

**TANZİMAT SONRASINDA OSMANLI DEVLETİNDE YABANCI
ŞİRKETLER TARAFINDAN YÜRÜTÜLEN İŞ VE İŞLEMLERİNDE
TÜRKÇENİN KULLANIMI MESELESİ***

Rıfat GÜNALAN**

Öz

Tanzimat sonrası yabancı şirketlerle Osmanlı Hükümeti arasındaki ilişkiler geliştirilerek ortak yatırımlar yapılması söz konusu olmuştur. Sanayi devriminin getirdiği yenilikler neticesi olarak ortaya çıkan ve Osmanlı toplumunda da gelişen dünya ile birlikte ihtiyaç olarak görülen; telgraf, elektrik, demiryolu, fabrikalar vs. 'nin ülkeye kazandırılması planlanmıştır. Bu planların tabii bir sonucu olarak Tanzimat sonrası yabancı şirketlerle Osmanlı Hükümeti arasında ilişkiler geliştirilerek ortak yatırımlar yapılması söz konusu olmuştur. Bu durum hem Batı bürokrasinin gerektirdiği yasa ve anlaşmalara bağlı kalarak hem de Osmanlı bürokrasinin nizamlarına uygun olarak yapılmasını zorunlu kılmıştır. Ancak ikili anlaşmalarla hazırlanan mukavelelerde sadece yabancı dilin kullanılması bürokraside birçok sorunu beraberinde getirmiştir. Antlaşma hükümlerinin farklı anlaşılması, özellikle Batılı şirketlerin mukavelede yer alan maddeleri kendi lehlerine yorumlamaları devleti ekonomik açıdan birçok zarara uğratmıştır. Osmanlı Devleti bu durum karşısında, mukavelelerde yer alan maddelerdeki dil kaynaklı belirsizliği ortadan kaldırmak için yabancı şirketlerle yaptığı yatırım işlerinde yabancı dilin yanında Türkçenin de kullanılması kararını almıştır. Bu çalışmada yabancı şirketlerle yapılan yatırım antlaşmalarının bürokrasisi ve Türkçenin bu antlaşmalarda kullanımını hakkında alınan kararlar ile uygulama şekilleri, Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde yer alan belgeler temelinde ele alınıp incelenecektir.

Anahtar Kelimeler: Türk Dili, yabancı şirketler, Osmanlı Devleti, Tanzimat

* Bu makale, Diplomasi ve Dış Politika Araştırmalarında Arşivlerin Rolü Sempozyumu'nda sunulan "Tanzimat Sonrasında, Osmanlı Devleti'nin Yabancı Şirketler Tarafından Yürütülen İş ve İşlemlerinde Türkçenin Kullanımı Meselesi" başlıklı tebliğin, eklemeler yapılarak yeniden düzenlenmiş halidir.

** Doç. Dr. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Bilgi ve Belge Yönetimi Bölümü.
rifatgunalan@gmail.com

Abstract

After Tanzimat, The Usage of Turkish Language in the Works and Transactions Performed by Foreign Companies of the Ottoman State

After the Tanzimat, making joint investments with foreign companies after developing relationships have been said. The innovations of the industrial revolution emerged as a result of the need in Ottoman society and is seen as the developing world; the Telegraph, Electricity, railways, factories wait for-it is planned to equip students in the country. In this case, both adhering to the law and the agreement requires Western bureaucracy has made it compulsory to be made in accordance with the order of the Ottoman bureaucracy. However, the two agreements are prepared with only the use of the foreign language in the Act has brought many problems in the bureaucracy. A different understanding of the contract provisions, especially Western agents under the articles of association of the company the state from the economic point of interpretation in their favor, and inflicted many losses. The Ottoman state in this situation, the contract contained in the source language in order to eliminate such ambiguity in the use of Turkish as a foreign language with foreign companies in investment was made on. In this study, foreign companies in investment treaties and in the Treaty of the Turkish bureaucracy with decisions about the use of application forms, on the basis of the documents in the Ottoman Archives of the Prime Ministry will be analyzed and discussed.

Keywords: Turkish Language, Ottoman Empire, Tanzimat, Foreign Companies.

Giriş

Avrupa'da 18. yüzyılın ilk yarısından itibaren yapılan icatlar gelişmeye ve kamusal alanlarda hızla kullanılmaya başlanmıştır. İnsanların artık kasaba ve şehirlerde yaşamaya başlaması, tarım toplumundan sanayi toplumuna geçiş ile bunun getirdiği; aydınlatma, ısınma, ulaşım, haberleşme gibi ihtiyaçların yeni icatlarla karşılanması ve hayatı kolaylaştırması, tüm Avrupa şehirlerinde hızla yayılmıştır. Bu durumdan Osmanlı Devleti de etkilenmiş, tüm ekonomik ve mali sorunlara, hattâ borçlara rağmen birçok Osmanlı şehir ve kasabaları bu tür hizmetlerden yararlanmayı istemiştir.

Osmanlı Devleti, Tanzimat'ın ilanı ile birlikte Batı ile daha da yakınlaşmaya başlamış ve Batıdaki sanayi devrimiyle ortaya çıkan buluşları gerek satın alma gerekse kendi kurumları aracılığıyla memâlik-i Osmani'de ihdas etme yoluna gitmiştir. Bunu da ihtiyaçlar nisbetinde gerçekleştirmeye çalışmıştır. Bu ihtiyaçlarda temel öncelik askeri gereksinimlerdir. Askeri ihtiyaçları ticari ve zirai ihtiyaçlar takip etmektedir. İhtiyaçların başında hızlı ve güvenilir bir şekilde ulaşımı sağlayan şehirlerarası demiryolları hatlarının inşası gelmektedir. Şehir merkezlerindeki ulaşım ise elektriğin Osmanlı şehirlerinde kullanılmaya başlanmasıyla şehir içi tramvay hatlarının yapılması gündeme gelmiştir.

Demiryolu hatları ile elektriğin hemen hemen aynı zamanda Osmanlı şehirlerine gelmesiyle, bunların inşası ve yapımı için birçok yabancı devletle imtiyazlı ve imtiyazsız ortaklıklar kurulmak zorunda kalmıştır.

18. yüzyılın sonlarında keşfedilen telgrafın Batı'da yaygın bir şekilde kullanılması, başta askeri ihtiyaçlar olmak üzere sonrasında mülki, idari ve kamusal ihtiyaçlar sebebiyle temin ve tatbikini gerektirmiştir. Osmanlı Devleti'nin, kamu hizmeti görmesi düşünülen yabancı şirketlerle gerek ortaklık yoluyla gerekse çeşitli imtiyazlar vererek bu hizmetleri hayata geçirdiği görülmektedir¹. Bu hizmetler içerisinde önem sırasına göre su isale hatları, havagazı, elektrik, tren ve tramvay hatları yani demiryolları, telgraf ve telefon hatlarını saymak mümkündür. Hizmetlerin ihale yoluyla ya da yabancı şirketlerle birebir ikili anlaşmalar neticesinde başladığı bilinmektedir². Hükümetin ilgili nezaretleriyle yapılan mukavelelerde, işlemlerin bütün yönleri tartışılıp meclis onayı alınarak, yabancı şirketlerin mensup olduğu devletlerin resmi dili ve bir nüshasının da Türkçe olarak hazırlandığı bilinmektedir. Ancak işletme sahibi yabancıların hizmetlerini kamuya ulaştırmada ve halkla olan yazışma ve işlemlerinde yazışma dili olarak ne tür bir usul takip edecekleri konusunda mukavelelerde açık bir anlaşma maddesinin bulunmaması birçok probleme sebep olmaktadır. Bu sorunların aşılması için hükümetle yabancı şirketler arasında yapılan yazışmaların Türkçe tercümesiyle birlikte yabancı dille (Fransızca, İngilizce, Almanca vs.) teamüle uygun olarak yapılması istenmiştir. Hizmet satın alan halkla mukavele ve diğer işlemlere dair evrakların Türkçe hazırlanmasının kararlaştırıldığı görülmektedir.

Bu çalışmada, öncelikle Osmanlı Devleti'nin demiryolu, telgraf, su isale hatlarının inşasına dair imtiyazlı ve imtiyazsız yabancı şirketlerle yaptığı ortaklıklar ile satın alma yoluyla hizmete sunulan yatırımların tarihi kısaca ele alınmıştır. Ayrıca Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde tespit edilen belgeler ışığında şirketlerin gerek hükümetle gerekse kendi idarelerindeki bürokratik işlemlerde yaşadığı dil sorununun çözüm şekli incelenmiştir.

¹ Turgut Tan, "Osmanlı İmparatorluğunda Yabancılara Verilmiş Kamu Hizmeti İmtiyazları", **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, c. XXII/2, (1967), s. 285-326.

² Hüsnüye Akıllı, "Su Hizmetlerinde Dejavu, Osmanlı Su Şirketlerinden Antsu'ya", **Çağdas Yerel Yönetimler**, XXI/4, (Ekim 2012), s. 17.

Osmanlı Telgraf Hatları

Osmanlı Devleti'nin idari, siyasi ve toplumsal yapısını etkileyen önemli icat ve gelişmelerden biri hiç şüphesiz telgrafın Osmanlı Devleti tarafından kullanılmaya başlanmasıdır. Sultan II. Mahmut döneminde Boğaziçi dolaylarında hızlı iletişim kurmak için 1828-29 Osmanlı-Rus Savaşı'nın ilk yıllarında Semafor adı verilen bir tür telgraf kullanılmasına rağmen istenilen sonuç elde edilememiştir. İlk elektrikli telgraf Sultan Abdülmecid tarafından 1853 yılında Kırım için kurulan ve Kırım Yarımadası'nı Varna'ya bağlayan sualtı hattıdır. 1855 yılında kurulan ilk telgraf hattı ile de İstanbul Avrupa'ya bağlamıştır. 19 Ağustos 1855 tarihinde de İstanbul ile Edirne telgraf hattıyla birleştirilmiştir³. Bu tarih ilk demiryolu hattının yapımıyla neredeyse aynı tarihlerde olması sebebiyle de önem taşımaktadır. Bütün bu elektrikli telgraf hatları Fransız ve İngiliz şirketleriyle ortak olarak gerçekleştirilmiştir. Osmanlı telgraf hatları tarihine dair yerli ve yabancı araştırmacılar tarafından yapılan birçok çalışma bulunmaktadır⁴.

Osmanlı Hükümeti'nin, yabancı şirketlerle yaptığı anlaşma ve yazışmalarda resmî dili olan Türkçeyi kullanmasına dair rastlanılan belgelerden ilki Osmanlı telgrafhanelerinde Türkçe muhaberatın yapılmasına dair 11 Şaban 1273/6 Nisan 1857 tarihli bir buyruktur. Maliye Nezareti'ne hitaben yazılan bu buyruktada Fransız ve İngiliz devletlerine ait şirketlerce yapılan telgraf hattı ve telgrafhanelerde bundan böyle Türkçe haberleşme yapılacağı tespit edilmiştir. Ayrıca Beyoğlu'ndan Varna'ya kadar olan telgrafhanelerde Türkçe muhaberatı gerçekleştirecek memurların tayinleri ile alacakları maaşlar ve bu maaşların hangi hazineden ödeneceğine dair ayrıntılı bilgiler verilmektedir⁵.

³ Roderic H. Davidson, "Osmanlı İmparatorluğuna Elektrikli Telgrafın Girişi", (çev. Durdu Mehmet Burak), **OTAM**, c. XIV, Ankara (2003), s. 347-386.

⁴ Nesimi Yazıcı, "Osmanlı Telgrafında Dil Konusu", **Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi**, s. 26 (1983); s. 763; Semavi Eyice; "İstanbul'da İlk Telgrafhane-i Amire'nin Projesi (1855)", **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, s. 34 (1983-84). s. 61-73; Nesimi Yazıcı, "Osmanlı Telgraf Fabrikası", **Türk Dünyası Araştırmaları**, 22 (Şubat 1983), s. 69-70; Asaf Tanrıktut, **Türkiye Posta ve Telgraf ve Telefon Tarihi ve Teşkilat ve Mevzuat**, Ankara 1984; Osman Ergin, **Türkiye Maarif Tarihi**, İstanbul 1939- 1943; A. Baha Gökoğlu, **Batu ve Doğuda Telgrafçılık Nasıl Doğdu?**, İstanbul 1935, s. 46.

⁵ **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Hâriciye Nezâreti Mektûbî Kalemî (HR.MKT.)**, 185/33, (11 Şaban 1273/6 Nisan 1857)

Dersaadet Su Şirketi

İnsanların en büyük ihtiyaçlarından biri de muhakkak, kolay ulaşılabilir ve içilebilir sudur. Bu suyun bentlerden mahallelere kadar ulaştırılması için gerekli olan isale hatlarının inşası konusunda da yabancı şirketlerle ortaklıklar kurulmuştur. Özellikle İstanbul'un su ihtiyacına ait sorunun şirketler yoluyla çözüme kavuşturulması oldukça önemli bir durumdur. Terkos, Üsküdar-Kadıköy, İzmir, Beyrut ve Selanik imtiyazları Osmanlı Devleti döneminde verilen önemli su imtiyazları olmuştur⁶. Sultan Abdülaziz'in Paris, Londra ve Viyana'yı içine alan seyahatinde, Sen Nehri'nden Paris'e su verildiğini öğrenmesi üzerine, İstanbul'un Avrupa Yakası'nın su ihtiyacını karşılamak için Hariciye Teşrifatçısı Kamil Bey ile Mühendis Ternau'ya, 1874 yılında, Terkos gölünden su getirmek için 40 yıl süreyle imtiyaz verilmiştir⁷. Ancak Kamil Bey'in ölümü üzerine imtiyaz Ternau Bey'e kalmıştır. Daha sonra imtiyaz sürecine Societe Generale de l'Empire Ottoman, İstanbul Bankası, I. de Commando et Cie., Oppenheim - Alberti et Cie, La Banque de Paris et Pays - Bas, Ephrussi et Cie, La Societe General pour Favoriser le Developpement du Commerce et de l'Industrie en France, La Compagnie Generale des Eaux pour l'Etranger, A.- J. Stern et Cie., Laurent - Dercours, C. Roth - A. Pestel gibi yabancı şirketlerin katılımlarıyla hukuki idare merkezi İstanbul, fiili idare merkezi ise Paris'te olan "Dersaadet Anonim Su Şirketi" kurulmuştur. 1887 yılında kurulan şirketin, 1882'den başlamak üzere imtiyaz süresi 75 yıla çıkartılmıştır⁸. Osmanlı Devleti'nde kamu hizmetlerinin sürdürülmesi amacıyla yabancılara imtiyaz dağıtmakta gösterdiği acelecilik ve acemilik sonradan birçok hukuki ve idari sorunlara sebep olmuş, şirketlerin beklentileri karşılayamaması ve su ücretlerine yapılan zamlar da halkta hoşnutsuzluk yaratmıştır⁹.

Osmanlı Devleti hükümetinin özellikle İstanbul'un su sorununu çözmesi için Dersaadet Su Şirketi ile yaptığı imtiyaz anlaşmalarında Türkçenin yanı sıra Fransızca'yı da kullandığı bilinmektedir. Diğer taraftan, kanun gereği yabancı şirketlerin resmi

⁶ Akıllı, a.g.m., s. 17.

⁷ İlhan Avcı, "İstanbul'un Tarihsel Gelişim Süreci İçinde Öne Çıkan Bir Öge Su", **Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi**, 413, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yayını, Ankara 2001, s. 25-29.

⁸ Tan, a.g.m., s. 320.

⁹ İlhami Yurdakul, **Aziz Şehre Leziz Su Dersaadet (İstanbul) Su Şirketi 1873-1933**, Kitabevi Yayınları, İstanbul 2010.

işlemlerinde Fransızca'yı kullanması ancak hazırlanan her Fransızca evrakın Türkçe tercümesinin ilgili evraka eklenmesi ile mümkündür.¹⁰ Dersaadet Su Şirketi'nin hükümet daireleri ile yazışmalarında Türkçeyi mi yoksa Fransızca'yı mı kullanması gerektiği konusunu, ilk defa hükümetin 27 Eylül sene 1290/9 Ekim 1874 tarihinde hukuk müşavirliğine yaptığı müracaatla öğrenmekteyiz¹¹. Hukuk müşavirliğinin müracaata verdiği cevapta Dersaadet Su Şirketi'nin bir Osmanlı şirketi olması ve şirket bünyesinde çalışan memurların bir yabancı dil bilme zorunluluğunun bulunmaması dolayısıyla yazışmaların Türkçe yapılmasının bir zorunluluk olduğu belirtilmiştir. Bu cevap yabancı dil bilen memurların olması durumunda Fransızca yazışmalar sanki resmiyet kazanacakmış şeklinde algılanmasına neden olmaktadır¹².

Dersaadet Su Şirketi'ne dair belgenin incelenmesinden Avrupalılar tarafından idare edilen ve merkez idareleri İstanbul'da bulunan bazı Osmanlı şirketlerinin hükümetle yaptıkları yazışmalarda genelde Fransızca'yı kullandıkları ortaya çıkmaktadır. Bunlara dair bilgileri belge içerisinden; Osmanlı Bankası, Karadi Jeneral Olofman gibi bankaların Nafia Nezareti ile yaptıkları yazışmaları Fransızca yaptıkları şeklinde örneklere, yapılan atıflar dolayısıyla tespit edilmiştir. Dersaadet Su Şirketi'nin Nafia Nezareti ve diğer nezaretlerle yaptığı yazışmalarını Fransızca yaptığının belirlenmesi durumunda teamüle uygun olarak tekrar Fransızca yapılmasının uygun olacağı ancak her yazışmanın Türkçe tercümesinin beraber hazırlanmasını da ifade etmesi bürokratik bir kafa karışıklığına sebebiyet vermektedir¹³.

(6 Teşrîn-i evvel sene 1306/18 Ekim 1890) tarihli aynı konuyla ilgili sadrazama hitaben yazılan bir başka belgede Dersaadet Su Şirketi'nin Osmanlı'ya tabi bir şirket olması sebebiyle yazışmalarını Türkçe olarak yapması gerektiği ifade edilmektedir. Ayrıca belgede demiryolları, bankalar gibi bazı yabancı şirketlerin ise Nafia Nezareti ile yaptıkları yazışmaları Fransızca yapmaları teâmül ve usulden olduğu ifade edilmektedir¹⁴.

¹⁰ **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Hâriciye Nezâreti Tercüme Odası (HR.TO.), 371/108** (27 Eylül sene 1290/9 Ekim 1874).

¹¹ **HR.TO., 371/108.** (27 Eylül sene 1290/9 Ekim 1874).

¹² **HR.TO., 371/108,** (27 Eylül sene 1290/9 Ekim 1874).

¹³ **HR. TO., 371/108,** (27 Eylül sene 1290/9 Ekim 1874).

¹⁴ **Dahiliye Nezâreti Mektûbî Kalemi (DH. MKT.), 1772/77,** (4 Receb 1308/13 Şubat 1891).

Osmanlı Demiryolları

Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu hattı Sultan Abdülmecit zamanında, 1856-1866 yılları arasında bir İngiliz şirketine verilen imtiyazla İzmir-Aydın arasında 130 km. olarak inşa edilmiş olup Sultan Abdülaziz zamanında tamamlanmıştır. İmtiyaz verilen başka bir İngiliz şirketi de İzmir-Turgutlu-Afyon hattı ile Manisa-Bandırma hattının 98 km'lik kısmını 1865 yılında tamamlamıştır. Daha sonra 1871 yılında çıkarılan bir irade ile 91 km'lik Haydarpaşa-İzmit hattı devlet eliyle yapımına başlanıp 1873 yılında bitirilmiştir. Ancak mali sıkıntılar nedeniyle Anadolu Demiryolları ile Bağdat ve Cenup demiryollarının yapımları Alman sermayesi ile gerçekleştirilmiştir¹⁵. Bağdat demiryolu imtiyaz anlaşmalarına dair Meclis-i Mebûsan'da önemli tartışmalar yaşanmıştır¹⁶. 1888 yılında yapım imtiyazı Baron Hirsch'e verilen 2000 km'lik Şark demiryollarının milli sınırlar içerisinde kalan 336 km'lik İstanbul-Edirne ve Kırklareli-Alpullu kesiminin 1896'da bitirilerek işletmeye açılmasıyla da İstanbul, Avrupa demiryollarına bağlanmıştır¹⁷. Osmanlı Devleti'ndeki yoğun demiryolu yapımları esas itibarıyla II. Abdülhamit döneminde Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nin kurulması ile başlamıştır. Bu dönemde Anadolu demiryolları (1888), Bağdat demiryolu (1889), Yafa-Kudüs demiryolu (1889), Selanik-Manastır demiryolu (1890), Beyrut-Şam demiryolu (1890), Selanik-İstanbul demiryolu (1892) yabancılara imtiyaz verilerek yaptırılan demiryollarıdır.¹⁸

Osmanlı demiryolları üzerine birçok yerli ve yabancı araştırmacı ve akademisyenin yaptığı çalışmalarda, 1856 yılında demiryolu hatlarının Osmanlı Devleti'nde yapılmaya başlamasından Cumhuriyete kadar geçen tüm olaylar, pastadan pay almak isteyen Alman, İngiliz ve diğer yabancı şirketlerin rekabet ve mücadeleleri detaylı bir şekilde anlatılmaktadır¹⁹. Bu sebeple demiryollarına dair burada daha fazla

¹⁵ Kemal Beydilli, "Bağdat Demiryolları", **DİA**, c. IV, Ankara 1991, s. 442-444.

¹⁶ A. Gündüz Ökçün, "Osmanlı Meclis-i Mebûsanında Bağdat Demiryolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar", **A.Ü. SBF. Dergisi**, XXV/ 2, (Haziran 1970), s. 15-56.

¹⁷ Mehmed Cavid, "Rumeli Şimendiferleri", **Ulûm-i İktisadiyye ve İçtimaiyye Mecmuası**, I/1, İstanbul 1324, s. 72-123; Mühendis Tefik, **Halk Konferansları, Türkiye Demiryolları**, İstanbul Devlet Matba'ası 1927, s. 1-23; Vahdettin Engin, **Rumeli Demiryolları**, İstanbul 1993.

¹⁸ İsmail Yıldırım, "Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış", **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, c. XII/1, (Elazığ 2002), s. 311-324.

¹⁹ Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Ankara 1970, s. 156-157; Edward Mead Earle, **Bağdat Demiryolu Savaşı**, (çev. Kasım Yargıcı), İstanbul 1972, s. 142; Paul Imbert, **Osmanlı İmparatorluğunda Yenileşme Hareketleri**, (çev. Adnan Cemgil), İstanbul 1981, s. 24.

bilgi verilmeyip bürokratik işlemler hakkında bilgi verilmesinin daha doğru olacağı değerlendirilmiştir.

Osmanlı Devleti'nin öncelikle askeri amaçlı olarak değişik şehir ve kasabalarında yapılacak demiryollarına ait imtiyazlı yabancı şirketlerce yapılacak işlemlerin usulüne dair tespit edilen ilk belge 25 Cemâziyelâhir 1310/14 Ocak 1893 tarihlidir. Maliye, Ticaret ve Nafia Nezaretlerine hitaben yazılan belgede demiryolu gibi önemli iş ve yatırımların imtiyazlı yabancı şirketlere verilmesi durumunda biri Türkçe diğeri Fransızca olmak üzere iki adet defterin düzenlenmesi ve padişaha arz edilmesi emredilmektedir²⁰.

Demiryolları şirketlerinin yazışma usullerine dair tespit edilen ikinci belge, bir dosya halinde hazırlanmış olup ilk belgeden yirmi yıl sonrasına aittir. Dosyada bulunan belgeler demiryolları ve bayındırlıkla ilgili diğer kurumların iç ve dış haberleşme ve yazışmalarında Türkçenin kullanılmasıyla alâkalı kronolojik bir sıra takip etmektedir. Bu belgelerden tarihi en erken olanı, “Meclis-i Vükela Müzâkeratına Mahsûs Zabıtname ve Meclis-i Vükela”nın bu konuda verdiği karar olarak karşımıza çıkmakta olup 13 Zilkade 1333/22 Eylül 1915 tarihlidir. Bu zabıtnamenin hazırlanmasına sebep, yazının ilgi bölümünde belirtildiğine göre, Başkumandanlık Vekâleti'nin 6 Zilkade sene 1333/15 Eylül 1915 tarihli ve 4788 sayılı tezkiresidir.

Tezkirede Osmanlı demiryollarında yaşanan problemler önem sırasına göre detaylı bir şekilde açıklanmaktadır. Buna göre yaşanan sorunlar; demiryollarında görevli olanların neredeyse tamamının gayrimüslim milletlerden oluşması sebebiyle demiryolları güvenliğinin sıkıntılı bir duruma düşmesi, yabancı dil bilen yüksek tahsil almış olan gençlerin daha çok para kazanmak istemeleri sebebiyle bu tür şirketlerdeki işlere talip olmaması, yazışmalarda yabancı dilin kullanılmasının devam etmesinden dolayı işlemlerde görülen zararların giderilmemesi, bu işlere rağbet eden Osmanlı gençlerinin ise orta tahsil yapmaları ve yabancı dile vakıf olmamaları, bütün fedakarlıklara rağmen şimendifer alaylarında tahsil gören öğrencilerin Fransızca bilmemeleri sebebiyle kendilerinden yeterli faydanın sağlanamaması olarak sıralanmaktadır. Ayrıca tezkirede, hükümetin diğer işlerde resmi dili yani Türkçeyi kullandığı hatta Hicaz Hattı'na dair

²⁰ BOA., Bâb-ı Âlî Evrâk Odası (BEO), 139/10353, (25 Cemâziyelâhir 1310/14 Ocak 1893).

bütün talimat, nizam ve işlemlerin Türkçe olarak yapıldığı, kullanılan Türkçe kavramların işlemlerin yürütülmesine yeterli olduğu rapor edilerek demiryolu şirketlerinin iç işlerinde Türkçenin kullanılmasına karar verilmesi gerektiği ifade edilmektedir. Tezkirede, demiryollarında halihazırda çalışan memur ve hademelere karışılması ve yeni durumun şirketlere bildirilme görevi de Nafia Nezaretine verilmektedir²¹.

Yazışmalarda Türkçenin Kullanılması İçin Komisyon Teşekkülü

Osmanlı Demiryolları şirketlerinin iç işlemlerinde Türkçenin kullanılmasının kabul edilmesi ve sahadaki uygulamanın incelenip olgunlaştırılması amacıyla Harbiye ve Nafia Nezaretlerinde görevli memurlardan oluşan bir komisyon teşkil edilmesi 4 Zilhicce 1333/13 Ekim 1915 tarihli belgede talep edilmiştir. Bu komisyonun yapacağı işlemler de Başkumandanlık Vekâletinden gönderilen tezkirede; kullanılan trenlerin farklı şirketlere ait olması sebebiyle farklı çalışma usul ve nizamları içermesinden dolayı bunların birleştirilmesi gerektiği, trenlerin çalışma sistemlerine ait nizamların yeniden ele alınıp standart bir hale getirilmesi şeklinde talep edilmiştir. Ayrıca komisyonun, bütün bu talepleri değerlendirip bir karara varması ve bunu da Nafia Nezaretine bildirmesi kararlaştırılmıştır²².

Nafia Nezareti Demiryolları idaresinden, Sadaret'e 4 Teşrin-i evvel sene 1331/17 Ekim 1915 tarihli 55 numaralı bir başka tezkire sunulmuştur. Bu tezkirenin iki adet de eki bulunmaktadır. Bu eklerden ilki Osmanlı demiryolları ile diğer bayındırlık şirketlerinin yazışma ve işlemlerinde resmi dil olarak Türkçenin kullanılmasına dair kanun layihası olup beş maddeden oluşmaktadır. Bu kanun layihası günümüz Türkçesine yakın bir şekilde sadeleştirilerek aşağıda verilmiştir. İkincisi ise; Ticâret Müdüriyet-i Umûmiyesi tarafından hazırlanan ve böyle bir konuda bir kanun layihası hazırlanmasının gerekçeleri ve sebeplerini bildiren "esbâb-ı mûcibe" mazbatasıdır. Bu mazbatanın tamamının transkripsiyonu ekte verilmiş olup aşağıda ise sadeleştirilerek yazılmıştır.

²¹ BOA., Meclis-i Vükelâ (MV), 199/18 (13 Zilkade 1333/22 Eylül 1915).

²² MV., 199/62, (4 Zilhicce 1333/13 Ekim 1915).

Kanun Layihasının Sadeleştirilmiş Metni

Birinci madde – Bugün mevcut veya ileride kurulacak demiryollarıyla ve diğer faydalı kuruluşların bütün işlem ve yazışmalarında sadece Türkçe kullanılacaktır.

İkinci madde – Birinci maddenin hükmü bugün mevcut bayındırlık şirketlerince Nafia Nezareti tarafından belirlenen ve kendilerine bildirilen müddete uygun olarak uygulamaya konulacaktır. Ancak mevcut demiryolları şirketleri için bu süre 10 Temmuz sene 1335/10 Temmuz 1919 tarihine kadar uzatılabilecektir.

Üçüncü madde – Yukarıdaki maddelerin, hükümlerini icra edemeyen şirketlerin müesseseleri hükümet tarafından işgal edilerek birinci maddenin hükmü uygulamaya konulacaktır.

Dördüncü madde - Demiryolu şirketleri genel işlem ve haberleşmelerinde yalnız Türkçenin kullanılması için alacağı tedbirleri açıklayan Harbiye ve Nafia Nezaretlerine 1 Mart 1332/14 Mart 1916 tarihine kadar detaylı bir takrir verecekleri gibi bu tarihten itibaren her altı ayda bir bu konudaki icraatlarını adı geçen iki nezarete yazılı olarak bildirmek zorundadır.

Beşinci madde – Bu kanun hükümlerinin icrasında Harbiye ve Nafia nazırları görevlidir²³. Ticâret Müdüriyet-i Umûmiyesi tarafından hazırlanan Esbâb-ı Mûcibe mazbatasında; kamu kurum ve kuruluşlarında resmi dil olarak Türkçenin kullanılma sebepleri maddeler halinde açıklanmaktadır.

Esbâb-ı Mûcibe Mazbatasının Sadeleştirilmiş Metni

Memleket savunması açısından demiryollarından istenilen faydaların elde edilmesi için, tüm demiryolu işlem ve yazışmalarının Türkçe olarak yapılmasının şekil ve uygulama zamanını kararlaştırılmak üzere bir komisyon oluşturulmuştur. Komisyonumuzda yapılan görüşmelerde, demiryolu şirketleri memur ve görevlileri arasında yabancı ülkelerin tesiri altında kalmayan ve hükümet tarafından kendilerinden istenilen en temel görevleri yerine getirebilecek güvenilir az miktarda elemana sahip olan şirketlerin, işlem ve yazışmalarını Fransızca ve İngilizce yaptıkları ortaya çıkmıştır. Çünkü şirketlerce genel hizmetler için ayrılmış olan maaşlardan faydalananların pek sınırlı olduğu, yüksek tahsil gören ve yabancı dillere vâkıf olan gençlerin bu tür şirket

²³ BOA., Şurâ-yı Devlet (ŞD.), 512/1, (4 Teşrin-i evvel sene 1331/17 Ekim 1915).

işlerine pek rağbet etmeyecekleri açıktır. Bu hizmetlere talip olanların ise orta derece tahsil görmüşlerden olmaları sebebiyle bu kişilerin yabancı dil bilmemeleri adı geçen hizmetlere girmelerine engel teşkil etmektedir.

Demiryolları, ülkenin ziraat, ticaret ve sanayisiyle alâkalı olduğu gibi savaş zamanı asker sevki için de önemli bir araç olması bakımından önemli bir savaş aleti olarak kabul edilmektedir. Bundan dolayı yapılacak tüm işlem ve yazışmaların herkesin anlayacağı resmi dil ile olması vazgeçilmez bir durumdur.

Demiryolu şirketlerinin işlem ve yazışmalarının yabancı diller ile yapılması birçok fedakârlıklara katlanılarak yetiştirilmekte olan şimendifer asker kıtalarından istifadeye de engel olmaktadır. Hele bu durumun devamı bu tür sıkıntıları artıracaktır. Bu sebeple memleket müdafaası gibi mühim bir konuda, bir seferberlik durumunda bu şimendifer hizmetinde bulunan askerlerden yararlanmak zor olacaktır. Bu askerlerden yeterince yararlanılması ancak demiryollarında yapılacak yazışma ve işlemlerin Türkçe yapılmasıyla mümkün olacaktır.

Demiryollarında sadece Türkçenin kullanılması herhangi bir soruna sebep olup olmayacağı konusuna gelince:

Bu konuda hiçbir sorun ön görülmemektedir. Çünkü Kasaba hattı önceleri İngiliz şirketinin idaresinde iken bütün işlemler İngilizce olarak yapıldığı gibi Alman ve Fransız usulünden tamamen farklı olan İngiliz usulü ile de işletilmekte idi, hattâ Fransız şirketine geçtiğinde dahi işletme usulünün sorunsuz değiştirilebileceğinin anlaşılması bu konuda en önemli delildir.

Hicaz hattının bütün talimat ve kuralları Türkçe olması ve bütün yazışmaların da yine Türkçe olarak yapılması Türkçenin demiryolları işlem ve yazışmalarının her türlü sorundan uzak bir şekilde uygulanacağına ikinci açık bir delildir.

Bir ülkede bayındırlık işleriyle uğraşan şirketlerin yaptıkları işlerin o ülkeye ait olması sebebiyle kendilerinden arzu edilen faydaların sağlanması için o ülkenin resmi dilini kullanmaları lazım gelir ise de Osmanlı memâlikinde teşekkül eden demiryolları gibi şirketler bu hususa riayet etmemektedir.

Birkaç mukavelede bir şirketin bazı işlem ve yazışmaları Türkçe icra edilmesi hakkında madde veya fıkralara ayrılmışsa da bunlar yetersiz ve sadece birkaç şirket için geçerlidir.

Limanlar ve rıhtımlar genellikle demiryollarının son durağını veya başlangıcını teşkil ettikleri gibi tramvaylar da şehir içi demiryolu olduğu, su, gaz ve aydınlatma vs. gibi şirketlerin idareleri de ihtiyaç durumunda hükümet tarafından dönüştürülmekte olduğundan demiryolları işlem ve yazışmalarının Türkçe olarak yapılması gerekliliği diğer şirketler hakkında da geçerlidir. Bundan dolayı bütün şirketlerin işlem ve yazışmalarında Türkçe kullanmaya zorlanması için ekli olarak takdim olunan kanunun icraya konulması gerekli görülmüştür.

Birinci madde ile tüm işletmelerde dil değişikliği durumunun mecburi tutulduğu fakat bu durumun adı geçen kurumların iş ve işlemlerinin kesintiye uğramadan uygulanması amacıyla tüm şirketlere belli bir mühlet verilmesi uygun görülmüştür²⁴.

Ticaret ve Ziraat Nâzırı, ticari işlem ve yazışmalarda Türkçenin kullanılmasına dair 29 Zilhicce 1333/7 Kasım 1915 tarihinde yeni bir layiha daha hazırlanarak Sadaret'e sunulmuştur. Bu şekilde Ticaret ve Ziraat Nezareti ile Nafia Nezareti tarafından ayrı ayrı hazırlanmış iki layiha ortaya çıkmıştır. İlgili yazıyla ayrıca hazırlanan layihaların Şura-yı Devlet'in incelemesinden geçerek birleştirilmesi ve bir kanun layihası halinde basılması ile uygulamaya geçilmesi için gerekli iradenin çıkarılmasını da talep etmektedir²⁵.

Aynı belge grubu içerisinde Ticâret Müdüriyet-i Umûmiyesi tarafından da ticari işlem ve yazışmalarda Türkçenin kullanılmasına dair başka bir kanun layihası hazırlanmış olduğu görülmektedir. Sekiz maddeden oluşan bu layihada, tüm Osmanlı ve yabancı şirketlerin işlem ve yazışmalarında resmi dil olarak Türkçenin kullanılmasına dair kurallar açık bir şekilde ifade edilmektedir. Bu kanun layihasında önemli olan birkaç hususu belirtmekte fayda görülmektedir. Bunlardan ilki Osmanlı Devleti'nde bulunan imtiyazlı ve imtiyazsız tüm yabancı şirketler için Türkçenin kullanımı zorunlu tutulmaktadır. Ayrıca belirli bir alanda faaliyet gösteren şirketler değil mali, ticari, bayındırlık ve denizcilik şirketleri şeklinde detaylı bilgiler verilmiştir. Bununla birlikte sadece nezaretlerle yapacakları yazışmalar ve işlemler değil aynı zamanda, tutacakları defterler, mukavele, makbuz senetleri, müşterilere yapılan ilan ve beyanlar ile tüm hesap ve bütçeler vs. ayrı ayrı belirtilmiştir. Layihada diğer layihalardan farklı olarak şirketlerin türleri; adi, Osmanlı anonim şirketleri, sigorta şirketleri, Osmanlı ve yabancı komandit,

²⁴ ŞD., 512/1, (29 Zilhicce 1333/7 Kasım 1915).

²⁵ ŞD., 512/1, (29 Zilhicce 1333/7 Kasım 1915).

kooperatif ve her türlü ticari şirketler şeklinde açıkça ifade edilmiştir. Bu layihanın bir diğer farklılığı ise konulan kurallara uymayan şirketlere verilecek cezalar da, el koyma ve para cezalarının da madde kapsamına alınmasıdır. Ayrıca kanunun kabul edilmesi durumunda şirketlere bu kuralları uygulamak için üç yıl süre tanınmakta olup kanunun uygulanmasında diğer layihadaki gibi sadece Nafia ve Harbiye Nezareti değil, Ticaret, Adliye, Dahiliye ve Nafia nezaretlerinin sorumlu olduğu ifade edilmektedir.

“Ticari işlem ve yazışmalarda Türkçe kayıt ve yazışmalar kullanılmasına dair kanun layihası” başlığı altında hazırlanan raporun maddeleri sadeleştirilerek aşağıda verilmiştir.

Birinci madde – Özel bir imtiyazla teşekkül etmiş olan bütün mali, ticari, bayındırlık ve denizcilik şirket ve kuruluşları; tüm yazışma ve işlemleri ile defterler ve hesaplarını resmi dil olan Türkçe ile kaydedip yazacaklardır.

İkinci madde – Adi ruhsatlar ile teşekkül etmiş bütün Osmanlı anonim şirketleri ile Ticaret Nezareti tarafından tescil edilmiş yabancı anonim şirketlerin hükümet ile yapacağı yazışmalar ile kişilere ait hazırlanacak bütün evrakları Türkçe olarak düzenlenecektir.

Üçüncü madde- Hayat ve hırsızlıkla ilgili tehlikelere karşı anlaşma yapan bütün sigorta şirketlerinin mukavele, makbuz senetleri ile müşterilere dair yapacağı ilan ve beyanları Türkçe yazacaklardır.

Dördüncü madde- Osmanlı memleketlerinde iş yürüten birinci, ikinci ve üçüncü maddelerde açıklanan şirketler ile Osmanlı ve yabancı komandit, kolektif, kooperatif ve her türlü ticari şirket ile sermayesi 1000 liradan fazla olan tüccarın Ticaret-i Berriyye Kanunu'nun ikinci faslı gereğince tutmaya mecbur oldukları asıl defterler ile yıllık bütçelerini Türkçe olarak düzenleyeceklerdir.

Beşinci madde– Yukarıdaki maddelerde sayılan evrak, ve defterler Türkçe olarak düzenlenmedikleri durumda Osmanlı mahkemeleri ve resmi dairelere ibrazlarında bu defter ve belgelerin kabul edilmeyeceği gibi her biri için bir Osmanlı lirası para cezası alınacaktır.

Altıncı madde – Yukarıda sayılan evrak ve defteri Türkçe olarak düzenlemek ve yazmakla mükellef hakiki şahıslar bu kanunun neşredilmesi tarihinden itibaren üç sene sonuna kadar geçici olarak lazım olan araçları tedarik etmek zorundadırlar.

Yedinci madde – Yukarıdaki maddelerde açıklanan işlemleri belirli bir süre zarfında yerine getirmemiş kuruluşlar hükümet tarafından geçici olarak işgal olunarak kanun hükmü uygulanacaktır.

Sekizinci madde – İşbu kanunun icrasına Ticaret, Adliye, Dahiliye ve Nafia nazırları memurlardır²⁶.

16 Teşrin-i Sâni 1331/29 Kasım 1915 tarihli Şura-yı Devlet'e ait müsvedde varakası şeklinde hazırlanan mazbatada ise, demiryollarından arzu edilen faydaların temini noktasından tüm demiryolları işlem ve yazışmalarının Türkçe olarak yapılmasının şekli ve uygulama zamanını kararlaştırmak üzere bir komisyon kurulması emr olunmuştur. Nafia Nezareti ve Genel Karargâh (Genelkurmay) memurları arasından seçilerek oluşturulan komisyon, sadece demiryolları değil bayındırlıkla ilgili tüm kurum ve kuruluşların iç ve dış yazışma ve haberleşmelerinde Türkçenin mecburi olarak kullanılmasının bir kanuna bağlanmasını kararlaştırmıştır.

Bu karara göre komisyonca hazırlanan kanun layihası ve gerekçelerine dair rapor, Nafia Nezareti'nin Şûrâ-yı Devlet'e havale buyurulan 4 Teşrin-i evvel [1]331/17 Ekim 1915 tarih ve 55 numaralı tezkiresi, ticari işlem ve yazışmalarda Türkçenin kullanılmasına dair kaleme alınan layihanın takdimini içeren yazı ve 25 Teşrin-i evvel [1]331/7 Kasım 1915 tarih ve 29289/2 numaralı Ticaret ve Ziraat Nezareti'nin tezkiresi ile birleştirilmiştir.

Biraraya getirilen bu rapor ve tezkireler, Nafia Nezareti Müsteşarı Muhtar ve Ticâret Müdür-i Umûmîsi Ali Bey'in hazır bulunduğu Tanzimat Dairesi'nde okunup incelendiği ifade edilmektedir²⁷.

İnceleme neticesinde kanun layihası (26 Cumâde'l-ülâ 1334/21 Mart 1916) tarihinde Takvîm-i Vekâyi'de neşr olunmuştur.²⁸ Hazırlanan layiha maddeleri imtiyazlı ve imtiyazsız şirketler halinde iki fasıl ve dokuz madde halinde kabul edilmiştir. Birinci fasılda “*İmtiyazlı Şirketler*”e ait kurallar üç madde altında ele alınarak açıklanmaktadır. Kanunun ilk maddesi Osmanlı Devleti'nde görev yapan demiryolları ile diğer kamu işlemlerine ait hizmet veren tüm şirketlere yazışma ve işlemlerinde sadece Türkçeyi

²⁶ ŞD., 512/1, (16 Teşrin-i Sâni 1331/29 Kasım 1915).

²⁷ ŞD., 512/1, (26 Cumâde'l-ülâ 1334/21 Mart 1916).

²⁸ **Düster** II. Tertip, cilt 8, Evkâf Matba'ası, İstanbul 1928, s. 775-776, (6 Muharrem 1334 16 Muharrem 1335).

kullanmaları emredilmektedir. Böylece iki veya üç dille yapılan yazışmalardaki karışıklıkların ortadan kaldırılması hedeflenmiştir. İkinci madde ise mevcut bulunan şirketlere birinci maddenin tebliği ve uygulanması hususunda Nafia Nezareti'nin sorumlu olduğu belirtilmektedir. Ayrıca bu madde de, kanunun demiryolu şirketleri için uygulama tarihini 10 Temmuz 1335/10 Temmuz 1919'a kadar uzattığını açıklamaktadır. Üçüncü maddede, uygulanması emredilen 1 ve 2. maddelerde yer alan hükümleri uygulamayan şirketlere devletin el koyacağını ihtar etmektedir. Ayrıca bu el koyma işleminin, emredilen hususların uygulamaya geçmesine kadar süreceğini açıklamaktadır. Böylece kanunların uygulanması garanti altına alınmış ve devletin bu konudaki kararlılığı da ortaya konulmuş olmaktadır.

Kanunun ikinci faslı "*İmtiyazsız Şirketlere*" ayrılmış olup altı madde halinde düzenlenmiştir. Dördüncü maddeyle başlayan bu fasılda, imtiyazsız her çeşit Osmanlı şirketinin Osmanlı memleketlerindeki tüm yazışma ve işlemlerinde Türkçeyi kullanmaları emredilmektedir. Bu maddede dikkat çeken en önemli kısım şirketlerin idari işlemlerde kullandıkları defter ve hesapların açık bir şekilde ifade edilmiş olmasıdır. Beşinci madde ise; Ticâret Nezâretince tescil edilmiş olan yabancı şirketlerin hükümet ve ikinci kişilerle yaptıkları yazışmalarda ve hazırlanacak evraklarda Türkçenin kullanılması hususlarında getirilen mecburiyeti ifade etmektedir. Bu kanunun önemli maddelerinden biri de altıncı maddedir. Zira bu madde de 10 Temmuz 1335/10 Temmuz 1919 tarihine kadar uygulamaya geçmeyen şirketlerin mahkemeye sevk edilerek beş liradan elli liraya para cezasına uğrayacaklarını ihtar etmektedir. Üçüncü maddeden geçici olarak şirketlerin işgal edilecekleri ifade edilirken bu maddede önce bu tür şirket yöneticilerinin mahkemeye sevk edilmeleri, para cezası verilmesi ve mahkûmiyetin tekrarı halinde yönetimlerinin hükümet tarafından kapatılmaları ve ticaretten men edilmeleri kesin olarak ifade edilmektedir. Bu durum, bu konuda hiçbir şekilde taviz verilmeyeceğini göstermesi açısından önem arz etmektedir. Kanunun uygulanması için bir nizamname hazırlanacağı ve kanunun yayınlanma tarihinden itibaren geçerli olacağı yedinci ve sekizinci maddelerde beyan edilmekte ve son maddede Adliye, Nafia, Ticaret ve Ziraat nazırlarının kanun uygulanmasında görevli oldukları belirtilmektedir. Kanun 18 Cumâde'l-ülâ 1334/23 Mart 1916 günlü padişahın iradesiyle yürürlüğe girmiştir.

Sonuç

Bu çalışmada imtiyazlı ve imtiyazsız olmak üzere yabancı ve Osmanlı şirketlerinin gerek hükümet gerekse vatandaşla yaptıkları işlem ve yazışmaları hangi dille yapacağı meselesi kronolojik olarak ele alınmıştır. Öncelikle Tanzimat sonrası Batı ile geliştirilen ilişkiler neticesinde Batı'da keşfedilen ve Batılı şehirlerin imar ve gelişmelerinde önemli rol oynayan telgraf, su ve demiryolları vs. gibi bayındırlık faaliyetlerine değinilmiştir. Ayrıca Osmanlı Devleti'nde bu tür faaliyetlerin gerçekleşmesinde görev alan imtiyazlı ve imtiyazsız yerli ve yabancı şirketlerin hükümet ile yaptıkları anlaşmalar ve bu anlaşmalarda dil konusunda yaşanan sıkıntılar belirlenmiştir. Özellikle yabancı şirketlerin değişik Avrupa ülkelerine ait olması ve bürokraside kullanılan dilin söz konusu ülkenin resmi dili olması istihdam, iş ve faaliyetler ile hizmetler konusunda birçok probleme sebep olmuştur. Demiryolu gibi stratejik öneme sahip askeri faaliyetlerde, problem daha da karmaşık bir hale gelmiş ve memleket savunmasının tehlikeye düşmesi gibi sorunlar ortaya çıkmıştır. Ayrıca imtiyazlı şirketlerin bünyesinde yabancı memurların istihdam edilmesi, hesap ve defterlerin yabancı dilde tutulması dolayısıyla denetim ve incelemelerin yapılamamasına ve imtiyazların ülkenin kalkınmasının tersine ülke kaynaklarının heba edilmesine neden olmuştur. Bununla birlikte, yabancı dil bilen Osmanlı gençlerinin sayıca az olmaları, bilenlerin ise iş güvencesi ve ekonomik sebeplerle bu tür şirketlere rağbet etmemelerine ve hizmet alan halkın yabancı dil bilmemesinden dolayı bu hizmetlerden yeterince yararlanamaması gibi sıkıntılara yol açmaktadır.

Bütün yabancı ve imtiyazlı şirketlerle yaşanan dil sorunlarının, şirketlerin bürokratik işlemlerinde resmî dil olan Türkçeyi kullanmalarıyla çözümlenebileceği geç de olsa anlaşılmış ve bürokrasi dili yeniden şekillenmeye başlamıştır. Bu çözümde zamanın hükümetinde yer alan Adliye, Nafia, Ticaret ve Ziraat Nezaretleri ortak çalışmalar yaparak sorunlar ve çözüm yollarına dair birçok layiha hazırlamıştır. Ancak bu sorunun ilk muhatabı askeri taraf olan Umûm Karargâh olmuştur. Çünkü savaş zamanı asker sevki ve ülke savunması açısından demiryolları oldukça büyük bir öneme sahiptir. Daha sonra askeri kanat devreden çıkarak kamu düzeninin sağlanması ve ülke menfaatlerinin korunması için komisyonlar teşekkül ettirilmiş ve bu komisyonların ortak çalışmaları neticesinde raporlar hazırlanmıştır. Söz konusu raporların ışığında hazırlanan

kanunların uygulanması ve korunması için dört nezarete sorumluluk verildiği görülmektedir. Nezaretlerin sorumluluk alanları ikiye ayrılmış olup Adliye Nezareti, kanunların uygulanma ve korunmasında, Nafia, Ticaret ve Ziraat Nezaretleri de teknolojik faaliyetlerin yürütülmesi ve hizmet alımından sorumlu olmuşlardır.

Kısaca bir ülkenin menfaatlerinin ancak o ülkenin resmi dili ile korunabildiği, imar ve iskân faaliyetlerinin ülkenin gelişmesinde tek başına yeterli olamadığı, satın alınan hizmetin kamunun ihtiyaçları doğrultusunda kullanılmasında resmî dilin ne kadar önemli olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır.

KAYNAKÇA

1.Arşiv Belgeleri

Başbakanlık Osmanlı Arşivleri (BOA.)

Bâb-ı Âli Evrak Odası Evrakı (BEO.)

Hâriciye Nezâreti Mektûbî Kalemi (HR.MKT.)

Hâriciye Nezâreti Tercüme Odası (HR.TO.)

Dâhiliye Nezâreti Mektûbî Kalemi (DH.MKT.)

Meclis-i Vâlâ (MV.)

Şûrâ-yı Devlet (ŞD.)

2. Tetkik Eserler

AKILLI, Hüsnüye, “Su Hizmetlerinde Dejavu, Osmanlı Su Şirketlerinden Antsu’ya”, **Çağdas Yerel Yönetimler**, XXI/4, Ekim 2012, s. 15-26.

AVCI, İlhan, “İstanbul’un Tarihsel Gelişim Süreci İçinde Öne Çıkan Bir Öge Su”, **Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi**, 413, Ankara, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yayını, 2001, s. 25-29.

BEYDİLLİ, Kemal, “Bağdat Demiryolları”, **DİA**, c. IV, Ankara 1991, s. 442-444.

DAVIDSON, Roderic H., “Osmanlı İmparatorluğuna Elektrikli Telgrafın Girişi”, (çev. Durdu Mehmet Budak), **OTAM**, c. XIV, Ankara (2003), s. 347-386.

Düstur II. Tertip c. VIII, Evkâf Matba’ası İstanbul 1928, s. 775-776.

EARLE, Edward Mead, **Bağdat Demiryolu Savaşı**, (çev. Kasım Yargıcı), İstanbul 1972, s. 142.

ELDEM, Vedat, **Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Ankara 1970, s. 156-157.

ENGİN, Vahdettin, **Rumeli Demiryolları**, İstanbul 1993.

ERGIN, Osman Nuri, **Türkiye Maarif Tarihi**, İstanbul 1939-1943.

EYİCE, Semavi, İstanbul'da İlk Telgrafhane-i Amire'nin Projesi (1855)", **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, c. XXXIV, İstanbul, 1983-84, s. 61-73.

GÖKOĞLU, A. Baha, **Batı ve Doğuda Telgrafçılık Nasıl Doğdu?**, İstanbul 1935.

IMBERT, Paul, **Osmanlı İmparatorluğunda Yenileşme Hareketleri**, (çev. Adnan Cemgil), İstanbul 1981.

Mehmed Cavid, "Rumeli Şimendiferleri", **Ulûm-i İktisadiyye ve İctimaiyye Mecmuası**, I/1, İstanbul 1324, s. 72-123.

Mühendis Tevfik, **Halk Konferansları, Türkiye Demiryolları**, Devlet Matba'ası, İstanbul 1927, s. 1-23.

YAZICI, Nesimi, "Osmanlı Telgrafında Dil Konusu", **Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi**, c. XXVI, Ankara 1983, s. 763.

YAZICI, Nesimi, "Osmanlı Telgraf Fabrikası", **Türk Dünyası Araştırmaları**, c. XXII, Şubat 1983, s. 69-70.

ÖKÇÜN, A. Gündüz, "Osmanlı Meclis-i Mebûsanında Bağdat Demiryolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar", **A.Ü. SBF Dergisi**, c. XXV, Haziran 1970, s. 2.

TANRIKUT, Asaf, **Türkiye Posta ve Telgraf ve Telefon Tarihi ve Teşkilat ve Mevzuat**, Ankara, 1984.

TAN, Turgut, "Osmanlı İmparatorluğunda Yabancılara Verilmiş Kamu Hizmeti İmtiyazları", **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, c. XXII/2, 1967, s. 285-326.

YILDIRIM, İsmail, "Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış", **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, c. XII/1, (Elazığ 2002), s. 311-324.

YURDAKUL, İlhami, **Aziz Şehre Leziz Su Dersaadet (İstanbul) Su Şirketi 1873-1933**, Kitabevi yayınları, İstanbul 2010.

EKLER

EK 1: Kânûn²⁹

Numero 387. Müe'essesât-ı nâfi'a ile imtiyâzsız şirketler muhâberât ve mu'âmelâtında Türkçe isti'mâli hakkında kânun. [1³⁰]

18 Cumâde'l-ülâ 1334 -10 Mart 1332

[Takvîm-i Vekâyi' ile neşr ve i'lânı: 26 Cumâde'l-ülâ 1334, 18 Mart 1332, numero 2484]

Birinci Fasl

İmtiyâzlı Şirketler

Madde 1: Demiryollarla mü'essesât-ı nâfi'a-i sâ'irede işletmeye â'id kâffe-i mu'âmelât ve muhâberât yalnız Türkçe icrâ edilir.

Madde 2: Birinci maddenin hükmü el-yevm mevcûd mü'essesât-ı nâfi'a şirketlerince her biri için Nâfi'â Nezâreti tarafından ta'yîn ve kendilerine tebliğ edilecek güne kadar mevki'-i tatbîka konulmuş bulunacaktır. Yalnız mevcûd demiryollar şirketleri için bu müddet 10 Temmuz 1335 târihine kadar temdîd olunabilir.

Madde 3: Birinci maddenin hükmünü ikinci madde mûcibince ta'yîn olunacak günlere kadar icrâ etmeyen şirketlerin mü'essesâtı hükûmet tarafından muvakkaten işğal olunarak hükm-ı kânûn tenfîz edilir.

İkinci Fasl

İmtiyâzsız Şirketler

Madde 4: İmtiyâzsız her nev' Osmanlı şirketleri memâlik-i Osmâniye dâhilindeki kâffe-i muhâberât ve mu'âmelât ve defâtir ve hesâbâtı Türkçe olarak tahrîr ve icrâ ederler.

Madde 5: Ticâret Nezâretince müseccel ve sermâyesi eshâma munkasım ecnebî şirketler için bu mecbûriyet hükûmet ile vukû' bulacak muhâberâta ve efrâd ile ta'âtî edilecek evrâka â'iddir.

Madde 6: Dördüncü ve beşinci maddeler ahkâmına 10 Temmuz 1335 târihine kadar tamâmen tevfiik-i hareket etmemiş olanlar mehâkime sevk olunarak beş liradan elli liraya kadar cezâ-yı nakdî ile mahkûm olurlar. Ve mahkûmiyetin tekerrürü hâlinde idârehâneleri sed ve icrâ-yı ticâretten men' olunurlar.

²⁹ **Düstûr**, II. Tertip cilt 8, Evkâf Matba'ası, İstanbul 1928, s. 775-776. **Düstûr**, II Tertip Cilt 8, s. 775, [Kavânîn ve Nizâmât ve Mu'âhedât ile Umûma Âid Mukâvelât ve İrâdâtı Muhtevîdir. Cilt 8, 6 Muharrem 1334 16 Muharrem 1335.]

³⁰ Sene-i ictimâ'iyeye 1331.

Madde 7: İşbu kânûnun tatbîki bir nizamnâme ile ta'yîn olunacaktır.

Madde 8: İşbu kânûn târih-i neşrinden mu'teberdir.

Madde 9: İşbu kânûn icrâsına Adliye ve Nâfi'a ve Ticâret ve Zirâ'at Nâzırları me'mûrdur.

Meclis-i A'yân ve meb'ûsanca kabûl olunan işbu lâyihanın kânûniyeti ve kavânîn-i devlete ilâvesini irâde eyledim.

18 Cumâde'l-ûlâ 1334/10 Mart 1332

Mehmed Reşad

Ticâret ve Zirâ'at Nâzırı	Nâfi'a Nâzırı	Adliye Nâzırı	Sadrâzam
Ahmed Nesîmî	Abbas	İbrahim	Mehmed Said

EK 2: Esbâb-ı Mûcibe Mazbatası

Demiryollardan matlûb olan fevâ'idin bi'l-hâssa müdâfa'a-i memleket nokta-i nazarından istihsâlini te'mînen umûm demiryola mu'âmelât ve muhâberâtının Türk lisânıyla icrâsının sûret ve zamân-ı tatbîkini kararlaştırmak üzere teşkil buyurulmuş olan komisyon-ı âcizânemizce bu husûsda cereyân eden müzâkerâtda, demiryollar şirketlerinin me'mûrî ve müstahdemîn meyânında hâricin te'sîrâtına tâbi' olmayan ve hükûmetce kendülerine isnâd edilebilen en emîn anâsırın pek az bulunması bu şirketlerin mu'âmele ve muhâberelerini Fransızca ve İngilizce icra etmelerinden münba'is görülmüşdür.

Çünkü, şirketlerce hidemât-ı umûmiye için tahsîs edilmiş olan ma'aşlardan müstevfi olanları pek mahdûd bulunduğu cihetle tahsîl-i âlî gören ve elsine-i ecnebiyeye vâkıf olan gençlerin şirketlerin hizmetlerine rağbet etmeyecekleri derkârdır. Bu hizmetlere râğib ve tâlib olabilecekler mutavassıt derecede tahsîl görenlerden ibâret olup halbuki bunların elsine-i ecnebiyeye adem-i vukûfları hidemât-ı mezkûreye girmelerine mâni'dir.

Demiryollar, memleketin zirâ'ât ve ticâret ve sanâyiine ta'alluku olduğu gibi vakt-i seferde sevkü'l-ceyş için en mühim bir vâsıta olmasına nazaran da pek mühim bir âlet-i harb olduğundan bu mes'eledede kâffe-i mu'âmele ve muhâbere herkesin anlayacağı lisân-ı resmî ile cereyân itmekle berâber hidemât-ı umûmiye îfâ eden müstahdemîn-i memleketin emîn anâsırından mürekkebe bulunması lâzım-ı mübrem tahtındadır.

Demiryollar şirketlerinin mu‘amelât ve muhâberâtının elsine-i ecnebiye ile cereyân etmesi birçok fedâkarlık ihtiyârıyla yetiştirilmekte olan şimendifer kıt‘ât-ı askeriyesinden istifâdeye mâni‘ olduğu gibi bu hâlin devâmı ileride dahi mâni‘ olacağı derkârdır. Binâ’enaleyh en mühim olan müdâfa‘a-i memleket husûsu nazar-ı i‘tibâra alındığı takdirde, seferberlik zamânında bu kıt‘aatın şimendiferler umûrunda istihdâmının te‘mîn-i vücûbu kat‘iyyen ta‘yîn eder ki bu da ancak demiryollar muhâberât ve mu‘amelâtının Türkçe cereyânıyla mümkündür.

Demiryollarda münhasıran Türkçenin isti‘mâli bir gûnâ mahzûr tevlîd edip edemeyeceği mes’elesine gelince:

Bunda hiçbir mahzûr görülmemektedir. Çünkü, Kasaba hattı vaktiyle İngiliz şirketinin idâresinde iken bütün mu‘amelâtı İngilizce cereyân ettiği gibi Alman ve Fransız usûlünden külliyen farklı olan İngiliz usûlü ile de işletilmekte idi hattâ Fransız şirketine dahi işletme usûlünün bile bilâ-mahzûr tebdîl edilebileceğine delîldir.

Hicaz hattının bütün ta‘lîmât ve nizâmâtının Türkçe olması ve kâffe-i muhâberâtının yine Türkçe cereyânı, Türkçenin demiryollar mu‘amelât ve muhâberâtının her türlü teşvîşden ârî olarak icrâsına bâliğan mâ-bâliğ kifâyet edeceğine bir burhandır.

Bir memleketde umûr-ı nâfia ile iştiğâl eden şirketlerin deruhde ettikleri işlerin o memlekete âid olması i‘tibârıyla kendülerinden matlûb olan fevâ’idin husûlü için mutlakâ o memleketin lisân-ı resmîsini isti‘mâl itmeleri lâzım gelir ise de memâlik-i Osmâniye’de teşekkül eden demiryollar vesâ’ir nâfia şirketleri bu husûsa ri‘âyet etmemektedir.

Birkaç mukâvele bir şirketin ba‘zı mu‘amelât ve muhâberâtı Türkçe icrâ etmesi hakkında mevâd veyâ fikarât-ı mahsûsa derc edilmiş ise de bunlar gayrı kâfi ve hem de birkaç şirkete münhasırdır.

Limanlar ve rıhtımlar hemen umûmiyetle demir yolların nihâyet veya mebde’ini teşkil eyledikleri gibi tramvaylar da şehirler dâhilinde demiryolu demek olup su ve gaz ve tenvîrât vesâ’ir umûr-ı nâfia şirketlerinin idâreleri de inde’l-hâce hükûmetce tedvîr edilmekte olduğu cihetle demiryollar mu‘amelât ve muhâberâtının Türkçe cereyânındaki lüzûmu sâ’ir mü’essesât-ı nâfia hakkında dahi vârid olduğundan ale’l-umûm umûr-ı nâfia şirketlerini mu‘amelât ve muhâberâtlarında Türkçe isti‘mâline icbâr için merbûten takdîm kılınan kânûnun vaz‘ı muktezî görülmüştür.

Birinci madde ile şu tahvîl-i lisân keyfiyetine ale'l-umûm ve mü'essesât-ı nâfia şirketleri mecbûr tutulmuşdur fakat bu keyfiyetin mü'essesât-ı keyfiyetin mü'essesât-ı mezkûrenin umûr ve mu'âmelâtı sektedâr olmadan hayyiz-ârâ-yı husûl olmasını te'mîn için şirketlere bu bâbda bir mühlet verilmesi tensîb edilmiştir.

Demiryollar mu'âmelâtı kesîr ve ehem olduğundan Hicaz ve Anadolu ve Şark demiryolları idâreleri müdîrânı da komisyona celb olunarak bu bâbdaki ifâdât ve mutâla'atları istimâ' olunduktan sonra komisyonca bu muhlikenin gâyesi yalnız demiryollar için 10 Temmuz sene 1335 târihi olarak müttefikan kabûl edilmiş vesâ'ir umûr-ı nâfia şirketlerine (...) bunların daha az bir müddet zarfında mâdde-i mezkûre hükmünü icrâ edebilmeleri mümkün olup hattâ ba'zılarına Nâfia Nezâretince bu bâbda birer mühlet verilmiş olduğundan demiryollardan mâ'adâ umûr-ı mü'essesât-ı nâfia şirketlerinin Türkçeyi tatbîka mecbûr olacakları müddetin ta'yîn ve şirketlere teblîği husûsunun Nâfia Nezâreti'ne bırakılması münâsib görülerek ikinci madde ana göre kaleme alınmıştır.

Bu kânûnun tanzîminden maksad mü'essesât-ı mezkûrede lisân-ı resmînin bi'l-fi'l isti'mâlini te'mîn bulunduğu cihetle sâ-yir şirketlerden ba'zısı bunu icrâ edemeyecek olurlar ise mü'essesâtın hükûmetce işgâliyle mâdde-i mezbûre hükmünün fi'len icrâsı kânûnun infâzı için lâzimededen görülüp üçüncü mâdde ana göre tahrîr edilmiştir.

Şirketlerin bu bâbda ittihâz edecekleri tedâbir ile icrâatlarından Harbiye ve Nâfia Nezâretleri'nin muntazaman haberdâr olabilmeleri bu tedâbir ve icrâatın sûret-i matlûbede olup olmadığının teftîşini te'mîn edeceği cihetle dördüncü maâdde bu maksadla tahrîr ve derc edilmiş olduğu ma'rûzdur ol bâbda emr ü fermân hazret-i men lehü'l-emrindir.

4 Teşrîn-i evvel sene 331/17 **Ekim 1915** târihli ve elli beş numarolu tezkirenin mefûfudur³¹.

³¹ **ŞD.**, 512/1, (4 Teşrîn-i evvel sene [1]331/17 Ekim 1915).

**EK:3 Mu‘âmelât ve Muhâberât-ı Ticâriyenin Türkçe Kayd ve Tahrîrine Dâ’ir
Kânûn Lâyihası³²**

Birinci madde- Bâ-imtiyâz-ı mahsûs müteşekkil bi’l-cümle şirket ve mü’essesât-ı mâliye, ticâriye, nâfia, bahriye kâffe-i muhâberât ve mu‘âmelât ve defâtir ve hesâbâtını lisân-ı resmî olan Türkçe kayd ve tahrîr edeceklerdir.

İkinci madde- Ruhsat-ı âdiye ile teşekkül eden kâffe-i Osmanlı Anonim Şirketleri ile Ticâret Nezâreti’nce müseccel ecnebî anonim şirketleri yalnız hükûmet ile vukû‘ bulacak muhâberât ile efrâd yedine i’tâ edecekleri bi’l-cümle evrâkı Türkçe lisânıyla tahrîr ve tanzîm edeceklerdir.

Üçüncü madde- Hayât ve sarık vesâ’ir mehâlike karşı icrâ-yı akd eden kâffe-i sigorta şirketleri sigorta mukâvelenâmeleri ile makbûz senedâtını ve ahâlîye karşı vâki‘ olan kâffe-i i‘lânât ve beyânâtı Türkçe tahrîr edeceklerdir.

Dördüncü madde- Memâlik-i Osmâniye’de icrâ-yı mu‘âmele eden ve birinci, ikinci ve üçüncü maddede beyân olunan şirketler ile Osmanlı ve ecnebî komandet, kolektif, kooperatif ve her nev‘ şirkât-ı ticâriye ile sermâyesi bin liradan fazla olan tüccâr ticâret-i beriyye kânûnunun fasl-ı sânsi mûcibince tutmağa mecbûr oldukları defâtir-i asliye ile muvâzene-i seneviyelerini Türkçe lisânı üzre tanzîm edeceklerdir.

Beşinci madde- Bâlâdaki maddelerde ve ta‘dâd olunan evrâk, defâtir Türkçe lisânında muharrer olmadıkları hâlde bunlar muhâkeme-i Osmâniye ve devâ’ir-i resmîyeye hîn-i ibrâzında kabûl edilmeyeceği gibi her biri için bir lira-yı Osmânî cezâ-yı nakdî alınacaktır.

Altıncı madde- Bâlâda ta‘dâd olunan evrâk ve defâtiri Türkçe tanzîm ve tahrîr etmekle mükellef tutulan eşhâs-ı hakîka ve hikemiye işbu kânûnun târîh-i neşrinden i‘tibâren üç sene nihâyetine kadar tadrîcen vesâ’it-i lâzime tedârik eyleyecektir.

Yedinci madde- Ber vech-i bâlâ maddelerde beyân olunan mu‘âmelâtı müddet-i mu‘ayyene zarfında icrâ etmiş mü’essesât-ı hükûmet tarafından muvakkaten işgâl olunarak hükm-ı kânûn tenfiz edilecektir.

Sekizinci madde- İşbu kânûnun icrâsına ticâret, adliye, dâhiliye ve nâfia nâzırları me’mûrlardır.

Mühür: Ticâret Müdüriyet-i Umûmiyesi

³² ŞD., 512/1.