

## TAŞERONLUKTAN SANAYİCİLİĞE

Süha Ünsal

Bu yazı, Türkiye inşaat sektörünün gelişimini müteahhitlik-inşaat sanayiciliği çerçevesinde ve ana hatlarıyla aktarmayı hedeflemektedir ve konuyla ilgili çalışmaların bir özeti niteliğindedir. Bu haliyle çalışma, Türkiye’de inşaat sektörü ve müteahhitlik-inşaat sanayiciliği hakkında yeni bir şey söyleme iddiasından çok, bir gelişim çizgisini aktarabilmek amacıyla yazılmıştır. Hem bir giriş özeti olması hem de yazı başlığının biraz daha açıklayabilmek için söylenmesi gerekir ki inşaat sektörü, Türkiye’de kapitalistleşmenin en işlevsel alanlarından biri olmuş ve müteahhitlerle müteahhitlik firmaları sadece kendi içlerinde bir sanayiciye dönüşmekle kalmamış, sanayinin diğer alanlarında da etkili aktörler olabilmişlerdir.

Osmanlı İmparatorluğu’nun yıkıntıları üzerinde yeni bir devlet kurma çabalarının önemli alanlarından biri de büyük altyapı yatırımlarıydı. Atatürk’ün Nutuk’ta da belirttiği gibi, yeni Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluş belgelerinden biri olan Lozan Anlaşması’nın imzalanması öncesindeki görüşmelerde gerginliklere yol açacak kadar sertleşen tartışma konuları arasında, ilk büyük inşaat işlerini oluşturan demiryolları projeleri de vardı. Ulusal pazarın bütünleşmesi anlamını taşıyan demiryolları son derece büyük bir önem taşımaktaydı ve bu hatların inşası ülkenin ilk büyük müteahhitlerini de ortaya çıkaracaktı.

Cumhuriyet’in kurucu kadrolarının en önemli hedeflerinden biri de ulus devletinin inşası ve bunun en önemli araçlarından biri olan iç pazarın bütünlüğünün sağlanması idi. Osmanlı İmparatorluğu’ndan, 4000 kilometrelik demiryolu, 13885 kilometresi bozuk yüzeyli dar şose ve 4450 kilometresi toprak yol olmak üzere toplam 18335 kilometre karayolu ve 94 köprü miras kalmıştı. Yaklaşık 780 bin kilometrekare alana yayılmış, 13 milyonluk bir ülke için bu ulaşım ağı son derece yetersizdi. Ulaşım altyapısının Osmanlı’nın son dönemlerinde hızlanan inşası ise genellikle büyük imtiyazlar karşılığında inşaat ve işletme işlerini üstlenen Avrupa sermayesinin kontrolündeydi. Büyük inşaat müteahhitliğinin doğuş koşulları asıl olarak Cumhuriyet döneminde gelişme göstermişse de, nüve halinde Osmanlı döneminde de mevcuttu. İnşaat sektöründeki girişimciliğin müteahhitlikten inşaat sanayiciliğine evrilmesinden önce, Osmanlı İmparatorluğu’nun son dönemlerindeki modernleşmenin inşaat sektöründeki yansımalarına bakmakta yarar vardır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun modernleşme süreci kapitalist dünya pazarı ile bütünleşme süreciyle çakışmaktadır. Bu süreç on sekizinci yüzyılın ortalarından başlayıp günümüze kadar devam eden ve bu zaman aralığında kimi radikal dönüşümlerle değişimler geçiren bir süreçtir. Osmanlı İmparatorluğu bu yüzyılın başlarından itibaren hızlı bir biçimde toprak kaybetmeye başlamıştı. Bu kayıplara karşı toparlanabilmek amacıyla alınan ilk önlemlerden biri olarak Yirmisekiz Çelebi Mehmet Efendi Avrupa'da fen ve sanat alanlarındaki gelişmeleri incelemek üzere, olağanüstü elçi sıfatıyla Kasım 1720'de Paris'e gönderilmiştir. Osmanlı Devleti'nin Avrupa'nın görece üstünlüğünün nedenlerini anlamaya yönelik önemli girişimlerinden biri olan bu görevde Yirmisekiz Çelebi Mehmet Efendi yolculuğunun bir bölümünü su kanallarında gerçekleştirmiştir. Fransız Mühendis Sébastien le Prestre de Vauban'ın geliştirdiği havuz sistemi ile yol alınan su kanallarıyla Osmanlı Devleti'nin tanışması ve bu sistemin yarattığı etkileri anlaması kısa bir zaman içinde gerçekleşmiştir. Bu yolculuktan yaklaşık yüzyıl sonra, 1829'da buhar makinesi ile işleyen lokomotif Liverpool-Manchester arasında ilk seferini yaptı. Fransız Akademisi'nin on sekizinci yüzyılın ortasında açıkladığı gibi, sürekli değişim halindeki Avrupa dünyadaki ekonomik gelişmelerin motoru oldu.

Osmanlı İmparatorluğu Avrupa'daki gelişimlere karşı kayıtsız değildi; Büyük Fransız Devrimi'nin yaşandığı 1789'da tahta çıkan III. Selim döneminden itibaren Avrupa'nın bilim, sanat ve teknolojiadaki gelişimini yakalamak Osmanlı İmparatorluğu içindeki bir kanat yöneticinin temel hedefi oldu. Devlet yönetimi ise, bu modernleşmeci kanatla gelenekselci kanat arasındaki uzun mücadelelere tanık oldu.

Çelebi Mehmet Efendi'nin su kanallarını biraz da hayranlıkla anlattığı Paris seyahatinden elli üç yıl sonra, 1773'de, III. Mustafa'nın saltanatı döneminde daha çok askeri alandaki ihtiyaçların giderilmesine yönelik olarak Osmanlı İmparatorluğu'nda modern mühendislik eğitimi başladı. Bu yıl kurulan Mühendis-hâne-i Bahrî-i Hümâyûn, gemi inşaatı ve haritacılık eğitimi vermeye başladı. Mühendis-hâne-i Bahrî-i Hümâyûn'un kuruluşu, inşaat müteahhitliğinden inşaat sanayiciliğine giden süreçte bir başlangıç noktası olarak görülebilir. Şöyle ki, İlhan Tekeli'nin tanımıyla büyük inşaat girişimcisini bir taşerondan ayıran en önemli farklardan biri olan mühendislik dilinin kurulabilmesi için gereken süreç bu tarihle başlamıştır. III. Selim'in saltanatında ise Mühendis-hâne-i Berrî-i Hümâyûn kurulmuş; ancak on dokuzuncu yüzyıl boyunca dünyada, bu okulun öğrencilerine ders anlatacak Müslüman mühendis bulmak mümkün olamamıştır.

Saltanatı döneminde Mühendis-hâne-i Berrî-i Hümâyûn'da ders anlatacak Müslüman mühendis arayan II. Mahmut dönemimdeki gelişmeler, inşaat müteahhitliğinden sanayiciliğe doğru ilerleyişte iki etkeni daha sürece dahil etmekteydi. Bunlar, büyük inşaatlara olan talep ve bunların gerçekleştirilmesini sağlayabilecek finansmandı. II. Mahmut döneminin sonunda, Mustafa Reşit Paşa İngiltere ile Baltalimanı Ticaret Antlaşması'nı imzalamış, bundan dört ay sonra da, yeni padişah Abdülmecid döneminin başında da Gülhane Hatt-ı Hümâyûnu okunmuştu. Bu gelişmeler, Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya ekonomisine, daha açık bir ifade ile Avrupa kapitalizmine entegrasyonunun hukuksal altyapısını oluşturuyor ve altyapı yatırımları talebini ve bunun parasal kaynaklarını açıkça ifade ediyordu: “... *umuru nafia için tayin ve tahsis olunacak mebaliği münasibeye berren ve bahren inşa ve ihdas olunacak turuk ve mesalikten istifade edecek olan eyalet ve sancaklarda vergiyi mahsuslar dahi ilâve edilmesi ...*”

Kapitalist dünya pazarıyla bütünleşmenin ve iç pazarın bütünleşmesinin ulaşım kadar önemli araçlarından biri olan haberleşme altyapısı konusunda da önemli adımlar tam da bu dönem içinde atılmaya başlanmıştır; hatta telgraf hatlarının inşası ve posta idarelerinin açılması, büyük bir olasılıkla yatırım maliyetlerinin görece düşük olmasının da etkisiyle demiryolları yatırımlarından daha önce gerçekleşmiştir. Örneğin ilk Osmanlı posta girişimi 1834'de Üsküdar-İzmit arasında başlamış ve 1840'da Posta Nezareti kurulmuştur. Telgraf hatlarının kurulmasını ise Osmanlı devleti imtiyazlar vermeden kendi kaynaklarını kullanarak yaygınlaştırmıştır. Telgrafın Osmanlı İmparatorluğu yöneticilerini de padişahı da etkilediği ve bu haberleşme teknolojisinin önemini hızla kavradıkları anlaşılmaktadır. Telgraf, mucidi Morse'un bir yakını olan Chamberlein tarafından 1839 yılında Osmanlı Sarayı'na tanıtılmıştır. Bu buluşu nedeniyle Morse'a bir murassa nişan ile berat yollayan Osmanlı devleti, İstanbul, Edirne, Filibe, Sofya ve Niş yoluyla Belgrad'a kadar olan hattın bu hattın şube türü bağlantılarla Edirne'den Şumnu'ya kadar hatların yapımını 1854 Haziranı'nda De La Rue ile Balçuk Bey'e ihale etmiştir. Bu modern anlamdaki ilk inşaat ihalesi olarak zikredilebilir. Hattın yapımı ile İstanbul'dan Edirne'ye ilk telgraf 19 Ağustos 1855'te çekilmiştir. Telgraf hatlarının bütün imparatorluğu kapsamı 5-6 yıllık bir sürede gerçekleşmiş ve devlet bu işlerin yapımı için hiçbir yabancı şirkete herhangi bir imtiyaz vermemiştir.

Söylediğimiz gibi, büyük inşaatlar için talebin ortaya çıkması ve bu işler için gereken finansmanın kaynaklarının tanımlanmaya başlanmasıyla, bayındırlık işleri modernleşme programının en önemli unsurlarından biri olarak öne çıkmaya başlamıştır. Bayındırlık işlerinin

yürütülmesi için, 1838’de kurulan “Meclis-i Umur-u Nafia” önceleri Hariciye Nezareti ve daha sonra Ticaret Vekaleti’nce yönetilmişse de 1870 yılında ayrı bir bakanlık olarak örgütlenmiştir. Tanzimat Fermanı’nda inşa edilecek yollar ve köprülerden bahsedilmiş olmasına rağmen, ilk yolların yapılması için 1850’yi beklemek gerekmiş ve 1847 yılında Mühendis-hâne-i Berrî-i Hümâyûn’da yol ve köprü dersleri okutulmaya başlanmıştı. Bununla birlikte, ilk yollar yapılmaya başlandığında hem Meclis- i Umur-u Nafia’da hem de inşa edilmeye başlayan yollarda İngiliz ve Fransız mühendisler çalışıyordu. Bu dönemde, 34,5 kilometrelik Bursa-Gemlik Yolu 15 yılda, 314 kilometrelik Trabzon-Erzurum Yolu ise 22 yılda tamamlanabilmiştir. Yol yapımlarındaki bu zorlukları aşabilmek için 1856 yılında “Memalik-i Mahruse-i Şahane’de Turuk-u Maâbirin Suret-i İmal ve İdaresi’ne Talimat-ı Umumiye” yayınlanmış ve bu talimatla yolların geçeceği kasabalarda yaşayanlara yol yapımında çalışma yükümlülüğü getirilmiştir. Bu yükümlülük, daha sonraları “amele-i mükellefiye” adıyla genişletilmiş ve bazı değişikliklerle 1950’li yıllara kadar sürmüştür. Devlet, posta ve telgraf sistemi ile birlikte yol yapımını da denetimi elden bırakmamış; ancak kısa bir süre sonra, 1860’larda başlayan demiryolları ile 1870’lerde başlayan liman inşaatları büyük ölçüde yabancı sermaye eliyle gerçekleşmiştir.

Büyük müteahhitliğin ortaya çıkmasını sağlayacak gelişmelerin gecikmesi, mühendislik eğitimindeki gecikme kadar, büyük inşaat yatırımlarını finanse edecek iç kaynakların bulunamayışı nedeniyledir. Bu yatırımların başlamasından kısa bir süre önce, 28 Şubat 1856’da ilan edilen Islahat Fermanı’nda bayındırlık işlerinden biraz daha vurgulu söz edilmesi ve yabancı teknoloji ile sermayenin ülkeye çekilmesi için çaba gösterileceğinin ifade edilmesi, Birinci Dünya Savaşı’nın sonuna kadar devam edecek büyük inşaat yatırımlarındaki Avrupa egemenliğinin hangi koşullarda ortaya çıktığını göstermektedir.

Yabancı sermayenin büyük inşaat yatırımlarındaki bu tartışılmaz üstünlüğüne karşı Osmanlı devletinin tamamen tepkisiz ve teslimiyetçi olduğunu düşünmek de yanlış olacaktır. Almanya’nın İstanbul’daki büyükelçisi Marschall, 1 Mayıs 1900’de II. Abdülhamit’in, Osmanlı devletinin en büyük inşaat projesini duyuran irade-i seniyyesinin açıklanmasından sonra Berlin’e çektiği telgrafta, “hiçbir akli başında insan 1200 kilometrelik bu kutsal hattın yapılabileceğine inanmaz” demişti. Osmanlı devleti 1860’lardan sonraki kırk yıllık süre içinde sadece 91 kilometrelik Haydarpaşa-İzmit hattının inşasını kendi yapabilmiş, bunun dışında kalan bütün hatlarını yabancılara yaptırmış ve birçoğunun karşılığında da büyük imtiyazlar vermişti. Hicaz Demiryolu Projesi büyük müteahhitliğin ortaya çıkışı açısından gerekli olduğu

söylenen başlıca üç değişkenin bir araya gelmesi açısından da son derece önemlidir. Bunlardan birincisi, gerekliliği tartışmalı olsa da, bu hatta olan taleptir. İkincisi bu talebin iç kaynaklarla finanse edilmesi ve son olarak yerli mühendislik bilgisinin kullanılabilmesi için gösterilen büyük çabadır. Avusturya'nın İstanbul büyükelçisi Pallavicini'nin 1908 tarihli raporunda "... finansal ve teknik güçlüklerin birer birer nasıl aşıldığını hepimiz şaşkınlıkla izledik" diyerek ifade ettiği bu çabaların sonunda, 1 Eylül 1908'de ilk lokomotif Medine İstasyonu'na girmişti. Projenin 3.975.443 liralık maliyetinin yüzde 97,2'si iç kaynaklardan ve kalanı da başta Hindistan ve Mısır gelmek üzere, Müslüman halkların bağış kampanyalarından sağlanmıştı. Hicaz Demiryolu inşaatı Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki demiryolları inşasında önemli görevler alacak olan mühendisler için adeta bir okul olmuş, ilk büyük yerli taşeronluk işleri de bu projede gerçekleşmiştir. Murat Özyüksel'in belirttiğine göre, "Köprü, kanal, tünel, su rezervleri ve istasyon binaları gibi altyapı çalışmaları ise sivil müteahhitlere ihale edilmişti. Özellikle Ürdün ve Dera arasındaki tüm altyapı çalışmaları Osmanlı ve yabancı müteahhitlerce tamamlanmıştı. Hayfa ile Ürdün arasında bu tür işler iki Alman, bir İtalyan, bir Avusturyalı ve Şamlı bir Osmanlı müteahhide ihale edilmişti. Tahmin edileceği gibi müteahhitler inşa ettikleri köprü, istasyon vb yapılarda sivil ve ücretli işgücü kullanıyorlardı. Müteahhitlerin bu hatta yaptıkları işlerde yüzde 10-12 arasında kâr ettikleri tahmin ediliyor."

İlk lokomotif Medine İstasyonu'na ulaştığında "Mekke'ye Doğru" diye haykıran kalabalıkların dilediğinin tersine, kısa sürede bu olağanüstü girişim ülke sınırlarının dışında kalacaktı. Medine hattının 1 Eylül 1908'deki açılışından birkaç hafta önce, 24 Temmuz 1908'de Jön Türkler II. Abdülhamit'i fiilen iktidardan uzaklaştırmış ve hattın inşasında önemli bir işlevi olan İzzet Paşa'yı da sürgüne yollamışlardı. Buna rağmen bu çalışmaya devam edilmesinin öneminin de farkındaydılar; ama peşi sıra gelen Tarblusgarp ve Balkan savaşlarının neden olduğu finansman güçlüklerine Mekke Emiri'nin önderliğindeki bedevi aşiretlerinin gösterdiği sert direniş de eklenince, inşaatın tamamlanması imkânı iyice azaldı. 1908-1914 arasında, kimi ülkelerin de direnişleriyle Hicaz hattındaki çalışmalar engellenmiş; altı yıl içinde ancak toplamı 106 kilometreye ulaşan beş şube hattının inşası tamamlanabilmişti.

Bütün bu gelişmelerin ardından, Osmanlı İmparatorluğu'nun modernleşme çabalarını çok daha köktenci bir hedefle sürdürmek üzere Cumhuriyet, Avrupa'daki okullardan mezun olanlar da dahil olmak üzere 300 kadar mühendis, 4000 kilometre demiryolu, 18335 kilometre karayolu ve 94 köprüyle işe başlamıştı. Türkiye'de büyük inşaat müteahhitliğini doğuran bu sürecin hikayesine geçmeden önce, Osmanlı İmparatorluğu'nun bir başka büyük altüst oluş

dönemine, 1908’de ilan edilen II. Meşrutiyet’ten Birinci Dünya Savaşı’nın bitişine kadar geçen on yıllık döneme de kısaca bakmakta yarar olacaktır.

Bu dönemin konumuz açısından belirleyici özelliklerinden biri, Cumhuriyet Dönemi’ne de yayılacak olan milli burjuvazi yaratma girişimidir. Milli Burjuvazi yaratmak her şeyden önce bir sermaye birikimi yaratmak anlamına gelmekteydi ve dönemin ilk yıllarında sermaye birikimi ekonomik liberalleşmeye dayalıydı. Bunun sonucu olarak, ülkede ticareti elinde bulunduran gayrimüslimlerle yabancıların etkinliği artmış\* ve daha çok zanaat faaliyetleriyle uğraşan Müslümanlar giderek yoksullaşmışlardı.

Bu dönemin ilk dört yılında görülen liberal uygulamalara tepki olarak Türk milliyetçiliği gelişmeye başlamış, 1912’de İttihat ve Terakki Cemiyeti’nin iktidara el koyması sadece ekonomik anlamda değil, siyasal anlamda da liberalizmin sonu olmuştu. Birinci Dünya Savaşı milli burjuvazi yaratma çabasına yönelik uygulamaların sertleşerek devam etmesine zemin hazırlamış ve savaş öncesinde gerçek kişilere ait işyerlerinin yüzde 19,6’sı Türk-İslam unsurunun elinde iken, 1918 başlarında durum büyük bir farkla Türk unsurunun lehine dönmüştü.

Bu dönemdeki, yani 1908-1912 yılları arasındaki liberalleşmenin bir önemli etkisi de mühendisler arasında görüldü. 1909 yılında, Nafia Vekaleti’ne bağlanan ve adı Mühendis Mekteb-i Âlisi olarak değiştirilen bugünkü İstanbul Teknik Üniversitesi’nin müdürü olan Refik (Fenmen) Bey öğrencilerini serbest bürolar açıp çalışmaya teşvik ediyordu. 1912’de kurulan Mühendis Mektebi İktisat Cemiyeti’nin amaçları arasında şirketleşmek de vardı. Bayındırlık işlerinin önemli bir sermaye birikim aracı olacağını öngörenler arasında mühendisler gibi hukukçular da bulunuyordu. 1909’da İstanbul’da kurulan ve kurucularının büyük bir bölümü hukukçu olan Cemiyet-i Müteşebbise ulaştırma ve bayındırlık işleri için küçük sermayeleri birleştirerek anonim şirketlerin kurulmasını özendirmeyi hedefliyordu. Bu yıllardaki ilk müteahhitlik girişimlerine örnek olarak Priştine’den Sırbistan’a giden yolun Kosova’daki bir bölümünün bir Osmanlı müteahhidi tarafından yapılmış olması zikredilebilir.

---

\* 1909-1912 yılları arasında büyük bölümü yabancı sermaye şirketleri olan 96 anonim şirket kurulmuştur. Bu şirketlerin büyük bir kısmı, gerek kendi faaliyetleri gerekse başka nedenlerle önemli inşaat işleri yapmış ya da yaptırmışlardır.

Bu gelişmeler arasında, modern bir kategori olarak müteahhitliğin temellerinden biri de İkinci Meşrutiyet'in ilk yıllarında atılmıştır. Meşrutiyet'in ilan edildiği yıl Ticaret ve Nafia Nazırı Gabriel Noradukyan Efendi bir Nafia Programı hazırlamıştı. Bu program, on dokuzuncu yüzyılda, emperyalist ülkelerin çıkarlarına uygun olarak hazırlanmış “ağaç” biçimli yollar öneren ulaşım sistemi yerine, sadece dış ticareti değil ülke içi pazarın bütünleşmesini de hedefleyen “ağ” biçimi yolları öngören bir program olması açısından son derece önemlidir. Teknik açıdan Hasan Fehmi Paşa 1882 tarihli Programı'ndan daha gelişmiş bir program olmasa da kapitalist kalkınma hedefiyle uyum açısından son derece önemlidir. Program, yaklaşık 45.000 kilometrelik bir yol ağı yapılmasını öngörüyor, demiryollarını iki katından fazlaya ulaştırmayı hedefliyordu. Demiryollarının denize çıkışı olarak sekiz liman ve dizi ikincil liman yapımı da program hedefleri arasındaydı. Ayrıca, Adana Ovası'ndan Aydın Vilayeti'ne, Vardar ve Kara Azmak nehirlerinden Mezopotamya'ya bir dizi bataklık kurutulması ve taşkın önleme projesi, setler inşa edilmesi, kanallar açılması ve sulama projeleri de öngörülmüştü. Bu programda hedeflenen alanlara, Cumhuriyet döneminde teker teker yerli müteahhitlik firmaları tarafından girilecek, sektördeki yabancı sermaye egemenliği kırılacak ve 1970'lerden itibaren Türk müteahhitlik firmaları dünya pazarının önemli aktörleri haline gelmeye başlayacaktır.

İkinci Meşrutiyet'in kapitalist kalkınmada alt yapı yatırımlarına öncelik vermeyi amaçlayan hedefi için en önemli eksiklik, teknik kadro olmuştur. Bu dönemde, bakanlığa bağlı olarak çalışan sadece 136 tane mühendisi vardı ve bunların faaliyet gösterdikleri coğrafya neredeyse 2 milyon kilometrekareye yayılmıştı.

1909 yılında bakanlık görevini üstlenen Hallacyan Efendi bu sürece iki önemli katkıda bulunmuştu. Bunlardan birincisi, programdaki işlerin nasıl görüleceğine dair idari ve teknik şartnamelerle birim fiyat cetvellerinin hazırlanması, diğeri de imtiyazların verilmesi ve uygulanmasında nezaretin yetkilerini artıran ve bürokrasiyi azaltan “Umur-u Nafia'ya Mütealîk İmtiyazat Kanun Layıhası” hazırlanmasıydı. Teknik şartnamelerle birim fiyat cetvellerinin hazırlanması yüksek standartta işler yapılmasını ve işlerin yeterli kapasitede müteahhitlerce üstlenilmesini sağlamayı hedefliyordu. Savaşın çıkmasıyla uygulanması tamamen imkansız hale gelen bu programın önemi İlhan Tekeli tarafından şöyle vurgulanmaktadır.

“Eğer dünya konjonktürü olanak vererek program uygulanabilseydi bu program Osmanlı modernitesinin İmparatorluk mekânına yayılması açısından çok önemli bir

adım olacaktı. Bu altyapının gerçekleşmesiyle modernite öncesinin bireyi ve ekonomisi büyük ölçüde hapsoldüğü küçük yerel mekânlar dışına çıkacak, dünya kapitalist sistemine eklenenecekti. Bireyin eylem alanı ve kapasitesi artacaktı.

Programı incelerken gördüğümüz üzere devletin bu altyapı yapımına bir ortak çıkar açısından yaklaşması ve bu hizmetin üretilmesini bir kamu sorumluluğu olarak görmesi üzerinde de durmak gerekir. Üretilen altyapı hizmetinin bir kamusal mal olarak üretildiğinin kabulü bireysel ve kamusal alanın farklılaşmasıyla da ilişkili olarak görülebilir. Bu imar kavramının içeriğinin yeniden formülasyonu da ilgilidir. Klasik Osmanlı düzeninde imar kavramı mülkün ihyası anlamındadır. Gülhane Fermanı'nda ise mülk ve milleti ihya etmekten söz edilmeye başlanmıştır. Aynı yıl kurulan bir kalkınma komisyonuna 'Meclis-i Umur-i Nâfia' adının verilmesi de ilginçtir. Komisyon adında **umr** kökünden gelen **imar** kelimesinin değil, menfaat, fayda, çıkar anlamını taşıyan **nef** kökünden **nâfia** kelimesinin kullanılmış olması dikkati çekmektedir. Mülkün ihya edilmesiyle bireyin yararlarının artırılması farklılaşmaktadır. Artık hem mülkün, hem milletin (bireyin) birlikte ihya edilmesi gerekmektedir. Bu farklılaşma özel alanın varlığının kabulüyle yakından ilişkilidir. Böyle olunca da altyapının bir kamu malı olarak adlandırılması gerekmektedir. ”

Osmanlı İmparatorluğu, İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin ideolojik yapısından beslenen kadroların başlattığı Kurtuluş Savaşı'nın ardından kurulan Türkiye Cumhuriyeti'ne sadece maddi mirasını değil, ideolojik mirasını da bırakarak tarih sahnesinden çekildi. Bu mirasın etkisi, altyapı yatırımlarının programlanmasında da izlenebilir. Osmanlı İmparatorluğu'ndan miras alınan nafia programları daha da geliştirilmiş, Avrupa finans kapitalinin hegemonyası kısmen de olsa kırabilmiş, yurtiçi kaynakları seferber edilmiş ve uygulanmaya başlanan programlar, Türkiye'de büyük inşaat müteahhitliğinin gelişmesine uygun zemini hazırlamıştır.

Cumhuriyet'in ilanından sonraki ilk büyük inşaat işlerinin çoğu yine demiryolları inşaatları oldu. Cumhuriyet döneminin ilk büyük girişimi, yabancı sermayeye imtiyazlar verilmesi yoluyla gerçekleştirilmesi hedeflenen Musul hattındaki Chester Projesi'ydi ve daha 9 Nisan 1923'te kabul etmişti. Lozan görüşmeleri sırasında Fransa ve İngiltere'nin büyük muhalefeti ile karşılaşan ve Amerikalılara Musul petrolünün yolunu daha o yıllardan açabilecek olan bu proje, Amiral Colby M. Chester'in başkanı olduğu "Osmanlı-Amerikan Kalkınma Şirketi"nin ortaklık yapısında yaşanan bazı sorunlar ve şirketin mali yapısının bozulmasıyla nedeniyle



gerçekleşemedi. Projenin gerçekleşmemesi Cumhuriyet hükümetlerinin millileştirme politikaları ve bayındırlık çalışmalarını iç kaynaklarla finanse etme politikalarıyla da örtüştü ve bu tarihten sonra ilk yıllarında tamamen yabancı müteahhitlerce ve daha sonra, bu müteahhitlik firmalarına taşeronluk yaparak deneyim kazanan Türk müteahhitleri ve müteahhitlik firmalarınca 1.697 kilometre yol inşa edildi.

Bir Türk girişimcisinin taahhüt ettiği ilk demiryolu inşaatı, 1914 yılında Harbiye Nezareti tarafından inşasına başlanan Ankara-Yahşihan hattının tamamlanması projesidir. Şevki Niyazi (Dağdelen)'in üstlendiği bu işin tamamlanarak hattın işletmeye açılması 17 Nisan 1925'te gerçekleşmiştir. 1925 yılından 1935 yılına kadar ikisi yabancı sekiz müteahhit ya da müteahhitlik şirketi demiryolları inşaatı işlerini üstlenmişlerdir: Nuri Demirağ, Emin Sazak, Julius Berger Konsorsiyumu, İsveç-Danimarka Grubu, Simeryol Türk İnşaat Şirketi, Ata-Emin-Avni-Abdurrahman Naci, Aral İnşaat Şirketi ve Haymil Şirketi. 1935'den sonra ise yabancı şirketler bu alanda iş üstlenmemişler, tüm hatlar Türk şirketleri tarafından yapılmıştır.

Cumhuriyet Dönemi'nin ilk büyük ve önemli katkısı hukuksal alt yapının hazırlanmasında ortaya çıkmış görünmektedir. Bu katkı, 19 Nisan 1925'te kabul edilen "Hükümet Namına Vukubulacak Müzayede ve Münakasa ve İhalât Kanunu"dur. Bu kanun Osmanlı devletinde modern anlamda bayındırlık yatırımlarının başlamasından itibaren çıkarılan ilk genel ihale kanunu olmasıyla da önemli bir dönüm noktası olarak düşünülmelidir. Bu kanun, büyük inşaat müteahhitliğinin ortaya çıkması için gereken koşulların varlığını gösteren ilk hukuki metinlerden biri olması açısından önem taşımaktadır. Metnin kimi eksiklikleri ancak 1934 tarihli "Artırma Eksiltme ve İhale Kanunu"nda tamamlanabilecektir. Bununla birlikte, büyük inşaat müteahhitliğinin doğabilmesine zemin hazırlayacak "büyük inşaat düzeninin gerektirdiği kayıtlar sistemine uygun olarak" yürütüleceğine dair gereken güvenin oluşabilmesi için daha uzun yıllar beklemek ve vergi kanunlarında bir dizi düzenlemenin yapılması gerekecektir. Bu düzenlemelere kadar en büyük müteahhitlik firmaları bile düzgün bir muhasebe ve kayıt sistemine sahip olmamıştır.

Yasal düzenlemeler başlamış olmakla birlikte, demiryolları, limanlar ve hava meydanlarının inşa işleri 1925 tarihli kanunun kapsamı dışında tutulmuş ve özel kanunlarla yaptırılmıştır. Bu inşaatların yapılması Türk müteahhitlik firmalarının ilk büyük sermaye birikimini sağlamalarında önemli bir etki yaratmıştır. Cumhuriyet tarihinin bu ilk büyük müteahhitleri

arasında Erzurumlu Nafiz Bey, Abdurrahim Naci Bey, Nuri Demirağ, Hazık Ziyal Bey, Emin Sazak, Behiç Hayri Bey, Haydar Bey, Cemil Bey, Sadık Diri, Ferruh Atay ve Halit Köprücü gibi isimler sayılabilir ve bunların neredeyse tamamı mühendistir. Bununla birlikte büyük müteahhitliğin gelişimi bütün desteklere rağmen kolay olmamış, ilk büyük müteahhitlerden Erzurumlu Nafiz Bey, Emin Sazak, Halit Köprücü ve Hazık Ziyal son derece güç koşullar altında müteahhitliği bırakmak zorunda kalmışlardır. Bu ilk büyük müteahhitlerin hemen hepsi, emek yoğun bir sektör olan büyük inşaatların yapım sürecini başarıyla organize etmişlerdir. Bu yıllarda bir başka önemli özellik ise, idare ve müteahhit ilişkilerinde yaşanan önemli bir güven sorununun ortaya çıkmamış olmasıdır. 1930'ların sonuna gelindiğinde, büyük Türk müteahhitleri ve müteahhitlik şirketleri her çeşit inşaat projesini gerçekleştirmeye girişebilecek kadar birikim ve deneyim kazanmışlardır.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında, bir milli pazarın ve burjuvazinin oluşturulabilmesi, iç pazarın bütünleşmesi, merkezi idarenin güçlenmesi, kapitalist ilişkilerin yaygınlaşması ve milli gelirin artmasını gerektiriyordu ve bu devletin öncelikli hedefiydi. Bu süreçte müteahhitlik hizmetlerinin daha da gelişebilmesinin önündeki en önemli eksiklerden birinin mühendislik birikimi olduğu söylenebilir. Mühendis ihtiyacına cevap verecek üç önemli kurum vardı. Robert Kolej, adı 1928 yılında Yüksek Mühendis Mektebi olarak değiştirilen Mühendis Mekteb-i Âlisi ile 1922 yılında Nafia Fen Mekteb-i Âlisi olan Kondüktör Mekteb-i Âlisi. Bu iki kurumun sağladığı teknik eleman sayısındaki yetersizlik ise yabancı teknik eleman istihdamı ile giderilmeye çalışılıyordu. Örneğin, 1929 yılında kurulan Sular Umum Müdürlüğü'nün ilk Umum Müdürü Von Tubergendi.

Yeni devlet, altyapı yatırımlarının gerçekleştirilmesine yönelik finansmanın sağlanması için gereken tedbirleri de aksatmamaya özen gösteriyordu. 1930'ların başında bayındırlık hizmetlerinden sorumlu bakan olan Hilmi Uran, bu iradeyi şu sözlerle özetliyor: "... bazı arkadaşlar benimle lâtife ederler, 'Oğlum, senin Vekâletin Başvekalin Vekâletidir, sen istediğin tahsisatı geçirirsin' derlerdi."

Bu dönemde, iki ayrı Nafia Programı uygulanmıştır. Birincisi, Cumhuriyet'in ilanından önce hazırlanan 1923 tarihli program ve ikincisi ise Recep Peker yönetiminde hazırlanan 1929 tarihli programdır. 1929 Programı, yukarıda kısaca özetlenmeye çalışıldığı gibi, güçlü bir siyasal iradeyle yürütülmüş, içeriği ve hedefleriyle tek parti sonrası dönemi de etkilemiştir.

Cumhuriyetin ilk yıllarındaki bazı müteahhitlik firmalarından söz etmek gerekirse, zikredeceğimiz ilk firma Türk İnşaat Evi'dir. Ulusal mimari akımının temsilcilerinden biri olan Arif Hikmet Koyunoğlu tarafından 1924'den önce kurulan şirket döneme göre hızlı sayılabilecek büyümenin ardından iflas etmiştir. Türk İnşaat Evi'nin dışında 1925-1926 yılları arasında faaliyet gösteren müteahhit ve müteahhitlik firmalarından yirmi sekizi İstanbul'da yerleşikti. Ankara'da ise 1927 yılında faaliyet göstermekte olan yedi firma vardı. Ankara'da yerleşik sadece yedi firma vardı. Bu iki şehir dışında sadece Mersin'de üç müteahhit faaliyet göstermekte idi.

Cumhuriyet'in ilk yılları, özellikle yeni Başkent Ankara'da hızlı bir konut ve resmi yapı üretimine sahne olmuşsa da, bu makalenin sınırları çerçevesinde konut ve yapı üretimi faaliyeti ihmal edilmiştir. Yine de, Ankara'nın imarı çalışmaları sırasında "en fazla himaye edilen" bir firma olarak ortaya çıkan Emlakbank Yapı Limited Şirketi'nin adını muhakkak anmak gerekmektedir. Bu dönemde müteahhitlik şirketlerinin çoğu büyük bir sıkıntı içindeyken, Yapı Limited Şirketi'nin kuruluşunda devletin desteğine sahip olunacağı beklentisi önemli bir etken olmuş ve ilk yıllarda bu beklenti gerçekleşmemişse de daha sonraki yıllarda önemli destekler sağlanarak şirketin büyümesi sağlanmıştır. Konu, daha çok büyük altyapı yatırımları çerçevesinde büyük inşaat müteahhitliğinin gelişimi bağlamında ele alınmaya çalışılmıştır. Ancak, Ankara'daki bu inşaat faaliyetinin Haydar Emre gibi bilinen müteahhitlerin işlerini İstanbul'dan Ankara'ya taşımaya başlamalarının nedenlerinden biri olduğunu söylemek gerekmektedir. Bir başka ve belki de daha önemli neden olarak da Ankara'nın başkent, yani karar merkezi olması söylenebilir.

1925 ve 1934 tarihli ihale kanunlarının konu üzerindeki etkisine ilişkin fazla bilgimiz olmamakla birlikte, bu kanunların yürürlüğe girmesinin ardından, 1930'lu yılların sonunda kimi büyük müteahhitlerin iflas ettikleri de eklenmelidir. Bununla birlikte, yine aynı dönemde, kimi müteahhit ve müteahhitlik firmalarının küçümsenemeyecek büyüklüklerde sermaye birikimi sağladıkları da dikkate değer bir husustur. 1950 öncesi müteahhitlik firmalarından çok azı daha sonraki yıllarda inşaat sektöründeki çalışmalarına devam edebilmiştir. Bu firmaların ve girişimcilerin büyük bir kısmı ya başka alanlara kaymış ya da tamamen iş dünyasının dışına çıkmak zorunda kalmışlardır.

1929 tarihli Nafia Programı'nın başlıca iki büyük projesi vardı: 1950'lere kadar devam eden Demiryol Projesi ile 1950'de Demokrat Parti'nin iktidara gelmesinden sonra şiddetle

eleştirdiği, ama içeriğini genel olarak sürdürdüğü Büyük Su Projesi. Bu projelere ilaveten şose ve köprüler, liman inşaatları, kamu binalarının yapımı gibi hedefler de vardı ve bunların hepsi büyük miktarda finansman gerektiren projelerdi. Ayrıca, 1929 yılının sonunda patlak büyük bunalım nedeniyle de bayındırlık işlerinde dış harcamalar gerektiren her türlü yeni programdan kaçınılması gerekliliği ortaya çıkmıştı.

Şüphesiz ki Cumhuriyet döneminin ilk büyük projeleri demiryolu hatlarıydı. Bu büyük inşaat işleri, Türkiye’de yerli sermaye birikimine olumlu etkiler yapmıştı. Bu etki sadece müteahhitlik firmalarının kazançlarıyla sınırlı kalmamış, tarımsal üretimin artışı ve ticari sermayenin büyümesine de büyük etkiler yapmıştır. Müteahhitlik firmaları açısından ilk birikimler ise, büyük ihaleleri kazanan yabancı firmalara taşeronluk yapan Türk girişimlerinin kazançları olmuştur. 1923-1927 dönemi Türk müteahhitlik firmalarının demiryolları yapımındaki taşeronluk hizmetleriyle geçmiştir. Finansman sağlayan müteahhitlere yapımların ihale edildiği 1927-1933 arasında ise, yerli firmaların fiyatları önemli ölçüde düşük olmuştur. Son dönem ise, yatırımların iç borçlanmayla finanse edildiği 1934 sonrasıdır ki, bu yıllarda Türk müteahhitleri piyasaya tamamen hakim olmuşlardır. Kısaca, 1923-1948 yılları arasında yabancı müteahhitlik firmalarına taşeronluk yapan Türk firmalarının inşa ettiği hatlar dikkate alınmazsa, demiryolu hatlarının 1.778 kilometresi Türk müteahhitlerince inşa edilirken 1.296 kilometresi yabancı müteahhitlerce inşa edilmiştir.

Demiryolları kadar önemli olan bir diğer proje ise Büyük Su Projesi idi. Bu, sadece sulama projesi değildi. Bataklıkların kurutulmasıyla yeni tarım alanları açılması ve ülkenin başındaki büyük bir belaya, sıtmaya karşı yapılacak mücadelenin de başlatılması anlamını taşıyordu. 1929 Nafia Programı çerçevesinde Sular Umum Müdürlüğü kuruldu. Daha sonra kurulacak Devlet Su İşleri’nin temeli olan ve büyük müteahhitliğin gelişiminin yollarını açan yatırımların yöneticisi olan bu kuruluşa 1929’da, on iki yıl içinde sarf edilmek üzere 100 milyon liralık bir tahsisat ayrılmıştı. Su projelerinin finansmanı için 1938 yılından itibaren iç borçlanma yoluna da gidildi. Kapitalist kalkınmanın temel bileşenlerinden biri olan ulaşımın yanında ortaya çıkan bir başka bileşen de ülke ekonomisinin temeli olma özelliğini sürdüren tarımsal üretimin geliştirilmesi oldu. Bu bileşenin konumuz açısından bir başka önemi de, inşaat müteahhitliği sektörünü besleyen ana damarlardan biri olmasıdır. 1930 yılından başlayarak büyük baraj projeleri de su projelerinin içinde yer aldı; ama 1950 öncesinde bunlardan ancak üçü gerçekleştirilebilmişti.

Bunlardan ilki, 1930-1935 yılları arasında inşa edilen Çubuk Barajı'ydı. Teknik olarak Alman uzmanların kontrol ettiği inşaatın müteahhidi, Yüksek Mühendis Mektebi'nden 1920 yılında mezun olmuş olan Tahsin İbrahim Bey'di. Diğer iki baraj ise, "sulama ve taşkın kontrolü" amacıyla planlanan Gölbaşı ve Gebere barajlarıydı.

İkinci Dünya Savaşı'nın bitişi, dünyada ve Avrupa'da liberal akımların güç kazanmaya başlaması Türkiye'yi de etkisi altına aldı. Türkiye, Birleşmiş Milletler'in kuruluşunun adımlarından biri olan San Francisco Konferansı'nda çok partili siyasete geçileceğini taahhüt etmişti. Bundan sonra yaşanan gelişmeler beş yılda Türkiye'yi yepyeni bir döneme taşıdı. Bunlardan bazıları, konumuz açısından son derece önemli gelişmelerdir. Bu gelişmeler aynı zamanda hem müteahhitlik hizmetlerine olan talebin hem de altyapı yatırımlarının finansmanının biçim değiştirmesi anlamına geliyordu. Bu gelişim sürecindeki ilk önemli oluşum, daha savaş bitmeden, Haziran 1944'de 44 ülkenin katılımıyla toplanan "Bretton Woods Konferansı" oldu. 27 Aralık 1945'te "Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası"nın kuruluş anlaşması 28 ülke tarafından imzalandı. Aynı gün bu ülkeler "Uluslararası Para Fonu"nun kuruluş anlaşmasını da imzalıyorlardı. Bu iki anlaşmayı imzalayan ilk ülkeler arasında yer almayan Türkiye, altı ay önce kurulan Birleşmiş Milletler'in 51 kurucu üyesinden biri olmuştu. Savaş sonrası iki kutuplu yeni dünya düzeninin batı kanadı, kısa bir süre sonra bir askeri örgütlemeyi de gerçekleştirdi. Türkiye, 4 Nisan 1949'da "Sovyet tehlikesine" karşı Avrupa'nın savunmasını üstlenmek üzere NATO'ya katılmak istediye de, 18 Temmuz 1949'da bu yeni örgütün dışında kaldığını anladı; fakat 8 Ağustos 1949'da, Avrupa Konseyi'ne katıldı.

CHP Hükümet'i, Avrupa'nın İmarı Programı'na katılabilmek için, Avrupa İktisadi İşbirliği Komitesi'ne, "Vaner Planı" olarak bilinen bir çalışma sunmuştu. Raporda, 10.000 kilometre karayolu, 1.600 kilometre demiryolu ile İstanbul, Samsun, Trabzon ve Ereğli Limanları'nın yapılması öngörülüyordu. Planda 1948-1952 yılları için öngörülen yatırım harcamaları toplamı 3 milyar 729 milyon liraydı. Bu tutarın 1 milyar 816 milyon lirası, yani yaklaşık yüzde 49'u dövizle yapılacak harcamalardan oluşuyordu. Hükümet bu plana dayanarak Temmuz 1947'de Paris'te toplanan Avrupa İktisadi İşbirliği Komitesi'ne başvurup 615 milyon dolar kredi istedi. Ancak, Avrupa'nın imarını finanse edecek Amerikan hükümeti bu isteği Ocak 1948'de reddetti; ancak bayındırlık işlerinin finansmanında dış kredi kullanılmasının fikri hazırlanmış ve yolu açılmış oldu.

1950 yılında Demokrat Parti'nin uygulamaya koyduğu yeni ulaştırma politikasının başlangıcı 1948 senesiydi. 1948 yılında kabul edilen, dünyada benzeri olmayan ve başarıyla uygulanan "9 Yıllık Karayolu Programı"nın uygulanmaya başlanması 1948-1950 dönemine denk gelmektedir.

Birinci Adnan Menderes Hükümet'i 22 Mayıs 1950'de göreve başladı. Yeni hükümet CHP hükümetlerinin yirmi yıldır sürdürdüğü sulama projelerine ağır bir eleştiriler getirmekteydi; ancak hükümet programı siyasal içerikliydi; karayolları programı iki yıl önce başlatılmış olup, büyük su işlerinde kaynakların israf edildiği eleştirisi de ciddi dayanaklardan yoksundu. Ancak, bir yandan yabancı kaynakları etkin biçimde kullanmak bir yandan da yerli müteahhitleri desteklemek gibi iki görevle karşı karşıya olan DP hükümetlerinin ilk bayındırlık bakanı Fahri Belen beş ay sonra istifa etmişti. Aslında, 1946 yılından itibaren bayındırlık bakanları sıklıkla değişmişti ve bu da uygulanacak bayındırlık programının arkasındaki siyasal iradenin de güçlüğüyle oluşturulduğunu göstermekteydi.

Türkiye'nin büyük inşaat hamlesinin başlaması için gereken talep mevcuttu; aşağıda biraz daha ayrıntılı anlatılacağı gibi, en zaman alıcı faaliyet olan gerekli kadroların gelişimi için de hazırlıklar başlatılmıştı. DP döneminde gerçekleştirilen bayındırlık işlerinin finansmanında dış borçlanma, etkileri günümüze kadar sürecek şekilde, daha etkin bir biçimde kullanılmaya başlayacaktı. Ama bu kaynağın harekete geçirilmesinden önce yurtiçi kaynakların en önemlisi olan vergi gelirlerinin kaynaklarıyla ilgili önemli bir düzenleme gerçekleştirilmişti.

Bütün bu gelişmelerin arasında son derece önemli olan üç kurumdan muhakkak bahsetmek gerekmektedir. NATO, Karayolları Genel Müdürlüğü ve Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü. Bu üç kurumun yatırımları, Türk müteahhitlik firmalarının hızlı büyümelerinde ve sermaye birikimi sağlamalarında son derece büyük etki sağlamıştır.

Türkiye 20 Eylül 1951'de NATO'ya kabul edildi ve 18 Şubat 1952'de de resmen örgüte katıldı. Bundan bir süre sonra da 2 Temmuz 1953'de, Türkiye'de büyük müteahhitliğin gelişme tarihinde son derece kritik bir öneme sahip olan "Kuzey Atlantik Andlaşması Teşkilatı Müşterek Enfrastrüktür Programı Gereğince Türkiye'de Yapılacak İnşa Ve Tesis İşlerine Dair Kanun" yayınlandı. Bu kanun hem faaliyette olan müteahhitlik firmaları için önemli katkılar sağlamış hem de bugün Türkiye'deki en büyük müteahhitlik firmalarının bazılarının ortaya çıkmasına ve büyümesine vesile olmuştur.

Enfrastrüktür Türkiye açısından mali ve teknik bir dizi yarar sağlayacaktı. Bunların en başında, kısa bir süre içinde önemli bir döviz girdisi sağlanması gelmekteydi. İlk yıllarda, Türk müteahhitlik firmaları, program dahilindeki işleri gerçekleştirebilecek deneyimleri olmadığı için yüksek kâr oranlarıyla ihaleleri alan yabancı müteahhitlik firmalarına taşeronluk yaparak süreçte yer almışlardı. Böylece Türk firmaları hem çalışma deneyimi edinmiş hem de çok düşük maliyetlerle makine parkına sahip olma şansına sahip olmuşlardır. Bu kanun hükümleri uyarınca Türkiye'nin birçok yerinde hava alanları, akaryakıt tesisleri, haberleşme hatları, limanlar ve karargâh binaları inşa edilmiştir.

Müteahhitlik sektörünün gelişimine Enfrastrüktür kadar, hatta belki de daha büyük katkılar sağlayan diğer iki kuruluş Karayolları Genel Müdürlüğü ile Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü olmuştur. 12 Temmuz 1947'de ABD ile Türkiye arasında imzalanan anlaşma ile sağlanan 100 milyon dolarlık yardımın 5 milyon doları yol programına ayrılmış, buna ilaveten Marshall Yardım Programı'ndan da yol programı için 5 milyon dolar daha sağlanmıştı. Bu yardım programları dahilinde ülkeye gelen çok sayıdaki iş makinesinin çalışmaya başlaması inşaat sektörünü teknik olarak destekledi. 1 Mart 1950 tarihinde kurulan Karayolları Genel Müdürlüğü gibi Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü de, Amerikan modeli temel alınarak kurulmuştu. 1954 yılında kurulan DSİ Genel Müdürlüğü'nün kuruluşunda Amerika Birleşik Devletleri'ndeki "Bureau of Reclamation" örnek alınmış; ilk teknik bilgiler AID kapsamında Türkiye'ye gelen Amerikalı müşavirlerden sağlanmıştı.

Bayındırlık işlerinin finansmanına ilişkin değişen anlayışın gereği olarak iç borçlanmanın yanı sıra dış borçlanma da giderek artan biçimde kullanılmaya başlanmıştır. İlk büyük dış borçlanma, Dünya Bankası'ndan sağlanan 50 milyon dolarlık tutardı. Türkiye'nin ikinci büyük inşaat hamlesi başlıyordu.

Büyük müteahhitliğin ortaya çıkması için gereken koşulları 1930-1950 yılları arasında bir ölçüde de olsa sağlayan Türkiye için 1950-1960 yılları bu koşulların daha da olgunlaştığı bir dönem oldu. Karayolları için yapılan harcamalar daha 1940-1946 döneminde demiryolları için yapılan harcamaları geçmişti. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kurulması ve 1948-1957 yılları arasındaki yol programı için toplam 1 milyar 500 milyon lira bir harcama öngörülmesi Türk müteahhitlik firmaları açısından önemli bir fırsat oluşturmuştu. 1949 yılında karayolları için ayrılan tahsisat 64 milyon 48 bin 281 liradan 1957 yılında 506 milyon 679 bin 106 liraya

çıkmişti. Savaş sonrası başlayan yatırımların ivmesi dünya ekonomisindeki genişlemeye paralel olarak arttı; 1923-1949 arasında yapılan büyük köprü 205 adetken, 1950-1957 arasında yapılanların sayısı 788'e ulaştı.

Başta barajlar, hidroelektrik santralleri, karayolları ve NATO ihaleleri gelmek üzere bu hamle müteahhitlik sektörü için de büyük bir deneyim ve atılım anlamına gelmiştir. Bu öğrenme ve yapma sürecinde, bugün Türkiye'nin en büyük müteahhitlik şirketleri arasında ilk sıralarda yer alan birçok şirket kurulmuştur. Ancak, sermaye birikimi ve para kazanmak anlamında 1950'lerin ikinci yarısında ivme epeyce düşmüş görünmektedir. 1960'ların ortalarına, hatta 1970'lere kadar devam edecek bir süreç içinde, yeni şirketler kurarak, hacmi ve ihale tutarları giderek azalan piyasaya girmeye çalışanlar arasında, 1940-1950'li yıllarda İstanbul Teknik Üniversitesi'nde eğitim görmüş ve mezuniyetlerinden sonra kamu kurumlarında tecrübe edinmiş mühendisler dikkat çekmektedir.

Bu yeni dönemin öne çıkan kurumları arasında, müteahhitlik hizmetleri açısından Karayolları Genel Müdürlüğü ile DSİ Genel Müdürlüğü'nün farklı bir yeri vardır. Gerek Amerikan teknik yardımı ve gerekse ülkenin karayolları ve sulama sistemlerinin inşasına bayındırlık programlarında görece büyük bir önem vermesi, bu iki kuruluşu gerek makine parkı gerekse teknik eleman istihdamında ayrıcalıklı iki kurum haline getirmiştir. 1954 yılında DSİ Genel Müdürlüğü'nün maaşlı 48, ücretli 22 ve yevmiyeli 118 yüksek mühendis; maaşlı 24, ücretli 7 ve yevmiyeli 40 mühendis; maaşlı 23, ücretli 6 ve yevmiyeli 25 fen memurundan oluşan 313 kişilik bir teknik kadrosu mevcuttu. Bunun yanında, 9 takım semi treyler, 2 adet çekici ve seyyar tamirhane, 25 adet kamyon, 14 adet pikap, 32 adet kaptı kaçı, 85 adet arazi jipi, 89 adet ekskavatör, 5 adet buldozer-skreyper, 9 adet traktör, 2 adet enjeksiyon makinesi, 3 adet kanal temizleme makinesi ve 3 adet sondaj makinesinden oluşan bir makine parkı vardı. Daha önce de söylendiği gibi bu kurumun kırk yıl gibi bir süre içinde 3.000'den fazla personelini bilgi-görgü artırımı programı çerçevesinde ABD'ye gönderdiği de hatırlanırsa, Türkiye'de büyük müteahhitlik firmalarının oluşum sürecinde ne denli etkin bir rol oynadığı daha iyi anlaşılacaktır. Tıpkı DSİ Genel Müdürlüğü gibi Karayolları Genel Müdürlüğü'nün de gerek teknolojinin ülkeye getirilmesi gerekse mühendis ve diğer teknik personelin yetiştirilmesinde son derece önemli bir yer tuttuğu bilinmektedir. Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmadan önce, 1946 yılında, Bayındırlık Bakanlığı Yollar ve Köprüler Dairesi'nde 594 personel, 214 kamyon ve makine mevcutken, 1950'de, 4.316 personel, 2.874 kamyon ve makine sayısına



ulaşılmıştı. On kattan fazla artan makine parkının büyük bir bölümü Amerikan yardımıyla gelmişti.

1950-1961 döneminin bir başka önemi ise, Türk müteahhitlerin liman ihalelerinde de başarılı sonuçlar almaya başlamasıdır. 1950 öncesinde rıhtım ve iskele inşaatlarını üstlenen bazı Türk müteahhitleri olduysa da liman inşaatlarında yabancı müteahhitlik firmaları daha ağırlıklı olarak yer almışlardır. Ancak, 1950'lerin ikinci yarısıyla 1960'ların ilk yıllarında ihale edilip yapılan liman ve müştemilatları işlerini taahhüt eden firmaların çoğu daha sonra müteahhitlik işlerini bırakan firmalar olmuştur. Bunlar arasında, Selahattin Özden, Seyfettin Sarıgedik, Klima Tesisat ve İnşaat, Arı İnşaat, Eti Yapı Limited, Vengen Ticaret, Mehmet Akyüz, Selahattin Tanıl, Camal Okçuğolu, Vehbi Hacıkadiroğlu, RAR T.A.Ş., Fazıl İ. Verdi ve Mahdumları, Erginler İnşaat, Anadolu İnşaat, Feruzan Gamsız, Kadri Veziroğlu, Işık Kolektif Şirketi sayılabilir. 1961 yılında Ereğli Demir-Çelik Limanı ihalesinin Sezai Türkeş-Feyzi Akkaya Firması tarafından kazanılmasıyla bu alan da tamamen yerli müteahhitlerin eline geçmiştir.

Bu dönemde Nafia Vekaleti Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği'nin harcamalarına bakıldığında, demiryolları işlerinin liman işleri yanında görece küçük bir tutar oluşturduğu görülür. 1960 yılı bütçesinde demiryolları için ayrılan ödenek 90 milyon 865 bin lira iken, limanlar için ayrılan ödenek ise 160 milyon 650 bin liradır. Demiryolları yapımındaki artış 1923-1950 arasında yüzde 104 olmuşken 1950-1980 arasındaki 30 yıl boyunca yüzde 6,3 düzeyinde kalmıştır. 1950 öncesinde, ağırlıklı olarak demiryolları yapımıyla sağlanan sermaye birikimi 1950 sonrasında daha çok baraj, liman ve askeri tesis inşaatlarından sağlanmıştır.

1960'ların başından itibaren özellikle baraj ihaleleri, müteahhitlik hizmetleri ile büyük bir sermaye birikimi sağlamanın aracı haline geldi. 1960 yılına kadar 22 baraj inşaatı ihale edilmişken, 1960-1975 yılları arasında 84 barajın ihalesi yapıldı. Daha sonra yapılan birçok barajın da projeleri bu dönemde hazırlandı. Ancak 1970'li yılların ikinci yarısı çoğu asla tamamlanmayacak olan bir dizi temel atmayla geçti. Birçok inşaat çalışması döviz sıkıntısı nedeniyle durma noktasına geldi. Yaşanan yüksek enflasyon, dış alımların durma noktasına gelmesi, özellikle ücret ve fiyat artışları sektördeki sorunların başında gelenler arasındaydı. Bununla birlikte, 1930'lu yıllardan itibaren sağlanan sermaye ve bilgi birikimi Türk müteahhitlik firmalarını yurtdışı pazarlara açılmak için hazır hale getirmişti. 1973 yılının

başında, yakın tarihlere kadar yabancı müteahhitlik firmalarıyla mücadele etmek zorunda kalmış olan Türk müteahhitlik firmalarından birisi olan Sezai Türkeş-Feyzi Akkaya, Türkiye’de en son hakim oldukları liman inşaatı alanında yurtdışındaki ilk şantiyeyi kurdu. 1970-1980 dönemi yurtdışı müteahhitlik hizmetlerinin başlayıp geliştiği bir dönem olmuş ve bu dönemim sonu itibariyle Türkiye’de büyük müteahhitliğin doğuş ve gelişme koşulları tamamen olgunlaşmış, “bir sanayi toplumu kategorisi” olarak büyük müteahhitlik artık kurumsallaşarak inşaat sanayiciliğine dönüşmeye başlamıştır.

Son olarak, 1950 sonrasında başlayan örgütlenme çalışmalarına da kısaca bakmak gerekmektedir. Burada, sektörün iki ucundaki örgütlenme çalışmaları açısından sadece işverenlerin örgütlenmesi konu edilmiş, Türkiye iş ve emek tarihinde ayırt edici bir yeri olduğu düşünülen inşaat işçilerinin örgütlenme çalışmalarına değinilmemiştir.

Türkiye’de ilk müteahhitlik örgütlenmesi İstanbul’da kurulmuş ve nizamnamesi 1942 yılında basılmış olan Müteahhitler Birliği’dir. Aralarında Cemal Kuyaş, Nuri Demirağ, Abdurahman Naci Demirağ, Nuri Dağdelen gibi tanınmış isimlerinde bulunduğu 29 müteahhit tarafından kurulmuş olan bu derneğin faaliyetleri hakkında bilgimiz yoktur. 26 Ocak 1952’de ise, 6 kurucu üye tarafından kurulan “Türk Müteahhitler Birliği Derneği” faaliyete başlamıştır. Bu üyeler, Hayri Kayadelen, Hayri Yunt, Suat Kadri Erim, Nurettin Evin, Kemal Çakın, ve Bedri Ener’dir. Bundan daha önce ise, 1 Ocak 1951 tarihli Zafer Gazetesi’nde esas nizamnamesi yayınlanmış olan “Türk İnşaat Müteahhitleri Cemiyeti (Birliği)” adlı bir başka dernek daha vardır. Ancak daha sonraki hiçbir kayıta bu derneğin adına rastlanmamıştır.

1960 Anayasası’nın getirdiği örgütlenme hakları çerçevesinde, 1964 yılında “İnşaat ve Tesisat Müteahhitleri İşveren Sendikası (İNTES)” kurulmuş ilk yönetim kurulu toplantısını 5 Şubat 1964 tarihinde gerçekleştirmiştir. Sendika’nın kurucuları arasında, MİMAŞ (Haydar Sicimoğlu), İMAÇ (İlhan Alper), Çetindağ Kolektif Şirketi (Mehmet Çetindağ), Arılar İnşaat (Necdet Yontar), Elsel İnşaat (Murat Bilginer), GÜRİŞ (İdris Yamantürk), Başak (Zekai Apaydın), Buros İnşaat (Metin İplikçi), Akkurt (Mecit Akkurt) bulunmaktadır. Aralarında büyük inşaat şirketlerinin sahip ve ortakları da olan bireysel üyeler ise şunlardır: Mebus Ergüvenç, Hayri Kayadelen, Fahrettin Önen, Ali Rıza Çatık, Orhan Yavuz, Emrullah Altay, Sermet Dalkılıç, Muzaffer Belik, Şevki Şentürk, Enver Arıcı ve Sabahattin Kürklü.

1980'lerin sonuna gelindiğinde, Türk müteahhitlerinin uluslararası pazarlarda yaşadığı sorunlar ve bu pazarların potansiyeli ile birlikte, “büyük müteahhit” kavramının içeriğine etkisi, müteahhitler ve müteahhitlik firmalarının uluslararası temsilini bir zorunluluk olarak ortaya çıkarmıştı. Daha önceden kurulmuş olan “Libya'daki Türk Müteahhitleri Birliği”nin faaliyetleri, adından da anlaşılacağı gibi, Libya'da iş yapan müteahhitlerin sorunlarının çözümüne yönelik çalışmalarla sınırlıydı. 28 Kasım 1981'de ise, Bakanlar Kurulu kararı ile 16 kurucu üye ile Uluslar arası Müteahhitler Birliği faaliyetine başladı. Birliğin kurucu üyeleri, Atila Şenol, Ergil Ersü, Erol Çarmıklı, Eser Tümen, Giancarlo Roth, Gönül Talu, İdris Yamantürk, Kadir Sever, Muammer Kitapçı, Murat Gigin, Mustafa Özcan, Nurettin Koçak, Sinan Tara, Tuğrul Erkin, Vedit Arıç ve Yavuz Kılıç'tı

Gerek dernek ve birlik gerek sendika biçiminde olsun, müteahhit örgütlenmeleri, ilk kuruldukları yıllardan beri “müteahhitlik” işine daha yüksek bir itibar kazandırmak için çaba göstermişlerdir. Sektörün her genişleme döneminde sektöre giren, eski uygulamalarla bir biçimde karne sahibi olan ya da karne kiralayabilen tüm girişimciler ve yapsatçı olarak bilinen müteahhitler, inşaat müteahhitliğinin toplumsal algısını belirleyen kesim olmuştur. Sektöre eleştiriler, kimi zaman önde gelen müteahhitlerce de dile getirilmekteydi.

Türk müteahhitlik firmalarının uluslararası pazarın etkin aktörleri arasına girmesi, müteahhitlik kavramının yıpranması ve hepsinden önemlisi, inşaat sektörünün Türkiye için tam anlamıyla bir sanayi kategorisi haline gelmesi sonunda dolaşıma giren “inşaat sanayiciliği” kavramı etkili olmaya başlamış ve açık adı Türkiye İnşaat ve Tesisat Müteahhitleri İşveren Sendikası olan İNTES, 25 Eylül 2002 tarihinde adını “Türkiye İnşaat Sanayicileri İşveren Sendikası” olarak değiştirmiştir.

## KAYNAKÇA

Akkaya, Feyzi, Ömrümüzün Kilometre Taşları, İstanbul, 1989.

Akyavaş, Beynun (Hazırlayan), Yirmisekiz Çelebi Mehmet Efendi'nin Fransa Sefâretnâmesi, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1993.

Annuaire Commercial Turc Edition 1924-1925, Soci  t   Anonyme Turque d'  tudes publications et entreprises   conomiques, Stanboul-Constantinople.

Annuaire de L'Orient Le Guide Sam, 6   me   dition, 1926, Turquie.

Aslantepe, Cengiz, Türk Demiryolları Tarihinden 100 Günlük Bir Kesit: SCF ile CHF Tartışmalarında Demiryolları, Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi, 2001, Sayı: 11.

C.H.P. H  k  metlerinin Bayındırlık ve Ulaştırma Alanındaki Başarıları Hakkında Not, C.H.P. Propaĝanda Malzemesi Serisi, Ankara, 1950.

Can, Bilmez Bülent, Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000.

Demir Abdullah, Su ve DSİ Tarihi, Devlet Su İşleri Vakfı, Ankara, Tarihsiz.

Düstur, I. Tertip, Cilt I.

Emiroĝlu, Kudret, Süha   nsal, Kentleřme Yapı Konut, İNTES, Ankara, 2006.

Ergüvenç, Mebus, İnaşaatlarda 70 Yıl, İNTES, ANKARA, 2004.

Güneř, Hurřit, Erhan Aslanoĝlu, Sadullah   elik, İnaşaat Sektörü Stratejik Planı, TMB, Ankara, 2004.

Güvenç, Murat, Oğuz Işık, Emlak Bankası 1926-1998, Emlak Bankası-Tarih Vakfı, İstanbul 1999.

Hobsbawm, Eric, Sanayi ve İmparatorluk, Çeviren: Abdullah Ersoy, Dost Kitabevi, Ankara, 1998.

Koraltürk, Murat, Türkiye’de Sermaye Birikimi Sorununa Tarihsel Perspektiften Bir Bakış ve Ahmet Hamdi Başar’dan Seçmeler, Sermaye Piyasası Kurulu, Ankara, 1997.

Kuzey Atlantik Andlaşması Teşkilatı Müşterek Enfrastrüktür Programı Gereğince Türkiye’de Yapılacak İnşa Ve Tesis İşlerine Dair Kanun.

Nafia Vekaleti Çalışmaları, 1950-1957.

Nafia Vekaleti Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği Aylık Haber Bülteni, Sayı: 19, Şubat 1960.

Nafia Vekaleti Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği Aylık Haber Bülteni, Sayı: 20, Mart 1960.

Ortaylı, İlber, İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı, İletişim Yayınları, İstanbul, 2001.

Özyüksel, Murat, Hicaz Demiryolu, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000.

Tekeli, İlhan, Selim İlkin, 1929 Dünya Buhranında Türkiye’nin İktisadi Politika Arayışları, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Yayınları, Ankara, 1977.

Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Köktenci Modernitenin Ekonomik Politikasının Gelişimi, Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004.

Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004.

Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Osmanlı İmparatorluğu'nda Eğitim ve Bilgi Üretim Sisteminin Oluşumu ve Dönüşümü, TTK Yayınları, Ankara, 1999.

Tezel, S. Yahya, Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2002.

Toprak, Zafer, Milli İktisat-Milli Burjuvazi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1995.

Türk Ticaret Salnamesi, Birinci Sene 340-341, İktisadi Tetkikat Neşriyat ve Muamelat Türk Anonim Şirketi, İstanbul.

Uran, Hilmi, Hatıralarım, Ankara, 1959.