

**Gerçekleşmemiş Bir Yol Hikayesi:
19. Yüzyıl'ın Son Çeyreğinde Menderes Nehrinin
Ulaşımına Açılması Projesi**

**Eine Geschichte eines unverwirklichten weges:
Das Projekt der Verkehrseröffnung des Meander am letzten
Viertel des 19. Jahrhunderts.**

Bülent ÇELİK*

Öz:

Osmanlı Devleti, 19. yüzyıl'ın son çeyreğinde Ege bölgesi için çok önemli sonuçlara yol açabilecek bir girişim için çalışmalara başlamıştır. Bu girişim, Menderes Nehrinin ulaşımına uygun hale getirilmesi tasarısıdır. Bir imtiyaz biçiminde 99 yıllığına tanınan bu girişim için hazırlanan şartname ve sözleşme metinleri ile bu konuda değişik daireler arasında yapılan resmi Osmanlı yazışmaları yazımının kaynaklarını oluşturmaktadır. Bölgeye yapılacak bu yatırımın Avrupa sermayesi ile bağlantılı olacağı açıktır. Bölgedeki tarımsal üretimi, ekonomi anlayışını ve ulaşım faaliyetlerini köklü biçimde değiştirebilecek olan proje, bölgenin ekonomik açıdan ne kadar değerli bulunduğunu göstermektedir.

Anahtar Kelimeler:

Osmanlı Devleti, 19. Yüzyıl, Aydın Vilayeti, Menderes Nehri, Ulaşım, İmtiyaz.

Zusammenfassung:

Das Osmanische Reich hat im letzten viertel des 19. Jahrhunderts mit einem unternehmen angefangen, das für die Aegaeische Region sehr wichtige folgen haben sollte. Und zwar geht es um den plan, dem Fluss Meander befahrbar zu machen. Die Texte des vertrages und der bedingungen, die als privileg für 99 jahre erfasst wurde und die gegenseitigen schreiben zwischen den entsprechenden Osmanischen behörden, bilden die quellen unseres schreibens. Es ist offensichtlich das das

* Yrd. Doç. Dr. Adnan Menderes Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.

geplante unternehmen von ausländischem kapital finanziert werden sollte. Das projekt, das die landwirtschaftliche sicht und das befürderungssystem in der region wesentlich umändern sollte, betont, den schon dameligen wirtschaftlichen wert des gebietes.

Grundpunkte:

Das Osmanische Reich, 19. Jahrhundert, Der Wilayet Aydın, Der Fluss Meander, Der Verkehr, Das Privileg.

1. Projenin Uygulanacağı Coğrafya ile Proje Düşüncesinin Ortaya Çıkışının Nedenleri

Fernand Braudel Akdeniz ovalarından bahsederken geniş olduklarında ovaların fethinin daha zahmetli olduğundan ve bu ovaların insanlar tarafından uzun bir süre, yetersiz ve elden kaçır gibi sahiplenildiğini söyler. Bu gözlemine örnek olarak 1900'lü yıllarda işlenebilir hale getirilen Cezayir'in gerisindeki Mitico ovasını, 1922 yılının ötelindeki tarihlerde tarıma açma faaliyetlerinin başarıya ulaştığı Selanik bataklıklarını ve II. Dünya savaşının arifesinde kurutulması tamamlanabilen Ebro deltası ve Pontine bataklıklarını örnek olarak verir¹.

Osmanlı İmparatorluğu'nda da Braudel'in verdiği örneklere benzer bir faaliyet 19. yüzyılın son çeyreğinde ele alınan bir projede yer almaktadır. Gerçekleşmesi durumunda Büyük Menderes ovası bataklıklarının kurutulmasına ve ovada yapılan üretim faaliyetlerini arttırmaya olanak verecek ölçüde büyük amaçları olan proje, Aydın Vilayeti dahilindeki Menderes Nehri üzerinde Bahr-ı Sefid-Aydın-Sarayköy arasında yapılacak çalışmalarla bu akarsuyu üzerinde taşımacılık yapılabilir bir hale dönüştürme projesidir. Yıldız Arşivinde bulunan Sadâret Resmi Mârûzat Evrakı içindeki, H. 13 Şevval 1301/M.5 Ağustos 1884 ile H. 9 Rebiülevvel 1303/M.16 Aralık 1885 tarihleri arasında yapılan ve Osmanlı İmparatorluğu'nun çeşitli bakanlıkları arasında gerçekleşen yazışmalarla, projeye ait mukavelename ve şartnameyi kapsayan bir dosyadaki belgeler yazımızın ana kaynaklarını oluşturmaktadır². Günümüzde Afyonkarahisar ilimizin Dinar ilçesi yakınlarında yolcuğuna başlayan Büyük Menderes Nehri Samsun Dağı'nın güneybatı yamaçlarında birçok küçük kollar alır. Gökçeli bataklığına kuzeyden gelip ulaşan Alaçatlı ve Dombay çaylarının

¹ Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*. Çev: Mehmet Ali Kılıçbay, Eren Yayınları, İstanbul 1989, c. 1, s. 24.

² Y.A. RES. 32-12.

Bülüçalanı, Düden ve Suçıkan adı verilen düdenlerinin ortaya çıkardığı³ Işıklı Göl ve bataklıklarını oluşturduktan sonra Samsun Dağının doğu yamaçlarından oluşan Sandıklı Çayı ile kuzeybatıya kıvrılır. Buradan Murat Dağlarının güney sırtlarından gelen Banaz ve Uşak suları ile beslenir ve Denizli Ovasına iner. Çürüksu ile yönünü batıya çevirerek Sarayköy altındaki büyük demiryolu köprüsü ile Aydın iline girer. Tren yoluna paralel geçerek Köşk'e, oradan da Söke arazisi içinde güneye çevrilir⁴. Söke Ovası özellikle pamuk bitkisinin en yüksek kalitede yetiştiği, ülke ekonomisi açısından çok önemli bir tarım merkezidir. Bu ova yaklaşık 400.000 hektar birinci sınıf sulanabilir arazi demektir. Bu arazilerin su gereksinimi Büyük Menderes Nehri tarafından karşılanmaktadır⁵. Büyük Menderes Nehri aldığı çay ve derelerle beslenerek denize dökülür. Bu, 180 kilometresi Aydın il sınırları içinde olmak üzere toplam 380 kilometrelik bir yolculuk demektir ve nehir günümüzden önceki tarihlerde Braudel'in örneklerini verdiği insanlar tarafından kaçır gibi sahiplenilen ovalardan birisini yaratmıştır.

Ancak bu tarihten çok daha önce başka birtakım görevlilerin de Menderes Nehri üzerinde taşımacılığın gerçekleştirilmesini şiddetle arzuladığının bilinmesinin yararlı olacağı kanısındayım. Araştırmamız çerçevesinde, Ege Bölgesinin yukarıda coğrafi şartlarını vermeye çalıştığımız en büyük nehri üzerinde, ulaşım faaliyetlerinin gerçekleştirilmesinden söz eden ulaşabildiğimiz en eski tarihli belgeler İzmir'deki İngiliz konsolosluk raporları arasında göze çarpar. Bu raporlardan 1868, 1869, 1872, 1873, 1874 ve 1882 tarihli olanlarında Gediz ve Menderes Nehirlerinin fiziki yapısı, su taşkınları, bunların tarıma verdikleri zararlar belirtilmektedir. Özellikle bu raporları kaleme alan konsolosların Menderes Nehrinin ulaşımına açılması konusundaki özelemleri çarpıcıdır⁶. Raporlarda Gediz Nehrinde sık sık meydana gelen su taşkınları ve nehir yatağındaki değişiklikler İzmir'in art bölgesi ile ticaretini olumsuz etkileyen bir faktör olarak görülmekte, İstanbul hükümeti İzmir Körfezi girişinin Gediz Nehrinin getirdiği alüvyonlar nedeniyle dolması konusunda hiçbir önlem almamakla suçlanmakta ve hem Gediz hem de Menderes

³ Gürdoğar Sarıgül, "Yüz Bin Kuşun Yuvası", Atlas, sa: 13 (Nisan 1994) s. 59, Zikreden Mehmet Başaran, "Büyük Menderes Nehri Efsaneleri ve 19. Yüzyılda Nehir Ulaşımı Projesi", Toplumsal Tarih, sa: 54 (Haziran 1998), s. 49.

⁴ Muazzez Deren, *Büyük Menderes (Orta) Vadisinin Coğrafi Tetkiki*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi), İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Enstitüsü, s. 4. Zikreden Mehmet Başaran, a.g.m., aynı yer.

⁵ Gürdoğar Sarıgül, a.g.m., s. 68. Zikreden Mehmet Başaran, a.g.m., aynı yer.

⁶ *İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre İzmir Ticareti* (1864-1914). İzmir Ticaret Odası, İzmir 1998. Söz konusu tarihli raporlar 16, 20, 27, 35, 42 ve 47. sayfalarda yer almaktadır.

Nehirlerinde gemi ulaşımının sağlanması gerektiğine değinilmekteydi. Eğer bu gerçekleştirilebilirse ülke tüm ekinleri tahrip eden su baskınları ve sellerden kurtulabilir, sulama sistemi ise açılmış olan nehirlerin ekstra su sağlaması sayesinde daha da genel olarak uygulanabilirdi. İçersinde Menderes Nehrinde ulaşımın sağlanmasına yönelik herhangi bir öneri olmamakla birlikte Aydın Vilayetindeki bataklıkların kurutulması düşüncesi Nafiâ Nazırı Hasan Fehmi Paşa'nın 1882 tarihinde Başvekâlete bir tezkere ile sunduğu "*Anadolu'ca İmalat-ı Umumiyyeye Dair Layiha*" adını taşıyan programda da yer almaktadır⁷. Osmanlı İmparatorluğunda 19. yüzyıl boyunca ve 20. yüzyılın başlarına kadar İmparatorluk sınırları içinde yapılması düşünülen Bayındırlık işleri ile ilgili hazırlanan üç genel programın ikincisi olan Hasan Fehmi Paşanın layihası⁸ sonrasında ülke içinde özellikle ulaşımı sağlayan kara ve demiryolları yapımının arttığı, yabancı şirketler arasında imtiyaz alabilmek için rekabetin kızıştığı görülmektedir⁹.

2. Projeye Ait Mukavelename ve Şartname Maddeleri:

İlk defa 1869 tarihli konsolosluk raporunda söz edilen Menderes Nehri üzerinde taşımacılık yapılması fikri İstanbul'da H. 13 Şevval 1301/M. 5 Ağustos 1884 tarihinde bir imtiyaz şeklinde somutlaşmış ve Ser Kılarî Osman Efendiye, ülkenin imarını sağlayacağından ötürü verilmiştir. Yapılan tahkikatla Osman Efendi'nin imtiyaza talip olanlardan istenen 1000 liralık kefalet akçesini Osmanlı Bankasına yatırdığı ve söz konusu projeyi hayata geçirmek için gerekli araç-gereci bulabileceği anlaşılmış, kendisiyle yapılan mukavele ve şartname layihaları ile birlikte Nafiâ Nezaretince Başvekâlet'e sunulmuştur. Ayrıca söz konusu projenin askeri açıdan bir mahzurunun olup olmadığına anlaşılması için Nafiâ Nezaretinden Seraskerliğe yazılan yazı ve yanıtı da söz konusu dosyanın içersinde yer almaktadır. Bunlara ek olarak Nafiâ Nezareti bünyesinde oluşturulan ve bu projeye ait mukavelename ve şartname maddelerini tetkik eden bir komisyonun dikkatini çeken sakıncaları ve bunlara Nafiâ Nezaretince verilen yanıtları içeren bir rapor da sunulan belgeler arasındadır. Ayrıca. 35 maddelik mukavelename ve 5 bölüm altında toplanan 28 maddelik şartnameyi incelediğimizde bu projenin çok büyük

⁷ Celal Dinçer, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha", *Belgeler*, c. V-VII, sa: 9-12, 1968-1971, s. 157-162.

⁸ İlhan Tekeli-Selim İlkin, "Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. Yüzyıl'ın İkinci Yarısında Nafia Programları ve Teknoloji Gelişimi Üzerine", *Dünü ve Bugünüyle Toplum ve Ekonomi*, sa:3 (Nisan 1993), s. 46-47.

⁹ İlhan Tekeli-Selim İlkin, a.g.m. s. 53.

ölçekte olduğunu ve sadece nehir üzerindeki ulaşımı değil, bir bütün olarak bölgenin üretim ilişkilerini değiştirmeyi hedeflediğini görebiliriz.

Nafiâ Nezareti ile imtiyaza talip olan Osman Efendi arasında gerçekleştirilen mukavelename maddeleri şunlardır:

1- Menderes Nehrinin Bahr-ı Sefid ile Aydın ve Sarayköy arasında ve daha ilerilerinde 20 santimetrelilik su çeker gemiler ile vapur, yelkenli gemi, kayık ve yedek usulüyle yolcu ve emtia nakli ve Menderes Nehrinin denize döküldüğü ağızda yolcu ve emtia nakline yarayacak bir limanın yapımı imtiyazı Osman Efendiye verilmiştir.

2- Bu imtiyazın süresi verilecek fermanın tarihinden itibaren 99 yıldır.

3- İmtiyazı üzerine alan taraf, 2 yıl içinde yapacağı keşif raporlarını ve haritaları Nafiâ Nezaretine sunacaktır. Nafiâ Nezareti ise bunları 3 ay içinde inceleyecek ve işlerin yolunda gidip gitmediğine dair karar alacaktır.

4- İmtiyaz sahibi 2,5 yıl içinde projenin yapımına başlamayı ve rapor ve haritaların Nafiâ Nezaretinin onay tarihinden itibaren 10 yıl içinde tamamlamayı taahhüt etmektedir. Ancak nehrin su rejiminden doğabilecek gecikmeler İmtiyaz sahibi tarafından hükümete bildirildiği takdirde gecikme süreleri tamamlama süresine eklenecektir.

5- Bu süreler boyunca Nafiâ Nezareti memurları aracılığıyla projenin denetlenmesini sağlayacak, bu teftiş ve inceleme masrafları imtiyaz sahibi tarafından kilometre başına yıllık 1 Osmanlı lirası olmak üzere aylık ödemeler halinde ödenecektir.

6- Proje sırasında özel mülkiyet elinde bulunan arazinin satın alınması konusunda arazi sahipleri ile imtiyaz sahibi arasında anlaşamazlık çıktığında istimlâk kanununa uygun hareket edilecek, geçici olarak kullanılması gerekli yerlerin sahiplerine tazminat verilmek şartıyla imtiyaz sahibi tarafından bu nitelikte arazi geçici olarak kullanılabilir. Bu araziler içinde mîrî arazi bulunduğu takdirde bunlar imtiyaz sahibine ücretsiz olarak terk edilecektir.

7- Proje inşaatı için gerek Osmanlı Devleti'nden gerekse yabancı ülkelerden alınacak taş, kereste, demir, maden kömürü ile makine, edevat vb araç gereç Gümrük Resminden muaf tutulacak ayrıca imtiyaz süresince projeye ait arazi, sermaye ve gelirler de vergiden muaf olacaktır.

8- İmtiyaz sahibi inşaat ve tamirat için gerekli keresteleri düzenlemelere uymak şartıyla civardaki mîrî ormanlardan kesebilecektir.

9- Projenin bittiği imtiyaz sahibi tarafından Nafiâ Nezaretine bildirildiğinde Nezaretçe oluşturulan bir fen komisyonunca incelenecek ve uygun olduğu geçici olarak onaylandığı takdirde bu tarihten 1 yıl sonra yine bir fen komisyonunca incelenecek, bu inceleme de şartname koşullarına uygun bulunursa komisyonca bir rapor düzenlenip projenin bittiğinin Nafiâ Nezaretince kesin olarak kabul edilmesi önerilecektir.

10- İmtiyaz sahibi işletmenin ve bununla ilgili yapıların, alet, edevat ve hareketli parçaların imtiyaz süresince masrafları kendisine ait olmak üzere tamirini ve bakımını sağlayacaktır. Aksi halde şartnamenin 17. maddesince hareket edilecektir¹⁰.

11- İmtiyaz sahibi nehir üzerindeki gemi ulaşımının güvenlik ve korunmasından sorumlu olup, hâlihazırda yürürlükte olan ve gelecekte yapılacak tüm düzenlemelere uygun hareket etmeye mecburdur. İmtiyaz sahibinin kusuru yüzünden nehir ulaşımının bir kısmı veya tümünde ulaşım kesintiye uğrarsa hükümet, masrafları, zarar ve ziyanı imtiyaz sahibine ait olmak üzere nehrin geçici olarak işletilmesi için şartnamenin 17. maddesinde belirtilen esaslara uygun tedbirleri alabilecektir.

12- Ulaşım imtiyaz sahibinin talebi üzerine kısım kısım yapılacağından, söz konusu kısımlardaki ulaşımın projenin geçici olarak kabul edildiği tarihten imtiyaz süresinin sonuna dek yolcu ve emtia taşınması karşılığında belirlenen tarifeye uygun ücret alacaktır.

13- Gerek savaş sırasında gerekse diğer zamanlarda toplu olarak veya tek tek yapılacak asker, bunlara ait edevat ve levazım maddelerinin nakliyle, tutuklu ve hükümlü nakli, diğer memurların ve posta çantalarının

¹⁰ Şartnamenin 17. maddesi şöyledir: İmtiyaz sahibi düzenlemesini yapacağı arazinin tekrar bataklık haline dönüşmesine engel olmak ve arazinin istenilen biçimiyle ziraat yapılabilmesi için suların hareketliliğinin sağlanması içinde kullanmak için tüm alet-edevat ile bir gemiyi daima iyi bir halde bulundurmaya ve arazinin işlenmesi ve idaresinin kesintiye uğramaması için kaza vb gibi tüm etkenlerden korumaya özen gösterecektir. Eğer bu işlerin yapımında imtiyaz sahibinin gecikme ve savsaklaması görülürse uyarılacak ve uyarı tarihinden 1 ay sonra gereğini yerine getirmedeğinde masrafları imtiyaz sahibine ait olmak üzere üretim ve arazinin iyileştirilmesi için hükümet işlere el koyacak, gerekli tamiratları yapacak ve bunun için oluşacak masraflar arazinin hâsılatından karşılanacak ve bu yeterli gelmezse imtiyaz sahibinden alınacaktır.

sevk ve nakli konusunda şartnamenin 5. bölümü uyarınca¹¹ hareket edilecektir.

14- İmtiyaz sahibi gerçekleştirmekle yükümlü olduğu proje için işe başlama tarihinden sonraki 1 yıl içinde şirket nizamnamesi esasına uygun olarak bir Osmanlı anonim şirketi kurmaya mecburdur.

15- İmtiyaz sahibi gerçekleştirmeyi taahhüt ettiği proje için kendisine verilecek fermanın tebliğ tarihinden itibaren 1 ay içinde Osmanlı Bankasına ya nakit olarak ya da piyasa fiyatıyla esham olarak 1000 Osmanlı lirası tutarındaki kefalet akçesini yatıracaktır. Kefalet akçesi yatırıldıktan sonra fermanın aslı kendisine verilecektir. Kefalet akçesi proje kesin olarak kabul edildikten sonra kendisine iade edilecek ancak 1 ay içinde bu meblağı yatırmadığı takdirde ihtara gerek duyulmaksızın imtiyaz hakkı elinden alınacaktır.

16- Osmanlı Devleti imtiyaz süresinin 30 yılından sonra her zaman imtiyazı başkasına devretme hakkına sahip olacaktır. İmtiyaz hangi senede devredilecekse bu tarihten önceki 5 yıla ait gayrisafi gelirlerin ortalaması bulunarak onun %50'sini içeren miktar her yıl taksitler halinde devlet tarafından imtiyazın eski sahibine ödenecektir. Bu konuda şartnamenin 20. maddesi¹² uyarınca hareket edilecektir.

17- İmtiyaz süresi bitiminde Osmanlı Devleti imtiyaz sahibinin kurduğu bataklıklar ile ulaşıma uygun hale getirdiği nehirler ve bu konuyla ilgili alet-edevat üzerinde tek yetkili olacak ve bunların gelirlerinden istifade edecektir. Bunların devlete teslimi ve devri ile satışı işi şartnamenin 21. maddesine uygun olacaktır.

18- İmtiyaz sahibi adına görev yapacak memur ve hizmetlilerin kıyafetleri Osmanlı hükümeti tarafından belirlenecektir.

¹¹ Şartnamenin 5. bölümü çeşitli konulara ait işlemleri içermektedir; Asker, silah araç-gereç ve levazım sevkinde yazılı bir taleple imtiyaz sahibi elinde olan tüm ulaşım araçlarını bu işte kullanılmak üzere tahsis edecek ve belirlenen tarifinin yarısı kadar ücret alacaktır. Yine tutuklu ve mahkûmlar ile onlara refakat eden görevliler de yarı ücret ödeyeceklerdi. İnşa ve işletme işlerinin teftişi için tayin edilen memurlar ile gümrük resmi ve diğer vergilerin tahsili ile görevlendirilen memurlar ve telgraf memurları yolculuklarını ücretsiz olarak gerçekleştireceklerdi. Posta çantaları ve bunları götürüp getirecek memurlar da yine ücretsiz olarak taşınacaktı. İmtiyaz sahibi Osmanlı Devletinin izni olmaksızın gemilerin hareket zaman ve tarihlerini değiştiremeyecekti.

¹² Şartnamenin 20. maddesi; Osmanlı Devleti imtiyazı başkasına devretmeye karar verdiğinde elde bulunan ve işletme için gerekli makineler, tarak, vagon, toprak arabaları ile odun, kömür gibi yakacak maddeleri ve benzeri tüm eşyayı bilirkişilerin takdir edecekleri bedel üzerinden satacaktır.

19- İmtiyaz sahibi Osmanlı Devleti tarafından yürürlüğe konulan düzenlemelere uygun hareket etmek şartıyla nehrin denize döküldüğü yerden 10 kilometre mesafeye kadarki yerlerde bulacağı madenleri işletebilecek ve yine 10 kilometre mesafeye kadarki ormanlardan odun, kömür ve kereste kesip, imal etme yetkisine sahip olacaktır.

20- Osmanlı Devleti bu imtiyaz sınırları dahilinde bulunan yerlerde gerekli gördüğü noktalarda askeri istihkamlar inşa edebilecek ve bunun masraflarını üstlenecektir.

21- Proje inşaatı sırasında ortaya çıkabilecek eski eserler konusunda devletçe yürürlüğe konmuş düzenlemeler geçerli olacak ve fakat imtiyaz sahibi bu konuda dilekçe vermek ve ruhsat almak zorunluluğunun dışında tutulacaktır.

22- İmtiyaz sahibi her türlü tasarruf ve yetkilerini gösteren listeleri yıllık olarak Nafiâ Nezaretine sunacak ve hâsılat defterlerini şartnamenin 18. maddesine¹³ uygun olarak düzenleyecektir.

23- Zorunluluk gereği ortaya çıkabilecek güçlükler dışında İmtiyaz sahibi kontrol süresi içinde projeye başlamadığı veya başlayıp da devamını getirmediği, nakliyat ve işletmeye ara verdiği, mukavelenamede belirtilen konularda uygun hareket etmediği takdirde imtiyaz hakkını kaybedecek ve şartnamenin 19. maddesinde¹⁴ gösterildiği şekilde mevcut olan gemilerin geçici olarak devlet tarafından işletilmesi için gerekli tedbirler yine devlet tarafından alınacaktır. Proje ve ait olan araç-gereç müzayedeye konulacak ve yatırılan kefalet akçesi henüz ödenmemişse geri ödemesi yapılmayacaktır.

24- İmtiyaz sahibi devlet tarafından tayin edilecek noktalar üzerinde görev yapacak müfettiş, gümrük, posta memurları ile subaylara ikamet edecekleri odaları ücretsiz olarak tahsis edecektir.

¹³ Şartnamenin 18. maddesi; İmtiyaz sahibi imtiyazı verilen kaynakların her çeşit hâsılatını içeren defterleri aylık olarak düzenleyecek ve Nafiâ Nezaretine sunacaktır. Gayrisafi hâsılatı içeren bu defterlerde yolcu ve emtia naklinden doğan gayrisafi hâsılatla beraber adı geçen imtiyaza ait tüm gelir ve hâsılatlar da gösterilecektir.

¹⁴ Şartnamenin 19. maddesi; İmtiyaz sahibi bu nedenlerden ötürü imtiyaz haklarını kaybettiği takdirde o zamana kadar yapılan işlere, kullanılan araç-gerece ve satılan araziye bedel tayin edilerek müzayedeye çıkılacak ve taliplerden kimin üzerinde kalırsa onun eliyle eski imtiyaz sahibinin taahhütleri gerçekleştirilecektir. Müzayedede sonunda elde edilen bedelden müzayedede masrafları çıkılıp geri kalanı haklarını kaybetmiş imtiyaz sahibine verilecektir. İlk müzayedede de bir sonuç alınmazsa önceden belirlenen bedelden uygun bir miktar düşülerek 6 ay sonra ikinci defa bir müzayedeye yapılacak ve eğer bu da sonuçsuz kalırsa müzayedeye konu olan kalemler imtiyaz sahibine hiçbir bedel ödenmeden devlete geçecek ve kefalet akçesi de henüz iade olunmamışsa ödenmeyecektir.

25- İmtiyaz sahibi masrafları kendisine ait olmak üzere gemilerin güzergâhı olan nehirler boyunca telgraf direkleri dikip tel çekebilecek ancak bunları kendisiyle ilgili ulaştırma işleri dışındaki haberleşme için kullanamayacaktır. Osmanlı Devleti söz konusu nehirler boyunca bir telgraf hattı çekecek olursa imtiyaz sahibinin diktiği direkleri kullanabilecek, bu direkler yeterli gelmezse ulaşım düzenine zarar vermeksizin kendi masrafıyla başka direkler dikebilecektir.

26- İmtiyaz sahibi ulaşım ile ilgili mektup ve çantaları Posta Nezaretine vergi ödemeksizin kendi nakliye araçları ile taşıyabilecektir.

27- Osmanlı Devleti imtiyaz sahibinin arazi kanununun hükümlerine uygun hareket etmesi şartıyla önce bataklık halindeki araziye ziraata uygun hale getirmesi ve daha sonra Menderes Nehrinin sağ ve sol kıyısından 5 kilometreye kadarki alanlarda özel mülkiyet üzerinde bulunmayan ziraat yapılabilir tüm arazide ziraat yapmasını uygun bulur. Söz konusu arazilerin tapuları ulaşım ve bataklıkların kurutulması işleri ilerledikçe imtiyaz sahibine verilecektir.

28- Düzenlemesi yapılacak arazi dahilinde tasarruf hakları olduğunu iddia eden kişiler 3 ay içerisinde mahalli hükümete başvurarak iddialarını kanıtlamaya mecburdurlar. Bu süre içinde bunu gerçekleştirilmeyenlerin iddiaları geçersiz sayılacak ve durumları İstanbul ve mahalli gazetelerde yayımlanacaktır.

29- Gerek daimi gerekse geçici olarak su altında kalıp ıslahı yapılacak arazi içinde yerleri olduğunu sağlam evrak ve senetlerle ispat edenler üzerlerinde görünen arazi için dönüm başına imtiyaz sahibine belirli bir nakit ödemek zorundadırlar. Bu ödemenin miktarı harita üzerinde ve projenin genel giderlerine göre belirlenecektir. Fakat arazi sahiplerinin ödeyecekleri miktar hiçbir şekilde arazilerinin değerinin yarısını geçmeyecek ve ödeme de ancak arazi ıslah edildikten sonra yapılacaktır. Bu bedele karşılık sulardan kurtarılan arazinin tasarrufu yarısı arazi sahibi yarısı da imtiyaz sahibi arasında olmak üzere paylaşılacaktır.

30- İmtiyaz sahibi tasarruf edeceği arazi üzerinde bulunan akarsuları Osmanlı Devleti'nin halen yürürlükteki ve gelecekte yapılacak kanun ve nizamlarına uygun hareket etmek şartıyla dilediği gibi kullanabilecektir. Yine imtiyaz sahibi gerek bu akarsuları, gerekse Menderes Nehri ve bu

nehre karışan ulaşımaya açık nehirlerin sularını ve inşa edeceği akıntı kanallarını düzenlemelere uymak kaydıyla tasarruf edeceği arazinin sulanmasında kullanabilecek ve buralara fabrikalar kurabilecektir. Ancak söz konusu kanallar suların akışına hiçbir şekilde engel olmayacaktır.

31- İnşa edilen kanallar ile ulaşımaya çıkan nehirler kenarında olan ve özel mülkiyet tasarrufunda bulunan arazide yapılacak ıslahat için imtiyaz sahibi Nafiâ Nezaretince onaylanan tarife uyarınca vergi ödeyecektir.

32- İmtiyaz sahibi ulaşımın iyileştirilmesi için nehirler boyunca her türlü işleri yerine getirmekle yükümlü olup, söz konusu işlerin yapımında kıyıda bulunan emlak sahiplerinin de yararına olacağı hallerde imtiyaz sahibi gerek söz konusu işlerin çeşidi ve inşası ve gerek emlak sahiplerinin bu konuda oluşabilecek masraflara katılması konularında kendileriyle görüşerek karar alabilecek ve her türlü halde bu işlere ait raporlar Nafiâ Nezaretine sunulacaktır. Emlak sahipleri isterlerse söz konusu işleri hükümetten alacakları izinle kendileri de yapabileceklerdir.

33- Bu imtiyazla, halen mevcut olup özel kişilerin tasarrufunda olmayan eskiden kalma rıhtım, muhafaza rıhtımı ve liman gibi denizcilikle ilgili tesisler iyileştirilerek imtiyaz süresinin bitimine dek masrafları kendisine ait olmak üzere imtiyaz sahibine ücretsiz olarak teslim edilecektir.

34- İmtiyaz sahibi ıslah işlerinin sonunda yapılan bu ıslahın daima iyi bir şekilde korunması ve gerekli tamiratın yapılması için sulardan kurtarılan bütün arazi sahiplerinden oluşacak bir sendika heyeti kurmaya mecburdur. Söz konusu sendika heyetinin esas görevi özel bir nizamname ile belirlenecektir. İmtiyaz sahibi bu sendikayı oluşturmadan ne ortaya çıkardığı araziye ne de kanalların kıyılarında inşa etmiş olduğu fabrikaları satabilecektir.

35- Gerek imtiyaz sahibi ve gerek yerini alacak anonim şirket Osmanlı olacağından doğal olarak bu mukavelename ile ekli şartnamenin hükümlerinin icrasından, değiştirilmesi ve yorumlanmasından dolayı Osmanlı Devleti ile imtiyaz sahibi veya şirket arasında veya imtiyaz sahibi ve şirket ile halk arasında doğabilecek her türlü anlaşmazlık ve davalar Osmanlı mahkemelerinde görülecektir.

Bu projeye ait şartname ise 5 bölüm ve 28 maddeden oluşmaktadır. Birinci bölüm inşaat ve üretim için gereken ihtiyaçlar, alet ve edevat hakkındaki düzenlemeleri içerir. Öncelikle ulaşımaya açılacak bataklıkların

ve civarının 1/5.000 ölçekli genel bir haritası çizilecek, bu haritada işin yapılacağı araziler çizgilerle ve yatağı ıslah edilecek nehirler ile kurutulacak bataklık sularının normal ve taşkın olduğu zamanlardaki yükseklik seviyeleri ölçeklenerek gösterilecektir. İmtiyaz sahibinden ayrıca inşa edilecek tüm yapılarla, bent, kanal ve akarsuların kesiştiği arazileri gösteren 1/200 oranında ayrıntı haritaları da istenmektedir. Yapılacak setlerin en ve yükseklikleri, temel eğim oranları ayrıntılı olarak tarif edilmekteydi. 2 metre olarak belirlenen set enleri daha sonra çiftçilerin gelip geçmesine olanak verecek biçimde 4 metreye yükseltilecekti. Gerekli görüldüğünde de bu setlerin kazıklar veya ağaç dikimi yoluyla çimen ekilerek, taş ve kaya döşenerek desteklenmesi düşünülmektedir. İmtiyaz sahibi yine kanallar, suyolları ve hendekler inşa ederek setlerle, uygun düşen yerlere yapılacak kapaklarla durgun suların hareketliliğini sağlayacaktır. Bu işler için gerekli toprak, ıslahı mümkün olmayan yerlerde açılacak çukur ve hendeklerden alınacaktır.

İkinci bölüm yapılacak işlerin iyi bir şekilde korunması ve işletilmesi hakkındaki maddeleri içermektedir. Bu bölümde imtiyaz sahibinden düzenlemesini yapacağı arazinin tekrar bataklık haline dönüşmesine engel olmak ve ziraat işinde kullanılacak suların hareketliliğini sağlamak için kullanılan tüm araç-gereç ile bir gemiyi daima iyi bir durumda bulundurmaya özen göstermesi istenmektedir. Yine arazi sahibi bu mukavelename ve şartname ile imtiyazı verilen kaynakların her çeşit hâsılatını içeren defterleri aylık olarak düzenleyecek ve Nafiâ Nezaretine takdim edecektir. Gayrisafi hâsılatı içeren bu defterlerde yolcu ve emtia naklinden doğan gayri safi hâsılatla beraber söz konusu imtiyaza ait tüm gelirler ve çeşitli hâsılatlar da gösterilecektir.

İmtiyazın değeri ve üretimin devlet tarafından satışı konuları ve imtiyaz süresinin sonunda gerçekleştirilecek konulara dair bilgilerin bulunduğu üçüncü bölüm şöyledir. İmtiyaz sahibi mukavelenamenin 23. maddesine bağlı sebeplerden dolayı imtiyaz haklarını kaybettiği takdirde o zamana kadar yapılan işlere, kullanılan araç-gerece ve satılan araziye bedel tayin edilerek müzayedeye çıkılacak ve taliplerden kimin üzerinde kalırsa onun eliyle eski imtiyaz sahibinin taahhütleri gerçekleştirilecektir. Müzayede sonunda elde edilen bedelden müzayede masrafları çıkılıp geri kalanı haklarını kaybetmiş imtiyaz sahibine verilecektir. İlk müzayede de bir sonuç alınamazsa önceden belirlenen bedelden uygun bir miktar düşülerek 6 ay sonra ikinci defa bir müzayede yapılacak ve eğer bu da sonuçsuz kalırsa müzayedeye konu olan kalemler imtiyaz sahibine hiçbir bedel ödenmeden devlete geçecek ve kefalet akçesi de henüz iade olunmamışsa ödenmeyecektir. Yine Osmanlı Devleti imtiyazı başkasına

devretmeye karar verdiğinde elde bulunan ve işletme için gerekli makineler, tarak, vagon, toprak arabaları ile odun, kömür gibi yakacak maddeleri vb tüm eşyayı bilirkişilerin takdir edecekleri bedel üzerinden satacaktır. İmtiyaz sahibi imtiyaz süresinin sonunda tüm üretim ve işletmeyi, iskele, mağaza, külliye, oda ve sabit makineler gibi gayrimenkullerle işler halde ve bedelsiz olarak devlete devredecek, makine, tarak, vagon, araba, inşaat ve tamir aletleri ve yakacak maddeleri gibi eşya ve ekipmanlar da bilirkişilerin takdir edecekleri fiyatla satışa çıkarılacaktır. İmtiyaz süresinin bitiminden 5 yıl önce söz konusu kalemlerin iyi durumda olmadığı yapılacak teftişle saptanırsa imtiyaz sahibi uyarılacak bir sonuç alınmaz ise hükümet hemen işletmeyi kendi idaresine alıp hâsılattan yararlanarak bu malların iyileştirilmesine başlayacaktır. Bu hâsılat fazla gelirse imtiyaz sahibine ödenecek eksik gelirse alınıp tamamlanacaktır.

Şartnamenin dördüncü bölümü yolcu ve emtiadan alınacak ücretler ile bunlara ait düzenlemeleri içermektedir. Buna göre mukavelenamemin 12. maddesinde belirlendiği gibi imtiyaz sahibi yolcu ve emtiadan alacağı nakliye ücretlerinin kesin tarifelerini Nafiâ Nezaretine sunduktan sonra hükümet tarafından onaylanacaktır. Söz konusu tarifeler onaylanmadıktan sonra herhangi bir arttırmaya gidilmeyecektir. Düzenlenecek nakliye ücretleri tarifelerinde para kuruşun 1/40'ı ve kuruş da Osmanlı Lirası'nın 1/100'ü olarak kabul edilecek, imtiyaz sahibi Osmanlı Devletinde kullanımda olan değişik paraları piyasa fiyatıyla değerlendirmeye mecbur bulunacaktır. Beşinci bölümde ise şartnamede çeşitli konulara ait bilgilerin toplanmıştır. Bu bölümde resmi görevlilerin nakli ile ilgili düzenlemeler belirtilmiştir. Asker, silah araç-gereç ve levazım sevkinde yazılı bir talep olduğunda imtiyaz sahibi elinde olan tüm ulaşım araçlarını bu işte kullanılmak üzere tahsis edecek ve belirlenen tarifenin yarısı kadar ücret alacaktır. Yine tutuklu ve mahkûmlar ile onlara refakat eden görevliler de yarı ücret ödeyeceklerdi. İnşa ve işletme ile ilgili işlerin kontrol ve teftişi için tayin edilen memurlar ile gümrük resmi ve diğer vergilerin tahsil emri ile görevlendirilen memurlar ve telgraf memurları yolculuklarında gemilerle ücretsiz gidip geleceklerdi. Posta çantaları ile bunları getirip götüreren memurlar da ücretsiz olarak gemilerden yararlanacaklardı. Son olarak bu bölümde imtiyaz sahibi gemilerin zaman ve hareket saatlerini Osmanlı Devletinin izni olmadıkça değiştiremeyecekti.

3. Proje'nin Hayata Geçirilmesi Aşamasında Osmanlı Devleti'nin Değişik Oganları Arasında Yapılan Yazışmalar:

Bu proje için ayrıca Nafiâ Nezareti tarafından Erkan-ı Harbiye'nin bu

proje hakkındaki görüşleri sorulmuş ve Erkan-ı Harbiye tarafından Veli Rıza Paşa ve Mahmud Paşa onaylı 3 sayfalık bir rapor hazırlanmıştır. Bu rapor da dosyada bulunan diğer evraklar arasındadır. Buna göre askeri açıdan bakıldığında Erkan-ı Harbiye tarafından verilen raporda bu iki kurumun proje ile ilgili çekinceleri sonradan Nafiâ Nezareti bünyesinde oluşturulan komisyonun hazırladığı aynı konudaki görüşlerle aynıdır. Komisyonun ve Askeri kesimin proje ile ilgili çekinceleri ile Nafiâ Nezaretinin bunlara karşı verdiği yanıtlar şu şekildedir:

1- Menderes nehrinde ulaşımı sağlayacak gemilerin kaç kadem su çekeceği belli değildir ve nehir derinleştirilip genişletilmedikçe ulaşımında büyük gemilerin kullanılması olanaksızdır. Ayrıca ulaşım deniz yoluyla bağlantılı olacağından yapımı isteğe bağlı olarak gösterilen liman yapılmadıkça ulaşım sağlıklı olarak yapılamayacaktır.

Nafiâ Nezaretine göre ise nehrin her tarafında derinliğin aynı derecede olmadığı, denize yakın yerlerde fazla, kaynağa yakın yerlerde ise az olması ve suların seviyesinin mevsimlere göre değişiklik göstermesi nedeniyle nehirlerin denize döküldüğü yerlere yakın bölgede büyük su kesimli gemiler ve kaynağa yakın bölgelerde de küçük kayık ve salların işletilmesi zorunlu olacağından gemiler için standart bir su kesimi belirlemek mümkün değildir. Nehirde işletilmesi gereken çeşitli su kesimli ulaşım araçlarından bir diğerine aktarmaya ihtiyaç duyulmaksızın nehrin gerekli yerlerinde büyük su kesimli gemilerin işletilmesine uygun hale getirilmesi imtiyaz sahibinin menfaatine olacağından bunun için bir engel olarak görülemez. Liman inşası işi ise ulaşımın nehrde yapılacağı düşünülürse aslında gerekli değildir. Bunun için liman inşası imtiyaz sahibinin isteğine bırakılmış ve eğer nehir ile deniz arasında doğrudan bağlantı kurulması gerekecek olursa imtiyaz sahibinin liman yapması uygun bulunmuştur.

2- Menderes Nehrindeki bataklıkların düzenlenmesi ve ıslahı konusu bundan önce Anadolu'da yapılması gereken bayındırlık hakkında Nafiâ Nezaretince düzenlenip ilan edilmiş genel layihada¹⁵ bulunmamaktadır. Bu nedenle önemli görüşmelere dayanak oluşturacak esas bilgi ve araştırmalara ulaşamamıştır.

Nafiâ Nezaretine göre ise Osmanlı Devletinde gerçekleştirilmesi istenen bayındırlık işlerinin tümü toplansa 1 takım ciltli kitap ortaya çıkar. Söz konusu raporda nehirlerde yapılması düşünülen bayındırlık işlerinden başlıcaları örnek olarak gösterilmiştir. Bu raporda yer alan işlerin dışında

¹⁵ Hasan Fehmi Paşa'nın 1882 tarihli raporu kastedilmektedir.

kalan projelerin yerine getirilmesinin zorunlu olmadığı ancak bu işlerin artmasının devlet ve ülkenin kazancına olacağı bilinmelidir. Gerçi raporda Menderes Nehriyle bataklıklarından söz edilmemiş ise de Aydın Vilayeti bataklıkları raporda geçmektedir. Menderes Nehri bataklıklarının da bu bataklıklar dahilinde bulunması aslında bunları raporun içine dahil etmektedir. Suhale ve Adana bataklıklarının ıslahıyla Seyhan ve Ceyhan nehirlerinde gemi işletilmesi için imtiyaz verildiğine göre bu konuda talep edilen imtiyazın desteklenmesinde herhangi bir kusur bulunmamaktadır.

3- İslah edilecek bataklıkların sınırları ve yaklaşık olarak miktarları belirtilmemiştir.

Nezarete göre bataklıkların kaplamış olduğu arazinin sınırlarının saptanması işi bu konuda keşif yapacak imtiyaz sahibinin hazırlamak zorunda olduğu ve Nafiâ Nezaretine sunacağı rapor ve haritalarda görüneceğinden ve bu durum imtiyazın verilmesinden sonra hayata geçeceğinden şimdiden bataklık sınırlarının belirlenmesi mümkün değildir.

4- Kurulması zorunlu olan anonim şirket yazılı kurallardaki kesin veya muğlâk tanımlara dayanarak nehir ile köylere bağlı mera, bataklık ve ormanları idaresi altına alarak hukuk kurallarına ve yerleşmiş eski adetlere aykırı davranarak istimlâk işine giriştiğinde bir takım anlaşmazlıklar yaşanabilir. Şu durumda nehir ağzından 10 kilometre mesafeye kadar maden ve ormanlardan istifade ve nehrin sağ ve sol kıyısından 5 kilometre mesafeye kadar özel mülkiyet içinde yer almayan arazi üzerinde tasarruf edilmesi hakkında olan mukavelenamenin 19. ve 27. maddelerinin imtiyaz sahibi tarafından kabul edilmesi dahi bu olası anlaşmazlıkların çıkmasına engel olmayabilir.

Nafiâ Nezareti ise bu görüşün aksi düşüncededir. İmtiyaz sahibinin maden arama, mera ve ormanlardan yararlanma konularında Osmanlı Devletinin yaptığı eski düzenlemeleri dikkate alarak mukavelenamenin ilgili hükümlerine uygun hareket edeceği savunulmaktadır.

5- Komisyon bu iş için şimdi ve gelecekle ilgili doğru karar verebilmek için öncelikle doğru bilgi gerektiğinden, bunun için Erkân-ı Harbiye ileri gelenlerinden oluşan bir heyet yerinde görevlendirilerek, birkaç filika ile keşifte bulunmasını ve mükemmel bir biçimde hazırlanmış harita ve raporlar ışığında elde edilecek doğru bilgilerle bu konunun görüşülmesini istemektedir.

Nafiâ Nezareti ise mukavelenamenin 3. maddesinde zaten imtiyaz sahibinin bu harita ve raporları hazırlamakla yükümlü olduğunu, devlet

tarafından böyle bir heyetin oluşturulup, gönderilmesinin masraflı olacağını belirterek bu işleme gerek olmadığını belirtmektedir.

4. İkinci Kez Menderes Nehri'nin Ulaşımına Açılması Girişimi Ve Projenin Vazgeçilmesi:

Mukavelename ve şartname koşulları ile Nafiâ Nezareti bünyesinde oluşturulan komisyonun önerileri ve nezaretin verdiği yanıtlara bakıldığında bu proje üzerinde çok önemle durulduğu görülebilir. Zaten yazışmaların yapıldığı tarihten yaklaşık 10 yıl sonra H.1307/M.1891-1892 tarihinde bir kez daha aynı konu gündeme gelmiş, Menderes Nehri üzerinde ulaşımın sağlanabilmesi imtiyazı bu kez Osmanlı Devleti uyruklarından Ohannes Samancı Efendi ile Mösyö Natan Derifos'a yine 99 yıllığına verilmeye çalışılmış ancak bu işe talip olan kişilerin yeterli sermayeyi bulamamaları ve bir türlü bir şirket kuramamaları nedeniyle ileri bir tarihe ertelenmiştir¹⁶. Peki bu proje neden hayata geçmemiştir? Dosya içerisinde bulunan evraklar arasında imtiyaza talip olan Osman Efendinin Başvekâlete H. 25 Muharrem 1302/M. 13 Kasım 1884 tarihinde sunduğu bir arzda bu konuyla ilgili ipuçlarına rastlayabiliyoruz. Buna göre Osman Efendi almak istediği Menderes Nehri'nin ıslahıyla vapur işletme imtiyazının, önce askerlik açısından soruşturulan ve şartnamedeki bazı maddelerden dolayı bu kez Nafiâ Nezaretince oluşturulan özel komisyona havale edildiğini öğrendiğini, bu gibi uygulamaları doğal karşılamakla birlikte ıslah için planlanan uygun mevsimin geçmekte olduğu vurgulayarak, işlemlerin hızlandırılmasını rica etmektedir. H.28 Rebiülevvel 1302/M. 15 Ocak 1885 tarihinde Menderes Nehri ıslahı ve nehir üzerinde ulaşımın sağlanması işinin Osmanlı Devleti tarafından gerekli görülmediği anlaşılmış ve projeden vazgeçilmiştir. İzmir'de bulunan Konsolos Denni'nin 1882-1885 tarihleri arasındaki olayları yazdığı raporunda; Gediz Nehri'nin İzmir limanını yıllarca süren birikintileri ile doldurması nedeniyle limanın ortadan kalkacağına anlaşılmış olduğunu ve İstanbul Hükümeti'nin bu tehlikeyi anlaması üzerine nehrin akışını değiştirmek için bir kanal inşasına Ekim 1885 yılında başladığını bildirmesi¹⁷ aslında Menderes Nehri üzerinde ulaşım projesinin de tamamen ortadan kalkması anlamına gelmektedir.

5. Sonuçlar:

Menderes Nehrinin ulaşımına açılması ve civardaki bataklıkların

¹⁶ Mehmet Başaran, a.g.m., s. 50-51.

¹⁷ İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre İzmir Ticareti (1864-1914), s. 86-87.

kurutulması projesi aslında Avrupalı devletlerin ama özellikle İngiltere'nin ticari çıkarları ile yakından ilgili gibi görünmektedir. Ege bölgesinde topraklar çok verimlidir ve genellikle yılda iki kez ürün kaldırılır. Bölgenin en önemli tarımsal ürünleri, pamuk, zeytin, tütün, afyon gibi sanayi hammaddeleridir. Bunların yanı sıra üzüm, incir gibi ürünler de önemli yer tutar. Hayvancılık da oldukça önemlidir ve dokuma sanayii için yün, tiftik; deri sanayii için ham deri bol miktarda sağlanabilir. Önce İzmir-Aydın, sonra İzmir-Kasaba demiryolu hatlarının yapımı bu ürünlerin bölgesel tüketim fazlasının ihraç edilmesini kolaylaştırmıştır. Çünkü kervanlarla yapılan taşıma hem zor, hem de masraflı olmaktadır. Üstelik bu şekilde taşımada önemli ölçüde mal da ziyan olmaktadır¹⁸. Ulaştırma alanındaki ilerlemeler Anadolu tarımının ticarileşmesi ve Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya ekonomisine katılması açısından kilit öneme sahiptir. Avrupalılar demiryolu imtiyazlarından sonra 1890'larda Beyrut, Haydarpaşa, Yafa, Hayfa ve İzmir limanlarının genişletilmesi ve yapımı işlerini de finanse etmişlerdi¹⁹. Söz konusu projeye de bu açıdan bakılabilir. Osman Efendi ve kuracağı anonim şirkette yer alacak-muhtemelen yabancı-ortaklara²⁰ imtiyaz vermek yerine İzmir limanı ve ticaretini tehlikeye düşürmeye başlayan Gediz Nehri ve yatağının ıslahına yönelik Osmanlı Devleti bu açıdan söz konusu taleplere karşı belli bir direnç göstermektedir. 19. yüzyılın son dönemlerinde gelişen sanayileri için yeni pazarlar ve hammadde kaynakları bulup, onları koruma ve birikmiş sermayelerini yatıracak yeni alanlar elde etme çabasına giren bazı Avrupa devletlerine²¹ karşı gösterilen bu direnç büyük ölçüde idaredeki anlayış değişikliğinden kaynaklanmaktadır. İzmir-Aydın demiryolunun İngiliz sermayesi tarafından yapımı ve 1866'da yabancıların toprak mülkiyetine izin verilmesinden sonra, İngiliz uyruklular, İzmir'in iç bölgelerinde önemli miktarda toprak satın almaya ve ihracata yönelik büyük çiftlikler işletmeye

¹⁸ Bülent Varlık, *19. Yüzyıl'da Emperyalizmin Batı Anadolu'da Yayılması*, İstanbul 1976, s.48. İzmir-Aydın demiryolu imtiyazının İngiliz şirketleri tarafından gerçekleştirilmesi işi için bkz. Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*. Savaş Yayınları, Üçüncü Baskı, Ankara Ağustos 1982, s. 37-57.

¹⁹ Donald Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*. Çev: Sabri Tekay, Yurt Yayınları, Ankara Şubat 1987, s.20.

²⁰ 19. yüzyılda Osmanlı topraklarında faaliyete geçen anonim şirketlerin büyük çoğunluğu imtiyazlı yabancı şirketlerdir. Bankacılık, demiryolu, rıhtım, madencilik, elektrik, su, havagazı, tramvay, tünel vb gibi hizmetlere yönelik bu şirketler genellikle Londra ve Paris gibi Avrupa başkentlerinden yönetilmekteydiler. II. Meşrutiyet'e dek Şirket-i Hayriyye ve Ziraat Bankası dışında, yabancı sermayeye başvurmaksızın kurulmuş Osmanlı anonim şirketi hemen hemen yoktur. Zafer Toprak, "İktisat Tarihi", *Türkiye Tarihi 3, Osmanlı Devleti 1600-1908* içinde. Cem Yayınevi, İstanbul 1997, s. 245-246.

²¹ Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi. Ondokuzuncu Yüzyıl*. Çev: Kudret Emiroğlu, Belge Yayınları, İstanbul 1993, s. 91.

başladılar. Bir tahmine göre 1892 yılına gelindiğinde İngilizler Batı Anadolu'da 2.400.000 ile 2.800.000 dönüm arasında toprak satın almışlardı²². Ancak Batı Anadolu'da toprağın bol, emeğin ise kıt olması İngiliz işletmeleri için gereken ücretli emeğin sağlanmasında problem yaratmıştır. Tam sömürgelerde, sömürge yönetimi, varolan üretim biçimini parçalayarak ücretli emeğini sağlamak için örneğin kişi başına nakdi vergi yoluna başvurabilir, zor kullanabilir ya da başka önlemler alabilmekteydi. Oysa Osmanlı İmparatorluğu 19. yüzyıl boyunca siyasi bağımsızlığını tümüyle kaybetmedi. Osmanlı Devleti, özellikle küçük köylülük devletin esas mali tabanını oluşturduğu için, İngiltere'nin baskısına karşın, köylüleri üretim araçlarından koparmak için zor kullanmaya yanaşmamıştır²³. Uygulanması halinde Kapitalist sermayeyi iç bölgelere taşıyacak olan bu projeyi ikinci bir demiryolu imtiyazı olarak kabul edebiliriz. İzmir-Aydın demiryoluna paralel olarak inşa edilecek bu yapımla demiryolu ve Menderes Nehri arasındaki tüm arazinin Osman Efendi ve kurulacak olan yabancı şirketin tasarrufunda olacağı kesindir. Öte yandan İzmir'deki yabancı sermaye Gediz Nehrinin getirdiği alüvyonlardan ötürü endişelidir ve kendisine ticari çıkarlarını korumak ve devam ettirmek için alternatif seçenekler aramaktadır ve Menderes Nehri bu iş için biçilmiş kaftandır. İşte Osmanlı Devleti hem daha önce verilen imtiyazlardan dolayı endişeli olarak hem de İngiliz taleplerini göz ardı etmeyerek Menderes Nehrinde yeni bir imtiyaz vererek bu nehirde ulaşımı gerçekleştirmek ve böylece yeni problemlerle karşılaşabilmek olasılığı yerine Gediz Nehrinin ıslahı işine girişmektedir.

²² Orhan Kurmuş, a.g.e., s. 81.

²³ Şevket Pamuk, Osmanlı *Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913)*, Yurt Yayınları Ankara 1984, s. 97.

BİBLİYOGRAFYA**1-ARŞİV KAYNAKLARI**

Y.A. RES. 32-12

2- YAYIMLANMIŞ ESERLER

BAŞARAN Mehmet, "Büyük Menderes Nehri Efsaneleri ve 19. Yüzyılda Nehir Ulaşımı Projesi", *Toplumsal Tarih*, sa: 54 (Haziran 1998), s. 49-51.

BRAUDEL Fernand, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*. Çev: Mehmet Ali Kılıçbay, Eren Yayınları, 2 Cilt, İstanbul 1989.

DİNÇER Celal, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha", *Belgeler*, c. V-VII, sa: 9-12, 1968-1971, s. 157-162.

İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre İzmir Ticareti (1864-1914). İzmir Ticaret Odası, İzmir 1998.

KASABA Reşat, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi. Ondokuzuncu Yüzyıl*. Çev: Kudret Emiroğlu, Belge Yayınları, İstanbul 1993, s. 91.

KURMUŞ Orhan, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*. Savaş Yayınları, Üçüncü Baskı, Ankara Ağustos 1982.

PAMUK Şevket, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913)*, Yurt Yayınları Ankara 1984.

QUATAERT Donald, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*. Çev: Sabri Tekay, Yurt Yayınları, Ankara Şubat 1987.

TEKELİ İlhan-Selim İlkin, "Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. Yüzyıl'ın İkinci Yarısında Nafia Programları ve Teknoloji Gelişimi Üzerine", *Dünü ve Bugünüyle Toplum ve Ekonomi*, sa: 3 (Nisan 1993), s.27-56.

TOPRAK Zafer, "İktisat Tarihi", *Türkiye Tarihi 3, Osmanlı Devleti 1600-1908* içinde. Cem Yayınevi, İstanbul 1997.

VARLIK Bülent, *19. Yüzyıl'da Emperyalizmin Batı Anadolu'da Yayılması*. İstanbul 1976.