanılmıştı. Büyük ölçekli kamu yatırımlarının finansmanında kamu borçlanmasının payı çok büyük olmuştur. Özellikle demiryolu hatlarının inşasında yer alan yerli/Türk müteahhitler, kamu borçlanması ile gerçekleştirilen yatırımların ihalesini üstlenerek sermaye birikimi elde etmişlerdir. Bu çalışmanın sınırları içinde ele alınan Keller-Malatya (bakıryolu) ile Filyos-Irmak (kömür yolu) demir yolu inşasına katılan müteahhitler, kamu borçlanma sistemi dolayısıyla kamu ihalelerine katılarak sermaye birikimi sağlamışlardır. Ek tablo 1 ve 2'de yer alan müteahhitlerin hikâyelerine bakıldığında ya ilk birikimlerini ya da ticari sermayelerini üretken sermayeye dönüştürmelerinde bu ihalelere katılmalarının etkili olduğu söylenebilir.

Keller-Malatya (bakıryolu) ile Filyos-Irmak (kömür yolu) demir yolu inşası, Türkiye sermaye birikimi ve/veya ilksel sermaye birikimi açısından tarihsel bir laboratuvar gibidir. Grafik 2'de müteahhitlerin ilişkide oldukları kategorik durumlara bakıldığında; sermayenin farklı fraksiyonları (ticari sermaye, üretken sermaye ve para sermaye) ve kamu bürokrasisi (bakan/milletvekili veya bayındırlık bakanlığı mühendisi olmak gibi) ile farklı derecelerde ilişkiler kurularak söz konusu ihalelerde yer aldıkları görülmektedir. Bunun somut örnekleri Nuri Demirağ, Abdurrahman Naci Demirağ, Emin Sazak ve Ali Naki Erenyol gibi müteahhitlerdir. Sözü edilen bu müteahhitler sermayelerini, gelecekte elde edilecek olan verginin devlet tahvili veya hazine bonusu aracılığı ile şimdiye taşınması ile elde etmişlerdir. Kamu borçlanma ya da kamu kredi sistemi dolayısıyla devlet ihalelerinden sermaye elde etme, erken cumhuriyet dönemine Türkiye'ye özgü bir karşılaşma değil kapitalizme içkin olup dünya genelinde farklı dönemlerde farklı tonlarla sürekliliğini koruyan bir olgudur. Bu çalışmada ortaya çıkan özgüllük, ele alınan Nuri Demirağ, Abdurrahman Naci Demirağ, Emin Sazak ve Ali Naki Erenyol gibi müteahhitlerin faaliyetlerinin öncesi ve/veya sonrasında bürokrasinin içinde bizzat yer almış olmalarıdır. Ve bu olgu Türkiye iktisat tarihi açısından sermaye birikimi stratejileri çerçevesinde dönemlere ayrılarak araştırılmaya muhtaçtır. Ancak bu araştırma sonuçları ile -günümüzde de kamuoyunda yer alan kamu ihaleleri ile zenginleşme olgusunun- Türkiye'de devlet ihalelerinin, sermaye birikimi ve sınıf oluşumlarına etkisi hakkında daha temel yargılara varılabilir.

Ek Tablo 1. Kellar-Malatya/ Bakırvolu Hattı İnşaatında Yer Alan Şirketler ve Mütעהahhithler

Kısm / km	Yükleniciler	Ülke	Kısm / km	Yükleniciler	Ülke
1./0-10	Ömer, Raif &Hulusi	Türkiye	20./333-347	Mühendis Ömer Raif ve Hulusi.	Türkiye
2./10-35	Ömer, Raif &Hulusi	Türkiye	21./		
3./35-60	Cumhuriyet İnşaat T. A. Ş.		22./347-368	Mühürdaroğlu Nuri ve Mühendis Ali Naki ve Şerikler	Türkiye
4./60-85	Cumhuriyet İnşaat T. A. Ş.	Türkiye	23./368-385	Mühendis Ömer Raif ve Hulusi.	Türkiye
5./85-100	Mühendis Fuat & Şti	Türkiye	24./385-407	Hathas Şti, Yol ve Yapı Ltd. Şti, Mühürdaroğlu Nuri (Demirağ) ve Ali Naki ve Şerikler, Mühendis Ömer Raif ve Hulusi.	Türkiye
6./100-115	BrüderRedlich&Berger	Avusturya	25./407-421	Hathas Şti, Yol ve Yapı Ltd. Şti, Mühendis Ömer, Raif ve Hulusi ..	Türkiye
7./115-142	Lenz&Co.	Almanya	26./421-435	İnşaat İdarei Fenniyesi...	Türkiye
8./142-158	BrüderRedlich&Berger	Avusturya		Ferişyat İşleri	
9./158-173	Mebus Emin (Sazak) ve Mühendis Ömer, Raif ve Hulusi Beyler Şti.	Türkiye	0-143	Wetek A.Ş.	Danimarka
10./173-189	Halit Tahir, Mühendis Haydar Salih (Tokal) ve Ahmet Fahri Kolektif Şirketi	Türkiye	143-252	Süreyya Sami, Bayram ve Kemal	Türkiye
11./189-207	Mebus Emin (Sazak) ve Mühendis Ömer Raif ve Hulusi Beyler Şti.	Türkiye	252-283	Süreyya Sami ve Şedele Zade Kemal	Türkiye
12./207-222	Mühürdarzade Nuri ve Abdurrahman Naci (Demirağ)	Türkiye	283-346	İnşaat İdarei Fenniyesi...	Türkiye
13./222-238	Mühürdarzade Nuri ve Abdurrahman Naci	Türkiye	346-435	Abdurrahman Naci (Demirağ)	Türkiye
14./238-253	Lenz&Co.	Almanya		Bina İşleri	
15./252-268	Abdurrahman Naci (Demirağ)	Türkiye	0-142	Mühendis Ali Saim	Türkiye
16./268-283	Mühendis Ömer Raif ve Hulusi, Cümhuriyet İnşaat T. A. Ş.	Türkiye	149-253	Mühendis Şevket, Muratzade Mehmet ve Ahmet Asım	Türkiye
17./283-300	Abdurrahman Naci (Demirağ)	Türkiye		Demir Yolu Köprüler	
18./300-315	Abdurrahman Naci (Demirağ)	Türkiye		Şimal ve Cenup Hatları	Almanya
19./315-333	Mühürdaroğlu Nuri ve Mühendis Ali Naki ve Şsi	Türkiye		Ang. Klönne, Dortmund	Almanya
	Ana Yüklenici Firma	Nydvist&Holm A B Konsorsiyumu		Humboldt-Deutzmotoren A/G Köln-Kalk	Danimarka
	İnşaat Mühendisleri	J. Saabye& O. LercheveKampmann. Kierulff&Saxild			Danimarka

Kaynak: Nydvist&Holm (1937), *Construction Deslignes, De Chemins De Fer İrmak – Filijos&Fevzipaşa – Diyarbakir, Göteborg.*

Ek Tablo 2. Filyos -Irmak/Kömüryolu Hattı İnşaatında Yer Alan Şirketler ve Müteahhitler

Irmak		Filyos		Ülke		Ülke		
Kısım / Km	Yükleniciler	Ülke	Kısım / Km	Yükleniciler	Ülke	Ülke	Ülke	
1./ 07-12,6	Mühendis Şevki Niyazi (Dağdelen)	Türkiye	1./1,5-26	Mühendis Mehmet Ata, Emin Avni	Türkiye	Türkiye	Türkiye	
2./12,6-25	Cumhuriyet İnşaat T.A.Ş	Türkiye	2./ 26-46	Mühendis Mehmet Ata, Emin Avni	Türkiye	Türkiye	Türkiye	
3./25-45	Mühendis Fahri Hüsnü, Tahir ve Kemal	Türkiye	3./ 46-70,4	Abdurrahman Naci (Demirağ) ve Kızılda Şevki	Türkiye	Türkiye	Türkiye	
4./45-70	Mühendis Şevki Niyazi (Dağdelen) ve Necit Behiç (Erkin)	Türkiye	4./70,4-85,1	Abdurrahman Naci (Demirağ)	Türkiye	Türkiye	Türkiye	
5./70-95	Mühendis Tahsin İbrahim	Türkiye	5./85,1-106,3	Mühendis Osman Hüsnü Bey ve M. Braggioti	Türkiye	Türkiye	Türkiye	
6./95-120	Beyzade İbrahim Nuri ve Mühendis Ahmet Said	Türkiye	6./106,3-132	MehmetGalip ve Fescizade İbrahim Galip ve Erzurumlu Nafiz Bey (Kotarı)	Türkiye	Türkiye	Türkiye	
7./120-142,5	Mühürdaroğlu Nuri (Demirağ) ve Mühendis Ali Naki (Erenyol)	Türkiye	Altyapı Çalışmaları ve Ray Döşeme					
8./142,5-162,2	Abdurrahman Naci (Demirağ)	Türkiye	0-42	Wetek A /S				
9./162,2-186	Mühendis Ragıp ve MühaddiszadeAlim	Türkiye	42-70	Abdurrahman Naci (Demirağ)				
10./186-228,5	Aral İnşaat Ltd. Şti	Türkiye	70-135,6	Mühürdaroğlu Nuri (Demirağ) ve Mühendis Ali Naki (Erenyol)				
EK Çalışma 65-120 Km	Ali Naki (Erenyol) veNuri	Türkiye	132-135,6	Mühürdaroğlu Nuri (Demirağ) ve Mühendis Ali Naki (Erenyol)				
Altyapı Çalışmaları ve Ray Döşeme								
0-25	Wetek A Ş	Danimarka						
25-133	Molla Zade Bahaettin ve M. Fahrettin	Türkiye						
132,8-162,2	Abdurrahman Naci (Demirağ)	Türkiye	0-70	Mühendis Ferruh				
162,2-255	Aral İnşaat Ltd. Şti	Türkiye						
Viyadükler	Abdurrahman Naci (Demirağ)	Türkiye						
İstasyon Binaları	Mustafa Cemal, M. Asim ve Mehmed	Türkiye						
Ana Yüklenici Firma		Nydaqvist&Holm A B Konsorsiyumu					Danimarka	
İnşaat Mühendisleri		J. Saabye& O. LercheKampmann. Kierulff&Saxild(Kampsax)					Danimarka	

Kaynak: Nydaqvist ve Holm(1937), *Construction DesLignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos&Fevzipaşa – Diyarbekir, Göteborg.*

Sonnotlar

1 Bonafeld (2014: 75), “olumsuzlanan terimin bağımsız var oluşunu yitirir ve bunu tam da özü yeni terimde muhafaza edildiği anda yapar” diye vurgular. Bu vurgulardan hareketle devlet tahvili/kamu borcunun verginin bir olumsuzlaması olduğunu ve devlet tahvili/hazine bonosu veya bir ödeme taahhüdünün vergiye ilişkin bilgiler taşıdığını dile getirmek mümkündür. Çünkü vergiye içkin olan kamu harcamasının finansman niteliği artık akışkan/likit bir varlık olan kamu borçlanma araçlarına devredilmiştir.

2 Goldscheid (1958: 204), kapitalist ekonomik sistemden önce mali sömürünün var olduğunu ve bunun kapitalizm için zemin hazırladığını belirtir. Bununla beraber Marx'ın kamu borçlarının ilkel sermaye birikiminin kaldırıcı olduğu iddialarını destekler. Ancak Marx'ın bu derin kavrayışının onun teorisinin bütününe yansımadığını da dile getirir.

3 Kapitalist toplumlardaki hükümetler vergiler aracılığıyla yinelenen gelir akımları yaratırlar. Bu akımlar sahibine (vergi gelirleri ile finanse edilen) bir faiz geliri akımı vadeden hükümet borç kâğıdı ihraç edilerek sermayeleştirilir. Hükümet borç kâğıtlarının neticedeki değeri, hiçbir reel sermaye yatırımına tekabül etmez, dolayısıyla da hayali sermayedir (Foley, 2018: 75) .

4 Küçük Asya, Suriye ve Mezopotamya'daki köylülerle, Alman sermayesi arasındaki mekanizma şöyle işliyordu: Konya, Bağdat, Basra, vs. vilayetlerde tahıl ilkel köylü ekonomisinin basit kullanım-ürünü olarak yetiştirilmektedir. Bu ürün derhal devlet vergisi olarak mültezimin eline geçmektedir. Ürün mültezimin eline geçtiğinde meta olmakta yani para olarak devlete(Osmanlı) gitmektedir. Para köylü tahılının sadece dönüşüme uğramasından başka bir şey değildir; meta olarak bile üretilmemiştir. *Oysa şimdi demiryolları yapımı ve işletilmesi karşılığında sağlanan devlet taahhüdü olarak işlem görmektedir.* Bir başka deyişle Asya köylüsü ve poretaryasından sağlanan üretim araçlarının değeri ve artı-değer, demiryollarının yapım ve işletilmesi süreci içinde realize edilmektedir. Bu süreç içinde Almanya'da üretilmiş olan üretim araçları da kullanılmakta, dolayısıyla Asya köylüsünün tahılı, Alman işçilerinden çekilen artı-değerin nakit paraya dönüştürülmesine de hizmet etmektedir. Bu işlevler yerine getirilirken, para Türk hükümetinin elinden çıkarak, -Deutsche Bank- Almanya merkez bankasının kasalarına yuvarlanmakta ve burada Gwinneri, Siemens, Stinnes beylerle onların müdürlerinin Deutsche Bank'ın hissedarı ve müşterilerinin ve bir dizi yan şube ağının hesaplarında, girişimci payı, imtiyaz hakları, temettüer ve faiz biçiminde girmekte, kapitalist artı-değer olarak birikmektedir. Mültezimin olmadığı durumlarda bu dönüşümün en basit ve açık hale indirgenmektedir. Köylünün tahılı doğrudan doğruya Düyun-u Umummiye İdaresinin yani Avrupa sermayesinin temsilcilerinin eline geçmekte ve doğal biçimi terk etmeden gerek Alman gerek diğer yabancı sermayenin geliri olmakta; tahıl asya köylüsü açısından geçerli olan kullanım-biçimini bile değiştirmeden, daha meta haline gelip kendi değerini realize etmeden, kapitalist artı-değeri realize etmektedir. Bu

işlem Avrupa sermayesi ile Asya'ya özgü köylü ekonomisi arasındaki kaba ve doğrudan mekanizmayı yansıtmakta, Türk devletinin rolü devletin gerçek rolüne indirgenmekte, yani köylü ekonomisinin kapitalizm amaçları için kullanılmasının siyasal mekanizması olmaktadır –kapitalist emperyalizm döneminde, tüm doğu devletlerinin oynadığı gerçek rol budur (Luxemburg, 2004: 341-342).

5 Bunun için bkz. (Akyüz, 2021)

6 Tablo 1' de yer alan İdari Bakanlık ve Kurumlar sütunu: Büyük Millet Meclisi, Riyaseticümhur, Divanı Muhasebat, Başvekâlet, Şûrayı Devlet/Danıştay, İstatistik Müdüriyeti Umumiyesi, Devlet Meteoroloji İşleri, Diyanet İşleri Reisliği, Rûsumat, Tapu ve Kadastro, Dahiliye Vekâleti, Posta, Telgraf ve Telefon, Hariciye Vekâleti, Matbuat Müdüriyeti Umumiyesi, Sıhhiye ve Muaveneti İçtimaiye Vekâleti, Adliye Vekâleti, Maarif Vekâleti, Ticaret Vekâleti/İktisat Vekâleti, Ziraat Vekâleti gibi kurum ve bakanlıklardan oluşmaktadır. Savunma ve Güvenlik sütunu ise: Müdafaai Milliye Vekâleti, Umum Jandarma Kumandanlığı, Emniyeti Umumiye, İmalâtı Harbiye, Harita Müdüriyeti Umumiyesi gibi kurum ve bakanlıklardan oluşmaktadır.

7 Duyun-u Umumiye (Devlet Borçları) bütçesi, Maliye Bakanlığına bağlı Muntazam Borçlar Umum Müdürlüğü'nün bütçesi şeklinde ayrı bir hesap olarak 1923-1964 yılları arasında genel bütçe içinde yer almıştır.

8 Bunun için bkz. (Akyüz, 2017)

9 Cumhuriyet kurulduğu andan itibaren kamu harcama ve gelir tahminlerindeki belirsizlik nedeniyle olağanüstü/fevkalade ödenek yöntemine ziyadesiyle başvurulmuştu. Bunun için bkz (Çoşar, 2004: 68-80)

10 Evrakı nakdiye itfa karşılığı ve Merkez bankasınca deruhde edilen evrakı nakdiye mukabili verilmiş olan bonoların faizi ve sermayenin tam teminatı

11 499 numaralı kanun uyarınca Ziraat bankasına ödenmesi gereken taksit ve traktör tazminatı

12 Keller-Malatya (Bakıryolu) ve Filyos-Irmak (Kömüryolu) demiryolu hattı ihalesini alan Nydqvist&Holm Konsorsiyuma ve yine bu hatların ihalesine katılan ikinci müteahhitler ile (Abdurahman Naci Demirağ, Mehmet Galip ve Fescizade İbrahim Galip ve Erzurumlu Nafiz Bey (Kotan), Nuri Demirağ, Ali Naki Erenyol gibi müteahhitler) yapılacak ödemeler için 1933 yılında sözleşme yapılmak istenmiştir. Sözleşmede ödemeler, ziraat bankası tarafından teminatı kabul edilecek olan %7 faizli 12 ay vadeli poliçeler ile yapılması öngörülmüştü (BCA, 30-18-1-2-38-53-11).

13 Söz konusu bu konsorsiyum Türkiye tarihinde Türk müteahhitlerden oluşan ve ihale alan ilk konsorsiyumdu. Bu konsorsiyum, 1- Yol ve yapı limitet şirketi(Mühendis Ahmet Asım Bey, Mühendis Şevket Bey, Murat zade Mehmet Bey, Selanikli Kâzım Bey, Mecit

İbo Bey) 2- Hattas gurubundan Mühendis Haydar Salih Bey, Halit Tahir Bey ve mühendis arkadaşları 3- Mühendis Ömer Raif ve Mühendis Hulusi Beyler inşaat müteahhitliği 4- Mühürdar oğlu Nuri Bey ve Mühendis Ali Naki Beyler (Erenyol) gibi dört gruptan oluşmaktaydı (Çalapverdi, 2008: 16).

14 Kapmsax, Kampmann Kierulff&Saxild A/S isimli iki mühendislik firmasının ortaklığıydı. Kapmsax, Türkiye'deki demiryolu inşaatına devam ederken 1933 yılında Trans-İran demiryolu inşaatını üstlenmiştir.

15 Bunların haricinde Afyon-Antalya Hattı(ilk 25 km) , Bursa'da Merinos Fabrikası, Karabük Demir-Çelik Fabrikasının bir kısmı, İzmit Selüloz Fabrikası, İstanbul Hal Binası, Eceabat-Havza Şosesi gibi yapıların müteahhitliğini yapmıştır.

16 Nuri Demirağ'ın devlet memurluğundan ayrılıp "Türk Zaferi Sigara Kağıdı" adlı bir sigara kağıdı imal ettiği ve daha sonra "Mühürdarzade Kantariye İthalat-İhracat Tütün Gümrüğü Şirketi" adlı bir şirket kurmuştur. Anılarında bu işlerden 84 000 TL'lik servet elde ettiğini belirtmiştir. 1920'de Büyük Millet Meclisi, sigara kâğıdından alınan verginin artırılmasına ilişkin 31, 215 ve 221 sayılı kanunlar ve 1925 tarihli Tütün ve Sigara Kâğıdına İlişkin İnhisar Kanunu ile Nuri Demirağ'ın bu alandaki işlerinin azalmış olması muhtemeldir.

17 1924 yılında 449 sayılı kanunla hükümete Samsun-Sivas ve Ankara-Musaköy Hatları'nın inşası için 65 milyon lira sarf yetkisi verildikten sonra ilk Türk müteahhitler olarak Tefik ve Süreyya Sami Beyler Ankara-Yahşihan Hattı'nın ve Şevki Niyazi (Dağdelen) Bey de aynı güzergâh üzerindeki bir dekovil hattının ihalesini almışlardır (Batmaz ve diğerleri, 2006: 81). Adı geçen bu mühendisler bakıryolu ve kömüryolu hatlarının ihalesinde de yer almışlardır.

18 Atılgan (2019, s. 11-12), Nazım Hikmet'in Memleketimden Manzaralar adlı eserinde dönemin burjuvalarından bahsettiğine ilişkin önemli vurgularda bulunur. Yine bu eserde Nuri Demirağ'a atıfla yazdığı dizelerde ilkel birikime ilişkin dikkate değer vurgular vardır. " ilk hareket noktasına bir daha dönüp bakmaz. Bizi yedi kat yerin dibinden alıp sırtında götürürken Zümrüdü anka kuşu budumuzdan et kesip veririz. Sonra Kafdağı'na ulaştık mıydı kuş unutulur biz buraya say-i zatimizle çıktık, deriz. Sayı zâtî: budumuzdan kestiğimiz et?" (Hikmet, 2016: 135)."

19 Son Posta 13.06.1933

20 Divriği'de bulunan Zimara, Ömerli ve Hinora Krom madenciliğinin imtiyazını almıştır. bnkz (Yalçınkaya & Yalçınkaya, 2020)

21 Yüksel Holding, inşaat başta olmak üzere turizm, finans, bilgi teknolojisi, imalat ve yatırım gibi farklı alanlarda etkinlik göstermektedir.

22 Samsun-Sivas hattının 14-15-16 numaralı tünelleri, Çerikli-Serikli kısmı ve çok sayıda

köprü inşasını Müteahhit kardeşi Habib ve Mühendis Şevki ile Mühendis Behiç (Erkin) ihalesini üstlenmişlerdi (Sazak, 2009: 328).

23 Sazak, anılarında kereste fabrikası için devletin kendisine 1 milyon TL'lik kredi verdiğini belirtmiştir (Sazak, 2009: 280)

24 Kereste imalatından ilgili dönem için %400 gibi karlar sağladığı bilinmektedir (Kurmuş, 1977).

25 Söz konusu demiryolu hattı için bkz. (Yavuz & Kara, 2019)

26 Bu şirketin kuruluşu için bkz. (BCA, 30-18-1-1-7-17-11; BCA, 30-18-1-1-17-86-15). Söz konusu şirkete 1943'te Tokat, Çorum ve Balıkesir'de depremde zarar gören yapıların inşası için gerekli çiviler, Karabük çelik fabrikasındaki çeşitli boylardaki demirler ile 80.000 TL'ye pazarlık usulüyle yaptırılmıştır (BCA, 30-18-1-2-101-24-20).

27 Arşivlerden ulaşılabilir olan iki ihale göze çarpmaktadır. Birincisi Büyük Menderes üzerinde ışıklı gölün sulama işleri; bu ihalenin bedeli yaklaşık bir milyon TL civarındadır ve %19 indirimle ihaleyi almıştır (BCA, 30-11-1-0-162-20-19). İkincisi ise 1944 yılında savunma bakanlığından 4000 tonluk bulgur ihalesidir .(BCA, 30-11-1-0-170-26-12).

28 Soci t  Genevoise d'instruments Physiques adlı şirketin Türkiye temsilciğini yapmıştır (Akşam 06.03.1940). Bunun yanında Skoda – Triumph dizel motorlarının Türkiye'de satışını üstlenmiştir (Akşam, 07.05.1947).

29 Söz konusu dönemde sahip olduğu şirketler: İktisadi ve Sınai Tesiat ve İşletme A.Ş. (TELAY), Kauçuk İşleri Limited Şirketi (Balina Lastik Fabrikası), Elektro-Mekanik Sanayii A.Ş., Şark Yağ ve Boya Fabrikaları Anonim Şirketi.

30 Haydar Salih (Tokal), 1944 yılında kurulan Yapı-Kredi Bankasının ortaklarından biriydi.

31 Bknz Muhaddiszade Alim mühendis Ragıp ile Aral İnşaat limited şirketini kurmuşlardır (Hakimiyeti Milliye, 1 İkinci Teşrin 1934). Erzurumlu Nafiz (Kotan), Mühendis Mehmet Galip ve Fesçizade İbrahim Galip Bey ortak olarak İnşaat İdare-i Fenniye kurmuşlardı (Hakimiyeti Milliye, 9 Mayıs 1931).

Kaynakça

Akalın G (2008). *Atatürk Dönemi Maliye Politikaları*. Ankara: Maliye Bakanlığı Yayınları.

Akdeniz G (1964). *1933 Türk Borcu Tahvillerinin İtfası*. Maliye Araştırma Merkezi Konferansları, 10, 75-82.

Akyüz F (2017). Osmanlı'nın Günahlarından Kurtulmak: Cumhuriyet'in İç Borç Mahsubu. *Studies of the Ottoman Domain* , 7 (12), 24-42.

Akyüz F (2021). 1923-1929 Dönemi'nde Türkiye'de Denk Bütçe ve Kamu İç Borçlanması. *CTAD: Journal of Modern Turkish History Studies* , 17 (34), 741-773.

Akyüz F (2022). Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu İhaleleri Üzerinden Türkiye'de 1097 Sermaye Birikiminin İzini Sürmek. *Mülkiye Dergisi*, 46(4), 1071-1100.

Atılğan G (2019). Manzaralar'daki Burjuvalar: Nâzım Hikmet'in Kaleminden Türkiye Burjuvalarının Dünyası. *Çalışma ve Toplum*, 60 (1), 231-258.

Baboğlu R (2014). *Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekâleti Devlet Demiryolları Samsun-Sivas Demiryolu Amasya İstasyonunun İşletmeye Küşadı 21 Teşrinisani Hatırası 1927*. Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları , 13 (25-26), 183-234.

Batmaz E Ş, Emiroğlu K, & Ünsal S (2006). *İnşaatçıların Tarihi: Türkiye'de Müteahhitlik Hizmetlerinin Gelişimi ve Türkiye Müteahhitler Birliği*. Türkiye Müteahhitler Birliği.

Boratav K (2006). *Türkiye'de Devletçilik*,(2. Baskı). Ankara: İmge Yayınevi.

Boratav K (2008). *Türkiye İktisat Tarihi 1908-2002*. Ankara: İmge Yayınevi .

Buğra A (2017).*Devlet ve İşadamları*. İstanbul: İletişim Yayınları.

Carcanholo M D (2017). Marx (İsm) And Public Debt: Thoughts on the Political Economy of Public Debt. *Critique* , 45 (3), 303-317.

Çalapverdi i (2008). *Sivas – Erzurum Demiryolu İnşası (1933-1939)*. İstanbul: Divriği Defteri.

Çoşar N (2004). *Kriz, Savaş ve Bütçe Politikası (1926-1950)*. İstanbul: Bağlam.

Foley D (2018). Tarihsel Bakış Açısından Marx'ın Para Kuramı. İçinde: F. Moseley, *Marx'ın Para Kuramı Modern Değerlendirmeler* (A. Ördek, Çev., s. 61-82). Ankara: Heretik.

Forges G D ve Patalano R (2017). Marx on Public Debt: Fiscal Expropriation and Capital Reproduction. *International Journal of Political Economy* , 46 (1), 50-64.

Goldscheid R (1958). A Sociological Approach to Problems of Public Finance. İçinde: R Musgrave ve T Peacock, *Classics in the Theory of Public Finance* (s. 202-213). London: MacMillan.

Hikmet N (2016). *Memleketimden İnsan Manzaraları*. İstanbul: YKY.

İlkin S & Tekeli İ (1982). *Uygulamaya Geçerken Türkiye'de Devletçiliğin Oluşumu*. Orta Doğu Teknik Üniversitesi Yayınları, Ankara.

İlkin S ve Tekeli İ (1993). Türkiye'de Büyük İnşaat Müteahhitlerinin Doğuşunda Cumhuriyetin Bayındırlık ve Demiryolu Programlarının Etkisi, *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 20, (1-2), s. 207-228.

Kesler S (1935). Bir Milyonerle Konuştum. *Son Posta* (5 Haziran 1935), s. 15.

Keyder Ç (1989).*Türkiye'de Devlet ve Sınıflar*. İstanbul: İletişim Yayınları.

Kuban Z (2018). Anadolu Hisarlıların Belleği: Halat Fabrikası. *Toplumsal Tarih* (295), s. 16-21.

1098 Akyüz F (2022). Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu İhaleleri Üzerinden Türkiye'de Sermaye Birikiminin İzini Sürmek. *Mülkiye Dergisi*, 46(4), 1071-1100.

Kumrulu A G (1976). Mali Denge Vergisi. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* , XXXIII (14), 49-62.

Kurmuş O (1977). Cumhuriyetin İlk Yıllarında Sanayinin Korunması Sorunu ve Ticaret Sermayesinin Tavrı. *Sanayi Kongresi 1976*, Ankara: Makine Mühendisleri Odası, s. 3-20.

Luxemburg R (2004). *Sermaye Birikimi*. (T. Ertan, Çev.) İstanbul: Alan Yayıncılık.

Marx K (1997). *Kapital Üçüncü Cilt* . Ankara: Sol Yayınları.

Marx K (2012). *Grundrisse Ekonomi Politîğin Eleştirisi İçin Ön Çalışma*. (S. Nişanyan, Çev.) İstanbul: Birikim Yayınları.

Marx K (2013). *Kapital Cilt 1*. Ankara: Yordam.

Marx K (2016). *Fransa'da Sınıf Mücadeleleri: 1848-1850*. Ankara: Yordam.

Nafia Vekaleti (1933). *10 Yılda Türkiye Nafiası 1923-1933 (1. Vekalet Teşkilatı 2. Demiryolları İnşaatı)* . Ankara: Nafia Vekaleti.

Nydqvist&Holm (1937). *Construction DesLignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos&Fevzipaşa – Diyarbekir*. Göteborg: Nydqvist&Holm.

Ökçün A G (1997). *İktisat Tarihi Yazıları*. Ankara: Sermaye Piyasası Kurulu.

Sazak E (2009). *Hatıralar Emin Bey'in Defteri*. İstanbul: Bilgeoğuz.

Şakir Z (1947). *Nuri Demirağ Kimdir?* . İstanbul: Kenan Matbaası.

Ünsal S (2020, 08 14). *Taşeronluktan Sanayiciliğe*. [www.intes.org.tr: http://www.intes.org.tr/content/insaat_sektoru_tarihce_suha_bey.pdf](http://www.intes.org.tr/content/insaat_sektoru_tarihce_suha_bey.pdf) adresinden alınmıştır

Walker G (2016). *The Sublime Perversion of Capital*. Durham and London: Duke University Press.

Yalçinkaya A ve Yalçinkaya L A (2020). Nuri Demirağ'ın Bir Girişimci Olarak Ortaya Çıkışı, Yükselişi ve Düşüşü: Makro-Kurumsal Yaklaşım Bağlamında Tarihsel Bir İnceleme . *Yönetim Bilimleri Dergisi* , 18 (38), 839-864.

Yavuz N ve Kara A (2019). Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Samsun Sahil Demiryolunun Kuruluşu (1923-24) ve Türk Anonim Şirketi. *Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi* , 4 (1), 68-83.

Yıldırım İ (1999). Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları ve İlk İç Borçlanmalar (1923-1950) . *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi* , 44 (15), 603-626.

Yılmaz C (2015). Bafra Demiryolu Bafra-Engiz Dekovil Hattı. *Bütün Şehir Dergisi* , 1 (6), 16-21.

Zarakoğlu A (1950). Memleketimizde Demiryolu Politikası. *Ankara Üniversitesi Hukuk*

Fakültesi Dergisi, 7 (3), 573-589.

Arşiv Belgeleri

BCA, 30-18-1-2-38-53-11

BCA, 30-18-1-2-32-72-6

BCA, 30-18-1-2-37-45-8)

BCA, 30-18-1-1-7-17-11

BCA, 30-18-1-1-17-86-15

BCA, 30-18-1-2-101-24-20

BCA, 30-11-1-0-162-20-19

BCA, 30-11-1-0-170-26-12

BCA, 30-18-1-2-38-51-8

BCA, 30-10-0-0-175-210-1

BCA, 30-18-1-2-33-5-9

BCA, 30-18-1-1-28-16-13

Gazeteler

Akşam

Borsa

Hakimiyeti Milliye

Kurun

Son Posta

Ulus