

İLK BİRİKİM VE DEVLET GARANTİSİ: OSMANLI'DA DEMİRYOLLARI VE GÜNÜMÜZDE ŞEHİR HASTANELERİ YÖNTEMLERİ

Ali Mert TAŞCIER¹

Özet

Kapitalist devletin gerek hukuka gerekse zor kullanma gücüne dayanarak elde ettiği birikimi, özel sektöre transfer ederek sermayeye dönüştürmesinin çeşitli yolları vardır ki bunlar süreç itibarıyla ilk birikim çözümlemesi kapsamında değerlendirilebilmektedir. Türkiye özelinde Osmanlı Devleti'nde yaptırılan demiryollarına verilen kilometre garantisi ve yakın zamanda yapılan şehir hastanelerine verilen hasta ve/veya işlem garantisi de aynı nitelikte yöntemlerdir. Çalışmada, bu devlet garantilerinin ilk birikime nasıl yöntem olduğu ele alınacaktır.

Anahtar Sözcükler: Kapitalizm, İlk Birikim, Demiryolları, Şehir Hastaneleri, Devlet Garantisi

PRIMITIVE ACCUMULATION AND STATE GUARANTEE: RAILWAYS IN OTTOMAN AND CITY HOSPITAL METHODS OF TODAY

Abstract

There are various ways in which the capitalist state transforms its accumulation based on both law and its right to use force into capital by transferring it to the private sector, which are within the scope of the primitive accumulation analysis can be evaluated. Turkey, in particular, the mileage warranty which is given to railways that were built in Ottoman Empire and the patient and/or the processing guarantee which is given to city hospitals that built up recently are the same quality methods. In this study, how these state guarantees are a method for primitive accumulation will be discussed.

Keywords: Capitalism, Primitive Accumulation, City Hospitals, Railways, State Assurance

¹ Öğr. Gör. Dr. Ufuk Üniversitesi Meslek Yüksekokulu, E-posta: alimerttascier@gmail.com, ORCID No: 0000-0003-1282-0834.

Giriş

İlk günahın teolojide oynadığı rolün aşağı yukarı aynısını, ekonomi politikte ilk birikim oynar. (Marx, 2011: 686)

İlk birikim üzerine ciddi bir yazın bulunmaktadır. Bu konuda çok sayıda eser yazıldı, dönemin koşullarına uygun olarak eleştiriler, yeni öneriler sunuldu. Bu nedenle ilk birikim çözümlemesinden hareketle yeni bir çalışma yapmak, belli konularda tekrardan kurtulamamak anlamına da gelmektedir. Şüphesiz bu tekrarların üzerine tarihten ve/veya güncel yöntemlerle yeni bir şeyler söylemeye uğraşmak, çalışmayı anlamlı kılacaktır.

Kapitalizmin tarihini, kökenini ve başlangıcını çözümlemek amacıyla Marx tarafından kullanılan ilk birikim, sadece servet birikimiyle yetinmediği, biriken servetin sermayeye dönüştürülmesi sürecini de içerdiği, dolayısıyla sermayenin başlı başına bir toplumsal ilişki olarak kavranması gerektiğini de ifade etmektedir. Marx (2011: 687) bunu, “üretim ve geçim araçları nasıl başından beri sermaye değilse, para ve meta da değildir. Bunların sermayeye dönüştürülmesi gerekir” diye vurgulamaktadır. Ya da benzer biçimde sadece stok, istif yöntemiyle oluşan birikim sermaye değildir ki yine Marx (2014: 423), “herhangi bir sermaye her zaman için, sözgelimi istifçilik vb. yoluyla ortaya çıkabilir. Ancak istifin sermayeye dönüşmesi, ancak emeğin sömürülmesiyle gerçekleşir” demektedir. Buradan hareketle kapitalizmin iktisadi kurallarının, sermaye birikiminin yaratılması ve sürdürülmesi için ekonomi dışı baskı erkine ihtiyaç duyduğu (Özuğurlu, 2003: 167) söylenebilir.

Marx’ın 14. yüzyılın sonundan başlayarak 19. yüzyıla kadar olan zaman diliminde İngiltere örneğinden gittiği ilk birikim çözümlemesi², ilk günah metaforuyla aslında şöyle açıklanıyor:

“Evvel zaman içinde, bir tarafta çalışkan, akıllı ve her şeyden önce de tutumlu bir seçkinler grubu, diğer tarafta tembel, ellerine geçen her şeyi ve daha fazlasını har vurup harman savuran bir serseriler grubu vardı... birinciler zenginlik biriktirdi ve ikincilerin elinde sonunda kendi derilerinden

² Gürkan (2019: 16), Kapital’e atıfla sürecin başlıklarını şu biçimde çıkarmıştır: “Bu dönem 19. yüzyıla gelindiğinde İngiltere’de beş aşamadan geçerek tamamlanmıştır. Bunlar sırasıyla şöyledir: i) ‘Kır nüfusunun topraktan yoksun bırakılması’ (mülksüzleşme ve proleterleşme), ii) ‘mülksüzleştirilenlere karşı çıkarılan kanlı mevzuat’ ve ‘ücretlerin düşürülmesine yönelik yasalar’ (yasanın ve hukukun ilk birikimi kurucu gücü), iii) ‘kapitalist çiftçinin doğuşu’, iv) ‘tarım devrimi’ ve ‘sanayi sermayesi için iç pazarın yaratılması’, v) ‘sanayici kapitalistin doğuşu.’”

başka satacakları bir şey kalmadı. Ve olanca çalışmalarına rağmen, hala kendilerinden başka satacakları hiçbir şeyleri olmayan büyük kitlenin yoksulluğu ve çalışmayı çoktan bırakmış azınlığın buna rağmen sürekli büyüyen zenginliği işte bu ilk günahla başlar” (Marx, 2011: 686).

İlk günahın, son günah olduğunu ya da günahın devam ettiğini, başka bir ifadeyle ilk birikimin, kapitalist üretimin temel koşulları yerine geldiğinde sona erdiğini ya da sürekli olduğunu savunanlar söz konusudur. Her ne kadar Marx (2011: 687), “ilk birikim denilen şey, üreticileri üretim araçlarından ayıran tarihsel bir süreçten başka bir şey değildir. Bunun ‘ilk’ süreç olarak görünmesi, sermayenin ve sermaye ile uyuşan üretim tarzının tarih öncesi dönemini oluşturmasından ileri gelir” dese de³ ilk birikimin farklı zaman ve yerlerde kendini yeniden üretmesi ya da sürekliliği ayrı bir tartışmadır. İlk birikimi geleneksel olarak yorumlayanlar, kapitalist üretimin temel koşullarının oluşmasını anlatırlar ki sürecin bu üretimin yerleşmesiyle tamamlandığını (Göztepe, 2014: 29) ileri sürerler. Paul Sweezy ve Maurice Dobb⁴ geleneksel anlayışın savunucuları olarak karşımıza çıkmaktadır. Buna karşın, başta Rosa Luxemburg (1986) olmak üzere Michael Parelman (2014), Massimo De Angelis (2014), Werner Bonefeld (2014), Harvey (2004) gibi isimler ilk birikimi kapitalizmin yapısal unsuru olarak görmekte ve sürekliliği vurgulamaktadır. Bu tartışmaya yoğunlaşma, makalenin konusunu kapsamamakla birlikte, ilkel birikimin kapitalizmin yapısal unsuru olduğu ve sürekliliğinden hareketle iki farklı yöntemin çözümlenmeye ne derece katkıda bulunduğu incelenecektir. İlk birikimin, farklı yöntemlerle de olsa güncelliğini koruduğu, tarihi bugünden anlayan dinamik ve analitik bir tarihsel çözümlenme olduğu (Gürkan, 2019: 17) devlet garantisini değerlendirmek için önemli bir kuramsal aygıttır.

İlk birikimin, hâlâ bu denli güncel olması yönteminin esnekliğinden ve kendisini sürekli yeniden üretmesinden kaynaklanmaktadır, denilebilir. Marx (2011: 687), aynı yerde tarihte zorun sermaye birikimi açısından çeşitlerini “fetih, boyunduruk altına alma, soygun için insan öldürme” örnekleriyle vermiş, bir anlamda emeğe el konulmasının biricik zenginleşme aracı olduğunun altını çizmiştir. Emeğin yoğun sömürüsü ve politik şiddetin iç içeliği, Marx’ın önemli kavramsal katkılarından olan ilkel birikime yeniden ve sıklıkla başvurulmasına yol açmaktadır (Göztepe, 2014: 15).

³ Marx’ın Kapital’de ele aldığı biçimiyle ilk birikimin yalnızca tarihselliğini ileri sürdüğü tartışmalıdır. Aynı yerde, sürecin İngiltere’de kapitalizmin geldiği aşama itibarıyla ele alındığını ve ilk birikimin kendini yeniden üretebildiğini gösterecek ifadeler de söz konusudur.

⁴ Dobb’un “Kapitalizmin Gelişmesi Üzerine İncelemeler”ine eleştiri getiren Sweezy’nin, daha sonra karşılıklı tartışmasının ortaya çıkardığı çalışma Türkçe Feodalizmden Kapitalizme Geçiş olarak derlenmiştir.

İlk birikime çalışma kapsamında başvurulmasında, günümüzde birikimin özel ellere transferiyle sermayeye dönüşmesi ve bu yolla mülksüzleştirilmeye doğrudan ya da dolaylı katkının yeni yöntemlerinin etkili olduğu belirtilebilir. Özellikle 20. yüzyıl sonrası ilk birikim kavramına başvurulması Gürkan'dan (2019: 19) özetle şöyle vurgulanabilir:

“20. yüzyılın içinden tarihsel olarak bakıldığında 2. Dünya Savaşı sonrası Keynezyen refah devletinde artan oranlı vergilendirme ile servet ve gelir eşitsizliklerinin azaltıldığı bir ortamda, işçi sınıfının siyasal güç elde ettiği ve kapitalist yönetim rasyonalitesinden farklı ve/veya ona karşıt bir siyasal akıl geliştirmeye başladığı bir zaman aralığında sol veya sosyal demokrat popülist tavırlar ilk birikim sürecini askıya alabilecek, tersine çevirebilecek... karşıt eğilimleri yaratmıştır. 2. Dünya Savaşı sonrası modernist kalkınmacı teoriler ve politikalar da Üçüncü Dünya'da ilk birikimi bu anlamda yeniden kurmaya çalışan, geleneksel yapıları kapitalistleştirmeyi hedeflemiş doktrinleri ve uygulamaları üretmiştir. 1980 neoliberal devrim tüm bunların krizinden doğan merkezde ve çevrede Harvey'in tanımladığı anlamda ilk birikimin yeni aşamasıdır. Ancak önemli bir farkla: 1980 sonrası ilk birikimin yeni aşamasına, Marx'ın yaptığı gibi, bugünden bakıldığında yaşanan kırk yıllık süreçte kapitalist olmayan alanların küresel ve ulusal boyutta kapitalizme eklenirken siyasetin izlediği yolun değiştiği görülmektedir.”

1980 sonrasında ve yaklaşık yüz yıl önce kullanılan devlet garantisinin, ilk birikim yöntemi olarak ele alınmasında, kamusal mal ve hizmetlerin tasfiyesi ve birikimin transferi başat unsurlardır. “Eğer ilkel birikimin en soyut tanımı servetin sermayeleşerek özel ellerde toplanması ise, ulusal devletin sosyal boyutunun geriletilmesi, kamusal mal ve hizmetlerin tasfiyesi gibi süreçleri ilkel birikimle açıklamak olasıdır; zira, burada da kamusal servet sermayeleşerek özel ellerde toplanmaktadır” (Özügurlu, 2003: 175). Bu ifadeden de ilk birikimin sürekliliği vurgusu anlaşılmaktadır. Bu süreklilik farklı dönemlerde yönetsel bazı değişikliklerle sağlanabilmektedir. Luxemburg'un (1986: 267), kapitalizmin var olabilmek için kapitalist olmayan üretim biçimlerinin olmadığı ortama ihtiyaç duyduğunu belirterek ilk birikim konusunda sömürge ülkelere yoğunlaşması, Harvey (2004: 36), “devam eden süreci 'ilkel' ya da 'ilk' diye adlandırmak tuhaf görüldüğü” gerekçesiyle “mülksüzleşme yoluyla birikim” kavramını kullanması, farklı tarihlere ve yöntemlere işaret etmektedir. Zira Osmanlı Devleti dönemine dair yapacağımız incelemede, Luxemburg'un (1986: 326) demiryolu yapımının geri kalmış toplulukların ekonomik yönden nasıl egemenlik altına alındığını sağladığını görmekteyiz. Günümüz açısından çözümlenmeyi güncelleyebiliriz. Yalnız bu birikim türleri için “devlet müdahalesine” özel bir önem atfedilmektedir. Marx'ın (2011: 695- 707) belirttiği, “doğum halindeki burjuvazi, ücretleri 'düzenlemek', yani kâr

yapma ihtiyaçlarının gerekli kıldığı sınırlar içinde tutmak, iş gününü uzatmak ve bizzat işçinin kendisini normal bir bağımlılık derecesinde tutmak için devlet zoruna ihtiyaç duyar ve bunu kullanır. Bu, ‘ilk birikim’in temel bir unsurudur” açıklaması günümüz devletlerinde yurttaşlardan toplanan verginin ve alınan borcun sermaye olacak biçimde transfer edilmesine açıklık getirmektedir.

Osmanlı Devleti’nin son dönemine denk gelen demiryolları yapımı, çeşitli çalışmalara konu olmuş, dünya savaşı çıkması arifesinde devletlerin açısından saflaşmaları ya da saf değişikliklerini belli etmiştir. Burada devletin halktan vergi toplaması ve elde ettiği geliri harcama tercihleri, aslında ilk birikim açısından da belirleyicidir. Başka bir ifadeyle devlet, halktan topladığı vergiyi ve çoğunu borçlanarak sağladığı finansmanı, demiryolunda kilometre⁵ garantisıyla firmaya aktarıyor ve sınıfsal değişimi tetikliyorsa burada ilk birikimin bir yönteminden bahsedilebilir. İlk birikim konusu güncel yöntemlerle de ele alınabilir. Artık, görebildiğin ya da ayak basıp bayrak diktiğin toprakların sahibi olarak sömürü süreci geride kalmıştır. Sermayenin kâr oranlarının artırılması ve hareketliliğinin önünde engel olmaması temel amacı günümüzde, küresel neoliberal sistemde yönetim, şeffaflık, hesap verilebilirlik, demokrasi, katılım gibi kavramlarla birlikte ilerlemektedir. Dolayısıyla sermayenin kâr oranlarını artıracak yöntemler de ona göre değişiklik göstermiştir. Demiryolu ve şehir hastanelerinden de göreceğimiz gibi, devletin borçlanarak ve vergi yoluyla elde ettiği stok başlı başına bir sermaye özelliği göstermez. Sermaye ancak kamusal hizmetlerin ve malların özelleştirme, kiralama ve/veya garanti verecek yaptırma çeşitli yöntemlerle tasfiye edilerek, toplanacağı özel ellerde sermayeleşebilecektir. Burada değişmeyen ana unsur, devlete olan ihtiyaçtır. Devlet müdahalesinin biçimleri de değişime ayak uydurmuş, yönetim yapıları da buna göre tasarlanmıştır. Türkiye’de neoliberal politikaların uygulandığı dönemde durum farklı değildir.

“Demokrasi ve özgürlük” amacıyla, ama askeri darbe yardımıyla Türkiye’ye egemen kılınan neoliberalizm, 1990’larda yaşanan siyasi krizi sonrasında, aynı amaçlar için kullandığı kavramları güncelleyerek değerlendirmeye çalışmıştır. Bu bağlamda, yeni sağa dair ilkeler, “etkin, düzenleyici devlet” olarak yeniden biçimlendirilmiştir. Özelleştirme gibi yöntemler de geç kapitalistleşen Türkiye benzeri ülkelerde bu süreçte yürürlüğe

⁵ Demiryollarının her bir kilometresi için yapılan garanti ödeme tek başına düşünülmemeli. İleride ayrıntıyla değinileceği gibi, demiryolunun sağ ve solundaki alanların, toprak altı ve üstünün, sınırsız sömürüsü ve verilen imtiyazlar da birlikte değerlendirilmelidir.

konulabilmiştir. Özelleştirme tek biçim yürütülmemiş, birikim krizleri yaşanmasına ya da kâr oranlarının daha da artırılması amacına göre, dönüşüm göstermiştir. Son süreçte, kamu mülkiyetinin tasfiyesinin ardından yapılan büyük yatırımlarda devlet garantisi sağlanarak, ciddi bir birikim kamudan özele transfer edilmiştir.

Osmanlı Devleti'nde demiryolları ve 21. yüzyılda Türkiye'de şehir hastaneleri, farklı dönemlerde, birbirinden ayrı yöntemlerle ilk birikime katkı sunmaktadır. Değerlendirmedeki süreci aşamalandırırsak;

i. Devletin borçlanması demiryolu, hastane gibi yaşam standardını yükseltecek alanlarda yapılması şartıyla sağlanması,

ii. Borçlanmaya ek olarak vergi toplama yoluyla birikim/stok sağlanması,

iii. Toplanan birikimin demiryolu, hastane gibi yüksek kâr sağlayacak alanlara yönlendirilmesi,

iv. El değiştiren ve özelde toplanan birikimin sermayeye dönüşmesi ve kamusal hizmetin yapım, işletme gibi aşamalarının tasfiye edilmesi,

v. Düşük ve orta gelir grubundaki yurttaşların verdiği verginin bu hizmetlere transferi yöntemiyle yoksullaşması diyebiliriz.

Dönemin özgün koşulları ve konuların birbirinden çok farklı boyutlarının bulunması göz önünde tutularak, devlet garantisi sınırlamasıyla değerlendirme yapılacaktır. Bu değerlendirmenin mekân ve iki örnekle zaman sınırlandırmasının yanında, devletin zor kullanma ve vergi toplama gücüne dayanarak demiryolu yapımında kilometre, şehir hastanelerinde hasta/işlem garantisiyle sermaye transferine güvence sağlanmasıyla ilk birikim çözümlenmesiyle ilişkilendirilecektir.

1. Osmanlı Demiryolları ve İlk Birikim

“Memleketime demiryolu yapılsın da isterse sırtımdan geçsin, razıyım.” (Sultan Abdülaziz) ⁶

Osmanlı Devleti'nin son dönemi, özellikle Batı karşısında sosyal ve ekonomik anlamda geri kalmışlığın etkisiyle, kurtuluş reçetelerinin aranmasıyla geçmiştir. Kimileri kurtuluş için Anayasayı başat sayarken, kimileri ordu modernleşmesini önclemiştir. İslamcılık, Batıcılık, Türkçülük

⁶ Engin, 2002: 463.

akımları, ideolojik anlamda kurtuluş reçetesi olarak uygulanmaya çalışılmıştır. İmparatorluk gücü ve geleneğinden gelerek, son noktada siyasi bağımsızlığı olan ve uzun süre askeri anlamda işgal edilmemiş, yarı-sömürge görüntüsü çizen Osmanlı Devleti'nde yaşananlar, uluslararası alanda kapitalizmin gelişmesinden kopuk, ona aykırı bir görüntü çizmemekteydi. Kapitalizm, kuruluşundan itibaren kârlılığın artırılması ve sermayenin hareket serbestisi önünde hiçbir engel olmaması hedefinden vazgeçmemiştir. Osmanlı Devleti'nde demiryollarının hikâyesi de sürece dâhildir. Nitekim, tekkellerin ve mali-sermayenin egemenliğinin ortaya çıktığı; sermaye ihracının birinci planda önem kazandığı; dünyanın uluslararası tröstler arasında paylaşılmasının başlamış olduğu ve dünyadaki bütün toprakların en büyük kapitalist ülkeler arasında bölüşülmesinin tamamlanmış bulunduğu bir gelişme aşamasına ulaşmış kapitalizm (Lenin, 1998: 101), sömürgeci devletler tarafından demiryolu aracılığıyla önemli bir mesafe kat etmiştir.

Ekonomik olarak çöküşe geçmiş, bunun etkisiyle sosyal ve siyasal alanda gerileme yaşayan bir devlet, jeopolitik konumu da düşünülünce tüm sömürgeci güçlerin gözünün üzerinde olduğu hal almıştır. Ham madde ve pazar arayışındaki devletler, bu arayışında çözüm üretebilmek için demiryolları yapmaktayken, Osmanlı Devleti ise varlığını sürdürebilmek için bu yatırımlara olumlu bakmaktaydı. Sosyal, siyasi, askeri ve ekonomik olarak demiryollarının sunduğu avantajlar, doğal olarak güçlü konumdaki sömürgeci devletler kadar, sömürge/yarı-sömürge konumundaki devletlerin de ilgisini çekmekteydi. Bunun pek çok gerekçesi söz konusuydu. Ülkede giderek artmakta olan karışıklıkların, demiryolunun sağlayacağı hızlı asker⁷ sevkiyatı ile önlenebileceği (Özyüksel, 2002: 663) düşüncesi gibi askeri nedenler vardı. Yine benzer biçimde, İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba (Turgutlu) demiryolları⁸ örneğinde net görüleceği gibi işlek bir limana ulaştırılacak tarım ürünlerinin getirisinden yararlanabilmek için ekonomik gerekçelerle demiryolu yaptırmaya olmazsa olmaz gözüyle bakılıyordu.

Batılı devletlerin yöntemlerini, siyasal ve yönetsel yapılarını kullanmanın devletin kurtuluşu için mecburi görenler, demiryollarına özel bir önem vermişlerdir. Bunların içindeki devlet yöneticilerinin herhangi bir yabancı devletle olan ilişkileri⁹ ise o devletlere özel imtiyazlar tanınması

⁷ Edward Mead Earle (1972: 316), askeri gerekçenin önemini şu sözlerle vurgulamaktadır: “Bağdat Demiryolu'nun tamamlanmış kısımları bulunmasaydı acaba Türklere bu bölgede (Gazze-Bağdat bölgesini kastediyor-yn) herhangi bir harekete girişebilirler miydi?”

⁸ Bu konuda çok daha ayrıntılı bilgi için: Kurmuş, 1982. Atilla, 2002. Akyıldız, 2005.

⁹ Avcıoğlu (2001: 120), bu durumu örneklemetedir: “Sadrazamlardan Reşit Paşa İngiltere'ye, Ali ve Fuat Paşalar Fransa'ya, Mahmut Nedim Paşa Rusya'ya sırtını yaslamışlardı.”

için gerekçe olmuştur. Demiryolu yapımı, öyle bir hedef haline gelmiştir ki Fuat Paşa özel sohbetlerinde, “hükümetin vazgeçilmez görevinin demiryolu yapmak” olduğunu söylemiş, “Avrupa ülkeleri kadar demiryoluna sahip olduğunda, dünyanın önde gelen devletleri arasına girileceğinden” bahsetmiştir (Engin, 2002: 463). Bu politikalar, modern biçimli merkezi bir devlet olma ve ulusal kapitalizmini yaratma yolundaki Osmanlı Devleti için de özel önem taşımaktaydı. Bilmez Can (2000: 41-68) tarafından Avrupa-merkezci standardizasyon olarak ifade edilen durum, “Batılılaşıkça daha çok demiryolu; daha çok demiryolu ile daha çok Batılılaşma” olarak özetlenebilir.

1.1. Osmanlı’da Demiryolu Yapımı ve Sömürgecilerin Rekabeti

I. Dünya Savaşı, demiryolları yapımının sonucu değildi ama bu yollar, sömürgeci devletler arasında bölüşüm, kamplaşma ve sermaye transferi noktasında çok önemli bir rol oynayarak, savaşa giden yolu hazırlayan en önemli etkenlerdendi. Nitekim en önemli örnek, o dönem Osmanlı Devleti’ndeki yabancı sermaye yatırımlarının oranıdır.

| | |
|----------------------|------------------|
| Demiryolları | 39.163.000 Frank |
| Bankalar | 10.210.000 Frank |
| Sanayi Girişimleri | 5.495.000 Frank |
| Belediye Girişimleri | 4.983.000 Frank |
| Ticaret Girişimleri | 3.593.000 Frank |

Tablo 1: Osmanlı Devleti’nde Yabancı Yatırımları
Kaynak: Novıçev, 1979: 8

Tablodan da görüleceği üzere demiryollarına yoğun bir yönelim söz konusu ki bu durum, kâr oranları ve bölüşüm konusunda işlevsellikle açıklanabilir. Osmanlı Devleti’nin yatırımcı firmalara büyük oranlarda kilometre başı garanti ödeme yaptığı, demiryolu raylarının iki yanında çok büyük alanda maden çıkarılmasına izin verdiği, türlü gümrük kolaylıkları sağladığı; yabancı sermayenin elde ettiği ham madde ve pazar ile daha da çok kazandığı düşünülürse demiryollarının yatırım alanı olma nedeni net anlaşılmaktadır. Hatta bu alanlardan elde edilen gelir de devlet garantisi gibi yöntemlerle birikim transferi yapılarak ilk birikim sürecine önemli

oranda katkı sunmaktadır. Demiryollarına yatırım yapan firmalara ve uluslarına dair bir sınıflandırma ise I. Dünya Savaşı'nda kamplaşacak devletlerin yarışı açısından önemli örnek olabilir.

- İngiliz sermayesi ile yapılan inşaat devri (1854-1867).
- Hükümetin inşaat tecrübesi devri (1867-1875).
- Duraklama devri (1876-1888).
- Yabancı şirketlerin ikinci inşaat devri (1889-1898).
- Hükümetle yabancı şirketlerin birlikte çalışma devri (1889-1898).
- 1. Dünya Savaşı (1914-1918).
- Mütareke ve intikal devri (1918-1922) (Onur, 1953: 11).

Osmanlı Anadolu'sunda demiryolu yapımı konusunda ilk girişim İngilizlere aittir. İlk demiryolu olan İzmir-Aydın Demiryolu hattının, çok zengin bir hinterlandın tek çıkış yeri olan, İzmir Limanı'na varması, bu kenti 19. yüzyılda dış ticaretin en önemli merkezi yapmıştır (Kurmuş, 1982: 27-28). Daha demiryolu yapımına başlanmadan önce İzmir'de fiilen ithalat ve ihracat işiyle uğraşan 1061 İngiliz tüccarı bulunmaktaydı. Osmanlı Devleti ise 1838 Balta Limanı Antlaşması ile ihracat yasaklarını, tekel usulünü ve iç gümrükleri kaldırmıştı. Bu bölgedeki İngilizler için belki de en büyük sorunlar böylece bertaraf edilmişti. Ama yine de çözüm bekleyen büyük bir sorun daha vardı ki bunu da kısa bir süre içerisinde çözeceklerdi: Ulaşım. (Özyüksel, 2002: 664)

İzmir'deki İngiliz tüccar Robert Wilkin ve diğerleri, İngiltere'nin İstanbul büyükelçisinin hükümete tesiri yardımıyla da arkalarına alarak 23 Eylül 1856 tarihinde bir ferman ile demiryolu yapımı imtiyazını elde etmiştir (Akyıldız, 2005: 17). Ancak sermaye toplanmasındaki güçlükler, şirketin başka bir İngiliz grubuna devriyle sonuçlanmış ve 1857 yılında "İzmir'den Aydın'a Osmanlı Demiryolu Şirketi" kurulmuştur (Özyüksel, 2002: 664). Şirketin elde ettiği imtiyazlar, birikimin nasıl transfer edildiğini açıklamaya yardımcı olacaktır.

Ferman, şirketin kuruluşundan önce çıkarılsa da devir sonrası için hükümlerini koruma şartını sağlamıştı. Elli senelik imtiyaz süresi ve şirketin Osmanlı şirketi olması varsayılan fermanda; şirkete demiryolunun her iki tarafındaki otuzar millik alanda demir ve şose yollar yapabilme olasılığı ve gerekli bina, istasyon, iskele, gümrük binalarını tamamlaması için dört sene süre tanınmış ve demiryolu boyunca telgraf hattı döşenmesi, bu hattın tekinin de devletin hizmetine verilmesi öngörülmüştür. Devlet, demiryolu ve bunlar için gerekli araziye, tasarrufu kendisinde olmak üzere ücretsiz

olarak; yolun geçeceği yerdeki miri araziye bedava, mülk olanları ise bedeli karşılığında vermeyi kabul etmiştir. Hattın her iki yanındaki otuzar mil mesafedeki miri arazide çıkacak olan kömür madenleri şirkete ait olacaktır ve bu mesafedeki miri orman ve taş ocakları da ücretsiz olarak şirketin kullanımına sunulacaktır. 1.200.000 Sterlin olan şirket sermayesinin %6'sı, yani 72.000 Sterlin, her sene yıllık kâr olarak devlet tarafından şirkete ödenecektir. Aynı güzergâh üzerinde başka bir şirkete demiryolu yapımı verilmemesini de garanti eden devlet, şirketin inşaatının altı aydan durması durumunda şirkete el koyabilecektir. Bunların karşılığında ise devletin posta ve taşımalarında kimi fiyat indirimleri devlete sağlanan yararlar olarak belirlenmiştir. Fermanında belirtilen bu şartlar her ne kadar İzmir'den Aydın'a Osmanlı Demiryolu Şirketi için geçerli olmuşsa da şirket plan bakımında yeniliğe gitmiştir. Nisan 1858'e kadar iyi giden inşaat, hisse senetleri taksitlerinin zamanında ödenememesi, toprak kaymaları, köprü yapımları gibi nedenlerle Kasım 1858'e kadar ertelenmiştir. Haziran 1860'ta inşaat tekrar tatil edilmiştir. Buradan da anlaşılacağı gibi, demiryolunun zamanında bitirilmesi söz konusu değildir. Yani başka bir ifade ile devletin şirkete el koyması durumu gündeme gelmiştir. Oysa devlet bunu yapmak yerine, şirkete ek süre tanıdığı gibi, yeniden %6'lık bir gelir imtiyazı daha vermiştir. Ardından iki kez daha ek süre verilmiş ve şirket 1 Temmuz 1866'da, on yıl gibi uzun bir sürede demiryolu inşaatını tamamlamıştır. Yalnız, sorunlar bununla da bitmemiştir. Şirket, hükümete sunduğu hesaplamalarında, ciddi bir yanlışlık yaparak devleti zarara uğratmıştır. Bu hat 1879 tarihli ek bir sözleşme ile Dinar'a kadar uzatılmıştır (Akyıldız, 2005: 17-39; Atilla, 2002: 52-98; Kurmuş, 1982: 37-57; Özyüksel, 2002: 664-665).

Maden ve tarım alanlarında bir yağmanın oluşmasıyla birlikte, Batı Anadolu'da kapitalist üretim ilişkilerinin yoğunlaştığı görülmüştür. Demiryolu yapımı ile birlikte yabancı ülkelere ve onların firmalarına gerçekleşen birikimin transferinin yanında, ticari olarak da bu bölgede kapitalist üretim ilişkilerinin artması, ulusal kapitalizmin inşasının yanında ilk birikim sürecine de katkı sunmuştur. Bu arada Türkiye'de pek kullanımı görülmeyen bir yöntemle Afrika'dan getirilen köleler çalıştırılmaya başlanmıştır. Bankacılık ve sigortacılık anlamında bir ilerleme görülmüş ve yolun da etkisiyle daha çok tarımdaki gelişmeler küçük de olsa sanayi alanına sıçramıştır. Batı Anadolu'da toprak kazanmak amacıyla ormanların tahrip edilmesi sonucu, yüksekliği 1.000 metreden az yörelerde hemen hemen hiç orman kalmamıştır. Köylünün üretimden çekilerek işçileştirilerek zor koşullarda çalışmaya mecbur edilmesi de bu döneme denk gelmiştir. Belediyeciliğin bölgede gelişmesi, ulaşımın daha kolay olması, ticaret mahkemelerinin güçlenmesi, telgrafın iletişime olan etkisi, Doğu'dan ve Balkanlar'dan bölgeye göçün yoğunlaşması ve tren raylarının geçtiği yerlerde kentsel dönüşümlerin başlaması, buharlı makine ile dinin elden gittiğini

savunan direnişlerin yükselişi, Avrupa'dan gelenlerle bölge halkının birlikte yaşayarak kültürel ilişki kurması, demiryolu işçileri arasında örgütlenmelerin başlaması ve bu örgütlenmelerin 1908, 1911, 1923 yıllarında grev olgusunu bölge insanının hayatına taşıması yine aynı dönemde yaşanmıştır. (Akyıldız, 2005: 47-51; Atilla: 2002: 138-157; Kurmuş, 1982: 59-145; Novıçev, 1979: 50-59.).

Osmanlı Devleti'nin yukarıda bahsi geçen dönemi için “yabancı sermayenin etki alanının Osmanlı İmparatorluğu'ndan daha geniş olduğu bağımsız bir devlet herhalde yoktur” ifadesi kullanılabilir. Ham madde ihracatçısı, sınai ürün ithalatçısı konumundaki devlet, dış borçlanmalar (Düyun-u Umumiye) ve sürekli imtiyazlar arayarak ülkeye giren yabancı sermaye yatırımlarıyla (giderek ağırlaşan ve yaygınlaşan kapitülasyonlar) önce iktisadi, sonra büyük ölçüde askeri ve siyasi alanlarda emperyalizmin denetimine girmişti. Bu koşullar altında ulusal kapitalizmin “çekingen” kalması beklenen bir sonuçtur. Kapitalist üretim ilişkilerinin gelişmesindeki çekingenlik; toprağın mülkiyetinin devlette olması, yabancı sermayenin egemenliği, süreklilik arz eden isyan ve savaşlar, Türk burjuvazisinin cılızlığı (sanayi yerine ticarete yoğunlaşması onun da gayrimüslimlerin elinde olması) ile açıklanabilir (Boratav, 2005: 19-21). Yani Marx'ın Kapital'de İngiltere için somut olarak anlattığı sınıfsal belirme, ilk birikimin bir sonucuyken, Osmanlı Devleti'nde bu süreçte aynı sonuca evrilememiştir. Bunu daha çok Cumhuriyet dönemi için söylemek mümkündür. Yine de ilk birikim süreci kır nüfusunun bir kısmının topraktan koparılması, bunların basit imalat sanayiinde, madenlerde düşük ücretlerle çalıştırılması, büyük tarım mülklerinin oluşması ve küçük toprak sahiplerinin Arazi Kanunu ile onların karşısında tutunamaması (Yerasimos, 2001: 299-303) biçiminde devlet müdahalesiyle işlemiştir. 19. Yüzyıl boyunca özellikle Ege ve Akdeniz bölgelerinde Avrupa sermayesi ile Avrupa pazarları için üretim yapan çiftliklerin kurulduğu (Köymen, 2007: 71), yüzyılın sonuna gelindiğinde İzmir ve çevresindeki tarıma elverişli toprakların tümünün 41 İngiliz tüccarın eline geçtiği (Kurmuş, 1982: 115) sürece uluslararası sermayenin nasıl dahil olduğunu göstermektedir.

1.2. Almanya'nın Dünya Sahnesine Çıkışı

19. yüzyılda, Osmanlı Devleti üzerinde de önemli etkisi olan bir gelişme, dünya siyasetinin gidişatını değiştirmiştir: Almanya'nın dünya sahnesine sömürgeci olarak çıkışı. Almanya, Bismarck'ın şansöyeliği döneminin sonunda yayılmacı politikalara önem vermemiş, daha çok Avrupa'da barışı sağlamak üzerine çalışmıştır. Özellikle Rusya ve Avusturya ile arasını iyi tutarak, Avrupa'nın ortasında, 1871 yılında ağır bir yenilgiye

uğrattığı Fransa ile bir savaş tehdidi neticesinde karşı karşıya kalmamaya özen göstermiştir (Reyhan, 2005: 209-210). 1880'lerin ortasında aniden başlayan Bismarck'ın sömürge politikası, 1880'lerin sonunda yavaşlamış ve hatta 1890'ların başında durma noktasına gelmiştir. İmparator I. Wilhelm'in 1888 yılında ölmesi sonucu yerine, yalnızca üç ay yaşayabilecek oğlu III. Friedrich geçmiştir. Üç ay sonra ise Almanya'nın dış politikasında değişikliğe gidecek olan II. Wilhelm dönemi başlamıştır. Yalnızca Avusturya ile ittifaka sıcak bakan, İngiltere ile de görünürde bir yakın ilişki kurabilen, ama aynı zamanda politikalarıyla İngiltere ile bir soğuk savaş yaşayan II. Wilhelm'in amacı yayılcı bir politika izlemek olmuştur. Nitekim bu politika, Alman kamuoyunun istekleriyle de örtüşmüş, 1890 yılında Bismarck'ın istifasını istemesi ve bunu sağlaması sonucu, Almanya "*Weltpolitik*" olarak adlandırılacak "Dünya Politikası"nı uygulamaya koymuştur (Soy, 2004: 43-49). Dünyanın paylaşılmayan noktasının neredeyse kalmadığı o zaman içerisinde, Almanya'nın uluslararası politik alanda daha etkin olmak için hızlanacağı gözlenecektir. Bunun yoğunlaştığı ülke ise Osmanlı Devleti olacaktır. Bu yoğunlaşmanın sembolü Alman demiryolları, sonucu ise I. Dünya Savaşı olacaktır.

Almanya'nın geç, ama genç ve dinamik sömürgeci politikasının bir yanı daha dünya politik hayatı için önem taşımıştır. Almanya, sömürgeci politikalara geç girişinin bazı yararlarını da sezerek, uygulamalarına ona göre yön vermiştir. Dünyadaki değişen güç dengesi, sömürgeci devletlerin askeri güç kullanarak açıkça bağımlı kıldığı yönleme karşı bir alternatif politikanın uygulanması nedenini doğurmuştur (Rathmann, 2001: 17-18). Daha esnek ve daha incelmış bir yöntem olan "yeni emperyalizm", kapitalist sistemin pragmatik yanının yansımasıdır. En nihayetinde bu daha ince ve esnek görünen yeni emperyalist politikanın ismi de "barışçı sızma" (penetration pacifique) olarak anılmıştır (Ortaylı, 2006: 110).

Almanya'nın, Osmanlı Devleti'nde etkinliği ele alışı; İngiltere, Rusya ve Fransa'nın çatışan çıkarlarına rağmen savaş öncesi süreçte yan yana düşmesi, çalışmamızın kapsamını aşacaktır. Yalnızca, Almanya'nın bakış açısının anlaşılması bakımından Alman politika yazarı Dr. Rohrbach'ın 1903 yılındaki şu sözleri aktarılabilir: "Almanya'nın, Türkiye karşısındaki siyasi tutumu öbür Avrupa devletlerinininkine benzemez. Çünkü Avrupa, Asya ve Afrika'daki Türk topraklarının bir karışında bile gözümüz yok. Bütün istediğimiz, Türkiye ilerde yalnız Asya topraklarına sıkışıp kalsa bile, sanayimiz için hammadde kaynağı ve pazar sağlamaktır. Bunun için de başka ülkelerden, kayıtsız şartsız açık kapıdan başka hiçbir şey istemiyoruz" (Earle, 1972: 137).

Toplamda 1266 kilometre ile Fransa, 440 kilometre ile de İngiltere (Earle, 1972: 47-48) Osmanlı Devleti'nde demiryolları konusunda en etkin

iki ülke konumundaydı. Bu tablo, Bağdat'tan Berlin'e uzanacak ve Almanlar tarafından yapılacak demiryolu projesiyle farklı bir hale bürünmüştü. Devlet eliyle demiryolu yapımının başarılabilmesi üzerine, yeni bir demiryolu planı çizmek için Alman demiryolu mühendisi Wilhelm Von Pressel görevlendirilmişti. Aslında Pressel, Avusturya-Macaristan sınırından Basra Körfezi'ne kadar uzanacak bir demiryolu hattı düşünmüşse de Basra'da taşımacılık işi yapan İngiliz firmalarının baskısı üzerine, İngiltere bundan geri adım atılmasını sağlamıştır. Sık sık Güney'de çıkan ayaklanmaların bastırılması için asker sevkiyatında kolaylık sağlayacak ve o bölgeden vergi gelirlerinin artırılması yoluyla ekonomiye de katkısı olacağına inanılan demiryollarının yapımı Osmanlı Devleti için de büyük avantaj olarak görülmüştür. Ayrıca yabancı sermaye için artık Osmanlı Devleti daha güvenli hale gelmeye başlamıştı (Earle, 1972: 31-33).

Demiryollarının yapımından önce *Württembergische Vereinsbank* yöneticilerinden Alfred von Kaulla, Osmanlı Devleti'nde etkin bir konumda olmuştur. Bunu sağlayan neden ise çok büyük kârlar elde ettiği silah satışlarıdır.¹⁰ Yalnız Kaulla, çok daha güzel kârlar kazanacağı alanı keşfetmekte geç kalmamış ve bu niyetle Anadolu Demiryolları işine *Deutsche Bank* Yönetici Müdürü Georg von Siemens ile anlaşarak girişmiştir (Earle, 1972: 42). Demiryolları yapımından önce, bu işin Alman Dışişleri tarafından çıkarlarına ters olmayacağı onayını Bismarck'ın çekincesiyle almışlardır. Bismarck'ın, dışişlerinde ittifak kurmaya çalıştığı ülkelerin tepkisini almamak amacıyla koyduğu çekincesinde, “kanunların tanınmadığı Doğu toplumlarında garantileri olmayacağını ve riski Alman devletinin üstlenmeyeceğini” demiştir. Oysa Avrupalı sermayedarlar Düyun-u Umumiye'nin Babîali üzerindeki etkisini her zaman kullanmış, hatta bir süre sonra demiryolu şirketlerinin yönetim meclislerinde Düyun-u Umumiye yöneticileri boy göstermeye başlamıştır (Ortaylı, 2006: 113-119). Haydarpaşa-İzmit demiryolunun işletme yetkisini de üzerine alan Kaulla ve *Deutsche Bank*, 24 Eylül 1888'de yayınlanan bir irade ile Anadolu Demiryollarının yapım imtiyazını, rakiplerini geride bırakarak elde etmiştir. Ankara'ya kadar yapılacak hattın kilometre garantisi 15.000 Frank olarak belirlenmiştir. Kilometre başına kazanç, hattın geçeceği bölgelerin aşar gelirlerinin Düyun-u Umumiye tarafından toplanılması garantisine bağlanmıştır.¹¹

¹⁰ Silah satışı ve Osmanlı Devleti üzerindeki etkilerinin ayrıntıları için BKZ Rathmann, 2001: 31-34.

¹¹ Burada Earle, 1972: 42'de Ankara'ya kadar demiryolu yapımının, daha sonradan Samsun, Sivas ve Diyarbakır üzerinden Bağdat'a kadar uzatılması karşılığında verildiğini belirtmiştir. Oysa Ortaylı, (2006: 118) imtiyaz sözleşmesinin Ankara'ya kadar yapılmasını kapsadığını belirtmiştir.

Köylünün, her kilometre başına garanti parayı sağlamak ve kâr elde etmek için mültezimler tarafından daha ağır bir sömürüye tabi tutulacağı demiryolları imtiyazının sonucunda, 4 Mart 1889'da "Osmanlı Anadolu Demiryolu Şirketi" 45 milyon Frank sermaye ile kuruluşunu gerçekleştirmiştir. Artık Alman demiryolları resmen Osmanlı'da ilk kez kendisini göstermiştir. Yapım çalışmaları o güne kadar görülmedik bir hızla ilerlemiştir. 40 kilometre uzunluğundaki İzmit-Adapazarı hattı, 2 Haziran 1890 yılında işletmeye açılmış, Ocak 1893'te ise 485 kilometrelik ray döşemesi ile Ankara'ya ulaşılmıştır. Raylar 16 tünel, birçok köprü ve 180 kilometreye ulaşan tepelerin yarılmasıyla açılan güzergâhtan ilerleyerek Ankara'da kendisini göstermiştir. Almanların bu kadar hızlı ilerlemesinden duyulan memnuniyet, padişah tarafından 15 Şubat 1893'te aynı şirkete Eskişehir-Konya imtiyazının verilmesi ile dile getirilmiştir. 444 kilometrelik raylar, 15.000 Frank kilometre garantisi ile 1896 yılında ilk lokomotifini Konya'ya ulaştırmıştır (Ortaylı, 2006: 120).

Her şeye rağmen, İngiliz rakiplerinin önüne geçmek isteyen Almanlar, büyükelçi Marschall'ın ince taktiği ile kesin başarıyı elde etmişlerdir. 23 Aralık 1899 tarihinde Osmanlı Devleti'ne, kilometre garantilerini ve ayrıntıları içermeyen bir ön sözleşme imzalatırılmıştır. Burada bir ayrıntıyı vurgulamak yararlı olacaktır: Ön sözleşmeden çok kısa bir süre önce *Deutsche Bank*, %7 faizle 3.500.000 Mark (200.000 Sterlin) tutarında bir borcu Osmanlı Devleti'ne vermiştir (Özyüksel, 2002: 669). 16 Ocak 1902'de ise Osmanlı-Anadolu Demiryolları Müdürü Kurt Zander ve Nafia Nazırı Zihni Paşa'nın hazırladığı kesin imtiyaz sözleşmesi imzalanmış ve 5 Mart 1903'te 15 milyon Frank sermayeli "Bağdat Demiryolu Şirketi" kurulmuştur (Ortaylı, 2006: 121). Bu arada 1901 yılında görkemli bir Haydarpaşa gar istasyonu tamamlanarak hizmete açılmıştır (Earle, 1972: 72).

Büyük güçlerin Osmanlı Devleti üzerindeki siyasi ve ekonomik rekabeti, üretim ilişkilerinde de değişime neden olmuştur. İçinde bulunulan tablodaki ulusal kapitalizmin "çekingen" gelişimi gerçeği, iktidarda "milliyetçi ve bağımsızlıkçı" kadroların olmasıyla da değişmemiştir. Çünkü, Osmanlı Devleti'nin üzerindeki uluslararası sermaye ve büyük devletlerin kurumsallaşmış ve güvenceler almış denetim, müdahale ve baskı mekanizmaları karşısında iktidar sahipleri çaresiz kalmışlar ve "büyük güçlerden hangisine yanaşmak ehvendir?" sorusuna sığınmışlardır (Boratav, 2005: 22-23).

1.3. Dünya Savaşına Götüren Demirden Yol

Bağdat Demiryolu Şirketi'nin kurulması sırasında asıl amaçlar ortaya çıkmaya ve emperyalist ilişkilerin niteliği de belirmeye başlamıştır. Zira hattın bundan sonraki kısmı en masraflı olanıdır. Çünkü geçit vermez dağlara tüneller açılması masrafları çok büyük miktarlara taşıyacaktır. Bunun bilincinde olan Alman girişimi, şirketin kurulmasından hemen önce Marschall'ın da katkısıyla Fransız-Osmanlı Bankası'nı %30 hisseyle şirkete ortak etmeyi başarmıştır. Alman grubunun %40 hisseyle katıldığı şirkete, Anadolu Demiryolları Şirketi de %10'luk bir payla katılmıştır. Bunun dışındaki %20'lik hisse Osmanlı Devleti'nden katılımın sağlanmasıyla çeşitli ülke sermayeleri arasında bölüşülmüştür (Tepekaya, 2002: 45). Artık sermaye, Bağdat Demiryolu firmasıyla tam olarak çok uluslu bir hal almıştır. İlk birikime konu olacak türden, bu demiryolu için verilen imtiyazlar şunlardır:

“1- Haydarpaşa-Ankara ve Eskişehir-Konya hatlarını 99 yıl müddetle işletecekti.

2- Konya'dan başlamak ve Bağdat üzerinden Basra'ya kadar devam etmek üzere takriben 2300 kilometre uzunluğunda bir demiryolu yapıp işletecekti. Demiryolunun iki tarafında ve yirmişer kilometrelik bir saha dâhilinde, imtiyazı henüz verilmemiş olan madenleri istismar edip, ormanlardan odun kesip kömür yapabilecekti.

3- Fırat'ta, Şattülarap'ta, nakliyat hakkına sahip olacak, Bağdat ve Basra kıyılarında limanlar inşa edip çalışmalarını düzenleyecekti.

4- Çalışmalar sırasında bulunan sanat değeri olan nesnelere, eski eserlere bu konuyla ilgili mevzuata tabidir; bununla birlikte imtiyaz sahibi şirket bunları araştırmak için, ayrıca talepte bulunmayı ve özel izin almayı gerektiren usul hükümlerinden bağışık kılınmıştır” (Kartal, 1983: 178; Yerasimos, 2001: 403).

Çıkarları Osmanlı Devleti üstünde çatışan ve çatışmaları demiryollarıyla somutlaşan uluslararası güçler, çeşitli siyasi hamleler de yapmaktaydı. Almanya; Anadolu, Mezopotamya ve Kuzey Suriye'de kendisine bir “Alman Hindistanı” yaratmak arzusundaydı (Kaynak, 1984: 76). İlişkileri sağlamlaştırmak için İmparator Wilhelm iki kez Osmanlı Devleti'ni ziyaret etmiş, her seferinde de Alman şirketleri için önemli kazançlar elde etmişti. Almanların Ortadoğu'da büyüme nüfuzunun bir sembolü olan Bağdat Demiryolu, 1. Dünya Savaşı'nın çıkmasında da hızlandırıcı etkiye neden olmuştur (Baghdad Railway, t.y.).

Bu şartlar altında, 4 Kasım 1910 tarihinde, Başbakan Hollweg ile Rus Çarı II. Nikola, Potsdam'da bir araya gelmiştir. Demiryolları konusunda

iki ülkenin de birbirine zorluk çıkarmayacağı ve Rusların, Bağdat Demiryolu'na bağlanmak üzere Tahran ile Hanikin arasında bir hat inşa etmeleri konularında anlaşmaya varılmıştır. Bu antlaşma her iki ülke açısından da büyük kazanç olmuştur. Potsdam Antlaşması Almanya'ya güç vermiştir. Çünkü Fransızlar, müttefikleri Rusya'yı kızdırmamak için Bağdat Demiryolu'na muhalefet edişinin temeli ortadan kalkmıştır. Sonucunda 15 Şubat 1914 tarihinde Almanlar ve Fransızlar bir uzlaşmaya varmıştır¹². Her iki ülkenin, birbirlerinin Osmanlı Devleti üzerindeki etkilerine ve nüfuz bölgelerine karışmamasını taahhüt ettiği anlaşma, Osmanlı Hükümeti tarafından da kabul edilmiştir. Çünkü antlaşmanın imzalanmasından hemen sonra Karadeniz ve Suriye Demiryolları imtiyazları ile Bağdat Demiryolu'nun yeni ekleri padişah tarafından onaylanmıştır.

Fransa ve Rusya ile imzalanan antlaşmalar yeterli olmamış, asıl önemli rakip İngiltere ile anlaşma yolları aranmıştır. Hem Fransa ve Rusya ile anlaşılması hem de 1911 yılında Almanlar ile yenilenen imtiyazda Bağdat ötesi hatlar için Almanların hak talebini sınırlaması, anlaşma umutlarını artıracak etkide olmuştur. Nitekim birkaç adımda olmak üzere anlaşma sağlanmıştır. Bu adımlardan ilki 23 Şubat 1914 tarihinde atılmıştır. Anlaşmanın temeli ise yine İngiliz şirketinin çıkarlarını ve dolaylı olarak İngiltere'nin Hindistan güvenliğini sağlamaya dönük olmuştur. Basra Körfezi ve Fırat Nehri'nde gemicilik tekeli elinde bulunduran *Lynch Kardeşler*, Bağdat Demiryolu'nun ilk sözleşmesinde, kendilerini tehlikeye düşürecek olan 3. maddeyi (Fırat'ta, Şattülarap'ta, nakliyat hakkına sahip olacak, Bağdat ve Basra kıyılarında limanlar inşa edip çalışmalarını düzenleyecekti) bertaraf etmesini bilmiştir. İzmir-Aydın hattının 350 kilometre uzatılıp, Anadolu-Bağdat hattı ile birleştirilmesini kararlaştıran antlaşma da 26 Mart 1914'te sağlanmıştır. Aynı zamanda, her geçen gün önemi artan petrol konusunda Alman ve İngiliz ortak şirketleri kurulması da 1914 Mart'ında hükme bağlanmıştır. Hem gemicilik hem de petrol konusunda ismen Türk niteliği taşıyan şirketler kurulmuştur. Devletlerin de desteğiyle yapılan bu antlaşmalar 15 Haziran 1914'te yapılan nihai antlaşmayla sonuçlandırılmıştır. Bağdat Demiryolları ekseninde gelişen bu emperyalist ilişkiler, her ne kadar anlaşmayla sonuçlanacak şekilde görülse de İngilizlerle yapılan 15 Haziran Antlaşması daha imzalanmadan büyük savaş patlak vermiştir (Earle, 1972: 258-293; Ortaylı, 2006: 139-140; Özyüksel, 2002: 671-672; Soy, 2004: 238-240.).

Sermayenin kârlılığı ve serbest hareket etmesi hedefi, dönemin kapitalizminin nitelikleriyle bütünleştiği durumda, yarı-sömürge konumunda bir devlet, uzlaşmaz sömürgeci çatışmalar ardından devasa bir savaş ortaya

¹² Antlaşma maddeleri için BKZ: EARLE.

çıkıştır. I. Dünya Savaşı öncesinde demiryolları birikimin sermayeye dönüşümü ve sınıfsal ilişkilere olan etkisiyle ilk birikim sürecinde yer almıştır.

2. İlk Birikimin Güncel Yöntemlerinden Biri: Şehir Hastaneleri

Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde demiryollarına verilen devlet garantisi ve demiryolu hatlarının çevresinin kontrolsüz ve sınırsız sömürüye açık olmasıyla sağlanan birikim, ilk birikim sürecine uygun biçimde sermayeye dönüşmüş, bu birikimin maliyeti ise vergiler ve borçlanmalar yoluyla yoksullaşmanın artmasına, köylünün kendi için işlettiği küçük topraklardan koparak büyük toprak sahiplerinin yanında ya da demiryolu inşaatında, madende işçileşmesine neden olmuştur. Ulusal kapitalizmin yaratılması sürecinde Osmanlı Devleti'nin son döneminde “çekingen” kalan girişimler, büyük bir kalkınma başarısının sergilendiği Cumhuriyet döneminde hızlanmıştır. Yarı sömürge niteliğindeki bir imparatorluktan, kalkınan, daha sonra gelişmekte olan ülke biçiminde nitelendirilen duruma gelişte ilk birikim, ulusal kapitalizmin inşası ve ekonomide serbestleşme çabalarıyla uluslararası sisteme uyum sağlayarak sürekliliğini korumuştur. O zamandan bugüne sermayenin kârlılığını artırma ve serbestisinin önünde engel bulunmaması hedefi değişmemiş olsa da yöntemler değişmiş, askeri önlemler çoğu zaman ilk başvurulacak yol olmaktan çıkmıştır. Süreçte, kapitalizm pragmatik yapısı sayesinde, farklı ekonomik uygulamalarla ve devletin gücünü her zaman kullanarak ayakta kalabilmiştir. Bu anlamda kapitalizmin yapısal unsuru olarak ilk birikim sürekliliğini korumuş, demiryolu uygulamalarında gördüğümüze benzer biçimde günümüzde, şehir hastaneleri ya da köprü-otoyol yapımlarında garanti ödemelerle birikim sağlamıştır. Hizmetlerden yararlanmayan yurttaşlardan alınan vergilerle oluşan birikim özel ellere transferle sermaye yaratılması sürecine sokulmuştur. Özelleştirmenin ilk uygulamalarında kamu mülkiyetinin doğrudan özele satışı kullanılan ana yöntem olmuşken, zamanla özel sektöre iş gördürme yöntemleri gelişmiştir. Elbette bunlar “bedel-i mukabil” olmuş, bedeller ise özel sektöre, uluslararası sermayeye transfer biçiminde somutlanmıştır. Harvey'in (2011: 75) kapitalizmin kendini güncelleyerek birikime nasıl devam ettiğini anlatan satırları açıklayıcı olacaktır:

“Kapitalizm kendi imajına uygun bir coğrafyayı sürekli olarak yeniden inşa eder. Tarihin belirli bir aşamasında sermaye birikimini kolaylaştırmak için belirli coğrafi profiller, ulaşım ve iletişim için üretilmiş alanlar, altyapısal ve uzamsal örgütler üretir. Sonra bunları alaşağı eder; daha ileri bir safhadaki birikime yol açmak için yeniden düzenler.”

Özelleştirmeye daha ileri bir safhada birikim sağlayacak yöntemlerden biri de “yap kirala devret”tir. 1997 yılında İngiltere’de ilk kez yasal düzenlemeye konu olan (Güneş, 2009: 58) bu yöntem, neoliberalizmin devletin şirket gibi yönetilmesi mantığının güncel uygulamasıdır ki Türkiye’de de büyük projeler bu yolla yapılmaktadır. Türkiye’de uygulanan kamu özel iş birliği yöntemleri, Kalkınma Bakanlığı tarafından şöyle biçimlendirilmiştir:



Şekil 1: Türkiye’deki KÖİ Modelleri

Kaynak: Kalkınma Bakanlığı, 2018: 21

Kamu özel iş birliğinin hastane örneğinde temel mantığı, devlete ait bir yerin özel sektöre devasa hastane tesislerinin inşa edilmesi için verilmesi, devletin buraya yapılan hastaneye kira ödemesi, hastanelerin işletme kısımlarını, hastaneyi yapan firmanın işletmesi biçimindedir. Ek olarak, yukarıda gördüğümüz demiryolu örneğinde olduğu gibi, devlet hasta/işlem garantisi vermektedir. Ortalama olarak belirlenen rakamın altında hasta/işlem sayısı olması durumunda, devlet, garanti altına alınan rakamın eksik kısmı için ödeme yapmaktadır.¹³

¹³ Sağlık Bakanı Fahrettin Koca, şehir hastanelerine hasta garantisi verildiği iddialarını, “hasta sayısına yönelik bir garanti verilmediğini, ancak ‘miktara bağlı hizmetlerde %70 eşik değeri koyulduğunu’” vurgulayarak reddetmekte (BBC Türkçe, 2020), Türk Tabipleri Birliği (TTB) yöneticileri de bu iddiaların üzerine gitmektedir. Aynı yöneticiler şehir hastanelerinin ihale şartnamelerini yıllar önce incelediklerini, hizmetlerin fiyatlandırılmasının %70 tahmini doluluk oranına göre yapıldığını açıkladılar ve hasta garantisini tam bu olduğunu vurguladılar. Başka bir ifadeyle hizmet ödeme

2.1. Şehir Hastaneleri Yoluyla Birikim

Şehir hastanelerinde uluslararası örnek olarak İngiltere'ye bakmak gerekmektedir. İngiltere'de 1990'lardan itibaren sağlık sektöründe alt yapı hizmetlerinin özelleştirilmeye başlanması, bu uygulamanın 1997 yılında başbakan olan Tony Blair döneminde de devam etmesi kritik adımlar olmuştur. Hastane binaları özel sektör tarafından inşa edilip, Ulusal Sağlık İdaresi'ne kiraya verilmeye başlanmıştır ki gerçekleştirilen uygulamaya kamu-özel ortaklığı modelinin bir biçimi olan özel finans girişim modeli adı verilmiştir (Övgün ve Berk, 2020: 1273). Türkiye'de de piyasa dostu devletin yaşama geçirilmesi sağlık sektöründe de kendini göstermiştir. 2002-2010 yılları arasında hastane sayılarının değişimi, özel sektörün sağlıkta gittikçe artan payı, neoliberal politikaların bu sektörde uygulandığına da işaretler. Sağlık Bakanlığı Tedavi Hizmetleri Genel Müdürlüğü tarafından yayınlanan Yataklı Sağlık Tesisleri Planlama Rehberine (2011: 43) göre 2002 yılı itibarıyla toplamda 1156 olan hastane sayısı 2010'da 1439'a ulaşmış, ama bu artışın çoğu özel hastaneyle karşılanmıştır. Başka bir ifadeyle 2002'de 271 olan özel hastane sayısı %80 oranında artarak 2010'da 489'a yükselmiştir. Geldiğimiz noktada, yap kirala devret yöntemi, özel sektörün farklı bir biçimde alana dahil olması anlamına gelmekte, hastanelerin isminde "kamu" geçse de özel sektör hâkimiyeti söz konusu olmaktadır.

Kamu özel iş birliği yöntemiyle toplam 225 projenin (yapılmış ve yapımı devam eden) toplam 135 milyar dolar sözleşme değeri bulunmaktadır. 2017 raporunda, kiralamaya ilişkin herhangi bir bilgi yer almazken, aynı raporun 2016 tarihli olanında ise henüz o tarihte 18 olan sağlık tesislerine, toplamda 30 milyar dolar kira ödeneceği yazılmıştır (Kalkınma Bakanlığı, 2017: 26). Bunlar içerisinde yap kirala devret yöntemiyle yapılan sağlık projeleri ve az sayıda enerji projesi vardır.

fiyatlamasının %70 doluluk tahmini üzerinden yapılması olduğu söylenmektedir. Önceki Sağlık Bakanlarından Ahmet Demircan, "sadece miktara bağlı hizmetlerde yatak doluluk oranına bakılmaksızın aylık miktar garantisi vardır" diyerek hasta garantisini dolaylı yoldan kabul etmiş (Toker, 2020) ve "hiçbirinde garanti miktarları -hasta garantisi değil- dolduramama diye bir sorun yok. Yani daha fazlasını ödüyoruz? Neden? Garanti miktarlarının üzerinden hizmet alıyoruz" demiştir. (Sputnik, 2018). Ticari sır gerekçesiyle sözleşmelerin görülmemesi, konuyu tartışmalı hale getirirse de garanti biçiminde bir ödeme yapıldığı anlaşılmaktadır.

| Sektör | | Model | Proje Sayısı | Yatırım Tutarı | İşletme Hakkı Devri Bedeli |
|---------------------------|----------------------------------|---------------------|----------------|----------------|----------------------------|
| Sağlık Projeleri | İşletme Aşamasında Olan Projeler | Yap-İşlet-Devret | - | - | - |
| | | İşletme Hakkı Devri | - | - | - |
| | | Yap-İşlet | - | - | - |
| | | Yap-Kirala-Devret | 4 | 1.532.226.468 | - |
| | İşletme Aşamasında [Toplam] | | 4 | 1.532.226.468 | - |
| | Yapım Aşamasında Olan Projeler | Yap-İşlet-Devret | - | - | - |
| | | İşletme Hakkı Devri | - | - | - |
| | | Yap-İşlet | - | - | - |
| | | Yap-Kirala-Devret | 17 | 10.175.316.013 | - |
| | Yapım Aşamasında [Toplam] | | 17 | 10.175.316.013 | - |
| Sağlık Projeleri [Toplam] | | 21 | 11.707.542.481 | - | |

Tablo 2: Türkiye’de Sağlık Projeleri

Kaynak: Kalkınma Bakanlığı, 2018: 29

Yap kirala devret yöntemine göre gerçekleştirilen sağlık tesislerine ilişkin en büyük sorun, Bakanlığın açıkladığı bu rakamlar haricinde, daha fazla ayrıntıya erişilememesidir. Tablo-2’den de görüleceği üzere, yaklaşık 12 milyar dolar harcanan sağlık tesisleri için şirketlerle gerçekleştirilen sözleşmelere ulaşmak mümkün olmamaktadır. Kira bedellerinin tespitinin ölçütleri, işletmeye dair haklar, devlet garantisinin koşulları ve bunlara benzer sorulara yanıt verilmemektedir. Sadece, bazı bütçe gerçekleştirme rakamları, tahmini oranlar ya da farklı yöntemlerle erişilen bilgilere dayanarak çeşitli meblağlar öğrenilebilmektedir. Doğal olarak, bir ölçüt olarak aynı ya da benzeri hastanelerin, farklı yöntemlerle yapılmasıyla ortaya çıkacak maliyetlerin kıyaslanması neredeyse olanaksızlaşmaktadır. Oysa neoliberal politikalarda “şeffaflık, hesap verilebilirlik” en sık vurgu yapılan ilkeler olmasına rağmen, sonuçta “ticari sır” sermaye lehine kullanılabilir. Elbette tek konu, hastanelerin inşaat maliyeti değildir. Sağlık piyasaştırılması ve kamunun sermaye lehine sektörden çekilmesi, sermaye için maliyetli alanların kamu tarafından üstlenilme ve dolaylı olarak bunun maliyetini vergiler yoluyla yurttaşlara yüklenmesi sürecinden sadece biridir inşaat. Bu noktada TTB (2012: 14-15), yaptığı bir çalışmayla Sağlık Bakanlığı’nın inşa ettiği hastanelerin maliyetlerini ortaya koymaktadır. Buna göre:

“Sağlık Bakanlığı İnşaat ve Onarım Daire Başkanlığı da yatırım yapmaktadır. Örneğin, 333 yatak kapasiteli Aydın Kadın Doğum ve Çocuk Hastanesi donanımı ile birlikte toplam 37 milyon 797 bin 556 TL’ye mal olmuştur. Yine 400 yatak kapasiteli Trabzon Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesi de 80 milyon 115 bin 600 TL harcanarak inşa edilmiş ve donanımı yapılmıştır. İçinde il sağlık müdürlüğü, diyaliz merkezi, ağız ve diş sağlığı merkezi, 112 komuta kontrol merkezi ve istasyon ile toplum sağlığı merkezi bulunan Yalova Sağlık Kompleksi ise 10 milyon 30 bin TL’ye mal olmuştur. Sağlık Bakanlığı’nın iki ayrı daire başkanlığı tarafından yapılan

inşaat maliyetleri arasındaki fark da kamu özel ortaklığı yönteminin kamu zararına neden olduğunu açıkça göstermektedir.

Erzurum'da klasik ihale yöntemiyle 1.200 yataklı hastane inşaatı 193 milyon TL bedelle sonuçlanmıştır. KÖO modeli ile yapılması planlanan 1.500 yataklı Kayseri entegre sağlık kampüsünün ise yıllık kirası 137.73 milyon TL'dir. Yani 1.5 yıllık kirayla 1.200 yataklı hastane yapılabilir. Diğer bir örnek TOKİ'nin GATA için Etlik'te yapacağı 800 yataklı hastane ve ek binalara dair ihale ile ilgili olarak verilebilir. Bu ihalede verilen en yüksek bedel 130 milyon TL olmuştur. Konya-Karatay kamu özel ortaklığı ihalesi de 800 yataklı hastane için yapılmış, ancak sadece yıllık kira bedeli 88.79 milyon TL olarak belirlenmiştir. Bu kira 25 yıl boyunca kira olarak ödenecektir.

Sadece klasik ihale yöntemiyle karşılaştırma yapmak da yeterli olmayabilir. Sağlık Bakanlığı'nın bu ihaleler için bizzat hazırladığı ön fizibilite raporlarında kabul edilen tutarların birkaç katı kira bedelleri belirlenmektedir. Örneğin Manisa ihalesi için Sağlık Bakanlığı tarafından hazırlanan ön fizibilite raporuna göre, hastanenin toplam maliyeti 122 milyon TL iken ihalede sadece bina kirası yıllık 64.25 milyon TL olarak belirlenmiştir. Yani 2 yıllık kira ile hastane bedeli karşılanacak, geri kalan 23 yıl için kira ödemeye, ihaleyi alan şirketlerden hizmet satın alınması nedeniyle ayrıca bunların bedeli de ödenmeye devam edecektir.”

Yine aynı çalışmada, Sağlık Bakanlığı'nın Yüksek Planlama Kurulu'na sunduğu ön fizibilite raporlarına dayanarak ortaya çıkan rakamlar da “birikim” nasıl transfer edildiğini göstermektedir. Örneğin, Kayseri'deki şehir hastanesi için Bakanlık raporunda belirlenen toplam sabit yatırım tutarı 427 milyon 454 bin 111 TL'dir. Ancak Nisan 2011'de yapılan ihalede belirlenen yıllık kira 137.73 milyon TL olarak açıklanmıştır. Kayseri için “kira” adı altında şirketlere fazladan ödenecek tutarın 3 Milyar 15 milyon 795 bin 889 TL'ye ulaştığının altı çizilmektedir (TTB, 2012: 14-15). Ankara Etlik'te yapılan şehir hastanesine dair raporda da benzer rakamlara ulaşıldığı görülmektedir. Ön fizibilite raporunda, arsa ve işletme sermayesi yatırımı dahil toplam yatırım tutarı 1 milyar 97 milyon 491 Bin 420 TL olarak hesaplanmıştır. İhale komisyonu ara kararında, yıllık kira bedelini 276 milyon TL olarak belirlenmiştir. Bu rakama göre 25 yılda şirketlere ödenecek toplam kira 6 milyar 900 milyon TL olmaktadır (TTB, 2012: 15-16). Yani şirketlere 5.8 milyar TL fazladan ödeme yapılacaktır. Devlet sağladığı birikimi, kamu özel iş birliği yöntemiyle özel sektöre transfer etmektedir. Elazığ'da yapılan hastaneye dair hazırlanan ön fizibilite raporunda, arsa ve işletme sermayesi yatırımı dâhil toplam yatırım tutarı 218 milyon 445 bin 768 TL olarak hesaplanmıştır. Raporda, yüklenicilerin talep edeceği yıllık kiranın 11,6 milyon TL olması öngörülmektedir.

Oysa ihalede bina kullanımı için belirlenen yıllık kira bedeli 94 milyon 837 bin 104 TL olmuştur. Şirketlere 25 yıl için toplam 2 milyar 370 milyon 927 bin 600 TL ödenecektir. Buna göre şirketlere 2 milyar 152 milyon 481 bin 832 TL fazladan ödeme yapılacaktır (TTB, 2012: 14-15).

Hastane örnekleri net biçimde göstermektedir ki vergiler yoluyla (devletin aldığı dış borcun da bu hizmet alanlarında harcadığı gerçeği unutulmadan) toplanan birikim, hastaneyi yapan ve daha sonra çoğu birimini işletecek olan şirketlere aktarılmaktadır. Bu aktarma, sıradan bir transfer değildir. Birikimin/stokun tek başına sermaye özelliği göstermediği gerçeğinden hareketle dönüşümün sağlanması, bahsi geçen transferle sağlanmaktadır. Birikim transferine ek olarak, hastane hizmetinden hiç yararlanmayan bir yurttaşın vergi yoluyla birikime yaptığı katkı yoksullaşmanın da artışı anlamına gelmektedir.

2.2. COVID-19 Salgın Süreci ve Şehir Hastaneleri

2020 yılının ilk aylarında dünya, Çin'in Wuhan kentinde ortaya çıkan, kısa bir süre içerisinde ardından dünyaya yayılan ve tarihte nadir görülen bir salgınla mücadele etmek zorunda kaldı ki bu mücadele tüm yoğunluğuyla devam etmektedir. Salgın süreciyle sağlık alanında bir krizin ötesine geçilmiş, siyasi ve ekonomik kriz her alanda neoliberal politikaların sorgulanmasına yol açmıştır. Hemen hemen her alanın/sektörün piyasalaştırılması, kamusal mal ve hizmetlerin tasfiyesi, sosyal devlet uygulamalarının azaltılması gibi politikalar daha yoğun biçimde tartışmaya açılmıştır. Geçmiş yüzyıllarda yaşanan diğer salgınların toplumsal ve ekonomik açıdan ne gibi değişikliklere neden olduğu, salgın sürecinde sıklıkla ele alınmıştır.

Türkiye özelinde de salgınla birlikte kimi tartışmalar yoğunlaşmış, sağlık ve ekonomi politikaları bu tartışmaların ana konuları olmuştur. Hatta tartışmaların yoğunlukla sürdüğü belirtilebilir. Türkiye'de sağlıkta kamunun tasfiyesinin haricinde şehir hastaneleri de birçok yönüyle değerlendirilmektedir. Kentlerin merkezlerindeki hastanelerin çoğunun kapatıldığı ve yerine devasa hastanelerin inşa edildiği bir dönemde, sağlığın ulaşılabilirliğinin yanında, garanti ödemeler, hastanelerin yapılış yöntemi ve alternatifsiz bırakılması şehir hastanelerinin salgın sonrası süreçte de tartışılmaya devam edileceğini göstermektedir. Mevcut ve kent merkezlerindeki hastanelerin teknolojik açıdan ve donanımsal olarak yenilenmesi yerine, bunların kapatılarak sağlığa erişim hakkında sorun yaşanmasına neden olan hastaneler için salgın süreci de önemli bir sınav olacaktır. Ancak Ankara örneğinden de görüleceği üzere, yaygın sağlık ağı ihtiyacı ve salgında duyulan teknik ihtiyaçlar, kent merkezlerindeki hastanelerin tekrar

açılmasını sağlamıştır. Ankara'da şehir hastanesi yapılması gerekçesiyle kapatılan hastanelerin bir kısmı açılmış daha fazla açılmasının planları yapılmaya başlamıştır. Özellikle konuyla ilgili uzmanların ve meslek odalarının bu konudaki talepleri yoğun olarak sürmektedir. Şehir hastaneleri yeni bina ve nitelikli yatak kapasiteleri ile Türkiye'deki sağlık sisteminde önemli yer tuttuğu ama "bu hastanelerin açılmasıyla kapanan hastaneler, kentlere kayda değer yeni yatak kapasitesi kazandırılmaması, işleyişlerinde ve sağlık hizmet sunumunda yaşanan güçlükler, sağlık çalışanlarının artan sorunları dikkate alındığında salgın dönemindeki durumları tartışılmaktadır. Şehir hastanelerindeki sorunların şeffaflıkla ele alınıp çözülmesi, kapatılan hastanelerin tam kapasiteyle ve tarihi kimlikleriyle gecikmeden açılması" (Beyazıt, 2020: 270) çağrıları da sıklıkla yapılmaktadır.

Salgın ve şehir hastaneleri konusu başlı başına ayrı bir çalışma niteliğinde olmakla birlikte, uzmanların genel olarak çekince koyduğu noktalar, yukarıda sürdürdüğümüz tartışmaları çeşitli açılardan destekler niteliktedir. Çok sayıda farklı dal hastanelerinin bir araya getirilmesi yoluyla yapılan şehir hastanelerinin tümü, kentteki mevcut hastanelerin kapatıldığı halde, salgın hastanesi olarak ilân edilmişlerdir. Doğal olarak bu hastanelerde aşırı iş yükü nedeniyle Covid-19 dışındaki pek çok hasta devlet hastanelerinden uygun biçimde sağlık hizmeti alamaz hale gelmiştir. Hastaların bu nedenle özel sağlık kuruluşlarına yönlenmesi ya da sağlık hizmetini alamaması (TTB, 2019) söz konusudur.

Covid-19'un bulaş hızının yüksekliği düşünüldüğünde, salgın hastanesi niteliğindeki kuruluşlarda, Covid dışı hastaların tedavisinde aksaklıklar yaşandığı, ulaşım zorluğu ve toplu taşıma da virüs riski nedeniyle sağlığa erişimin daha da güç hale geldiği tüm bunlarla birlikte devletin bu hastaneleri yapan ve işleten şirketlere 25 yıl için toplam 81 milyar 200 milyon dolar gibi büyük bir ödeme yapacak olması (Deutsche Welle, 2020) ise ayrı bir sorun olarak vurgulanmaktadır.

Sonuç

Kapitalist devlet, sermayenin önündeki hareket engellerinin kaldırılması ve kârın en yüksek düzeye erişmesi hedefleri doğrultusunda hukuk ve/veya zor gücünü kullanmakta, bunun yöntemlerini zaman ve yer koşullarına bağlı olarak da güncellemektedir. Türkiye'de, Osmanlı Devleti'nin son döneminde yapılan demiryolları ve yakın zamanda inşa edilen şehir hastanelerinde verilen devlet garantileri, sağlanan birikimin özel sektöre transferi ile sermayeye dönüştürülmesi sürecidir. Transfere konu olan paranın vergiler ve devlet borçları yoluyla karşılanması toplumsal sınıfların

yoksullaşması anlamına da gelmesi, bunların ilk birikim yöntemleri olmalarını sağlamıştır.

Osmanlı döneminde demiryollarına verilen kilometre garantisinin benzerleri günümüz koşullarına uygun yöntemlerle devam etmektedir. KÖİ yöntemiyle verilen devlet garantileri buna örnektir. Son dönem yapılan havalimanları, otoyollar, köprüler de bu konuda yeni birikim transfer aracı olarak karşımıza çıkmaktadır. Hastaneye gelmeyecek hasta, otoyol ve köprüden geçmeyecek araç sahibi, uçak kullanmayacak yolcu için devletin özel sektörle yaptığı sözleşmeye dayanarak ödeme yapmaya razı olması sürecin önemli noktalarındandır. Kapitalizm, hangi tarihte olursa olsun, sermayenin hareket serbestisini sağlama ve kârın artırılması ana amacından sapmamıştır. Kimi dönemlerde, müdahaleci ve/veya ithal ikameci yöntemler belirlemesi bu amacından vazgeçtiği anlamına gelmemektedir. Yaşadığımız süreçte, neoliberal ekonomi politikası, klasik liberal ekonominin, zamanın koşullarına göre güncellendiği biçimi olmakla birlikte, küresel anlamda ana hedefleri de aynı biçimde yürürlüktedir. Birbirinden yaklaşık yüz yıl gibi farklı dönemlerde benzer bir yöntemle birikim transferinin gerçekleşmesi, bunun sınıfsal etkilerinin belirmesi, ilk birimin sürekliliğini de göstermektedir. İlk birikim süreci için sadece yöntemlerden iki tanesidir demiryolları ve şehir hastaneleri. Bu sistemde yeni yöntemler ve farklı uygulamalarla sürekliliğini korumaya devam edecektir.

Kaynakça

- Akyıldız, Ali (2005), *Anka'nın Sonbaharı*, (İstanbul: İletişim Yayınları).
- Atilla, A. Nedim (2002), *İzmir Demiryolları*, (İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını).
- Avcıoğlu, Doğan (2001), *Türkiye'nin Düzeni*, (İstanbul: Tekin Yayınevi).
- Baghdad Railway (t.y), <http://www.trainsofturkey.com/w/pmwiki.php/History/CIOB> (15.10.2020).
- BBC Türkçe (2019), <https://www.bbc.com/turkce/haberler-turkiye-50570562> (24.11.2020).
- Beyazıt, İlhan (2020), “Covid-19 Salgını ve Şehir Hastaneleri”, https://www.ttb.org.tr/kutuphane/covid19-rapor_6/covid19-rapor_6_Part27.pdf (28.112020).
- Bonefeld, Werner (2014), “Kapitalist Birikim ve Özgür Emek: Toplumsal Kuruluş Üzerine”, (Çev. Öykü Şafak Çubukçu), Göztepe, Özay (Der.), *İlkel Birikim: Sermeyenin Kaldırıcı*, (Ankara: Nota Bene Yayınları): 65-87.

- Boratav, Korkut (2005), *Türkiye İktisat Tarihi (1908-2002)*, (Ankara: İmge Kitabevi).
- Can, Bülent Bilmaz (2000), *Demiryolundan Petrole Chester Projesi*, (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları).
- De Angelis, Massimo (2014), “Marx ve İlk Birikim: Kapitalist ‘Çitleme’nin Sürekli Karakteri”, (Çev. Yeşim Akmeraner), Göztepe, Özyay (Der.), *İlkel Birikim: Sermayenin Kaldıracağı*, (Ankara: Nota Bene Yayınları): 89-114.
- Deutsche Welle (2020), <https://www.dw.com/tr/C5%9Fehir-hastaneleri-m%C3%BCkemmeliyet-merkezi-mi-y%C3%BCk-m%C3%BC/a-54934971> (16.09.2020)
- Dobb, Maurice, Paul Sweezy, Christopher Hill, K. H. Takahashi and R. Hilton (1984), *Feodalizmden Kapitalizme Geçiş*, (Çev. Müge Gürer ve Semih Sekmen), (İstanbul: Metis Yayınları).
- Earle, Edward Mead (1972), *Bağdat Demiryolu Savaşı*, (İstanbul: Milliyet Yayınları).
- Engin, Vahdettin (2002), “Osmanlı Devleti’nin Demiryolu Siyaseti”. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek ve Salim Koca (Der.), *Türkler Ansiklopedisi*, (Ankara: Yeni Türkiye Yayınları): 462-469.
- Göztepe, Özyay (2014), “Sermayenin Kaldıracağı: İlk Birikim”, Göztepe, Özyay (Der.), *İlkel Birikim: Sermayenin Kaldıracağı*, (Ankara: Nota Bene Yayınları): 15-36.
- Güneş, Ahmet M. (2009), “Kamu Hizmetlerinin Yürütülmesinde Yeni Bir Yöntem: Kamu Özel Ortaklığı”, *Güncel Hukuk Dergisi*, Şubat, s. 58-62.
- Gürkan, Ceyhan (2019), “Aydınlanma ve İlk Birikim Çelişkisinde Halk ve Halkçı Ekonomi Politik”. *Memleket Siyaset Yönetim*, 32, s. 1-30.
- Harvey, David (2004), “Yeni Emperyalizm: Mülksüzleşme Yoluyla Birikim”, (Çev. Evren Mehmet Dinçer) *Praksis*, Sayı 11, s. 23-48.
- Harvey, David (2011), *Umut Mekanları*, (Çev. Zeynep Gambetti), (İstanbul: Metis Yayınları).
- Kalkınma Bakanlığı (2017), *Dünyada ve Türkiye’de Kamu Özel İşbirliği Uygulamalarına İlişkin Gelişmeler Raporu 2016*.
- Kalkınma Bakanlığı (2018), *Dünyada ve Türkiye’de Kamu Özel İşbirliği Uygulamalarına İlişkin Gelişmeler Raporu 2017*.
- Karal, Enver Ziya (1983). *Osmanlı Tarihi*, 8. Cilt. (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları).

- Kaynak, Muhteşem (1984), “Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış”, *Yapıt Toplum-sal Araştırmalar Dergisi*, 5, s. 66-85.
- Köymen, Oya (2007), *Sermaye Birikirken Osmanlı, Türkiye, Dünya*, (İstanbul: Yordam Kitap).
- Kurmuş, Osman (1982), *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, (Ankara: Savaş Yayınları).
- Lenin, Vladimir İlyiç (1998), *Emperyalizm-Kapitalizmin En Yüksek Aşaması*, (Çev. Cemal Süreya), (Ankara: Sol Yayınları).
- Luxemburg, Rosa (1986), *Sermaye Birikimi*, (Çev. Tayfun Ertan), (İstanbul: Alan Yayınları).
- Marx, Karl (2011), *Kapital*, 1.Cilt, (Çev. Mehmet Selik ve Nail Satlıgan), (İstanbul: Yordam Yayınları).
- Marx, Karl (2014), *Grundrisse*, (Çev. Sevan Nişanyan), (İstanbul: Birikim Yayınları).
- Noviçev, A. D. (1979), *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi*, (Çev: Nabi Dinçer), (Ankara: Onur Yayınları).
- Onur, Ahmet (1953), *Türkiye Demiryolları Tarihi*, (İstanbul: Kara Kuvvetleri Yayınları).
- Ortaylı, İlber (2006), *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, (İstanbul: Alkım Yayınevi).
- Övgün, Barış ve Berk Pınar (2020), “Şehir Hastaneleri Reformunun Uluslararası Boyutu”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 13 (69), s. 1268-1276.
- Özügürlü, Metin (2003), “Marksizm ve İlkel Sermaye Birikimi”, Barış Ünlü, Korkut Boratav ve Ali Ekber Doğan (Der.), *Marksizm Ve...* (Ankara: İmge Kitabevi): 161-191.
- Özyüksel, Murat (2002), “Anadolu ve Bağdat Demiryolları”, Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek ve Salim Koca (Der.), *Türkler Ansiklopedisi*, (Ankara: Yeni Türkiye Yayınları): 663-667.
- Pareلمان, Michael (2014), “Kapitalizmin İcadı: Klasik Politik Ekonomi ve İlkel Birikimin Gizli Tarihi”. (Çev. Diyar Saraçoğlu), Özay Göztepe (Der.), İlkel Birikim: Sermayenin Kaldırıcısı, (Ankara: Nota Bene Yayınları): 115-149.
- Rathmann, Lothar (2001), *Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, (Çev: Ragıp Zarakolu), (İstanbul: Belge Yayınları).

- Reyhan, Cenk (2005), “Türk-Alman İlişkilerinin Tarihsel Arka Planı”, *Belle-ten Dergisi*. (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayını), Nisan, C. LXIX, s. 217-265.
- Sağlık Bakanlığı Tedavi Hizmetleri Genel Müdürlüğü (2011), *Yataklı Sağlık Tesisleri Planlama Rehberi*.
- Soy, Hacı Bayram (2004), *Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi*, (Ankara: Phoenix Yayınları).
- Sputnik (2018), <https://tr.sputniknews.com/turkiye/201811101036084194-sehir-hastanelerinde-sirketlere-yuzde-yetmis-hasta-garantisi/> (24.11.2020).
- Tepekaya, Muzaffer (2002), “Osmanlı-Alman İlişkileri (1870-1914)”, Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek ve Salim Koca (Der.), *Türkler Ansiklopedisi*, (Ankara: Yeni Türkiye Yayınları): 40-56.
- Toker, Çiğdem (2020), ‘Ticari Sır’da Hizmet Ödeme Garantileri. <https://www.sozcu.com.tr/2020/yazarlar/cigdem-toker/ticari-sirda-hizmet-odeme-garantileri-5824652/> (24.11.2020)
- Türk Tabipleri Birliği (2012), *Soru ve Yanıtlarla Sağlıkta Kamu Özel Ortaklığı*.
- Türk Tabipleri Birliği (2019), <https://www.ttb.org.tr/userfiles/files/sehir-hastaneleri-sb-yazi.pdf>. (28.11.2020).
- Yerasimos, Stefanos (2001), *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye*, (Çev: Babür Kuzucu), 2 ve 3. Cilt, (İstanbul: Belge Yayınları).

