

RUMELİ DEMİRYOLLARINDA İHALE YOLSUZLUĞU

Vahdettin ENGİN, Doç.Dr.

Demiryolu XIX. yüzyılın ilk yarısından itibaren insanların hizmetine girmiş ve ulaşımı getirdiği olağanüstü kolaylık ve sürat dolayısı ile kısa sürede benimsenerek yaygınlaşmaya başlamıştır. Avrupa ülkelerinde başlayan bu gelişmeler diğer dünya devletlerinin de ilgisini çekmiş, bu çerçevede Osmanlı Devleti de konu ile yakından ilgilenmeye başlamıştır. Bu sırada ülkede batılılaşma sürecinin yaşanıyor olması, batı kökenli bir icat olan demiryoluna ilgiyi daha da arttırmıştır. Esas itibarıyla de demiryolu ulaşımında adeta bir devrim yarattığından kendisini her halükarda kabul ettirmektedir.

Tanzimat dönemi Osmanlı idarecileri, Avrupa ile siyasi entegrasyon için demiryolunun önemini çabucak kavramışlar, ayrıca askeri ve ekonomik avantajlarını da gözönünde bulundurarak İstanbul'u Balkanlara ve Avrupa Ülkelerine bağlayacak bir demiryolu hattının yapımını gündeme getirmişlerdir. İşin bu aşamasında iki önemli handikap karşılarına çıkmıştır. Öncelikle ülkede demiryolu inşaatını gerçekleştirecek teknik elemanlar mevcut değildir. İkinci olarak, büyük çaplı bir yatırım olan bu iş için gerekli sermaye birikimi yoktur.

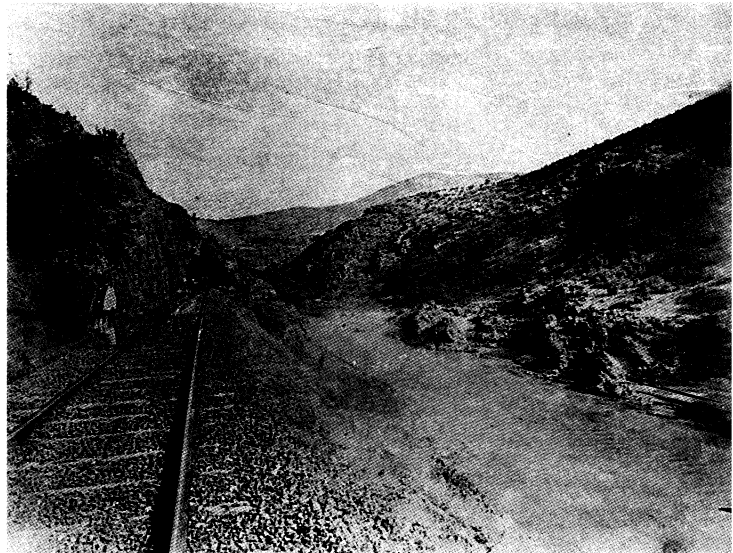
Rumeli demiryolları adı verilen projeye çok önem verildiğinden ve mutlaka gerçekleşmesi istendiğinden Avrupalı sermaye çevrelerine imtiyaz verme arayışı içine girilmiştir. Bir kaç başarısız girişimden sonra Macar kökenli bir Yahudi olup Belçika'da bankerlik yapan Baron Maurice de Hirsch ile irtibat kurulmuştur. Bu andan itibaren de XIX. yüzyılda gerçekleşen dünya çapında bir ihale yolsuzluğu ve vurgununun çarkları işlemeye başlamıştır.

Bu vurgunun aktörleri olan iki kişi hadisenin cereyanında önemli rol oynamışlardır. Osmanlı Devleti adına hareket eden Nafia Nazırı (Bayındırlık Bakanı) Garabet Artin Davud Paşa adından da anlaşılacağı üzere Ermeni kökenli bir zattır. Rumeli demiryollarını yapmayı taahhüt eden Baron Hirsch ise bu sırada hiç bir sermayesi olmayan bir banker konumundadır.

Karşılıklı görüşmeler neticesi Baron Hirsch 2000 kilometre olarak öngörülen demiryolunun sermayesini de kendisi tedarik etmek suretiyle yapmayı taahhüt etmiştir. Bu çerçevede taraflar aralarında bir mukavele hazırlamışlardır. Yalnız bunun yürürlüğe girebilmesi için Osmanlı Devleti tarafından onaylanması gerekmektedir.

17 Nisan 1869 tarihli bu mukavele oldukça girift bir tarzda hazırlanmıştır. Daha sonraki gelişmelerden özellikle bu şeklin tercih edildiği anlaşılabacaktır. Mukavele hükümlerinden, işin mali yapısı ile ilgili olanlar ana hatları ile şu şekildedir. Rumeli demiryollarını inşa etmek üzere Baron Hirsch'e 99 yıl süre ile imtiyaz verilmektedir. İmtiyaz sahibinin yapacağı inşaatı mukabil Osmanlı Devleti 99 yıl boyunca devam edecek tarzda senede kilometre başına 14 bin frank ödeyecektir. Bu mali yükün senelik portresi 2000 kilometre demiryolu için 28 milyon frank tutmaktadır. İnşaatı yapacak firma işletmeyi başka şirkete devredebilecektir. Nitekim bu yapılmış ve Baron Hirsch işletme işini Yahudi kökenli zengin bir aile olan Rothschild'lerle anlaşılmıştır. Bu çerçevede Rothschild'lere ait Avusturya Güney Demiryolları Şirketi ile yapılan ayrı bir mukavele ile bu şirket işletme işini üstlenmiştir. Mali gücü yüksek bir firma olması hasebiyle Avusturya Güney Demiryolları şirketinin işin içinde olması güven verici bir unsur olarak değerlendirilmiştir. Söz konusu şirket yapacağı işletme neticesi elde edeceği gelirin kilometre başına 8000 frankını Baron Hirsch'in sahibi olduğu inşaat şirketine ödeyecektir. Böylece Baron Hirsch kilometre başına 14 bin frankı devletten, 8000 frankı da işletme şirketinden olmak üzere 22 bin franklık bir rant temin etmiş oluyordu. Mukavelelerin bir başka hükmüne göre ise devletin ödemesi gereken miktarı karşılık göstermek sureti ile Baron Hirsch sermaye tedariki için mali operasyon yapabilecekti.

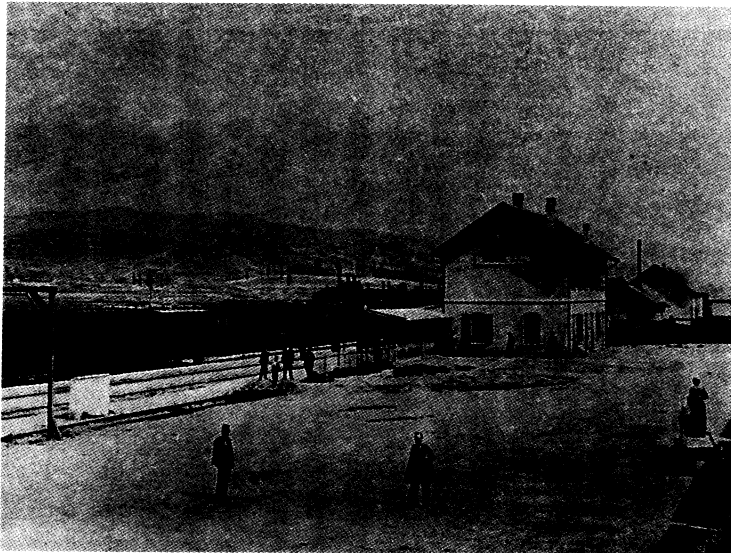
Rumeli demiryollarının Üsküp-Mitroviçe hattında bulunan bir tünel. Görüldüğü gibi tünele siva daf yapılmamıştır.



Sadece ana hatlarını verdiğimiz bu mukaveleyi alan Nafia Nazırı Davud Paşa tasdik ettirmek için İstanbul'a gelmiştir. Fakat mesele Bakanlar Kurulu'nda görüşülürken bir takım itirazlar gündeme gelmiş ve Davud Paşa'dan izahat istenmiştir. Bu aşamada kendisinin mukavele hükümlerinden tam haberdar olmadığı ve mukaveleyi de Paris'li bir avukata hazırlattığı anlaşılmıştır. Dolayısı ile hükümlerde düzenlemeler yapmak üzere Paris'e geri gönderilmiştir. Davud Paşa düzenleme yapmada pek başarılı olamadığı gibi işletme şirketine bir takım tavizler vermek zorunda dahi kalmıştır. Avusturya şirketi işletmeden elde edilecek geliri tahmin edemedikleri için bir risk aldıklarını, bu sebeple işletme şirketinin Baron Hirsch'e ödeyeceği yıllık kilometre başına 8000 frankın 20 yıllık geçici bir dönem için Osmanlı Devleti tarafından ödenmesini istemiştir. Davud Paşa devlete ağır yük getiren diğer hükümleri değiştiremediği gibi bu en son teklifi de kabul etmiştir.

Burada yeni tavizler koparan Rothschild'lere ait işletme şirketinin adeta Baron Hirsch adına hareket ettiği anlaşılmaktadır. Nitekim istediği tavizi koparan işletme şirketi ani bir kararla işletme işinden çekilmeye karar vermiştir. Bu durumda işin gerçekleşme şansı azalmış gibi görünmektedir. Fakat danışıklı bir dövüş olduğu belli olan bu gelişme sonrasında Baron Hirsch devreye girmiş ve işletmeyi de kendisinin üstlenebileceğini Osmanlı hükümetine duyurmuştur. Zor durumda kalan hükümet işin aciliyetini ve başka bir müteahhit bulmanın güçlüğüne gözönünde bulundurarak Hirsch'in teklifini kabul etmiştir. Bu durumda Hirsch sermaye temini için devletin 99 yıl boyunca ödeyeceği yıllık 28 milyon frankı teminat olarak gösterebileceği gibi işletmede de 20 yıl boyunca hiç bir riske girmeden hareket etme avantajına sahip oluyordu. İşin bu şekilde neticelenmesinde Hirsch'in gerek Davud Paşa'ya gerekse diğer bazı Osmanlı Devlet adamlarına dağıttığı rüşvetlerin önemli payı olmuştur.

**Rumeli
Demiryollarının
en önemli
merkezlerinden
biri: Selanik
İstasyonu**



Bu aşamadan sonra Hirsch 1870 yılı Ocak ayında her ikisi de kendi kontrolünde olan inşaat ve işletme şirketlerini kurmuştur. Sıra, inşaatın yapımında kullanılacak sermayenin tedariki için piyasaya tahvil çıkarılmasına gelmiştir. Hirsch burada da ilginç bir yöntem uygulayarak satış şanslarını arttırmak için tahvilleri ikramiyeli olarak düzenlemiştir. Bu çerçevede beheri 400 frank değerinde 1.980.000 adet tahvilin piyasaya sürülmesi kararlaştırılmıştır. Baron Hirsch bu tahvilleri devletten adedini 128,5 franktan satın almış ve hemen akabinde bir bankalar grubuna tanesini 150 franktan satmıştır. Böylece daha işin başında hiç bir emek sarfetmeden 42.570.000 frank kazanmış olmaktadır. Ayrıca bankalar grubunun piyasaya süreceği tahvillerden de pay alacaktır. Nitekim bu paylarla kazancının 56.600.00 franka ulaştığı görülmektedir. Bu gelişme daha demiryolu inşaatı başlamadan olmakta ve Hirsch sadece tahvil oyunu sayesinde bu kadar yüklü bir miktar kazanmaktadır. Aslında bu safhada kendisine geniş bir hoşgörü gösterildiği anlaşılmaktadır. Yoksa fiyatı 400 frank olan bir tahvili üçte biri değeriyle satmayı hükümet de başarabilirdi.

Tahvillerin değerinden çok ucuza satılmış olmasına rağmen netice itibariyle ele geçen sermaye ile 1870 yılı içinde inşaat çalışmaları başlamıştır. Baron Hirsch 2000 kilometre olarak öngörülen demiryollarının büyük bir kısmının yapımını taşaron firmalara havale etmiştir. Tabii burada da kendisine önemli bir kazanç payı ayırmak suretiyle. Nitekim inşaat şirketi olarak kilometresini 200.000 franktan inşa edeceği hatlar için taşaron firmalara kilometre başına 100.000 frank ödeme yapmaktadır. Bu durum da son derece kalitesiz bir demiryolu hattının ortaya çıkmasına sebep olmuştur.

Hirsch'in sahibi olduğu inşaat şirketi öncelikle İstanbul-Edirne-Belova; Edirne-Dedeoğlu ve Selanik-Üsküb gibi arazi itibariyle daha kolaylık arzeden hatların inşaatına girişmiştir. Dolayısı ile bu safhada masrafı daha az olmaktadır. İnşaat ilerleyip de Balkan dağlarının aşılmasını gerektiren hatlara sıra gelince buralardaki masraflarının çoğalacağını düşünen Hirsch bir takım problemler çıkarmaya başlamış ve Osmanlı hükümeti ile inşaat şirketi arasında ihtilafların sürdüğü bir döneme girilmiştir.

Baron Hirsch bütün bu ihtilaf ortamı içinde devam ettiği inşaat çalışmaları neticesinde toplam 2000 kilometre demiryolu yapması gerekirken ancak 1279 kilometrenin inşaatını tamamlamış diğer hatların yapımını ise bir ara mukavele ile devlete bırakmıştır. İnşaatın tamamlanması ile gündeme kati kabul meselesi gelmiştir. Devletin oluşturduğu ve üç yabancı teknik adamdan oluşan bir komisyon yaptığı incelemede hatların bu şekilde teslim alınamayacağına karar vermiştir. Bunun üzerine Hirsch de bir komisyon oluşturmuş ve bu komisyonun raporu tahmin edileceği üzere hatların son derece mükemmel inşa edildiği şeklinde olmuştur. Bu arada Selanik-Üsküb hattını bir İtalyan taşaron firması gerçekleştirdiğinden bu hattın

incelenmesini de bir İtalyan komisyonu gerçekleştirmiştir. Söz konusu komisyon hattaki bir çok noksanın varlığını kabul etmekle beraber Hirsch'in firmaya ödediği para ile ancak bu kadarının mümkün olabileceğini ileri sürmüştür.

Taraflar bir uzlaşmaya varamayınca bu defa tarafsız bir komisyonun oluşturulmasına karar verilmiş ve İngiltere'den uzman mühendisler istenmiştir. Gerekli incelemeyi yapan İngiliz mühendisler verdikleri raporda hattın bu şekliyle kabul edilemeyeceğini ve kilometre başına en az 27.000 franklık yeni harcamalara ihtiyaç bulunduğunu beyan etmişlerdir. Buna rağmen Hirsch üzerine düşeni yapmamış ve hatlar kati teslimi yapılmadan geçici kabul yöntemiyle yıllar boyu Hirsch'in işletme şirketi tarafından işletilmişlerdir. Bu arada taraflar arasında ihtilaf ve karşılıklı davalı olma hali devam etmiştir. İhtilaf ancak 1889 yılında Alman hakem Gneist'in Hirsch'i Osmanlı Devleti'ne 27 milyon frank ödemeye mahkum etmesiyle sona ermiştir. Hirsch bu tarihten sonra Rumeli demiryolları imtiyazını Almanlara devretmiştir.

Rumeli demiryolları imtiyazını aldığı anda hiç bir sermayesi olmayan iflas etmiş bir banker konumunda olan Hirsch bu işten meşru ve gayri meşru olarak kazandığı 350 milyon frank gibi muazzam bir meblağ ile bir anda Avrupalının sayılı zenginleri arasına girmişti. Bu olay ticari çevrelerde XIX. asrın vurgunu olarak değerlendirilmişti. Ünlü tarihçimiz Ahmet Cevdet Paşa'ya göre ise Baron Hirsch'in icraatları ülkemizde bu tür ihalelerde rüşvet ve yolsuzluk kapılarının aralanmasının ilk adımını teşkil etmişti. Hirsch öldüğünde arkasında 800 milyon franklık bir miras bırakmıştır. Hirsch'in bu kazancına karşılık iyi niyetle işe başlayan Osmanlı Devleti, hazinesine ağır bir yük getiren önemli bir borcun altına girmiştir. Rumeli Demiryollarının Osmanlı Devleti'ne toplam maliyeti 2 milyar 800 milyon frank olmuş ve devlet yıllar boyunca bu borcu ödemeye devam etmiştir. Hatta 1954 yılında en son taksiti ödenen birleştirilmiş Osmanlı borçlarının arasında Rumeli demiryolları borcunun da bulunduğunu biliyoruz.

Görüldüğü üzere Osmanlı Devleti gerek Avrupa ile entegrasyona girmek gibi siyasi ve gerekse diğer askeri ve ticari gayelerle büyük çaplı bir girişim yapmışsa da beklentilerine ulaşamamıştır. Buradaki en önemli neden muhakkak ki müteahhit Baron Hirsch'in kötü niyeti olmuştur. Ama bunun yanında devletin bu işlerdeki tecrübesizliği de önemli bir faktördür. Nitekim bu olaydan alınan ders çerçevesinde bir süre demiryollarının devlet tarafından yapılması gündeme gelmiştir. Fakat ne sermaye, ne teknik eleman ve ne de işletmecilik açısından yeterli birikime sahip olunmadığından yine yabancı şirketlere imtiyazlar verilmiştir. Yalnız bu defa mukavele hükümlerinde daha titiz davranıldığı görülmektedir. Netice itibarıyla Rumeli demiryolları oldukça pahalıya patlayan ama önemli dersler de içeren bir tecrübe olarak tarihimizdeki yerini almıştır.

ZEYİLNAME...

Uğur MUMCU

Bugün pazar, nedense dilimin ucuna ANAP'ın o eski şarkısı takılıyor. "Arını/balımı/peteğim..." Bugün bu şarkıyı ele alıp bir pazarlık yazı mı yazayım? Yoksa son güncel olaylara mı değineyim... Gazetecinin görevi güncel olayları yazmak, öyleyse şu Yüce Divan konusuna girelim.

İki eski Bayındırlık Bakanına Yüce Divan yolunun açılması, ANAP içinde tepkiyle karşılanıyor.

Bu iki eski bakan, Safa Giray ve Cengiz Altınkaya TBMM Başkanlığı'na gönderdikleri açıklamada, otayol ihaleleri ile ilgili sözleşmelerde "büyük ekonomik bunalımlarda" yüklenici şirkete "fiyat farkı" ödeneceğine ilişkin madde bulunduğunu, TBMM Soruşturma Komisyonu'nun bu maddeyi "olağanüstü durumda fiyat farkı ödenmeyecektir" biçiminde yorumladığını ileri sürüyorlar.

İki eski bakan, TBMM Başkanlığı'na gönderdikleri açıklama metnine 16 Aralık 1986 günü Karayolları Genel Müdürlüğü ile yüklenici şirket "Enka-Bechtel Müsterek Teşebbüs Ortaklığı" arasında imzalanan "Gerede-Ankara ve Ankara Çevre Yolu" sözleşmesinin 65. sayfasının noter onaylı örneğini de sunmuşlar.

İki bakanın sundukları söz konusu sözleşmenin 71. maddesi şöyle:

- Teklif tarihini takiben işlerin inşa edilecek olan ülke dahilinde o ülke hükümetinin döviz kısıtlamaları koyması veya ülke parasının devalüasyonu sonucu büyük ekonomik bunalım geldiği takdirde idare, söz konusu ekonomik bunalım sebebiyle veya neticesinde işlerin icrası bakımından veya işlerle ilgili olarak artan masrafları müteahhide ödeyecektir. Ancak işbu maddedeki hiçbir husus, söz konusu durumlarda müteahhide tanınmış olan her türlü hakları veya hukuki yollar hiçbir şekilde ihlal etmeyecektir.

Oysa, aynı sözleşmenin 85. sayfasının 19. satırında yer alan ve iki bakanın fiyat kararına dayanarak olarak seçtikleri bu "ödeyecektir" sözcüğü, "ödenmeyecektir" biçiminde düzeltilmiştir!

"Zeyilname", bir sözleşmenin koşulları üzerinde bazı değişiklikler yapan ya da sözleşme metnindeki yanlışları düzelterek geçerli son metin demektir.

Bu geçerli son metin, yüklenici şirketlere "büyük ekonomik bunalımlar"da ek para ödeneceğini değil, "ödenmeyeceğini" öngörüyor.

Sözleşmenin İngilizce metninin 72. sayfasında: "Addendum" başlıklı bölümde aynı düzeltme yapılmış ve 7. satırda yer alan "shall pay" sözcükleri, "shall no pay" olarak düzeltilmiştir.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün 1986 yılındaki bu sözleşmeden sonra yaptığı başka sözleşmelerde de bu 71. maddede hep "ödenmeyecektir" sözcüğü yer almıştır. Örneğin "İzmir-Pozantı, Ayır-Adana-Toprakale-Gaziantep Otayolu Sözleşmesi, Sayfa 50...

Bu iki eski bakan, kendilerini savunurlarken sözleşmede yer alan "ödenmeyecektir" sözcüğünü nasıl olur da "ödeyecektir" diye sunarlar?

Ve fiyat farkı kararına bu yanlışla dayanarak savunurlar?

Sözleşmeyi neden baştan aşağı hiç okumazlar?

Sözleşmeyi okumazlarsa bu yanlıtı; bilerek, isteyerek yapıyorlar demektir.

Okumazlarsa TBMM ve kamuoyunu bilerek yanıltıyorlar, okumamışlarsa çam üstünde çam devirecek "aymazlık rekoru" kıyorlar!

Bu iki eski bakan 30 Ekim 1989 gün ve 69/14657 sayılı fiyat kararına, "işte bu sözleşme büyük ekonomik bunalımlarda müteahhitlere ek para ödeneceğini öngörüyor" mantığı ile savunmaya kalkıyorlar.

Oysa, işte kanıtlandı, sözleşmede tam bunun tersi söz konusu; bu gibi durumlarda "para ödenmesi değil ödenmemesi gerektiği" yazılı...

TBMM Soruşturma Komisyonu, fiyat kararına ilişkin yürürlüğe sokulması ile 31.12.1991 tarihine kadar geçen sürede oto-yol yüklenici şirketlere toplam 1.152.457.550 78 Amerikan Doları ve 1.211.331.87 İngiliz Sterlini ödeme yapıldığını saptıyor (Rapor s. 11).

Bu iki sayın bakana kendilerini savunmaları için bu işlerden anlayan avukat bulmalarını salık veriyoruz.

Yoksa, Yüce Divan'da savunmalarını TBMM Başkanlığı'na gönderdikleri açıklama gibi yapacaklarsa yandılar demektir.

Neyse efendim, ne diyorduk?..

"Arını/balımı/peteğim" diyorduk... İyi pazarlar... Geçmiş olsun, geçmiş olsun...

Cumhuriyet Gazetesi, 24 Ocak 1993