

BİRİNCİ DÜNYA HARBİ SONUNDA İSTANBUL'DA KÖMÜR KİTLİĞİ VE BUNA BAĞLI SIKINTILARA ÇÖZÜM ARAYIŞLARI

Necati ÇAVDAR*

ÖZET

Birinci Dünya Harbi Osmanlı Devleti'nin sonunu hazırlarken Osmanlı toplumunu da büyük bir ekonomik yıkımla karşı karşıya bırakmıştır. Harp yıllarında olduğu gibi Mütareke döneminde de İstanbul halkının sıkıntılarının başında iaşe, ısınma, aydınlatma ve ulaşım gibi hayatın idamesi için en zaruri ihtiyaçların karşılanması gerekmektedir. 1918 yılı Ekim ayı sonlarında İstanbul halkı açlıkla yüz yüze gelmişti. Özellikle ekmek sıkıntısı had safhaya ulaşmıştı. İşlerin girift bir hâl aldığı bu döngüde kömür buhranı da ayrı bir sorun teşkil ediyordu. Mütareke döneminin başında kömür buhranı öyle bir dereceye gelmişti ki; vapur, tren, değirmen, fabrika, elektrik aydınlatması gibi kömüre ihtiyaç duyan her şey durma noktasına dayanmıştı. Bu durum kömür kaçakçılığını beraberinde getirdiğinden hükümet, Sarıyer'de bir kömür Kontrol Memurluğu kurarak Karadeniz'e açılan veya İstanbul'a gelen nakliye vasıtalarında kömür kontrolü yapmaya başlamış, kömür yüklü kayıkların Boğaziçi'nde dolaşmasını yasaklamıştı. Kömür buhranı nedeniyle Haliç Vapurları bilet ücretlerini yüzde yüz artırmıştı. Özellikle 1918 yılı Ekim ayı sonlarından itibaren İstanbul'da başta zahire ve kömür kıtlığına bağlı olarak hayatın pek çok alanında yaşanan mağduriyet 1919 yılı ortalarına kadar devam etmiştir. Bu süreçte iktidara gelen hükümetlerin aldığı tedbirler neticesinde fabrikaların, tramvayların ve vapurların yeniden düzenli olarak çalışmaya başlamasıyla İstanbul'da gündelik hayat normal seyrine dönmeye başlamıştır. Bu çalışma, Harbin sona erdiği günlerde ve istila altındaki ilk aylarda İstanbul'da kömür, iaşe, ulaşım ve aydınlatma gibi ihtiyaçların kıtlığı ile bu ihtiyaçların temini noktasında devletin çözüm arayışlarını ortaya koymayı amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Birinci Dünya Harbi, Kömür, İaşe, Ulaşım, Elektrik.

* Yrd. Doç. Dr., Gaziosmanpaşa Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü/TOKAT, necati.cavdar@gop.edu.tr

COAL SHORTAGE IN ISTANBUL AT THE END OF THE WORLD WAR I AND THE SEARCH FOR SOLUTIONS FOR RELATED PROBLEMS

ABSTRACT

While The First World War was preparing the end of the Ottoman Empire, it also caused the Ottoman society to face with major economic destruction. The major troubles of the people in Istanbul were the most essential requirements for the survival such as food, heating, lighting and transportation in also Armistice Period, as in the years of War. In late October 1918, inhabitants in Istanbul faced with hunger. Especially bread shortages had reached a peak. Coal crisis also posed another problem in this cycle in which everything was in an intricate situation. Coal crisis had come to such a degree at the beginning of the Armistice period that; everything in need of coal such as ferry, train, mills, factories, electric lighting came to almost at a standstill. As this case brought the coal smuggling with it, the government established a Coal Control Office in Sarıyer, began to coal control in transportation vehicles sailing to the Black Sea or coming to Istanbul, and banned boats loaded with coal to cruise in the Bosphorus. the Halic Ferries had increased the fares one hundred percent due to the coal crisis. Istanbul had experienced great suffering in many areas of life depending on first grain and coal shortages since the end of the War until the middle of 1919. This situation continued until the middle of 1919 and the daily life in Istanbul began to come back its regular course with starting operation of factories, tramways and ferries as a result of measures taken by the governments. In our study, we shall try to reveal the shortages of the requirements in Istanbul such as food, coal, transportation and lighting, and execution of the state for the supplying these needs in the days when the War ended and the first months occupied.

Key Words: The First World War, Coal, Food, Transportation, Lighting.

GİRİŞ

İnsanlığın üstesinden gelmekte her zaman zorlandığı açlık ve kıtlık, Birinci Dünya Harbi esnasında ve sonunda bir felakete dönüşmüştür. Harp yıllarında olduğu gibi harp sonunda da toplumsal hayatın idamesi için acil ve zaruri ihtiyaçların başında iye, su, ısınma, barınma, ulaşım, aydınlatma ve ilaç gibi konular yer alıyordu. Osmanlı Devleti'nin mütareke imzaladığı günlerde İstanbul'da âdeta iki farklı hayat yaşanmaktaydı. Bir yanda harpten çok etkilenmeyen ve bütün bohemliği ile hayatına devam eden insanlar, diğer yanda tevekkülü ile baş başa kalmış mağdur insanlar¹. Oya yaparak göz nurunu birkaç kuruşa satan şehit eşleri, yetimlerine bakmak için çamaşıra giden büyükanneler, varını yoğunu satan memurlar, emekliler ve hatta saray mensupları harp sonunda İstanbul'un en sık rastlanan manzaraları arasındaydı².

1918 yılı sonbaharında memlekette iktisadi durum vahim bir hâl almıştı. Yiyecek ve giyecek stokları tükenmiş, ithal yolları kapanmış, mahsul harpten önceki miktarının yarısına düşmüştü. İye teşkilatının depo ve ambarları boşalmıştı. Halka ekmek yerine verilen 100 dirhem (320 gr) arpa, yulaf, mısır ve bakla ile karışık mamul, miktarca az olduğu gibi lezzetsiz ve gıda kıymeti bakımından kifayetsizdi. Sefalet, halkı bezdirmiş ve maneviyatını bozmuştu. İstanbul'da 1918 yılının Ekim ayında hayat pahalılığı harpten evvelkinin 15 misline çıkmıştı³. İtilaf Devletleri belirli tüketim ürünlerini özendirirken, yoksul halk güç koşullar altında yaşamını sürdürebiliyor, İstanbul'da sefahat ile sefalet aynı anda hüküm sürüyordu⁴.

Osmanlı Devleti'nin mütareke imzaladığı dönemde İstanbul harap bir hâlde düşmüştü⁵. İstanbul'a dönebilen insanlar açlık, yoksulluk ve perişanlık manzaraları ile karşılaşmışlardı⁶. Osmanlı Pâyitahtı Rusya'dan gelen mültecilerle dolmuş,

1 Tamer Erdoğan, **Türk Romanında Mütareke İstanbul'u**, Kanat Kitap, İstanbul 2005, s. ix.

2 Tevfik Çavdar, **Türkiye Ekonomisinin Tarihi**, İmge Kitabevi, Ankara 2003, s. 128-132.

3 Vedat Eldem, **Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomisi**, TTK Yayınları, Ankara 1994, s. 130-131.

4 Tülay Âlim Baran, "Mütareke Döneminde İstanbul'daki Rus Mültecilerin Yaşamı" **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Cilt XXII, Sayı 64-65-66, (Mart-Temmuz-Kasım 2006) s.119-140.

5 Bilge Criss, **İşgal Altında İstanbul**, İletişim Yayınları, İstanbul 2007, s. 41-42.

6 Şevket Süreyya Aydemir, **Tek Adam**, C. I, Remzi Kitabevi, İstanbul 1983, s. 351; Tevfik Çavdar, **Milli Mücadele'ye Başlarken Sayılarla Durum ve Genel Görünüm II**, Cumhuriyet Gazetesi yayınları, 2001, s. 48.

onlar beraberlerinde çeşitli hastalıkları da getirmişlerdi⁷. Yabancı gazetelerde “*Sokakta rastladığımız insanların yüzleri sarı, elmacık kemikleri zayıflıktan fırlamış, gözleri bütün anlamını yitirmiş, dik ve zayıf bakıyor. Sokaktaki sakat, sarsak, inmeli, titrek insanların sayısı günden güne artıyor*”⁸ türünden haberlere sıkça rastlanıyordu. Çoğunluğu Ruslar ve Rumlar tarafından işletilen lokantalar, barlar, kumarhaneler ve eğlence mekânları istila altındaki İstanbul halkına farklı bir yaşam tarzı sunuyordu. Fuhşun yaygın olması, başta frengi olmak üzere çeşitli hastalıkların yaygınlaşmasına neden oluyordu⁹. Harp sonunda İstanbul’da mevcut olan çok sayıda toplumsal problemin birbiri ile ilintili olan birkaç tanesini “*kömür kıtlığı*” ekseninde incelemeye çalışacağız.

a. Kömür Kıtlığı

Kömür eski devirlerden beri yakıt olarak kullanılmaktadır. Gelişen sanayinin enerji kaynağının kömür olması sebebiyle 1800’lü yıllardan itibaren değeri giderek artmıştır¹⁰. Buharla çalışan makinelerin kullanılıp ulaşımın kolaylaşması tüm dünyada kömürün önemini artırmıştır. 19. yüzyıl boyunca kömür talebinin olduğu sektörler; endüstriyel buhar makineleri, demiryolları, demir ve çelik üreticileri, konutlar, elektrik üretim merkezleri, hava gazı işletmeleri ve buharlı gemiler idi¹¹. Kömür, Osmanlı madenleri içinde de üretim bakımından en önemli paya sahipti. 20. yüzyıl başlarında Osmanlı Devleti’nde, tüm maden üretiminin yarısından fazlasını kömür teşkil ediyordu. Ancak bu dönemde kömür ocaklarının kahir ekseriyeti yabancı işletmecilerin denetiminde bulunmaktaydı. Sermayesini Fransa’nın sağladığı Ereğli şirketi kömür üretimi yapan en önemli yabancı şirketti. II. Mahmud döneminde (1829) işletmeye açılan Ereğli Kömür Madeni¹²,

7 Rus mültecilerin gelmesiyle birlikte İstanbul’da tifüs, tifo, difteri, İspanyol nezlesi ve gripten ölümler çoğalmıştır (Zekeriya Türkmen, “İstanbul’un İşgali ve İşgal Dönemindeki Uygulamalar-13 Kasım 1918-16 Mart 1920”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C. XVIII, S. 53, Temmuz 2002, s. 319-373.

8 Çavdar, *Milli Mücadele’ye Başlarken Sayılarla Durum ve Genel Görünüm*, s. 19.

9 İlbeyi Özer, “Mütareke ve İşgal yıllarında Osmanlı Devleti’nde Görülen Sosyal Çöküntü ve Toplumsal Yaşam”, *OTAM*, S. 14, Yıl. 2003, s. 247-271.

10 Hamdi Genç, *Ereğli Kömür Madenleri (1840-1920)*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2007, s. 5-6.

11 Murat Kara, “Osmanlı Devleti’nin Son Döneminde Ereğli Kömür Havzası (1829- 1920)” *History Studies*, Volume 5, Issue 1, s. 224.

12 Donald Quataert, “19. Yüzyılda Osmanlı Devleti’nde Madencilik”, Çev. Ahmet Günlük, *Tanzimat’tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, C. 4, İletişim Yayınları, İstanbul 1985, s. 915.

1842 yılında ilk defa altı ortaklı bir şirket tarafından işletilmeye başlanmıştır¹³. Aynı dönemde İngiltere, Galatalı sarraflar vasıtasıyla Zonguldak kömür havzasıyla ilgilenmeye başlamış ve Haziran 1849 tarihinde kömür havzasını kiralamıştır. 1861 yılında İngiliz şirketinin sözleşmesi iptal edilmiştir. Zonguldak kömür havzasından üretilen kömürün %40 oranında ihracı serbestleşince 1892 yılında “*Ereğli Şirket-i Osmaniyyesi*” adında bir Fransız şirketi kurulmuştur. 1914 yılında Şirketin sermayesi 130 milyon altına, işçi sayısı ise 4500’e ulaşmıştır. 1910’lu yıllardan itibaren İngiltere ve Fransa’dan sonra üçüncü olarak Almanya devreye girmiştir¹⁴.

Cihan Harbi’nin etkileri Zonguldak kömür havzasında da hızla kendini göstermiştir. Rusya, harbin ikinci günü Zonguldak madenlerini bombalamıştır¹⁵. 6 Kasım 1914’te Rus kruvazörünün Zonguldak limanını bombaladığı haberinin alınmasıyla Yavuz zırhlısı İstanbul’dan hareketle Ereğli civarına gelerek İstanbul-Zonguldak arasındaki kömür nakliyatını emniyete almıştır¹⁶. Harp boyunca İstanbul’un ve hatta Yavuz ve Midilli zırhlılarının kömür ihtiyacının tamamının Zonguldak’tan karşılanması zorunluydu. Bu zorunluluğa rağmen üretim ve ulaşım alanında büyük sıkıntılar yaşanmıştı. Sıkıntıların başında; tahrip edilmiş ocakların kapanması, Zonguldak’tan İstanbul’a kömür taşıyan çok sayıda gemi, çekirme, kayık ve mavnanın düşman harp gemileri ve denizaltıları tarafından batırılması¹⁷ ile işçi istihdamında karşılaşılan zorluklar gelmekteydi. Harp esnasında Ereğli kömürünün nakli için Trabzon-Zonguldak arasında bir demiryolu inşa edilmesi konusunda Avusturya ile müzakerelerde bulunmak da gündeme

13 Kara, a.g.m., s.226.

14 Ali Sarıkoyuncu, “Emperyalizm ve Zonguldak Kömür Havzası”, **OTAM**, Yıl 1993, S. 4, s. 319-325. 1913 yılında yabancı sermayenin yurtiçi dağılımı şöyle idi: Madencilik- 123 milyon kuruş, Elektrik-Havagazı-Su- 343 milyon kuruş (Tevfik Çavdar, **Milli Mücadele’ye Başlayan Sayılarla Durum ve Genel Görünüm**, s. 49).

15 Donald Quataert, **Osmanlı İmparatorluğu’nda Madenciler ve Devlet**, Çev. Nilay Özok Gündoğan - Azat Zona Gündoğan, Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2009, s. 361.

16 “Mustafa Kemal Atatürk’ün Yavuz Zırhlısını Ziyareti”, **Deniz Harp Okulu Pusula Dergisi**, 2011, S. 70.

17 Harp esnasında Karadeniz’den İstanbul’a kömür taşıyan çok sayıda geminin düşman gemilerinden atılan top ya da torpido sonucunda battığı veya büyük hasar gördüğü ve gemi personelinin öldüğü bilinmektedir. Konu ile ilgili belgeler için bkz. **BOA. DH. EUM. 3. Şb, 19/42, 17/23; BOA. DH. EUM. 5. Şb, 20/39, 19/52; BOA. DH. İ. UM. EK, 25/98; BOA. DH. İ. UM. EK, 24/14; BOA. MV. 203/113, BOA. DH. I. UM. 89/1.**

gelmişti¹⁸. Harbin başından Mütareke döneminin ilk aylarını da kapsayan döneme kadar hükümetlerin karşılaştığı zorluklardan birisi de İstanbul'un temel ihtiyaçlarının başında gelen demiryolu, elektrik, kömür ve havagazı şirketlerinin hizmetlerini sürdürebilmeleri için çözüm arayışları olmuştur. Bu maksatla daha harbin başında tramvay, elektrik, su ve havagazı şirketleri amele ve uzmanlarının askerliklerinin tecil edilmesi için girişimler başlatılmıştı¹⁹.

Donanmaya bağlı gemilerin, Şirket-i Hayriyye ve İdâre-i Mahsusa'ya ait yolcu ve yük gemilerinin, buhar makinesi ile çalışan askerî ve özel fabrikaların, demiryollarının ve Silahtarağa Elektrik Santrali'nin taşkömürü gereksiniminin önemli bir bölümü Zonguldak'tan sağlanmaktaydı. Kısacası Osmanlı payitahtının elektriği, deniz ve demiryolu ulaşımının yanı sıra su temininde gerekli kömürün sağlanması için tüm umutlar Zonguldak kömür havzasına bağlı idi. Rus tahribatı ve harbin genel gidişatı nedeniyle kömür üretimi büyük ölçüde düşmüştü. Havzada üretimi artırmak amacıyla kurulan ve bir Alman albayın idare ettiği "*Harp Kömür Merkezi*" de kömür üretimini artıramamıştır. Harp yıllarında yıllık ortalama üretim 1875 yılı seviyesine inmiştir²⁰. Harbin başlangıcı ile bitişi arasında havzada üretilen kömür miktarı şöyle idi²¹.

Yıl	Kömür Miktarı
1913	826 bin ton.
1914	651 bin ton.
1915	420 bin ton.
1916	408 bin ton.
1917	148 bin ton.
1918	186 bin ton.

Mütarekeden önce Almanya'dan ve Avusturya'dan²² İstanbul'a günde ortalama 300 ton kok kömürü geliyor, Karadeniz kıyılarından gelen kömürle de desteklenen bu kömürün önemli bir bölümü mühimmat yapımında ve savaş gemile-

18 BOA. MV. 207/76.

19 BOA. DH. UMVM. 118/3.

20 Quataert, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Madenciler ve Devlet*, s. 362.

21 Kara, a.g.m., s. 245.

22 MAZC., İ: 16, C. 1, 19 Kânun-ı evvel 1334 (19 Aralık 1918), s. 201; BOA. MV. 199/211.

rinde kullanılıyordu²³. Mütarekenin imzalanmasından sonra İstanbul piyasasında her bakımdan bir bolluk yaşanacağı umut edilirken tam tersine kömür, elektrik, su, iâşe, asayiş, konut gibi alanlarda bir kıtlık meydana gelmiş, İstanbul'un su, elektrik, tramvay ve vapur hizmetleri için gerekli kömür sağlanamaz olmuştur. İstanbul'un ihtiyacı olan odun ve kömürün temini meselesi, diğer ihtiyaçlarla kıyas edilemeyecek derecede önem arz etmekteydi. Çünkü kömür kıtlığı yaşamın pek çok noktasını olumsuz etkiliyordu. Kömür, İstanbul için en başta fırınların, hamamların, kahvehanelerin, tuğla, kiremit, desti, çanak, çömlek ve kireç ocaklarının, elektrik üretimi yapan şirketlerin en önemli girdilerinden biri olarak ekonominin yegâne hammaddesi ve enerji kaynağı durumundaydı. Bu enerji kaynağına doğrudan bağımlı olarak çalışan fırında ekmek çıkamayacak, hamamda su ısınamayacak ve fabrikalarda imalat yapılamayacaktı²⁴. Oysa harp sonunda, harp yıllarının biriken sorunları neticesinde içine düşülen kargaşa nedeniyle kömür tamamen yoklar listesinin başında yer alıyordu²⁵. Hükûmet, Mütarekenin ilk aylarında Zonguldak'a uğrayan yabancı gemilerin ihtiyacı için dahi kömür verilmemesi kararı almıştı²⁶.

Mütareke döneminin başlarında İstanbul'da kömür buhranı nedeniyle vapur, tren, değirmen, fabrika, elektrik aydınlatması gibi kömüre ihtiyaç duyan her şey durma noktasına dayanmıştı²⁷. Kömür yokluğu ve şiddetli kış şartları nedeniyle Anadolu'dan İstanbul'a zahire nakledilemiyordu²⁸. Hatta Suriye'de ve memleketin diğer yerlerindeki Alman subay ve birliklerinin İstanbul'a geri gelmesi bile kömür kıtlığı yüzünden çok yavaş oluyordu²⁹. 1918 yılı sonları ile 1919 yılı başlarında İstanbul'un aydınlatma, nakliye ve değirmenler için günlük kömür ihtiyacı 1200 ton civarındaydı. Zonguldak havzasının günlük üretimi ise yaklaşık 520

23 Orhan Duru, **Amerikan Gizli Belgeleriyle Türkiye'nin Kurtuluş Yılları**, Türkiye İş Bankası Yayınları, Ankara 2001, s. 16.

24 Muharrem Öztel, "İstanbul'un Temel İhtiyaçlarından Mahrukâtın (Odun ve Kömür) Önemi ve Mahrukât Piyasası (1789-1918)", **Turkish Studies**, Volume 8/7, Summer 2013, p. 492.

25 Mehmet Özdemir, **Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demir Yolları Yapısal Ekonomik Sorunlar (1918-1920)**, TC Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2001, s. 81.

26 **BOA**. MV. 213/72.

27 **İkdam**, 2 Kânun-ı evvel 1334 (2 Aralık 1918), Nu. 7833.

28 **BOA**. DH. İUM. 20-5/2-59; **Sabah**, 23 Teşrin-i sâni 1334(23 Kasım 1918), Nu. 10423.

29 Liman Von Sanders, **Türkiye'de 5 Yıl**, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2010, s. 355.

ton civarına düşmüştü³⁰. İstanbul basınında her gün “*kömür buhranı*” başlıklı yazılar kaleme alınıyor³¹, kamuoyu ve Meclis-i Mebûsan üyeleri kömür kıtlığı nedeniyle yerel kamu hizmetlerinin çökmesinden Tevfik Paşa Hükûmeti’ni ve İlaş Nazırı Raşit Paşa’yı sorumlu tutuyordu³². Hükûmet kömür meselesini çözmek adına ilk adımı 22 Kasım 1918 tarihli toplantısında atmıştır. Toplantıda “*ahvâl-i hazırada hariçten kömür celb edilmesi imkân haricinde bulunduğundan memleketin hidemât-ı umûmisinin muhtaç olduğu maden kömürünü dâhilden tedarik etmek esbab ve vesâitine teşebbüs edilmesi...*”³³ kararı alınmıştır. Hükûmet, kömür buhranına on gün içerisinde bir çözüm bulunabileceğini ilan ederek³⁴ halkı sakin ve fedakâr olmaya çağırmıştır. İlk etapta piyasadan iki bin ton kömür satın alınarak nakliye vasıtaları şirketlerine dağıtılıp günübirlik de olsa ulaşımın devamı sağlanmıştır.

Hükûmet toplantısında alınan kararlardan biri de madenlerde çalışan işçi sayısının artırılması ve kömür ocaklarının eşkıyanın saldırılarından korunması için bölgedeki jandarma sayısının artırılması yönünde olmuştur³⁵. Maden ocaklarının hasar görmüş olması, teknik aksaklıklar ve işçi ücretlerinin düşük olması nedeniyle madenlerde çalışacak işçi bulmak kolay olmuyordu. Seferberlik döneminde asker işçiler tarafından sağlanan personel kaynağı Mütarekenin imzalanması ve orduların terhis edilmesiyle kesintiye uğramıştı. Bu nedenle Ereğli ve Zonguldak kömür havzasında istihdam edilmek üzere amele tedarik edilmesi hükûmetin önemli bir sorunu olmuştur. Hükûmet bu meselenin çözümü için harekete geçerek maden ocaklarının durumunu incelemek, teknik ihtiyaçları ve personel ihtiyaçlarını yerinde tespit etmek için Kaymakam Ziya Bey’in başkanlığında bir heyet teşkil edip Zonguldak’a göndermiştir³⁶. Ayrıca gazeteler aracılığı ile cazip şartlarda işçi alınacağını duyurmuştur. İlanlarda, “*kömür ocaklarında ameleye ihtiyaç vardır, çıkarılacak kömür nispetinde bol ücret verilecektir, arzu edenlerin her gün İmalât-ı Harbiye Müdüriyet-i Umumiyyesi kuyudat kalemine bir istida ile müracaat*

30 **Alemdar**, 18 Kânun-ı sâni 1335 (18 Ocak 1919), Nu. 1345–35.

31 **İkdam**, 13 Teşrin-i sâni 1334 (13 Kasım 1918), Nu. 7814; **Sabah**, 23 Teşrin-i sâni (23 Kasım 1918), Nu. 10423.

32 **MAZC.**, İ: 16, C. 1, 19 Kânun-ı evvel 1334 (19 Aralık 1918), s. 201.

33 **Sabah**, 23 Teşrin-i sâni 1334 (23 Kasım 1918), Nu. 10423.

34 **İkdam**, 28 Teşrin-i sâni 1334 (28 Kasım 1918), Nu. 7829.

35 **BOA**. DH. ŞFR. 96/301.

36 **Sabah**, 28 Teşrin-i sâni 1334 (28 Kasım 1918), Nu. 10428.

*etmeleri ilan olunur*³⁷ deniliyordu. Hükûmet bir yandan madenlerin yeniden işletilmesi ve yüksek miktarda üretim sağlanması için teknik ve personel ihtiyaçlarını temin etmeye çalışırken diğer yandan hem kurumların ne kadar kömüre ihtiyacı olduğunu tespit etmek hem de kömür stoklayarak karaborsacılık yapılmasının önüne geçmek için iki önemli karar almıştır. Kararlara göre³⁸;

1- İstanbul piyasasında ve Ereğli havzasında kömür sahipleri kömürü istedikleri yere satamayacaklardır. Kömürün resmî daireler arasında paylaşılması yetkisi Harp Kömür Merkezi'ne ait olacaktır. Resmî daireler ne kadar kömüre ihtiyaçları olduğunu bu kuruma beyan edeceklerdir.

2- İstanbul'da, Ereğli havzasında, harman yerlerinde, mağazalarda ve gemilerde kömürü bulunan kişiler, daireler ve kuruluşlar 30 Kasım 1918 akşamına kadar kömürlerinin miktarını ve türünü Harp Kömür Merkezi'ne bir beyanname ile bildireceklerdir. Beyanname vermeyenler veya gerçeğe aykırı beyanda bulunanlar İaşe Kanunu hükümlerine göre cezalandırılacaklardır.

Mütareke'den sonra İstanbul'da kömür bunalımı had safhaya ulaşmış, Elektrik, su, nakliye araçları ve değirmenler çalışamaz duruma gelmişti. Her şeyden evvel kömür kıtlığına bir çare bulmak gerekiyordu. Çünkü kömür meselesi günlük yaşamın temel belirleyicisi hâline gelmişti³⁹. Nafia Nazırı Ziya Paşa'nın ifadesiyle "*kömür buğday kadar önemlidir zira buğday kömür ile geliyor*" idi. Nafia Nezaretî'nin, kömür kıtlığı sona erinceye kadar tohumluk zahirenin dahi sevk edileceği yerlere gönderilemeyeceğini⁴⁰ bildirmesi durumun vahametini ortaya koymaktaydı. Hükûmetin attığı iyi niyetli adımlar günü kurtarmaktan ileri gidemiyor ve bu kara soruna bir çözüm bulunamıyordu. Kamuoyunun artan baskısının yükünü hafifletmek isteyen hükûmet sürekli olarak kömür konusundaki gidişatı gazeteler aracılığı ile halka duyuruyordu. Hükûmet adına beyanatta bulunan Nafia Nazırı Ziya Paşa şu ifadeleri kullanıyordu⁴¹: "*Harp esnasında Rus donanması bütün cihazları tahrip etti, üretim asgariye düştü. İngilizlerle münasebetimiz kesildiğinden ve boğaz kapatıldığından İngiltere'den kömür gelmez oldu. Alman kömürlerini Ereğli kömürleri ile karıştırıyorduk, şimdi Alman kömürleri de gelemiyor,*

37 **İkdam**, 28 Teşrin-i sâni 1334 (28 Kasım 1918), Nu. 7829.

38 **Sabah**, 30 Teşrin-i sâni 1334 (30 Kasım 1918), Nu. 10430.

39 **Vakit**, 4 Kânun-ı evvel 1334 (4 Aralık 1918), Nu. 401.

40 **BOA**. DH. İUM. 20/12.

41 **İkdam**, 2 Kânun-ı evvel 1334 (2 Aralık 1918), Nu. 7833.

kömür ihtiyacımız ise günden güne artıyor. Ereğli havzası azâmi üretimini bulsa bile İstanbul'un ihtiyacını temin edecek durumda değildir. Henüz sulh hâlinde değiliz, mamefih ecnebi dostlarımızın yardımından istifade etmeyi düşündüm. Onların memur ettiği bir general ve iki zâbit kömür idaremizle çalışıyorlar. Hükümetimiz de hasarların tamiri, amele ücretlerine zam ve ayniyat verilmesi için çalışıyor. Bunların neticesini bir ay içerisinde alacağız". Anlaşılan o ki hükümet kömür sorununun çözümü için İtilaf devletleri temsilcilerine bel bağlamıştı. Zira Nafia Nazırı Ziya Paşa'nın açıklamalarından bir gün sonra yapılan açıklamalar bunu teyit eder mahiyetteydi. Nafia Müsteşarı ve Kömür Komisyonu Reisi Muhtar Bey'in başkanlığında Maden Müdürü Celal Bey ve Menzil Müfettişliği Kömür Şubesi Müdürü Miralay Selahattin Bey'den oluşan Kömür Komisyonu 4 Aralık 1918 tarihli toplantının sonunda şu açıklamayı yapmıştır: *"Eğer İtilaf devletleri bize kömür verirlerse mesele hâll edilir, aksi hâlde çok zorluk çekeceğiz. Bu sayede Tramvay, vapur, tenvirat (aydınlatma) gibi kömür sarfiyatına vâbeste şirketler ihtiyaçlarını temin edeceklerinden çalışmalarına bir mani kalmayacak. Terkos şirketinin elinde ise zaten 16 günlük (400 ton) kömürü vardır"⁴².*

Hükümet kömür meselesinin çözümü noktasında kulağı İtilaf devletlerinde gözü Ereğli ve Zonguldak havzasında bir arayış içerisine girmişti. Hükümet 21 Aralık 1918 tarihinde aldığı bir karar ile Kömür Merkezi'nin idaresini Harbiye Nezâreti'nden alarak Nafia Nezâreti'ne devretmiştir. Böylece kömür idaresinde istihdam edilen askerî memurlar ile Limanlar İdaresi Nafia Nezâreti'ne bağlanmıştır. Aynı kararname ile Nafia Nezâreti'ne kömürlere kıymet tayin etme ve gerekirse kömürlerin müsâdere edilmesi yetkileri de verilmiştir⁴³. Kömür idaresi'ndeki bu görev ve yetki değişimine rağmen, önceden alınmış karar doğrultusunda Harbiye Nezâreti tarafından Aralık ayının sonlarında kurulan ve Erkan-ı Harp kaymakamlarından Hayri Bey, Nafia Müsteşarı Muhtar Bey ve Menzil Müfettişi Selahattin Bey'den oluşan komisyon çalışmalar yapmak üzere⁴⁴, bundan kısa süre sonra da Harbiye Nâzırı Cevat Paşa kömür ocaklarını teftiş için Ereğli ve Zonguldak'a gitmiştir⁴⁵. Kömür havzasını teftiş eden Harbiye Nâzırı, maden sahipleri ve ameleler ile görüşükten sonra İstanbul'a dönmüştür. Seyahat ile ilgili açıklamalarda bulunan Nafia Müsteşarı Muhtar Bey şunları söylemiştir⁴⁶:

42 **İkdam**, 5 Kânun-ı evvel 1334 (5 Aralık 1918), Nu. 7836.

43 **Takvim-i Vekâyi**, 25 Kânun-ı evvel 1334 (25 Aralık 1918), Nu. 3428.

44 **Alemdar**, 25 Kânun-ı evvel 1334 (25 Aralık 1918), Nu. 1321/11.

45 **Alemdar**, 27 Kânun-ı evvel 1334 (27 Aralık 1918), Nu. 1323/13.

46 **İkdam**, 27 Kânun-ı evvel 1334 (27 Aralık 1918), Nu. 7858.

“İstanbul günlük 700 ton kömür sarf ediyor fakat her ihtiyacın karşılanması için en az 1200 ton kömüre ihtiyaç var. Kömür ocaklarında amele miktarı 800 kişiyi buldu, tamirat da bitmek üzere. İlaş Nezareti amelenin ekmeğini garanti etti. Harbiye Nezareti'nden elbise tedarik edildi, maden civarında amele için önceden yapılmış olan evler de tamir edildi. Şu durumda madenden günlük 250 ton kömür çıkarılıyor. Bir aya kadar İstanbul'un günlük ihtiyacını karşılayacak kadar kömür çıkarılacağını temin ederim”. Bu açıklamanın ardından Kömür Komisyonu bir an evvel kömür havzasında depolanmış olan kömürü İstanbul'a getirmek için harekete geçmiştir. Komisyon toplantısına Müsteşar Muhtar Bey, Maden Müdürü Celal Bey, Şirket-i Hayriyye Müdürü İzzet Bey, Bahriye Nezâreti'nden Osman Bey ve Seyr-i Sefâin Müdürü Beyler katılmışlardır. Şirket-i Hayriyye ve Seyr-i Sefâin müdürleri kömürün getirilmesi konusunda hükûmete vapur temin etmeyi, harbiye kömür müteahhidi Tevfık Bey de kömürün getirilmesine nezaret etmeyi kabul etmişlerdir⁴⁷. Hükûmet bu esnada İstanbul'da depolarda büyük miktarlarda kömür stoklamış olan şahısların elindeki kömüre de el koymaya başlamıştır⁴⁸. Harbiye Nezâreti de Mudanya'da bulunan yaklaşık bin ton kömürün İstanbul'a getirilmesi için bir çalışma başlatmıştır⁴⁹.

Kömür temini konusundaki bu gelişmeler kamuoyunu biraz olsun rahatlatmış ve hükûmetin kömür kaçakçıları ve karaborsacılarının üzerine daha cesaretle gitmesini sağlamıştır. Hükûmet, 2 Ocak 1919 tarihli toplantısında İlaş Kanunu'na zeyl olmak üzere bir kararname hazırlayarak “kömür buhranı zail oluncaya kadar kömür sahibi ve tâcirlerinin kömürü hükûmetten vesika almadan bir mahalden diğerine nakletmemelerini, aksi yönde hareket edenlerin İlaş Kanunu'nun 19. ve 21. maddeleri gereğince cezalandırılacaklarını”⁵⁰ ilan etmiştir.

Kış şartlarında İstanbul'a kömür miktarının girişini artırmak için her türlü çareye başvuran hükûmetin bir icraatı da yurt dışından ithal edilecek kömürün gümrük vergisinden geçici olarak muaf tutulması olmuştur⁵¹. Hükûmetin baş-

47 **İkdam**, 27 Kânun-ı evvel 1334 (27 Aralık 1918), Nu. 7858.

48 **BOA**. DH. MB. HPS. 79/20

49 **Alemdar**, 6 Kânun-ı sâni 1335 (6 Ocak 1919), Nu. 1333-23.

50 **Düstûr**, Tertib-i sâni, C. 11, s. 90; **Takvim-i Vekâyi**, 8 Kânun-ı sâni 1335 (8 Ocak 1919), Nu. 3440.

51 **Düstûr**, Tertib-i sâni, C. 11, s. 93; **Takvim-i Vekâyi**, 8 Kânun-ı sâni 1335 (8 Ocak 1919), Nu. 3440.

vurduğu idari tedbirler yanında madenlerin sıkı teftişi ve tamiri, maden ameleleri sayısının artırılması ve maaşlarındaki iyileştirmeler sebebiyle 1919 yılı Ocak ayının başlarından itibaren kömür buhranında olumlu neticeler görülmeye başlanmıştır. Bu gelişmeler İstanbul basınında hükûmet lehinde haberlerin çıkmasını beraberinde getirmiştir. Gazeteler, Zonguldak kömür havzasından mühim miktarda kömür getirilerek Seyr-i Sefâin idaresine, Elektrik Şirketi'ne ve Anadolu Şimendifer Kumpanyası (Anadolu Demiryolu Şirketi) idaresine dağıtıldığını, kömür müteahhitlerinden Manizade ile Rifat Kemal Bey'in de 200 ton kömür getirerek değişik şirketlere dağıttıklarını yazmışlardır. Bir gazete kömür buhranının aşılmasında hükûmetin aldığı tedbirleri şöyle övmüştür⁵²: *“Önceki hükûmetler amelenin refah ve iaşesini düşünmediğinden ocakları terk eden amele bu buhranı ihdas etti. Şimdiki hükûmet ameleye elbise, ayakkabı ve günlük ücretlerini artırmaktan başka eklemek de veriyor. Hatta ailelerine lüzumu olan eşya ve levazımâtı da göndermektedir.”*

Ocak ayı başlarında maden ocaklarında çalışan amele sayısı 1250 kişiye, günlük üretim miktarı da 300 tona ulaşmıştır. Fakat buna rağmen tramvayların ve Haliç Vapurları'nın en erken 1919 yılı Şubat ayı başlarında düzenli olarak çalışabileceği öngörülüyordu. 9 Ocak 1919 tarihinde Zonguldak kömür havzasında çalışan amele sayısının 1638 kişiye, kömür üretim miktarının 474 tona, 19 Ocak günü ise 520 tona ulaştığı⁵³ gazeteler yoluyla kamuoyu ile paylaşılmıştır. Kızılırmak adlı vapurun iki bin ton kömür ile birkaç güne kadar İstanbul'a ulaşacağı basında yer alan haberler arasındaydı. İtilaf devletleri temsilcilerinin İngiltere'den talep ettikleri 9 bin ton kömürün de Bozcaada'ya ulaştığı ve yakında İstanbul'a ulaşacağı rivayet ediliyordu⁵⁴. Havzada üretilen kömürün arttığı bilgileri İstanbul'da bir iyimserliğe yol açmasına rağmen bu durum kömüre dayalı temel sektörlerle yansımıyordu. Çünkü çetin kış şartları ve hava muhalefeti nedeniyle kömürün İstanbul'a nakli ağır aksak yürüyordu. Bu nedenle 15-20 Ocak 1919 tarihleri arasında İstanbul'a kömür getirilememiştir. Kömür komisyonu Harbiye Nezaret'i'ne başvurarak, en acil ihtiyaçların giderilmesi için, Kâğıthane'nin ilerisinde bulunan kömür ocaklarının geçici olarak işletilmesini talep etmiş ancak bu teşebbüsten olumlu bir netice alamamıştır⁵⁵.

52 **Alemdar**, 18 Kânun-ı sâni 1335 (18 Ocak 1919), Nu. 1345-35.

53 **Alemdar**, 18 Kânun-ı sâni 1335 (18 Ocak 1919), Nu. 1345-35.

54 **Vakit**, 14 Kânun-ı sâni 1335 (14 Ocak 1919), Nu. 441.

55 **Vakit**, 20 Kânun-ı sâni 1335 (20 Ocak 1919), Nu. 447.

Alınan tedbirler kömür buhranını izale edemediğinden kömür kaçakçılığı ciddi boyutlara ulaşmış, İstanbul'da çok sayıda vurguncu türemiştir. Hükûmet çıkardığı kararname ile ihtikârı önlemek amacıyla Sarıyer'de bir kömür Kontrol Memurluğu kurarak Karadeniz'e açılan veya İstanbul'a gelen nakliye vasıtalarında kömür kontrolü yapmaya başlamış, kömür yüklü kayıkların Boğaziçi'nde dolaşmasını yasaklamıştır. Basında ilan edilen beş maddelik bu karnameye uymayanlar hakkında takibat başlatılacağı ve bu kişilerin kömür nakliyatından tamamen men edilecekleri ilan edilmiştir⁵⁶. 20 Ocak 1919 tarihinden itibaren hava şartlarının normale dönmeye başlamasıyla birlikte günde 600 ton üretilen ve depo edilen kömür gemilerle Ereğli ve Zonguldak havzalarından İstanbul'a nakledilmeye başlanmıştır. Alemdar gemisi ile gelen kömür, komisyon tarafından öncelikle Şirket-i Hayriyye idaresi, Seyr-i Sefâin İdaresi ve Elektrik Şirketi'ne dağıtılmıştır. Şirket-i Hayriyye'nin 42 numaralı gemisi 180 ton, Saadet gemisi 95 ton, Turan gemisi 190 ton, Süleymaniye gemisi 150 ton, Ceylan gemisi 100 ton ve 205 numaralı motor 85 ton kömürü İstanbul'a nakletmişlerdir. Ocak ayının sonlarında İstanbul'un bir hafta veya on günlük kömürü temin edilmiş durumdaydı⁵⁷. 1919 yılı Şubat ayı başlarında Zonguldak kömür havzasındaki kömür üretim miktarı günlük 850 tona ulaşmış ve ay içerisinde bu miktar günlük bin tona çıkmıştır⁵⁸. Kış mevsiminin etkisinin de kırılmaya başlamasıyla İstanbul'da kömür kıtlığı ve bu kıtlıktan kaynaklanan diğer sektörlerdeki aksaklıklar aşılmaya başlanmıştır. Şubat ayının sonunda kömür buhranının hükûmetin ve kamuoyunun gündeminden düştüğü görülmektedir. Hükûmet ve İstanbul halkı çok çetin bir kış mevsimi geçirmiş, hükûmetin yerinde tedbirleri ve icraatı neticesinde kömür buhranı 1919 yılı Mart ayı başından itibaren tamamen ortadan kalkarak gündelik yaşam normale dönmeye başlamıştır⁵⁹.

b. İaşe ve Su Sıkıntısı

Osmanlı Devleti Birinci Dünya Harbi'ne girmeden evvel İttihat ve Terakki kontrolündeki yönetim 9 Ağustos 1914 tarihinde iaşe işlerini tanzim etmek, halkın ve ordunun iaşe ihtiyacını temin etmek üzere bir komisyon kurmuştu. 27

56 **Alemdar**, 22 Kânun-ı sâni 1335 (22 Ocak 1919), Nu. 1349–39.

57 **Vakit**, 22 Kânun-ı sâni 1335 (22 Ocak 1919), Nu. 449.

58 **Sabah**, 3 Şubat 1919, Nu. 10495.

59 **Vakit**, 4 Mart 1919, Nu. 490.

Ocak 1915 tarihinde bütün değirmenlerin hükümet hesabına çalışmaları sağlanmıştır⁶⁰. Harp esnasında ise İstanbul'un ekmek ihtiyacını karşılamakla şehremâneti görevlendirilmiştir⁶¹. Yine harp esnasında, 1916 yılında, buğday, arpa, bulgur, şeker, zeytinyağı ve gaz gibi maddelerin dağıtımını kontrol altına almak maksadıyla “*Hey’et-i Mahsûsa-ı Ticarîyye*” teşkilâtı kurulmuştur⁶². Bu tedbirlere rağmen, Harp nedeniyle ticaret yollarının tıkanması ve yiyecek stoklarının erimesiyle İstanbul nüfusu ağır bir iâşe sıkıntısı ile karşılaşmıştır. Nakliye vasıtalarının yetersizliği ve mevcut olanların da kömür kıtlığı nedeniyle Anadolu’daki zahireyi ihtiyaç duyulan yerlere sevk edememesi yüzünden iâşe sorunu daha da büyümüştür⁶³. Hükümet, 18 Ağustos 1917 tarihinde, ordunun ve halkın ekmeçlik ve yemeklik hububatını satın almak veya yurt dışından temin etmek⁶⁴ maksadıyla Harbiye Nezareti’ne bağlı olmak üzere İâşe Umum Müdürlüğü’nü kurmuştur. İstanbul’un artan iâşe sorunu ile başa çıkılamadığından fiyatlar yükselmeye devam etmiş, hükümet ihtikârî önlemek maksadıyla “*Men-i İhtikâr Hey’eti*”ni⁶⁵ teşkil etmiş, 30 Temmuz 1918 tarihli kararname ile de İâşe Umum Müdürlüğü’nü İâşe Nezareti’ne dönüştürmüştür⁶⁶. 8 Ekim 1918’de istifa eden Talat Paşa Hükümeti’nin yerine iktidara gelen Ahmet İzzet Paşa Hükümeti 25 günlük kısa süreli iktidarı⁶⁷ esnasında iâşe işlerine çözüm arayışı içerisinde olmuştur. 11 Kasım 1918 - 3 Mart 1919 tarihleri arasında iktidarda bulunan Ahmet Tevfik Paşa Hükümeti’nin icraat alanlarının başında da iâşe konusu yer almıştır⁶⁸.

60 Eldem, **a.g.e.**, s. 39.

61 **BOA**. DH. İ. UM. EK. 22/72; **BOA**. DH. İ. UM. 98/1.

62 Zafer Toprak, **İttihat ve Terakki ve Devletçilik**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1995, s. 94.

63 Mehmet Temel, **İşgal Yıllarında İstanbul’un Sosyal Durumu**, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1998, s. 30-31.

64 **Düstür**, Tertib-i sâni, C. 9, s. 708.

65 Nüzhet Sabit, **İâşe’de Kırkbeş Gün**, Haz. Cüneyd Okay, İstanbul 2006, s. 1; Toprak, **a.g.e.**, s. 114.

66 İlhan Tekeli-Selim İlkin, “Osmanlı İmparatorluğu’nun I. Dünya Savaşındaki Ekonomik Düzenlemeleri İçinde İâşe Nezâreti ve Kara Kemal Bey’in Yeri”, **XII. Türk Tarih Kongresi**, C. III, TTK, Ankara 1990. s. 1170; Cüneyd Okay, **Bir Meşrutiyet Aydını Nüzhet Sabit**, Akçağ Yayınları, Ankara 2001, s. 134.

67 Metin Ayışığı, **Mareşal Ahmet İzzet Paşa**, TTK Yayınları, Ankara 1997, s. 152; Ahmet İzzet Paşa, **Feryadım**, Haz: Süheyl İzzet Furgaç-Yüksel Kanar, Nehir Yayınları, İstanbul 1993, s. 14. **İkdam**, 10 Teşrin-i sâni 1334 (10 Kasım 1918), Nu. 7811.

68 **İkdam**, 13 Teşrin-i sâni 1334 (13 Kasım 1918), Nu. 7814.

17 Ağustos 1918'de kuruluşundan 20 Ocak 1919 tarihinde lağvına kadar İaşe Nezareti'nde sık sık nazır değişikliği yapılmıştır. Nezaretin kuruluşundan itibaren Talat Paşa Kabinesi'nde Kara Kemal Bey⁶⁹, Ahmet İzzet Paşa Kabinesi'nde Celal Muhtar Bey⁷⁰, Tevfik Paşa kabinelerinde ise vekâleten Muzaffer Bey⁷¹, Raşit Bey⁷², vekâleten İzzet Bey⁷³ ve Abdurrahman Bey⁷⁴ İaşe Nazırlığı görevinde bulunmuşlardır⁷⁵.

İaşe konusunun birçok boyutu mevcuttu. En başta ihtikâr olmak üzere, alım gücünün düşmesi, yiyecek fiyatlarının aşırı derecede yükselmesi, buğday ve un kıtlığı, değirmenciler ve fırıncılar meselesi gibi konular iaşenin çözüm bekleyen konuları arasında bulunuyordu⁷⁶. 1918 yılında Rusya'nın büyük şehirleri ile Viyana'dan sonra İstanbul dünyanın en pahalı şehirleri arasında yer alıyordu⁷⁷. Mütareke dönemi başlarında bazı ihtiyaç maddelerinin fiyatlarına bakıldığında harp yıllarında bile bu kadar artışın meydana gelmediği görülmektedir. İstanbul'da enflasyon oranları 1914'te %20'nin altında iken 1918'de %140 civarına tırmanmıştır⁷⁸. İstanbul'a ait fiyatlar memleketin diğer yerlerinde uygulanan fiyatlarla büyük farklılık göstermekteydi. Nakliye zorlukları memleketi tek pazar olmaktan çıkarmış, harp uzadıkça fiyat farkları bölgeden bölgeye değişiklik göstermiştir. Mesela İzmir'de gıda maddeleri İstanbul'a nazaran yarı yarıya ucuz olmuştur⁷⁹. Birinci Dünya Harbi esnasında ve Mütareke döneminin başlarında İstanbul'da bazı tüketim maddelerinin perakende fiyatlarındaki değişim şöyleydi⁸⁰:

69 Tekeli- İlkin, a.g.m., s. 1170.

70 Ahmet İzzet Paşa, a.g.e., s. 14.

71 **Sabah**, 24 Teşrin-i sâni 1334 (24 Kasım 1918), Nu. 10424.

72 **Takvim-i Vekâyi**, 30 Teşrin-i sâni 1334 (30 Kasım 1918), Nu. 3407.

73 **Takvim-i Vekâyi**, 2 Kânun-ı sâni 1335 (2 Ocak 1919), Nu. 3435.

74 **BOA**. DUİT. 9/51; **Takvim-i Vekâyi**, 14 Kânun-ı sâni 1335(14 Ocak 1919), Nu. 3445.

75 Sinan Kunalalp, **Son Dönem Osmanlı Erkan ve Ricali**, İsis Yayınları, İstanbul 1999, s. 6.

76 Mehmet Aydın, **Mütareke Döneminde İstanbul'un İaşesi Meselesi (1918-1922)**, OMÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Samsun, 2002, s. 100.

77 Mehmet Aydın, "Mütareke Döneminde İstanbul'da Hayat Pahalılığı Sorunu" **History Studies**, Volume 2/2, 2010, s. 443.

78 **İstanbul ve Diğer Kentlerde 500 yıllık Fiyatlar ve Ücretler**, Haz: Şevket Pamuk, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Yayınları, Ankara 2011, s. 22.

79 Eldem, a.g.e., s. 51.

80 **İstanbul ve Diğer Kentlerde 500 yıllık Fiyatlar ve Ücretler**, Haz: Şevket Pamuk, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Yayınları, Ankara 2011s. 22; Eldem, a.g.e., s. 50-51. (Tüketim maddeleri kilogram, kıyye ve ton olarak, fiyatlar kuruş olarak değerlendirilmiştir)

Madde	1914	1915	1916	1917	1918	1919
Ekmek	1,25	1.65	9.5	18	34	13
Un	1,75	2.3	12	34	45	20
Patates	1	1.6	3	14	27	16
Makarna	3	4.5	24	65	90	38
Şeker	3	7.5	30	112	195	46
Çay	60	120	250	400	500	250
Pirinç	3	5	20	45	92	45
Zeytinyağı	8	14.5	24	88	160	115
Kömür	115	126	200	420	975	3000

Osmanlı Devleti'nin Mondros Mütarekesi'ni imzalamasından kısa bir süre sonra istifa eden İzzet Paşa Hükûmeti'nin yerine iktidara gelen Tevfik Paşa Hükûmeti'nin ilk icraatı işe ambarlarında mevcut olan un miktarını belirlemek olmuştur⁸¹. Ancak ekmek yapmak için gerekli olan un miktarının yetersiz olduğu tespit edilmiştir. Anadolu'nun çeşitli yerlerinde mevcut olduğu bilinen yüklü miktardaki buğday da kömür yokluğundan trenlerin işletilememesi nedeniyle İstanbul'a ulaştırılamamıştır⁸². Anadolu'da ve İstanbul'da hüküm süren şiddetli kış şartlarının da etkisiyle, İstanbul'un birçok mahallesine vesika ile ekmek dağıtılamadığından halk çok zor anlar yaşıyordu. İşe Nezareti, halka acil olarak ekmek dağıtabilmek için piyasadan yüksek fiyattan un almak mecburiyetinde kalmıştır. Birçok cins unun karışımı ile yapılan ekmekler çamur gibi ve yenilemeyecek kadar lezzetsiz olduğu gerekçesiyle dağıtıldığı yerlerin halk arasında şikâyetlere neden olmuştur⁸³.

İstanbul'da yaşanan zahire kıtlığı, zahire kaçakçılığını da teşvik etmiştir. Çeşitli yollarla İstanbul'a getirilen zahire fahiş fiyattan piyasaya sürüldüğünden bir ihtikâr ortamı meydana gelmiştir. Özellikle Ereğli ve Zonguldak'tan kömür getiren vapurlara yüklenen zahire, kaçak olarak İstanbul'a sokuluyordu. Hükûmet buna engel olmak için İstanbul'a kömür getiren vapurlarda yaptığı aramada ele geçirdiği zahireye el koymaya başlamıştır⁸⁴. Zahire kaçakçılığının önüne geçmek

81 **İkdam**, 13 Teşrin-i sâni 1334 (13 Kasım 1918), Nu. 7814.

82 **Sabah**, 23 Teşrin-i sâni 1334 (23 Kasım 1918), Nu. 10423.

83 **Sabah**, 23 Teşrin-i sâni 1334 (23 Kasım 1918), Nu. 10423; Mütareke döneminde İstanbul'da ekmek kıtlığı için bkz: Necati Çavdar, "Mütareke Döneminin İlk Aylarında İstanbul'da Ekmek Meselesi", **Bellekten**, C. LXXVIII-Sayı: 281, 2014 Nisan, s. 285-315.

84 **BOA**. DH. İ.UM. 27/14.

isteyen hükûmet, harp esnasında, sevk ve ihracı yasak olan her nev'î ekmeklik ve yemeklik zahirenin vapur ve trenlere kaçak olarak yüklenip İstanbul'a sevk edilmesine katıyyen meydan verilmeyeceğini, bunu yapanların cezalandırılacağını ilan etmiştir⁸⁵. Bu sebeple denizyolu ile Karadeniz'den ve demiryolu ile Kartal ve Pendik İstasyonları üzerinden İstanbul'a kaçak yollardan getirilen zahireye müsadere uygulanmıştır⁸⁶.

Vesika ile ekmek dağıtımındaki aksaklıklar kamuoyunda ve İstanbul gazetelerinde, işe işlerinde yolsuzluklar yapıldığına dair rivayetlerin çıkmasına neden olmuştur⁸⁷. Hükûmet bunu tekzip ederek ekmeklik una bakla unu, süpürge tohumu, mısır, toprak gibi yabancı maddeler kattıkları iddia edilen fırıncıların cezalandırılacaklarını ilan etmiştir⁸⁸. Hükûmet 25 Kasım 1918 tarihinde, nüfus başına vesika ile verilen ekmeğinin ölçüsüne uygun olarak ve ekmeğin fiyatından fazla olmayacak şekilde, işe ambarlarındaki patatesin ekmek yerine temel gıda maddesi olarak halka dağıtılmasına karar vermiştir⁸⁹. Aralık ayı başlarında Anadolu'dan İstanbul'a 27 vagon buğday getirilip İstanbul'un ekmek ihtiyacı geçici olarak temin edilmeye kadar patates dağıtımına devam edilmiştir⁹⁰. Hükûmet 18 Aralık tarihli toplantısında ekmek üretiminde usulsüzlükleri tespit edilmiş olan fırıncıların Divan-ı Harbe sevkine karar vermiştir⁹¹. İşedeki çözümsüzlük Meclis-i Mebûsan ve Meclis-i Âyan'da da hükûmet aleyhine tepkilerin oluşmasına yol açmıştır. İstanbul'da herkese yetecek kadar işe olduğu fakat hükûmetin beceriksizliği ve ihtikâra göz yumması nedeniyle işe sıkıntısı çekildiği söylentileri artmıştır⁹². Hükûmet bunu tekzip etmenin yanında şu önemli kararları almıştır⁹³:

1. Değirmen ve fabrikaları çalıştırabilmek için yeterli miktarda kömür tedarik edilecektir.

85 BOA. DH. İ. UM. EK. 20/81.

86 BOA. DH. İ. UM. EK. 19/30.

87 MMZC., D.3, İ.5, C.1, s. 187.

88 İkdâm, 24 Teşrin-i sâni 1334 (24 Kasım 1918), Nu. 7825.

89 BOA. MV. 213/29; Takvim-i Vekâyi, 27 Teşrin-i sâni 1334 (27 Kasım 1918), Nu. 3404; Sabah, 28 Teşrin-i sâni 1334 (28 Kasım 1918), Nu. 10428.

90 İkdâm, 29 Teşrin-i sâni 1334 (29 Kasım 1918), Nu. 7830.

91 BOA. MV. 213/75.

92 MAZC., İ: 16, C. 1, 19 Kânun-ı evvel 1334 (19 Aralık 1918), s. 201.

93 Takvim-i Vekâyi, 25 Kânun-ı evvel 1334 (25 Aralık 1918), Nu. 3428.

2. Değirmenler teftiş memurları vasıtasıyla teftiş ettirilecek, piyasadan katiyen un satın almaya ihtiyaç bırakmayacak kadar un üretimi sağlanacaktır.

3. Un nakil araçları ve fırınlar sıkı kontrol altına alınarak yolda ve fırında un değiştirilmesine ve çalınmasına fırsat verilmeyecektir.

4. Ekmek dağıtımındaki suistimallerin önüne geçilecektir.

5. Askeriye'ye verilecek un miktarı, asker mevcudunu gösteren yeni cetvelle göre düzenlenecektir⁹⁴.

Hükûmet'in iaşenin kontrolünü eline almak amacıyla başvurduğu çözüm yollarından birisi de ekmek üretim işlerini ihale usulü ile müteahhitlere devretmek olmuştur. Bu konuda beş değirmenci ile hükûmet arasında “*Değirmenciler Mukavelesi*” adı verilen bir sözleşme imzalanmıştır⁹⁵. Buna göre İstanbul şehri otuz mıntıkaya ayrılmış ve tamamı yedi müteahhide ihale edilmiştir⁹⁶. Değirmenciler Mukavelesi, iaşede yolsuzluk yapıldığına dair dedikodulara ve neticede hükûmet karşıtlığının yükselmesine neden olmuştur⁹⁷. Hükûmet iddiaları tekzip etmiş⁹⁸ fakat kamuoyu baskısı nedeniyle İaşe Nazırı Raşit Bey istifa etmiştir⁹⁹. 8 Ocak 1919'da hükûmet ile müteahhitler arasında yapılan toplantıda taraflar arasında çıkan tartışma neticesinde mukavelenin feshi gündeme gelmiştir¹⁰⁰. Hükûmet aynı toplantıda önemli bir karara imza atarak İaşe Nezareti'ni lağvedip Umum Müdürlüğe dönüştürmeyi gündeme getirmiştir¹⁰¹. 20 Ocak 1919 tarihli hükûmet kararıyla İttihat ve Terakki Hükûmeti zamanında kurulmuş olan İaşe Nezareti

94 XIX. asrın ortalarından itibaren un üretiminde değirmenden fabrikaya geçiş başlamıştı. 1913–1915 sanayi tahririne göre bütün Osmanlı ülkesindeki değirmenlerin sayısı 23.342 olup bunların 312 tanesi İstanbul ve civarındadır. İstanbul ve civarındakilerin de 18 tanesi buhar gücü ile çalıştırılmaktaydı. Osmanlı değirmen ve fabrikalarının çoğunluğu ortalama 7.000-7.500 kalori kuvvetindeki Ereğli kömürü kullanıyordu. (Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, TTK Yayınları, Ankara 1994, s. 83). İstanbul ve civarındaki değirmenlerin bir kısmı harp yıllarında, kömür, benzin ve buğday yokluğu nedeniyle işletilememiştir (**Osmanlı Sanayii 1913, 1915 Yılları Sanayi İstatistiği, Tarihi İstatistikler Dizisi**, C. 4, Haz: A. Gündüz Ökçün, Devlet İstatistik Enstitüsü Yayınları, Ankara 2003, s. 39).

95 **BOA**, MV. 213/513; **Alemdar**, 31 Kânun-ı evvel 1334 (31 Aralık 1918), Nu. 1331–21.

96 **Alemdar**, 31 Kânun-ı evvel 1334 (31 Aralık 1918), Nu. 1331–21.

97 **Vakit**, 6 Kânun-ı sâni 1335 (6 Ocak 1919), Nu. 433.

98 **Sabah**, 5 Kânun-ı sâni 1335 (5 Ocak 1919), Nu. 10466.

99 **Vakit**, 6 Kânun-ı sâni 1335 (6 Ocak 1919), Nu. 433.

100 **Vakit**, 9 Kânun-ı sâni 1335 (9 Ocak 1919), Nu. 436.

101 **Alemdar**, 17 Kânun-ı sâni 1335 (17 Ocak 1919), Nu. 1344–34.

kaldırılarak yerine Ticaret ve Ziraat Nezareti'ne bağlı İaşe Umum Müdürlüğü teşkil edilmiştir¹⁰². 2 Şubat 1919'da Umum Müdürlüğü'nün çalışma esaslarını ihtiva eden bir kararname çıkarılarak 6 Şubat 1919'da yürürlüğe konulmuştur¹⁰³. 20 Ocak'ta kurulan Umum Müdürlük 12 Şubat'ta Ticaret ve Ziraat Nezareti'nden ayrılarak Şehr-emaneti'ne bağlanmıştır¹⁰⁴.

İaşe Umum Müdürlüğü'nün aldığı tedbirler ile İstanbul'un ekmek sıkıntısında kısmi bir düzelmeye yaşanmasına rağmen bazı yerlerde aksaklıkların devam ettiği görülmüştür. İstanbul piyasası 1919 yılı Şubat ayı sonundan itibaren son birkaç aydan beri ilk defa normal seyrine girmeye, fiyatlar hissedilir derecede düşmeye başlamıştır. 1919 yılı Şubat ayı sonlarında Amerika'dan başlamış olan un sevkiyatı neticesinde İstanbul'a 8 bin ton un gelmiştir¹⁰⁵. Mart başından itibaren Anadolu'dan da yüklü miktarda zahire gelmeye başlamasıyla¹⁰⁶ kısa süre içerisinde değirmenlerde bol miktarda arpa ve buğday stoku oluşmuştur. Un miktarının artması iaşe piyasasına yaklaşık yüzde 25 oranında bir ucuzlama olarak yansımıştır¹⁰⁷.

Harp sonunda İstanbul'un iaşe sorununun bir boyutunu da su sıkıntısı oluşturmuştur. İstanbul'un Anadolu yakasının şehir şebeke suyunu sağlamak üzere, 1889 yılında Fransız sermayesine dayanan Üsküdar-Kadıköy Su Şirketi kurulmuştur¹⁰⁸. İtilaf devletleri Mondros Mütarekesi'nden sonra Üsküdar-Kadıköy Su Şirketi'ne el koymuşlardır. İstanbul Su Şirketi'nin hukuka aykırı işlemleri-

102 **Düstür**, Tertib-i sâni, C. 11, s. 109; **Takvim-i Vekâyi**, 21 Kânun-ı sâni 1335 (21 Ocak 1919), Nu. 3451.

103 **Takvim-i Vekâyi**, 6 Şubat 1919, Nu. 3465.

104 **Düstür**, Tertib-i sâni, C. 11, s. 28; **Takvim-i Vekâyi**, 22 Şubat 1919, Nu. 3478. İaşe Umum Müdürlüğü, 19 Haziran 1919 tarihinde Damat Ferit Paşa Hükûmeti'nin çıkarmış olduğu kararname ile lağvedilmiştir (**Düstür**, Tertib-i sâni, C. 11, s. 296).

105 **İkdam**, 26 Şubat 1919, Nu. 7919.

106 **Alemdar**, 3 Mart 1919, Nu. 1383-73. 1919 yılı başlarında İtilaf devletleri temsilcilerinden Yüzbaşı Tretuvan tarafından Anadolu'da bulunan zahirenin miktarını belirlemek için bir inceleme yapılarak neticesi 6 Nisan 1919 tarihinde Miralay Wood tarafından sadarete sunulmuştur. İstanbul'un zahire ihtiyacını karşılamak maksadına yönelik bu incelemeye göre Anadolu'nun farklı yerlerindeki iaşe ambarlarında mevcut zahire miktarı şöyledir: İzmit 4.106.381 kilo, Bilecik 1.633.316 kilo, Eskişehir 2.093.888 kilo, Kütahya 18.045.855 kilo, Konya 34.418.874 kilo, Afyonkarahisar 18.214.958 kilo, Ankara 23.825.979 kilo olmak üzere toplam 102.339.281 kilo ya da 102.333 ton (Temel, **a.g.e.**, s. 49).

107 **Vakit**, 4 Mart 1919, Nu. 490.

108 Ali İhsan Öztürk, "İstanbul'un İşgali Sırasında Üsküdar-Kadıköy Su Şirketi'ne El Konulması", s. 35-37. ataturkilkeleri.istanbul.edu.tr/wp-content/.../03/ydta-15-16-ozturk.pdf.

ne bu dönemde istilacı devletler tarafından göz yumulduğu ve kayırıldığı görülmüştür. Hükûmete sorulmadan Karaburun ile Terkos arasında şirket tarafından bir dekovil(dar demiryolu şebekesi) hattı inşa edilmiş olması buna örnektir. Bu hareketi nedeniyle Dersaadet Müessesat-ı Nafia Komiserliği tarafından şirket uyarılmış ancak daha ilerisine gidilememiştir. 1918 yılı Kasım ayı başlarında Üsküdar-Kadıköy Su Şirketi tarafından İstanbul Anadolu yakasında semtlere dönüşümlü su verilmesi uygulamasına başlanmıştır. Harbiye Nezareti tarafından, Kuleli Askerî Mektebi'ne her gün su verilmesine yönelik talep şirket tarafından reddedilmiştir. Şirket, Kuleli mektebine her gün su vermek bir yana, Haydarpaşa Askerî Hastanesi'ne bile ancak haftada bir gün su verilebileceğini açıklamıştır. Beyoğlu, Şişli, Nişantaşı gibi bölgelerde yüksek katlı apartmanların en yüksek katlarına düzenli olarak su verilirken İstanbul tarafına su verilememiştir¹⁰⁹.

Üsküdar-Kadıköy Su Şirketi su ücretine ardı ardına zam yaparak savaş öncesine göre %300 oranında artış sağlamış, hatta bunu yetersiz görüp zam oranını %400'e çıkartarak yapılan son zammı hükûmete tasdik ettirmek istemiştir. Hükûmet ise Nafia Nezareti'ne bir yazı göndererek bu kararın hukuka aykırı ve kabul edilemez olduğunu belirtmiştir. Su şirketinin Sancaktepe'de bulunan çok miktardaki kömürünün Terkos'a naklinin yapılamaması ve Terkos Gölü'ndeki pompa istasyonunun çalışmadığı gerekçesi de su sorununu oluşturan nedenlerden biriydi. İstanbul'un su sıkıntısı Birinci Dünya Savaşı yıllarından beri devam edip gelen bir sorundu. Harp esnasında İstanbul'un su kesintisinin sona erdirilmesi için Terkos'taki makinelerin kömür ihtiyacının karşılanması maksadıyla Hadımköy-Terkos arasında acilen bir yol yapılması¹¹⁰, Sancaktepe-Terkos yolunun da acilen tamir edilmesi¹¹¹ kararlaştırılmıştı. Bu tedbirler kısa zamanda alınmadığı için her gün saatlerce su kesintisi yapılmasına devam edilmiştir. Su azlığı nedeniyle sokakların temizliği yapılamadığından sokaklar pislik içindeydi. Dersaadet Su Şirketi yevmiye, mahrukat ve levazım girdilerindeki artış nedeniyle suyun maliyetinin yükseldiğini gerekçe göstererek bir kez daha su fiyatının iki katına çıkarılmasını talep etmiş, hükûmet de Şubat ayı başında tüm aboneleri kapsayacak şekilde bu isteği kabul etmek durumunda kalmıştır¹¹². Üsküdar-Kadıköy

109 Öztürk, a.g.m., s. 38-40.

110 BOA. DH. İ. UM. EK.33/25.

111 BOA. DH. İ. UM. EK.30/71.

112 Temel, a.g.e., s. 29.

Su Şirketi üzerindeki İtilaf Devletleri tasarrufu Fransızların 8 Kasım 1922 tarihinde İstanbul'un istilasının kaldırıldığını bildirmesine kadar devam etmiştir¹¹³.

Harpten kaynaklanan olağanüstü şartlar dikkate alındığında kısa sürede kuresuz bir işe düzeninin kurulabilmesinden elbette söz edilemezdi. Buna rağmen Mütareke dönemi kabineleri işe meselesinin halledilmesi noktasında somut adımlar atarak aksaklıkları tamire çalışmışlardır. Tefik Paşa Hükûmeti'nin piyasadan fahiş fiyatlara işe malzemesi almak zorunda kalması olumsuz bir icraat gibi görünse de zahire kıtlığı, kömür kıtlığı, nakliye sorunları dikkate alındığında, başka bir çözüm yolunun bulamamış olduğu anlaşılmaktadır.

c. Ulaşım Sıkıntısı

İnsanların en temel ihtiyaçlarının başında yer alan taşıma ve ulaşım konusu özellikle kalabalık yaşam alanlarında büyük bir sorun teşkil etmektedir. Olağanüstü şartlarda bu temel ihtiyaç daha da önemli hâle gelmektedir. Osmanlı Devleti'nde II. Meşrutiyet'e kadar Şirket-i Hayriye ve Ziraat Bankası dışında, yabancı sermayeye başvurmaksızın kurulmuş anonim şirketi hemen hemen yok gibidir. Özellikle demiryolu, tramvay, tünel, havagazı, su, elektrik, telgraf, telefon, liman ve gemi işletmeciliği gibi kamu mal ve hizmetler üreten işletmeler, kamu yararını dikkate alarak, çoğunluğu yabancı sermaye ile kurulmuş özel şirketlere imtiyaz verilerek yürütülmekteydi¹¹⁴. Mesela Haliç Vapurları Şirketi, İtalyan sermayeli bir işletmeydi. Harp yıllarında İstanbul'un toplu ulaşım ihtiyacını karşılayan kuruluşlar taşıdıkları yolcu sayısı bakımından şöyle sıralanıyordu: Şirket-i Hayriye, İstanbul Tramvay Şirketi, Seyr-i Sefâin İdaresi, Dersaâdet Haliç Vapurları Osmanlı Anonim Şirketi, Tünel Şirketi ve Rumeli Yakası Banliyö Treni (Şark Demiryolları Şirketi)¹¹⁵.

Birinci Dünya Harbi'nin başlarında İstanbul'da yıllık şehir içi yolcu sayısı 95 milyon kişi civarındaydı¹¹⁶. Harp sonunda İstanbul'un taşıma ve ulaşım so-

113 Öztürk, a.g.m., s. 45-47.

114 Naziye Özdemir, **Türkiye'de Elektrik'in Tarihsel Gelişimi**, Ankara Üniversitesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2011, s. 29.

115 1918-1919 yılında Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi Müdür-i Umumisi Ferik İsmail Hakkı Paşa, Müdür Yardımcısı ise Binbaşı Hüseyin Haki Bey'dir. Aynı dönemde Anadolu Demiryolları İdaresi'nin 23 şubesi, Şark Demiryolları İdaresi'nin ise bir şubesi mevcuttu. **Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye**, Yıl: 1333-1334 (1918), Dersaadet Hilal Matbaası 1334, s. 308-368).

116 Ali İhsan Öztürk, "I. Dünya Savaşı Yıllarında Bir Sivil Toplum Girişimi Öyküsü: Haliç Vapur Ücreti Zammına Halkın Tepkisi", ataturkileri.istanbul.edu.tr/wp-content/uploads/.../yda-03-ozturk.pdf.

rununa neden olan başlıca faktörler, kömür kıtlığı nedeniyle ulaşım araçlarının işletilememesi ve vagon eksikliği idi. Harp esnasında ve sonunda, bu iki nedenle besin maddelerinin İstanbul'a ve diğer ihtiyaç duyulan bölgelere gönderilmesinde sürekli sıkıntı yaşanmıştır. Zaten kısıtlı olan demiryolu ulaşımı harp nedeniyle ordunun emrine girmiş ve askerî amaç için kullanılan vagonlar halkın işesi için gerekli olan sevkiyatın yapılmasını zora sokmuştur. Anadolu Şimendifer Kumpanyası tüccarlara yeterli miktarda vagon tahsis edemediği¹¹⁷ gibi şirket memurları her istasyonda tüccardan *anafor parası* adıyla bir ücret almaya başlamışlardır¹¹⁸. Ordunun elindeki vagonların dağıtımında da yolsuzlukların yaşandığı görülmüştür. Zahire nakliyatına mahsus vagonların bazı tüccarların kullanımına sunulmasıyla suistimaller yaşanmış ve bundan yararlanan tüccarlar büyük kârlar elde etmişlerdir. Harp yıllarında vagonların tahsisi işenin kendisi kadar önemli hâle gelmiştir¹¹⁹. Demiryollarındaki bu sıkıntılar nedeniyle Orta Anadolu'dan İstanbul'a hububat nakletmek New York'tan buğday ithal etmekten daha pahalıya mal olmuştur¹²⁰. Birinci Dünya Harbi sonunda devasa bir dünya şehri olan İstanbul'da yolcu taşıma sıkıntısı da hadd safhaya çıkmıştı. Yolcu taşımada karşılaşılan temel zorluk kömür kıtlığı nedeniyle vapur, tren ve tramvayların işleyememesi idi. İşleyebilen az sayıda ulaşım aracının ihtiyaçlara cevap verememesi ve taşıma ücretlerine yapılan yüzde yüzü aşan zamlar da ulaşım konusundaki diğer nedenleri oluşturuyordu. Mondros Mütarekesi'nde yer alan maddeler de ulaşım ve iletişim gibi temel hakları kısıtlar mahiyette idi¹²¹.

Harb yıllarında Şirket-i Hayriyye vapurlarının çoğu tamire muhtaç hâldeydi. Vapur seferleri kömür kıtlığı yüzünden nâdir olarak yapılabiliyor, tramvay sistemi şehrin ulaşım sorununu çözmekte yetersiz kalıyor, tramvaya binmek eziyet

117 Temel, **a.g.e.**, s. 31; **Sabah**, 28 Teşrin-i sâni 1334 (28 Kasım 1918), Nu. 10428.

118 **İkdam**, 29 Teşrin-i sâni 1334 (29 Kasım 1918), Nu. 7830.

119 Sanders, **a.g.e.**, s. 238.

120 Büşra Karataşer, "Birinci Dünya Savaşı ve Mütareke Dönemi'nde İstanbul'un İşesi", s. 108-109. [iibfdergisi.ksu.edu.tr/Images/images/files/2013-7\(1\).pdf](http://iibfdergisi.ksu.edu.tr/Images/images/files/2013-7(1).pdf).

121 Mondros Ateşkes Antlaşması'nda yer alan ulaşım ile ilgili başlıca hükümleri şunlardır: Osmanlı harp gemileri teslim olup, gösterilecek Osmanlı limanlarında gözetiminde bulundurulacaktır. Osmanlı demiryollarından İtilaf Devletleri istifade edecekler ve Osmanlı ticaret gemileri onların hizmetinde bulundurulacaktır. İtilaf Devletleri, Osmanlı tersane ve limanlarındaki vasıtalarından istifade sağlayacaktır. Hükümet haberleşmesi dışında, telsiz, telgraf ve kabloların denetimi, İtilaf Devletlerine geçecektir. Bütün demiryolları, İtilaf Devletlerin zabıtası tarafından kontrol altına alınacaktır. Nakil vasıtalarının İtilaf Devletlerine teslimine dair verilecek herhangi bir emir, derhâl yerine getirilecektir.

hâline geliyordu¹²². Özellikle Haydarpaşa ve Kadıköy hatlarında çalışan vapurlar kapasitelerinin üzerinde yolcu aldıklarından batma tehlikesi ile karşılaşmaktaydılar. Bu izdihama engel olmak isteyen hükûmet sıkça Şirket-i Hayriyye ve Haliç Vapur idarelerini uyarılmıştır¹²³. Yine bu konuda hükûmetin aldığı bir tedbir de Üsküdar, Boğaziçi ve Haliç'e yolcu taşıyan vapurlar ile diğer yerlerin nakliye vasıtalarını Ticaret ve Ziraat Nezareti'nden alarak İstanbul Şehir Emaneti'ne vermek olmuştur¹²⁴. Hükûmet, Şirket-i Hayriyye ve Haliç Vapurları'ndaki izdihama önlemek için her türlü tedbiri almaya gayret etse de bunu uygulamak pek mümkün olmamıştır¹²⁵.

İstanbul kara ve deniz ulaşım şirketlerinin taşıma ücretlerine zam yapılması için hükûmete sürekli baskı yapmaya başlamalarına karşın hükûmet işi sürünce-medede bırakma yolunu tercih etmiştir. Tramvay Şirketi'nin yolculara para üstü olarak bozuk para yerine bilet vermesi de şikâyetlere neden olmuştur. Hükûmet bu uygulamaya engel olunması için polis müdüriyeti ile şehir-emanetini uyarılmıştır¹²⁶. Tramvay Şirketi, 1918 yılı Kasım ayında, Nafia Nezareti'ne başvurarak, "her türlü maddenin fiyatının arttığı bir ortamda işletme maliyetleri aşırı yükseldiğinden, şirket gelirlerinin masrafları karşılayamadığından" söz ederek yolcu ücretlerine üç misli zam yapılmasını istemiştir. Hükûmet zam meselesine olumsuz yaklaşınca, Aralık 1918'de Tramvay Şirketi bir takım sebeplere dayalı olarak işletmeye ara verdiğini bildirmiştir. 1918 Aralık ayından 1919 Ocak ayı sonuna kadar yaklaşık iki ay tramvay seferleri yapılamamıştır. Taleplerine olumlu bir cevap alamayan Tramvay Şirketi, 1919 Şubat'ında konuyu Fransız askerî kuvvetleri komutanlığına açmış, Fransız askerî kuvvetleri komutanlığı da meseleyi hükûmete danışma ihtiyacı hissetmeden, ikinci mevki bilet ücretlerine %300, birinci mevki bilet ücretlerine de %500 zam yapılmasına karar vermiştir. Konunun tartışılmasının önüne geçilerek bir oldubitti ile zamlı tarifeler gazetelerle ilan edildikten

122 İstanbul'da ilk atlı tramvay 1871 yılında ilk elektrikli tramvay ise Şubat 1914'te hizmete girmiştir (Fehime Tunalı Çalışkan-Zikrullah Kırmızı, **İstanbul Ulaşımı ve İETT Tarihsel İstatistikleri**, İstanbul 2010, s. 29-31; Melek Çolak, "XX. Yüzyıl Başlarında İstanbul'da Trafik ve Tramvay" **Osmanlı Araştırmaları**, C. XXII, 2003, s. 180.

123 **BOA**. BEO. 4453/333963.

124 **BOA**. MV. 208/125.

125 **BOA**. DH. İ. UM. EK. 27/54.

126 **BOA**. DH. İ. UM. 20/4.

sonra hükûmet zamdan haberdar edilmiş, böylece Tramvay Şirketi ile hükûmetin alakasının kesilmesi gibi gayr-ı tabii bir durum meydana getirilmiştir¹²⁷.

Demiryollarında da yolcu ve taşıma ücretlerinin belirsiz bir hâl aldığı 1918 yılı sonunda, uygulama sorumluluğu Nafia Nezareti'nde olmak üzere yayınlanan irade-i seniyyede şunlar ifade edilmiştir: *"Ahvâl-i Harbiye nedeniyle kömür, levazım ve saire tamirata muktezâ mevad fiyatlarında hâsıl olan terfîden dolayı Kânûn-ı evvel(Aralık) 1918 sonundan itibaren Dersaadet ve civarını kapsamak üzere yolcu tarifelerinin yüzde elli, eşya tarifelerinin yüzde yüz ve askerî nakliyat tarifelerinin yüzde elli olmak üzere, 1919 senesi nihayetinde fesh veya tadil kılınmak kaydıyla demiryolları şirketleri ücretlerinin tezyidi Meclis-i Vükela kararıyla tensib olunmuştur"*¹²⁸.

Ulaşım şirketlerinin ücretlerini iki katına çıkarma yarışına girdikleri bir ortamda Şirket-i Hayriyye de taşıma ücretlerine zam yapılmasını talep etmiştir. Harp yıllarında Şirket-i Hayriyye önemli sıkıntılar yaşamış ve çok yıpranmıştı. Harp sonunda kömür kıtlığının baş göstermesi ile şirketin gelir gider dengesi bozulmaya başlamıştı. Yolcu sayısının azalmasıyla kâr oranı düşen şirket yapacağı zamdan sonra yolcu sayısının daha da düşeceği endişesini taşıyordu. Fakat ayakta kalmak için başka çıkar yol da görünmüyordu. Zam konusu hükûmetin 10 Aralık tarihli toplantısında gündeme gelmiş¹²⁹, neticede Hükûmet, Şirket-i Hayriye'nin bütçe açığını kapatmak amacıyla 13 Aralık 1918 tarihinde taşıma ücretlerine iki misli zam yapılmasına, zamdan olumsuz etkilenecek memurlara ise yardımda bulunulmasına karar vermiştir¹³⁰. İstanbul'da yaşanan kömür kıtlığı yüzünden kömür fiyatlarının artmasını gerekçe gösteren Haliç Vapurları Şirketi de zam isteğiyle hükûmete başvurmuştur. Şirketin talebini değerlendiren hükûmet, 15 Ocak 1919 tarihli toplantısında, Haliç Vapurları Şirketi'nin bilet ücretlerini yüzde yüz artırarak masrafları dengeleme kararı almıştır¹³¹.

Harb sonunda İstanbul'un ulaşım sorunu ile ilgili bir diğer yaklaşım da İstanbul'un trafik düzenine dair çözüm arayışları olmuştur. İstanbul nüfusunun

127 Vahdettin Engin, **İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları**, İTO Yayınları, İstanbul 2011, s. 186-187.

128 **Düstür**, Tertib-i sâni, C. 11, s. 70.

129 **BOA**. MV. 249/224.

130 **BOA**. MV. 213/61; **Düstür**, Tertib-i sâni, C. 11, s. 70.

131 **BOA**. MV. 250/13; **Düstür**, Tertib-i sâni, C. 11, s. 107; **Takvim-i Vekâyi**, 19 Kânun-ı sâni 1335 (19 Ocak 1919), Nu. 3449.

özellikle Mütareke'den sonra hızla artmasıyla birlikte kentin en büyük caddeleri dahi keşmekeşe dönüşmüş olan trafiği kaldıramayacak hâle gelmiştir. Bu nedenle işlek caddelerde tramvay, otomobil ve kamyonlar sık sık kazalara karışmaya başlamıştır. Sadarete göre kazaların çoğu sürücülerin ve yayaların trafik kurallarına uymamasından, tramvay kazalarının çoğu ise frenlerinin yıpranması nedeniyle boşalmasından kaynaklanıyordu. Sadaret bu konudaki aksaklıkların giderilmesi hususunda tramvay şirketinin uyarılması ve araç gereçlerin teftiş edilmesi hususunda sık sık Dâhiliye Nezareti'ni uyarmıştır. Kazaları azaltmayı hedefleyen hükûmet Galata'dan Tophane'ye kadar Rıhtım, Mumhane ve Tramvay caddeleri adlarıyla bilinen üç caddeden birinin yük arabalarına diğer ikisinin ise otomobil, kamyon ve hususi araçlara ayrılması suretiyle trafiğin düzen ve güvenliğinin sağlanmasına gayret sarf etmiştir. Hükûmetin trafik konusunda almış olduğu kararlar İtilaf Devletleri Zabıt Kontrolü Başkanı General'e de yazılı olarak bildirilmiştir¹³².

Mütarekeden sonra İstanbul'un trafiği de İtilaf Devletleri zabıtlarının kontrolü altına girmişti. İstanbul'daki İtilaf kuvvetlerinin gayrimeşru uygulamaları diğer alanlarda olduğu gibi trafik konusunda da görülmüştür. O kadar ileri gitmişlerdir ki, dönemin Osmanlı Sadrazamı Tevfik Paşa dahi bu konuda zorbalıklara maruz kalmaktan kurtulamamıştır. İtilaf kuvvetlerinin Osmanlı hükûmetini hiçe sayan keyfi uygulamalarını göstermesi bakımından bir örnek çok anlamlıdır. İstanbul'un trafiğine el atan İtilaf Devletleri kuvvetleri temsilcileri 1918 yılının Aralık ayında Beyoğlu caddesini ilk defa tek yönlü olarak düzenlemişlerdi. Bundan habersiz olarak Beyoğlu caddesine girmiş olan Sadrazam Tevfik Paşa'nın makam arabası ters yöne girdiği gerekçesiyle İngiliz askerî polisi tarafından durdurulmuştur. Arabanın sadrazamın arabası olduğunu öğrenen polis cüretkâr bir şekilde "*sadrazam falan tanımam*" ifadelerini kullanarak şoförün yanına binip sadrazamın makam arabasını karakola çekmiştir. Yaver Selahaddin Bey'in silaha davranması üzerine Sadrazam Tevfik Paşa yaverin elini tutarak onu sakinleştirmiştir¹³³.

Hükûmet diğer konularda olduğu gibi trafik konusunda da sıkça istilacıların kibir ve cüretlerini gösteren taleplerle karşılaşmıştır. Bunlardan birisi de İstanbul ahalisinin ihtiyaçlarına bile cevap vermekte zorlanan tramvaylardan istilacı askerlerin ücretsiz yararlanmasına yönelik talepler olmuştur. Fransız General Bruno-

132 Çolak, a.g.m., s. 182-184.

133 Şefik Okday, **Büyükbabam Son Sadrazam Ahmet Tevfik Paşa**, Marsan Matbaacılık, İstanbul 1986, s. 41.

ust, 16 Kasım 1918'de Osmanlı Harbiye Nezareti'ne yazdığı Fransızca mektupta, İstanbul'da görevli Fransız subay ve askerlerin Boğaziçi'nde iki sahil arasında gidip gelmeleri sırasında vapur, tramvay ve tren gibi toplu ulaşım araçlarından ücretsiz olarak yararlanmalarını istemiştir. Fakat hükûmet Fransızların bu isteğini Meclis-i Vükela'da görüştüktan sonra, "Boğaziçi'nde sefer yapan vapur, tramvay ve trenlerin özel şirketlere ait olduklarını ve diğer İtilaf Devletleri'ne mensup subay ve askerlerin ücretsiz yolculuk yapmadıkları"ni¹³⁴ gerekçe göstererek reddetmiştir.

İstanbul halkının ulaşım ve trafik konusundaki mağduriyeti 1919 yılının ilk aylarına kadar devam etmiştir. 1919 Ocak ayı başlarından itibaren maden ocaklarında çalışan amele sayısının artırılmaya başlamasıyla günlük kömür üretim miktarı da artmaya başlamıştır. Buna rağmen ihtiyaç tam olarak karşılanamadığından hükûmet tramvayların ve vapurların en erken Şubat ayı başlarında düzenli olarak çalışabileceğini duyurmuştur¹³⁵. Bu öngörü bir ay gecikmeli olarak gerçekleşmiş, Şubat ayı sonlarında yeterli kömür tedarik edilmeye başlanmıştır. 3 Mart tarihinde tramvay Tünel-Şişli arasında deneme seferlerine, 4 Mart'ta da normal seferlerine başlamıştır. Tramvay Şirketi'ne yeni memurlar tedarik edilmesinden sonra Mart ayı başlarında diğer hatlar da işletilmeye başlanmıştır. Vapur hatlarının da faaliyetlerine başlaması¹³⁶ ile İstanbul'da ulaşım 1919 baharında normal seyrine dönmeye başlamıştır.

d. Aydınlatma Sıkıntısı

Dünyada modern anlamda cadde ve sokakların aydınlatılmasına 19. yüzyılın başında havagazının elde edilmesiyle başlanmıştır. Havagazı, maden kömüründen elde edilen gaz ile aydınlatma ve ısınma enerjisinin sağlanması idi. Maden kömüründen gaz üretimi ilk defa 1812 yılında Londra'da tesis edilen fabrikadan elde edilerek Londra sokakları aydınlatılmıştır¹³⁷. Erken Osmanlı döneminde sokaklarda ışıklandırma olmadığı için fenerler taşınırdı. Tanzimat'la birlikte batının çağdaş kent olgusu Osmanlı şehirlerini, özellikle de İstanbul'u etkilemiş ve düzenli olarak sokakların aydınlatılması gündeme gelmiştir.

134 Mustafa Budak, "Mütareke Döneminde İtilaf Devletleri'nin Müdahaleleri (30 Ekim 1918-15 Mayıs 1919)" *İlmi Araştırmalar Dergisi*, İstanbul 1997, S. 5, s. 106.

135 BOA. DH. UMVM. 89/5.

136 *Vakit*, 4 Mart 1919, Nu. 490.

137 Özdemir, *a.g.t.*, s. 10.

19. yüzyılın başlarında, bir batılı yazarın dediği gibi, “*İstanbul gündüzleri Avrupa'nın en parlak geceleri ise en karanlık şehri*”¹³⁸ idi. Osmanlı Devleti'nde ilk defa 1856 yılında Dolmabahçe Sarayı'nın aydınlatılması için Gazhane tesis edilmiştir. Gazhane'den üretilen gazların üretim fazlasıyla yakın sokakların da aydınlatılması sağlanmıştır¹³⁹. 1850'lerin sonunda ABD'de de bulunan petrol kısa zamanda aydınlatma araçlarının yerini almıştır. İstanbul'da ise yabancı bir girişimci olan Hers 1864 yılında sokakların petrol (gaz yağı) ile aydınlatılması imtiyazını almıştır¹⁴⁰. Anadolu yakasında ilk defa Üsküdar'da havagazı aydınlatması kullanılmıştır. Kadıköy'de bir gazhane açılması ile 1892 tarihinde *Üsküdar-Kadıköy Gaz Şirketi-i Tenviriyyesi* kurularak imtiyazı Fransızlara verilmiştir¹⁴¹.

Çağımız günlük yaşamının ve iş hayatının vazgeçilmez unsuru elektrik enerjisi dünyada ilk defa 1878 yılında günlük hayatta kullanılmaya başlanmıştır. İlk elektrik Santrali 1882'de Londra'da hizmete girmiştir. İstanbul'da elektrik enerjisi üretimi ve dağıtımını hizmetlerini gerçekleştirmek için 1911 yılında “Osmanlı Anonim Elektrik Şirketi” unvanıyla bir şirket kurulmuştur. Macar Ganz Anonim Şirketi, Banque de Bruxelles ve Banque Generale de Credit tarafından ortaklaşa kurulan Osmanlı Anonim Elektrik Şirketi'ne 50 yıllık çalışma imtiyazı verilmiştir. Osmanlı Anonim Elektrik Şirketi'nin kurulmasından sonra, İstanbul'un elektrik ihtiyacını karşılamak amacıyla, Haliç'in sonunda, Kâğıthane ve Alibeyköy dere-leri ağzında kurulan Silahtarağa Termik Santrali 1914 yılı Şubat ayında üretime başlamış ve 1950'lere kadar İstanbul'un tek elektrik santrali olarak çalışmıştır¹⁴². Santral önemli miktarda kömür tüketmiştir. Santralde kullanılan kömürün büyük bir kısmı Zonguldak'tan getirilmiştir¹⁴³. Harbin başlamasından evvel devreye giren bu santralden sonra Harbiye Nezareti, Galata'da Tenyeno biraderlerden 24 beygir gücünde kömürle çalışan bir motor olarak kullanmaya başlamıştır¹⁴⁴.

Harp yıllarında ve Mütareke döneminin ilk aylarında devam eden kömür kıtlığı yüzünden Silahtarağa Termik Santrali düzenli çalışmadığı için İstanbul'da

138 Özdemir, a.g.t., s. 13.

139 Nur Akın, **19. Yüzyılın İkinci yarısında Galata ve Pera**, İstanbul 1998, s. 127-129.

140 Sertaç Kayserilioğlu-Mehmet Mazak-Kadir Kon, **Osmanlı'dan Günümüze Havagazının Tarihi**, C. 1, İstanbul 1999, s. 65-67.

141 Osman Nuri Ergin, **Mecelle-i Umur-ı Belediye**, C. 5, İBB Yayınları, İstanbul 1995, s. 2650.

142 Kayserilioğlu vd., a.g.e., s. 68.

143 Ayşe Başak Oğuz, “Kayıp Demiryolunun Peşinde”, **Popüler Tarih**, Haziran 2002.

144 **BOA**. DH. İ. UM. 93/1.

çok sık olarak elektrik kesintisi yaşanmış, elektrik enerjisine ihtiyaç duyan sektör ve hizmetlerde aksamalar meydana gelmiştir. Harp yıllarında İstanbul Hava-gazı Şirketi de faaliyetlerini tatil etmek zorunda kaldığından¹⁴⁵ harbin sonunda geceleri ana caddeler yarı aydınlık, ara sokaklar kapkaranlık idi. Hırsızların ve soyguncuların korkusundan hava karardıktan sonra şehirde kimse silahsız sokağa çıkamaz olmuştu. Aydınlatmanın sağlanamaması şehirde asayişin sağlanmasını da güçleştirmişti.

Harb sonunda bütün sektörlerde olduğu gibi aydınlatma sektöründe de bir sıkıntı göze çarpmaktadır. Bu sıkıntı elektrik santraline ve havagazı şirketine gerekli olan kömür ve petrolün fiyatlarının çok pahalı olmasından kaynaklanmakta idi. Harbin sonunda İstanbul'da gazyağının okkası 300 kuruşa kadar çıkmıştı. Doğal olarak aydınlatma sektöründe faaliyet gösteren yabancı sermayeli şirketler kârlarını artırarak yükselen hammadde fiyatlarını dengelemek için hizmet bedellerine zam yapmışlardır¹⁴⁶. Zamlı tarifelerden hizmet almak isteyenler çıksa bile üretim yetersiz olduğundan kışla ve hastanelere bile dönüşümlü olarak elektrik verilebilmiştir. İstanbul'un aydınlatma sorununun çözümü, iâşe ve ulaşım işlerinde olduğu gibi, kömür buhranının bitirilmesine bağlıydı. Harb sonunda İstanbul'un aydınlatma ihtiyacı için gerekli kömür miktarı günlük yaklaşık 800 ton idi¹⁴⁷.

Hükûmet aydınlatma sorununun çözümü için İtilaf Devletleri temsilcilerinin de yardımına başvurmuştur. Nafia Nazırı Ziya Paşa bir gazeteye verdiği beyanatta bunu; *"memleketimize gelen yeni dostlarımızın yardımından istifade etmeyi de düşündüm. Ecnebi Amiraller aydınlatma ihtiyaçlarının muntazaman temin edilmesinin sebeplerini araştırıyorlar"*¹⁴⁸ şeklinde ifade etmiştir. Sokakların aydınlatılmaması şehirde emniyetsizliği artıran bir tesir yaptığından akşam geç vakit eve dönenler ıssız bir dağda yola çıkar gibi yanına bir arkadaş almadan gidemiyordu. Güvenlik kuvvetlerinin de bu konuda çoğu zaman yetersiz kaldığı görülüyordu¹⁴⁹. Bazı mahalle temsilcileri bu sıkıntının nedenini ve ne zaman çözüleceğini öğrenmek için hükûmet yetkilileri ve gazetelere başvurmaktaydılar. İstanbul'da

145 Nusret Alperöz, "İstanbul Elektrik İşletmesinin Tarihçesi", **Elektrik Mühendisliği Dergisi**, C. 15, S. 179, Kasım 1971, s. 23-24.

146 **TBMMZC.**, 1341, C. 1, s. 71. www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/.../c018/b103/tbmm.

147 **Alemdar**, 18 Kânun-ı sâni 1335(18 Ocak 1919), Nu. 3445-35.

148 **İkdam**, 2 Kânun-ı evvel 1334(2 Aralık 1918), Nu. 7833.

149 Erdoğan, **a.g.e.**, s. 64.

Fransızca olarak neşredilen İstanbul gazetesi ahâli adına Elektrik Şirketi'ne başvurarak konu hakkında bilgi almak istediğinde kendilerine şu cevap verilmiştir: *"Kömür işini hâletmek için İngiliz ve Fransız yetkililere başvurduk. Hükûmetin yardım talep ettiği bir General, bir Miralay ve bir mühendisten oluşan İtilaf Devletleri temsilcileri Silahtarağa Elektrik Santrali'nin hâlini gördüler, durumu devletlerine tebliğ edeceklerini vaat ettiler"*¹⁵⁰.

Durumun İşgal Kuvvetleri Komutanlığı'na ulaştırılmasından bir gün sonra yetkili bir İngiliz Amiral kibir ve nasihat içeren beyanatında Osmanlı hükûmetine ve ahâlisine adeta iktisat dersi vererek şu ifadeleri kullanmıştır: *"Size bu hususta bir muavenette bulunamayacağız. Siz bugünü düşünerek dünden başınızın çaresine bakmalıydınız. Şehrin her tarafı insanı hayrete dürececek derecede bir elektrik israfı içindeyken şirketin faaliyetini tatil etmesini doğru buluyoruz. Kahvehane, Mağaza, Tiyatro her şey elektrikle aydınlatılıyor. Şehrin her köşesi pırıl pırıl yanıyor. Hükûmet binaları sabaha kadar aydınlatılıyor. Tramvaylar akşam saat sekizden sonra boş çalışıyor. Benim ülkem İngiltere'de birkaç seneden beri bütün keyif ve eğlenceye ait israflar muayyen saatlerde durdurulmuş, aydınlatma oranı yarıya düşürülmüş olup hususi olarak da 25 mumluk tek lambadan başka elektrik sarfiyatına müsaade edilmediği hâlde biz burada size nasıl yardım edebiliriz? Burada şehri elektrikle donatmak için size kömür verilse İngiliz ve Fransız halkı bize ne derler? Görüyorsunuz ki size muavenetimiz imkânsızdır"*¹⁵¹. İngiliz temsilcisinin bu beyanatından sonra İstanbul artık gece yarısından sonraları karanlığa gömülmeye başlamıştır. Fakat Hükûmet bu durumu İstanbul'un asayiş bakımından mahzurlu gördüğünden eline geçen kömürü her hâlükârda Elektrik Şirketi'ne vererek elektrik kesintisinin önüne geçmeye çalışmıştır¹⁵². Hükûmetin İtilaf Devletleri nezdindeki girişimleriyle elektrik şirketinin gelirinin ve üretiminin artırılması için yeni formüller bulunmaya çalışılmıştır. Bu çözüm yollarından birisi de aydınlatma ücretlerine zam yapılması olmuştur. Elektrik Şirketi, 1918 yılı Aralık ayı başında hükûmete başvurup, harp esnasında 420 bin lira zarar ettiğini ileri sürerek İstanbul'un aydınlatması için gerekli kömürün temin edilebilmesi için bu zararın karşılanmasını talep etmiştir. Konu Meclis-i Vükela'da tartışılıp kabul edilerek Elektrik Şirketi ile yeni bir mukavele imzalanacağı duyurulmuştur¹⁵³. 8 Aralık 1918 tarihinde Nafia Nazırı Ziya

150 **Sabah**, 23 Teşrin-i sani 1334 (23 Kasım 1918), Nu. 10423.

151 **Sabah**, 23 Teşrin-i sani 1334 (23 Kasım 1918), Nu. 10423.

152 **BOA**. DH. EUM. 6. Şb. 45/1.

153 **BOA**. MV. 249/221.

Paşa ile Osmanlı Elektrik Anonim Şirketi Direktörü Mösyö Grumberg ve şirket azası Reymon Firz arasında, 1911 tarihli *Kudret-i Elekrikiye Tevziat-ı Umumiyyesi Mukavelesine* zeyl olmak üzere 6 maddelik bir mukavelename imzalanmıştır¹⁵⁴. Mukavelenameye göre, sokak ve ev aydınlatmaları için geçerli olan kilovat ücreti 4 kuruştan 8 kuruşa, sanayi kullanımları için kilovat ücreti ise 2 kuruştan 4 kuruşa çıkarılmıştır. Yani elektrik tüketim ücretlerine yüzde yüz zam yapılmıştır. Resmi daire ve kuruluşlar da ev tipi aydınlatma ücretinden ücretlendirileceklerdi. Şirket her ayın başında yeni ücretleri ilan edecek, 20 gün içinde hükûmetten bir itiraz gelmediği takdirde şirket yeni tarifeleri uygulamaya başlayacaktı. Şirket 420 bin liralık zararını karşılayıp kâra geçmeye başladıktan sonra bu mukavele feshedilecekti¹⁵⁵. Mukavelenamenin yürürlüğe girmesinden yaklaşık bir ay sonra, Ocak ayının ortalarından itibaren, kömür kıtlığının aşılmasına dair önemli gelişmeler olmuştur. Hükûmetin uzun uğraşlar sonunda Zonguldak'tan getirmeye başladığı kömür ilk başta Elektrik Şirketi'ne, Anadolu Şimendifer İdaresi'ne, Şirket-i Hayriyye İdaresi'ne ve Seyr-i Sefâin İdaresi'ne dağıtılmaya başlanmıştır. Gazetelerde yer alan haberlere göre İngilizler de Elektrik Şirketi'ne 4 bin ton kömür temin etmişlerdir¹⁵⁶. Ocak ayı sonlarından itibaren hava şartlarının normale dönmeye başlamasıyla birlikte yüklü miktarda kömür gemilerle Zonguldak havzasından İstanbul'a nakledilmeye başlanmıştır¹⁵⁷. 1919 yılı Mart ayı başından itibaren İstanbul'un aydınlatması ve fabrikaların üretim yapabilmesi için gerekli elektrik ihtiyacının asgariye indirilmiş olduğu görülmektedir.

SONUÇ

Çalışmamızdan hasıl olan netice, harbin bir “tüketim” olduğu ve toplumsal hayata mağduriyet olarak yansıdığı gerçeğidir. Birinci Dünya Harbi de Osmanlı toplumu için, bu hakikati yalanlamayan sıkıntıları beraberinde getirmiştir. Osmanlı toplumu yıllarca süren harbin getirdiği olağanüstü şartlar nedeniyle normal yaşamın gereği olan pek çok noktada fedakârlıkta bulunmuştur. Harp şartları, bu şartlara maruz kalan insanlara yaşadıkları bölge veya yerleşim yerinin niteliğine göre yaşamın farklı zorlukları şeklinde yansımıştır. Taşra toplumu olağan dışı şart-

154 **BOA**, İ. DUİT. 34/22.

155 **Takvim-i Vekâyi**, 1 Kânun-ı sâni 1335(1 Ocak 1919), Nu. 3434.

156 **Alemdar**, 6 Kânun-ı sâni 1335(6 Ocak 1919), Nu. 1333-23

157 **Vakit**, 22 Kânun-ı sâni 1335(22 Ocak 1919), Nu. 449.

lara daha kolay uyum sağlayarak asgari ölçekte yaşamını sürdürmeye devam ederken şehirli toplumun mağduriyete daha fazla maruz kalmış olduğu söylenebilir. Çünkü şehir hayatı birbirine bağlı çok sayıda toplumsal, iktisadi, askerî ve benzeri değişkenin meydana getirdiği bir yaşam biçimidir. Osmanlı payitahtı İstanbul da o günkü Avrupa'nın devasa şehirlerinden birisi olması münasebetiyle harbin mağduriyetlerini devâsa boyutlarda yaşamıştır. Harp esnasında ve Mütareke'den sonra İstanbul ahalisinin kömür, iâşe, su, ulaşım, aydınlatma gibi hayatın vazgeçilmez ihtiyaçlarını karşılama konusunda büyük mağduriyet yaşadığı anlaşılmaktadır. Özellikle kömür kıtlığı, İstanbul halkını ekmek ve su kıtlığı kadar perişan etmiştir. O günkü teknolojinin temel enerji kaynağı durumunda olan kömürün şehrin ihtiyaçlarına cevap verememesi; ısınma sıkıntısı, değirmenlerin, fırınların, hamamların çalışmaması demektir. Kömür kıtlığı, elektrik üretiminin ve su dağıtımının yapılamaması, sokakların aydınlatılamaması demektir.

İstanbul halkı kömür kıtlığına bağlı sorunlar yumağını harp sonunda iliklerine kadar hissetmiştir. İstanbul'u esir alan açlık, kıtlık ve sağlık sorunları ile başa çıkmak, sorunları çözmekle mükellef olan dönemin devlet ve hükûmet adamlarının âdeta imtihanı olmuştur. Bu sorunları kısa sürede ortadan kaldırmak hiç de kolay olmamış, Ekim 1918 tarihinden itibaren en üst dereceye ulaşan İstanbul'un bunaltıcı manzarası, resmî makamların aldığı idari ve pratik tedbirler sayesinde 1919 yılı ilkbaharından itibaren aşılmaya başlanmış, İstanbul'un toplumsal hayatında belirgin bir düzelme meydana gelmiştir. Osmanlı payitahtının kömür ihtiyacının temin edilmiş olmasıyla fabrikalar, vapurlar, trenler, değirmenler, fırınlar, hamamlar yeniden çalışmaya sokaklar ve evler yeniden aydınlatılmaya başlanmıştır. 3 Mart 1919 tarihinden itibaren tramvayların da sefere başlamasıyla İstanbul halkı rahat bir nefes almış, fiyatların gerilemeye başlamasına bağlı olarak iâşe sıkıntısı da hafiflemeye başlamıştır¹⁵⁸. Mütarekenin imzalandığı günlerden başlamak üzere 1919 yılı İlkbahar'ına kadar hükûmetlerin almış oldukları idari ve pratik tedbirlerin asıl semeresi 1919 yılı içerisinde topluma tam olarak yansımaya başlamıştır¹⁵⁹.

158 Feridun Ergin, "Mütareke Kabineleri", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C. VII, S. 21, s. 396.

159 **Düstür**, Tertib-i sâni, C. 11, s. 36, Okay, **Bir Meşrutiyet Aydını Nüzhet Sabit**, s. 135.

KAYNAKLAR**A- BOA (Başbakanlık Osmanlı Arşivi).**

(Belgelerin dosya ve gömlek numaraları dipnotlarda gösterilmiştir).

BEO. (Başbakanlık Evrak Odası Evrakı).

DH. EUM. 3. Şb. (Dâhiliye Nezâreti İdare-i Umumiyye 3. Şube Evrakı).

DH. EUM. 5. Şb. (Dâhiliye Nezâreti İdare-i Umumiyye 5. Şube Evrakı).

DH. EUM. 6. Şb. (Dâhiliye Nezâreti İdare-i Umumiyye 6. Şube Evrakı).

DH. MB. HPS. (Dâhiliye Nezâreti Mebânî-i Hapishane Müdüriyeti Evrakı).

DH. İ.UM. (Dâhiliye Nezâreti İdare-i Umumiyye Evrakı).

DH. İ.UM. EK. (Dâhiliye Nezâreti İdare-i Umumiyye Ekleri Evrakı).

DH. ŞFR. (Dâhiliye Nezâreti Şifre Kalemi Evrakı).

DH. UMVM. (Dâhiliye Nezâreti Umûr-ı Mahalliye-i Vilâyât Müdüriyeti Evrakı).

DH. SAİD-d, 2/1008. (Dâhiliye Nezâreti Sicill-i Ahval Defterleri).

İ. DUİT. (Dosya Usulü İrade Tasnifleri Evrakı).

MV. (Meclis-i Vükela Mazbataları).

B- Yayınlanmış Belgeler

MAZC. (Meclis-i Âyan Zabıt Ceridesi), İ: 16, C:1.

MMZC. (Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi), D. 3, İ. 5, C. 1.

Meclis-i Mebusan Encümen Mazbataları ve Levayih-i Kanuniyye, Sene 1334, C. 2.

TBMMZC. (Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Cerideleri), 1341, C. 1

C- Süreli Yayınlar

Alemdar 1918,1919.

Düstûr, Tertib-i evvel, C. 2.

Düstûr, Tertib-i sâni, C. 9-11.

İkdam, 1918, 1919.

Minber, 1918.

Sabah, 1918, 1919.

Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, 1333-1334(1918).

Takvim-i Vekâyi, 1918, 1919.

Vakit, 1918, 1919.

D- Araştırma-İnceleme Eserler

Ahmet İzzet Paşa, **Feryadım**, Yayına Hazırlayan: Süheyl İzzet Furgaç-Yüksel Kanar, Nehir Yayınları, İstanbul 1993.

AKIN, Nur, **19. Yüzyılın İkinci yarısında Galata ve Pera**, İstanbul 1998.

ALPERÖZ, Nusret, “İstanbul Elektrik İşletmesinin Tarihçesi”, **Elektrik Mühendisliği Dergisi**, C. 15, S. 179, Kasım 1971.

AYDEMİR, Şevket Süreyya, **Tek Adam**, C. I, Remzi Kitabevi, İstanbul 1983.

AYDIN, Mehmet, **Mütareke Döneminde İstanbul'un İaşesi Meselesi (1918–1922)**, OMÜ, Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, Samsun 2002.

-----, “Mütareke Döneminde İstanbul'da Hayat Pahalılığı Sorunu (1918–1922)”, **History Studies**, Volume 2/2, 2010.

AYIŞIĞI, Metin, Mareşal Ahmet İzzet Paşa, TTK. Yayınları, Ankara 1997.

-----, **Kurtuluş Savaşı Sırasında Türkiye'ye Gelen Amerikan Heyetleri**, TTK Yayınları, Ankara 2004.

BARAN, Tülay Âlim, “Mütareke Döneminde İstanbul'daki Rus Mültecilerin Yaşamı” **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Cilt. XXII, Sayı. 64-65-66, (Mart-Temmuz-Kasım 2006).

BUDAK, Mustafa, “Mütareke Döneminde İtilaf devletlerinin Müdahaleleri (30 Ekim 1918-15 Mayıs 1919)” **İlmi Araştırmalar Dergisi**, İstanbul 1997, S. 5.

CRİSS, Bilge, **İşgal Altında İstanbul**, İletişim Yayınları, İstanbul 2007.

ÇAVDAR, Necati, “Mütareke Döneminin İlk Aylarında İstanbul'da Ekmek Meselesi”, **Bellekten**, Cilt: LXXVIII-Sayı: 281, Nisan 2014.

ÇAVDAR, Tevfik, **Türkiye Ekonomisinin Tarihi**, İmge Kitabevi, Ankara 2003.

-----, **Milli Mücadele'ye Başlarken Sayılarla Durum ve Genel Görünüm**, Cumhuriyet gazetesi Yayınları, 2001.

ÇOLAK, Melek, "XX. Yüzyıl Başlarında İstanbul'da Trafik ve Tramvay" **Osmanlı Araştırmaları Dergisi**, C. XXII, 2003.

DURU, Orhan, **Amerikan Gizli Belgeleriyle Türkiye'nin Kurtuluş Yılları**, Türkiye İş Bankası Yayınları, Ankara 2001.

ELDEM, Vedat, **Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi**, TTK Yayınları, Ankara 1994.

-----, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, TTK Yayınları, Ankara 1994.

ENGİN, Vahdettin, **İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları**, İTO Yayınları, İstanbul 2011.

ERDOĞAN, Tamer, **Türk Romanında Mütareke İstanbul'u**, Kanat Kitap, İstanbul 2005.

ERGİN, Osman Nuri, **Mecelle-i Umur-ı Belediye**, C. 5, İBB. Yayınları, İstanbul 1995.

ERGİN, Feridun, "Mütareke Kabineleri", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, C.VII, S. 21, Temmuz 1991.

GENÇ, Hamdi, **Ereğli Kömür Madenleri (1840-1920)**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2007.

İaşe-i Umumiyye Kararnamesi, Matbaa-i Askeriye, Dersaadet 1333/1917 (Eski harfli basım).

İstanbul ve Diğer Kentlerde 500 yıllık Fiyatlar ve Ücretler, Haz: Şevket Pamuk, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Yayınları, Ankara 2011.

KARA, Murat , "Osmanlı Devleti'nin Son Döneminde Ereğli Kömür Havzası (1829- 1920)" **History Studies**, Volume 5, Issue 1.

KARATAŞER, Büşra, **"Birinci Dünya Savaşı ve Mütareke Dönemi'nde İstanbul'un İaşesi"**, iibfdergisi.ksu.edu.tr/Imagesimages/files/2013-7(1).pdf.

KAYSERİLİOĞLU, Sertaç- MAZAK, Mehmet-KON, Kadir, **Osmanlı'dan Günümüze Havagazının Tarihi**, C. 1, İstanbul 1999.

KUNERALP, Sinan, **Son Dönem Osmanlı Erkan ve Ricali**, İsis Yayınları, İstanbul 1999.

OĞUZ, Ayşe Başak, “Kayıp Demiryolunun Peşinde”, **Popüler Tarih**, Haziran 2002.

OKAY, Cüneyd, **Bir Meşrutiyet Aydını Nüzhet Sabit**, Akçağ Yayınları, Ankara 2001.

OKDAY, Şefik, **Büyükbabam Son Sadrazam Ahmet Tevfik Paşa**, Marsan Matbaacılık, İstanbul 1986.

Osmanlı Sanayii 1913, 1915 Yılları Sanayi İstatistikleri, Tarihi İstatistikler Dizisi, C. 4, Haz: A. Gündüz Ökçün, Devlet İstatistik Enstitüsü Yayınları, Ankara 2003.

ÖZDEMİR, Mehmet, **Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demir Yolları Yapısal Ekonomik Sorunlar (1918-1920)**, TC. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2001.

ÖZDEMİR, Naziye, **Türkiye’de Elektriğin Tarihsel Gelişimi**, Ankara Üniversitesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2011.

ÖZER, İlbeyi, “Mütareke ve İşgal yıllarında Osmanlı Devleti’nde Görülen Sosyal Çöküntü ve Toplumsal Yaşam”, **OTAM**, Sayı 14, Yıl. 2003.

ÖZTEL, Muharrem, “İstanbul’un Temel İhtiyaçlarından Mahrukâtın (Odun ve Kömür) Önemi ve Mahrukât Piyasası (1789-1918)”, **Turkish Studies**, Volume 8/7, p. 492.

ÖZTÜRK, Ali İhsan, “I. Dünya Savaşı Yıllarında Bir Sivil Toplum Girişimi Öyküsü: Haliç Vapur Ücreti Zammına Halkın Tepkisi”, ataturkilkeleri.istanbul.edu.tr/wp-content/uploads/.../yda-03-ozturk.pdf.

-----, “İstanbul’un İşgali Sırasında Üsküdar-Kadıköy Su Şirketi’ne El Konulması”, s. 35-37. ataturkilkeleri.istanbul.edu.tr/wp-content/.../03/yda-15-16-ozturk.pdf.

QUATAERT, Donald, **Osmanlı İmparatorluğu’nda Madenciler ve Devlet**, Çev. Nilay Özok Gündoğan- Azat Zona Gündoğan, Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2009.

-----, “19. Yüzyılda Osmanlı Devleti’nde Madencilik”, Çev. Ahmet Günlük, **Tanzimat’tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi**, C. 4, İletişim Yayınları, İstanbul 1985, s. 915.

SABİT, Nüzhet, **İşe'de Kırkbeş Gün**, Yayına Hazırlayan: Cüneyd Okay, İstanbul 2006.

SANDERS, Liman Von, **Türkiye'de 5 Yıl**, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2010.

SARIKOYUNCU, Ali, "Emperyalizm ve Zonguldak Kömür Havzası", **OTAM**, Yıl 1993, S. 4.

SEYİTDANLIOĞLU, Mehmet, "Yerel Yönetim Metinleri XII- Etmekçilik (Ekmekçilik) Hakkında Nizamname", **Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi**, C. 7, 1998, S. 1.

TEKELİ İlhan-Selim İLKİN, "Osmanlı İmparatorluğunun I. Dünya Savaşındaki Ekonomik Düzenlemeleri içinde İşe Nezâreti ve Kara Kemal Bey'in Yeri", **XII. Türk Tarih Kongresi**, C. III, TTK. Yayınları, Ankara 1990.

TEMEL, Mehmet, **İşgal Yıllarında İstanbul'un Sosyal Durumu**, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1998.

TOPRAK, Zafer, **İttihat ve Terakki ve Devletçilik**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1995.

TUNALI ÇALIŞKAN, **Fehime-Zikrullah Kırmızı, İstanbul Ulaşımı ve İETT Tarihsel İstatistikleri**, İstanbul 2010.

TÜRKMEN, Zekeriya, "İstanbul'un İşgali ve İşgal Dönemindeki Uygulamalar (13 Kasım 1918–16 Mart 1920)", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, C. XVIII, S. 53, Temmuz 2002.