

T.C.
KIRIKKALE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
MALİYE ANABİLİM DALI

SOSYAL VE EKONOMİK SONUÇLARI İLE OSMANLI
DEVLETİ'NDEN CUMHURİYETE MİRAS: YOL VERGİSİ
YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Ezgi ALTUNDAĞ

Danışman
Doç. Dr. Alparslan UĞUR

Aralık-2020

KIRIKKALE

KABUL-ONAY

Doç. Dr. Alparslan UĞUR danışmanlığında Ezgi ALTUNDAĞ tarafından hazırlanan “Sosyal ve Ekonomik Sonuçları İle Osmanlı Devleti’nden Cumhuriyete Miras: Yol Vergisi” adlı bu çalışma jürimiz tarafından Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye Anabilim dalında Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

04/01/2021

(Başkan)

Doç. Dr. Alparslan UĞUR

(Üye)

Doç. Dr. Neslihan KOÇ

(Üye)

Dr. Öğr. Üyesi M. Kemal BOSTAN

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylım.

.../.../2021

Doç. Dr. Abdussamed YEŞİLDAĞ

Enstitü Müdürü

KİŞİSEL KABUL SAYFASI

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum Sosyal ve Ekonomik Sonuçları İle Osmanlı Devleti'nden Cumhuriyete Miras: Yol Vergisi adlı çalışmanın, tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve faydalandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak faydalanılmış olduğunu beyan ederim.

04/01/2021

Ezgi ALTUNDAĞ

ÖNSÖZ

Eğitim hayatımda desteklerini benden esirgemeyen annem Gltaze ALTUNDAĞ'a, abim Engin ALTUNDAĞ'a, duaları ile her zaman destek olan ancak mezuniyetimi göremeyen babaannem Hatice ALTUNDAĞ'a, desteğini her zaman hissettiğim Neslihan KANDEMİR'e, patileri ve sonsuz sevgisi ile kedim GÖLGE'ye kaygılarımda, sevinçlerimde bana ortak olan arkadaşlarıma her anımda yanımda oldukları için teŐekkürü bir borç bilirim.

Değerli hocam, danıŐmanım Doç. Dr. Alparslan UĞUR'a akademide yer almak istediğimi belirttiğim ilk günden itibaren bu yolculukta birlikte ilerlememize izin verdiği, kendisi sadece bir tez danıŐmanı olarak değil aynı zamanda akademik yolculuğumda görüŐleriyle bana bir rehber olduğu için ve bu çalışmanın ortaya çıkmasıyla akademik bir kimlik kazanmama yardımcı ve her adımda yanımda olduğu için, akademik yaŐamıma ve tezime olan desteği ve katkılarından dolayı sonsuz teŐekkürlerimi sunarım.

ÖZET

ALTUNDAĞ, Ezgi, “Sosyal ve Ekonomik Sonuçları İle Osmanlı Devleti’nden Cumhuriyete Miras: Yol Vergisi”, Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale, 2020.

İlk yerleşim yerlerinin oluşmasıyla beraber iletişim ve ulaşım için yollar, günümüzde olduğu gibi oldukça önemli, özellikle ordu ve ticaret açısından hayati öneme sahiptir. Toplumlar yüzyıllar boyunca yeni topraklara, yeni kaynaklara ve diğer toplumların tecrübelerine erişim sağlamak için yolları kullanmışlardır. Yollar, ayrı coğrafyalarda farklı kültürlere sahip insanların etkileşime geçmeleri için önemli bir araçtır. Bu nedenle yollar, toplumlar ve devletler tarafından muhafaza edilmeye çalışılmıştır. Osmanlı Devleti, kuruluşundan itibaren fethettiği topraklardan miras kalan yolları kullanmıştır. Fakat İstanbul’un fethiyle dünya ticaret güzergahının değişmesi ve Osmanlı topraklarından ipek ve kral yollarının geçmesiyle yolların önemi artmıştır. Osmanlı’da, Tanzimat’ın ilanına kadar olan sürede yolların yapımı devlet hazinesinden karşılanmıştır. Fakat Tanzimat’ın ilanından sonra ekonomik sıkıntılar sebebiyle ülkenin altyapısı için gereken harcamalar yapılamamıştır. Bundan dolayı, 1861 yılında zorunlu çalışma yükümlülüğü ilan edilmiştir. Nizamnameye göre, 18-60 yaş aralığındaki her erkeğe 5 senede 20 gün yol inşaatlarında çalışma zorunluluğu getirilmiştir. Böylelikle devlet hem işçi masrafını azaltmayı hem de yol yapım çalışmalarında ilerleme kaydetmeyi amaçlamıştır. Yayınlanan nizamname ardından konu ile ilgili çeşitli nizamnameler hazırlanmış ve yol yapımı için altyapı oluşturulmaya çalışılmıştır. Osmanlı Devleti’nin yıkılmasıyla beraber yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti, ekonomik yetersizlik nedeniyle bazı baş vergilerini uygulamaya aynen devam etmiştir. Yol vergisi de uygulanan baş vergilerinden biridir. Osmanlı’da uygulanan yol vergisinden farklı olarak bedeni nakdi uygulaması görülmüştür. Çalışmamızda; zorunlu çalışma yükümlülüğü aynen uygulamaya devam etmiştir. Bununla başlayan daha sonra hem nakdi hem de bedeni olarak tahsil edilen yol vergisinin, 1929-1952 yılları arasındaki Cumhuriyet Gazetesi arşivinde yol vergisine ilişkin haberler taranarak ekonomik, sosyal, siyasi ve nüfusa dair etkileri üzerinde durulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Vergi, Cumhuriyet Dönemi, Yol Vergisi, Karayolu.

ABSTRACT

ALTUNDAG, Ezgi," Inheritance from the Ottoman Empire to the Republic with its Social and Economic Consequences: Road Tax", Master's thesis, Kırıkkale, 2020.

With the formation of the first settlements, the roads for communication and transportation are very important as they are today, especially vital for the army and trade. Societies have used ways to gain access to new lands, new resources, and experiences of other societies for centuries. Roads are an essential tool for people of different cultures to interact in different geographies. For this reason, roads have been tried to be preserved by societies and states. The Ottoman State has used the roads inherited from the lands it conquered since its foundation. However, with the conquest of Istanbul, the change of the world trade route and the passage of silk and royal roads through the Ottoman lands increased the importance of the roads. In the Ottoman Empire, the construction of the roads was covered by the state treasury during the period until the declaration of the Tanzimat. However, after the announcement of the Tanzimat, the necessary expenses for the infrastructure of the country could not be made due to economic problems. Therefore, compulsory labor was declared in 1861. According to the regulations, every man between the ages of 18-60 is obliged to work in road construction for 20 days in 5 years. In this way, the state aimed both to reduce labor costs and to make progress in road construction works. Following the published regulation, various regulations related to the subject were prepared and infrastructure for road construction was tried to be established. The newly established Republic of Turkey together with the collapse of the Ottoman Empire has remained the same because of the economic inability to perform some head tax. Road tax is also one of the top taxes. Unlike the road tax applied in the Ottoman Empire, the application of physical cash was seen. In our study; The compulsory labor obligation continued to be applied precisely. Starting with this, the economic, social, political, and population effects of the road tax, which was collected both in cash and in physical form, were scanned in the archives of Cumhuriyet Newspaper between 1929-1952.

Keywords: Tax, Republican Period, Road Tax, Highway.

KISALTMALAR

ABD: Amerika Birleşik Devletleri

C.H.P.: Cumhuriyet Halk Partisi

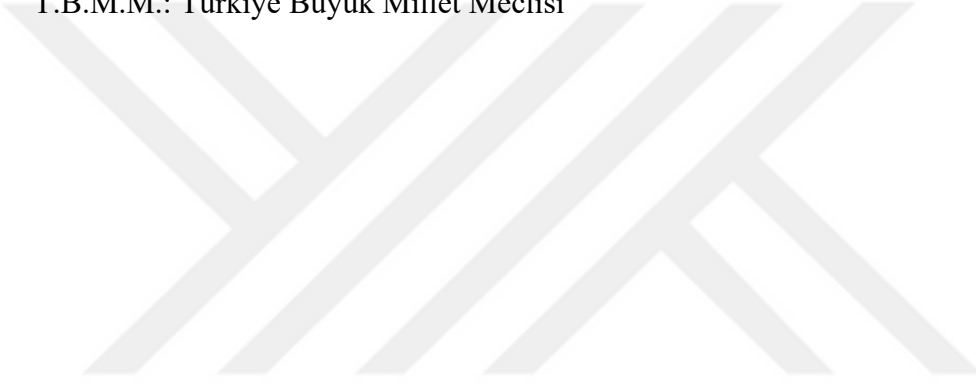
D.P.: Demokrat Parti

GSMH: Gayri Safi Milli Hasıla

KGM: Karayolları Genel Müdürlüğü

MTV: Motorlu Taşıtlar Vergisi

T.B.M.M.: Türkiye Büyük Millet Meclisi



TABLolar

Tablo 1: Asya Yol Güzergahı.....	39
Tablo 2: Avrupa Yol Güzergahı.....	40
Tablo 3: 1862 Nizamnamesine Göre Yolların Sınıfları Ve Ölçüleri	47
Tablo 4: 1925-1947 Yılları Arasında Karayolu Uzunluklarındaki Değişimler.....	70
Tablo 5: 1925-1938 Yılları Arasında Yol Ve Köprü İşleri İçin Yapılan Harcamalar	70
Tablo 6: Nafia Vekaletince Karayollarına Harcanan Paralar Ve Yapılan İşler (1940-50)	73
Tablo 7: Yol Vergisini Nakden Ve Bedenen Çalışarak İfa Edenler (1933-1943)	75

ŞEKİLLER TABLOSU

Şekil 1: Yol Vergisi- Bedeni Mükellefiyet.....	64
Şekil 2: Beycuma – Çaycuma Karayolu Yapımı.....	69



İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	i
ÖZET	ii
İNGİLİZCE ÖZET (ABSTRACT) SAYFASI	iii
KISALTMALAR	iii
İÇİNDEKİLER	vii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLI DEVLETİ'NDE VERGİ YAPISININ İNCELEMESİ

1.1.Vergi Kavramındaki Değişim	3
1.2. Osmanlı Devleti'nde Vergi Yapısının Temel İlkeleri	5
1.2.1. Osmanlı Devleti'nde Uygulanan Vergiler	6
1.2.1.1. Tekalif-i Şeriyye.....	7
1.2.1.1.1. Zekat.....	8
1.2.1.1.1.1.Hayvanlardan Alınan Vergiler.....	8
1.2.1.1.1.1.1. Ağnam Vergisi.....	9
1.2.1.1.1.1.2. Canavar Resmi.....	10
1.2.1.1.1.1.3. Deve ve Camus Resmi.....	11
1.2.1.1.1.2. Ticari Mallar Üzerinden Alınan Vergiler.....	11
1.2.1.1.1.2.1. Gümrük Resmi.....	11
1.2.1.1.1.2.2. Damga Resmi	13
1.2.1.1.2. Aşar Vergisi	13

1.2.1.1.3. Haraç	15
1.2.1.1.3.1. Haracı Muvazzaf	15
1.2.1.1.3.2. Haracı Mukassime	18
1.2.1.1.4. Cizye	18
1.2.1.2. Tekalif'i Örfi	21
1.2.1.2.1. Tanzimat Öncesi Dönemde Örfi Vergiler	21
1.2.1.2.1.1. Nüzul	22
1.2.1.2.1.2. Sürsat	22
1.2.1.2.1.3. Avarız Vergisi	22
1.2.1.2.1.4. İmdadiye-i Seferiye	23
1.2.1.2.1.5. İmdadiye-i Hazariye	23
1.2.1.2.2. Tanzimat Sonrası Dönemde Örfi Vergiler	23
1.2.1.2.2.1. Ancemaatin Vergisi	23
1.2.1.2.2.2. Baş Vergisi	24
1.2.1.2.2.3. İstimal Vergisi	24
1.2.1.2.2.5. Bedel-i Askeri	25
1.2.1.2.2.6. Bedel-i Nakdi	26
1.2.1.2.2.7. Bedel-i Tarik	26
1.2.2. Osmanlı Vergi Sisteminde Muafiyetler	26
1.4. Osmanlı Devleti'nde Vergi Toplama Yöntemleri	29
1.4.1. Emanet Yöntemi	29
1.4.2. Tımar Sistemi (Dirlik Yöntemi)	30
1.4.3. İltizam Sistemi	32
1.4.4. Malikane Sistemi	33

İKİNCİ BÖLÜM

OSMANLI'DAN CUMHURİYETE YOL VERGİSİ

2.1. Osmanlı Devleti'nde Yol Vergisi.....	35
2.1.1. Osmanlı Devleti'ne Miras Kalan Yollar	35
2.1.2. Osmanlı Devleti'nde Yol Meselesi	37
2.1.3. Osmanlı Devleti'nde Yol Vergisinin Uygulandığı Dönemde Sosyal ve Ekonomik Durum.....	43
2.1.4. Osmanlı Devleti'nde Yol Vergisinin İşleyişi.....	45
2.2. Cumhuriyet Dönemi Yol Vergisi.....	50
2.2.1. 1923 – 1929 Dönemi Yol Vergisi Uygulamaları	51
2.2.1.1. Tarik-i Bedeli Nakdisi.....	52
2.2.1.2. Umur'u Nafia Programı (Yol İşleri Programı).....	54
2.2.1.3. Yol Mükellefiyeti Kanunu	56
2.2.1.4. Devlet ve Vilayet Yollarının Tevhidi Hakkındaki Kanun	58
2.2.1.5. Şose ve Köprüler Hakkındaki Kanun.....	58
2.2.2.1930 – 1938 Dönemi Yol Vergisi Uygulamaları	64
2.2.3.1940 ve Sonrasında Yol Vergisi Uygulamaları	71

3. BÖLÜM

YOL VERGİSİNİN SOSYAL VE EKONOMİK SONUÇLARININ ANALİZİ

3.1. Yol Vergisi'nin Ekonomik Etkileri.....	81
3.1.1. Cumhuriyetin İlk Yıllarında Yol Vergisi'nin Ekonomik Etkileri (1929 – 1940 Dönemi)	81
3.1.2. İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Yol Vergisi'nin Ekonomik Etkileri (1940 – 1952 Dönemi)	96

3.2. Yol Vergisi'nin Sosyal Etkileri.....	97
3.2.1. 1929 – 1940 Dönemi Sosyal Etkiler	98
3.2.2. 1940 – 1952 Dönemi Sosyal Etkiler	106
3.3. Yol Vergisi'nin Nüfusa Etkileri.....	108
3.3.1. Bekarlık Vergisi	108
3.3.2. Nüfus Mübadelesi Süreci ve Yol Vergisi Mükellefiyeti.....	110
3.4. Yol Vergisi'nin Siyasi Etkileri.....	111
3.4.1. Tek Parti Döneminde Yol Vergisi (1929 – 1950 Dönemi).....	111
3.4.2. 1952 Yılı ve Sonrasında Yol Vergisi	120
SONUÇ	123
KAYNAKÇA.....	127

GİRİŞ

Yaşamın ilk yıllarından itibaren insanoğlu, diğer insanlarla iletişime geçmenin bir yolunu bulmuştur. Toplulukların diğer insanlarla görüşmesi, değiş- tokuş ile beraber ticaretin başlaması ve sonucunda kentler arasındaki ulaşım sağlanması adına yolların açılması gerekli hale gelmiştir. Anadolu toprakları bulunduğu konum itibariyle yüzyıllar boyunca ticaret yollarının geçit haline getirdiği bir koridor görevi grmştir.

Osmanlı Devleti kurulduğu yıldan itibaren Anadolu topraklarında hüküm sürmeye başlamış ve sınırlarına kattığı yolların çoğu Anadolu Selçuklulardan miras kalmıştır. Uzunca yıllar boyunca bu yollar ile ulaşımı sağlayan Osmanlı halkı, yükseliş döneminde ve son dönemlerinde ise askeri amaçlar için açılan yolları kullanmıştır.

Osmanlı, kurulduğu ilk dönemlerde ülke genelinde bayındırlık işleri açısından oldukça önemli ilerlemeler kaydetmiş olmasına rağmen hükümdarlığın son yıllarında bayındırlık işlerine gereken önemi verememiştir. Osmanlı'dan sonraki Milli Mücadele sürecinde ise önceliğin yurt savunması olmasından dolayı ülkenin yol durumu oldukça kötü bir hal almıştır. Uzun süreli savaşların ardından, iflas etmiş bir Osmanlı bakiyesi üzerine kurulan Türkiye Cumhuriyeti kuruluşun ilk yıllarında bayındırlık işleri manasında bir bütçe ayıramamasının yanında çalışmaları da ötelemek zorunda kalmıştır.

Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nde, ekonomik ve sosyal alanlarda çalışmalar yapılarak ilerlemeler kaydedilmeye çalışılmış fakat bu süreçte yol yapımına bir bütçe ayıramamıştır. Osmanlı Devleti'nden miras kalmış vergilerin devamlılığının sağlanmasını öngören mebuslar, Türkiye'de yolların önem kazanmasının yanında kullanılamaz halde olmalarından ötürü yol vergisinin devam etmesine karar vermişlerdir. Devam edilmesine karar verilen yol vergisi, Osmanlı Devleti'nde alınan baş vergilerinin içerisinde yer almaktadır. Osmanlı Devleti'nde ikamet eden 18 yaşından 60 yaşına kadar olan erkekleri, yol yapım, onarım ve bakım çalışmalarında 5 senede 20 gün olacak şekilde bedeni vergi mükellefi durumuna getiren bir vergidir. Türkiye Cumhuriyeti'nde ise dönemin ve rejimin şartlarına göre kanunlarla yol inşaatında çalışma sürelerinde, muafiyet durumunda ve nakdi ifa için belirlenen miktarlarda değişimler ve düzenlemeler yapılarak yol çalışmalarının devamlılığı sağlanmaya çalışılmıştır. Osmanlı Devlet'inden farklı olarak yol vergisinin tahsil

usulüne bedeni nakdi uygulaması eklenmiştir. Cumhuriyet döneminde bir yıl içerisinde iki taksit olarak nakdi ifa edilen vergi, düz oranlı olarak alınmakta ve bu durumda bir çiftçi ile bir milyoner aynı oranda vergi ödemek zorunda kalmaktadır. Her ne kadar Cumhuriyet döneminde düzenlemeler yapılmış olsa da yol vergisinin gayrişahsi, adaletsiz ve basit bir vergi olmasını değiştirememiştir. Bedeni nakdin tahsil edilmesinde ilk olarak yerel yönetimler, muhtarlıklar, il özel idareleri, belediyeler ortak bir iş birliği yürüterek verginin tahsil işlemlerinde görevlendirilmiştir. Süreç içerisinde, vergi tahsilatında meydana gelen sıkıntılardan dolayı tahsil işlemleri merkezi yönetim tarafından yapılmış ve vergiden pay alacak kurumların bütçelerine payları aktarılmıştır. Çalışmamızda; Osmanlı Devleti'nin ardından yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nde devam eden yol vergisinin kaldırılmasına kadar olan süreç ve sonuçları analiz edilmiştir.

Birinci bölümde; Osmanlı Devleti'nin ekonomisini temelden etkileyen vergi yapısı ve uygulanan vergiler ile vergilerin tahsil edilme yöntemleri genel bir çerçevede içerisinde incelenmiştir.

İkinci bölümde; Osmanlı Devleti'nden yeni Türkiye'ye miras kalan karayollarının durumu ve bu esnada devletin sosyal ve ekonomik durumuna dair incelemeler yapılmıştır. Karayollarımızın temellerinin atıldığı Cumhuriyet öncesi dönemin ardından yol vergisinin uygulamaları ele alınarak yol vergisinin kanuni gelişimi 1952 yılına kadar olan döneme kadar incelenmiştir.

Üçüncü ve son bölümde ise; arşiv erişimine 1929 yılından itibaren ulaşım sağladığımız dönemin gazeteleri incelenmiş ve bu incelemelerle beraber yol vergisine dair yapılan haberler çerçevesinde yol vergisinin ekonomik, sosyal, nüfus ve siyasi sonuçları analiz edilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLI DEVLETİ'NDE VERGİ YAPISININ İNCELEMESİ

Osmanlı Devleti'nde vergi düzeni kuruluşundan itibaren 1839'lara kadar uzanan bir geçmişe sahiptir. Devletin vergi yapısının oluşmasında Büyük Selçuklu Devleti büyük oranda örnek teşkil etmiştir. Ayrıca imparatorluk süresince daha birçok İslam ve diğer dinlere mensup ülkelerin vergi usulleri Osmanlı vergi sistemini etkilemiştir. Yeni toprakların ülke sınırlarına dahil olmasıyla beraber yeni halk kitlelerinin idareye katılması mali sistemde yenilikler ilave edilmesini gerekli kılmıştır (Öner, 2005:128).

Osmanlı Devleti'nde vergi sisteminin ve vergi hukukunun doğuşunun temelinde İslam dininin dayanakları bulunmaktadır. Şer'i ve Örfi kurallara dayanarak amme hizmetlerinin sistemli bir şekilde devamlılık gösterebilmesi için vergi olgusuna ihtiyaç duymuştur. Osmanlı Devleti vergi sistemini oluştururken İslam dininin gerekçelerinin tamamını alıp uygulamaya geçmemiştir. Ancak Osmanlı vergi sistemi İslam dininin gerekçeleri doğrultusunda geliştirilen bir vergi sistemidir (Kazıcı, 2014:38).

Osmanlı topraklarında uygulanan vergi sisteminde her ne kadar İslam dininin gerekleri gözetilmeye çalışılmış olsa da gerek ırk, gerek kültür, gerek iklim ve diğer iktisadi şartlar göz önünde bulundurularak vergi kanunları, merkezde, İstanbul'da bir taslak haline getirerek bütün ülke topraklarında uygulanması için ilan edilmemiş aksine birbirinden ayrı olan bu toprak parçalarına en uygun vergi kanunları düzenlenerek adaletli bir yapı oluşturulmuştur. Osmanlı Devleti birbirinden farklı olan bölgelerin her birine en uygun vergi kanunlarını yaparak yönetimi kolaylaştırmıştır (Altundağ, 1947:189).

1.1. Vergi Kavramındaki Değişim

Vergi kavramı geçmişten günümüze devletlerin ekonomik sistemlerini destekleyen tarihi ve sosyal bir müessese olarak karşımıza çıkmaktadır. Vergi olgusunun devlet içindeki yeri, ilk yerleşik hayatın ortaya çıkmasına dayandırılabilir. Eski Sümer, Yunan ve Roma medeniyetlerinde az veya çok önemli vergiler yer almaktaydı. Ancak vergi kavramı kökeninde, ihtiyari bir mahiyet göstermektedir.

Uygulama zamanlarına göre vergi, derebeyleri, kabile reisleri veya krallara verilen bir nevi hediye veya yardımlar olarak ilk şeklini almıştır (Erginay, 1988:18).

Verginin yardım ve hediye olarak kabul edilmesi çok uzun sürmemiş, devletin sınırlarının genişlemesinin ardından sağlanması gereken hizmetlerin artması ve bunların finansmanı için yeterli gelmeyen yardım ve hediyeler bir müddet sonra verginin zora dayanarak alınmasına neden olmuştur. Vergi devletler için, zaman içerisinde kamusal hizmetleri yerine getirmek için ihtiyaç duyduğu gelirleri temin ederken başvurduğu en önemli kaynaklardan biri olmuştur. Zaman içerisinde aynı olarak tahsil edilmiş olsa da günümüzde nakdi olarak ödenmektedir (Turhan, 1987:23).

Vergilendirme ve vergi toplanması konusunda Osmanlı Devleti tarım sektörünün hakim olduğu bir vergi sistemi geliştirmiştir (Genç, 2005:99). Osmanlı Devleti'nde vergi kavramı ilk olarak devletin kuruluş yıllarında I. Osman döneminde pazar bacı olarak pazarlara getirilen mallardan alınmıştır. Osmanlı Devleti mali sistemini her padişah döneminde korumaya çalışsa da devletin toprak bütünlüğünün artmasıyla beraber harcamalar da artmıştır. Devletin toprak genişliğinin artmasıyla alınan zekat, öşür, haraç ve cizye gibi çeşitli vergiler tarh edilmeye başlanmıştır. Osmanlı vergi sisteminde her bölgenin kendine özgü olan vergi ve resimleri söz konusudur. Uygulanan bu vergilerin bir kısmı maktu, bir kısmı da nispi alınan vergilerdir. Ödeme ise Osmanlı Devleti'nde yükümlülerin maddi olarak en uygun zamanlarına göre ayarlanmaktadır. Osmanlı Devleti'nde, mükellefin iktisadi gücüne göre vergi alınması kuralı 15. yüzyılda gerçekleştirilmiştir (Falay, 1989:55-58).

Cumhuriyet döneminde ise vergi politikası, Osmanlı Devleti'nden miras kalan sistemin dönemin ve rejimin şartlarına göre geliştirilerek oluşturulmuş bir şeklidir. Osmanlı'nın vergi sistemi üzerinde yapılan düzenlemeler doğrultusunda birkaç vergi ise uygulamada kalmaya devam etmiştir. Aşar, Ağnam (Hayvanlar), Temettü (Kazanç), Musakkafat (Bina), Yol Vergisi gibi vergiler devlet hazinesine gelir sağlamak amacıyla alınmaya devam etmiştir. Ancak bu vergilerin gayrişahsi, basit ve adaletsiz olduğunu söylenebilir (Aksoy, 1989:156).

Zamanımızda vergi kavramı siyasi, iktisadi ve sosyal yönleriyle birlikte çok taraflı bir yöntem olarak karşımıza çıkmaktadır. Verginin ortaya çıktığı ilk zamandan beri günümüze kadar kavramsal olarak devamlı bir değişim içindedir. Bu nedenle verginin yapısını ve esasını açıklayan görüşlerde eski ve yeni literatürde çeşitli vergi

teorileri ortaya çıkmıştır. Günümüzde vergi din, yardım ve bağış kavramları ile açıklanamamaktadır. Vergi kavramları günümüzde siyasi, iktisadi, ve sosyal yönleri içine dahil eden bir sistemdir (Aksoy, 1989:55).

1.2. Osmanlı Devleti'nde Vergi Yapısının Temel İlkeleri

Osmanlı Devleti 16. yüzyılın ilk yarısına geldiğinde çok geniş topraklar üzerinde hüküm süren ve asırlar boyunca da varlığını devam ettirmiş bir devlet idi. Bazı kimseler tarafından Osmanlı Devleti gerek coğrafi, gerekse kurumlar anlamında gelişmişliği ile “Üçüncü Roma” olarak kabul edilmekte ve Akdeniz havzasında kurulmuş olan Roma ve Bizans imparatorlukları ile karşılaştırılmaktadır. Osmanlı Devleti'nin Doğu'da ve Afrika'da olan toprak büyüklüğü sebebiyle bir kıta görünümüne sahip idi. Bu kadar geniş bir coğrafyada hüküm süren devletin de çeşitli ırk, din, örf, adet ve kültürlerle bağlı vatandaşlarının olması tabii idi (Kazıcı, 2019:57). Bu sebepten dolayı Osmanlı Devleti'nin tek bir vergi kanununa bağlı kalmaması normaldir. Ancak vergi sisteminin ana hatları merkezde belirlenmiş olup sınırlara yeni katılan bölgelere uygun olacak şekilde düzenlenerek uygulanmıştır.

Osmanlı vergi sisteminde, kişilerden vergi almaya onay veren hukuki dayanak “şeriat”tı. Devlet adına vergi gelirlerinin yeterli olmadığı zaman şer'i kurallara ve zamanın gerektirdiği şartlara göre hükümdar yeni vergiler koymaya yetkiliydi (Öner, 2005:133). Osmanlı Devleti'nin vergi sisteminin temel yapısı aşağıdaki şekilde özetlenebilir (Falay, 1989:61; Öner, 2005:135; Giray, 2015:79; Günay & Tekir, 2018:723):

- Irk, kültür, din, iklim gibi şartlardan dolayı çok farklı bölgelerden oluşan Osmanlı toprakları vergilendirme açısından da çeşitli bölgelere göre değişiklik göstermiştir. Bu nedendir ki Osmanlı Devleti her bölge için ayrı bir vergi kanunu yapmıştır.
- Osmanlı Devleti genel olarak bir tarım devletidir. Toprakların verimli olması ve işlenebilir olması devletin buralardan gelir sağlayabilmesine yol açmıştır. 19. yüzyılın ortalarında tarım kesiminden alınan iki önemli vergi olan öşür ve arazi vergisi, tek başlarına imparatorluğun genelinde toplanan bütün vergi gelirlerinin yaklaşık %40'lık bir kısmını oluşturmaktaydı. Tarım kesimi, devletin hazinesine dolaylı olarak birçok alandan katkı sağlamaktaydı. Örneğin, 18. ve 19. yüzyıllarda

esas itibariyle tarımsal metaların ihraç edilmesi ve gümrüklerde alınan vergiler gibi.

- Halkın ödeyeceği vergi oranları ve miktarlarının aynı olmamasıyla birlikte mükelleflerin ödeyeceği vergi türleri de aynı değildir. Osmanlı tebaasının içinde Müslümanlar ve Müslüman olmayanların (gayri müslimler) ödedikleri vergiler birbirinden farklılık göstermektedir. Zımmi olarak anılan gayri müslimler yani devlet sınırları içinde Ehl-i Kitab olarak anılan ve ayrı bir cemaat olarak hukuki varlıklarını devam ettiren Hristiyan ve Yahudiler, din ve vicdan özgürlüklerine sahip olmuşlar ve askeri görevlerini yerine getirmeme karşılığında Müslüman halkın ödedikleri vergilerden farklı olarak ayrıca cizye adı altında kişisel vergi ödemişlerdir.
- Osmanlı vergi sistemi mutlak ve sağlam kurallara bağlanmıştır. Böylece vergilerin tahsis edilmesinde anlaşmazlıkların ortaya çıkma olasılığı azaltılmaya çalışılmıştır. Bazı vergilerin miktarları kanunlarda belirlense de, belirlenme imkanı olmayan vergilerin miktarlarında keyfi olarak hareket edilemezdi. Alınacak vergiler için kadı ve naibin karar vermesi gerekmektedir. Osmanlı vergi sistemi süreklilik gösteren basit bir yapıya sahipti. Günümüz ekonomileri gibi durumsal dalgalanmalar sık olmadığından kanun ile belirlenen vergiler ve oranları sık değişikliklere uğramadan uzun süre uygulanabiliyordu.
- Araziye göre hukuk ve kural dağınıklığı ilkesinin geçerli olmasından dolayı tüm mali örgüte uygulanabilecek ana örgüt yasaları ve tekdüze yasal formüller yoktu. Her vilayetin gelir ve giderlerine göre düzenlenen bir vergi uygulaması söz konusuydu.

1.2.1. Osmanlı Devleti'nde Uygulanan Vergiler

Osmanlı mali sisteminde vergi gelirleri çok önemli bir yer kaplamaktaydı. Çünkü devletin hemen hemen bütün müesseseleri bu vergi işiyle doğrudan doğruya ilgiliydi. Devlet adına çalışanlara hazineden nakit akçe verilmeyerek, halkın üzerine düşen vergilerden elde edilen gelirler maaş olarak bağlanmaktaydı. Osmanlı devleti kuruluşundan itibaren ilkel ancak orijinal bir kamu geliri düzeni kurmuştur. Devlet gelirlerinin büyük çoğunluğu tarım kesiminden alınan vergi gelirleri ile sağlanmaktaydı. Gelirlerin diğer bir kısmı ise diğer devletlerden alınan haraçlar, bazı

gümrük resimleri ve Müslüman olmayan halktan alınan cizyeye dayanmaktaydı. Devletin bu gelirlerinin tahsis edilmesinde ise kamu hizmetinde çalışanlar görevlendirilmişti (Aksoy, 1989:154).

Osmanlı Devleti'nde uygulanan vergiler şer'i ve örf'i vergiler olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Şer'i vergiler; zekat, haraç, öşür ve cizye bütün İslam devletlerinde aynı isimlerle mükelleflerden tahsil edilen vergilerden ibarettir. Örfi vergiler ise şeriat kurallarının dışında devletin ihtiyacı olması durumunda vergi koymaya yetkili olan padişah tarafından konulan vergilerdir. Örfi vergiler ilk zamanlarda devletin arızı ve fevkalade giderlerini karşılamak üzere çıkarılmış ancak zamanla sıkıntıların art arda gelmesiyle devamlılık arz eden vergilere dönüşmüşlerdir (Öner, 2005:134-156). Örfi vergiler; uygulanan bölgelerde farklı ad ve biçimlerde uygulanmaktadır. Örfi vergilerin tahsilinin para, mal ve hizmet olarak yapılmasından dolayı oldukça kabarık sayılar görünmektedir. Örfi vergilere örnek vermek gerekirse; imdadiye-i seferiyye adı altında ve savaş giderlerinin finansmanının sağlanması için alınan vergiye daha sonra olağan ihtiyaçların sağlanması için imdadiye-i hazeriye eklenmiştir. Diğer taraftan, eyaletlerden yine savaşımlara finansman sağlamak amacıyla iane-i cihadiye adında bir vergi tahsil edilmiştir (Falay, 1989:64).

1.2.1.1. Tekalif-i Şer'iyye

Tekalif-i Şer'iyye kısmına dahil olan konular zekat, cizye, haraç ve öşürden oluşmakta olup yine de şer'i kısma dahil olan durumlar ana konuların teferruatlarıdır. Zekat vermek için asgari orana sahip olanların, her sene malından belirlenen miktarlar doğrultusunda ayıracakları zekatlarını doğrudan doğruya ihtiyacı olan kimselere verilmesi gerekir. Ancak bu zekatın vergi şeklinde konularak hayvanlardan, altın ve gümüş ile mal varlığı ve zirai mahsullerden, çeşitli miktarlar üzerinden toplanılması, devletin tebaası üzerindeki vergi koyma yetkisine dayanması gibi nedenlerle zekatın vergiye çevrilmesine onay verilmiştir. O halde diyebiliriz ki Tekalif-i Şer'i zekat üzerine kurulmuştur (Karamursal, 1989:164-165).

Şer'i vergilerden bir diğeri ise cizye vergisi, İslamiyet'in ilk yıllarından beri gayrimüslim halkın Müslüman bir devlete ödemekle yükümlü olduğu baş vergisidir. Osmanlı vergi sisteminin bir ilkesi olarak cizye vergisi doğrudan Osmanlı merkezi hazinesi tarafından toplanmaktaydı. Cizye 1691 yılına gelene kadar kişi başına değil hane halkı başına alınırdı; kadınlar, çocuklar, yaşlı, hasta ve engelli olan kısım bu vergiden muaf tutulurdu, kimi köylerde ise bütün köye ait vergiye global bir miktar

olarak bir defa ödemek üzere anlaşma sağlanırdı. Bu vergi düzeninde nüfus arttığı sürece köyde yaşayan kişilerin yararına olan bir durum olsa da köyden göç eden kesimin ödemesi gereken vergi, kalan nüfus için yük oluşturmaktaydı. Bu durum köylerin boşalmasına ve vergi oranlarının artarak halkın huzursuzlanmasına sebebiyet vermektedir. 1691 yılında yapılan reform ile birlikte vergi şeriatındaki ilk haline dönerek işlerlik kazandı ve artık her bir vergi mükellefi ayrı ayrı vergi ödemekle yükümlü hale getirildi (Faroqhi, 2006:658).

Kelime anlamı olarak, yerin gelirinden veya işçi olarak çalıştırılan kölelerden, çocukların emeklerinden elde edilen şey anlamına gelen haraç, zamanla toprak mülkiyeti sebebiyle devletin toprak sahiplerinden almakta olduğu vergi için kullanılmaya başlanarak anlam değiştirmiştir. Haraç, işgal edilen topraklarda Müslüman olmayanlara kalan toprakların devlet hissesine geçmesidir (Becermen, 2012:27).

Sözlük anlamına göre aşar, Arapça “öşr” sözcüğünün çoğul halinden gelmektedir. Anlam olarak 1/10 oranını ifade eden aşar, Osmanlı’da varlığını altı asrın üzerinde sürdürmüştür. Osmanlı topraklarını kullanma hakkına sahip olan reayaya ait miri arazileri işleyen Müslümanlar, ürettikleri ürünlerin onda birlik kısmını aşar vergisi olarak devlete vermişlerdir. Fakat aşar vergisi, oran olarak 1/10’u ifade etmiş olsa da bölgeye, vergi yükümlülüğüne ve ürünün türüne göre değişen oranlarda toplanmış ve aynı zamanda vergiyi gayrimüslimlerin de ödediği görülmüştür. Aşar vergisinin sadece topraktan üretilen ürünlerden değil zaman zaman hayvancılıkla uğraşanlardan da alındığı olmuştur (Asker & Yıldız, 2014:180).

1.2.1.1.1. Zekat

Zekat, Osmanlı Devleti’nde hem dini bir vecibe hem de mali bir vergi olarak görülmüştür. Zekat, Müslüman tebaaya has bir vergi türüdür. Bir Müslümanın zekat verebilmesi tam mülkünün olması ve mülk miktarının zekata tabi olması gerekmektedir. Osmanlı Devlet’inde zekat içerisinde alınan vergiler bu başlık altında incelenecektir (Yurtseven, 2012:153).

1.2.1.1.1.1. Hayvanlardan Alınan Vergiler

Osmanlı Devleti’nde vergi gelirlerinin içerisinde önemli bir pay teşkil eden vergiler içerisinde ağnam vergisi, canavar resmi ve deve ve camus resmi bu başlık altında incelenmiştir.

1.2.1.1.1.1. Ağnam Vergisi

Ağnam kavramı, Arapça da “koyun” anlamında kullanılan “ganem” kelimesinin çoğul halidir. Osmanlı Devleti’nin vergi sisteminde ise Şer’i özellikli bir vergi niteliğindedir (Kazıcı, 2019:133). Ağnam vergisi, Osmanlı resmi kayıtlarında “resm-i ganem, resm-i merai ve koyun resmi” gibi bazı isimlerle de geçmektedir. Ağnam vergisine devlet zaman içinde “çit parası, yaylak resmi, ağnam bacı, toprak bastı parası” gibi isimler adı altında vergiler ilave ederek devlet hazinesine ek gelir sağlamıştır (Gölçek, 2016:132).

İslam dininde hayvanlar için sınır kırktı. Yani kırk taneden fazla hayvana sahip olan kişi vergi mükellefi olarak deftere kaydedilirdi. Osmanlı devletinde uygulanan ağnam vergisi Fatih Sultan Mehmet döneminden öncede uygulanmıştır. Bu durum Fatih Sultan Mehmet’in kanunnamelerinden anlaşılmaktadır. Adet-i ağnam vergisinin kanunnamelerde 1595-1596 yıllarında oluşturulduğu belirtilmiştir. Tapu defterlerine bakıldığında ise bu verginin 1583 yılından beri alınmakta olduğunu görülmektedir. Verginin uygulanmasına dair farklı farklı dönemlerin ortaya çıkmasının nedeni ise şu şekilde izah edilebilir. Bazı adet-i ağnam vergilerinin merkez ile karşılıklı anlaşmalar yapılması gibi uygulamalar yoluyla merkez hazinesine bağlanmasının başlangıcı olduğu söylenebilir. Çünkü bu verginin daha önceki dönemlerde resm-i ağnam ve resm-i ganem olarak uygulandığı görülmektedir. Adet-i ağnam vergisinden sadece Müslüman tebaa yükümlüdür. Gayrimüslimler cizye vergisi ödedikleri için bu vergiden muaf tutulmuşlardır. Fakat Osmanlı Devleti’nin mali açıdan bunalım dönemlerine rastgelen bu dönemlerinde hazinede sıkıntı yaşanması sebebiyle vergiden muaf tutulan gayrimüslimler de vergi kapsamına dahil edilmişlerdir (Becermen, 2012:51).

Osmanlı Devleti’nde Ağnam vergisinin uygulandığı dönemin koşulları dikkate alındığında 10 koyun ve keçiden birinin aynı vergi bedeli olarak devlete verilmesi şeklinde uygulandığı görülmüştür. 1631 yılından itibaren Ağnam vergilerinin aynı olarak ödenmesine son verilmiştir. Aynı vergi yerine sayma ve değerine göre belirlenen vergi miktarları devletçe belirlenerek tahsil edilmeye başlanmıştır (Giray, 2015:82). Yapılacak bu sayımın ve alınacak verginin mükellef açısından bir eziyete dönüşmemesi için sayımın dikkatli ve özenli bir şekilde yapılması gerekiyordu (Kazıcı, 2019:135). Örneğin vergi miktarı, keçi için 100 akçe, erkek koyun için 200 akçe olarak tespit edilmiştir. Fakat yeniçeri ve sipahilerin devlet

sisteminden kaldırılmasının ardından 1826 yılında oluşturulan ordunun ihtiyaçlarının karşılanmasını sağlamak için Ağnam vergisi tekrar aynı olarak tahsil edilmeye başlanmıştır (Giray, 2015:82). Ağnam vergisinin tahsil dönemi Osmanlı Devleti'nin Tanzimat Fermanı'nın ilanından sonra da ağnam resmi hazine için önemli bir gelir kaynağı olarak varlığını devam ettirmiştir. Bu dönem içerisinde ağnam vergisi adı altında birçok benzer vergi eklenerek ek vergi alımı yapılmıştır. Ancak 1840 yılında yayınlanan nizamnamenin üçüncü maddesine göre ağnam vergisine eklenen vergiler uygulamadan kaldırılmıştır. Tanzimat döneminde her koyun ve keçiden eşit miktarda 5'er kuruş ve 25 para vergi tahsil edilmesine karar verilmiştir. Fakat, koyunların değerleri bölgeler arasında farklılık yarattığı için bazı mükellefler için tarh edilen miktar ağır gelmiştir. Bu durum üzerine 1864 yılında ağnam vergisi üzerinde yeni düzenlemeler yapılmıştır. Bu düzenleme ise her koyun ve keçinin bir yıl içinde, yavrusunun, yününün ve sütünün bölgeye ne kadar gelir getirdiği mahalli idareler tarafından hesaplandıktan sonra merkezi hükümet tarafından kararlaştırılan vergi bedeli tarh bedeli tahsil edilecektir. Ağnam vergisi için kararlaştırılan vergi bedeli azami 4 kuruş, asgari 60 para olarak merkezi hükümet tarafından kararlaştırılmıştır (Gönüllü, 2015:72). Ağnam vergisi Cumhuriyet döneminde de uzun dönem varlığını sürdürerek hazineye önemli bir gelir sağlamaya devam etmiştir (Şener, 2007:122).

1.2.1.1.1.2. Canavar Resmi

Osmanlı sınırlarında yaşayan Müslüman olmayan tebaayı ilgilendiren bir vergidir (Kazıcı, 2019:144). Canavar resmi olarak domuz besleyen vatandaştan alınan bu vergi "hınzır resmi" olarak da kayıtlara geçmiştir. Anadolu ve Arabistan'da domuz beslenme gibi bir durum olmadığı için bu vergi önceleri yalnız Rumeli'de beslenmekte olan canavarlardan, tımar sahibine ait olan her canavardan 4 para vergi tahsil edilmekteydi. Daha sonraları Belgrad, Alacahisar ve Sırbistan'da ağnam resmi ile birlikte tahsil edilen bir vergi olarak kayıtlara geçmiştir. (Giray, 2015:84 & Gönüllü, 2015:72).

Verginin miktarında ise eyaletlerde ve zaman dilimlerine göre farklı uygulamalar olmakla beraber bir sürü halinde domuzlar ve evde beslenen domuzlar için ayrı miktarlarda maktu vergilerin alındığı görülmektedir. Verginin tahsil dönemi harman döneminde yapılmakta ve her domuz için alınmaktadır. Canavar Resmi 1779-1780 yılında kaldırılmıştır. Fakat Ağnam vergisinin Cumhuriyet'in ilk yıllarında uygulanmasıyla birlikte canavar vergisinin alınmasına devam edilmiştir. 1955 yılına

kadar devletin bütçesine %1.1 ile %7.2 oranları arasında bir gelir sağlamış. 1955 yılından sonra oranların %1'in altına düşmesiyle beraber 1962 yılında kaldırılmıştır (Gönüllü, 2015:72-73).

1.2.1.1.1.3. Deve ve Camus Resmi

Osmanlı Devleti kuruluşundan itibaren zirai ve nakliyede kullanılan hayvanlar üzerinden vergi almamaya gayret göstermiştir. Bunun temel sebeplerinden biri de topraklarında tarım ve hayvancılık yapılmasının uygun olması ve bundan dolayı da hayvancılığın teşvik edilmesini sağlamaktır. Ancak 1880/1881 yıllarından itibaren ziraat ve nakliye işlerinde kullanılmayan yalnızca ürünlerinden fayda sağlanan her deveden 10 kuruş vergi alınması uygun görülmüştür (Giray, 2015:84). Diyar-ı Arab'da, bazı yerlerde 12 akçe bazı bölgelerde 6 akçe olarak tahsil edilmiştir. Ancak vergi uygulamasında bölgesel farklılıklar göz önüne alınarak vergi miktarı bölgelere göre farklılık göstererek farklı oranlarda tahsil edilmiştir. Diğer taraftan ise hiç Camus vergisi alınmayan bölgeler de vardır (Taşkın, 2013:65).

1.2.1.1.1.2. Ticari Mallar Üzerinden Alınan Vergiler

Bu grupta yer alan vergiler, gümrük resmi ve damga resmidir.

1.2.1.1.1.2.1. Gümrük Resmi

Devletlerin, gelir kaynaklarının arasında yer alan gümrük, günümüzde uygulanan uluslararası gümrük vergisinden farklı özellikler taşımaktaydı. Cahiliye döneminde Araplar arasında "Meks" ve "Uşür" gibi isimlerle anılmaktadır. Uygulanış şekli bakımından gümrük vergisi, ticari mal ve pazar vergisi yerine geçmiştir. Hz. Peygamberin bu vergilerin uygulanış biçimlerini ciddi bir ıslahata tabi tuttuğu bilinmektedir. Devlet teşkilatlanması ve hazinenin kuruluşunda büyük payı olan Hz. Ömer döneminde gümrük vergisi için yeni gelişmeler meydana geldiği ifade edilebilir (Kazıcı, 2019:50).

Gümrük vergisi, ilk defa Hz. Ömer tarafından alınmaya başlanmış, devletin toprak parçalarının genişlemesi ve devletin içinde yaşayan gayr-i müslimlerin komşu ülkelerle olan ticari ilişkisini genişletmesi böyle bir verginin ortaya konulmasını zaruri hale getirmiştir. Gümrük vergisinin tespitinde genellikle malın değerinden öte şahısların müslim veya gayr-i müslim olmalarına dikkat edilmiştir. Gümrük vergisinin uygulamasında zamana ve yere göre farklılıklar ortaya çıkmakla birlikte Hz. Ömer

döneminde; müslimler için %2.5, gayr-i müslimler için %5, harbi müste'menler (aman dilemiş) için ise %10 oranında bir oran belirlenmiştir (Kazıcı, 2019:51).

Osmanlı Devleti'nde gümrük resimleri devlet hazinesi adına tahsil edilen önemli gelir kaynaklarından biridir. Gümrük vergisi hiçbir zaman tımar ve zeamet erbabına bırakılmamış ve vakıflara terkedildiğine dair de bir kayıt bulunamamıştır. Toplama usullerindeki değişikliklerle birlikte gelen iltizam usulünün ortaya çıkmasından sonra zaman zaman gümrük vergilerinin de iltizama verildiği görülmektedir. Ancak gümrük vergisi devlet hazinesine ait önemli bir gelir kaynağı olma özelliğini hiç kaybetmemiştir (Şener, 1990:145).

Gümrük vergileri denildiğinde, sadece Osmanlı Devleti'nden yabancı devletlere yapılan ihraçlar veya yabancı ülkelere ithal edilen mal ve eşyalar üzerinden alınacak vergiler anlaşılmalıdır. Gümrük vergisi aynı zamanda Osmanlının, bir iskelesinden diğer bir iskelesine deniz yolu ile veya bir şehir ya da kasabasından diğer kasabalarına veya şehirlere kara yolu ile de nakli gerçekleşen mallara da uygulanmaktaydı. Alınan gümrük vergileri böylece hem iç ticaret hem de dış ticareten alınmaktaydı (Şener, 2007:122). Bu dönemde taşradan İstanbul'a gelen malların izinsiz taşraya verilmesi yasaklanmıştı. Sur haricinde dükkan sahibi olanlar, taşradan gelen malların ekserisini stoklayıp gece vakti iskelelerden gemilere satarak İstanbul'da ihtiyaç olan malın kıtlaşmasına ve fiyatların artmasına sebebiyet veriyorlardı. Bu durum iç ticaretin getirmiş olduğu sorunlardan biriydi. Yapılanlar yasal kaçakçılığı teşvik etmekteydi. Bu sebepten dolayı hem iç ticarete hem de dış ticarete ithalat ve ihracata konu olacak bütün mallar mutlaka vergiye tabi tutulmaktaydı. Yapılacak vergilendirme ve vergi oranları ülkeler ile karşılıklı antlaşmalarla belirleniyordu (Akgündüz & Öztürk, 1999:475).

1838'de yapılan ticaret antlaşmalarına göre, ihracat vergisi %12, ithalat vergisi %5 olarak tespit edilmiştir. İhraç ve ithal edilecek mallar üzerinden alınacak vergiler ayrı ayrı gösterecek biçimde tarife defterleri düzenlenmiştir. 1861 yılında yeniden düzenlenen ticaret antlaşmalarıyla birlikte ihracat vergisi %12'den %8'e inerken her yıl %1'lik bir azalma ile sonunda %1'lik bir orana sabitlenmiştir. İthalat vergilerinde ise %5'den %8'e yükseltilmiştir (Şener, 2007:122-123).

1.2.1.1.2.2. Damga Resmi

Osmanlı Devleti'nin iktisadi hayatında pek çok ülkede olduğu gibi mamul malların kalitesi oldukça önemliydi. Ancak bu durumun sağlanması için devletin kontrolü ve denetimi elinde bulundurması gerekiyordu ve burada söz sahibi olması için vergilendirme yetkisine dayanarak satışı yapılacak bu malları garanti altına almak için vergilendirme yapmaktaydı. Damgalanmadan satışı yapılan malın kalitesinin garanti edilemediği gibi bu durum devlet hazinesine de zarar veriyordu. Hem kalite kontrolünün yapılması, hem de zarar olmaması adına damgalama işine dikkat etmeyen tüccarlara gerekli uyarılar yapılmaktaydı (Kazıcı, 2019:150-151).

Vergi, pazarlarda mamul malların ve tekstil ürünlerinin tezgahlara çıkarılırken veya satışı yapılırken topların veya parçaların üzerinde altın, gümüş ve bakır kaplar, terazi, kantar gibi ölçü aletlerine ayarlarının belirlenmesi için damga vurma şeklinde yapılmaktaydı (Giray, 2015:87). Pazar bac'ı ve ihtisab resmi olarak anılan bu verginin işlemleriyle meşgul olan memura muhtesib veya ihtisab ağası (ihtisab emini) denilirdi. İhtisab Eminin şehirde gerçekleşen her türlü ticari muamelelere bakmak, ölçü ve tartıları kontrol etmek ve ticarete hile yapanları tespit etmek ve borçlarını ödemeyenleri cezalandırmak gibi görevleri bulunmaktaydı. Esnaf eğer sattığı malı eksik satar ise malın değerli olması durumunda dirhem başına 1 akça ihtisab resmi alınırdı. Malın değeri eğer düşük ise kadının takdirine sunulur onun uygun göreceği nispette bir ceza uygulanırdı (Miroğlu, 1975:156).

Günümüzde uygulanan damga resmi, hukuki işlemler ve mukavelelerden, devlet tarafından basılan kağıtların ve pulların yapıştırılmasıyla meydana gelmektedir. Bu uygulamaya 1845 yılında başlanmıştır. 1845 yılından önce "varaka-i sahiha" olarak adlandırılan vergi sonrasında "resm-i damga" olarak adlandırılmaya başlamıştır. Bu yeni resim bazı devlet adamlarına Fransızca dersler veren bir yabancı tarafından teklif etmesi üzerine resmi bir yazı ile kararlaştırılmıştır (Şener, 1990:167).

1.2.1.1.2. Aşar Vergisi

Şeri kurallara göre gayri safi tarım üretimi üzerinden alınan aşar vergisi, Arapça öşr – öşür kelimelerine dayanarak onda bir anlamına gelmektedir. Ancak dönemlere ve ürünlerin türlerine göre onda birden farklı oranlar da tahsil edildiği olmuştur. Osmanlı Devleti'nde öşür, konusunu İslam fihından almış olmasına rağmen uygulamasında mükellef ve oranlar farklıdır. Aşar, İslam'da üretilen toprak

ürünlerinin bir zekatı olarak görülmekte ve sadece Müslümanlardan tahsil edilmektedir (Eroğlu, 2010:59). Osmanlı'da aşar vergisi yalnızca dini esaslara göre değil yerel örf ve adetlere, mali ve ekonomik şartlara göre de uyum göstermekteydi. Osmanlı Devleti'nde uygulanan aşar vergisinin temel özelliklerini şu şekilde özetleyebiliriz (Giray, 2015:87-90):

- Verginin oranı her yerde ve her üründe aynı değildir. Yıllık ürün miktarı, toprağın verimliliği, sulama şartları, yerel adetler gibi kriterlere göre vergi bedeli belirlenmektedir.
- Aşar, İslam'da belirtilen uygulamadan farklı olarak gayrimüslimlerden de alınmakta ve Osmanlı'da aşar oranı belirlenirken dinin rolü bulunmaktaydı. Örneğin; Bitlis'te Hıristiyanlar beşte bir, Müslümanlar sekizde bir oranında aşar bedeli ödemektedirler.
- Aşar, düz oranlı ve ödeme gücüne göre alınan bir vergidir.
- Aşar, ürünün hasılat zamanı aynı olarak tahsil edilmekteydi.

Osmanlı Devleti'nde aşar, aşağıdaki ürünlerden %10-50 oranında alınmaktadır (Gökbunar & Uğur, 2016:73; Kazıcı, 2019:116-124):

- **Resm-i Bağ:** Devletin sınırları içerisinde bulunan bağlardan alınan bir vergidir.
- **Resm-i Şıra:** Üzüm şirasından alınan ve pekmez öşrü olarak da adlandırılan vergidir.
- **Resm-i Bostan:** Kavun, karpuz, salatalık gibi bostan ürünlerinden alınan bir vergidir.
- **Resm-i Bahçe:** Meyve bahçelerinde yetişen meyvelerden alınan vergidir. Bahçede yetişen meyvenin öşrüdür.
- **Resm-i Fevaki:** Bağlar haricinde diğer arazilerde yetişen her çeşit meyveden alınan vergidir. Resm-i fevaki vergisi, bazı bölgelerde hangi meyve üzerinden alınıyorsa o meyvenin ismi ile anılmaktaydı. Meyvelerden alınan vergi %10 ile %50 oranı arasında değişiklik göstermektedir.
- **Resm-i Kovan:** Bal mahsulünden %10 oranında alınan bir vergidir.
- **Resm-i Harir:** İpek böceklerinin meydana getirmiş oldukları kozalardan %10-50 arasındaki oranlarda vergi alınmaktaydı.

- **Resm-i Penbe:** Osmanlı Devleti'nin sınırları dahilinde yetişen pamuk ürünlerinden alınan vergidir.
- **Resm-i Giyah:** “Çayır öşrü” ve “çayır resmi” gibi isimlerle ifade edilen her sene biçilen çayırlardan değişik oranlarda alınan vergidir.
- **Resm-i Ağ:** Balık öşrü de denen bu vergi, göl veya nehir kenarında bulunan kimselerin avladıkları balıkların öşrü olarak kabul ediliyordu. Aşar oranı, bölgelere göre farklılık göstermekteydi.
- **Resm-i Odun:** Her haneden bir araba odun olarak alınan vergidir. Mevsiminde vermeyenler üçer akça para cezası verilirdi.

1.2.1.1.3. Haraç

Osmanlı Devleti tarafından fethedilen topraklarda yaşayan gayrimüslimlere uygulanan bir vergidir (Yurtseven, 2012:155).

Haraç iki kısma ayrılmaktadır (Tuncer,1948:22-23):

- 1- Haracı muvazzaf,
- 2- Haracı mukasim,

1.2.1.1.3.1. Haracı Muvazzaf

Haracı muvazzaf: elde edilen arazinin ölçülerek dönüm başına yılda bir miktar resim alınmasıdır. Bu alınan resme bazı yerlerde çift akçası bazı yerlerde basma akçası, kulak akçası, boyunduruk hakkı ve ispençe resmi adı da verilmektedir (Tuncer, 1948:23). Alınan bu vergi zaman ve yerlere göre farklı isimler almakla birlikte toprağın kirası olarak, kişisel olarak, ceza karşılığı olarak alınan vergiler olarak üçe ayrılmaktadır (Giray, 2015:91).

Toprağın kirası olarak alınanlar;

- **Resm-i Çift (Çift Akçesi):** Osmanlı devletinde tasarruf edilen her birim tarla (çift) dan çift akçesi, resm-i çift olarak adlandırılan vergi tahsil edilmiştir. Bir çift öküz ile işlenebilecek ve çift olarak adlandırılan arazide üretim yapan köylü ve ailesi bir hane olarak vergiye tabiidir. Çift-haneden tahsil edilen vergi, şahsi bir vergi olmaktan ziyade daha çok bir ünitenin yani hanenin tamamen vergilendirilmesidir. Çift akçesi alınan aileler yanında toplumda topraksız veya yeterince toprağı olmayan aileler ve kişilerde mevcuttur. Devlet çift resmi içerisinde bu

aileleri ve kişileri ayrı kalemlerde toplayarak vergiye tabi tutmuştur. Burada vergilendirme toprak esasına göre değil emeğe göre yapılmaktadır. Raiyyet rüsumu olarak adlandırılan bu vergilemede bir kademelendirme yapılmıştır. Çiftler, yani çiftliğin sahibi olarak kayıtlarda geçen köylü aileleri, bu toprakların yarısı kadar bir toprağa sahip nim-çiftler, bennaklar, bekarlar, dul kadınlar gibi. Çift resmi ile bağlantılı olarak birçok statüden farklı şekillerde alınan vergiler ortaya çıkmıştır (Öner, 2005:145).

- Resm-i Zemin (Dönüm Resmi): Toprağı olmayan köylü, yani yarı karı ve toprağın tapusu başkasına ait olup evli reyanın işçi olarak çalıştığı caba-bennakların bu toprakları işlemeleri ve buna mukabil olarak dönüm başına ödedikleri paralar Dönüm Resmidir. Dönüm Resmi'nin miktarlarında ise tarla olarak kullanılacak arazide en iyi topraklardan 2 dönümüne, orta verim veren topraklarda 3 dönümüne, neredeyse verimsiz sayılabilecek topraklarda ise 4-5 dönümüne bir akça olarak tespit olunmuştur (İnalcık, 2018:55-58).
- Değirmen Resmi: Osmanlı devletinde “değirmen resmi” olarak adlandırılmış vergi asiyab resmi olarak da kayıtlara geçmiştir. Bu vergi ile, su ile yel değirmenlerinde un değirmeni ve zeytinyağı değirmenleri gibi çeşitleri yerlerde ve çeşitli zamanlarda, farklı miktarlarda alınan vergiler kastedilmiştir. Değirmen resminin aynen alındığı bölgelere örnek verecek olursak, Bolu livasında yılda bir Bursa hak (ortalama 5-7 kilo) arpa ve bir hak buğday veya bunların tutarları alınmıştır. Nakdi olarak alınan yerlerde, şark vilayetlerinde genellikle değirmen yılda kaç ay dönerse ayda beşer akçe olarak tahsil edilmiştir. Başka vilayetlerde de az dönsün çok önsün yılda toplu olarak bir resim alınmaktadır; örneğin, Aydın, İçel, Malatya, Karaman bölgelerinde tüm sene işleyen değirmenlerden yılda 60 akçe vergi tahsilatı yapılmıştır (Çağatay, 1947:503).

Kişisel olarak alınanlar:

- Resm-i Bennak (Benlak): Osmanlı vergi sisteminde bennak veya bazı bölgelerde benlak olarak adlandırılan evli kimselerdir. Bu vergi sisteminde aile bir vergi ünitesi sayılmaktadır. Bekar olan kişi evlenir

evlenmez (mücerred) derhal “bennak” adı altında vergi mükellefi olarak yeni bir konum kazanmış olurdu (İnalcık, 2018:55). Osmanlı sınırları içinde oturan hiç toprağı olmayan ya da yarım çiftten az yeri olan, çalışma gücü olmasına rağmen çalışmayan yükümlülerden farklı miktarlarda alınan vergidir. Verginin tahsil günü 1 Mart olarak belirlenmiştir. İlmiye sınıfında olanların muaf tutulmuş olduğu bir vergidir (Giray, 2015:92).

- Resm-i Duhan (Tütün Resmi): Bir tımar sahibinin arazisine geçici olarak gelen genellikle kış mevsimini geçirmek için gelip yerleşen, ancak zirai faaliyet yapmayan kesimin ödediğı vergidir. Tütün resmi kanunlarda, duhan-resmi, duhaniye, resm-i dud ve kışlak resmi olarak da geçmektedir. Tütün resmine tabi olan kişi bulunduğu yerde ikametini üç yıl uzatırsa, artık tütün resmi yerine bennak resmine tabi olur. Tütün resminin miktarı olarak 4 akça belirlemiştir (İnalcık, 2018:58-59).
- İспенç Resmi: Rumeli bölgesinde genellikle gayrimüslimlerden çift-resmi vergisi yerine alınan vergidir. İспенç resmi, köyde ve şehirde yaşayan tüm gayrimüslimlerden alınmakta olup yılda 25 akçe olarak tahsil edilmektedir (Kazıcı, 2019:98).
- Resm-i Mücerred: Ailelerinin hizmetinde çalışmayan, kendi öz karları için çalışan Müslüman bekarlardan alınan bir vergidir. Evli olmayan Müslüman erkeklere mücerred denirdi. Verginin adı buradan gelmektedir. 1530 tarihli kanunname mücerred resmi şu şekilde açıklanmaktadır; defterde kaydı olan Müslüman mücerredlerden nesne alınmaz ve mücerred olan kimse evlenirse caba resmi öder eğer caba ekinli olursa ekinli resmi alınmaktadır (Miroğlu, 1975:153). Mücerredlerin, yani bekarların durumu bölgelerine göre farklılık arz etmektedir. Bazı bölgelerde mücerred vergisinden bekarlar tamamıyla muaf tutulmuşlardır. Bazı bölgelerde ise, iş ve kazanç sahibi olacak yaştaki bekarların 6 akçalık bir resim ödemesi gerekmektedir. Mücerred resminin tahsil zamanının harmandan sonrasına rastladığı söylenmektedir. Ancak 16. asra ait sancak kanunnamelerinde 1 Mart olarak kabul edildiğı görülmektedir (İnalcık, 2018:41-43).

Ceza Karşılığı Alınanlar:

- Resm-i Çift Bozan: Osmanlı devletinde işleme için verilen araziyi terk etmesi sonucunda kişiden alınan harçtır. Eğer reaya işlediği araziyi terk edip başka bir sipahinin arazisine giderse terk edilen toprak sahibi reayayı tekrar getirebilir, şayet 10 yıldan fazla çalışma durumu varsa geri getirme hakkı yoktur. Çift bozan resmi alarak yeni gittiği bölgede kalması sağlanırdı. Çift bozan resmi miktarı 70 ile 300 akçe arasında değişmektedir. Şehirde yaşayan reaya için ise 20 yıl ödemek zorunludur (Gökbunar & Uğur, 2016:77).
- Cürüm ve Cinayet Resmi (Diyet Öşr-i): Reaya arasında meydana gelen her türlü kavga, yaralama, adam öldürme ve zinai suçlardan alınan bir vergidir. Cezalandırma yetkisi o yerin kadısına aittir. İşlenen suçlardan alınacak cezalar ise şu şekildedir;
Haksız yere adam öldürmenin cezası, kişinin gelir düzeyi iyi ise 400, orta halli ise 200, fakir ise 100 akça.
Evliliği halinde zina eden kimselerden, durumu iyi olan kimseden 300, orta halliden 250, fakir olandan 200 akça, zina eden kişi şayet bekar ise 200, 150 ya da 100 akça.
Bir kimsenin başını yaran, dişini düşüren ya da suç aletleri ile yarayan kişilerden ise 100 akça alınmaktadır (Miroğlu, 1990:184).

1.2.1.1.3.2. Haracı Mukassime

Haracı mukasim ise; arazinin dışında mahsullerden alınan öşürdür. Bağ, bahçe resmi, sebze ve meyvelerin hepsini kapsamaktadır. Alınacak öşür ise toprağın verdiği mahsul, yerinin iyi veya kötü oluşuna göre altıda bir, yedide bir, üçte bir veya nısıf (yarı) oranında değişmektedir (Tuncer, 1948:23).

Alınacak en az öşür oranı nısıftır. Bu yüzdendir ki bir yere haraç koyulacağı zaman önce arazi ölçülür ve toprağın gücü göz önünde bulundurularak vereceği mahsul miktarı tahmin edilmesi suretiyle arazinin öşürü tespit edilir (Tuncer, 1948:23).

1.2.1.1.4. Cizye

Cizye kelime anlamı olarak “kafi gelmek, karşılığı vermek ve ödemek” anlamında iken terim anlamı olarak “İslami kurallara dayanan bir vergi olup, İslam

devletlerinde zimmet hukuku çerçevesinde gayrimüslim halktan toplanacak vergi” anlamına gelmektedir (Özcoşar & Güneş, 2006:160).

Zimmet hukukunda İslam devletinin topraklarında yaşamaya başlamış ve devlet himayesinde bulunan gayrimüslim kimselere “zimmi” denilmektedir. Cizye vergisi olarak adlandırılan baş vergisi gayrimüslim tebaadan tarh edilen himaye ve emanet vergisi olarak devlet tarafından tahsil edilmiştir (Zaim, 1999:37). Cizye vergisi, Devlet hazinesi için önemli bir kaynak olmakla birlikte padişahların cizyeye ait hemen hemen her resmi yazısı dini kanun olan şeriattın Cizyeye ait kararlarına dayanmaktadır. Vergi vermekle yükümlü olan, vücut ve akıl sağlığı yerinde olan her kişi, 14 yaşını doldurduğunda cizye vergisine tabi olmakla birlikte 75 yaşını dolduruncaya kadar vergi yükümlüsü haline gelmektedir (Nedkof, 1944:621).

Cizye vergisine tabii olan zimmi ehlinin bütün hakları devlet tarafından korunmaktadır ve devlet himayesinde bulunan gayrimüslimler ve Müslümanlar arasında bir ayırım yapmadığı bir örnekle gösterilebilmektedir. 26 Kasım 1567 tarihinde Alacahisar Beyi’ne gönderilmiş olan bir hükümde, dağda üç gayrimüslim askeri katleden dört sipahinin suçlarının sabit görülmesi ve işledikleri suçun karşılığında ise idam edilmeleri gerektiği açıkça yazılmıştır. Bu olay bize açıkça göstermektedir ki Osmanlı Devleti insan hakları konusunda din, ırk ayırımı yapmadan titiz bir şekilde davranmaktadır (Kazıcı, 2019:124).

Osmanlı Devleti fethettikleri topraklarda yaşayan zimmi olan nüfustan tarh ettiği bu verginin miktarı bütün bölgelerde eşitlik göstermezdi. Paranın değeri düştükçe çıkarılan fetvalarla paranın kaybettiği değer oranında vergiler yükseltildi. Çıkarılan fetvalarla cizyenin ilk konulduğu dönemlerdeki para miktarıyla aynı düzende olmasına dikkat edilerek gelirlerin sabit tutulması sağlanmaya çalışılırdı (Tabakoğlu, 1985:136).

Cizye vergisinin aynı zamanda ispence olarak da anıldığı olmuştur. İspence vergisi fethedilen topraklarda esir düşen kimselerden alınan bir nevi esir vergisidir. Kökeni, on dördüncü yüzyılda askeri sınıfta bulunan reayanın savaş tutsaklarını köle edindiklerinde ödemeleri gereken bir vergi olarak konulmuştur ve pençikten (beşte bir) olarak geldiği sanılmaktadır. Yani bir kölenin değerinin 125 akçe olduğunu düşünürsek pençik 25 akçe olarak hesaplanmaktadır. 16. yüzyıla gelindiğinde Rumelide bulunan gayrimüslimlerden 25 akçelik bir ispence resmi tahsil edilerek köle

sahiplerinin ödemesi gereken bu vergi bir bakıma reaya yansıtılmıştır. Ancak bu durumda gayrimüslim halkın ödemiş olduğu ispence resmi, çift resmin yerini alırken, üzerine ekleme vergi yapılmamaktadır. Yani gayrimüslimler ödeme yaparken hem cizye hem de ispence resmine eşit olan çift resminin toplamını ödemek durumunda kalmaktadırlar (Yerasimos, 1974:233).

Devlet tarafından alınan cizye vergisi ikiye ayrılmaktadır (Sayar, 1978:6):

- 1- Maktu Cizye: Fetih zamanlarında tespit edilen maktu bir bedel olarak alınır.
- 2- Alerruus Cizye: Kişi başına, mali gücünü dikkate alarak alınan bir vergidir. Mükelleflerin fakir, orta ve zengin olarak gruplara ayrılmasıyla vergi miktarı belirlenmektedir. Kadın, çocuk, ihtiyar, keşiş ve engelli kimselerden vergi alınmaz.

Cizye vergisinde mükellefler üç gruba ayrılmıştır. Fakirlerden 12 dirhem, orta hallilerden 24 dirhem, zenginlerden ise 48 dirhem gümüş olmak üzere, her yıl 12 taksitle alınan aylık bir vergidir (Sayar, 1978:6).

Cizye vergisinin bir diğer çeşidi ise; göçebe olarak yaşayan ve belli bir iş yapmayan gayrimüslimlerin “yava” olarak adlandırılması ile alınan cizyeye de “yava cizyesi” denirdi. İç ve dış ticaret serbestliğinden dolayı gelen yabancı tüccarlar bu vergiyi ödemezlerdi. Cizye vergisinin tahsili ise genellikle, yava cizyesi haricinde hane hesabı üzerinden yapılmaktaydı (Tabakoğlu, 1985:137).

Cizye vergisinden Rahipler, ergin olmayan çocuklar, devlet hizmetinde bulunan aileler ve iş yapamayacak durumda olanlar muaftırlar (Tabakoğlu, 1985:136). Türklerin mutad veçhile frenk olarak adlandırdıkları (devlet tarafından İstanbul’da oturması resmen tasdik olunmuş kimseler) bir sefirin himayesinde bulunan gayrimüslimler de cizyeden muaf sayılmışlardır (Nedkoff, 1944:621). Bazı bölgelerde ise cizye vergisi ya maktu olarak tayin edilmiş ya da bağışlanmış idi. Mısır, Bağdat ve Basra eyaletlerinin cizyeleri kayıtlarda verginin maktu bir şekilde alındığını göstermektedir (Tabakoğlu, 1985:136).

Osmanlı Devleti’nde hazine adına tahsilatı yapılan bu vergi, her sene Muharrem ayında farklı kurumlar tarafından tahsil edilmektedir. Devlet içerisinde uygulama birliğini bozan bu uygulama, bazen devlet hazinesinde büyük sıkıntılar

meydana getirmekteydi. Bu durumu ortadan kaldırmak için 1689 yılında Sadrazam Köprülüzade Fazıl Mustafa Paşa, cizye vergisinin toplanması için belli bir kaide ve sistem oluşturarak verginin tek elden tahsil edilmesini sağlamıştır. Bundan sonra devlet içerisinde vergiye tabii her üç sınıf zimmi için ayrı mühürler hazırlanmıştır. Her sene için mühürler üzerinde tarihlerin değiştirilmesiyle birlikte cizye mükelleflerinin, birbirinden açık ve kesin hatlarla ayrılması için gerek mühürlerin şekillerinde gerekse yazı karakterlerinde farklı uygulamalar ortaya koyulmuştur. Ortaya koyulan bu değişikliklerle beraber cizye kayıtlarının geçirildiği kağıtların renkleri de üç sınıf için ayrı uygulanmaktadır. Bu kağıtların üzerine verginin kime ait olduğu, hangi yıl ve kim tarafından tahsil edildiği kayıt edilmektedir. Osmanlıda cizye vergisi, 1856 yılında “bedel-i askeriye” olarak değiştirilene kadar varlığını sürdürmüştür (İnbaşı, 2011:191).

1.2.1.2. Tekalif-i Örfi

Fevkalade vergiler; tekalif-i örfi ve tekalif-i şakka olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Tekalif-i örfi şeriatın dayandığı kaynaklardan biri olan örfeye dayanmaktadır ve genellikle olağan dışı durumlar olan cihat ve savaş dönemlerinde ortaya çıkan vergilerdir. Hulefa-yi Raşidin dönemine kadar genel olarak tekalif-i şer'i grubunda olan vergiler ön planda görülmektedir. Ancak İslam devletlerinin topraklarının genişlemesi ve böylece ihtiyaçların artması sonucunda tekalif-i örfi vergiler ortaya çıkmıştır. Osmanlı Devleti'nde avarız türü vergilerde de durum böyledir. Bu tür vergilere de tekalif-i adiyeye veya mu'tade (mutad, geleneksel vergiler) de denilmiştir (Tabakoğlu, 2016:323).

Tekalif-i Şakka ise; savaş gibi bir duruma gerek duymaksızın ve vergi gerekçelerinin dışında kalarak tarh edilen vergilerdir. Ancak şeriat yönünden bu vergilere müsaade edilmemiştir. Muhtemeldir ki, Osmanlı vergi sistemi içerisinde tekalif'i şakka vergileri uygulanmamıştır ancak uygulamada olan bazı örfi vergilerin vergi gerekçelerine aykırı olarak alınmasından dolayı “tekalif-i şakka”ya benzediği öne sürülmüştür (Hızlı, 2001:29).

1.2.1.2.1. Tanzimat Öncesi Dönemde Örfi Vergiler

Tanzimat'ın ilanından önce mali mevzuatta yer alan vergiler, nüzul, sürsat, avarız akçesi, imdadiye-i seferiye, imdadiye-i hazariyedir.

1.2.1.2.1.1. Nüzul

Arapça bir kelime olan “nüzul” birçok anlamının yanında “yolculuk esnasında bir yere konma” anlamına da gelmektedir. Nüzul vergisinin mükellefi bir kadının (hakim, yargıç) yetki alanına giren; adli, idari, mali ve iktisadi bölgeye dahil şehir, kasaba ve köy halkıdır. Nüzul başlangıçta Osmanlı ordusu sefere çıkarken dinlenme noktalarına ordunun gelişinden önce miktarı ve cinsi belirlenmiş un ve arpa şeklindeki erzakın nakledilmesi şeklinde uygulanmıştır. 16. yüzyılın sonunda, un ve arpa şeklinde alınan nüzul artık askerlerin geçtiği mevzilere değil devletin kurduğu ambarlarda toplanmıştır. Ulaşım masraflarının mükellef tarafından karşılandığı aynı bir vergidir. Fakat gerek görülmesi durumunda nakdi olarak da tahsil edilmiştir (Kazıcı, 2019:179-180); (Giray, 2015:96).

1.2.1.2.1.2. Sürsat

Ordunun ihtiyaçlarını karşılamak için alınan bir diğer vergi ise Resm-i Sürsat olarak adlandırılan vergidir. Vergi halkın gerektiğinde askeri birliklere yem, yiyecek ihtiyaçları ve yakacak teminini belli bir fiyat üzerinden sağlamasıyla karşılanmıştır. Bu karşılanan ihtiyaçların başında ordu hayvanları için arpa ve saman, askerlerin güç ve kuvveti için un, koyun eti, bal ve yakacak içinse odun gelmektedir. Sürsat resmi hukuken bir sözleşmeye dayanarak askeri birliklerin kullandığı güzergahlarda ve konaklamak için buldukları bölgelerden aynı olarak tahsil edilirken, uzak bölgelerden nakdi olarak tahsil edilen bir vergidir (Gökbunar, 2007:5-6).

1.2.1.2.1.3. Avarız Vergisi

Osmanlı Devleti’nde Tanzimat’ın ilan edilmesine kadar olağanüstü hallerde padişahın emriyle birlikte halkın devlete vermekle yükümlü olduğu bir vergidir. Askerin geçeceği yollara gerekli tahılları götürüp satmak, ordunun ihtiyacı olan harp malzemeleri, ordudaki hayvanlar için arpa ve saman tedarik etmek, askerler için araba ve hayvan temini sağlamak gibi orduya yardımcı sınıfların teminini sağlamak amacıyla “avarız akçesi” ve “avarız bedeli akçe” olarak adlandırılarak alınan vergidir. Nakdi olarak devletin sefer masraflarına iştirak etme amacıyla ödenmektedir (Döşemetaş, 2019:30).

1.2.1.2.1.4. İmdadiye-i Seferiye

İmdadiye-i seferiyye; harp masraflarını karşılamak üzere yürürlüğe koyulmuştur. Toplanan imdadiye-i adı altındaki vergiler kimi zaman hazineye gönderilir, kimi zaman da ise doğrudan ordunun giderlerinin karşılanması için orduda memur olarak görevlendirilen Müşir ve Vezirlere verilirdi. Gönderilecek olan miktar fermanlarla belirlenip resmi hale getirilirdi. Toplanacak olan bu imdadiyeden, imamlar, hatipler, rahipler ve fakirler müstesna tutulurdu. Müstesna olan bir başka grup ise köprücülük, derbentçilik ve su yolculuk hizmetleriyle uğraşan devlet adına bir nevi asker olarak görev yapan kimselerdi. Devlete kereste, zahire ve kendir gibi aynı olarak ödeme yapmak ile yükümlü tutulmuş köylüler de imdadiye defterlerine yazılmaktan müstesna tutulmuşlardır (Becermen, 2012:71).

1.2.1.2.1.5. İmdadiye-i Hazariye

Temel anlamda imdadiye-i seferiyye vergisi ile aynıdır. Verginin mükellef üzerine tarh olması, tevzi defterine kayıt edilmesi konuları bakımından aynı vergidir. Bu sebeple bazı bölgelerde seferiyye ve hazariye ayrımı olmaksızın sadece “Ruz-ı Hızır” ve “Ruz-ı Kasım” dağıtımı olarak adlandırılmaktadır. Vergi bazı yerlerde sadece imdadiye olarak adlandırılmıştır. Bu sayede vergiler arasında herhangi bir fark olmadığı anlatılmaya çalışılmıştır. Fakat bu iki vergi kalemi arasında bulunan tek fark, imdadiyye-i hazariye vergisinin ileride ortaya çıkabilecek olası seferler sebebiyle barış dönemlerinde de toplanmaya devam etmiş olmasıdır. İmdadiye-i seferiyye de bulunan muafiyet hükümleri hazariye vergisinde de aynen geçerlidir (Becermen, 2012:71).

1.2.1.2.2. Tanzimat Sonrası Dönemde Örfi Vergiler

Osmanlı Devleti'nde örfi vergiler, mali sistem açısından önemli bir gelir kaynağı sayılmaktadır. Mali sıkıntılar ve ihtiyaçların karşılanması için hazine bu vergilerden vazgeçememiştir. Bu vergilerden bir kısmı bu başlık altında incelenmiştir.

1.2.1.2.2.1. Ancemaatin Vergisi

Ancemaatin vergisi, Osmanlı'da Tanzimat ile gelen en önemli değişikliklerden biridir. Örfi vergilerin tek çatı altında toplanarak tahsil edilmesini sağlayan ancemaatin vergi, yapılan tahrir sonucunda köylere pay edilen ve mahalle, nahiyelerde yaşayan halktan gelirlerine göre belirlenerek toplu bir şekilde vergilerin tahsili edilmesini sağlamıştır. Ancemaatin vergisinin tahsilatında imam, papaz ve muhtarlar görevlendirilmiştir. Fakat ancemaatin verginin tahsilinde, verginin ödenmesine dair

bir belgenin verilmemesi, tahsilatın zamanında yapılmaması gibi sorunların ortaya çıkmıştır. Vergi için yapılan düzenlemeler bu sorunların önüne geçememiş Tanzimat ile beraber getirilen ancemaatin vergi uygulaması, haksızlıklar ve aksaklıklar nedeniyle halktan çok fazla şikayet almış ve 1860 yılından itibaren aşamalı olarak kaldırılarak yerine arazi, emlak ve temettü vergileri getirilmiştir (Türklü, 2016:134).

1.2.1.2.2.2. Baş Vergisi

1903 yılında, ilk olarak İstanbul olmak üzere vilayetlerde yaşayan 18 yaşını doldurmuş erkeklerden alınan şahsi bir vergidir. Baş vergisi, nüfusun toplumsal durumuna göre sınıflandırılmış gruplar üzerinden alınmıştır. Kaza, sancak ve vilayetlerde kurulan meclisler mükelleflerin sınıflarını belirlemek ile görevlendirilmiştir. Mükellefin toplumsal durumu üç yılda bir gözden geçirilmiş ve vergi miktarında değişiklikler yapılmıştır. Toplumsal sınıflandırma ile belirlenen vergi miktarı örneğin, birinci sınıf nüfusun %50'nin her biri için 5 kuruş, ikinci sınıf nüfusun %20'nin her biri için 10 kuruş olarak belirlenmiştir. Fakat baş vergisi düzenli bir şekilde uygulanamamış, 1907 yılında kaldırılmıştır (Giray, 2015:104).

1.2.1.2.2.3. İstimal Vergisi

Osmanlı Devleti'nde hazineye yeni bir gelir sağlamak amacıyla tütün gümrük ve tütün dönüm vergi kalemleri oluşturulmuştur. Tütünün 17. yüzyılın büyük bir kısmında içilmesi yasak bir madde olmasından dolayı vergilendirilmesi olağan değildi. Ancak Halep bölgesinde tütün fideleri satışı, tütün dükkanları ve kahvehaneler bir mukataa konusu haline gelmiş olsa da tütünün tam anlamıyla vergilendirilmesi 17. yüzyılın sonunda genel bir hale gelmiştir (Tabakoğlu, 1985:273).

IV. Murat döneminde tütün kullanımı yasaklanmıştır. Ancak devlet içinde yapılan bu yasaklamalar amacına ulaşamamıştır. Daha sonra tütün, şarap, kahve gibi maddelerden devletin bir gelir elde edileceği düşünülmüş ve daha ılımlı bir yaklaşım söz konusu olmuştur.

Osmanlı devletinde gayrimüslimlerden “Şıra Resmi” adı altında tütünden ilk defa vergi alınmaya başlanmıştır. 16. asır sonrasında ise “zecriye” olarak alınmaya devam edilmiştir. Alkollü içki ticareti yapanlardan ise “Resmi Beyiye” adıyla bir çeşit iş yeri çalıştırma ruhsatları için harç tahsis edilmiştir. 1862 yılında ise, tütün devlet tekeline girerek vergi gelirleri hazineye devredilmiştir. 1863 yılında ise yeni kullanıma

giren maddeler için “Tönbeki Beyiyesi” alınmaya başlamıştır. Tönbeki Beyiyesini başka bir tüketim vergisi türü olarak kabul edebiliriz. (Turhan & Yurdakul, 2009:4).

Tütün II. Süleyman döneminde hem dönüm üzerinden hem de gümrük resmi olarak vergiye tabii tutulmuştur. Bunun yanında tütün üretimi de vergilendirilmiştir. Verginin ilk uygulamaya başladığı dönemlerde tımar erinin veya vakıf payı düşüldükten sonra elde edilen mahsulün yarısı üzerinden okkada 14 ile 17 akçe arasında vergilendirme yapılmıştır (Tabakoğlu, 1985:274).

Bütün alkollü vergilerden alınan Şarap vergisi, 1867 yılında istimal vergilerinin içerisine dahil edilmiştir. Her ne kadar alkol tüketmek Kuranda men edilmişse de, bu içkilerin halkın büyük çoğunluğu tarafından tüketiliyor olması devlet tarafından bir gelir elde edilebilecek duruma gelmesiyle izah edilebilir. Türkler arasında oldukça sevilen kahve de istimal vergilerinin içerisinde yer almaktadır. Yemen kahvesinin her bir okkası için Müslüman kahve tiryakileri 8 akçe, gayrimüslim tiryakiler ise 10 akçe kahve vergisi öderlerdi (Nedkoff, 1944:620).

İstimal vergilerinin içerisinde değerlendireceğimiz diğer vergiler ise; arazi ve bina vergileridir. Tanzimat’ın ilanından sonraki süreçte “ancemaatin vergi” olarak incelediğimiz verginin yerine uygulanmak üzere emlak ve temettü vergileri olarak iki tane yeni vergi konulmuştur. Emlak vergisi, arazi ve binaları içerirken temettü vergisi, sanat, ticaret ve emekten elde edilen kazançları vergilendirmiştir. Arazi ve bina vergileri tek bir vergi altında Birinci Meşrutiyet döneminde emlak vergisi olarak alınmaya başlamıştır (Mutlu, 2009:64).

1.2.1.2.2.5. Bedel-i Askeri

Islahat Fermanı ile Müslüman ve Hıristiyan halk arasında oluşan eşitlik konusuyla beraber gayrimüslimlerin askerlik yapması ve cizye vergisi gündeme gelmiştir. Bu durumda cizye vergisi kaldırılacak ve yerine gayrimüslimlerin askerlik yapması sağlanacaktır. Fakat ilk olarak Bulgarlar olmak üzere gayrimüslimler askerlik yükümlülüğünü kabul etmemişlerdir. Bunun üzerine gayrimüslimlerin askere alınmalarına olanak olmamasından dolayı vergi karşılığında bedel-i askeri altında bir bedel alınmasına karar verilmiştir. Bedel-i askeri, mükelleflerin üzerlerine düşen diğer vergilere eklenerek alınmıştır (Karsandık, 2012:228).

1.2.1.2.2.6. Bedel-i Nakdi

Orhan Gazi döneminde kurulmuş olan orduda askerlik hizmeti Müslümanlar tarafından yerine getirilmiştir. Orhan Gazi döneminde Müslümanlar, bedel ödeyerek askerlik hizmetini yerine getirme hakkına sahip değillerdi. Ancak II. Mahmut döneminde yapılan düzenlemeler ile birlikte Müslümanlar askerlik hizmetini ya kendileri ya da bedel-i şahsi ile yerlerine bir başkasını göndererek askerlik hizmetini bedel ödeyerek yerine getirebileceklerdir. Bedel tutarı 150 adet Osmanlı altını olarak belirtilmiştir (Giray, 2015:104).

1.2.1.2.2.7. Bedel-i Tarik

Tanzimat'ın ilanına kadar olan dönemde, yollar, geçitler ve köprüler gibi altyapı hizmetlerine yapılan harcamalar vergi dışı kaynaklardan yapılmıştır. Tanzimat'ın ilanından sonra altyapı çalışmalarının yapım, onarım ve bakım masrafları devlet hazinesinden harcanmaya başlamıştır. Hazine harcamaları finanse etmek için ilk olarak 1845 yılında Menafi Sandıkları kurmuş ve aşar vergisine %10 zam yaparak altyapı harcamalarını karşılamaya çalışmıştır. 1848 yılında yollar, geçitler ve köprülerin inşaatlarında çalıştırılmak üzere 18-60 yaş aralığında olan erkekleri beş yılda 20 gün zorunlu çalışma ile mükellef tutmuştur. Buna bedel-i tarik adı verilmiştir. Daha sonra yapılan düzenlemeler ile bedel-i tarik, sadece bedenen çalışarak değil nakdi olarak da ödeme imkanı sağlanmıştır. Bedel-i tarik, Cumhuriyet döneminde de 1952 yılına kadar uygulanmıştır (Giray, 2015:104).

1.2.2. Osmanlı Vergi Sisteminde Muafiyetler

Muafiyet kelime anlamı olarak “kendisine uygulanmama” anlamına gelmektedir. Osmanlı Devleti'nde uygulanan vergi sisteminde muafiyet kavramı çok sık karşımıza çıkmakla birlikte, ülkenin sınırlarının oldukça geniş bir bölgeye yayılmış olmasıyla birlikte devletin askeri yapısı, yönetim anlayışı ile birlikte mali sorunlar ve ulaşım sorunları da muafiyet uygulamalarının genişlemesinde etkili olmuştur (Gökçe Özcan, 2018:310).

Osmanlı vergi sisteminde vergi muafiyetinin üç kademesi bulunmaktadır (Orhonlu, 1967:50):

- 1- Avarız vergisinden muafiyet,
- 2- Raiyet rüsumundan muafiyet,

3- Şer'i vergilerden- cizye, haraç-muaf olma.

Devlet, belirtilen bu kademelerde şer'i vergilerden çok nadir ve olağanüstü hallerde muaf olma durumuna onay vermiştir. İkinci sırada yer alan tekalif-i örfiye türü vergilerden olan raiyet rüsumu ise sipahilerin hakkı sayılarak hemen hemen daima tımara tahsis edilmiştir. Devlet ilk olarak avarız vergisinden sonra raiyyet-rüsumu'ndan ve nihayet şer'i vergilerden muafiyete başlamıştır. Şer'i vergilerden olan cizye ve aşar resimlerinde muafiyet halleri olağanüstü durumlarda söz konusu olabilirdi. Sipahi hakkı sayılan ve hemen hemen tamamının tımara tahsis edilen raiyyet- rüsumundan muafiyetle yani fiili askeri bir hizmet olarak yüklenen reaya ulaşmış olabilirdi. Genellikle uygulanan en basit muafiyet şekli, avarız divaniyyeden muafiyetti. Rüsum-i raiyyetten muaf olanlar, avarız resminden de muaf olmaktaydılar (İnalçık, 2018:63).

Avarız vergisi, olağanüstü hallerin vukuu bulunduğu zamanlarda tebaa üzerine yüklenen bedeni, mali ve ayni vergilerdir. Avarız vergilerinin vergi sisteminde uygulanmaya başlamasıyla Osmanlı vergi sisteminde vergiden muaf olma kavramı yaygınlaşmıştır. Avarız vergilerinde, muafiyet kavramı ferdi muafiyet ve toplu muafiyet olarak ortaya çıkmıştır (Becermen, 2012.:73; Kaya, 2011:17).

Ferdi muafiyetler askeri hizmetlerde görev yapan çavuş ve sipahiler, dini hizmetleri yerine getiren imam, hatip, kayyumlar ile muhassıl (vergi tahsildarı), amil olarak anılan vergi memurlarını ve herhangi bir şekilde çalışamayacak durumda olan kimseleri kapsamaktadır. Toplu muafiyet olarak devletin uygulamaya çalıştığı yöntem ise; devletin genelinde ulaştırma ve ticaret güvenliğini sağlamak ve gerektiği zaman yolculara delil veya rehber olarak hizmet eden derbend ve menzil teşkilatının bulunduğu mahallede yaşayan kişiler avarız-ı divaniye ödemekten muaf olarak vilayet defterlerine kayıt edilmişlerdir. Derbend ve menzil teşkilatının reayasından ziyade devlet, bir takım hizmet gruplarının da gerçekleştirmekte oldukları hizmetten dolayı avarız vergisinden muaf olmalarını uygun görmüştür (Kaya, 2011:17; Orhonlu, 1967:41). Örneğin, çok geniş ülke ve topraklara yayılmış olan imparatorluğun muhalif yerlerinde meydana gelen olayların merkeze hızlı bir şekilde iletilmesini sağlamak için kurulmuş olan posta teşkilatı sundukları hizmetten dolayı vergiden muaf sayılmışlardır. Daima avarız vergisinden muaf olan zaman zaman ise raiyet rüsumundan muaf olan grup içerisinde ise, çeltükçü, suyolcu, köprücü, doğancı, tuzcu

ve bazı vakıfların reayası ile ağır geri hizmet grubu ve devlet kontrolünde üretim yapan katrancılar ve ortakçılar bulunmaktadır (Orhonlu, 1967:5-50).

Osmanlı Devleti'nde vergi muafiyetinden yararlanan tuz üreticileri için, tuz üretimi ve dağıtımını özel bir yönetmelikle örgütlenmiştir. Tuz madenleri ve yatakları devlet mülkünde olmakla birlikte, tuzun ithal edilmesinde devlet için yüksek oranlı gelir sağlanmaktaydı. Osmanlı Devleti bu gelirin devamlılığını sağlamak amacıyla tuzlaları mülk olarak tanımak suretiyle tuz üretiminde özel girişimciliği teşvik etmiştir. Özel düzenlemelerle tuzlaların yakınlarında oturan köylü nüfus, tuz üretimiyle ilgili olan faaliyetleri yerinin getirmekle görevlendirilmiştir. Örneğin, Karadeniz kıyısında bulunan Ahyolu (Ankhialos) tuzlaları; Kırkkilise, Rusi Kasrı, Zagra ve Kızanlık gibi civar yörelerden tuzları işçiler çekmekteydiler. Tuzcu olarak adlandırılan bu işçiler özel ve kalıcı bir statüye kavuşmakta ve olağanüstü vergi ve hizmetlerden muafiyet ile diğer bazı vergilerde daha düşük oran üzerinden ödeme yapmaya hak kazanıyorlardı. Tuz taşıma işlemini yerine getirip bir başka muafiyet elde eden kesim ise "Arap deve sürücüleri"dir. İlkçağlardan beri faal tuz üretimi yapan Kızılca Tuzla'dan tuz taşıma işi için 14. yüzyıldan itibaren devlet, bu bölgede tuz taşımacılığı yapan Arap deve sürücülerini özel bir yönetmelik ile örgütleyerek (yılda 3.000 tonu bulan tuz üretimi, taşımada 12.000 deve yüküne tekabül etmekteydi), bu taşımayı gerçekleştiren Arap deve sürücüleri olağanüstü vergileri ödemekten muaf tutulmuşlardır (İnalçık, 2000:98-101).

Osmanlı Devleti çeltik tarımı ve pirinç üretimi ile uğraşan kesimi de vergiden muaf olan kesimin içine eklemiştir. Pirinç tarımı yapanlar, pirinç tarımının savaş ekonomisinde önemli bir yer tutmasından dolayı avarız-ı divaniyyeden muaf tutulmuşlardır. Ayrıca göç ve salgın hastalıkların baş gösterdiği yerlerde vergi ödeme gücünü zora sokan olayların olması durumunda divana yapılan arzlar sonucunda avarız hanesi düzeyleri düşürülebilmektedir (Kaya, 2011:18).

Osmanlı'da bir başka vergi muafiyeti ise kömür ve kereste bedelinde bulunmaktadır. Devlete ait olan baruthane, tophane, tersane ve fabrikaların ihtiyaç duyduğu malzemeleri temin eden ve taşınması hususunu konu alan bir vergidir. Bu vergi, denize kıyısı olan vilayetlerde bulunan kazalar ile hızlı bir şekilde gönderimin gerçekleşeceği bölge halkından tahsil edilmekteydi. Bu vergi ile yükümlü olan kişiler, ihtiyaç olan malzemeleri çıkarmak, kesmek, taşımak ve işlemek zorundadır. Bunun

karşılığında da, örfi vergilerin tamamından muaf olmaktadırlar (Becermen, 2012:78-79).

Osmanlı topraklarında özellikle askeri yolların devamlı olarak açık olması, köprülerin korunması ve sınırların içerisinde yer alan ticaret yollarının emniyet altında bulundurulması gibi devletin ehemmiyet gösterdiği bir başka durum ise su yollarının inşası ve bakımındır. Bu sebeple de devlet civar köylerdeki halkı görevli kılıyordu. Bu tür uygulamalar devletin kuruluş yıllarından itibaren uygulanmaktadır. Örneğin Eskişehir’de, suyun başka tarafa akmasına neden olacak bitki, toprak gibi şeylerin akış yönünü değiştirmemesi için su yollarında bekleyen kişiler örfi vergilerden muaf tutulmuşlardır. Köprünün bakımı için su yollarında görevlendirilen kişiler örfi vergilerden muaf tutulmuşlardır (Kazıcı, 2019:184-208).

1.4. Osmanlı Devleti’nde Vergi Toplama Yöntemleri

Osmanlı Devleti’nin sınırlarının oldukça geniş olması ve devletin hazinesi için toplanan vergilerin tahsilatının sağlanması için oluşturulan yöntemlerden en çok kullanılanlar; emanet, iltizam, tımar ve malikane sistemidir.

Mukataa sistemi ile alt başlıkları oluşturulan bu sistem; devlet gelirlerini toplamak için ayrı bir teşkilatlanma işlemine gerek duyulmadan, toplanacak gelir kaynakları gruplandırılıp mukataa haline getirilmekte ve işletmesini çoğunlukla özel teşebbüslere bırakılmaktaydı. Günümüzde bu sistemi kamu iktisadi teşebbüsleri olarak düşünebiliriz. Devlete ait olan bir vergi gelirinin tahsil ve işletme hakkı anlamında kullanılırken aynı zamanda vergi tahsilatının yapıldığı işlem anlamında da kullanılmaktadır (Tabakoğlu, 2016:327). Mukataa ile gelişen yöntemler bu başlık altında detaylı olarak incelenecektir.

1.4.1. Emanet Yöntemi

Devletin belirlemiş olduğu mukataanın işletilmesinde uygulanan yöntemlerden ilki emanet yöntemidir. Emanet yönteminde mukataalar görevlendirilen memurlar tarafından işletilmektedir. O halde işletme başında görev alan yönetici doğrudan hazine tarafından görevlendirilmiş ve emin olan bir memurdur. Yöneticiye devlet tarafından bir maaş ya da dirlik verilirdi. Yönetici mukataalardan elde edilen gelirin az ya da çok olmasından dolayı bir sorumluluk almazdı. Sadece kendisine devlet tarafından tahsis edilen ödenekle geçinmekteydi. Emin olarak görevlendiren yöneticiler sadece mukataaları işletmekle kalmazdı. Aynı zamanda işlettiği toprağı ve

çiftçiye kollayıp gözetecek ve onların sosyal güvenliklerini de sağlayacaktı (Tabakoğlu, 2016:338).

1.4.2. Tımar Sistemi (Dirlik Yöntemi)

Osmanlı Devleti'nin idari, askeri ve sosyal hayat düzeninin temel taşı olan "tımar sistemi", sözlük anlamı olarak bakıldığında zaman zaman bir kısım asker veya memura yerine getirdiği hizmet karşılığında, devlete ait devlet topraklarından kişinin kendi nam ve hesaplarına vergi toplama yetkisinin tahsis edilmesidir (Afyoncu, 2006:20).

Kuruluş yıllarında savaşların birer sonucu olarak kurulan yeni ülkelerde devletler büyüdükçe yönetim örgütü de gelişerek yenilenmektedir. Osman Gazi, İznik kuşatmasının ardından Yenişehir'e döndüğünde sınırları içerisinde bulunan toprakları birer kaza ya da sancak şeklinde ayırarak, buralara uygun gördüğü kişileri sancak ve kazaların başına getirmiştir. Osmanlı zaman içerisinde genişleyerek doğrudan doğruya sancak ve kazalara ayrıldı. Sancakların başına birer sancakbeyi, kazaların başına ise kadılar görevlendirildi. (Rasim, 1968:10).

Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu topraklar İslami hukuk çerçevesinde beş kısma ayrılmıştır (Kodaman, 2007:5):

- **Arazi-i memluke (mülk arazi):** Şahısların mülkiyetinde bulunan arazilere verilen addır. Mülk sahibi arazisini dilediği gibi kullanabilmektedir.
- **Arazi-i metruke:** Köy ve kasaba da bulunan yollar, pazar yerleri, meralar, otlak ve kışlaklar gibi yaşayan halkın ortak kullanımına bırakılmış topraklardır.
- **Arazi-i mevat:** Hiç kimsenin mülkiyetine verilmeyen ve işlemeyen arazilerdir.
- **Arazi-i mevkufe:** Vakıflara tahsis edilmiş olan vakıf arazisidir.
- **Arazi-i emiriyye:** Mülkiyet hakkı devlete ait olan ve tımar sistemi için tahsis edilen topraklardır. Devletin en büyük arazisi ve en önemli mülkiyetidir.

Sancak ve kazalardaki toprakların tahsisi askeri sınıf mensuplarına yapılmıştı. Askeri sınıf mensubu olarak adlandırdığımız grup, ordu ile sefere katılmak zorunda

olan zümreler değildir. Vergi mükellefiyeti olmayan, çeşitli idari grupları ifade etmektedir. Sancak ve kazalarda tahsis edilen tımarların değerlerine göre gruplandırma yapılmıştır. 20.000 akçeye kadar olan tahsislere tımar, 20.000 ile 100.000 arasında olanlara zeamet, 100.000 akçeden fazla yapılan tahsis işlemine ise has denilmektedir (Afyoncu, 2006:20).

Örnek vermek gerekirse; 500 köyü olan bir sancak gereğine göre iki ya da 3 köyü, gereğine göre ikişer veya üçerden 90 tımara ayırarak askerlere tahsis edilmiştir. 500'den az kalan diğer köyler ise has olarak belirlenmiş ve şehzadelere, vezirlere, beylerbeyine, sancak beylerine ve başka devlette ileri gelenlere ayrılmıştır (Rasim, 1968:10-12).

Tımar sahipleri tımarlarının büyüklüğüne ve küçüklüğüne göre bir veya birkaç köyün vergisini tahsil etmektedir. Tımar sahiplerinin, reyadan aldıkları toprak rantı karşılığında da orduya belirli sayıda teçhizatlı asker sağlaması gerekmektedir. Yapılan bu vergi tahsilatı karşılığında sefer olduğunda belirli sayıda asker ile birlikte alaybeyinin emriyle sefere katılmaktadırlar. Tımar sahibi olanlar topladıkları vergiden ilk 3000 akçeyi kendilerine alırken, elde edilen gelirin sonraki her 3000 akçesi için tüm teçhizatıyla beraber bir atlı asker beslemek ve sefer zamanında da istenilen yer ve zamanında bu asker ile beraber savaşa katılmak zorundadır. Orduya hazırladıkları bu askerlerin tüm askeri eğitimleri de sipahiye aittir. Tımar sahipleri tarafından yetiştirilen askerlere “cebelü” denilir. Zeamet ve has sahipleri ise, vergi gelirlerinden ilk 5000 akçeyi kendilerine alırken ellerinde kalan sonraki her 5000 akçe için asker yetiştirmek zorundadırlar (Becermen, 2012:15; Özkaya, 1977:61-62).

Tımar sisteminin zaman içerisinde sarsılmasından sonra devletin ileri gelenlerinden bazıları tımarları ele geçirmişlerdir. Geçirilen bu yerlerin vergilerini mültezim yollamak suretiyle toplatılmaktadırlar. Uygulanan bu usul iltizam olarak adlandırılmaktadır. Devlet, iltizam usulünü daha çok mir'i mukata'alarda uygulamaktadır. Bu vergilerde iltizam işini yüklenen mültezimler, dirlik sahibine o yerin vergisini toptan olarak vermektedir. Ancak iltizamlar bu durumdan kendilerine de kazanç sağlamak zorunda olmalarından dolayı çoğu zaman kanunsuz vergiler toplama yoluna gitmişlerdir. İltizam işini üzerine alan mültezimler görev aldıkları yerdeki öşür gibi vergileri toplamaktadırlar (Özkaya, 1977:61-62).

1.4.3. İltizam Sistemi

İltizam yöntemi, Osmanlı Devleti'nin kuruluş yıllarında genel olarak vergi toplama işlemlerinde çok tercih edilmemiştir. "İltizam", kamu gelirlerini toplamak için kişilerin devlete taahhütte bulunması ve en çok parayı teklif eden özel kişilere bu hakkın verilmesidir. İltizamı alan kişiler mültezim olarak adlandırılmaktadırlar. Kamu gelirlerini toplayan mültezimler eğer devlete ödemeyi taahhüt ettikleri miktardan daha fazlasını toplamışlar ise fazla olan kısmı kendilerine "iltizam karı" olarak almaktadırlar (Gökbunar & Uğur, 2016:84).

Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan beri ele geçirilen topraklar iki kısma ayrılmıştır. Bir kısım tımara ayrılmışken bir kısmı da miri (devlet) için ayrılmıştır. Devlete ayrılmış olan yerlerin vergisini "emin" adı verilen görevliler toplamaktaydı. Zaman içerisinde mali sıkıntıların kendini göstermesi ve paraya olan gereksinimin artması üzerine, devlet arazilerinin bir kısmı, bir ya da daha uzun yıllığına iltizama verilmiş ve toplanan bedeller sarraflarca hazineye yatırılmaya başlanmıştır. İltizam uygulamasının başlangıç zamanı hakkında kesin bir bilgi olmamakla beraber Hammer, iltizam uygulaması için Fatih Sultan Mehmet döneminde Veziriazam Rum Mehmet Paşa'nın aracılığı ile uygulandığını belirtmektedir (Becermen, 2012:86).

Osmanlı Devleti'nde 17. Yüzyılın ikinci yarısı itibariyle mali sıkıntılar kendini göstermeye başlamış, tımarlı sipahinin ordu içerisindeki önemi kaybolmuş, devletin nizami ve maaşlı ordu ihtiyacı ortaya çıkması ile birlikte iltizam sistemi devletin içerisinde daha da yaygınlaşan bir sistem halini almıştır. Çünkü sürekli olarak maaş alan bir ordu için nakit paraya ihtiyaç daha da artmıştır. Bu para ise tımar ve diğer gelirlerin iltizama verilmesinden elde edilmekteydi. Bu sebepten dolayı da önceleri devletin aldığı birkaç vergi için uygulanan iltizam sistemi, daha sonraları aşar, ağnam gibi birçok vergi kaleminde uygulanmaya başlamıştır. Bu durumdan sonra da iltizam sistemi "bir kaide-i külliye (toplu kurallar)" halini aldı (Kazıcı, 2019:156).

İltizam usulünün uygulanmaya başladığı dönemlerde, mültezim olanlar verdikleri taahhütlerin bir kısmını yerine getirememeye başladılar. Bundan dolayı hazine zarara uğramaya başladı ve devlet uğradığı bu zararı kapatmak ve buna benzer başka olayların meydana gelmemesi için başka bir çare buldu (Kazıcı, 2019:156). Osmanlı Devleti mültezim olarak açık artırmaya katılacak olanların kendilerine güvenilir bir sarraf bulmalarını ve kefil olmasını istedi. Bunun üzerine alamadığı

parayı sarraflardan tahsil edecekti. Ancak zamanla düzelme göstermeyen iltizam sistemi iyice bozularak yerini malikane sistemine bıraktı. İltizam sistemi 1839'da Tanzimat ile birlikte kaldırıldı.

1.4.4. Malikane Sistemi

1695 yılında uygulanmaya başlayan malikane sistemi, Osmanlı Devleti maliye tarihinin 18. yüzyılının neredeyse tamamını etkileyen en önemli gelişmelerden biri olmuştur. 10 Ocak tarihli bu fermanın amacı; sürekli değişim gösteren mültezimlerin daha fazla kar elde etmek için tahrip ettikleri vergi kaynaklarını ihya ve idame edilebilmesi için artık değişimin olmayacağı bir mültezimin görevlendirilerek onun tasarrufuna bırakmanın en iyi seçenek olduğunu belirtmektir. Yani uygulanacak bu sistem itibariyle artık tımar ve iltizam usulü iç içe geçmişti. Malikane sistemini uygulamanın temel amacı aslında merkezi hazinenin nakit paraya olan ihtiyacının giderilmesini sağlamaktı (Batmaz vd., 1996:41).

Malikane sisteminde de malikaneye sahip olmak için kişiler diğer adaylarla birlikte açık artırmaya gitmektedir. Açık artırmada en yüksek miktarı teklif eden kişi artık ömür boyu nispi olarak düşük ve daha da önemlisi sabit olarak belirlenmiş miktardaki taksitleri ödeyecekti. Malikane sahibi olan kişi vergi toplama hakkını üçüncü bir şahsa satamayacak ve mirasçılarına devredemeyecekti (Giray, 2015:113).

Malikane sisteminde muaccelle olarak adlandırılan peşin ödeme durumu söz konusu olmuştur. Devletin peşin ödeme istemesinin temel sebebi ise mali darlığın biraz olsun rahatlamasını sağlayacak olan bu peşin değerlerdir. Mukataalar malikane sahibine bir yıl içerisinde sağlayacağı ortalama kar değerinin iki ile on katı arasında bir peşin ödeme yapması gereken değerlerdir. Bu değer devlet tarafından tespit edilir ve açık artırmalarda başlangıç fiyatı bu bedel üzerinden belirlenir. Bu belirlenen değer dışında, mal veya peşin ödeme olarak adı geçen sabit bir yıllık ödenek ve malın %20'sine kadar varabilen kalemiye harcı da söz konusudur. Satış işleminden sonra mukataa ile ilgili her türlü mali hakkın yanında bir kısım idari ve inzibati haklar da malikaneye geçmekte ve kadılar hariç hiçbir görevli karışmamaktadır. Malikane sisteminin ilk dönemlerinde kişiler arası satış serbestti ancak 1735 yılından sonra bu tür satışlarda peşin ödemenin %10'u kadar bir vergi alınmaya başlamıştır (Karaman, 2004:141).

Malikane sistemi zaman içerisinde yaygınlaşmış ve devletin vergi aldığı tüm konular gibi eyaletlere kadar bu uygulama genişlemiştir. Yöneticiler, düşük taksitlerle satın alan malikane sahiplerinin de reaya karşı daha cömert olacağını ve gerekli yatırımlardan kaçınmayacağını düşünmüşlerdir. Yine tımar sisteminde olan güvenliğin malikane sisteminde de olacağı düşünülse de zamanla gerçekleşmediği görülmüştür (Giray, 2015:113; Tabakoğlu, 2016:343).

Malikane sistemi vergi kaynaklarında oluşan tahribatı engel olamamıştır ve malikane satışlarından elde edilen paralarda hazine için yeterli gelmemeye başlamıştır. Ayrıca eyalet ordusunun beslenmesini sağlayan kaynaklarda yavaş yavaş malikane sistemine çekilmeye başlanmıştır. Sağlanan fonların merkezi orduyu ve savaşların giderlerini finanse etmek için kullanılması amaçlanmıştır. Ancak, dirliklerin merkezi hazine gelirlerinin içinde yer almaya başlaması eyalet ordusunun zayıflamasına sebebiyet vermiştir. Sonuç olarak malikane sistemi istenen ve planlanan birçok amaca hizmet edememiştir. Malikane sistemi iltizam sisteminin bozulan tarafını düzeltmek ve vergi gelirlerindeki tahribatı önlemek amacıyla konulmuştur ve 18. yüzyılın sonlarına kadar devam etmiştir (Tabakoğlu, 2016:348-350)

İKİNCİ BÖLÜM

OSMANLI'DAN CUMHURİYETE YOL VERGİSİ

2.1. Osmanlı Devleti'nde Yol Vergisi

Osmanlı Devleti'ne miras olarak kalan yollarda tacir ve tüccarların güvenli bir yolculuk yapmalarını sağlamak adına hanlar, kervansaraylar kurulmuş ve bu yolların onarım ve bakımı için kurulan yeni yerleşkeler görevlendirilmiştir. Ancak bir süre sonra savaşlar, doğal afetler nedeniyle yollar kullanılamaz hale gelmiş ve bundan dolayı Osmanlı'da yeni yolların yapımı zorunlu bir hal almıştır.

Osmanlı'nın son dönemlerinde tımar sistemindeki bozulmalar, ekonomik sıkıntıların baş göstermesi devlet kurum ve kuruluşlarının doğru yönetilmemesine sebep olmuştur. Bu dönemde yol yapımı ve onarımı için bütçe ayıramayacak olan yönetim, 15 Haziran 1845 tarihinde erkeklerin üzerine düşecek olan "Yol Vergisi" uygulamasını yazılı olarak halka duyurmuştur. Bu tarihten itibaren 18-60 yaş aralığındaki erkekler, yolların onarımında ve yeni yolların açılmasında bedeni olarak çalışmak zorunda kalmışlardır. Çalışmanın bu başlığı altında Osmanlı Devleti'ne miras kalan yolların durumu, Osmanlı Devleti'nin yol meselesi ve Yol Vergisi uygulaması açıklanacaktır.

2.1.1. Osmanlı Devleti'ne Miras Kalan Yollar

Yol yapımı ve yol sistemlerinin geliştirilmesi tarih boyunca ekonomik, sosyal, askeri ve kültürel olarak büyük bir öneme sahip olmasının yanı sıra devletlerin birçok anlamda etkileşim sağlaması açısından da önem arz etmektedir. Osmanlı Devleti kuruluşundan itibaren büyük sınırlara ulaşan bir imparatorluk haline gelmiş ve bu kadar geniş bir coğrafyaya hükmeden devletin iyi bir ulaştırma sistemine sahip olması şart olmuştur. Çünkü ancak bu şekilde devlet içerisinde tam anlamıyla bir iletişim sağlayabilir ve hükümdarlığını devam ettirebilirdi (Saroğlu, 2010:16).

Osmanlı Devleti'nden önce hüküm sürmüş olan devletler de, yolları şehirler arasında iletişimi sağlamak için etkin bir şekilde kullanmaya özen göstermişlerdir. Moğollar döneminde, ticarete ve ticari faaliyetleri gerçekleştiren tüccar kesimine büyük önem verilmiştir. Cengiz Han döneminde istila edilen yerlerin belirlenen noktalarına "karakçı" denilen bekçiler yerleştirilmiştir. Bekçilerin görevleri, buldukları noktalardaki yolların güvenliği ve yolu kullanan kişilerin güvenliğini

sağlamaktır. Cengiz Han döneminde şehirler arasında iletişimi ve yol durumunun daha iyi hale gelmesini sağlamak için posta teşkilatı olarak hayata geçirilmiş olan “Yam” sistemi söz konusudur. Yam sistemi hem yolların güvenliğinden sorumlu hem de tüccarlar için önemli bir destek olarak hayata geçirilmiş ve Cengiz Han’dan sonra devletin başına gelen Ogeday Han tarafından da geliştirilmiştir. Yam sistemi diğer devletler için de örnek teşkil etmiştir. Moğol Hanları yolların güvenliğini sağlamak için ciddi bir çaba ortaya koymuşlardır. Altın Ordu Devleti, Rus Knezliklerden köprü tamiri için vergi talep etmiştir. Yol yapımı için vergilerin alınması Moğollar döneminden beri hayat bulmaya devam etmiştir (Koçak, 2019:38-41).

Hülagü zamanına gelindiğinde ise, Yam sistemi daha da geliştirilerek uygulamanın daha hızlı işlem görmesi sağlanmaya çalışılmıştır. Seçilen noktalara kurulan bu posta teşkilatları belirli bir vergiye tabi tutularak bölgelerin vergiye bağışıklık kazanması sağlanmıştır. Bu dönemlerde yollar ve köprüler genel olarak kervan ve araba yolları olarak faaliyet göstermiştir. İstila edilen bölgelere kazandırılan yeni yolların en büyük amacı askeri faaliyetlerdir. Yapılan yeni yollar ile birlikte köprüler de inşa edilerek su yolu ile taşıma yaygınlık kazandırılmış ve zaman içerisinde oluşturulan limanlardan da vergi geliri sağlanması hedeflenmiştir. Gazan Han döneminde 10 bin kişilik bir örgüt kurularak yol güvenliği sağlanmaya çalışılmış, bu örgütün başına atanan emir tarafından yoldan geçen tüccarlar ve gezginlerden bir nevi yol kullanım bedeli alınarak vergi tahsil edilmiştir. Vergi tarifesi olarak bir kervana bağlı olan 4 eşek için yarım akçe, iki deve için de yarım akçe belirlenmiştir (As, 2006:28).

Selçuklu döneminde ise yol durumu ile ilgilenen örgütleri, günümüzde var olan hizmetlerde çalışanlar ile birlikte düşünmek doğru değildir. Selçuklu döneminde var olan örgütleri değerlendirirken zamanın, koşulların içinde yer alan örgütü değerlendirmek daha doğru olacaktır. Selçuklu döneminde var olan yollar birçok standartta bulunma ve özellikle hayvanların kağnılarıyla geçebilecekleri, yapısı ve hızı, hayvanın yapısı ve taşıma kapasitesi ölçülerek düzenlenen bir bayındırlık faaliyeydi. Bu durumun sonucu olarak ise bataklık olmayan ve yüzey olarak düzgün olan yerler yol olarak yeterli görülürdü. Ancak bu yollarda güvenlik konusunun sağlanması da önemli bir konuydu. Bu doğrultuda ise Selçuklu devletinin bayındırlık anlayışı ve kuruluşları Anadolu’ya da aktarılarak uygulanmaya ve geliştirilmeye başlanmıştır (As, 2006:27).

Anadolu Selçuklu Devleti, Anadolu'nun transit geçiş özelliğinden faydalanmış, bu geçiş yollarının ticari getirisini de dikkate alarak düzenlemeler ile politikalar yapmıştır. Selçuklu devleti, ticari teşvik sağlamak amacıyla düşük gümrük vergisi uygulaması yapmış, 9 saatlik deve yolculuğu mesafesi dikkate alınarak hanlar ve kervansaraylar inşa etmiş, tüccarların ve seyyahların rahat bir yolculuk için tercih ettikleri bir güzergah olmasını sağlamaya çalışmışlardır (As, 2006:25).

Anadolu Selçuklu devleti ve diğer Türk İslam devletlerinde 'Ribat' kurumu yol yapımı ve stratejik önemi olan yerlerde kurulmuş olan kervansaraylar için kullanılan kelimedir. Cihat için gönüllülerinin misafir edildiği, düşman hücumu karşında savunmasız kalan civar bölgelerde yaşayan halkın misafir edilip korunduğu kervansaraylardır. Anadolu Selçuklu devleti için Ribat kurumu hem yol yapımında hem de güvenliği sağlama açısından önemli olmakla birlikte iktisadi anlamda da gelişmeye destek olmuştur (Sönmez, 2007:296-299).

Görüldüğü üzere yol vergisi adı altında olmasa da eski dönem devletlerinde de çeşitli sebeplerle yolu kullanan kimseler devletler tarafından vergiye tabi tutulmuştur. Osmanlı Devleti'nde kuruluş yıllarından itibaren Anadolu Selçuklu ve diğer devletlerden miras kalan yollar ve sistemler büyütülmüş ve geliştirilmiştir. Yol vergisi kavramı her devlette farklı bir isim ve uygulama ile devlet sistemleri içerisinde kendine yer bulmuştur.

2.1.2. Osmanlı Devleti'nde Yol Meselesi

Osmanlı Devleti'ne Selçuklu ve diğer devletlerin oluşturduğu kral ve ticaret yolları ile kendi fethettiği topraklar önemli bir miras olarak kalmıştır. Osmanlı idaresi kuruluşundan itibaren yol meselesine önem vermiştir. Çünkü fetih için yola koyulacak padişah ve ordunun en kısa yolları tercih edip yorulmaması amaçlanmıştır. Ordu için açılan vilayetler arası yollar aynı zamanda posta teşkilatının gelişmesini ve kervan yolculuklarının kolaylaşmasını sağlamıştır. Osmanlı Devleti, yolların güvenliği ve devamlılığını sağlamak amacıyla sistem olarak her ne kadar Selçuklu devletini örnek almışsa da var olan kurumları geliştirip devam ettirmiştir. Osmanlı Devleti, halihazırda olan yollardan ziyade yeni yerleri keşfetmek için askeri amaçlı olarak yapılan yeni yolları da devlete kazandırmıştır (Gürgözeler, 1997:15; Berksan, 1950:10-11).

Osmanlı'da açılan kervan ve posta yolları, Tanzimat'ın ilanından önce eyaletlerin idaresinden sorumlu tutulmuş olan Umumi Valilerin emirinde bulunan

Ordu Mimarlarının emri ile yaptırılmıştır. Osmanlı Devleti'nin alt yapı teşkilatında bulunan derbentçiler, beşlüler, köprücüler ve yörükler olarak kurulmuş olan köyler, yolların yapım, onarım ve bakımını sağlamak için yerleştirilmiş birinci sınıf işçilerdir. Ordu mimarlarının emirinde olan işçiler, ordu sefere çıkmadan derhal askerlerin geçeceği yolları açarlardı. İşçilerin açtıkları bu yollar bir süre sonra kervan yolları olarak kullanılmaya başlanmıştır. İktisadi anlamda önem kazanan kervan yollarının devamlı olarak ayakta kalmasını sağlamak için yol yapımında çalıştırılan işçileri barındıran köyler birleştirilmiştir (Berksan, 1950:12).

Kervan yollarının geçtiği bölgelerde ekonomik anlamda toplumun geliştiği görülmüştür. Fakat tarım toplumu olan Osmanlı'nın büyük çoğunluğunu oluşturulan köylerde yolsuzluk sorunu halkın belini bükümüştür. Köylerinden geçmeyen kervan yollarını veyahut vilayetlere açılmayan yollar nedeniyle fazla üretim yapmayan halk yoksullukla karşı karşıya kalmıştır (Karal, 1977:244). Çünkü ilgili dönemde karayollarında olan güzergah özelliği beyliklerin teşekkülü ile oluşmuştur. Beylik merkezinden çevreye doğru açılan bir yol ağı meydana getirilmiştir. Bu zamanlarda İstanbul'dan kalkıp Anadolu'ya seyahat etmek isterseniz ilk olarak Osmanlı Devleti'nin Bursa'sına, Germiyanogulları'nın Kütahya'sına ve Akşehir'ine uğramanız ardından da Karaman Beyliği'nin Konya'sına ulaşmanız gerekirdi. Daha güneye inmek isterseniz; Konya Ereğlisi yolundan Torosların Gülek boğazından seyahat ederek Ramazan oğullarının merkezi Tarsus'a varırdınız (Gürgözeler, 1997:15).

Osmanlı Devleti'nin merkezinin Bursa olduğu dönemlerdeki karayolu ağına göz atılacak olursa (Haykır, 2011:66);

- Bursa – İznik – Geyve – Göynük – Mudurnu – Bolu – Kastamonu – Sinop Yolu
- Bursa – Eskişehir – Ankara – Çorum – Amasya Yolu
- Bursa – Balıkesir- Bergama – Manisa – İzmir Yolu
- Bursa ve Çanakkale şeklinde oluşmaktadır.

Osmanlı Devleti kuruluşundan itibaren İstanbul'un fethine kadar sahip olduğu yolların tamamını Selçuklu devletinden devralmıştır. Fakat Dünya ticaret merkezinin değişmesi ve var olan yeni siyasi merkezlerin söz sahibi olmaya başlaması Osmanlı Devleti'nin yol ağlarında bu gelişmelere göre uygun hareket edilmesine yol açmıştır.

Aynı zamanda gerçekleşen büyük fetihten sonra İstanbul'un başkent olması, İstanbul'u merkez alan bir yol ağının gelişmesine olanak sağlamıştır (As, 2006:29).

Devletin yollarının açılması, onarılması ve korunması bu dönemde devletten çok hayrat kurumlar olan bir nevi özel teşebbüsler tarafından sağlanmaktadır. Dönemin yol açısından en önemli gelişmesi olarak Türkiye'yi bir ucundan diğer ucuna kadar kesen ana yolların yerine, kıyı şehirleri ve limanlardan Anadolu topraklarının iç kesimlerine doğru yeni yolların açılmasıdır. Bu durumun ortaya çıkmasında en önemli etken ise deniz ulaşımının ve deniz ticaretinin gelişiyor olmasıdır (As, 2006:29).

19. yüzyılda ulaşımdaki ilk hareketlenme II. Mahmut tarafından gelmiştir. II. Mahmut devletin imkanlarını kullanarak bir posta teşkilatı kurmaya çalışmıştır. Bunun için ilk işi Üsküdar- İzmit arası posta yolunu açtırmak olmuş ve aynı zamanda İstanbul- Edirne arası var olan yolun tamiratına başlamıştır. II. Mahmut dönemi itibariyle her ne kadar ulaşımın dair ilgi oluşmuş ve Tanzimat ile birlikte yol ile ilgili sorunları çözmek için 1845 yılında Mecalis-i İ'mariyye olarak adlandırılan İmar Meclisleri kurulup sorunların çözülmesi için ciddi başlangıçlar yapılmış olsa da uygulama açısından bir başarı görülmemiştir (Göçer, 2016:151).

Klasik dönemde Osmanlı'nın sahip olduğu karayolları, Ortaçağ tarzında geniş sayılabilecek olan ana yolları ve tali yolları söz konusudur. Osmanlı anayolları üçer kol olarak ayrılmaktadır. Orta Asya Türk Devletlerinin geleneksel olarak var ettikleri yol sisteminin devamlılığını sağlamak için Osmanlı Devleti'nde yollar sağ kol, orta kol ve sol kol olarak üç kola ayrılmıştır (Göçer, 2016:152).

Tablo 1: Asya Yol Güzergahı

Sağ Kol	Üsküdar (İstanbul) – Konya – Antakya – Halep – Şam – Hicaz
Orta Kol	Üsküdar – Bolu – Sivas – Diyarbakır – Musul – Bağdat – Bursa
Sol Kol	Üsküdar – Bolu – Merzifon- Erzurum*

Kaynak: (Kenan, 2016:149-205).

*Yollar sol kanatta Erzurum'dan ikiye ayrılmaktadır. Bir taraf Kars üzerinden Kafkaslara açılan yoldur. Diğer kanattan ise Tebriz üzerinden İran'a geçiş sağlanmaktadır.

Tablo 1'de görüldüğü üzere düzenlenen yol güzergahlarında devletin başkenti olan İstanbul, her daim Asya topraklarına da açılan bir kapı olarak yol ağının içerisinde

görülmüştür. Bunun nedeni olarak; ticaretin gelişmesi, seyyahların ve ticaret yollarının da buradan geçerek ülke ekonomisine katkı sağlama amacı sayılabilir.

Tablo 2: Avrupa Yol Güzergahı

Sağ Kol	İstanbul – Kırklareli- Babadağı – Akkirman – Özi – Kırım
Orta Kol	İstanbul – Edirne – Sofya – Belgrad – Avusturya / Macaristan
Sol Kol	İstanbul – Tekirdağ – Dimetoka – Gümülcine – Arnavutluk

Kaynak: (Kenan, 2016:149-205).

*Kaynak olarak alınan bu veriler tarafımdan düzenlenmiştir.

Tablo 2’de görüldüğü üzere Avrupa’ya açılan kapılar İstanbul üzerinden gidecek ve Avrupa’dan gelen tüccarlar Anadolu için İstanbul’u kullanacaklardır. Yani Osmanlı Devleti, ekonomisine yön verirken coğrafi konumun etkisinden ve yol ağlarını oluştururken de ticaret yollarından yararlanılmıştır.

Yol meselesi ile ilgilenen derbentçilik, köprücülük, gemicilik gibi kuruluşlarda bulunan işçiler; yol açma, yollarda oluşan sorunların giderilmesi ve yapılan köprülerin onarımı ve bakımı gibi görevleri üstlenmişlerdir. Bahsi geçen bu kuruluşlar hizmet gruplarının yerleşime açık olan yerler dışında da görevleri vardır. Bu kuruluşlara ek olarak kaldırımcılar ise şehir ve kasabalarda yaşam sürmektedirler. Ancak yol inşaatı olacağı zamanlar buldukları mevkiden uzaklaşırlar (Akgül, 2001:7). Kaldırımcı olarak geçen bu teşkilatın diğer kurumlardan farkı esnaf teşkilatlanması gibi bir teşkilatlanmaya sahip olmasıdır. Kaldırımcılık; Osmanlı Devleti’nin içerisinde doğrudan doğruya yol yapımı için kurulmuş olan mesleki bir kuruluştur. Kaldırımcılık dediğimiz zaman günümüzdeki yaya yollarının yapılması durumu değildir. Yolun kendisinin el ile açılıp toprak zemine taş döşenerek yapılan yol kastedilmektedir. Günümüz anlamında kullanılması 19. yüzyıldan sonrasına uzanmaktadır (Akgül, 2001:7-8).

II. Mahmut’un posta teşkilatının ardından I. Abdülmecid, bizzat kendisinin katıldığı 1845 yılında yapılan Meclis-i Vala (Yargıtay) toplantısında, memleketin bayındırlığı açısından acil bir çalışma başlatılmasını sağlayarak bütün ülkede yolların inşa edilmesini kararlaştırmıştır. Ancak bu dönemde nitelikli personelin olmayışı ve maddi yetersizlik nedeniyle proje uygulamaya konulamamıştır. Fakat bu karardan sonra kurulan imar meclisleri, bayındırlık çalışmaları açısından önem arz etmektedir. Meclis-i Vala Reisi Süleyman Paşa’nın eseri olarak sayılan bayındırlık işleriyle

görevlendirilen bu meclisler, Paşa'nın ayrılmasının ardından amacına ulaşamamıştır. Paşanın kurmuş olduğu bu meclisler Osmanlı Devleti'nin bayındırlık işlemleri ile ilgilenecek kurumların kurulması ve geliştirilmesi açısından önemli bir başlangıç oluşturmuştur (Tozlu, 1999:646).

Meclis-i Vala ve Meclis-i Umumi'de (Genel Meclis) düzenlenen toplantılar neticesinde Avrupa'da olduğu gibi şose (genellikle taş kırıkları üzerine kum dökülerek oluşturulan karayolu) yolların yapılması ve kalan yollarında onarılması kararlaştırılmıştır. Yapılan bu toplantının ardından Anadolu'daki bazı yolları inceleyen mühendisler yazdıkları raporlarda her bir saatlik mesafe yol için 1.000 keseeye yakın para gerektiğini ifade etmişlerdir. Raporların incelenmesinin ardından Meclis-i Vala şose yapımı için bir tasarı kaleme almıştır. İnceleme yapılan yolların yapımı konusunda ülkemiz mühendislerinin yeteri kadar bilgiye sahip olmadığı ve Avrupa'dan mühendis getirilmesi gerektiği ifade edilmiştir. 1846 yılında İstanbul – Edirne arasında bulunan yolun yapımına başlanmıştır. Bu kararın ardında ülkede ticari açıdan önemli olan yolların şose yapımının gerçekleşmesi Meclis-i Vala tarafından kararlaştırılmıştır (Atam, 2012:121-122).

Meclis-i Vala'nın bu talimatının ardından İzmir, Kütahya ve İnebolu yollarının yapımı için bir talimat yayınlanmıştır. Ancak yayınlanan bu talimatın bir pilot bölge uygulaması için olduğu aşikardır. Bu üç şehirde yol yapımı için uygulamaya koyulacak olan bu talimatın neticelerinin ardından yol yapımının bu yöntemlerle yapılıp yapılmayacağına karar verilecektir. 29 Kasım 1853 yılında yayınlanan bu talimat 2 kısımdan oluşmaktadır. Talimatın ilk kısmında, yolların nitelikleri ve nasıl inşa edileceği hakkında detaylı bilgiler verilmiştir. Talimatın ikinci kısmında ise yol yapım sürecinin tamamen halkın omuzlarına yüklendiği açık bir şekilde anlatılmıştır. İlk olarak halk tarafından yapılacak olan bu yolların herhangi bir başlangıç noktası belirtilmeyerek yolun sonu veya başından itibaren her 10 saatlik mesafede bir başlangıç noktası belirlenecektir. Belirlenen noktalar etrafında yaşayan halka yol yapımı paydaş edilerek dağıtılacaktır (Tozlu,1999:647).

Yol sorunun çözülmesi için şunu belirtmek gerekir ki kaynaklardan edinilen bilgilerin kısıtlı olmasıyla birlikte sadece Tanzimat sonrası dönemde bayındırlık faaliyetleri için çalışmalar yapılmıştır. Tanzimat öncesi dönemdeki gelişmeler şunlardır (Tozlu, 1999:646-647):

- Meclis-i Ziraat ve Sanayi'nin kurulması, (1838)
- Meclis-i Ziraat ve Sanayi bayındırlık faaliyetleri için yeterli görülmeyle Hariciye Nezaretine bağlanması, (1838)
- Nafia Nezareti'nin kurulması (Bayındırlık Bakanlığı), (Kasım 1848)
- Nafia Nezareti'nin bir şubesi olarak yol, köprü, kanal, bina vs. imar işlevleri ile ilgilenmesi için Meclis-i Meabir (Bayındırlık İşleri Meclisi) kurulması (31 Ekim 1857)

Osmanlı Devleti'nde yol yapımı, onarımı ve muhafazası klasik dönemde çeşitli vergi ve angarya yükümlülükleri ile çözülmeye çalışılmıştır. Ancak Osmanlı'nın her alanda baş gösteren yıkıntı ve çöküntü döneminde ulaşım anlamında da sıkıntılar kendini gün yüzüne çıkarmıştır. Devletin var olan önemli yolları da bu dönemde kullanılamaz hale gelmiştir. Ülkenin ulaşım problemlerinin çözülmesi için devlet tarafından Meclis-i Maabir (Bayındırlık İşleri Meclisi) kurulmuş ve 14 Eylül 1858'de bir nizamname yayınlanarak meclisin çalışma şartları belirlenmiştir. Yol, sokak, cadde, deniz ve nehir ulaşımı gibi bayındırlık konularının bu kurul tarafından düzenlenmesi uygun görülmüştür. Kurul Ticaret Bakanlığına bağlı olarak faaliyet göstermiş ve teknik hizmetler için gerekli personel ile donatılması sağlamıştır. Kurul çalışmalarını sonuçlandırarak yönetmeliklerini yayınlamış, bina ve yol yapımında çağdaş kuralların geçerli olduğunu açıklamış ve uygulamaya başlamıştır (Gönüllü, 2011:292; Ortaylı, 1974:74-75; Çadircı, 1980:154).

Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde erkeklere uygulanmak üzere getirilen yolların yapımında çalışma yükümlülüğünün resmi olarak var olduğu 1866 yılının yazılı kaynaklarında mevcuttur. Bu dönemde yol vergisinden sadece erkekler yükümlü değildir sahip oldukları bazı binek hayvanlar, at arabaları, kağnılar yol yapımlarında kullanılmak üzere vergiye tabi tutulmuştur. Osmanlı Devleti'nde yol yapımı ve bunun için bir çözüm olarak görülen yol vergisi çok sık aralıklarla kesintilere uğramıştır. Bu da verginin verimliliğini neredeyse yok denecek düzeye getirmiştir (Güçlü, 2013:60-62).

Osmanlı'da "ayakbastı parası" veya "geçit resmi" olarak halktan tahsil edilen vergiler, aslında bir nevi yol vergisinin içeriğini oluşturmaktadır. Osmanlı Devleti'nde yol vergisinin uygulama tarzına yakın olan "angarya" idi. Bu vergi de erkeklerin buldukları bölgelerde bazı işlerin yapılması için zorunlu tutulmalarından meydana gelmektedir. Bu dönemde Osmanlı şehir içerisinde kaldırımların ve yol yapımlarının

masraflarını çıkarmak için hem bedenen çalışmayı ön görürken hem de yol yapılacak çevrede oturan hane halkından ve esnaftan vergi toplamış ve bu işlemi de belediye işlerinden sorumlu olan İhtisab Nezaretine (belediye zabıta işleri) devretmiştir (Güçlü, 2013:62).

2.1.3. Osmanlı Devleti'nde Yol Vergisinin Uygulandığı Dönemde Sosyal ve Ekonomik Durum

18. yüzyılın sonları ile birlikte Osmanlı Devleti'nin Avrupalı devletlerin Akdeniz'in sıcak sularına inmek için kullandıkları bir güzergah olması ve bu durumun Osmanlı'nın iç düzeninde karışıklıklar oluşturması devletin sosyal ve ekonomik durumunda sorunların ortaya çıkmasına neden olmuştur (Yıldırım, 2001:314).

İngiltere'de meydana gelen sanayi devriminin etkisiyle birlikte makineleşme başlamış, buhar kuvvetinin etkisi keşfedilmiş, elektrik enerjisi artık kullanılabilir hale gelmiş ve makine sanayisi hızlı bir şekilde gelişmiştir. Ancak bu dönemde Osmanlı sanayileşme devriminin oldukça dışında kalmış ve ekonomisinin dayalı olduğu tarımsal üretim devam ettirilmiştir. Osmanlı Devleti bu dönemde her ne kadar insan gücüyle kaliteli üretim gerçekleştirse de Avrupa'nın makineleşmesine yetişememiş ve ekonomisi dışa açık bir piyasa haline gelmiştir. Sanayi devriminin makineleşme gücüne yetişemeyen, süre gelen savaşlardan dolayı da zor günler geçiren Osmanlı ekonomisi borçlanma serüvenine başvurmuştur (Öztürk & Yıldırım, 2009:146-148).

Osmanlı İmparatorluğu ilk borç antlaşmasını Kırım savaşının masraflarını karşılamak için imzalamıştır. Bu borçlanma savaş dolayısıyla ortaya çıkan olağanüstü harcamalardan dolayı imparatorluğun mali kaynaklarının zorlanmasındandır. Osmanlı Devleti bu zamana kadar olan harcamaların tamamını iç borçlanma ile karşılamaya çalışmış ancak iç borçlanmanın fon ihtiyacını gidermekte yetersiz kalmasından dolayı Avrupa piyasalarında dış borçlanmaya gitmek zorunda kalmıştır. Osmanlı Devleti'nin mali yapısındaki bu düzensizlikler uygulanacak politikalarla bir düzene oturtulmaya çalışılmıştır (Eroğlu, 2010:65).

Osmanlı Devleti'nin mali yapısı gelir gider dengesi ile ilgilidir. Osmanlı maliyesi, tımar ve vakıf sisteminin üzerine kurulmuş bir yapıdır. 19. Yüzyılda yaşanan köklü değişimler ile birlikte mali yapıyı düzene sokma çabaları amacına ulaşamamıştır. Osmanlı Devleti'nde gelir gider dengesinin bozulmasıyla beraber dış borçlanma gereksiniminin artmasıyla birlikte Batı'ya olan bağımlılık daha da artmıştır.

Tanzimat döneminde mali yapının idaresi ile ilgili olarak yapılan en köklü değişiklik çoklu hazine sisteminden tekli hazine sistemine geçilmesi ve gelir gider dengesinin merkezi idare tarafından kontrol altına alınmasıdır (Karabulut, 2016:63).

Avrupa'nın bu dönemde sanayi devrimini gerçekleştirmesi, dış ticaret ve sömürgecilik yoluyla sağlanan serveti sanayiye kredi olarak aktarmak için banka kurma yoluna gitmesi söz konusuysa, Osmanlı Devleti bu dönemde hazinenin borç gereksinimi için banka kurma yoluna gitmiştir. Ancak zaman içerisinde iç ve dış borçlanmalar artmış ve Osmanlı hazinesi ortaya çıkan borçları ödeyemez hale gelerek 1875 yılında moratoryum ilan etmek zorunda kalmıştır. Ancak bu dönemde 1881 yılında borç ödemelerini düzenli bir hale getirmek üzere alacaklılar tarafından Düyun-u Umumiye İdaresi kurulmuştur (Eroğlu, 2010:66)

Osmanlı, devlet yönetiminde otoritenin zayıfladığı bu ortamda, ordunun yapısında bozulmaların olması, toprak ve vergi sistemindeki birtakım sıkıntılar, anarşi ve ayaklanmaların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu sorunlardan köylü de etkilenmiştir. Tımar sisteminin bozulmasının sonucunda toprakların gasp edilmesi durumu meydana gelmiştir. Viyana bozgununun olduğu bu dönemde devlet hazinesinin savaş giderlerine harcadığı masrafların halkın üzerine vergiler ile yüklenmesi söz konusudur. Tımar sisteminde oluşan bu yozlaşma ile birlikte orduda bozulmalar meydana gelmiştir. Bu kırılmalardan sonra, nüfus artışı, topraksızlaşma, zaferlerin durması ve yüksek enflasyon Anadolu kıtasının, Tımarlı sipahiler, vakıf yöneticileri ve sair yöneticileri tarafından sahiplenilmesine ve idarenin bozulmasına yol açmış bu durum da köylü isyanlarını başlatmıştır (Karabulut, 2016:50).

Osmanlı Devleti'nin sosyal ve ekonomik hayatında kırılmaların başlamasının altında Düyun-u Umumiye İdaresi'nin kurulması yatmakta, mali bağımsızlığını kaybeden imparatorluğun halkını idare etmesi zorlaşmaktadır. Düyun-u Umumiye İdaresi'nin yabancılarla ortaklaşa yönetilmesi ve önemli devlet gelirlerini sağlayan vergilerin Osmanlı'nın borçları için teminat gösterilmesinden dolayı 1922 yılında tahsil edilen vergilerle borçların ödenmesi sağlanmıştır. Osmanlı topraklarında yabancı sermaye artarken şehir ve köylere yayılan Paris, Londra ve Berlin'deki kupon sahipleri halktan vergi toplamaya başlamıştır. Ekonomik bağımsızlığını kaybeden Osmanlı Devleti, borçlarının teminatı olarak; Mısır vergisi, Bursa- Edirne ipek aşarları, Anadolu ağnam vergisi gibi birçok vergiden vazgeçmiştir (Eroğlu, 2012:67).

2.1.4. Osmanlı Devleti'nde Yol Vergisinin İşleyişi

Osmanlı'nın ilk yıllarında var olan yollar ülkenin ihtiyacını hemen hemen karşılamaktadır. Fakat Avrupa'da Sanayi Devrimi'nin ortaya çıkmasıyla beraber ülkeler arasında ve ülke içerisinde taşımacılık açısından gelişmeler meydana gelmiş Avrupa, yol durumu açısından üstün bir konuma ulaşmıştır. Osmanlı Devleti'nde işçilerin çalışma şartları, aldıkları ücretler ve çalıştıkları süreler hakkında bilgiler oldukça kısıtlıdır. İşçiler için yapılan kanuni düzenlemeler oldukça ağır şartlar içermektedir. Mecelle'nin gün doğuşu ve gün batışı olarak ifade ettiği çalışma süresi günün üçte ikisini kapsayacak derecede uzun olması çalışma şartlarının ne kadar ağır olduğunun en açık örneğini oluşturmaktadır. Gün içerisinde yaklaşık 16 saati bulan çalışma süresinin karşılığı ise I. Meşrutiyet'i izleyen yıllarda 6 ile 7 kuruşu geçmediği belirtilir. Ücret alarak çalışan işçilerin hali böyleyken zorunlu çalışma şartlarının daha ağır olduğu söylenebilir (Çetin, 2015:658).

Osmanlı Devleti 19. yüzyıla geldiğinde askeri yenilgilerle birlikte arkasından çöküş dönemi birçok alanda kendini göstermiş bu durumdan yol örgütü de etkilenmiştir. Kırılmaya başlayan yol örgütlerinin yeniden düzenlenmesi için alınan ilk önlem Tanzimat Dönemi'nde gerçekleşmiştir. 1848 yılından sonra yol çalışmaları ile ilgili yapılacak olanlar Ebniye Nizamnamesi'ne göre uygulanma alanı bulmuştur. Bu dönemde yapımı gerçekleştirilen yolların harcamaları devlet bütçesinden ayrılmıştır. Aynı dönem içerisinde İstanbul şehri ve çerçevesinde yol, su ihtiyacını karşılamak için bir Nafia Nezaretı (Bayındırlık Bakanlığı) kurulmuştur. Kurulan bu nezaret ticaret, tarım, posta ve telgraf gibi hizmetlerden sorumlu tutulmuştur (Karacan,2005). Osmanlı'nın henüz teknolojik olarak buhar gücüyle çalışan treni ve tren yolları gelişmemiştir. İnsan gücü ve hayvan gücü ile taşımacılığa devam edilmiştir. 19. yüzyılda yöneticilik yapanların dikkatinden kaçmayan bu durum bu alana yönelik düzenlemelerin yapılmasına neden olmuştur. Reform hareketlerinin gerçekleştiği bu dönemde modern yolların yapılması ve hayata geçirilmesi için ücretlerinin verilmesi karşılığında yerli ve yabancı işçilerinin emeğine ihtiyaç duyulmuştur. Ancak Osmanlı'nın ekonomik durumu ve teknolojik yetersizlikten dolayı gerekli finansman ve işgücü sağlanamamış ve bunların giderilmesi içinde ek bir düzenleme yapılarak Amele-i Mükellefe uygulaması yürürlüğe konulmuştur (Akkuş & Yıldırım, 2017:521).

23 Şubat 1848 yılında yayınlanan “Memalik-i Mahruse-i Şahane Yolların Tanzim ve Tevsiyesi Hakkında Nizamname” kabul edilerek yayınlanmıştır. Çıkarılan bu nizamname de 18 yaşından 60 yaşına kadar olan erkekler 5 senede bir 20 gün olmak üzere yol inşaatlarında çalıştırılması zorunlu tutulmuştur. Bu nizamnamenin yayınlanmasının ardından yol çalışmalarında bazı ilerlemeler kaydedilmiştir (Atam, 2012:122).

Yayınlanmış olan nizamname, altı bölüm ve 31 maddeden meydana gelmiştir. Nizamnamenin ilk faslı Osmanlı'nın yollarını dört sınıfa ayırmıştır. Vilayet merkezlerinden Dersaadet'e, iskelelere ve demiryollarına ulaşan yolları birinci sınıf yol olarak ayırmıştır. İkinci sınıf yollar; vilayet merkezleri ile sancak merkezlerinin birbiriyle bağlanmasıyla oluşan yollar, üçüncü sınıf yollar; kazadan kazaya ve kazalardan da büyük caddelere ulaşımı sağlayan yollar ve dördüncü sınıf yollar ise kazalardan kazalara gidişi sağlayan ancak arabaların geçemediği nahiye yollar olarak ayrılmıştır (Çadircı, 1991:155).

Nizamnamede vergi yükümlülüğünden kimlerin vergiden muaf olacağı belirtilmiştir. Devlet memurları, imamlar, mektep hocaları, papazlar, hahamlar ve yol çalışmasına yönelik kayıt defterlerini doldurmakla görevlendirilmiş kişiler muaf tutulmuşlardır. Ayrıca vilayetler ve büyük kazaların ahalisinden olanlar yol çalışmasında vakti olmayanlar, bedenlen çalışmak yerine bedeli nakdi olarak ödeyip sorumluluklarını yerine getirmiş sayılacaklardı. Ayrıca nizamname, sancak ve kazalardaki halkın tamamı anlaşarak ya da kendi yerlerine ücretle işçi tutup çalıştırma hakkını ahaliye tanımıştı. Ahalinin çalışmaya zorunlu tutulan hayvanlarının ve arabalarının da belli bir bedel karşılığında muaf olması mümkündü (Akkuş & Yıldırım, 2017:521-522).

Nizamnamede yol yapımında çalışacak işçiler konusunda kapsamlı olarak açıklama yapılmıştır. İlk olarak yapılacak yolun önem gerektiren kısımları için mühendisler işaretlemeler yapacaktır. Yapılacak yolun baş kısmından son kısmına kadar olan mesafe için de her on saatlik kısım işaretlenecek ve böylece yol yapımı parça parça devam edecektir. On saatlik olarak ayrılan her mesafe, yükümlü olanlara paylaştırılacaktır. Onar saat olarak ayrılan her bölümde çalışacak olan halk, yola yakınlıkları ve yoldan yararlanma durumlarına göre belirlenecektir. Yani çalışanların yola olan mesafeleri dikkate alınarak çalışma süreleri belirlenecektir. Yola beş saat

uzaklıkta olan bir yükümlü on iki, beş ile on saatlik bir mesafeden gelenler ise on, on ile on beş saatlik bir mesafeden gelenler ise toplam sekiz gün yol yapımında çalışmak zorundadırlar. Şayet yol yapımında paylaştırılan alanların yapımı bitmez ise yirmi saatlik mesafede ikamet eden yükümlülerde çağırılacak ancak onlar en fazla altı gün çalışacaklardır (Kaya, 2011).

Yolların ıslah ve tesviye edilmesiyle ilgili maddelerin bulunduğu ikinci bölüm sekiz maddeden oluşmaktadır (madde 9-16). İkinci bölümün en önemli maddesi olarak onuncu madde değerlendirilebilir. Birinci ve ikinci sınıf yollar olarak ayrılan yolların yapımının devlet-halk işbirliği ile yapılacağını, üçüncü ve dördüncü sınıf yolların ise sadece halk tarafından onarımı ve bakımın yapılmasını içeren madde, Osmanlı yol tarihi içerisinde önemli bir yer tutmaktadır. Köy, nahiye ve kaza yolları, 20. yüzyılın ilk yıllarında bu hüküm dikkate alınarak yapılmıştır. İnşa yollar için her sancağa bir mühendis ve yardımcı gönderilmiştir. Köylerde inşa edilecek yollar için ise amele reisleri görevlendirilecektir (Tozlu, 1999:650).

Tablo 3: 1862 Nizamnamesine Göre Yolların Sınıfları ve Ölçüleri

Yolun Sınıfı	Yolun İki Tarafında Kaldırım	Kaldırım	Toplam
I. Sınıf Yollar	9	6	15
II. Sınıf Yollar	7	5	12
III. Sınıf Yollar	5	4	9
IV. Sınıf Yollar	3	3	6

Kaynak: (Çetin, 2013:145-163).

Tablo 3’de gösterilen yol ayrımının ardından yapılan düzenlemelerle birlikte, birinci ve ikinci sınıf yollar devlet ve halkın iş birliği içinde olması ile açılacak ve onarılacaktır. Üçüncü ve dördüncü sınıf yolların ise sadece halkın yükümlülüğünde olan yollar olduğu nizamnamede belirtilmiştir (Atam, 2012:123).

İkinci bölümde bahsedilen bir diğer önemli husus ise, merkezi bir mekanizma olarak kurulmuş olan Tarik ve Me’abir İdare-i Mahsusası’nın oluşturulmasıdır. Oluşturulmuş olan bu yapı 19. yüzyılda yol yapımında oldukça etkin olmuştur. Yol yapımına dair talimatların verilmesi, müdüriyette çalışan müfettişlerin sancaklara teftişe gönderilmesi ve yol yapımı için eksik olan işçinin sağlanması gibi görevleri üstlenmiştir. Ayrıca müdüriyet, yolların inşasının işi bilen mühendisler tarafından

yapılması için “Köprü ve Kaldırım Mektebi” açılmasını uygun görmüştür (Tozlu, 1999:650).

Osmanlı Devleti’nde çıkarılan bu zorunlu çalışma kanunu ana çalışma alanı olarak yolları göstermiştir. Yurtdışında da uygulanan bu kanunda mükellefler şehrin veya kasabasının dışında kalan yolların yapımından ve bakımından sorumlu tutulmuştur. Bu kanunun uygulandığı İsviçre, Kanada, Fransa, İngiltere gibi devletlerde, belediyelerin varlığı olmasından dolayı şehrin ve kasabanın yollarından belediyeler halkın zorunlu çalışma şartlarını düzenlemekten sorumluydu. Ancak Osmanlı Devleti’nde belediye olarak bir oluşum olmaması sebebiyle zorunlu çalışma uygulamasını ve düzenlenmesi merkezi idare üstleniyordu (Akkuş & Yıldırım, 2017:523).

Zorunlu çalışmayı düzenleyen bu nizamnamenin ilanı ile beraber Osmanlı Devleti’nde yapılan yolların yapım şekilleri, yapımında görev alacaklar ve yol yapımında sağlanacak kaynak gelirleri gibi konuların tamamı bu nizamname etrafında şekillenmiş ve uygulanmıştır. (Atam, 2012:123).

Çıkarılan bu nizamnamenin ilgili maddelerine değinecek olursak; yol vergisi için mükellef tutulan kimseler cuma ve pazar günleri tatil olmak üzere Mayıs ayından itibaren Kasım ayı başına kadar yükümlülüklerini devlet tarafından ücret ile tahsis edilen işçilerle birlikte yerine getireceklerdir (mad. 21). Her sancakta kendi ahalesindeki işçi miktarı yol mühendisleri tarafından belirlenecek ve kaymakamlıklara bildirilecektir (mad. 23). Vergi yükümlülerinin çalışmaları gereken 20 günlük süre içerisinde ihmal ve tembellik yaptıkları kanaati gelirse çalışmadıkları günlerin 2 katı çalışma durumu söz konusu olacaktır (mad. 24) (Akkuş & Yıldırım, 2017:522).

Mükellef olan amelenin kanundaki görev tanımının sürekli değiştiği bu dönemde, özellikle “bedel-i nakdi” yani verginin karşılığını para ile ödeyebilme kolaylığı mecliste sıkça tartışılmıştır. 1848 yılında yayınlanan Memalik-i Mahruse-i Şahane Yolların Tanzim ve Tevsiyesi Hakkında Nizamname ile getirilen “bedel-i nakdi” uygulaması, 1869 tarihli Turuk ve Meabir Nizamnamesinde ise, bedel-i nakdi uygulamasının yerine “bedel-i şahsi” uygulamasının uygulanabileceği gündeme gelmiş fakat uygulaması görülmemiştir. Bedel-i nakdi uygulaması bakımından zaman zaman Nafia Vekaleti tarafından Tarik-i Bedeli Nakdisinde, bedel-i nakdi uygulanabileceği kabul edilmiş olmasına rağmen görevli kimselere bedel-i nakdi alınmasının kesinlikle yasak olduğu ikaz edilmiştir. Çünkü, bedel veren mükellef yol

inşaatlarında çalışmayacaktı ve yol parasının alınması devlet açısından bir zarar teşkil etmekteydi. Halk inşaatlarda çalışmak yerine bedel vermek isteyecek ve inşaatlar ilerlemeyerek durma noktasına gelecekti. (Akgül, 2001:49).

1889 yılına kadar devlet ve halk tarafından yapılan yolların devamlılığı sağlanmaya çalışılmıştır. Nizamnamede çalışma durumu açıklanırken yükümlünün ikamet ettiği mesafeden en uzak 12 saatlik mesafeye kadar yol inşaatına gidebileceği öngörülmüştür. Ancak daha uzak mesafelerde çalıştırılması padişahın iznine bağlanmıştır. Nizamname ile belirtilen mesafe konusu tüm Osmanlı topraklarında uygulanmamıştır. Örnek verecek olursak; Kudüs'te bulunan bir yol inşaatında çalışan Gazze halkının 13-14 saat uzaklıktaki mesafede çalışmaları istenince halk tepki göstermiş ve çalışmak istememiştir. Fakat yapılacak olan bu yol çalışması bölgeyi limana bağlayarak ticaretin geliştireceği düşünüldüğünden gelecek zamanda bu durumdan en çok halkın fayda sağlayacağı gerekçesiyle, 12 saatten daha uzakta bulunan yol inşaatında çalışmak ile halk mükellef tutulmuş ve yönetime olan talepleri reddedilmiştir (Akkuş & Yıldırım, 2017:522).

Osmanlı Devleti'nde son olarak yapılmış olan 1869 düzenlemesinin ardından yapılan küçük düzenlemeler mevcut olmakla birlikte II. Meşrutiyet Dönemine kadar bu düzenleme geçerliliğini korumuştur. Osmanlı Devleti, yol meselesi ile ilgili olarak bu dönemde birçok sorun yaşamıştır ancak bu sorunlardan iki tanesi önemli sorunlardandır. İlki, yol yapımında amele-i mükellef olarak çalışan amelenin hakları, ikincisi ise yol inşaatlarında kaynak ve bilgi eksiliğidir. Bir de Osmanlı'nın bu dönemde Avrupa'daki önemli gelişimleri takip ederek uygulamaya geçememesi de sorunların dönüşümlü olarak ortaya çıkmasında bir etken olarak görülmektedir. 1869 tarihli Turuk ve Meabir Nizamnamesi, Osmanlı Devleti'nin yıkılışına kadar küçük değişiklikler yapılarak uygulanmaya devam etmiştir (Tozlu, 1999:653).

1870 ve 1889 yıllarında da yol vergisi hakkında devlet halk tarafından yapılan yolların devamlılığını sağlamaya çalışılmıştır. Ancak bu yıllarda savaş gibi olağanüstü sorunların ortaya çıkmasından dolayı bütçeden karayolu yapımı için kaynak aktarılamamış ve yol yapımı durma noktasına gelmiştir (Özdemir, 2013:215).

1890 yılında Turuk ve Meabir Nizamnamesi üzerinde yapılan düzenleme ile yol vergisi mükellefiyeti oldukça sınırlı hale gelmiştir. Yapılan düzenlemeler ile yol mükellefiyeti olma durumu, 18 yaşından 20 yaşına yükseltilmiştir. Bunun yanında ise her sene dört gün bedenen çalışma veya bu dört güne tekabül eden mesainin bedelinin

ödenmesi ile mükellefiyetin ifa edilmesi hükmüne bağlanmıştır. 1890 yılında yapılan düzenleme ile binek hayvanların yol vergisi mükellefiyetine tabi tutulmayacaklarına dair bir hükümde yer almaktadır (Gönüllü, 2011:294).

1910 ve 1913 yıllarında yeni düzenlemelere ihtiyaç duyulmuştur. Bu düzenlemelerden 1913 yılında gerçekleştirilmiş olan, dört sınıfa ayrılan yollardan vilayet merkezinden dersaadet'e, iskele ve demiryollarına ulaşımı sağlayan birinci sınıf yolları turuk-u umumiye (devlet yolu) olarak, diğer üç sınıfa ayrılan yolları ise turuk-u hususiye (il yolları) olarak adlandırmışlardır. Devlet yolunun yapımı genel bütçeden ayrılan ödeneklerle yapılırken, il yolları ise İl özel idarelerinin bütçelerinden yapılacaktır. Şayet il yolu olup devlet yolu olacak olan yolların ise yalnızca kanun ile olacağı da belirtilmiştir (Karacan, 2005).

Milli mücadele dönemine gelindiğinde 1913 tarihli Yol Vergisi Kanunu, ülkenin içinde bulunduğu durumlar düşünülerek yeniden düzenlenmiştir. 21 Şubat 1921 tarihinde ise kabul edilen kanunda yol vergisinin yükümlülüğü bir bedel olarak düşünülerek bayındırlık hizmetleri için bir kaynak yaratması hedeflenmiştir. Kanun maddelerinde muafiyetler ve yaş kısmında önemli bir değişiklik olmamakla birlikte belirlenen yol vergisini nakit ödemeye gücü olmayanlar, yükümlülüklerini ikamet ettikleri yerin idare amirlerine bildirecek ve onların belirlemiş oldukları yerlerde mesafesi üç saati geçmeyen, il yolları ve mahalli yollarda bedenen çalışarak yükümlülükleri ifa edeceklerdir (Karacan, 2005).

2.2. Cumhuriyet Dönemi Yol Vergisi

Cumhuriyet dönemi kuruluş yıllarında savaştan çıkan bir ülke olan Türkiye Cumhuriyeti Osmanlı'dan aldığı vergi sisteminde bazı düzenlemeler yaparak aynen uygulamaya devam etmiştir. Bu dönemde ekonomik olarak toparlanma ve eksikliklerini gidermeye çalışan bir ülke olarak vergileri artırma ve vergi devamlılığını sağlama yöneticilerin tercih ettikleri bir yöntemdi.

Cumhuriyet döneminde alınmakta olan baş vergileri; Bedel-i Askeri, Bedel-i Nakdi, Tarik-i Bedeli Nakdisi, Ağnam Vergisidir. Kuruluşun ilk dönemlerinde Kurtuluş Savaşı'nın finansmanını sağlamak amacıyla alınmaya devam eden bu vergiler daha sonra sadece gelir sağlamak amacıyla Cumhuriyet döneminde de alınmaya devam edilerek devletin ekonomisine katkı sağlama düşüncesi güdülmüştür (Akgül, 2001:121).

1935 yılından sonra bazı vergiler terk edilmiş, bazı vergilerde indirimle gidilmiş, halkın üzerinde bulunan yükler azaltılmaya çalışılmıştır. Ancak bu dönemde değişikliğe uğramayan vergi olarak ağnam vergisi ve yol vergisini görmekteyiz (Akgül, 2001:122). 1939 yıllarında ise II. Dünya Savaşı'nın başlaması ile Türkiye, ekonomik anlamda zor bir sürece girmiştir. Savaş yıllarında artan enflasyon, hububat satış fiyatları etkilemiş ve fiyatlar %60 oranında düşmüştür. Fiyatlardaki düşüş ile birlikte tarım kesimi, savaş yıllarından ve ekonomik sıkıntılardan orta ve zengin kesime göre daha fazla etkilenmiştir. 1929 yılında 1 kg şeker alabilmek için 3.2 kg buğday gerekirken 1939 yılında bu rakam 7,76'ya çıkmıştır. Yine 1929'da 1 metre pazen almak için 2.5 kg buğday gerekiyorken 1939'da aşağı yukarı 7 kg gereklidir, verilen bu oranlar çok ciddi nispi fiyat farklarıdır ve çiftçinin satın alma gücünün ne kadar düştüğünü göstermektedir. Çiftçinin alım gücünün düşmesi ve temel ihtiyaçlarına bile zor yetirmediği gelirinden neredeyse her yıl en az 8 lira yol vergisine ayırmak zorunda bırakılmıştır. Orta kesim ve zengin kesime nazaran verginin olumsuz etkileri kırsal kesimde daha fazla hissedilmiştir (Gökbunar & Kahrıman, 2014:60-77).

2.2.1. 1923 – 1929 Dönemi Yol Vergisi Uygulamaları

Cumhuriyet'in ilk yılları olan 1920'li yılların başında, Türkiye dünya ekonomisinde alt sıralarda yer almaktaydı. İnsan gücüne dayanmakta olan tarım işçiliğinin devam ettiği, sanayi gelişiminin geri kaldığı, sermaye ve tasarruf olanaklarının kısıtlı olduğu, teknik anlamda eleman sıkıntısının yaşandığı, ulaşım olanakların sınırlı olduğu ve eğitim anlamında yetersiz geri kalmış bir ülkeydi. Ekonomik sisteme bağlı olarak mali sistemi ve vergi sisteminde de önemli sorunlar bulunmaktaydı (Erginay, 1984:136).

23 Nisan 1920'de Ankara'da kurulmuş olan T.B.M.M. hükümeti, otoritesinin var olduğu yerlerde Osmanlı vergi mevzuatını bazı oranlarda düzenleme yaparak uygulamıştır. Üzerinde düzenleme yapılan bu vergi sistemi Cumhuriyetten sonraki birkaç yıl daha uygulamada kalmıştır (Mutluer vd., 2013:77). Hükümet bazı vergileri uygulama konusunda devamlılık göstererek dönemin mali sıkıntılarını bir şekilde ortadan kaldırmaya çalışmıştır. İlk yıllarda uygulanan bütçe sistemi diğer devletlerin bütçe sistemlerine göre ilkel olarak kalırken, devam eden Aşar, Ağnam (hayvanlar), Temettü (kazanç), Musakkafat (bina), vergileriyle bazı istimal vergileri alınmaya devam edilmiştir. Bu vergiler ile var olan bir vergi sistemi için basit, gayri şahsi ve adaletsiz bir yapının var olduğu söylenebilir (Erginay, 1984:136).

Ankara Hükümeti, milli mücadele yıllarının devam ettiği bu dönemde İstanbul Hükümeti'nin kurmuş olduğu Nafia Nezaretine (Bayındırlık Bakanlığı) karşı Ankara'da 23 Nisan 1920'de yeni bir Nafia Vekaleti kurmuştur. Kurulan Nafia Nezareti'nin merkez ve taşra da işleyişi İstanbul'da var olan Nafia Nezaretine benzemektedir. Nafia Vekaletinde, karayolları ile ilgili oluşturulmuş olan teşkilatın adı "Tarik-i Muabir Müdüriyeti Umumiyesi (Yollar ve Geçitler Genel Müdürlüğü)"dir. Kurulmuş olan bu vekaletlere devlet tarafından bir yardım yapılması dönemin şartları itibariyle mümkün olmamıştır. Bu sebepten dolayı da Tarik-i Muabir mevcut bütçesinin olanaklarını kullanarak yol bakımı ve onarımı işlemlerini yerine getirmiştir. Bu tür faaliyetler milli mücadele dönemlerinde ordunun sık kullandığı ve lojistik anlamda askeri faaliyetleri destekleyecek gerekli güzergahlarda yapılmıştır (Demirtaş, 2015:118). Tarik-i Muabir'in çalışmaları devam ederken Türkiye Büyük Millet Meclisinde de yol çalışmaları ile ilgili görüşmeler yapılmaktadır.

2.2.1.1. Tarik-i Bedeli Nakdisi

Milli mücadele döneminin devam ettiği bu süreçte yürütme mercii olan Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti, yolların onarımı ve yenilerinin açılması hakkında yeni bir hukuki düzenleme yapmıştır. Meclis'e 11 Mayıs 1920 yılında Kastamonu Milletvekili Sabri Bey tarafından Tarik-i Bedeli Nakdisi Kanun Tasarısı sunulmuştur. Meclis tarafından görüşmelerin devam etmesinin ardından 1920 yılının bütçe döneminin bitimine bir hafta kala sunulan ilgili kanun kabul edilmiş. 21 Şubat 1921 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir. Kanun 10 maddeden meydana gelmektedir (Gönüllü, 2011:300).

Kanun maddeleri aşağıdaki şekilde açıklanmıştır (Ceride-i Resmîye, 102 Sayılı Kanun):

- Birinci Madde: Osmanlı topraklarında ikamet eden 18 yaşından 60 yaşına kadar olan erkek nüfusu tarik-i bedel nakdisi ile mükelleftir. Ancak engel durumu olanlar, raporla belgelendiren yoksul kişiler, silah altında bulunan askerler ve Tarik Bedel-i Nakdisinin yerine getirilmesinde hizmet eden köy ve mahalle imamları ve muhtarları bu mükellefiyetten müstesna sayılmışlardır.
- İkinci Madde: Tarik-i Bedeli Nakdisinin tutarı her mahallinin rayici dikkate alınarak dört işçiye ödenen ücret esas alınarak il meclislerine takdir ve tespit olunacaktır.

- Üçüncü Madde: Tarik-i Bedeli Nakdisi Hazine tarafından maaş alan bütün memur ve Devlet hizmetinde olanların maaşlarından kesinti yapılarak iki taksitte tahsil edilecektir.
- Beşinci Madde: Tarik-i Bedeli Nakdisi köy ve mahallenin ihtiyar heyeti tarafından tahsil olunur veya mükellef tarafından mal sandığına yatırılır. İhtiyar heyetine yapılan tahsillerde ihtiyar heyeti tahsil edilen miktar adına her mükellef namına ayrı ayrı sandık makbuzu hazırlayıp mükellefe teslim etmektedir.
- Altıncı Madde: Birinci maddede belirtilen mükellefiyet kapsamına giren kişilerin nakden ödeme gücü ihtiyar heyeti tarafından tasdik edilmişse ve mükellefler üzerlerine düşen vergi borcunu ödememişlerse, köy ve kasabalarına üç saati aşmayan yerlerde bedenen çalışarak yerine getirecektir.

Tarik-i Bedeli Nakdisi'nin uygulanmasına dair karışıklık çıkmaması adına yayınlanan vergi kanunu ilk olarak yaş aralığını ve verginin kimlere hitap ettiğini belirlemiş, müstesna olan kimseleri açıklayarak karışıklık ortamının ortaya çıkmasını engellemiştir. Kanunun 2. Maddesinde vergi için tahsil edilecek olan miktarın belirlenmesi, üçüncü ve altıncı maddede ise tahsilin hem aynı hem de nakdi olarak yapılabileceği belirtilmiştir. Bu sayede ise nakdi olarak sağlanan gelir ile devlete yol yapımının ek bir gideri olmadığı gibi, bedeni olarak vergisini ödeyen mükellefler de paralı işçi maliyetini düşürecektir. Verginin hem aynı hem de nakdi alınmasının devlet bütçesine fayda sağladığı söylenebilir. Ancak Tarik-i Bedeli Nakdisinin çıkarıldığı bu dönemde karayollarına olan ilgi fazla değildir.

1900'lü yıllar Türkiye ve diğer devletler için ulaşım açısından bir nevi yeni bir çağın başlangıcı olarak düşünebilir. Karayollarına olan ilginin azalmasının sebebi buhar gücüne dayalı trenlerin A şehrinde B şehrine daha kısa sürede ulaşıyor olmasından dolayıdır. Bu durum buhar gücüne dayalı trenlerin ulaşımında kullanımının yaygınlaşmasına, tercihlerin daha çok demiryolu alanında yoğunlaşmasına neden olmuştur. Dünya genelinde gelişime sebep olan bu durum ülkemiz için de oldukça uzak yerlerin merkezlere bağlanmasında büyük önem arz etmiş, karayollarımızın bu dönemlerde iyiden iyiye bakımsız bir hale düşmesine ve yetersiz kalmasına neden olmuştur. Yapımı tamamlanan demiryolları karayolları ile desteklenmediği için, bu güzergahların verimli bir şekilde kullanılması ve işletilmesi sağlanamamıştır.

Ekonomik olarak gelişim sağlanması beklenen demiryolu ulaşımı karayolu hedeflerine ulaşmasını engellemiştir (As, 2006:82).

2.2.1.2. Umur’u Nafia Programı (Yol İşleri Programı)

Cumhuriyet’in ilk yıllarından itibaren yapılan karayolu çalışmalarını iki kısımda incelenebilir;

- I. Kazmalı Çalışma Devri (1923-1938)
- II. Makineli Çalışma Devri (1938-)

1923-1938 yılları kazmalı yani insan gücüne dayalı olarak yapılan yol çalışmalarının başlatıldığı bir dönemdir. Dönemin Cumhuriyet yöneticileri “Önümüzdekilere yetişmek için bir hayli hızlı yürümeye mecburuz. Ancak, süratli yürümek içinde, iyi yollara ihtiyaç vardır. Ayaklarımız henüz yarı çamurlu yollar üzerinde yürümektedir. İşte hedefimiz; evvela iyi yollar, sonra süratli yürümek ve böylece milletlerarası büyük yarışmada layık olduğumuz safta yerimizi almak” düşüncesinden hareket etmişler ve bu dönemde hız kesmeden ulaşım sorunlarını ortadan kaldırmak için çalışmışlardır (Haykır, 2011:203-204).

Çıkarılan Tarik-i Bedeli Nakdisi’nin ardından karayolları çalışmaları için yeni bir düzenleme de 1923 yılında Cumhuriyet ilan edilmeden önce yapılan İzmir İktisat Kongresinde tartışılmıştır. Burada alınan karar ise yollar ile ilgili meselelerin hükümet ile Nafia Nezaretinin görevlerine eklenmesi ve kısa zaman içerisinde yollar ile ilgili en uygun sisteme karar verilip yapım ve onarıma başlanması ile ilgilidir (Gürgözeller, 1997:98).

Halk yıllardır yol bedelini ödediği halde hala çamurlu yollarda yürümek zorunda olduklarını ve bu sebepten dolayı yol bedelinin kaldırılmasını yerine amele-i mükellefiyetinin yeniden getirilmesini, çalışmayan ve çalışmayan kişilerden de verginin alınmasını talep etmişlerdir. Köyden gelenler ise köylerden merkezlere ve tren istasyonlarına gidecek yolların olmasını, kaza merkezlerinden vilayetlere ulaşımın sağlanması için mühendisler tayin edilmesini ve gereken ihtiyaçların tedarik edilmesi istemişlerdir (Gürgözeller, 1997:98). Bunun üzerine 1923 yılında Umur’u Nafia Programı kabul edilmiştir. 1921 yılında yasallaşan karayolları çalışmalarındaki eksikliklerinin giderilmeye çalışıldığı bu programda demiryolları ve karayolları arasında iş bölümü yapılmıştır.

1923 yılında Cumhuriyet'in ilanından önce Fevzi Bey'in Nafia Vekaleti görevini yerine getirdiği süreçte ilan edilen üçüncü Umur'u Nafia Programı'nın konusu hemen hemen bundan önce hazırlanmış olan üç tane Nafia programı ile aynıdır (Tekeli & İlkin, 2003:217). 1923 tarihli program bütüncül bir yapıda ve ülkenin altyapısını tam anlamıyla kapsayacak şekilde hazırlanmıştır. Program hazırlanırken mühendislik alanlarının tamamını kapsayacak şekilde planlamalar yapılsa da elektrik, su gibi genel ihtiyaçların halka ulaştırılması için altyapı çalışmalarının hayata geçirildiği söylenebilir. Çünkü program şehrin altyapısında ve mimarı yapısında herhangi bir farklılık olmasına olanak vermemiştir (Çakmak, 2009).

1923 tarihli Nafia programının hazırlanmasının temelinde ulaşım problemlerinin çözüme kavuşturulması ve ulaşım ağının özellikle demiryolları ve karayollarında gelişim göstermesi göz önünde bulundurulmuştur. Program her ne kadar demiryolları üzerinde durmuş gibi görünse de ikinci önemli konusu karayollarıdır. Demiryollarının mükemmel cüzü olan karayolları da en az demiryolları kadar önemlidir. Dönemin karayolları oldukça eski ve bakımsızdır bakımı ve onarımı halka vergi olarak bırakılmıştır. Verginin toplanması ve işletilmesinde de yerel yönetimlere yetki verilerek devlet bir nevi bu hizmetten elini çekmiş gibi görünmektedir. Ancak 1923 tarihli programda karayolları içinde birtakım düzenlemeler mevcuttur.

Programda karayolları için düzenlemelerden biri “şose yollarının” şebekesinin kurulmasıdır. Programda genel olarak demiryolları ve karayollarının arasında birbirlerini tamamlayacak ölçüde bir iş bölümü yapılmıştır. Demiryolları genelde uzak mesafeleri birbirine bağlamak amacıyla ve ticari ilişkilerin geliştirilmesi için kullanılırken, kısa mesafelerde ulaşımı sağlamak açısından karayollarının kullanılması uygun görülmüştür. Programda köyler ve kentler arasındaki bütünlüğü sağlamak için şose yollar kurulmasının gerektiği aşağıdaki şekilde açıklanmaktadır (Tekeli & İlkin, 2003:226):

“Kırlar imar, köyler ihya edilmez ise şehirlerde sefalet baş gösterir, iktisat ulemasından “Schmit'in dediği gibi herhangi bir millet için en mühim ticaret, şehir ile köyler arasında yapılandır. İşte bu boşluğu dolduracak olanda şose yollardır.”

Bu dönemde 24.361 kilometrelik karayolunun bakım, onarım ve ayrıca yeni planlanan yolların açılması için 156 milyon harcama yapılmasının planlanmasından

bahsedilmektedir (Gürgözeller, 1997:99). Ancak dönem itibariyle Türkiye Cumhuriyeti, ekonomik olarak daha kendini yeni toplamaya başlayan bir devlet olması sebebiyle Nafia Nezaretinin belirttiği bu rakamı kabul edememiş ve yol yapım ve çalışmalarına gereken önem verilememiştir. Bedeni olarak yol yapımına bu dönemde de devam edilmiştir. 1923 yılında programlanan Nafia Programı istikrarlı bir şekilde uygulanmaya başlamış olsa da Ankara'nın başkent olması ve demiryolları için millileştirmeye öncelik verilmesi nedeniyle programın öne sürdüğü ulaşım ağı, kısa süre sonra geçerliliğini yitirmiştir (Çakmak, 2009).

2.2.1.3. Yol Mükellefiyeti Kanunu

Cumhuriyetin ilk yıllarında da Türkiye Büyük Millet Meclisi, ülkenin mali anlamda belli bir düzene kavuşması için birçok çalışma yaparken vergi kanunlarını da dönemin şartlarına göre düzenlemiştir. Bu düzenlemeler doğrultusunda yeni birçok vergi kanunu yapılırken yol vergisi hakkında da yeni bir hukuki düzenleme yapılmıştır. 19 Ocak 1925 tarihli ve 542 sayılı 23 maddeden oluşan “Yol Mükellefiyeti Kanunu” 23 Şubat 1926 tarihinde Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir (Gönüllü, 2011:301).

542 sayılı kanun ile yürürlüğe giren 23 maddelik kanunlardan çalışmamız için önem taşıyan hususlar şunlardır (Yol Mükellefiyeti Kanunu, 1925):

Birinci Madde: Türkiye’de sakin bilumum erkek nüfus 18 yaşından 60 yaşına kadar yol mükellefiyetine tabidir. Ancak maluliyeti sabit fakirlerle bilumum talebe ve silah altında bulunan ordu ve jandarma mensubu ve hayatta 6 çocuğu bulunanlar bu mükellefiyetten müstesnadır.

İkinci Madde: Yol mükellefiyeti, senede 6 günden az ve on iki günden çok olmamak üzere il genel meclisince her sene belirlenecek zaman içerisinde vaziyeti ve kuvveti yerinde bir işçinin görebileceği işten ibarettir.

Dördüncü Madde: Yol mükellefiyetine tabi olan kişilerin bedeni mükellefiyetleri buldukları vilayetlerin sekiz saat mesafesindeki yollarda çalışmasına inhisar eder.

Beşinci Madde: İnşa halinde bulunan yollar bazı köylere 8 saatten uzak bir mesafede ise genel meclislerin kararıyla, nahiye yollarının inşasında da çalışabilirler.

Altıncı Madde: Yol mükellefiyeti nakdi olarakta ifa edilebilir. Mükellefiyetlerini nakden ifa etmek isteyenler için, il genel meclisince her sene mahalli amele yevmiyesinin ortalama miktarından az olmamak üzere tayin edilecek nakdi bedeli mükellef oldukları günlere göre Meclis-i Umumiye'nin (Genel Meclis) tespit edeceği aylarda iki taksit ile ödemeleri gerekmektedir.

On Birinci Madde: Yol mükellefiyeti genel ve hususi bütçeden maaş alan bütün memurları kapsamaktadır. Altıncı maddede belirtildiği üzere taksit zamanlarına tesadüf eden aylarda, devlet tarafından maaşlarından kat ve tevkif suretiyle nakden ifa edilir.

On İkinci Madde: Yol bedeli nakdisi Tahsili Emval Kanunu gereğince tahsil edilir. Tahsil edilen yol bedeli nakdisi münhasıran yol yapımı ve tamir etmek ve bunların muhafaza olmasını sağlamak gibi yol işleri için kullanılır.

On Altıncı Madde: Yol mükellefiyeti ile mükellef olan her fert ikamet ettiği veya ticaret yaptığı ya da memur olduğu mahallede mükellefiyetini nakden ifa eder.

Yirmi Birinci Madde: Her vilayette bir silindir (iş makinesi) bulundurmaya Nafia Nezareti mecburdur.

542 sayılı kanunun maddeleri incelendiğinde dönemin şartları gereği daha çok bedeni çalışmanın öngörülmüş olduğu söylenebilir. Dönemin koşullarına göre yol çalışmalarında henüz makineli döneme geçilememiş olması ve en önemli iş makinesi olan silindirin, yol yapımı planlanan bölgelere temin edilmesinde güçlük çekildiği aşikardır. Yol yapımında kullanılmak üzere taşların kırılmasında ve çekilmesinde silindirin kullanılması gerekirken insan gücünün kullanılması dönemin vekilleri tarafından eleştirilmiştir. 1925 yılında yol yapımı için makineleşmeye el vermeyen ekonomik durumdan dolayı kazma ve kürek kullanılmaya devam edilmiştir (Özdemir, 2013:219).

542 sayılı kanun, paranın öneminden çok yol yapımında çalışacak olan işçi sıkıntısını gidermek, bakım ve onarım için devlet hazinesinden harcanan işçi masrafları ve diğer masrafların finansmanını sağlamak amacıyla oluşturulmuştur. Kanunun 12. Maddesinde her ne kadar tahsil edilen paranın yol çalışmalarında harcanması gerektiği uygun görülmüş olsa da önceliği olan başka alanlarda kullanılmıştır (Özdemir, 2013:219).

2.2.1.4. Devlet ve Vilayet Yollarının Tevhidi Hakkındaki Kanun

22 Haziran 1927 tarihli ve 327 sayılı Devlet ve Vilayet Yollarının Tevhidi Hakkındaki Kanun ile birlikte devlet ve vilayet yolları birleştirilmiş ve ülkedeki bütün yolların bakım, yapım ve onarımı İl Özel İdarelerine bırakılmıştır. 327 sayılı kanun gereğince, İl Genel Kurulları tarafından hazırlanacak beş yıllık planların Bayındırlık ve İçişleri Bakanlığı'nın onayının gerektiği belirtilmiştir (Tuncer, t.y.:3).

Yapılan düzenlemenin ardından karayollarının yapım, onarım ve bakım çalışmalarının artık vilayetler tarafından yürütülmesi ve demiryolu çalışmalarına harcanan miktarların bütçe içerisindeki ağırlığının artmasıyla yapılan karayolu çalışmaları tamamen durmuştur. Kanunun uygulanmaya başlamasından sonra vilayetler için yol ağlarını içeren şebekeyi ayakta tutmak teknik ve idari açıdan zor bir iş olmuştur. Her vilayetin kendi hazırladığı programların olması ve yapılacak olan her yolun bir standart dahilinde ilerlememesi sorunu ülkede tek tip yol yapımını zorlaştırmıştır. Yasanın uygulanmasında görülen en büyük eksiklik ise validen valiye çalışmaların yönünün değişmesi olmuştur. Bu ve bunun gibi durumların değerlendirilmesinin ardından kanunun istenen amaçlara hizmet etmediği görülmüş ve yeniden düzenlemeye gitme zorunluluğu doğmuştur. Devlet ve vilayet yolları olarak tekrar bir ayırım yapılmıştır (Özdemir, 2006:51-52).

2.2.1.5. Şose ve Köprüler Hakkındaki Kanun

Şose ve Köprüler kanunundan önce 1927-1928 yıllarında karayolları ile çalışmalar hız kazanmış ve fiilen çalışmalarda köylü halk çalıştırılmıştır. 1925 yılında kaldırılan Aşar vergisinin, yol vergisinin uygulanmasındaki rolü önemlidir. Alınan bu vergi ile birlikte yetişkin her erkeğin belirlenen süreçte fiili olarak çalışma zorunluluğu olmasına rağmen, maddi durumu iyi olan kesim vergi bedelini nakdi ödemiş sonuçta yol çalışmalarında genel olarak köylüler çalıştırılmıştır (Saroğlu, 2010:31).

1927 ve 1928 yıllarında yürürlükte kalan 327 sayılı Devlet ve Vilayet Yollarının Tevhidi Hakkındaki Kanununun uygulamada yetersiz olması, bütçeden ayrılan ödenekler ve vergiden toplanan paraların hem birinci hem de ikinci sınıf yolların ve köprülerin yapımı için eksik kalması nedeniyle yol yasası yeniden düzenlenmiştir (Haykır, 2011:212).

Dönemin Başbakanı İsmet İnönü, 1928 yılında Türkiye Büyük Millet Meclisindeki “Hükümete Güvenoyu İstemi Hakkındaki Konuşması”nda Yol Vergisi hakkında düşüncelerini de dile getirmiştir (Neziroğlu & Yılmaz, 2014:129):

“Efendiler, ulaşım konusundan bahsederken yol konusuna özellikle değineceğim. Size 1929 senesi yol faaliyetimizin genel hesabını izah edeceğim. Ülkemizde iki milyon yol mükellefi kayıt edilmiştir, sekiz milyon liralık kısım para ile 280.000 vatandaş bedeni mükellefiyeti tercih ederek borçlarını ifa etmişlerdir.”

“Yapılmış olan yol işlerinin kayıtları önümdedir. Bu rakamları dikkatle inceledim. İlk olarak 13 milyon 600.000 nüfusumuzda 18-60’a kadar olan mükellef sayısı iki milyondan fazladır. Ardından 7 milyon kadar yol parası ve 280.000 amele ve 2 milyon yol mükellefi kaydımız olduğu halde yol kanunundan verim alamamaktayız. Bu demek oluyor ki kaçırıyoruz. Sonra memleketin dört köşesinden arazi üzerinde mevcut olan ve bizim bizzat gördüğümüz ele geçenlerin iyi harcandığını göstermiyor, yolculuk ettiğim bir büyük veya küçük memurla herhangi bir yoldan geçerken yolun eninden, uzunluğundan, dikliğinden, yapılışından, köprüsünden veya dönemeç yerlerinin darlığından şikâyet ettiğimde yanımdaki memur derhal buradaki eksikliği gidermek için yeni düzenlemeler yapacaktır. Fen memuru ve mühendis eksikliği umumidir. Bu demek oluyor ki fen memuru ve mühendis isteklerine önem vermemiz gerektiğini göstermektedir.”

“Bundan dolayı biz yol paramızı tam olarak elde edip harcama yapsak on beş milyonluk bir iş elde edebileceğiz. Bu önemli bir sonuçtur, bu sonucu önemsemek bizim gücümüzü yıpratır bir israftır.”

Yapılan konuşmadan sonra Nafia Vekaleti’nin hazırlamış olduğu tasarı ile Şose ve Köprüler Kanun tasarısı olarak gündeme gelmiştir. Hazırlanan yasa tasarısının Türkiye Büyük Millet Meclisi’ndeki görüşmeleri sırasında Nafia Vekili Recep Bey, sadece milli şoseleri kullanan otomobil ve diğer araçlardan kullanmış oldukları yolların bakımları için vergi alınmasını, diğer yolları kullanan ve köylünün arabalarını geçirdiği yolların kapsam dışı bırakılması gerektiğini söyleyerek meclisteki diğer milletvekillerinin desteklerini almaya çalışmıştır. Recep Bey, mecliste yapmış olduğu konuşmasında bu duruma karşı olan şikayetini şu sözlerle dile getirmektedir: *“Propagandacıların bunu cahil kesime sakal vergisi şeklinde çok muzır suretle intikal*

ettirmeleri şüphesiz beni rahatsız ettiği için bu konuda kısa bir bilgilendirme yapmayı uygun gördüm.” Fakat Recep Bey’in yapmış olduğu bu konuşma sonrasında milletvekilleri, milli şose ve köprüleri kullanan taşıtların vergilendirilmesi gerektiği fikrini kabullenmemişlerdir (Küsmenoğlu, 2010, 291).

Milletvekili Recep Bey’in, “kullanan öder” prensibine karşı olan milletvekilleri, yol vergisi adı altında toplanan paraların bu harcamalar için kullanılmamasını gündeme getirmiştir. Recep Bey’in bunlara karşı cevabı ise; toplanan paranın onarım yapılmasında kullanılmasının imkansız olduğu, ancak vergiye zam yapılması ile bu durumun mümkün olabileceği yönündedir. Fakat mevcut şartlarda yapılacak olan bu zammın da insafsızlık olacağını belirtmiştir. Konunun saptırıldığını belirten bakan, rugan iskarpinini, ipekli kıyafetleri nakletmek üzere araçların yolları eskitmesi ve meydana gelen bu bozuklukları ortadan kaldırmak için tamirat yapacaklarını söyleyerek, yapılacak olan bu onarım için o yollardan bir kere bile kendi adına geçen veya bir defa geçse bile kendi adına bir malzeme taşımamış olan köylülerin bu vergiye bedeni olarak mahkum edilmemesini savunmuş ve eşya nakli yapan arabaların, şehirlerden şehirlere ulaştırma hizmeti yapan firmalara, kullanmış oldukları yollara vermiş oldukları zarar kadar vergiye tabii olacaklarını anlatmıştır. Toplantının başlarında kabul edilmeyen “kullanan öder” prensibi uzun tartışmalar sonunda kabul edilmiştir (As, 2006:154). Fakat kullanan öder prensibinin kabul edildiği tarihlerde 1929 Ekonomik Buhranının ortaya çıkmasıyla yol yapımından sorumlu olan kurumlar mali sıkıntı yaşamış bundan dolayı kanunda yeni düzenlemeler gerekli olmuştur.

Şose ve köprüler için verilen yasa tasarısı, yapılan tartışmaların ardından 2 Haziran 1929 tarihinde 1525 sayılı Şose ve Köprüler Kanunu adıyla Resmi Gazetede yayımlanmıştır. Kanun dahilinde Türkiye Cumhuriyeti’nin sınırları içinde bulunan tüm yol ve köprülerin yapım ve onarım işlemleri Nafia Nezaretine verilmiştir. Bundan sonra devlet açısından önemli bulunan yolların genel durumları iktisadi ve askeri görüşler doğrultusunda Nafia Nezareti ile birlikte tespit edilmiştir. Yapılacak olan yeni yollardan yapımı bitenlere de Milli Şose ismi verilmiştir (Saroğlu, 2010:34).

1525 sayılı Şose ve Köprüler Kanunu; 4 fasıl ve 25 maddeden oluşmaktadır. Kanunun bizim çalışmamız için önem arz eden maddeleri ise şunlardır (Şose ve Köprüler Kanunu, 1925):

Dokuzuncu Madde: Türkiye’de sakin 18 yaşından (18 dahil) 60 yaşına (60 dahil) kadar olan bütün erkek nüfus yol mükellefiyetine tabidir. Yol mükellefiyeti bedenen ve bizzat çalışmak istemeyenler tarafından nakden ifa edilir ancak maluliyeti sabit olan fakirlerle hayatta beş evladı olanlar ve bilumum mekteplerde tahsilde bulunanlarla silah altındaki ordu ve Jandarma efradı yol mükellefiyetinden muaftır. Türkiye’de oturan ve ellerinde kanunen ikamet tezkeresi bulunan ve bulunması gereken yabancılar Türkiye’de altı ay ikamet ettikleri takdirde yol mükellefiyetine tabidirler. Türkiye Cumhuriyeti ile siyasi ilişkilerde bulunan devletlerin diplomatları memurları yol vergisinden müstesnadır.

Onuncu Madde: Bir senelik bedeni mükellefiyet, kuvveti yerinde olan bir amelenin on günde yapabileceği iş miktarından ibarettir. Bir günlük iş miktarı fenni bir suretle Nafia Vekaletince belirlenir. Bu hususta Nafia Meclisi’nin oylamasına başvurulmaktadır. Mükellef nakdi olarak ödeme yapacaksa senede 8 lira ödeyecektir. Buna yol parası denir. İl genel meclislerince tespit edilecek zamanlarda iki taksitte ödenmektedir. Taksit zamanları valiler tarafından 1 ay öncesinde ilan edilir.

On İkinci Madde: Mükellef amele bulunduğu vilayet dahilindeki yol ve köprü işlerinde çalıştırılır. Bu mesafe dahilinde yol ve köprü işleri bulunmadığı halde bunlar vilayet dahilinde ve aynı mesafede Nafia Vekaleti’nin izni doğrultusunda su işleri gibi Nafia inşaatında çalıştırılabilirler.

On Dördüncü Madde: Mükellefiyetlerini bedenen ifa etmeyi tahakkuk ettikleri halde bunu yapmayanlar veya mükellefiyetlerini ikmal etmeden inşaat yerlerini bırakanların yol mükellefiyetleri nakden tahsil edilir.

On Beşinci Madde: Yol vergisi ile mükellef olanların isimleri muhtar ve ihtiyar meclisleri tarafından her senenin şubat ayı başından nisan ayı sonuna kadar tespit edilir ve mayıs ayı içerisinde tahakkuk ettirilir. Mükellefiyetini nakden ve bedenen ödemek isteyenlerin isimleri cetvellerde işaretlenir.

On Altıncı Madde: Bedeni mükellefiyetini ifa eden her şahsa ayrı ayrı hizmet makbuzu verilir. Bedeni mükellefiyeti taahhüt eden her şahıs bizzat kendisi çalışmaya mecburdur. Yerine başkasını göndermesi kabul edilemez.

On Yedinci Madde: Yol parası hususi idareler tarafından Tahsili Emval Kanununa göre tahsil edilerek mükellefe makbuz verilecektir. Tahsildar tayini mümkün olmayan yerlerde tahsilat muhtar veya vekilleri tarafından yapılır.

On Sekizinci Madde: Muhtar veya vekiline tahsil edilecek yol parasının %60'ını tahsil ettiği zaman tahsilatın %1, tahsilatın %75'ini tahsil ettiği zaman %2'sini bundan yukarı tahsil yaptığı zaman %3 aidat olarak verilir. Tahsildarlara %75 tahsilat için %1 ve daha yukarı tahsilat için %2 ikramiye verilir.

On Dokuzuncu Madde: Her yol mükellefi o sene içerisinde verilen vesika veya makbuzu saklamak zorundadır. Arandığı zaman ilgili memura göstermeye mecburdur. Her sene tayin edilen inşaat süresinin bitiminden bir ay sonra ihtiyar meclisleri kendi köy veya mahallerinde oturan mükelleflerin tamamının vesikalarını kontrol edip bedenen yerine getirmek için taahhüt ettiği yol mükellefiyetinden kaçmış olanları tespit edecektir. Bu gibi mükellefiyetlerini yerine getirmekten kaçanlar nakdi bedelin %50 daha fazlasını ödeyeceklerdir.

Yirminci Madde: Yol parası bu kanunda belirlenen yerlerden başka yerlere sarf edilemez.

Yirmi Üçüncü Madde: Yol vergisinin nakit kısmı tahsilatından mükellef başına 8 lira hesabı ile yarısı hususi idarelere bırakılır. Nakdi olarak toplanan verginin %50'si şose yapımında kullanılmak üzere Bayındırlık Bakanlığına, %30'u vilayet yollarına, %20'si ise vilayet özel idarelerine vergi toplama harcaması olarak bırakılır.

Şose ve Köprüler Kanunu'nun maddeleri incelendiği takdirde karayolları ile ilgili bedeni yol mükellefiyeti konusunda programlı bir çalışma yapıldığı görülmektedir. Ülkemizde karayolları adına teknik anlamda çıkarılan ilk kanun niteliğini taşıyan Şose ve Köprüler Kanunu, yolların belirlenen bir program dahilinde yapılmasını ileri teknolojinin kullanılmasını ve yapılacak olan yollarda iktisadi ve askeri görüşlerden faydalanmayı amaçlamaktadır. Teknolojik gelişmeler takip edilerek ileri teknolojinin ülkemizde de kullanılması sağlanacak hem ülkenin mali kaynakları israf edilmeyecek hem de yapılmış olan yollar için ileri tarihlerde tekrar masraf yapılmayacaktır. Ülkemize bu ileri teknolojiyi sağlamak için mühendislerin İtalya, İsviçre ve Fransa gibi ülkelere eğitim almak üzere devlet tarafından gönderilmesi planlanmıştır (Saroğlu, 2010:33).

1525 sayılı kanunun amacı, gerekçesinde de belirtildiği gibi “*memleketi müdafaa ve iktisadiyatı noktalarından vatani kapsayacak bir şose şebekesi vücuda getirmek ve şoselerin yapılarındaki en son fenni terakkileri tatbik etmek gayesiyle yol işlerinin bir merkezde idaresini istihdaf etmek*” şeklinde açıklanmıştır (Küsmenoğlu, 2010:291).

Yol vergisi, yalnızca yolların bakım ve onarımını kapsamamaktadır. 1926 yılından itibaren ülkenin savaş ve salgın hastalıklar gibi nedenlerden dolayı nüfusunda ciddi azalışlar meydana gelmiştir. Atatürk ve dönemin yönetici kadrosu bu duruma dikkat çekmek için doğrudan ya da dolaylı düzenlemeler yapmıştır. Nüfus arttırma gayretleri, “Yol Vergisi”, “Umumi Hıfzıssıha Kanunu”, “Gelir Vergisi” gibi vergi kanunlarının maddelerinde açıkça belirtilmektedir. 1929 yılında 1525 sayılı Şose ve Köprüler Hakkındaki Kanunu’nun dokuzuncu maddesine göre, 18 yaşından 60 yaşına kadar olan erkekler yol mükellefiyetine tabidir. İster bedeni hizmet ile isterse nakdi olarak görevini ifa edebilir. Ancak bu vergiden muaf olmanız için fakir olmanız veya hayatta en az beş çocuğunuzun olması gerekmektedir. 5 senede bir 20 gün yollarda taş kırmak yerine evlenip, çok sayıda çocuk yapmak için aileler teşvik edilmeye çalışılmıştır (Semiz, 2010:433).

1525 Sayılı Kanun, hem mükellefleri hem de yapılacak yol çalışmalarını etkilemiştir. Yol yapımından sorumlu olan Nafia Nezareti, inşa edilecek Milli şoseler ve büyük köprüler için Bakanlar Kurulu’na teklif vermiş ve yapılacak yolların inşalarına başlamıştır (Saroğlu, 2010:34). Milli yolların yeni inşalarında ve esaslı bakım ve onarımlarında fennin en ileri esaslarının kullanılması hedeflenmiştir. Kullanılacak olan bu esaslar ve başlanacak olan bakım ve onarımın kalite ve şartları ise Nafia Nezareti tarafından belirlenecektir (Gürgözeller, 1997:75).

1525 Sayılı Kanun’un Resmi Gazetede yayımlanmasının ardından büyük köprülerin yapımına önem verilmiştir. Yapılacak olan köprülerin projeleri Tarık-i Muabir Müdüriyeti Umumiyesi’ne bağlı olarak çalışmakta olan bir kurul tarafından projelendirilmiştir (Saroğlu, 2010:34). Şose ve Köprüler Kanunu’nun yayımlanmasının ardından karayollarına olan ilgi daha fazla artmıştır. Devlet demiryolu yapımına devam etse de ülke içerisinde ulaşımı kolaylaştırmak adına köprüler ve yolların onarım ve bakımlarına daha çok özen gösterilmiştir.

2.2.2. 1930 – 1938 Dönemi Yol Vergisi Uygulamaları

1929 yılında uygulanmaya başlanan Şose ve Köprüler Kanunu karayollarının belirli şartlar dahilinde yapılması ve düzenlemesi adına devlet tarafından atılmış önemli bir adımdır. Karayolların yapımında hız kazanılmış bir dönem olmasına rağmen, 1929 Ekonomik Buhranın başlamasıyla beraber Türkiye'nin de bu krizden etkilenmesi yol çalışmalarını olumsuz etkilemiştir.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında yapılan ve yapılacak olan yollar için devlet halkçı girişimlerden yararlanmaya özen gösterilmiştir. Ancak bu dönemde yaşanan kriz ve mali sıkıntılar demiryolları, köprüler ve karayollarının onarım ve yapımında halktan alınacak nakdi ve bedeni vergilerin kullanılmasına yol açmıştır. Sivas demiryolunun açılışında konuşma yapan İsmet İnönü'nün bu konudaki tepkilere karşı verdiği yanıt şöyledir (Sezer, 2010:145):

“Eğer vergilerimizin ağırlığı, çektiğimiz sıkıntılar bu en zaruri ihtiyaçtan doğmuş ise, milletin varlık meselesi için fedakarlık ettiği meydandadır. Varlık meseleleri maatteessüf fedakarsızlık, sıkıntısız tahakkuk etmiyor. Varlık meselelerinde fedakarlığa, sıkıntıya tahammül etmeyen milletlerin halinden, akıbetinden misal getirmemi ister misiniz?”

Şekil 1: Yol Vergisi- Bedeni Mükellefiyet



Kaynak: (Karayolları Genel Müdürlüğü, 2020).

Devlet, buhrandan kaynaklanan ekonomik sıkıntıları aşmak için çeşitli yollara başvurmuştur. Bunlardan birisi Mayıs 1930 yılında hazırlanmış olan İktisat Programı'dır. Program 66 maddeden oluşurken 6. maddesi ulaşım politikasının iyileştirilmesine yöneliktir. Programın 5. maddesine göre; *“Her nevi yollar, milli*

iktisadın ilk umumi ve müşterek vasıtalarıdır.” denilmektedir. 7. maddede, “Yollar, bilhassa şimendifer istasyonlarına ve limanlara götürülen istikametlerde iktisadi inkişafın mübrem damarlarıdır. Araba ve otomobil nakliyatına müsait olan bir yol şebekesi, bilhassa yayvan bir ziraat sahası olan memleketlerde istihsale veya hususi istihsali kuvvetlendirmeye başlıca vasıta addedilmelidir” denilerek, ülkenin yol davasının sadece demiryollarından oluşmadığı, bu durumun bir bütün olarak algılandığı ve bu bütünlükte de karayollarının da vazgeçilmez olduğu anlatılmaya çalışılmıştır (Haykır, 2011:218).

1525 sayılı kanunun kabul edilmesinden sonra 19 Mayıs 1930 tarihinde 1698 sayılı yasayla yol mükellefiyetinden alınacak olan maarif vergisi kabul edilmiştir. Yasayla maarif geliri masraflarının karşılanmayan vilayetler yol ve köprüler kanuna göre mükellef olanlardan yol vergisi alabilecekler ve ödeme yapamayan mükellefleri bedenen çalıştırabileceklerdir (Demirtaş, 2015:122).

Yol çalışmalarının bedeni olarak yapıldığı ve 1929 Ekonomik buhranına denk gelen bu dönemde İl Özel İdareleri'nin de mali sıkıntılı bir sürece girmesiyle beraber, devletin yol vergisi ile ilgili düzenleme yapması kaçınılmaz olmuştur. 25.07.1931 tarihinde 1882 sayılı yasa ile 10-12 gün olan bedeni hizmet gün sayısı 6-8 güne; 8-10 lira olan nakdi ödeme miktarı 4 liraya indirilmiştir. Yapılan bu düzenlemelerin yanında 1882 sayılı kanunun getirdiği en önemli değişiklik toplanan yol parasındaki %50 hissesinin %15'e indirilmesidir. Nafia Vekaleti adına buradan kalan para ise maddi anlamda sıkıntıda olan İl Özel İdarelerine devredilmiştir. Vilayetlerin kasalarına devredilmiş olan yol vergisi gelirinin, vilayetler tarafından yol yapımı ve onarımı yerine öncelikli başka amaçlara kullanılmasından dolayı yol inşaatları ve planlanan projeler altüst olmuştur (As, 2006:154).

1932 yılında düzenlenen “Yol Vaziyeti Hakkında Muhtıra” bu dönemde yol vergisini bedenen ifa eden mükellefin çalışma zamanları düzenlerken aynı zamanda bu dönemde uygulanan yol vergisi hakkında bilgi vermektedir. Muhtıraya göre (Cumhurbaşkanlığı Arşivi, 1932; Cumhurbaşkanlığı Arşivi, 1958):

- 1931 yılında vilayetlerin bütçelerine göre yol vergisi ile mükellef olanların sayıları; 1.409.200'i nakden, 774.375'i bedenen olmak üzere toplam 2.183.575 kişiden ibarettir. 1932 yılının kayıtlarına göre ise vilayet bütçelerine göre yol vergisi ile mükellef olanların sayısı, 1.479.161'i nakdi ödeme yaparken,

732.543'ü bedenen görevini ifa etmiştir. 1931 yılına göre azalma gösteren bedeni mükellefiyet devletin kasasına daha fazla nakdi para girişi sağlanmıştır. 1931 yılının bütçesine göre umum vilayetlerin yol parası tutarı 7.584.180'i nakdi, 4.196.771'i bedeni hizmetin nakitle iradesi olmak üzere toplamda 11.780.951 liradan ibarettir. 1932 senesinin bütçesine göre umum vilayetlerinin yol parası tutarı ise; 7.988.655'i nakdi, 3.976.680 bedeni hizmetin nakitle iradesi olmak üzere toplamda 11.965.335 liradan ibarettir. 1932 senesinde bedeni mükellefiyet sayısının daha az olduğunu söylememiz mümkündür. 1931 – 1932 yıllarında toplanan yol parası için hazırlanan istatistiklere göre genel meclislerce kabul edilen tahsisatın sadece %70'lik bir kısmını tahsil edilebilmiştir.

- 1931 ve 1932 yıllarında tahsil edilen yol paralarından 2.351.669 lirası yol ve köprü inşaa ve tamirine tahsis edilen nakit miktarıdır. 1932 yılında yayınlanmış olan muhtıranın 8. maddesinde yapılan açıklamada yalnız tasfiye hazırlanırken istihdam edilen ameleleri mükelleften hiçbir zaman yeteri kadar verimlilik alınamamıştır. Çünkü amelelerin sevkiyatları gerçekleştirilememektedir. Yol olan yerde amele ve amele olan yerde ekseriya iş bulunmamakta, birçok şikayet ve suiistimal ortaya çıkmakta ve en çokta belirlenen çalışma saatleri israf edilmektedir.
- Tahsil edilmiş olan yol paralarından harcanan miktarlar incelendiğinde, yol parası olarak tahsil edilen verginin pek az kısmı yol yapım ve bakımına harcanmıştır. 1932 senesinde umum vilayetlerde tahakkuk eden 2.211.704 mükelleften 1.479.161 kişi mükellefiyetini nakden ifa etmiş ve 732.543 kişi bedenen hizmet ederek vergisini ödemeyi tercih etmiştir. Bu durumda, vilayetlerin yol parasından Nafia işinden ayrı olarak harcadıkları miktar 1931'de 2.566.505 lira, 1932 yılında da 3.402.109 liradır. Eğer yol parası bedeni olarak tahsil edilmezse tamamen vekalet emrine alınırsa hususi bütçelerde bu miktar bir açık tecelli edecektir. İtiraf etmek gerekir ki vilayet hususi idarelerinin bu dönemde israf halinde olduğu açıktır.

Yapılan çalışmalardan sonraki tarihlerde bayındırlık ile ilgili oluşan sorunların çözüme kavuşturulması adına yeni bir örgütlenme modeli oluşturulmuştur. 1934-1939 yılları öncesinde ulaştırma ve bayındırlık işlemlerini ayrı birimler yönetirlerken bu tarihlerde bir çatı altına toplanmış ve "Nafia Vekaleti Teşkilatı ve Vazifelerine Dair

Kanun” Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu beş yıllık sürede yayımlanan kanun tasarısı iki kez görüşülmüş ve ikinci görüşmede mecliste kabul edilerek yasalaşmıştır. Yeni kanun yasalaşana kadar Nafia Vekaleti 2 Ekim 1924 tarihi ve 561 sayılı nizamnameye göre görevlerini yerine getiriyordu. 26 Mayıs 1934 tarihinde 2443 sayılı yasayla birlikte Türkiye Cumhuriyeti’nin ilk bayındırlık örgütü kurulmuştur. 2443 sayılı kanun ile birlikte Tarik-i Meabir Müdüriyet-i Umumiyesi, Şose, Köprüler ve Bina İşleri Reisliği haline getirilmiştir (Akgül, 2001:95).

Bu zamana kadar çıkarılmış olan kanunların üzerinde birçok revize işlemi yapılmış olmasına rağmen demiryollarında yakalanan başarı karayollarında yakalayamamıştır. Bu konuya ilişkin 29 Mayıs 1934’te Türkiye Büyük Millet Meclisinde yapılan görüşmelerde Nafia Vekili Ali Çetinkaya;

“...ülkemin yol ihtiyacı büyüktür. Bütün yolları birbirine bağlayarak iktisadi yapıyı geliştirmek hedeflerimizden biridir. Bu hedefe varabilmek için planlı bir yol siyasetinin takibi temennilerimin başında gelir...” diyerek iktisadi ve askeri açıdan yol yapımı ve onarımının ne kadar önemli olduğunu vurgulamıştır (Demirtaş, 2015:123).

Yol vergisi mükellefiyetliğinin düzenlenmesi konusunda pek fazla değişiklik olmamıştır. Son yapılan değişiklik uygulamada kalmıştır. 2443 sayılı kanun ile bayındırlık işlemlerini tek çatı altına toplayan kanun 14 Haziran 1935 tarihli 2799 sayılı kanunla yeniden düzenlenmiştir. Bu düzenlemeye göre; “Bayındırlık Bakanlığı, Teşkilat ve Görevlerine Dair Ek Kanun” ile binalar Fen Heyeti olarak ayrılacak ve artık görevlerine “Yapı İşleri Umum Müdürlüğü” adı altında devam edeceklerdir. Yollar Köprüler ve Bina İşleri Reisliği, yapı işlemlerinin artık ayrılmasıyla “Yol ve Köprüler Reisliği”ne ve vilayetlerdeki İl Bayındırlık Baş Mühendisliği’de, “İl Bayındırlık Müdürlüğü”ne dönüştürülmüştür (Gürgözeller, 1997:85-86). Yapılmış olan bu düzenlemede yol parasının bedeni hizmet olarak düzenlenmesine dair bir maddeye rastlanılmamıştır. Yapılan düzenlemeler göstermektedir ki artık devlet, yapı işlerini belirli müdürlüklere ve reisliklere devrederek daha düzenli bir yapıya geçmeyi planlanmaktadır.

1930’lu yılların yarısından itibaren karayollarına olan ilgi artmaya başlamış ve demiryollarına paralel olarak karayolları da aynı şekilde gelişmeye başlamıştır. Bu dönemde özellikle Ege Bölgesinde yapılan kazı çalışmaları ile ortaya çıkan tarihi

eserler, içme suları, kaplıcalar ve plajların kullanılması sebebiyle Ege Bölgesi'nin turist çekmesi amaçlanarak yeni bir kanuni düzenleme yapılmıştır (As, 2006:166).

22 Haziran 1936 tarihinde 3477 sayılı İzmir İli Turistlik Yolların Yapımı Hakkında Kanun ile İzmir ve çevresinde mevcut olan turistlik alanlara ulaşımın kolaylaşması açısından yolların bakım ve onarımını sağlayan kanun yasalaştırılmıştır (Akgül, 2001:96).

1933-1938 yılları arasında bedeni mükellefiyetin devam etmesi, nitelikli elemanlarla çalışılmaması ve teknik açıdan yetersizlik nedeniyle ülkenin bu yıllarda modern olarak nitelendirilebilecek iki tane yolu vardır. Bunlar Balya – Çanakkale şosesi ile Hopa-Artvin şosesidir (Saroğlu, 2010:40-41). Balya – Çanakkale şosenin yapımında amaç 160 kilometre uzunluğuna sahip olan yol ile Çanakkale'yi Balıkesir üstünden şehir merkezine bağlamaktır. Yerel kaynakların yayınladığı raporlara göre yol yapımına 1928 yılı itibariyle başlanmış ve 1929 yılında Nafia Nezaretinin hazırlamış olduğu yol programına dahil edilmiştir. Yol yapımı 1933 yılında Nafia Nezaretine bağlı olarak çalışan müteahhitler tarafından Balıkesir'in Balya kazasından başlanarak Çanakkale'de bitirilmiştir. Balya – Çanakkale şosesinin yapımı için 2.811.4000 Türk Lirası harcama yapılmıştır. Bu güzergah üzerinde birçok köprü, çeşme, istinat duvarı ve menfez inşa edilmiştir (Özdemir, 2006:66).

Ülkenin ihtiyacı olan yirmi bin kilometrelik yolun yapımı için 300.000 liraya ihtiyaç vardı fakat bu dönemde nitelikli bir programla yol yapmaya ne ekonomik durum ne de teknolojik alt yapı hazır değildi. Yapılacak tek şey vardı, eldeki kaynakları verimli bir şekilde kullanmak. 1933-38 dönemi arasında 1080 kilometre olmak üzere yeni yol, 3305 kilometre nitelikli tamir, 9330 tane yeni menfez inşaatı, 6981 tane eski menfezin onarımı ve bakımı yapılmıştır (Saroğlu, 2010:40-41).

Bedeni mükellefiyet ile yapılan birkaç yol yapımına değinecek olursak; Konya ilinde yapılmış olan yol çalışmalarını gösteren raporda 1938 yılı içinde yapılmış olan bedeni mükellefiyetler şöyle rapor edilmiştir. Konya – Akşehir yolunun inşasında 176 metreküp ham taş 22 mükellef ameleye kıldırılmıştır. Akşehir – Reşadiye yolundaki 27.852 metreküp taş ve toprak düzenlemesinin yapılması için Akşehir ilçesinden 1362 mükellef amele getirilerek çalıştırılmıştır. Karaman – Ermenek yol inşasında çalıştırılmak üzere, Karaman – Hadım – Ermenek'ten 3037 mükellef amele, 26.484 metreküp toprak kazdırma işinde çalıştırılarak yol düzenlemesi yaptırılmış, ayrıca

9676 metreküp taşlı toprak kazdırma işi tamamlatarak 17 adette menfez ve köprü inşası yaptırılmıştır (Akgül, 2001:101-103).

Zonguldak ilinin yol yapımına önem verilmiştir. Maden ocakları ve limanlarını kullanabilmek için nitelikli yol çalışma programına dahil edilmiştir. Zonguldak – Bartın – Safranbolu ve Zonguldak – Devrek yollarının inşasına bu dönemde başlanmıştır. Bartın – Safranbolu arasındaki güzergahın 0-18.000'inci kilometreleri arasında bulunan şosenin ayrıntılı onarımına 42.799 lira, Zonguldak – Devrek arasındaki güzergahın ise 6.515-47.025 kilometreleri arasında kalan yolların yapımı için 22.673 lira, geniş ölçüde şose onarımı Beycuma – Çaycuma yolunun 0-13.732 kilometreleri arasında kalan kısmı ise 52.296 lira maliyetinde keşifli çalışmalarla şose tamiratı işlerini yerine getirmişlerdir (Gürgözeller, 1997:111).

Şekil 2: Beycuma – Çaycuma Karayolu Yapımı



Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, 2010).

Mükelleflerin bu dönemde oldukça yoğun bir şekilde çalıştırılmasına rağmen teknik anlamda yol yapımı için kullanılacak olan malzemelerin eksik olmasından dolayı yapılmış olan yol uzunluğu beş yıl için oldukça yavaş ilerlemiştir. Bu dönemde toplanan yol parasının tamamen yol yapımı ve malzemeleri yerine bayındırlık işlerinin öncelikli başka işlerine harcanması, ulaşım ağının tam anlamıyla sağlanamamasının en önemli nedenlerinden olmuştur.

Tablo 4:1925-1947 Yılları Arasında Karayolu Uzunluklarındaki Değişimler

Yıllar	Uzunluk (Km)
1925	18.368
1930	19.671
1935	21.239
1940	23.292
1945	26.542
1947	27.390

Kaynak: (Akgül, 2001:106).

Tablo 4’te 1925-1947 yılları arasındaki yol uzunlukları verilmiştir. Buna göre, 1925 yılından itibaren yol yapımında her 5 yılda ortalama 2.000 km yol yapımı sağlanmıştır. 1935 yılından sonra makineleşmenin yavaş yavaş başlaması ile açılan yollarda artışın olduğu görülmektedir. 1945 yılından sonraki süreçte yol yapımında meydana gelen azalma ise II. Dünya Savaşı’nın etkilerinin devam etmesinden kaynaklanmaktadır.

Bayındırlık Bakanlığı tarafından 1925-1938 yılları arasında yol ve köprü yapım ve onarımı için harcanan miktarlar Tablo 5’te gösterilmektedir (Özdemir, 2006:61).

Tablo 5: 1925-1938 Yılları Arasında Yol ve Köprü İşleri İçin Yapılan Harcamalar

Yıllar	Harcama Tutarı
1925	4.336.017
1930	3.520.449
1935	3.127.527
1936	1.836.179
1938	3.687.992

Kaynak: (Özdemir, 2005:61).

Yapılan harcamalar incelendiğinde, yol vergisinin tam anlamıyla toplanamaması ve dönemin ekonomik durumu dikkate alındığında Nafia Vekaletinin harcamaları başka alanlara aktarması nedeniyle yol yapımına harcanan miktarların

oldukça düşük olduğu gör÷lmektedir. 1930'lu yılların sonuna doğru artık yol vergisi mükelleflerinin bedeni yükümlülük yerine yol parasını nakdi olarak ödemeye geçmeleri de yol yapımında işçi maliyetini artırmıştır. Yol yapımında bedeni mükellefiyet, işçi maliyetini oldukça minimum seviyeye indirip hem vergi ödemelerini hem de ülkenin yol ağının genişlemesini sağlamak üzere çıkarılmış olsa da amacına çok hizmet edememiştir.

2.2.3.1940 ve Sonrasında Yol Vergisi Uygulamaları

1939 yılında başlayan II. Dünya Savaşı'nın etkileri ile birlikte mali anlamda sıkıntılı günler geçiren Türkiye Cumhuriyeti savaşın son dönemlerine kadar yol çalışmalarını sürdürmeye devam etmiştir. Bu dönemde yapılan yol çalışmaları açılmış olan demiryollarını tamamlayıcı olan karayollarının yapımı ve onarımı şeklindedir (Akgül, 2001:109). Her ne kadar yol çalışmalarına devam edildiği bildirilse de II. Dünya Savaşı'ndan dolayı yaşanan maddi sıkıntılar hem yeni yol yapımını zora sokmuş hem de eski yolların iyi şartlarda bakım ve onarımlarının yapılmasını güçleştirmiştir (Saroğlu, 2010:46).

İkinci Dünya Savaşı'nın son bulmasının ardından devletin yol yapımı için oluşturmuş olduğu strateji değişikliğe uğramıştır. Tüm ülkede yol ağı oluşturmayı öngören anlayış, yol yapımını savaş durumunda gerekli olacak güzergahlar dikkate alınarak planlamaya bırakmıştır. 1940'lı yıllarında savaşın etkili olduğu bölgelere göre yürütülen yol çalışmaları Nafia Birlikleri tarafından yürüt÷lmüştür. Nafia Birlikleri, savaş bölgelerine göre yolların güzergahını ve şartlarını dikkate alarak çalışmalarını sürdürmüşlerdir. 1945 yılına kadar Nafia Birlikleri çalışmalarını devam ettirmiştir (Akgül, 2001:109).

2 Haziran 1934 yılında kabul edilen 2490 sayılı "Artırma, Eksiltme ve İhale Kanunu" ile birlikte bu dönemde çalışan yol işçileri için de bir düzenleme mevcuttur. Öncelikle çıkarılan kanun bu dönemde devlete bırakılmış olan yol, inşaat, şimendifer (demiryolu), köprü gibi yapımların, devlet haricinde bilgili ve bu işler üzerinde tecrübeleri bulunan firmalar tarafından yapılmasının önünü açmıştır (Batmaz vd., 2006:86-93). 23 Haziran 1934 tarihli Akşam gazetesinde;

"...Filyos- Ereğli hattının Filyos ile Çatalca ağı arasında kain takriben 15 kilometrelik kısmının inşaatı kapalı zarf usulü ile münakaşakaya koyulmuştur..." gibi

haberler ile beraber artık yol yapımında sadece devlet elinin olmadığını ve yol yapım çalışmalarında bedeni mükellefiyet yerine bedeni işçilik yapan kimselerinde olduğu söylenebilir (Akşam, 23 Haziran 1934). 2490 sayılı kanunun 9. maddesinde bayındırlık işlerinde ücretli işçilik mükellefiyeti uygulaması yer almıştır. “*Esas işi ziraat olmayan, yol, köprü, meydan, iskele işlerinde çalışanlara İstanbul Belediye hudutları içerisinde oturanları hariç tutmak üzere işsizlere, zirai işleri ayrılmalarına mani olmayan kimselere*” yılda beş ay süreyle ücretli çalışma zorunluluğu getirilmiştir. Ancak çalışan işçilerin ücretleri piyasa fiyatlarının altında belirlenmiştir.

1940’lı yıllarda emek yoğun çalışılan işlerde insan gücü kullanılıyordu. Her ne kadar yurt dışında ithal edilen makineler olsa da bunları kullanmayı bilen işçi sayısı oldukça azdı. Sadece 1941 yılının Nisan ayında, Elazığ – Van Hudut Hattı Birinci kısım inşaatında çalıştırılan işçilerin yevmiyesi 22.905 Türk Lirası ve bu da hesaplandığı takdirde en az 760 işçiye tekabül etmekteydi. Aynı yıl içerisinde gerçekleştirilen Zonguldak – Kozlu Hattı’nda ise 1941 yılının Haziran ayındaki işçi yevmiyesi 3.022 Türk Lirası olarak belirtilmiştir. Emek yoğun çalışmaların sürdürüldüğü bu güzergahlarda beklenmeyen birçok olumsuzluklar da meydana gelmiştir. Bunlar daha çok yol yapımı hakkında bilgisizliklerden kaynaklanan kayıplardır. 1933 yılından itibaren ülkemizde demiryolu yapımında ikinci atılım evresi başlamıştır. “Bir Karış Fazla Şimendifer” sloganından “Türk Sermayesi, Türk Bilgisi, Türk Müteahhidi ve Türk İşçisi ile demiryolu” sloganına geçiş yapılmış yabancı yardım alınmadan iş tamamlama hamlesi tamamlanmış olsa da dönemin yüksek mühendislerinden Fevzi Akkaya’nın deyişiyle “bir avuçluk döviz için avuç dolusu babayığitleri feda edilmiştir”. Örnek verilecek olursa; Batıbel Tüneli inşaatında çalıştırılmakta olan amelelerin %60 oranında silisyum taşıyan tozları solumalarından dolayı “silikoz” denilen akciğer hastalığına yakalanmaları ve zor bir tedavi sürecine rağmen yakalanıp hayatlarını kaybetmeleridir (Batmaz vd., 2006:89-90).

Yol vergisi, ülkemizin kuruluşundan itibaren de uygulanmakta olup 1950 yılına kadar devam eden bir uygulamadır. Ancak yol vergisi uygulaması sadece ülke vatandaşlarına uygulanan bir vergi değildir. Yabancılar için olan uygulamada “Türkiye’de 6 ay ikametden sonra” dahil olmak üzere 18 ile 60 yaş arasındaki bütün erkeklere, senede 8 lira ya da “vasati kuvvette bir işçinin 10 günde yapabileceği bir iş” karşılığı bedenen çalışma zorunluluğu getirilmiştir. Bu dönemde yabancı bir işçinin ifadeleri şu şekildedir (Batmaz vd., 2006:90);

“... 6 lira yol parası veriyorduk o zaman, veremeyenler çok. Vermeyenleri yol yaptırmaya sürüyorlardı. Bizi (Giritlileri), ta Karaburun’a yol yapmaya gönderdiler. Ben gitmedim. Burdan gidenler var. Biz burada, şu Payamlı Yolu’nda, orada ben 12 metre yol yaptım. Öyle bir kötü zamandı ki, yani sorma..., ... onların başında da Nafia Çavuşları vardı. Onlarda aynı şey, yol yaparlardı; bizim yol yaptığımız yere yakındı. O amele-i mükellefiye dönemi enteresan. Binlerce kişi yollarda, herkesin elinde kazma kürek...”

Amele-i Mükellefiye döneminin vergisini ödeyememiş veya ödemiş ancak işçi olarak çalıştırılmış kişilerin en çok çalıştığı ve yol yaptığı dönem olarak Bakanlık 1940 yılını işaret etmektedir. Diğer amele-i mükellefiye döneminde yapılan yollara oran %8’lik bir artışın olduğu dile getirilmektedir (Batmaz vd., 2006:90-93).

Tablo 6: Nafia Vekaletince Karayollarına Harcanan Paralar ve Yapılan İşler (1940-50)

Yıl	Harcanan T.L	Yapılan Yeni Yol (km).	Yapılan Büyük Köprü (Adet)	Bakım Altındaki Yolun Yekünü (km).
1940	9.271.867	281	8	-
1941	8.977.481	523	7	-
1942	11.383.690	357	2	-
1943	15.440.464	432	2	830
1944	15.462.424	389	-	2.150
1945	8.162.724	454	5	3.860
1946	17.602.419	122	11	5.063
1947	17.256.785	356	14	10.849
1948	28.860.790	350	10	12.590
1949	63.169.015	349	33	15.424
1950	68.927.878	466	29	18.363

Kaynak: (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 1958).

Tablo 6’de de görüldüğü üzere II. Dünya Savaşı’nın etkileri ve yapılan harcamalar bu dönemde yol yapımını etkilemiş ve yapılan yollarda sınırlı bir yükseliş görülmüştür. Savaş yıllarında yapılan yollar ve köprülerin askeri olarak stratejik öneme sahip olmasından dolayı belli başlı yollara harcamalar gerçekleştirilmiştir.

II. Dünya Savaşı ve daha sonraki birkaç yıllık süreçte yol yapımı için bir yol teşkilatı kurulamamıştır. Devlet, vilayet ve köy yollarının bakım ve onarımları farklı birimlere bırakılmıştır. Avrupa ve sanayi devriminin gerçekleşmesiyle diğer ülkelerde makineleşmeye geçilmesine rağmen ülkemiz modern tekniklerin gerisinde kalmış ve yol meselesinde istenilen başarı elde edilememiştir. İnsan gücüne dayalı olarak yapılan yolların savaş sürecinde harap ve viran olması kaçınılmaz bir son olmuştur (Saroğlu, 2010:47).

Harap olan yolları düzenlemek ve yol sorununu bir dereceye kadar çözüme kavuşturmak amacıyla Eskişehir milletvekili İzzet Arıkan bir kanun teklifi hazırlayarak meclise sunmuştur. Ancak 1941 yılında hazırlanmış olduğu teklif reddedilmiştir. Yol sorunlarının devam ettiği 1943 yılında kanun tasarısı yeniden gündeme gelmiş ve uzun tartışmalar sonunda 21 Mayıs 1943 tarihinde oy birliği ile kabul edilmiştir (As, 2006:270). İzzet Arıkan'ın mecliste yapmış olduğu konuşmada (Akgül, 2001:110); *“...yol parası mükelleflerinden senede toplamda 11 milyon 268 bin Türk Lirası para toplanmaktadır. Bu paranın 1 milyon 704 bin Türk Lirası Bayındırlık Bakanlığı'na, 5 milyon 247 bin Türk Lirası'nı ise İl Özel İdarelere paylaştırılmaktadır. ...verdiğim önerenin kabul edilmesi halinde yol parasından elde edilecek olan toplam para 18 milyon 780 bin liraya çıkacaktır. Bayındırlık Bakanlığı payı 2 milyon 817 bin Türk Lirası, yol bakım ve onarımına harcanacak para ise 11 milyon liraya tekabül edecektir. Yol parasının 2 katına çıkarılması durumunda 1944 yılında toplanan yol parası ise yaklaşık olarak iki katı artış gösterecektir”* ifadelerini kullanmaktadır.

1943 yılında kabul edilen kanunla yol parası 4 liradan 8 liraya çıkarılmış, milletvekilinin yaptığı tahmin aşılı olarak 24 milyon 161 bin Türk Lirası yol vergisi geliri elde edilmiştir (Akgül, 2001:110). Ancak bu süreçte yol parasının iki katına çıkarılması hem köylünün üzerinde ödeme yükünü artırmış hem de bedeni olarak mükellefiyetini ifa edenlerin sayısının artmasına yol açmıştır. Yol parasının iki katına çıkmış olması bu durumda nakdi anlamda fayda sağlayamamıştır. Toplanan yol paralarının amaç dışında yol yapımından önce belediye bütçelerinde oluşan açıkları kapatmak için kullanması, planlanan yol yapımları ve onarımlarının aksamasına neden olmuştur. İstenilen sonucu elde edemeyen yasa 1 Haziran 1945'te yürürlükten kaldırılmış, 4751 sayılı yasa ile yol parası tekrar dört lira olarak toplanmaya başlanmış ve bedeni mükellefiyet 6 gün ile sınırlandırılmıştır (As, 2006:272).

Tablo 7:Yol Vergisini Nakden ve Bedenen Çalışarak İfa Edenler (1933-1943)

Yıllar	Nakden Vergi Verenlerin Sayısı	Bedenen Çalışan Mükellef Sayısı	Toplam	Nakdi Vergi Verenler (%)	Bedenen Çalışanlar (%)
1933	1.328.823	680.457	2.009.280	66,13	33,87
1934	1.453.114	711.126	2.164.240	67,14	32,86
1935	1.444.911	615.898	2.060.809	70,11	29,89
1936	1.636.001	564.776	2.200.777	74,34	25,66
1937	1.680.867	501.892	2.182.759	77,01	22,99
1938	1.790.522	384.444	2.174.966	82,32	17,68
1939	1.636.694	366.701	2.003.395	81,70	18,30
1940	1.786.141	250.293	2.036.434	87,71	12,29
1941	1.741.773	101.141	1.842.914	94,51	5,49
1942	1.971.767	30.913	2.012.680	97,96	1,54
1943	2.138.050	901.446	3.039.496	70,34	29,66

Kaynak: (Küsmenoğlu, 2010:293).

Tablo 7’de görüldüğü gibi, 1933-1943 yılları arasında yol vergisi mükelleflerinin nakden ödeme güçlerinin olmamasından dolayı bedenen çalışarak üzerlerine düşen vergi borcunu ifa edenlerin sayısı azımsanmayacak derecededir. Şehirlerde yaşamlarını sürdüren ve geçimlerini günlük yevmiye parası ile sağlayan işçiler bu durumdan ağır bir biçimde etkilenmektedir. Ödeme gücü yerinde olmayan işçiler ise, bedenen çalışarak bu yükümlülüğü yerine getirmeye çalışmaktadırlar. Bedenen çalışma yükümlülüğünün nakde çevrilmesi halinde ise zengin ve yoksulun aynı miktarda ödeme yapacak olması, bu verginin adaletsiz olduğunu göstermektedir (Küsmenoğlu, 2010:293).

İkinci Dünya Savaşı’nın etkileri ve ülkenin siyasi sorunlarının içerisinde yol sorunları da aynı zamanda tartışılmaya devam etmiştir. 1939-1942 yılları arasında ikili bir hükümetin olması ve bu konuda görüş ayrılıklarının mevcut olması birçok sorunu beraberinde getirmiştir. Ancak 16 Ağustos 1946 yılında kurulan Recep Peker Hükümeti açıklamış olduğu hükümet programında; ülkenin yol sorununun esaslı bir iş olarak dikkate alınacağını, yol sorununun çözülmesi için çalışmaların yapılacağını ve

demiryolu yapımında yapılmış olan programlı ve ciddi çalışmanın karayolları içinde yapılacağını belirtmiştir. Bu programda, yeni yollar yapılırken kullanılamaz hale gelmiş olan yollarında yeni teknikler ile onarılmasını sağlayacaklarını vurgulamıştır (Akgül, 2001:116).

1946 yılında, ülkenin genelinde yolların yapısı oldukça kötü bir durumdadır. Onarılması ve yapılması gereken yol ihtiyacı oldukça fazladır. Ancak İkinci Dünya Savaşı'nın etkilerinin sürmesinden dolayı yol ihtiyacının bir anda karşılanması mümkün gözükmemektedir. Bu nedenle 1946 yılında yol sorununun çözümü için bir yol programı oluşturulmuştur.

1946 Yol Programı, Vechi Diker ve Vehbi Ekesan adında iki mühendis tarafından hazırlanmıştır. 1945 yılında ABD'ye gönderilen mühendislerin kazanmış oldukları tecrübelerin aktarıldığı bu programda, yüksek standart ve geniş çaplı bir çalışma yapılmasının yerine mevcut olan yolların bakım ve onarımının yapılması ve 15.000 kilometrelik bir yol ağının oluşturulması önerilmiştir. Hazırlanan programda ek olarak kalifiye eleman ihtiyacından da bahsedilmiş ve Bayındırlık Bakanlığı'na gönderilmiştir. 1946 programında temel husus yolların dayanıklı olmasıdır (Saroğlu, 2010:54-55).

1947 yılına gelindiğinde yapılmış ve onarılmış karayollarının durumu 1945 yılından çokta farklı değildir. 1945 yılında 1947 yılına kadar olan sürede yapılan asfalt yollarda 127 kilometrelik bir artış sağlanırken şose yollarda 172 kilometrelik bir azalma meydana gelmiştir (Saroğlu, 2010:53). Savaşın bitiminden sonra yeni yapılacak yollar için devletin ekonomik durumu belirleyici olmuştur. Türkiye, ekonomik olarak sıkıntılı geçirdiği bu süreçte dış yardım arama çabası içerisine girmiştir. Türkiye'ye ilk olarak Truman Doktrini, ardından da Marshall Planı ile birlikte çeşitli yardımlar sağlanmıştır. Bu yardımların yapılmasıyla birlikte stratejik yolların yapımı önem kazanmıştır (Akgül, 2001:53).

Marshall Planı olarak hazırlanmış Amerikan Planı (yardımı) 1948 yılında yürürlüğe girmiştir. Hazırlanan plan, "ödünç verme", "kiralama" kanunu ile başlatılmış olan bir yardımlaşma zinciridir. Türkiye, 1948 yılında yaptığı başvurusunda öncelikli olarak demiryolu ağını 8000 kilometreye çıkarmayı amaçlamıştır. Ancak bu dönemde Türkiye'de demiryollarının tamamlayıcısı olan karayollarının durumu da iyi değildir. 1948 yılında mevcut olan karayolları 40.000

kilometre iken karayolunun 4/5'ü köprü ve köprüsüz yollardan ibarettir ve var olan yolların büyük bir kısmı kış aylarında kullanılamamaktadır (Suvla, 154-164).

Marshall yardımından sağlanan kaynaklar ile yapılacak yollarda, ulaştırma ağını düzenleyerek üretilen ürünlerin pazarlara ulaştırılması amaçlanmış ve ulaşım masraflarının düşürülmesini sağlamak için karayollarının yapımına ve onarımına daha fazla destek verilmiştir. Ancak Marshall planı kapsamında yürütülen yol çalışmalarında sorunlar ortaya çıkmıştır. Yurtdışından getirilen makineleri kullanmayı bilen işçi ve teknik eleman sorunu söz konusudur. Çünkü bu döneme kadar yol yapımı genel olarak bedeni güce dayandırılmıştır. Makineli yol yapımı dönemine geçiş sağlanmışsa da makinelerin yedek parçaları ülkemizde mevcut değildir. 1948 yılında yol yapımında makineleşme dönemine geçilmesinden dolayı bedeni mükellefiyete olan gereksiniminin azalması ve yol verginin nakdi olarak alınması gerekliliği ortaya çıkmıştır (Tören, 2006:156-161).

Marshall yardımının ülkemizde konu olduğu 1948 yılında ABD Federal Karayolları Örgütü Genel Müdür Yardımcısı H. Hilts ve beraberindeki heyet Türkiye'deki karayollarının iyileştirilmesi için ülkemize gelmişler, gezi ve incelemelerine müteakip Türkiye'deki yol ihtiyacı ve karayollarındaki mevcut örgütlenme hakkında "Hilts Raporu" olarak bilinen "Türkiye'deki Yol Durumu" başlıklı raporu Bayındırlık Bakanlığı'na sunmuşlardır (Yıldız, 2017:310). Hazırlanan raporda 35.000 kilometre uzunluğunda devlet yolu, 55.000 kilometre uzunluğunda vilayet yolu yapılması kanaatine varılmış ve yapılacak olan inşaatlarda kademeli inşaat ilkesi uygulanması önerilmiştir. Kademeli inşaat ilkesinde bir yolun yapımına karar verildiğinde, ilk olarak sadece geçişi sağlayacak özellikte bir yol yapılacak ve trafik sorunu ortadan kaldırılmış olacaktır. Eğer karar verilen yol mevcut olan bir yol ise bakıma alınacak ve yolun kullanımına devam edilecektir. Yol kullanımı belli bir dereceye ulaştığında ise yol standartları bir üst seviyeye yükseltilecektir (Programlı Kalkınma Projeleri, t.y.)

1948 – 1950 yılları arasında Marshall Yardımı ile karayollarının yapımı ve onarımı için Türkiye'ye 1.700.000 dolar ödeme yapılmıştır. Hilts Raporu'nun 9 yılda tamamlanması amaçlanarak program haline getirilmiş ve Bakanlar Kurulu tarafından 08.08.1948 yılında kabul edilerek yürürlüğe koyulmuştur (Yıldız, 2017:310). Hazırlanmış olan 9 Yıllık Programa göre; programın üç yıllık kısmının

uygulanmasının sonucunda, 22.548 kilometrelik devlet yolu yapımı ve yapılan yolun 18.000 kilometrelik kısmının asfalt olması öngörülmüştür. Programda özellikle Doğu ve Güneydoğu Anadolu’da ulaşımda meydana gelen sorunlar ve çözüm yolları için maddeler bulunmaktadır. Dokuz yıllık programın genelinde devlet yollarının planlanması yapılmıştır. Vilayet yolları ve köy yolları ile ilgili bir tasarı söz konusu değildir. Yol vergisinin devam ettiği bu yıllarda köy yollarının yapımı köylünün üzerine bırakılmıştır. Yol vergisine dair nakdi ödemeler alınmakta, bedeni yükümlülükler makineli yol yapımına geçilmiş olmasına rağmen devam etmektedir (Programlı Kalkınma Projeleri, t.y.).

Hilts Raporu’nda Türkiye karayollarının eksikleri açıklanmış, Bayındırlık Bakanlığı’na bağlı “Karayolları Genel Müdürlüğü’nün” ve genel müdürlüğe bağlı olacak on tane bölge müdürlüğünün kurulması gerektiği belirtmiştir. Hazırlanmış olan raporun yürürlüğe girmesinin ardından karayollarının yapımına hız verilmiş ve Marshall yardımlarından dolayı hibe edilen iş makineleri ile ilk defa “makine ile yol yapımı” başlatılmıştır. Karayolları Genel Müdürlüğü “tekerlek dönsün” sloganı ile yol yapımına başlamıştır (Yıldız, 2017:310-311).

1950 tarihli Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun ile yürürlükten kaldırılan Şose ve Köprüler Kanunu’na göre şose ve köprülerin yapımı için toplanan para İl Özel İdareleri’nin bütçesinden alınıp genel bütçeye kaydedilen gelirlere eklenmiştir. Tahsil edilen verginin payı sadece 1929-1930 yıllarında %2’i oranındayken daha sonraki yıllarda %1’in altındadır (Küsmenoğlu, 2010:294).

Karayolları Genel Müdürlüğü’nün kurulmasının ardından yol yapımı ve onarımı ile ilgilenecek bir kurum mevcuttur. Ancak bedeni mükellefiyetin hala son bulmamış olması siyasi söylemleri ve halkın şikayetlerini artırmaktadır. Ülkenin bu dönemlerde hem ekonomik anlamda hem de siyasi anlamda geçirdiği birtakım olaylar söz konusudur. 1950 seçimlerinde Cumhuriyet Halk Partisi’nin karşısına Demokrat Parti’nin çıkmasıyla birlikte halk artık muhatap alacağı iki ayrı parti bulmuş ve var olan durumu kendi lehine çevirmeye çalışmıştır.

Günümüzdeki vergi anlayışı ile ilişkilendirilmesi mümkün olmayan ve bir baş vergisi özelliğinde olan yol yapımına yönelik alınan ancak bu ihtiyaca cevap vermeyen bu vergi için 1948 yılında yapılan İktisat Kongresinde hükümetin bu vergi ile ilgili bir

hazırlığının olduğundan bahsedilmektedir. Yol ihtiyacının karşılanmasından dolayı ilk vergi yaklaşımı 1949 yılında kabul edilmiş olan Yol İşleri İçin Benzinden Alınan Vergi Hakkındaki Kanun ile verilmiştir ve bu dönüşüm 1952 yılında kabul edilen yasa ile tamamlanmıştır (Küsmenoğlu, 2010:296-297).

Demokrat Parti, çok partili hayata geçişi sağlamıştır. Demokrat parti kırsal kesimin en çok şikayetçi olduğu yol vergisinin kaldırılmasına dair verdiği sözü hemen tutamamıştır. Ancak buna dair çalışmalarda bulunmuştur. Zaten 1948 yılında makineli yol yapım dönemine geçilmesinden dolayı bedeni yükümlülük anlamını neredeyse kaybetmiş bulunmaktadır. Bu nedenle akaryakıtta yapılacak olan zam ile vergi sistemini değiştirmenin üzerinde durulmuştur. Bayındırlık Bakanlığı 1950 yılında bir kanun tasarı hazırlanmış ve tasarıya göre 15-65 yaş arasındaki erkekler ve kazanç sahibi olan kadınlar vergi mükellefi olarak kabul edilmiştir. Ancak verginin adaletsiz olmasından dolayı eleştiri almış ve uygulanamamıştır. 1951 yılına geldiğimizde yeni bir vergi tasarısı hazırlanmıştır. Tasarıya göre köylüden 4 lirayı geçmeyen bir yol vergisi tahsil edilmesi teklif edilmiş ancak bu tasarıya halk da pek sıcak bakmamıştır. 1951 yılındaki tasarının da olumlu olmamasının ardından Hükümet yol vergisinin tamamen kaldırılmasına karar vermiştir (Özdemir, 2013:242-243).

1950 – 1958 yılları arasında, köy ve nahiye yollarının yapılması için bütçeye koyulan tutar neredeyse 500 milyonu bulmuştur. Aslında Demokrat Parti'nin uygulamaya başladığı program hazırlanmış olan 9 yıllık yol programıdır. 1948 yılında kabul edilen ve başarıyla uygulanan “9 Yıllık Karayolu Programı” da 1948-1958 dönemine denk gelmektedir.

Yol vergisi kanunu, 25 Şubat 1952 tarihinde kabul edilen 5889 sayılı “Akaryakıtlardan Alınacak Yol Vergisi Kanunu” ile kaldırılmış, o zamana kadar vergi borcu olanlar affedilmiştir. 5889 sayılı kanuna göre benzinin her litresinden 14 kuruş, gazyağından 7 kuruş olmak üzere yol vergisi alınması kararlaştırılmıştır (Özdemir, 2013:244).

Yol vergisinin bedeni ve nakdi yükümlülüklerinin kaldırılmasının ardından akaryakıtlara devredilen vergi yükü için tartışmalar devam etmiştir. Yol vergisinden isyan eden halk artık yolların üzerinde kullandıkları araçlar için alınacak vergilerden yakınmaya başlamıştır.

1950 yılında, T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kurulmasıyla birlikte karayollarındaki gelişme 1960'lardan sonra ivme kazanarak artış göstermiştir. Karayollarındaki bu artış, demiryollarının yapımını ikinci plana iten bir durum ortaya çıkarmıştır. Demiryollarının hat uzunluğunda bir artış gözlenememiştir. 1950 yılından sonra karayolları yapımı için devlet tarafından aktarılan ödenekler, demiryollarına aktarılan ödeneklerden daha yüksek olmuştur (Altınok,2001:79).



3. BÖLÜM

YOL VERGİSİNİN SOSYAL VE EKONOMİK SONUÇLARININ ANALİZİ

Yol Vergisinin sosyal ve ekonomik sonuçları 1929 yılından verginin kaldırıldığı 1952 yılına kadar dönemin gazete haberleri incelenerek analiz edilmiştir.

3.1. Yol Vergisi'nin Ekonomik Etkileri

Yol vergisi, çalışma zorunluluğunun geldiği ilk günden beri halkı en çok ekonomik anlamda etkilemiştir. Ekonomik etkiler, Cumhuriyetin ilk yıllarındaki yol vergisi ve İkinci Dünya Savaşı yıllarında yol vergisi olarak iki başlık halinde incelenmiştir.

3.1.1. Cumhuriyetin İlk Yıllarında Yol Vergisi'nin Ekonomik Sonuçları (1929 – 1940 Dönemi)

Çalışmamızın bu başlığında yol vergisi ile ilgili yapılmış gazete haberlerini inceleyerek dönemin ekonomik durumuna yol vergisinin yapmış olduğu etkilerinden bahsedeceğiz.

Yol vergisi Osmanlı Devleti'nde Tarik-i Bedeli Nakdisi olarak alınmaktaydı. Tarik-i Bedeli Nakdisi bir süre sonra içeriği aynı kalacak şekilde Yol Vergisi olarak isim değiştirdi. Cumhuriyet'in ilanından sonra yol yapımı için aynı vergi alınmaya başlandı ancak uygulama ile kanun isminde dönemin ve rejimin şartlarına uygun olarak değişikliklerin yapılması gerekmektedir. "1929 yılında Nafia Vekaleti vilayetlere gönderdiği bir tamimde hükümetçe şoseler ve köprüler hakkında umumi bir kanun layihası hazırladığından idarenin özelliklerinin bu hususta hiçbir taahhüde girişmemelerini ve girilmiş olanların cins ve miktarının ivedilikle istemiştir" (Cumhuriyet Gazetesi, 1 Şubat 1929). Şose ve Köprüler Kanunu, yol yapım çalışmaları ve vilayetlerin izleyeceği yol için çalışmalara başlanmıştır. Hazırlanacak olan kanun tasarısı hakkında, "vilayetlerce tahsil edilen tarik bedeli nakdisinin %50 Nafia Vekaleti tarafından bu işe tahsis edilmek üzere alınacağı haberi alınmıştır. Bu senede vilayetlerin tarik bedeli nakdisi geçen seneki gibi 10 liradır" (Cumhuriyet Gazetesi, 8 Şubat 1929). Tarik-i bedeli nakdisinin miktarı 10 lira olarak belirlenmiştir. Ancak 1 Mart tarihinde Tarik-i bedeli nakdisinin her yerde 8 liraya düşürülmesi için bir kanun taslağı hazırlanmıştır. Fakat vilayetlerde bu konu ile ilgili bir tebligat gönderilmediği için tarik-i bedeli nakdisi 10 lira olarak 1929 yılında tahsil edilmiştir. (Cumhuriyet Gazetesi, 1 Mart 1929). Tarik-i bedeli nakdisi 10 lira olarak

kararlaştırılmasının ardından bütçede toplanan yol parasının, vilayet bütçelerine aktararak vilayetlerde bulunan yolların yapım, bakım ve onarımının sağlanabilmesi amaçlanmıştır. Bu konu üzerine bütçe görüşmelerinin tamamlandığı dönemde Dahiliye komisyonu, Nafia vekaletine aktarılacak payın kararlaştırdığını bildirmiştir. *“Yol vergisi kanunu hakkında Dahiliye görüşünü bildirdi. Dahiliye, Nafia'nın tespit ettiği yüzde 35 nispetinden daha fazla miktarda paranın Vilayete bırakılmasını uygun görmektedir”* (Cumhuriyet Gazetesi, 6 Mart 1929). Toplanan yol parasından artık vilayetler daha yüksek oranda pay alacaklar ve vilayetlerde yol yapım ve bakım çalışmaları daha hızlı bir şekilde ilerleyecektir. Ancak insan gücünün yüksek olduğu yol yapımında beklenen verim alınamamıştır. Verginin toplanması ve vergi ödemelerini bedenen yapacak olan işçilerin listeleri mahalle mümessilleri tarafından hazırlanmıştır. Listelere göre tarik-i bedeli nakdisini nakdi ödemeyi tercih eden mükellef ödemelerini yapmamış olursa vergi borcunu yollarda bedeni olarak çalışarak ifa edecektir. 9 Nisan 1929 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde *“Tarik bedeli nakdisini vermediklerinden dolayı bilfiil yollarda çalıştırılacakların listesi muhasebeci tarafından hazır edilmiştir. Vergi bedelini ödemeyenler Haziran'dan itibaren Beykoz yolunda çalıştırılacaktır”* olarak açıklama yapılmıştır (Cumhuriyet Gazetesi, 9 Nisan 1929). Yol vergisini nakdi olarak ödemeyi tahakkuk eden mükellefin ödeme yapmamasından dolayı beklenen vergi gelirleri elde edilememiş bu durum vergi borcunu ödeyen mükelleflerin, vergiyi ödemeye olan gönüllülüğünü zedelenmiştir. Mükellefin yönetime olan güveni ve vergiye olan gönüllüğünün zedelenmemesi için nakdi olarak ifası yapılmayan vergi bedelinin mükelleflerden bedeni olarak ifası sağlanmaya çalışılmıştır.

1929 yılında İstanbul'da kaç kişinin tarik bedeli nakdisi vereceğine dair mükellef sayıları görevli kurumlar tarafından belirlenerek açıklanmıştır. İstanbul'da 1929 yılında Tarik Bedeli Nakdisi ödeyecek mükellef sayısı 112,243 kişi olarak belirtilmiştir (Cumhuriyet Gazetesi, 24 Nisan 1929). Belirtilen mükellef sayısı ve yollarda çalışmayı taahhüt eden mükelleflerin çalıştırılmasına mayıs ayı itibariyle başlanmıştır. İstanbul'da Kanlıca Beykoz yolunda çalıştırılacak olan mükelleflerin sevkine başlanacağı duyurulmuştur (Cumhuriyet Gazetesi, 29 Nisan 1929).

Yol vergisinin tahsil edilmesi sürecinde Vilayet Umumi Meclisi (İl Genel Meclisi) yol vergisi kanunu ve diğer önem arz eden kanunlar hakkında önemli kararların alındığı bir toplantı gerçekleştirmiştir. 22 Haziran 1927 tarihli “Devlet ve

Vilayet Yollarının Tevhidi Hakkındaki Kanun” kapsamında devlet ve il yolları birleştirilmiştir. Bütün yolların yapım, onarım ve bakımlarının İl Özel İdareleri tarafından yapılmasına karar verilmiştir. Yasa, İl Genel Kurulları tarafından hazırlanmış olan beş yıllık plan çerçevesinde Nafia ve Dahiliye Vekaletleri (Bayındırlık ve İçişleri Bakanlıkları)’nın onayına sunulularak yerine getirilmesini öngörmektedir (Tuncer, t.y.:2). Devlet ve vilayet yollarının yapım, onarım ve bakımları ile ilgilenen Nafia Vekaletinin bütçesi için “9 Mayıs 1929 tarihinde yapılan Vilayet Umumi Meclisi toplantısında yol vergisi memleketin her yerinde 10 lira olarak kabul edilmekte ve bunun 4 lirasının umumi yollar için Nafia vekaleti tarafından alınmasını ihtiva etmektedir. Bu para ile Nafia Vekaletinin çizeceği bir program dahilinde umumi yollar inşa edilecektir” (Cumhuriyet Gazetesi, 10 Mayıs 1929). Yol vergisinin 1929 yılına ait vergi tutarının belirlenmesinin ardından hazırlanmış olan listeler dahilinde 1 Haziran’da yol vergisinin ilk taksitinin tahsil edilmesine karar verilmiştir (Cumhuriyet Gazetesi, 29 Mayıs 1929). Tüm ülke genelinde 10 lira olarak kararlaştırılan yol vergisinin tahsilatının başladığı 1 Haziran tarihinden sonra 3 Haziran tarihinde yayımlanan Cumhuriyet Gazetesi haberine göre; “Meclis tarafından kabul edilen yeni yol layihasına göre bundan sonra her yerde nakdi yol vergisi senede 8 lira, bedeni vergi senede on gündür. Nafia Vekaleti yol vergisinden alınacak para ile bir program dahilinde memleketin büyük ve önemli yollarını yapacak, vilayetler de kendilerine kalacak para ile mevcut yolların muhafazasına çalışacaktır. Nafia vekaleti tarafından yapılacak olan yolların asfalt olacak ve Ankara ve civarı yollar ile diğer önemli yollar ve büyük köprüler yapılacaktır” (Cumhuriyet Gazetesi, 3 Haziran 1929). 3 Haziran’da belirtilen bu haber yol mükellefinin her ne kadar faydasına olsa da vergi sisteminin ilkelerinde yer alan belirlilik ilkesine aykırılık oluşturmaktadır. Belirlilik ilkesi, hukuk devletlerinin vatandaşlarının yararına olan bir ilke olarak hukuki güvenlik ilkesinin en önemli gerekliliklerindedir. Geleneksel anlamda vergilendirme açısından belirlilik; alınacak verginin konusu, miktarı, tarh ve tahsil tarihinin ve şeklinin gerek idare gerek vergi mükellefi açısından belirgin olmasını ifade etmektedir (Tekbaş, 2010:134-135). Ancak yol vergisinin uygulandığı dönemde 29 Mayıs tarihinde yol vergisi 10 lira olarak belirlenmiş ve 1 Haziran tarihinde de tahsil edilmeye başlanmıştır. 3 Haziran tarihli layiha ile ise yol vergisinin 8 lira olarak memleket genelinde toplanması adına alınan karar itibarıyla belirlilik ilkesinin ihlali söz konusu olmuştur.

Yeni Türkiye'nin ilk yıllarında yol vergisi kapsamında vergilendirme ilkeleri tam olarak uygulanmamıştır. 7 Haziran 1929 Cumhuriyet Gazetesinde, “1 Haziran itibariyle tahsil edilmeye başlanan yol vergisinin tahsilat bedelinde 1929 yılı vergi bedeli ile ilgili değişikliklerin olması ve tarik bedeli nakdisinin 15 liraya çıkacağına dair haberlerin yapılmasının ardından mükelleflerin vergi dairelerine ve vergilendirme yetkisini elinde bulunduran devlete karşı olan güveni kırılmaktadır” haberi yazmaktadır (Cumhuriyet Gazetesi, 7 Haziran 1929). Tarik Bedeli'nin uygulandığı yıllarda, verginin işlerliği açısından birçok engele takılmasından dolayı uygulamada sorunların ardı arkası kesilmemiştir. Vergilemede belirlilik ilkesinin uygulanamaması ve verginin tahsil edileceği süreçte vergi miktarının değiştirilmesine dair haberler veyahut değiştirilmesi için meclise sunulan layihalardan dolayı devlete olan güvenin aşınması söz konusudur. Mükellefler, verginin yükselmesi veya düşeceği haberlerine karşı vergiyi ödemekte gecikmekte veya ödememek için çeşitli yollar arayarak vergiden kaçınma, kaçırma gibi diğer yollara başvuruyordu ve bu durum çok sık karşılaşılan bir durum olmuştu.

1929 yılına dair tahsilat yapılacak olan 112,243 kişi olarak belirlenen mükelleflerden nakden vergisini ifa edecek olan mükelleflerin bu belirsizlikten dolayı vergisini ödeme konusunda direnci söz konusuydu. Bedenen ifa eden mükellefler ise çalışma günlerinin artması hususunda endişe duymaktaydı. Yol vergisinin 1929 yılı bedeline dair belirsizlik 9 Temmuz 1929 tarihi itibariyle on lira olarak kabul edilerek ortadan kaldırılmıştır. “*Vilayet Umumi Meclisi 8 Temmuz tarihinde toplandı. Nafia bütçesi konuşuldu. Bu meyanda yol vergisi tespit edildi. 1929 mali senesi yol vergisi 8 lira yeni yol kanunu mucibince verilecektir. 2 lira da meclisi umumilerin zam hakkı vardır. Bundan dolayı 2 lira da Vilayet Meclisi umumisi zammetti ve yol vergisi 10 lira olarak kabul olundu. Bedeni mükellefiyet yol vergisini vermeyip yollarda çalışmak isteyenler içinde çalışma zamanları Temmuz, Ağustos, Eylül, Ekim ve Kasım ayları olarak kabul edilmiştir*” (Milliyet Gazetesi, 9 Temmuz 1929).

Meclisin yıl boyunca inşa edilecek yolların programını hazırlarken ilk sıraları genellikle daha önce yapılmış olan yollar almaktaydı. Bunun nedeni, kış mevsiminin soğuk geçmesi, araba kullanımının henüz yaygınlaşmamış olmasından ulaşımın hayvanlarla sağlanması gibi durumların yolları hızlı bir şekilde bozmasından kaynaklanmaktaydı. Yol programı dahilinde her yıl yapılacak olan yollara ayrılan paraların birçoğu birkaç yıl önce inşa edilmiş olan yolların yeniden yapılması için

harcanmaktaydı. 29 Temmuz 1929 tarihli Cumhuriyet Gazetesinde, “*Meclisi umuminin hazırlamış olduğu üç yıllık yol programında yer verilen yolların birçoğu daha önce inşa edilmiş ancak tamirata ihtiyaç duyulan yollardan oluşmaktadır*” haberi yer alıyordu (Cumhuriyet Gazetesi, 29 Temmuz 1929). Görüldüğü üzere yapılan yollarda ve köprülerin yapım aşamalarına uygun yapılmayan köprülerde çökmeler ve bozulmalar olmasından dolayı alınan vergilerin kullanımı yeni yolları inşa etmek için değil eski yolların bozulma ve çökmelerini tamir etmek için kullanılmaktaydı. “*Yol vergisi, 1929 yılında ekonomik olarak Nafia Vekaletine ve yol yapımından sorumlu olan belediyelerde istenen faydanın sağlanamamasından dolayı ikinci taksitin yaklaştığı süreç içerisinde yol vergisinin arttırılması konusunda meclisi umumi tarafından görüşmeler yapılmış ve kanun layihaları hazırlanmıştır*” (Cumhuriyet Gazetesi, 9 Temmuz 1929).

Yol vergisi üzerine yapılan toplantılar ve sürekli değişim kararları, yolların durumu ve yol parasının başka öncelikler için harcanması mükelleflerin vergiye karşı olan tutumunu değiştirmiştir. Mükelleflerin tutumlarını olumsuz etkileyen bu süreçte onların vergiye karşı verdikleri tepkinin en önemli sebebi yol parasının nereye harcandığını bilmemek ve vergi miktarının tam olarak belirlenememiş olmasıdır (Taşkın, 2013:55-75). Yol vergisi mükellefinin vergiye karşı direnç gösterdiği 1929 yılında açıkça görülmektedir. 7 Eylül 1929 tarihli Cumhuriyet Gazetesinde, “*Tarik Bedeli Nakdisi'nin ifasında ikinci taksit müddetinin geldiği halde hala birinci taksiti ödemeyen mükellefler mevcuttur. Gerekli yaptırımların yapılması için maliye şubelerine tamim gönderilmiştir. Taksitlerini ödemeyen mükellefler yol yapımlarında çalıştırılacaktır*” haberi yer almaktaydı (Cumhuriyet Gazetesi, 7 Eylül 1929). Aynı gazetenin 26 Eylül 1929 tarihli haberinde “*Paralarının olmaması nedeniyle tarik bedeli taksitinin verilemeyecek olması ve bedenen vergi yükümlülüklerini yerine getirmek istemelerini söyleyen kişilerin artması ile son bulacağı düşünülmektedir*” şeklinde durum özetlenmiştir (Cumhuriyet Gazetesi, 26 Eylül 1929).

Yol vergisinden toplanan vergi hasılatının bir miktarı Nafia Vekaletine aktarılırken bir kısmı belediyelere tahsis edilerek yolların yapımı sağlanmaya çalışılmıştır. Ancak 1930 yılında yol paralarından pay alan belediyeler, mücavir alanın dışında kalan yolların bakımını da üstlenmiştir. Ancak belediye sınırları içerisinde bulunan yolların tamir ve bakımlarının yapılmadığını gören halk bu durumdan şikayetçi olmuştur. Kanuna göre belediyeler, sınırları dışındaki yolları mücavir alana

dahil olarak gösterip yapım ve onarımlarını üstlenebilmektedirler. 1930 yılındaki vergi hasılatlarının toplanamamasından dolayı belediye bütçelerine yardımın gerekli olduğu öngörülmektedir (Cumhuriyet Gazetesi, 24 Teşrinisani (Kasım) 1930). Yol vergisi ve diğer vergilerin toplanamamasından dolayı belediyenin ve diğer kurumların gelirlerinde açıklar meydana gelmektedir. Umumi meclislerde vergi tahsillerinin yapılacağı dönemler için yeni kararlar alınmıştır. Alınan kararlar neticesinde *“Yol parası maaşlardan kesilecektir. “Yol parasının muntazaman tahsili için Vilayet bazı tedbirler almıştır. Buna nazaran her daire muhasebecisine memurların aylıklarından yol bedeli kesilecektir”* (Cumhuriyet Gazetesi, 27 Teşrinisani 1930). Yapılan işlem Türk Vergi Sistemi içerisinde, kaynaktan kesinti, stopaj olarak adlandırılmaktadır. Bazı kazanç, ücret ve iratların vergisi, söz konusu gelirleri ödeyenler tarafından kaynakta kesilmektedir. Maaş ödemeleri yapılmadan kesilen vergi tutarı mükellefin cebinden çıkmadığından dolayı vergi mükelleflerine yük olarak gelmemektedir (Mutluer vd., 2004,125). Aylık düzenli bir şekilde gelir elde edenler için yol vergisini ödemek zor olmamaktadır. Ancak diğer yandan düzenli gelir elde edemeyenler açısından vergi ödemek zor bir durum haline gelmektedir. *“Aydın vilayetinde 1930 yılına ait yol vergisi yeterli miktarda ifa edilememiştir. Belediye bütçesindeki açık bir yana vergiyi ödemeyenler hapis cezasıyla karşı karşıya kalmalarına rağmen vergi borçlarını ne bedenen ne de nakdi olarak ifa etmemiştir. Bundan dolayı 1931 yılında Aydın vilayetinde yol vergisinin yüksek olmasına kanaat getirilerek yol vergisinin indirilmesine karar verilmiştir”* (Cumhuriyet Gazetesi, 10 Kanunisani (Ocak) 1931). Ancak sadece Aydın vilayetinde indirilen bu vergi diğer bölgelerde yaşayan mükelleflere yapılan bir haksızlık olarak görülmüştür. 1931 yılında Ankara’da yapılan ziraat kongresinde yol vergisinin toplanamaması hakkında şu sözler dile getirilmiştir; *“Doğrudan doğruya zirai vergi olmakla beraber mükelleflerin %80-85’i çiftçi olan yol vergisinde de bahsedilmelidir. Eskiye nazaran son dönemlerde yol vergisinin tarihinde bir artış meydana gelmiş olsa da bu yeterli değildir. Bugün alınmakta olan yol vergisi için bir çiftçi ve iki oğlu otuz lira yol vergisi vermekle yükümlüdür. Ancak çiftçi yol parasını ödemek için çok defa hayvanını satmakta veya işlerinin en yoğun olduğu süreçte yol inşaatında çalışmaya zorlanmaktadır. Halbuki yol vergisi tüm ülke genelinde 5 lira olarak ifa edilmiş olsa tediyesi mümkün olacaktır. Yoksa mükellefler grup grup hapishaneleri doldurmaya devam edecekler ve tarlalarından evlerinden uzak kalacaklardır. Bu nedenle vergi miktarı düşürülmeli ve bütçede açıkların kapatılmasına olanak sağlanmalıdır. Bir önceki haberde de Aydın vilayeti vergi*

oranının yüksek olmasından dolayı alamadığı verimi düşük oranlı vergiden daha fazla gelir sağlayarak almayı hedeflemektedir. Vergi oranlarının düşürülmesinin nedeni maaşı olmayan halktan kaynakta kesinti yapamamasından dolayı gönüllülük oranını artırmaya çalışmasıdır. Stopaj usulüne geçen kurumlar yol vergisinin tahsilinde bir miktar artış olduğunu da belirtmektedir (Cumhuriyet Gazetesi, 11 Kanunisanı 1931). Yol vergisi tahsilatında kaynakta kesinti süreci ve taksitlendirme ile vergi hasılatları verimli hale getirilmeye çalışılmıştır. Ancak uygulamada bazı sorunlar yaşanmıştır. “1931 yılı yol vergisinin ilk taksitinde, belediyeden maaş alanların maaşlarında bir gariplik meydana gelmiştir. Maaşın geç verilmesinin dışında bütün memurlardan, kadın memurlarında vergiye dahil edilmesinin ardından “belediye kadınlardan da mı yol vergisi alıyor?” sorusunu akıllara getirmiştir. Halbuki kadınlardan tarık bedeli alınmadığı gibi 60 yaşında olanlardan da alınmamaktadır. Belediyenin bu işi ne maksatla yaptığı anlaşılmamıştır” (Cumhuriyet Gazetesi, 22 Mayıs 1931). Belediye daha sonra memurların itirazları halinde yapılan kesintiyi iade etmiştir.

Yol vergisinin tahsil dönemleri yurt genelinde sıkıntılı bir süreç haline gelmiştir. Bunun nedeni ise yol vergisinin miktarının kesin olarak belirtilmemesi ve değişimlerin sık aralıklarla yapılmasından kaynaklanmaktadır. “Diğer vilayetlerde yol vergisinin indirilmesiyle uygulanan yol vergisi nakdi 4 lira, bedenen 6 günlük bedenen çalışmaya indirilmiştir. Eğer belediyeler gerekli görür ise 2 lira zam yapabilmektedir. Mecliste yapılan görüşmelerin ardından yol vergisi 8 liradan indirilmiştir. Sunulan tasarıda 8 lira nakit ve on gün bedeni mükellefiyetin yaşama şartlarına uygun olmadığı savunulmuştur. Yapılan bu düzenleme ile de mükellefler yerleşim yerinden 10 saatlik uzaklıktaki yol inşaatlarına gönderileceklerdir” (Cumhuriyet Gazetesi, 26 Temmuz 1931). “Yapılan düzenlemenin ardından ilk taksiti yatırmış olan mükellefler fazla yol parası verdiklerini söyleyip itiraz etmişlerdir. Mükelleflere yapılan açıklama da ise isterlerse gelecek taksitten düşürüleceği, isterlerse para iadesi yapılabileceği söylenmiştir” (Cumhuriyet Gazetesi, 15 Eylül 1931). Mükellefler yol vergisi ve diğer vergilerde de meydana gelen belirsizlikten dolayı vergi affı veya vergilerin indirimine girmesini beklemektedir. Bundan dolayı vergilerden beklenen verim alınamamaktadır. “Yol vergisi için 1931 yılında sadece İstanbul’da yol parası vermeyen 20.000 kişiden 800 kişi bedenen çalışmıştır. 1931 yılında yol parası vermeyen kişilerin 8 gün bedenen çalışmaları gerekmektedir. Yol vergisinin son taksitini ödemeyen mükellefler ya hapis cezası ile cezalandırılacaklar ya da yollarda bilfiil çalıştırılacaklardır” (Cumhuriyet

Gazetesi, 16 Teşrin-evvel (Ekim) 1931). Yol parası nedeniyle ülke genelinde taksitlerini ödemeyip bedeni çalışmayı istemeyen kişilerden dolayı hapishanelerdeki doluluk dikkat çekmektedir. 1929 yılında başlayan buhrandan dolayı hem hayat pahalılığı hem de işsizlikten dolayı birçok vergi tahsil edilememiştir. Yol vergisi açısından değerlendirdiğimizde yol vergisinden istisna gösterilen “fakir” kimselerin gelir aralığı kanunda belirtilmemesinden dolayı tüm erkekler mükellef sayılmışlardır. “Yol vergisinden beklenen verimin alınamaması ve buhrandan dolayı gelirlerin iyice düşmesinin ardından belediye mükellefleri inceleme altına almış ve kanunda “fakir” olarak belirtilen kimselerin 40 liranın altında geliri olanların fakir sayılacağı ve yol vergisinden istisna tutulacağını açıklamıştır” (Cumhuriyet Gazetesi, 23 Kanunisani 1932). “Daimi encümenlerin yaptıkları bu açıklamanın ardından yol vergisinden istisna edilenlerin içerisine malulen sıkıntısı olma şartı da eklenmiştir. Malulen sorunu olmayıp 40 lira kazananlar yol vergisi mükellefi olmaya devam etmişlerdir” (Cumhuriyet Gazetesi, 24 Kanunisani 1932). “Mart ayı itibariyle 1932 yılında tahsiline başlanan yol vergisi yapılan düzenlemeler ile birlikte İstanbul vilayetinde ödemeyenlerin sayısı azdır. 1926, 1927, 1928 yıllarında yalnızca Çatalca köyü civarında tahsil edilemeyen kişi sayısı 8000 kişi civarındadır. 1932 yılında ise Çatalca Köyünden 3000 kişi yol vergisini vermemiştir. Yol vergisini ödemeyen köylüler için ise yol inşaatlarında 36 gün boyunca çalıştırılacaklardır. Ancak ifa günleri hasat zamanına denk gelmesinden dolayı 36 gün mütemadiyen çalışamayacaklarını belirterek bu sürecin ikiye ayrılması için talepte bulunmuşlardır. Köylülerin talepleri geri çevrilmemiş 18 gün Nisan ve 18 gün Mayıs ayında olmak üzere çalışma günleri belirlenmiştir” (Cumhuriyet Gazetesi, 2 Nisan 1932).

“Yol vergisinin tahsilinin bitmesinin ardından vergi borcunu ödemeyenler vilayet dahilinde yeniden yapılan veya tamir edilen yollarda çalıştırılmaktadırlar. Bundan dolayı geçen yıl vergi vermeyenlerden üç bin sekizi altışar gün çalışmış; borçlarını ödemiş yüz kişilik kafiye Hadımköy – Yassıviran, Karamürsel – Yalova yollarında çalıştırılmaktadır. Geriye kalan dört bin beş yüz kişilik bir kafiye de önümüzdeki ilkbaharda çeşitli yollarda çalışmak suretiyle borçlarının ifasını gerçekleştireceklerdir” (Cumhuriyet Gazetesi, 26 Teşrinisani 1933).

“1934 yılında Muğla vilayetinde yapılan bütçe görüşmelerinde yol vergisine dair, 393,000 liralık muhammen varidat bütçesi karşısında, teklif edilen masraf bütçesi 525,000 liralıktır. 6 lira yol parasını veremeyen mükellefin ise miktarı yıldan

yıla artmaktadır. 1932 senesinde bütçede yol mükellefiyetini bedenen yapan amele 3000 gösterildiği halde, 1933 senesinde bütçede bu miktar 10,000 kaydedilmiştir. 1934 yılı bütçesinde ise amelei mükellefe miktarı 15,000 olarak gösterilmektedir. Meclis azaları arasında yol vergisinin 4 liraya indirilmesi konuşulmaktadır fakat bu seferde açığın kapatılmayacak kadar büyümesinden korkulmaktadır...” (Cumhuriyet Gazetesi, 19 Şubat 1934).

Nafia Vekaleti yol yapım, bakım ve onarım hizmetlerinin yapılması için vilayetlere vergiden pay ayırmaya başlamasının ardından vilayetlerde yol yapımına dair sorunlarda müdahale etmeye başlamıştır. 1934 yılında İstanbul’da yapılan yol çalışmaları dönemin Akşam Gazetesinde şu şekilde haberleştirilmiştir: “*Tarabya ile Haciosman bayırı arasındaki çimentolu beton şosenin iki kilometrelik büyük kısmı bitmiş, yol Tarabyaya yaklaşmıştır. Kalan sekiz yüz metrelik kısım da bir iki ay içinde tamamlanacaktır... Beton yol, İstanbul’da çimento fabrikaları tarafından hediye edilen çimento ile yapıldığı için numune bir yoldur... Belediye, birkaç gün içinde bu yolun dayanıklılık derecesini ölçecek ve dayanıklı ve ucuz olduğu görülürse İstanbul içinde bir kısım yollarda beton olarak yapılacaktır*” (Akşam Gazetesi, 18 Teşrinisani 1934). Yapılan yolların çimentoları hediye olarak gelirken, işçi masrafı olmaksızın yol vergisini bedenen ifa eden işçiler tarafından yapılmaktadır. Yol vergisi sayesinde ekonomik anlamda devletin işçiye para ödemesi azaltılırken hem de gelir sağlanmasına çalışılmıştır. 1934 yılı Türkiye genelinde yol yapımına dair gelişmelerin olduğu bir yıl olarak dile getirilmektedir.

10 Teşrinisani 1934 tarihli Akşam gazetesinin “Yol İnşası” başlıklı haberinde; “*Adana vilayetinde büyük bir çalışma var. Eylül ayının on beşinde başlayan yol çalışmaları hızlı bir şekilde devam etmektedir. Düne kadar şehir içinden 9000 mükellefin dört bini yol parasını vermiş, bunlardan sadece 101 kişisi Ceyhan- Misis yoluna gönderilmiştir. Köylerden de yine 9000 mükelleften altı bini borcunu ödemiş ve yalnızca beş kişi yol çalışmasına sevk edilmiştir. 22 gün içerisinde toplanan yol parası 60,000 liradır. Yol parasını ödemeyen 7894 mükellef aranmaktadır*” (Cumhuriyet Gazetesi, 10 Teşrinisani 1934). Vilayetlere devredilen yol parasının tahsil işlemi ile birlikte, haberde de görüldüğü üzere köylerdeki ve vilayetlerdeki yol mükelleflerinin dikkatle kayıt altına alınıp yol çalışmaları için inşaatlara sevk edilmesi sağlanmaktadır. Devlet, yol parasını uyguladığı dönemde hem bedenen çalışan mükelleften hem de nakdi olarak vergisini ifa eden mükelleften faydalanmayı

bilmiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında ekonomik anlamda yeni yeni kendini toplamakta olan hükümetin yol parasına genel bütçeden gerekli payı ayıramamış olması yol vergisinin belediye bütçelerine aktarılmasına neden olmuştur. Adana vilayetinde 60,000 bin lira yol parası olarak tahsil edilen paranın içerisinde yol yapımı için alınacak malzemeler, yol yapımında çalışacak mükelleflerin yol çalışması yapılacak yerlere sevki gibi durumlar için yol vergisi varidatından harcamalar yapılmaktadır (Akşam Gazetesi, 10 Teşrinisani 1934). 1929 ekonomik buhranın ardından kendini toparlamaya çalışan ekonomimiz içerisinde vilayetlerin birçoğu 1934 yılı bütçesinde açık vermiştir. *“İstanbul şehir meclisi daimi encümeninin 934 senesinin belediye ve vilayet bütçelerini denkleştirmekte güçlük yaşamışlardır. Belediye bütçesindeki varidat noksanı dokuz yüz bin lira, vilayet bütçesindeki açığa iki yüz bin liradır. Encümen, şimdiye kadar birçok masrafı azalttığı halde bütçe denk olmamıştır. Bu nedenle 934 yeni hiçbir iş için bütçeye tahsisat konmayacaktır. Ancak 1.800.000 ile ihale edilen ve üç sene de bitirilecek beş senede parası ödenecek olan yolların inşasına devam edilecektir. 1934 yılında yapılmakta olan işler devam ederken yeni bir yol yapımı veya onarımına bütçede yer verilmeyecektir. Ancak bu yılda da yol vergisi aynı şekilde alınmaya devam etmiştir”* (Akşam Gazetesi, 25 Kanunisanı 1934).

1930- 1938 yılları arasında uygulanmaya başlanan Birinci Beş Yıllık Plan çerçevesinde sanayileşmeye dair ilerleme kaydetmemize rağmen insan gücü ile yol yapımına devam edilmiştir. Ülkenin batı tarafında daha dayanıklı ve beton asfaltların döşeniyor olması ile ülkenin doğu tarafındaki birçok vilayetin yollarının hala çamur olması ve kış mevsimi geldiğinde ulaşımın sağlanamaması nedeniyle halk hem sosyal hem ekonomik anlamda olumsuz etkilenmektedir. 1934 tarihinde Akşam gazetesinin Erzincan vilayetinde meydana gelen *“Tombala Salgını”* manşetiyle yer verdiği haberde *“Yolsuzluk bu vilayette en önemli eksikliklerimizdendir. Kışın, Erzincan, karlı dağları ile mahsur kalıyor. Şimdi vilayetin en mühim derdi muntazam bir şoseye sahip olmamasıdır... Erzincan- Gümüşhane şosesi çamurluk, bataklık, eğri büğrü, bozuk patikadan başka bir şey değildir. Bu yol Erzincan'ı Gümüşhane ve Trabzon'a bağlayan en önemli yollarımızdan biri olmasından dolayı muhakkak tamir olması gerekmektedir. Erzincan vilayetinin yolsuzluk sıkıntısı burada yaşayan halkı ekonomik açıdan etkilemektedir. Erzincan halkı, tarım ve hayvancılık ile geçimini sağlamaktadır. Ancak tarımda üretmiş olduğu buğday, arpa, kavun gibi ürünleri ülkenin diğer bölgelerine yol sorunu sebebiyle ulaştırılmamaktadırlar. Üreticiler,*

geçimlerini sağladıkları toprakları daha az işleyerek kapasitenin altında üretim yaparak geçimlerini sağlayamaya çalışmışlardır” (Akşam Gazetesi, 31 Kanuni Sani 1934).

Ülkenin doğusunda yol meselesinde durum bu halde iken, batı kesimi Muğla’da yol faaliyetlerinin devam etmesi üzerine 1 Şubat tarihli Akşam Gazetesinde; *“Muğla’da son yağmurların vilayet yollarının bazı yerlerinde bozulmalar meydana getirmiştir. Marmaris yollarında Gelibolu köprüsü sakatlanmıştır. Havas yolunda son hafta içerisinde daha bir kilometre yol yapılmıştır... Köyceğiz yolunda kaldırım döşemesi işi bitmiştir...”* şeklinde bir haber yayınlanmıştır (Akşam Gazetesi, 1 Şubat 1934).

Ülkenin doğusu ve batısına dair yapılan yol çalışmalarına baktığımızda, yol çalışmalarına dair farklılıklar açık bir şekilde görülmektedir. Yolların yapım, bakım ve onarımının vilayetlere bırakılmasından dolayı yol durumları açısından gelişimler açıkça görülmüştür. Aynı miktarda toplanmakta olan yol parası ülkenin batısında kaldırım döşenmesine imkan verirken doğu kesiminde ise çamur, bataklık ve kapanan yollar nedeniyle geçim sıkıntısına düşen bir kesim meydana getirmiştir.

Yolların durumu bu dönemde halkı her yönden etkilerken 1935 yılı için bütçe görüşmeleri başlamış ve yeni vergiler için halkın ekonomik durumu göz önünde bulundurulmasına özen gösteren Vekiller Heyeti’nin mali toplantıları devam etmiştir. *“Bütçe görüşmelerinde yalnızca Nafia Vekaleti bütçesine zam yapılacaktır. Tezayüt bilhassa devlet demiryollarının ıslahı hakkında Amerikalı mütehasısın verdiği raporun ve Sivas Erzurum hattının inşası hakkındaki kararın tatbikinden ileri gelmektedir.”* (Akşam Gazetesi, 21 Şubat 1934). Yapılan bütçe görüşmeleri neticesi *“Osmanlı Devleti’nden kalan borçların ödenmesi için Düyun-u Umumiye için 45.268.856 bin lira ayrılmıştır. Diğer kurumları söylemek gerekirse, Ziraat vekaletine 500 bin, iktisat vekaletine 300 bin, nafia vekaletine 105 bin, sıhhiye vekaletine 550 bin, maarif vekaletine 305 bin, üniversiteye ise 770 bin lira fazla tahsisat yapıldığı belirtilmiştir. Bu dönemde gerekli olan pek çok meseleden kısip Osmanlı Devleti’nin borçlarını ödemek için çalışan bir devlet ve milleti vardır. Nafia Vekaletine ayrılan 105 bin lira ve halkın bedenen çalışması ve yol vergisini nakdi olarak ifa eden mükellef ile ülkeye yol yapımına devam edilmektedir”* (Akşam Gazetesi, 2 Mart 1934).

Ülkemizde ulaşım konusunda sadece karayolu ve demiryolu ulaşımından fayda sağlanmamıştır. Üç bir tarafımızda bulunan denizlerimizden de denizyolu ulaşımı

olarak faydalanmak için gerekli çalışmalar yapılmıştır. Yapılan bu çalışmalardan biri ise, *“Irmak-Filyos hattının Safranbolu’ya kadar olan kısmının bitmiş değildir. Zonguldak-Irmak-Filyos yolunun Safranbolu’ya kadar olan birinci kısmının inşaatı bitmiş olması nedeniyle denizyolları işletme idaresince Karadeniz’e gelen vapurların bundan sonra Filyos’a uğrayarak geçmesi kararlaştırılmıştır ve Filyos’ta bunun için bir acentelik kurulmuştur. Demiryolunun işletmeye açılmasına müteakip yol güzergahındaki köyler ve kasabalar iktisadi ve içtimai büyük gelişmelere kavuşacaktır. Bu gelişme ile de halkın sevinci sonsuzdur”* (Akşam Gazetesi, 3 Mart 1934).

Zonguldak, Türkiye’de ekonomik kalkınma için önemli bir vilayettir. Bu dönemde hem kömür madeninin bolluğundan yararlandığı gibi hem de denizyolu ile ulaşımda gemilerin yanaşabileceği bir liman olarak kullanılmıştır. Zonguldak’tan diğer vilayetlere ve kazalara ulaşmakta olan demiryolu ile karayollarının yapım ve onarımları sayesinde hem orada yaşayan köy halkı hem de yaşadıkları vilayetlerin gelişimi sağlanacaktır. *“Maden kömürü satışları ile ülkenin dış ticaretinde önemli bir kaynak sağlayan Zonguldak, 1933 senesi içerisinde 479360 ton maden kömürü ecnebi memleketlere, 843862 ton memleket içerisine sevk edilmiştir ki geçen bir sene içerisinde Havzadan elde edilen kömür toplamı 1.323.222 tondur. Bunun bedeli yaklaşık dokuz milyon Türk lirasıdır”* (Akşam Gazetesi, 3 Mart 1934). Zonguldak vilayetinin üzerinde demiryolları ve karayolu çalışmalarının hızlanmasının nedenlerinden biri de ülke ekonomisi için büyük ölçüde sağlanan finansman desteğidir. Yolların yapılmasında sevk sırasında daha hızlı olunması ve kısa sürede ulaşımın sağlanması amaçlanmıştır. Yapılan yollar üzerindeki kazalar ve vilayetler ekonomik olarak gelişim göstermektedir. Yol vergisi gereğince buldukları köyden ve mevkiden 2-3 gün uzaklıktaki yol yapımına çalışmaya giden işçiler ise artık kendi kazalarında ve vilayetlerindeki yollarda çalışarak yol vergilerini ifa edebilmektedirler. Yol yapımının yaygınlaştırılması ile sağlanan bir diğer avantaj ise, konaklama ve işçilerin sevki için yapılan masrafların asgari düzeye inmesinin sağlanması, bu sayede yol vergisinden alınan verimin artırılmaya çalışılmasıdır. Ayrıca ülke içerisinde ekonomik gelişimin sağlanması ve halkın yaşam şartlarının gelişmesi de sağlanacaktır.

1934 yılının bütçe görüşmeleri yapılırken bütçenin denkleştirilmesi adına yeni vergi tasarıları söz konusu olmuştur. Mart ayının ilk haftasında yeni bir vergi tasarısının mecliste görüşülmesi için teklif edileceği haberi yapılmıştır. *“Buhran*

vergisi, ticaret müesseselerine, seyyar esnafa, doktorlar, dişçiler, baytarlar, avukatlar, dava vekilleri, mühendisler, mimarlar, mütehassıs ve müşavirler gibi bilimum serbest sanat erbabını da kapsayacaktır... Bundan başka benzin, petrol, mazot, gazoin, motorin, gres, makinelerde kullanılan maden yağlardan kilo başına belli ölçüde inhisar resmi alınacaktır.” (Akşam Gazetesi, 4 Mart 1934). Yol vergisi olarak alınan ayrıca bir vergilendirme olmasına rağmen 1934 yılında yapılan kanun teklifinde, az sayıda olan araçların kullandığı benzin, petrol, mazot gibi madeni yağlardan vergileme yapılması teklif edilmiştir. Bir nevi çalışan ve zenginleşen kesimden de vergi alınması amaçlanmıştır.

Bütçe görüşmeleri ve ayrılacak payların hesaplanması için vilayetlerden istenen raporlarla beraber aslında illerin bütçe durumları tespit edilmiştir. 1929 buhranından dünya ekonomisi ile birlikte Türkiye ekonomisi de etkilenmiştir. Yeni bir ekonomik ve mali sistem geliştirilmeye çalışırken buhranın etkileri de azaltılmaya çalışılmıştır. “Samsun Umumi Meclisi yıllık toplantısını tamamlamış ve kararlarını neticelendirmiştir. Meclis 1934 yılına ait bütçeyi, 25 bin lira açık ile 540,455 lira olarak kabul etmiştir. Açık borçlanma ile kapatılacaktır... Vilayet gelirleri günden güne, bilhassa geçen sene, hissedilecek kadar azalması, 1934 yılında yapılacak umumi işlerin bozulmasına sebep olacağından, yol mükellefiyeti dört liradan beş liraya çıkarılması hakkındaki teklif kabul edilmiştir. Bu biçimde hazırlanan 1934 bütçesinin, 216,620 lirası maarife, 113,226 lirası naftaya ve diğer işlemler içinde tahsis edilmiştir.” (Akşam Gazetesi, 4 Mart 1934). Vilayetlerde bütçelerindeki açıkları kapatmak için en kolay yol olan yeni vergi koymak veya var olan vergilere zam yapmaktır. Samsun Umumi Meclisi de halkın büyük çoğunluğunu kapsayan yol vergisine zam yaparak açığı kapatmayı hedeflemiş aynı zamanda da yapılacak olan yeni yollar ve onarım için gerekli olan bütçeyi sağlamaya çalışmıştır. Fakat halk üzerinde birden fazla verginin yükü varken yol vergisine zam yapılması geçimini tarımdan ve hayvancılıktan sağlayan halk için yük olmuştur. Samsun Umumi Meclisi, yaptığı zam ile birlikte yol yapımına devam etmiş ve halk verdiği yol parasının ve bedenen çalışmasının karşılığını yapılan birçok yeni yol ile almıştır. Fakat aynı yıl içerisinde bütçe toplantısını kesinleştiren Bolu vilayeti için durum aynı değildir. 26 Mart 1934 Tarihli Akşam Gazetesinde durum şu şekilde açıklanmıştır: “Bolu vilayetinin bütçesi beş altı senede 750.000 liraya kadar çıkarken 1934 yılında 376.670 liraya kadar düşmüştür. Gelirin düşük olmasından dolayı birçok tasarruf yapılması

zorunlu hale gelmiştir. Başlıca, maarif bütçesinden 35 bin lira tasarruf yapılmış ve diğer birçok dairelerden de tasarruf yapılmıştır. Ancak yapılan bu tasarruflar bütçenin açıklarının kapanması için yeterli gelmemiştir. Tasarrufların ardından birçok kuruma tahsis edilen miktarı az paralarla tam iş değil, yarım iş bile yapılamayacağı anlaşılmaktadır. Nafia bütçesi bin lira kadar ki bununla da esaslı hiçbir şey yapılamayacağı bellidir. Bolu vilayetini sönük, hatta Ortaçağ gibi bir hale sokan, Adapazarı- Bolu yolunun nafia vekaleti tarafından yapılmasını ümit ediyoruz” (Akşam Gazetesi, 26 Mart 1934). Bolu vilayetinin yolları hem halkı hem de Bolu’nun ekonomik durumunu etkilemektedir. Yol vergisi gelirlerinin vilayet bütçelerine aktarılmasının ardından %15’lik bir pay alan Nafia Vekaleti yol yapımı için vilayet sınırlarını kendilerine bırakırken devlet yolları olarak ayrılan kesimden sorumludur. Bu nedenle 1930’lu yıllardan itibaren her vilayetin yol durumu aynı değildir.

1935 yılında iki yıl içerisinde Türkiye’de yolların gelişimine dair bir rapor yayınlanmıştır. “Vilayetler elde ettikleri yol paraları ile küçük köprü ve menfezleri mütemadiyen tamir etmektedir. Bunlar yapılmakta olduğu gibi ihtiyaç hasıl oldukça yeni şoselerde yapılmaktadır. 1932 yılında memlekette 16.044 kilometrelik şose ve 20.897 kilometrelik toprak yol vardı. Son senede şoseler 16.469 kilometre ve toprak yollar 21.506 kilometreye çıkmıştır. Demek ki iki senede yol şebekesine 425 kilometre şose ve 609 kilometre toprak yeni yol ilave edilmiştir. Tamir ve ıslah edilen yollar hariç tutulmaktadır. Yapılan bu işlerde kısmen yol parası ve kısmen mükellef amele ile yapılmıştır. Bu durumda para ve mükellef amelenin mesaisi de hesaplandığında yollar için harcanan para 1933 yılında 6.174.000 lira, 1934 yılında da 6.621.000 liradır” (Cumhuriyet Gazetesi, 30 Birinci Teşrinisani 1935).

“İstanbul vilayetinde belediye bütçesinde değişiklikler meydana gelmiştir. Yapılan düzenleme ve değişiklikler kapsamında belediyenin gerek varidatın da, gerek masraflarında epeyce değişiklikler yapmak zorunda kalmışlardır. 1936 yılı bütçesinin gelir kısmına 2 milyon 606,50 lira tahminen bina vergisi, 23,600 lira da tahminen arazi vergisi olarak konulmuştur. Bundan başka yol vergisi olarak 750.000 lira yazılmıştır. 1936 yılında yapılması muhtemel yollar ve köprüler için 79.126 lira ayrılmıştır. Hazırlanan bütçeden vilayet yolları ve köprüleri için %21,24’ü ayrılmıştır. Vilayet bütçesinin hemen hemen dörtte biri yollar için ayrılmıştır” (Cumhuriyet Gazetesi, 14 Temmuz 1936).

Yol vergisinden beklenen varidatın sağlanabilmesi için yol vergisinin miktarı ve tahsilatı önem arz etmekteydi. 14 Kasım 1936 tarihli Cumhuriyet Gazetesinde; *“Memleketin şose ve köprüleri için hazırlanmış olan kanun layihası Devlet şurasından geçerek vekiller heyetine verilmiştir. Layihanın temeli yol vergisine göre hazırlanmıştır. Yeni yol vergisi en az dört lira ve en çok 12 lira olarak tespit edilmiştir. Bu verginin vilayetler vasıtası ile tahsili iyi netice vermediğinden Maliye vasıtası ile tahsili düşünülmektedir. Verginin bu suretle senede 12 milyon lira tutacağı hesap edilmektedir. Bu paranın yarısı Nafia Vekaleti emrine, diğer yarısının da vilayetlere dağıtılarak yol inşası hususunda sarfı kararlaştırılmış gibidir”* haberi yer almıştır (Cumhuriyet Gazetesi, 14 Birinci Teşrinisani 1936).

“Nafia Vekaleti yeni bir şose ve köprüler kanunu layihası hazırlamıştır. Bu layihaya göre bundan sonra yalnız şehirler arasında değil, bütün şehirlerin içindeki yolların tamir ve inşaatı da Nafia Vekaletine ait olacak ve buna mukabil yol vergisinin tamamını Vekalet tahsil edecektir. On senede yüz milyon harcayarak memleket dahilinde yapılacak olan on beş bin kilometrelik yol inşaatı bu kanun layihası kanun haline geldikten sonra tahakkuk ettirilecektir. Yapılan tetkiklere göre bugün mevcut vilayetlerin Nafia programına dahil yolların uzunluğu yaklaşık 44.000 kilometreyi bulmaktadır. Bu kanunla muhasebeciler tarafından tahsil edilmekte olan yol parası tamamı ile Nafia Vekaletine devredilecektir. Bu paranın genel toplamı 10-11 milyon lira tutmaktadır. Bu toplam yeni layihanın kanunlaştırılmasından sonra 15 milyon liraya ulaştırılacaktır” (Cumhuriyet Gazetesi, 2 Şubat 1940).

“Hazırlanan yeni kanun layihasına göre yol vergisinin tahakkuk ve tahsili işinde değişiklikler yapılmıştır. Yeni usule göre, yol vergisi maaş ve ücret sahibi memurların maaşlarından kesilecektir. Şimdiye kadar mükelleflerin yol vergisi, oturdukları mahalle mümessillerinin hazırladıkları tahakkuk cetvellerine göre, kesiliyordu. Halbuki bu cetvellerde yapılan hatalar tahsilatı güçleştiriyordu. Her semtteki tahakkuk ve tahsil şubeleri, mahalle mümessilleri ile temasa geçerek her mükellefin çalıştığı daire, müessese ve ticarethaneyi tespit edeceklerdir. Bu suretle her müessese, yanlarında memur veya müstahdem olan kimselerin yol vergisini kesecektir. Bu suretle tahakkuk ve tahsilat işi daha muntazam bir şekilde ve eskisine nazaran varidat bakımından çok yararlı olacaktır” haberi yapılmıştır (Cumhuriyet Gazetesi, 11 Mart 1940). 1940 yılına kadar yol vergisi, halkın üzerinde hem bedeni hem de nakdi

anlamda yük oluşturmaya devam etmiştir. Ancak 1940'lı yıllarda bedeni mükellefiyeti tercih eden mükellef sayısı gittikçe azalmıştır.

3.1.2. İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Yol Vergisi'nin Ekonomik Sonuçları (1940 – 1952 Dönemi)

1939 yılı itibariyle tüm dünya ekonomisi evrensel bir savaşın etkisi altında kalmıştır. Tüm dünya nüfusunun %95'i savaşa dahil olurken savaş dışında kalmayı başarabilen Türkiye, kendisini savaşın getirdiği ekonomik etkilerden koruyamamıştır. II. Dünya Savaşı'na giren girmeyen bütün ülkeler, kaynaklarını savaşa vermek durumunda kalarak insan, makine gibi imkanlarını da seferber etmişlerdir. Savaşın getirdiği etkiler ile birlikte gerekli önlemler alınarak İkinci Beş Yıllık plan ile devletçilik zihniyeti ve politikaları uygulanmaya devam etmiştir (Arslan, 2016:1-3). 1 milyon üzerinde çalışma yaşındaki gencin askere alınması sonucu bir yandan üretim faaliyetleri için yetişmiş işgücü ve kaynak sıkıntısı artarken, diğer yandan ülkede tüketim harcamaları hızlı bir şekilde yükselmiştir. Bu yıllarda genel seferberlik ilan edilmesiyle beraber kamu harcamaları büyük oranda artmıştır. Devlet, kamu harcamalarını finanse etmek için var olan vergi oranlarını artırmış ve yeni vergiler yürürlüğe koymuştur (Gökbunar & Kahrıman, 2014:60-65).

Türkiye tarihinde karneli yıllar olarak anılan 1940'lı yıllar, hayat pahalılığının varlığını iyice hissettirdiği, vergi oranlarına yapılan zamların arttığı bir dönemdir. Yol vergisi ve diğer vergiler uygulanmaya devam etmiştir. İş bulmakta zorluk çeken mükellefler, 9 Eylül 1942 tarihli Cumhuriyet Gazetesinde, "*Nafia Vekaleti tarafından hazırlanan yol vergisi layihası yakında Başvekalete sevk edilecektir. Yol vergisi 6 liradan başlamakta, diğer vergi nispetlerine göre 36 liraya kadar yükselmektedir*" haberi yer almıştır (Cumhuriyet Gazetesi, 9 Eylül 1942). Yol vergisi mükellefinin çoğunluğu oluşturan köylü kesim üretim yapmış olsa bile satamadığı için para kazanamamış bu nedenle de vergi borcunu ödeyememiştir.

Savaşın etkileri devam ederken halk, ekmek gibi temel ihtiyaçlarını karne usulü ile alıyordu. Karne uygulamasının yol vergisinin tahsilinde de uygulanması söz konusu olmuştur. "*Belediye tahakkuk memurları yeni yıla ait yol vergisi tahakkukuna başlamışlardır. Şimdiye kadar yol vergisi, memurlar tarafından teker teker evlere ve müesseselere gidilmek suretiyle tarh edilmekteydi. Verilen karar üzerine bu usul değiştirilmiş ve tahakkuk işlemlerinin tamamının, ekmek karnesi için mahalle birliklerine verilen imzalı aile fişleri üzerinden yapılması uygun görülmüştür. Böylece,*

sırf ekmek karnesi almak maksadıyla fazla gösterilen nüfus sayısı da meydana çıkarılmış olacaktır” haberi yapılmıştır (Cumhuriyet Gazetesi, 19 Mart 1944). Yapılan uygulama ile hem aile içerisindeki erkek nüfus belirlenmiş hem de yol vergisinin tahsilatına harcanan memur maaşları azaltılmıştır. 1944 yılından sonraki süreçte yol vergisine yapılan zamlar halkı zor duruma düşürmüş aynı zamanda devlet vergiden verim sağlayamamıştır. 1948 yılında yapılan bir habere göre 100 liraya kadar yol vergisinin alınacağı duyurulmuştur. Şehirler ve kasabaların nüfusuna göre ayırım yapan tasarı nüfusun 50 binden yüksek olduğu yerlerde 50 liradan fazla 100 liraya kadar vergi alacağını duyurmuştur (Cumhuriyet Gazetesi, 16 Şubat 1948). Yol vergisi 1948 yılında tarihinin en yüksek zammını almıştır. Hem hayat pahalılığı ve işsizlikle başa çıkmaya çalışan halk, yol vergisi ve diğer vergilere gelen zamlardan şikayetçi olup bu vergileri ödememekle bir nevi hükümete tepkisini göstermiştir. 30 Eylül 1948 yılında yapılan bir haberde, Başbakan, Giresun’da halk ile görüşürken yöneltilen bir soru halkın yol vergisine tepkisini açıkça belirtmiştir. *“Yol parası olarak 18 lira veriyoruz, bir hamal da 18 lira veriyor. Ben tahsildarım vergiyi kimseden alamıyorum.”* Başbakanın cevabı ise, *“yakın zamanda kanunun düzenlenecek ve zengin ile fakir ayrımı yapılacak zengin ile fakir ayrımını bizde doğru bulmuyoruz”* şeklindedir (Cumhuriyet Gazetesi, 30 Eylül 1948). 1948 yılında Türkiye’de çok partili hayata geçişin sancıları var iken halk ekonomik anlamda sıkıntılarını farklı partilere anlatma ve payına düşeni almaya çalışmıştır. Yol vergisinin ekonomik etkileri genel anlamda, hem verginin toplanma usulü hem de verginin uygulanma biçimi verginin GSMH içerisindeki payı etkilemektedir. Vergi idaresinin yol vergisini tahsil usulü ve vergi konusunu oluşturan yol yapımı, bakımı ve onarımı için sarf edilmemesi de verginin verimliliğini azaltmıştır. Yol yapımında dayanıklı olmayan malzemelerin kullanılması, çalışma dönemlerinin mevsimlere göre ayarlanmaması gibi durumlardan dolayı yolların sürekli olarak bozulması ve aynı yolların devamlı olarak bakım ve onarıma ihtiyaç duyulmasından dolayı ekonomik anlamda ekstra bir maliyet gerektirmektedir.

3.2. Yol Vergisi’nin Sosyal Etkileri

Mali sistemlerde vergilerin toplum üzerinde tartışılmaz bir etkisi olduğu aşikardır. 1929 – 1940 yılları arasındaki dönemde yol vergisi uygulamasında mükelleflerin çoğunluğu bedeni ifayı tercih etmiş ve nakdi ifa etmeyi taahhüt edenler ise verginin ödenmesi konusunda zorluk çekmişlerdir. Cumhuriyetin ilk yıllarında

köylerde yaşayan halkın sayıca fazla olması ve geçimlerini genellikle hayvancılık ve tarımdan karşılamalarından dolayı da yol vergisinin ifası için çoğu zaman bedeni mükellefiyeti tercih etmişleridir. Nakdi ödemeyi tercih eden veyahut hasat zamanına gelen bedeni ifa süreleri dolayısıyla nakdi ifayı tercih etmek zorunda kalan mükellef bu dönemde vergi borcunu ödemekte zorluk yaşamıştı. 1940 – 1952 yılları arasında ise verginin tahsil edilme yöntemlerinde değişiklikler meydana gelmiş ve yol inşaatlarında makineleşmenin hız kazanması ile birlikte bedeni ifa önemini kaybetmeye başlamıştır. 1929 yılı ve verginin kaldırıldığı 1952 yılına kadar dönemin gazetelerinde yayınlanan haberler doğrultusunda sosyal etkiler değerlendirilmiştir.

3.2.1. 1929 – 1940 Dönemi Sosyal Etkiler

Vergileme yapılırken mükelleflerin vergi karşısındaki davranış ve tutumları buldukları sosyal ve ekonomik durumları etkilemektedir. Şüphesiz vergiler, mükelleflerin gelirlerini özgür bir biçimde harcamaları için engel oluşturmaktadır. Bir vergiden verim almak için verginin topluma yansıtılışı, getirildiği zaman ve ortam, mükelleflerin gelir düzeyleri ve vergi oranları, vergi yükünün mükellefler içerisinde adil dağılımının yapılıp yapılmaması gibi sosyal faktörler vergi yükümlülüğüne karşı mükellefin tutum ve davranışında etkilidir (Ekici, 2009:214-215).

Yol yapımında ve onarımında çalışan vergi mükellefleri haricinde yollarda çalışan ameleler de, yollarda insan gücüne ihtiyaç duyulan tarihlerde bu durumdan sosyal olarak etkilenmişlerdir. 1929 yılında kış mevsiminin şiddetli geçmesi nedeniyle kapanan yollar ve yollarda kalan arabalar ve trenler olmuştur. *“İstanbul’da Yedikule’den Kızılçeşmeye giden geçit, kardan tamamen kapanmıştır. Şehremaneti amele göndererek bu geçidi açtırmak istemiş, ameleden dördü maalesef 10 dakika zarfında donmuştur. Daha sonra şimendifer kumpanyası iki makine ile bu yolu açmaya çalışmıştır ancak pek başarılı olamamıştır.”* (Cumhuriyet Gazetesi, 4 Şubat 1929). İnsan gücü ile yol yapımı ve onarımında can kayıpları, sakatlanmalar gibi birçok durum meydana gelmiştir. Yol vergisi yükümlüleri borçlarını bedenen ifa ederken hem belirli bir süre ailelerinden ayrı kalmaktalar hem de bedenen birçok risk faktörü ile karşı karşıya kalmaktadırlar.

Ülkemizde ve dünya genelinde 1929 yılındaki kış ayları oldukça uzun ve zorlu geçtiği yollarda görevli olan işçileri ve devletlerin yol çalışmalarını yürüttüğü kurumlarını oldukça zorladığı incelenen gazete haberlerine dayanılarak belirtebilir. Yol yapım çalışmalarında bedeni mükellefiyetlerin ifa edilmesi için mayıs ayı

itibariyle sevkler başlanmıştır. “...tarik bedelini bedenen ifa etmeyi taahhüt etmiş olanların Kanlıca- Beykoz yoluna sevklerine başlanacaktır. Bunlar ekmek ve yiyecekleri kendilerine ait olmak üzere 10 gün çalıştırılacaklardır. Tarik bedelini taahhüt edipte vermemiş olanların tahsili emval kanununa nazaran malları satılacak, yoksa hapsedileceklerdir. Bu uygulamaya birkaç günden beri başlanmıştır. Bunlardan çalışmayı kabul edenler yollara sevk edileceklerdir” (Cumhuriyet Gazetesi, 29 Nisan 1929).

Tarik bedeli nakdisini bedenen ifa eden mükellefin devlet adına çalışırken bu süreçte tam olarak nerde konakladıklarına dair bir bilgiye erişilememiştir. Mükelleflerin hem bu süreçte vergi vermek için ağır işlerde çalışıyor olması hem de yiyeceklerini kendilerinin getiriyor olması mükelleflerin üzerine ayrıca bir yük yüklemek anlamına gelmektedir. Bu süreçte vergisini veremeyen mükellefin ailesini geçindirmesinin de oldukça güç olmasından dolayı yolda çalışmak için geldiği süreçte aile bireyleri de zor duruma düşmektedirler. 1929 yılının ekonomik durumunda kişi başına düşen milli gelir oranının oldukça düşük olması ve geçinmek için sürekli pahalılaştan bir hayat nedeniyle de mükellefler oldukça zor bir hayat yaşamaktadırlar.

Yol vergisini vermeyen mükelleflerin polis marifeti ile alınacağını duyurulmasının ardından vergi borcunu ifa etmeyen 15.000 kadar mükellefin isim listeleri hazırlanmış ve yakın süreçte tutuklanarak ceza evlerine ya da belirlenmiş yollar üzerinde çalışmalarını uygun görülmüştür. “Yol vergisini vermeyen 31 kişi 9 Mayıs 1929 tarihinde polisler tarafından Nafia ser mühendisliğine teslim edilerek Kemerburgaz yol inşaatında çalıştırılmak üzere gönderilmişlerdir.” (Cumhuriyet Gazetesi, 10 Mayıs 1929). Yol vergisini vermeyen mükelleflerin yol inşaatlarına polisler tarafından teslim edildiğini duyan yol vergisi mükellefleri, üzerlerine düşen vergi borcunu ödemeye başlamışlardır. “...son bir iki gün içinde toplanan paranın miktarı 40.000 liraya yakın olmuştur.” (Cumhuriyet Gazetesi, 12 Mayıs 1929). Yol vergisinin ödenmemesi ve yol vergisinin ifası için çalışmaya gelmeyen mükelleflerin zorla yollarda çalıştırılması veyahut nezarethanelerde tutulması gibi olayların yaşanmasının bir diğer nedeni olarak ise vergide belirlilik ilkesinin tam anlamıyla uygulanmaması ve mükelleflerin güven duymamasından dolayı kaçırma ve kaçınma gibi girişimlere yönelmesinden kaynaklanmaktadır.

Yol vergisinin bedelinin belirlenmesi ve verginin tahsil işlemlerinin vilayetlere devredilmesinin ardından ülke genelinde ortak bir yol vergisi uygulaması görülmesi

zorlaşmıştır. 1 Haziran 1929 tarihinde İstanbul'da yol vergisinin 15 lira olacağına dair konuşmaların olmasının ardından yol mükelleflerinin çalışma günlerinin değişmesi ve fiyatın artmasından dolayı mükellefler ödeme konusunda zorluk yaşayacaklarını belirtmişlerdir. Dönemin gazeteleri incelendiğinde hayat pahalılığının oldukça yüksek olması ve işgücünün yeni gelişen bir ülke kapsamında olmasından dolayı vergi gelirlerinde yaşanan azalmanın nedenleri ortaya çıkmaktadır. 1929 yılının Haziran ayı içerisinde yol vergisinin alınması ve fiyatlandırılması üzerine bir çok haber yapılmıştır. Son olarak 24 Haziran 1929'da Cumhuriyet gazetesi Tarik Bedeli'nin İstanbul'da 10 lira olarak belirlendiğini duyurmuştur. 8 lira olarak toplanan yol vergisine bir ay içerisinde 2 lira zam gelmiştir. Yol vergisinin tahsil sürecinde miktarının değişmesiyle birlikte mükellefin vergiye uyumunun sağlanabilmesi zorlaşmaktadır. Çünkü vergi koyma yetkisini elinde bulunduran umumi meclisin keyfiliğine müsaade edilmesinden dolayı, mükellef tarafından daha fazla bir direnç ile karşılanmış ve vergiye olan uyum azalmıştır. Bu durum da sosyal hayat içerisinde toplumun vergi karşıtı olmasına ve mükellefin vergiye olan gönüllülüğünün azalmasına neden olacaktır (Aydın, 2018:200). Vergi mükelleflerinin, yol vergisi hakkındaki düşünceleri ve vergi koyma konusunda yetkili olan kurumların tutarsızlıkları nedeniyle verginin ifa edilmesi zorlaşmış, halkın yol yapım ve bakım çalışmalarından fayda sağlayamamasından dolayı yol vergisinden beklenen verim sağlanamamıştır.

Tarik Bedeli, doğuşundan itibaren mükellef olarak sadece erkekleri kapsamıştır. Ancak Cumhuriyetin kuruluşundan itibaren kadın haklarına verilen önemin artması ve kadınların topluma entegre edilmesine dair çabaların gelişmesi nedeniyle kadınların sosyal hayatta sağladıkları eşitliklerin her durumda sağlanmasına dair görüşler ortaya çıkmaya başlamıştır. Yol vergisi mükellefi olan erkekler, kadınların da yol vergisi vermesi gerektiğini hatta gerekirse yol yapım ve onarım çalışmalarında bedeni ifa yerine getirebileceklerini iddia etmişlerdir.

“... her erkek bütçesinden ayıracağı 5 lirayı yol parasına verecek, yahut bu paranın ödenebileceği müddetçe yol inşaatında çalıştırılacaktır. Bu mükellefiyetin yalnız memurlukta, ticarete, doktorlukta, avukatlıkta erkeğe rakip olan, belediye azalığında rakip olacak ve polislikle mebuslukta erkeklerle boy ölçüşmeye kalkışan kadınlar müstesnadır. ...hiç olmazsa neden şu yol parasını kadınlar vermiyorlar onlar gezmiyor mu?” olarak belirtilen fikirlere dönemin kadın birliği üyelerinden bir hanım

şöyle cevap vermektedir: “şayet yol vergisi kadınları mükellef olarak kabul etmeye başlarsa sadece çalışan kadınlardan vergiyi tahsil etmesi gerekmektedir. Yoksa bugün erkeğin eline bakan birçok hanım yol parasına tabi tutulursa netice olarak kadının mükellefiyeti erkek üzerine yüklenmiş olacaktır. Sonra, yol parasını vermeyen kadınların yol inşaatında yapacakları iş, erkeklerin çalışmasından elde edilecek randımandan az olacaktır.” (Cumhuriyet Gazetesi, 18 Mayıs 1930). Kadın birliği üyesinin açıklamasına göre kadınlardan yol vergisinin alınmasının ardından kendi vergi yükünü zor karşılamakta olan erkeklerin aynı vergiyi iki kere ödemek zorunda kalacakları açıkça belirtilmektedir. Bu konu ile ilgili bir başka görüş ise Kadın Birliği Başkanı Latife Bekir Hanım tarafından yapılmıştır. “...bunu sadece bugün çalışan hanımlardan alabilirsiniz, birçok çalışmayan kadın var. Kadınların tamamından vergi almaya kalkarsanız, çalışmayan kadınların da vergi yükü erkeğin üzerine binecektir. Erkeğin vergi yükü artacaktır. Buna ek olarak kadınların daha az yol yürüdükleri de düşünülürse yol parasının kadınlara tarhi nispetinde tahfihi adilane olur kanısındayım” ifadesini kullanmıştır. “Kadınların yol vergisi mükellefi olması konusunda yapılan tartışmalara dönemin vali vekili Fazlı Bey “eldeki yol vergisi kanunu kadınları bu vergiden tamamen istisna tutmuştur” ifadesiyle katılmış ve bir süreliğine kadınların yol vergisi mükellefi olması için yapılan tartışmalara son verilmiştir (Cumhuriyet Gazetesi, 19 Mayıs 1930). Ancak ülke içerisinde kadınların da erkekler gibi hak talep etmeleri ve kendilerini sosyal hayata kabul ettirme çabalarından dolayı Sermühendis Avni Bey, “Kadınlara, erkeklerin malik olduğu birçok hukuki hak verildi. Askerlik bile mevzuu bahis olunuyor. Yapılacak yollarımız çoktur. Kadınlarda yol parası ile mükellef tutulması bence çok muvafik olur.” diye açıklamada bulunmuştur (Cumhuriyet Gazetesi, 14 Şubat 1931). Kadınların, erkekler ile her hakka aynı düzeyde sahip olma istekleri dışında “şayet erkeklerle aynı haklara sahip olmayı düşünüyorsunuz o zaman vergi de verin” düşüncesi 1930’lardan 1940’lı yıllara kadar sürmüştür. Burhan Felek “Kadınlar ve Yol Parası” adlı makalesinde bu konuyu şu cümlelerle değerlendirmiştir (Özdemir, 2013:238):

“Eğer kırılmayacaklarını bilsem ben bu konuda derim ki kadınlardan da yol vergisi alınsın. Bu haklı bir harekettir. Çünkü kadınlar erkeklerle aynı derecede olmayı isterler. Neden yol vergisi konusundan erkeklerden geri kalsınlar ki ?”

“Sonra kadınlar, erkeklere nazaran yolları daha fazla kullanmaktadırlar. Bunu anlamak zannedildiği kadar zor değildir. Caddeye çıktığımızda etrafınıza bir göz gezdirmeniz yeterlidir.”

“Kadınlar yolları erkeklere oranla daha fazla kullanmaktadırlar. Çünkü erkeğin bir adım attığı durumda kadınlar iki adım atarak yola daha fazla darbe vermiş olur. Kadınların ayakkabılarının çoğunluğu sivri topuklara sahip olduğu için yolları daha fazla tahrip ederler. Bütün bunlara şahit olduktan sonra sizce kadınların yol vergisi mükellefi olmaları haklı mı olur yoksa haksız mı olur orasına artık siz karar verirsiniz” diyerek konu hakkındaki görüşlerini belirtmiştir.

Kadınların para kazanmaya başlaması ile birlikte vergi vermeleri gerektiği görüşü güçlenmiştir. Bolu vilayetinin genel meclisinden kadınların yol vergisi vermesine dair sunulan teklif kabul edilmiştir. 25 liradan fazla maaş alan ve 10 liradan fazla kazanç vergisi ile mükellef tutulan kadınların yol parası vermelerinin gerektiğini savunan teklif kabul edilmiştir. Fakat kabul edilen bu teklif, yol vergisi kanuna aykırıdır. Yol vergisi kanununda “erkekler” olarak belirtilen mükellef ibaresinin değiştirilmesi gerekmektedir (Akşam Gazetesi, 10 Mart 1934). Kadınların yol vergisi mükellefi olmaya başlamasının ardından çalışmayan kadınların da vergi yükünün erkeğe bineceği konusu hep gündemde tutulmuştur.

“...hanımlar kendi ayaklarıyla yürüsünler. Yani yol vergisini kendileri ödesinler. Kocalarının cüzdanlarından alıp ödemesinler. Yol vergisi şahsi bir vergi olup kendi harçlığınızdan kısıp vermezseniz doğru olmaz. Kocalarınızın soyadını almış olabilirsiniz ancak bu durum onlardan yol vergisini de alacağınız anlamına gelmez” (Cumhuriyet Gazetesi, 15 Temmuz 1941).

Yol vergisi için kadın – erkek eşitliğine dair olan tartışmalar uzun müddet gazete yazarları, milletvekilleri görüşmelerinde de tartışılmaya devam etmiştir. Sonuç olarak ise yapılan düzenlemeler dikkate alındığında kadınlardan bu dönemlerde hiçbir zaman yol vergisi alınmamıştır. Verginin ömrünü tamamlayana kadar kadınlardan yol vergisi alınması konusunda birçok haber yapılmış olsa da kadınlardan yol vergisi tahsili yapılmamıştır.

1929 Ekonomik Buhranın ardından devletçilik programları ile yeni bir yapılanma sürecine girilmiştir. Cumhuriyetin kuruluşundan 1929 yılına kadar özel

teşebbüs temelli bir siyaset öngörülmüş ve uygulanmış, ancak bir süre sonra devletçilik anlayışı tatbik edilmiştir. Fakat yapılan arşiv taramalarında insanların, hayat pahalılığından dolayı gerekli ihtiyaçlarını karşılamakta zorluk çektikleri ve ülke genelinde ürünlerin oldukça fazla olması durumun da dahi ürün fiyatlarının düşmemesinden yakındıkları görülmüştür (Cumhuriyet Gazetesi, 17 Haziran 1930). Hayat pahalılığı artarken, vergilere gelen zamlar ile gelirlerin çoğu vergilere ve yüksek fiyatlı gereksinimlere harcanmaktadır. Bu süreçte Cumhuriyet gazetesi artan vergiler ile ilgili “en ağır vergi” adı altında bir anket düzenlemiştir. Anket sonuçlarına göre halk üzerinde en fazla olumsuz etki bırakan vergi “Yol Vergisi”dir. *“Halkın çoğuna en ağır gelen vergi yol vergisidir. Çünkü bu vergi dilenciden tutunuz da milyonere varıncaya kadar bir derece üzerine tarh edilmiştir. Diğer vergilerin kolaylıkla tahsil edilmesine gelince, herkesin gelirine göre belirlenen ve her memleketin ana mahsulü toplandıktan sonra istenilirse herkes kolay bir şekilde tahsil eder ve kimsenin itiraz etmeğe hakkı kalmaz”* (Cumhuriyet Gazetesi, 19 Teşrinisani 1930). Anketin sonuçlarına göre en ağır vergi olan yol vergisi, vergilendirme ilkeleri içerisinde yer alan vergilemede eşitlik ilkesine aykırılık göstermektedir. Vergilemede eşitlik ve adaletin sağlanması, aynı gelir düzeyine sahip olan mükelleflerin aynı oranda vergilendirilmesi anlamına gelmektedir. Ancak yol vergisi, fakir ile zengin için aynıdır. Ayda binlerce lira kazanan tacir ile bir rençper aynı seviyede mükellef tutulmuştur. Ayda yüzlerce lira kazanan bir tacir veyahut maaş alan bir memur için on, on iki lira vermek etki yaratmayacaktır. Ancak kış günlerini boş geçiren, bazı günler işi olmadığı için kazancından harcamak durumunda kalan rençperler için on, on iki liranın etkisi oldukça yüksektir. Ömründe onluk banknotu görmeyen çoban bu vergiyi ödemekte oldukça zorlanmaktadır. Rençperlerin görüşüne göre ise, yolları bozan en ziyade zenginlerin kamyon ve otomobilleridir (Cumhuriyet Gazetesi 19 Teşrinisani 1930).

Yol vergisinin, taksitlendirilmesi ödeme kolaylığı sağlamak amacıyla kullanılmış olsa da verginin her vilayette aynı oranda uygulanmaması ve herkesin gelir düzeyinin eşit olmaması sebebiyle mükelleflere yollarda bedeni ifa bir tercih olarak sunulmuştur. Verginin nakdi ve bedeni ifa sürelerini geçiren mükelleflerin hapis cezası aldıkları da görülmüştür. 25 Kanuni-evvel 1930 tarihli Cumhuriyet gazetesinde yer alan haberde; *“Adapazarlı bir okuyucunun aktardıkları şu şekildedir; yol vergisi Adapazarı’nda geçen sene olduğu gibi bu sene de 13 liradır. Hapishaneler bu vergiyi*

ödeyemeyen birçok zavallı vatandaşı ile doludur. Bu vatandaşlar esasen sabahtan akşama kadar iş aradıkları halde bulamayan işsiz, fakir kimselerdir. Hatta 13 liraya mukabil ötesini, berisini satarak 10 lira bularak verenler bile gene hapisten kurtulamıyorlardır” ifadesi yer almaktadır (Cumhuriyet Gazetesi, 25 Kanuni-evvel (Aralık) 1930).

Görülüyor ki yol vergisi halkın sosyal ve psikolojik anlamda etkilemektedir. İdarenin yol vergisi konusunda bütün mükellefleri aynı miktarda vergi ile mükellef tutmalarının nedeni tarh işlemlerinde kolaylık sağlanmasından kaynaklanmaktadır. Fakat köylü, rençper, bir fakir amele ile bir milyoneri, bir zengini aynı miktar vergi ile mükellef tutmak adil bir vergilendirme değildir.

Dönemin meşhur iktisatçılarından Doktor Celal Muhtar Bey’in yol vergisi hakkında, *“Tarik bedeli pek ağırdır. Bir köylü 12 lirayı kolay kolay veremez. Çünkü arpanın okkası 5 kuruştur. Köylü tarik bedeli vermek için 240 okka arpa satmalıdır. Yol vergisinin miktarı belirlenirken tüm bu durumlar göz önünde bulundurulmalıdır”* ifadelerini kullanmıştır (Cumhuriyet Gazetesi, 25 Kanuni-evvel 1930). 1930’da ekonomik buhranın etkisi ile buğday başta olmak üzere hububat fiyatları 1928-1929’dan 1932-1933’e kadar %60 kadar düştükten sonra 1930’ların sonlarına kadar aynı düzeyde kalmıştır. Bu nedenle köylü ektiği buğdayı, arpayı düşük fiyatlardan satmakta emeğinin karşılığını alamamaktadır (Bakar, 2013:4).

Vergi yüzünden, kimilerinin yollarda çalışırken kimilerinin ödeyememekten dolayı hapisanede kalıyor olması bu kimselerin aile üyelerini de olumsuz olarak etkilemektedir. Aile üyeleri açısından duruma bakıldığında, koşullar kadınların çalışmasına uygun olmamakla birlikte erkeklerin bile iş bulamadığı bu süreçte fakirlik ve sefalet içinde geçirilen bir dönem ortaya çıkmıştır.

Buhran döneminde hayat pahalılığı ve işsizlik devam ederken yol vergisinden malul veya 40 liradan az geliri olan kimseler istisna tutulmuştur. Fakat ülke genelinde 40 lira ve altı fakir kabul edilen kimselerin hayat pahalılığından dolayı yaşanan gelişmeler ve vergi gelirlerinin yetersizliğinden dolayı gelir sınırının 30 liraya indirilmesine karar verilmiştir (Cumhuriyet Gazetesi, 26 Haziran 1932). Yapılan değişikliklerle, yol vergisini ödemeyen mahkumlar ile diğer suçlardan yatan mahkumlar hakkında da yeni bazı uygulamalar söz konusu olmuştur.

Bu yıllarda hapis cezası alan mahkumlar ve yol vergisini ödemeyip haphanelere gönderilen mükelleflerin sayıları oldukça artmaya başlamıştır. Vilayet haphanelerinin doluluk oranlarının artmasından dolayı cezalarının üçte ikisini dolduran ve hallerini düzelttikleri hususi komisyonca tespit edilen mahkumların, devlet şimendifer inşaatlarında, belediye müesseselerinde, resmi inşaatta, genellikle yol inşaatlarında çalıştırılacakları bildirilmiştir. Hazırlanan bildirin ardından İstanbul'da 70 kadar mahkumun çalışmaya gönderileceği belirtilmiştir. İnşaatlarda çalıştırılan mahkumlara gün için asgari olarak amele ücretinin üçte biri oranında yevmiye verilecektir. Verilen bu yevmiyelerden vergi borçları düşülecektir (Cumhuriyet Gazetesi, 24 Teşrinisani 1932). Böylelikle yol inşaatlarında duyulan insan gücü ihtiyacı biraz olsun karşılanmaya çalışılmıştır.

Yapılan arşiv taramalarında haberler her ne kadar Türkiye'nin tamamını kapsamaya çalışmış olsa da dönemin şartları gereği genel olarak İstanbul ve Ankara üzerine yoğunlaşmıştır. İstanbul'da yaşanan yolsuzluk, su sorunu, alt yapı sorunlarının ardı arkasının kesilmemesine dair birçok habere rastlanmıştır. 1937 yılında vilayette meydana gelen sorunları Peyami Safa "Para ve İmkan" adlı köşe yazısında şöyle dile getirmiştir: *"...Vali, yolların berbat olduğunu söylüyor, ancak yolları yapacak paramızda yoktur. Gelecek sene yollar daha beter olacaktır."* Para yok demek bu dönem içerisinde imkan yok demekle eşdeğerdir. İstanbul'un Belediye geliri senede 10 milyon lira civarındadır. Bu para ile şehrin temizlik işleri, imar işleri, sıhhat işleri, maarif işleri, tezyin işleri yapılmaktadır. Ancak bu kadar işin sonunda yol yapmaya para kalmıyor. Gene biliyoruz ki şehrin içinden yol vergisi diye toplanan para, hususi bir kanunla şehrin dışına harcanıyor. Belki yalnız bu kanun yüzünden İstanbul içi bataklık dışı asfalt, yeryüzünde eşi görülmemiş bir belde haline gelmiştir. *Yedi yüz bin kişi çamur içinde gezerken, yedi otomobil asfaltta gezmektedir..."* (Cumhuriyet Gazetesi, 14 İkinci Kanun 1937). İstanbul vilayetinde hal böyle iken yurdumuzun diğer kesimlerindeki yol durumu oldukça kötü durumdadır. Dönemin köşe yazarlarından Safaeddin Karanakçı, 1930'ların sonunda Türkiye'nin genel durumundan şöyle söz etmiştir: *"Türkiye, zengin bir memleket değildir. Nüfus başına gelirimiz 75,61 liradır. Bu durum Romanya'da nüfus başına 197, Almanya'da 539, İngiltere'de 784 liradır. Yurdumuz bir ziraat memleketidir. Ancak bu vasıf sermayeye ve teknik usullere dayanan bir vasıf değildir. Köylerde sanayileşmiş köylüler parmakla gösterilecek kadar azdır. Köylümüzün iktisadi kalkınması için alınan bazı vergilerin*

uygun bir şekilde indirilmesi doğru olacaktır. Yolu olmayan, kazancı kasaba ve şehirlilerin gelirine oranla çok az olan köylüden yol vergisi istemek ve vergi matrahında bir fark gözetmemek doğru değildir. Mükellefin vergi mevzundan istifade edebilmesi için gelirinin göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Yol vergisi kanunu, köylü üzerinde iki şekilde tatbik eder. Köylü, vergiyi nakden vermek istemezse, umumi veya hususi idareye ait yollarda amele olarak çalışır. Mükellefiyeti nakden ifa etmek isterse her ne suretle olursa olsun vergiyi ödemediği takdirde tahsili emval kanununa göre işlem görür, haczedilecek eşyası bulunamayan köylü hapsedilir...” (Cumhuriyet Gazetesi, 27 Mayıs 1938).

İki haberde de görüldüğü gibi yapılan işler ve muameleler vergi mükellefinin şevkini ve maneviyatını sarsmakta hükümete karşı bir gücenme hissi ortaya çıkarmaktadır. Bundan dolayı özellikle kazancı az olan dağlık yerde yaşayan veya işsiz kişiler için vergi oranlarının düzenlenmesinin, onların kalkınması ve vergilere karşı olan gönülsüzlükleri azaltmak için faydalı olacağı düşüncesi hakimdir.

3.2.2. 1940 – 1952 Dönemi Sosyal Etkiler

Yol vergisinin, 1938 yılından sonra gelir düzeyine göre alınması ve tahsil edilme şeklinde değişikliğe gidilmesi ile ilgili çalışmalar yapılmış ve hükümetinde yol inşaatlarında daha fazla makineleşme çabaları görülmüştür. 2 Şubat 1940 yılındaki yayınlanan bir haberde, “*Nafia Vekaleti'nin yeni bir şose ve köprüler kanun layihası hazırladığı duyurulmuştur... Yol vergisinin şimdiki esasları da değişmektedir. Yeni uygulanacak yasaya göre yol vergisi mükelleflerin kazançlarına göre vergi tahakkuk edecek ve vergi asgari altı azami on beş lira olacaktır ve çalışan kadınlardan da yol vergisi alınacaktır*” (Cumhuriyet Gazetesi, 2 Şubat 1940). Hazırlanan taslağa göre yol vergisinin artık daha adil bir vergi haline getirilmeye çalışıldığı ve vilayetler için elde edilecek gelirin artırılmasının amaçlandığı görülmektedir. “*Çalışan kadınlardan yol vergisi alınmasına dair yapılacak olan görüşme üzerine Ankara'da hükümet çalışan kadınlardan yol vergisi alınması gerektiğini düşündüğünü bildirerek yapılan incelemelere göre şehirde 60.000 kadar kadın çeşitli işlerde çalışmaktadır. Ancak çoğunun işleri geçici olduğundan dolayı hepsinden yol vergisi almanın imkanı olmadığını daimi çalışanların sayısının ise 15.000'e yakın olduğunu belirtmiştir. Daimi çalışan kadınlardan yol vergisi alındığı takdirde Ankara vilayetinin 100.000 lira kadar bir gelir elde edeceği belirtilmiştir*” (Cumhuriyet Gazetesi, 3 Şubat 1941). Kadınların yol vergisi mükellefi olmasına dair taraflar çoğalırken bu duruma yönelik

yapılan açıklamalar kadınların toplumsal yaşam içerisinde erkeklerden bir farkı kalmadığını anlatmaktadır. Kadınlar kazanç vergisi ve buna benzer diğer vergileri verdikleri halde yol vergisinden muaf tutulmaları hem eşitsizlik hem de haksızlık olarak görülmektedir... Yol vergisi için yapılacak düzenlemeler içerisinde kadınların mükellefiyet tanımlarında dikkat edilecek bir noktaya değinilmektedir. Kendilerinden yol vergisi alınacaklar hakkında “çalışan kadınlar” tabiri yerine “çalışan veya herhangi bir suretle kazanç ve geliri olan kadınlar” olarak belirtmek daha doğru olacaktır. Aksi takdirde örneğin, tütün işlerinde çalışan bir kadın 30 lira yevmiye ile ömür tüketirken bu verginin mükellefi arasına girdikleri halde binlerce lira gelire refah içinde yaşayan kadınlar verginin kapsamı dışında kalacaklardır” (Cumhuriyet Gazetesi, 16 Haziran 1941).

Yol vergisinin kadınlardan alınması konusundaki tartışmalar hep canlı kalmıştır. 1947 yılında hazırlanan kanun tasarısına göre; “*yol vergisini 10 lira üzerinden tespit eden bir tasarı hazırlanmıştır. 60 liradan fazla maaş, ücret veya ödenek alan kadınlarında maktu yol vergisi ödemeleri hakkında bu tasarıya hükümler konulmuştur.*” (Cumhuriyet Gazetesi, 23 Mart 1947). Fakat hazırlanan tasarılar meclisten geçmemiş ve kadınlar hiçbir zaman yol vergisi mükellefi olmamışlardır.

Yol vergisi hakkındaki şikayetler, Bakanlıkça haklı görülmüştür. Yol vergisi, öteden beri adaletsizlik konusu olarak alınmış ve bu haksızlığı önlemek için yeni bir yol vergisi kanunu tasarısı hazırlanmıştır. Hazırlanan tasarıya göre verginin asgari nispeti 10 lira olarak kabul edilmiştir. Bundan sonra vatandaşların gelir düzeyleri dikkate alınarak tespit edilecektir (Cumhuriyet Gazetesi, 22 Kasım 1947).

1930’lu yıllar itibariyle makineleşme eğiliminde olan yol yapımı, 1950’li yıllarda tam anlamıyla yollarda kullanılmaya başlanmıştır. Bu doğrultuda bedeni mükellefiyet vergi kanunu içerisinde var olsa da anlamını kaybetmiştir. Bedeni mükellefiyette sağlanamayan verim, akaryakıttan alınan istihlak vergisine yapılan zamlar ile sağlanmaya çalışılmıştır. Ancak yol vergisinin adaletsizliği ve mükelleflerin üzerinde oluşturduğu vergi yükünden dolayı yapılan uzun tartışmalar sonucunda 1950 seçimlerinde Demokrat Parti’nin kazanmasının ardından 25 Şubat 1952’de yol vergisi kanunu kaldırılmıştır (Özdemir, 2013:242-243).

3.3. Yol Vergisi'nin Nüfusa Etkileri

Yol vergisi, Osmanlı'nın kuruluş yıllarından beri uygulanmakta ve ülkedeki erkek nüfusunu kapsamaktaydı. Ancak I. Dünya Savaşı gibi kayıpların yüksek olduğu savaşlar nedeniyle erkek nüfusundaki azalma ile vergi gelirleri ve yol çalışmalarında meydana gelen gerileme dolayısıyla bekar erkeklerin evlenmesini sağlamak amacıyla sunulan tasarı ile nüfus hareketlerinin yukarı yönlü ilerlemesi hedeflenmiştir. Nüfus hareketlerinde yukarı yönlü hareketi sağlayan bir diğer unsur ise 1923 yılında yapılan nüfus mübadelesi sonucunda ülkemize gelen göçmenlerdir. Bu başlık altında bekarlık vergisi ve nüfus mübadelesi sonucunda ülkemize gelen göçmenlerin meydana getirdiği etkiler incelenmiştir.

3.3.1. Bekarlık Vergisi

İnsanlar varoluşlarından itibaren birlikte yaşayarak oluşturdukları toplulukların kaç kişiden oluştuğunu, kaçının kadın kaçının erkek olduğunun bilinmesi için belirli semboller ve belirleyici unsurlar geliştirmişlerdir. Bir topluluğun içerisinde kaç kişinin yaşadığının bilinmesi Babil dönemine kadar geriye gitmektedir. Eski Çin'de bu durum bir bölgenin ne kadar gelir getirdiğinin hesaplanmasında ve orduya asker olarak alınacak kişi sayısını belirlemek için kullanılırdı. Geçen süre içerisinde insanlık tarihinin gelişmesiyle ülkeler açısından nüfus sayısının belirleyici bir unsur olarak kabul edilmesi söz konusu olmuş, askerlik, vergi mükellefiyetinin ve iş kollarının belirlenmesi için nüfus sayımlarının amaçları ve kapsamaları geliştirilmiştir (Köse, 2010, 3-4). Osmanlı devletinde yeniçeri ordusunun kaldırılmasının ardından yeni bir ordu kurarak modernleşme içerisine giren devlet, ilk nüfus sayımını 1831 yılında yapmıştır. Osmanlı devletinin nüfus sayımı yapmasının iki önemli nedeni; yeni kurulacak ordu için asker sayının belirlenmesi ve kurulan ordunun gereksinimlerinin sağlanması için vergi toplanmasıdır. 1831 yılında yapılan sayımın temel amacı vergi toplamak olmasından dolayı kadınlar ve nüfusun belirli kesimleri sayım dışında bırakılmış ve yapılan sayım tüm nüfusu kapsamına almamıştır (Tamer & Bozbeyoğlu, 2004:75).

Osmanlı'nın son yılları ile Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulduğu 1911-1922 seneleri arasındaki zaman diliminde durmadan devam eden savaşlar Türkiye üzerinde değişimlerin nedenlerinden olmuştur. Savaşlar bilindiği üzere siyasi birçok değişiklik getirmektedir. Ancak savaşlar, toplumun iktisadi ve demografik alanlarda da hissedilen değişiklikleri ortaya çıkarmaktadır. Türkiye açısından 22 sene süren bu

savaş serisi genç nüfusu eritmiş ve 20. asrın ilk yarısında kadın- erkek ve yaşlı-geç nüfus arasında oluşması gereken dengeyi sarsmıştır (Akkoyun, 2000:183).

28 Ekim 1927 yılında Türkiye’de modern anlamda gerçekleştirilen ilk nüfus sayımıyla Osmanlı devletinde vergi nedeniyle yapılan sayımların halk üzerinde bıraktığı huzursuzluk gözlemlenebilmiştir. Ancak halka nüfus sayımının gerekçelerinin açıklanmasının ardından sayım gerçekleştirilmiş ve sonuçlar açıklanmıştır. Sayım sonuçlarına göre nüfus 13.649.270’tir. Nüfusun % 51,9’u kadınlardan %48,1’i erkeklerden oluşmaktadır. 1927 sayımında nüfusun %24’ünü kentte yaşayan halk oluştururken kırsal kesimde yaşayanların oranı %76’dır. Kırsalda yaşayanların yaklaşık olarak yarısını göçebeler oluşturmaktadır. Cumhuriyet’in ilk yıllarında nüfusumuz Avrupa’nın büyük ülkelerine oranla oldukça düşüktür. Örneğin, 1927 nüfus sayımına göre Türkiye’de kilometre başına düşen nüfus 18 iken Almanya’da bu rakam 127’dir (Köse, 2010:138-142).

Ülke genelinde yapılan görüşmelerde nüfusu artırmak üzere birçok hukuki girişimde bulunulmuştur. 1928 yılında bir gazete haberine göre “bekarlardan vergi alınması gerekir mi?” konusuna değinilmesinin ardından ülke genelinde bu tür bir verginin alınması ihtimali tartışılmaya başlanmıştır. 1929 yılına gelindiğinde vergi konusundaki en önemli gelişme, “*Yozgat Mebusu Sırrı Bey’in bekarlardan vergi alınması için hazırlamış olduğu layihayı (tasarı) meclise sunmasıdır. Hazırlanan layihaya göre bekarlardan 25 yaşından yukarı olanlar ve 45 yaşına kadar olanların vergiye tabi tutulmaları teklif edilmiştir. Bekar erkeklerden kazanç, arazi ve müsakkafat ile yol vergilerinin bir misli olarak alınması ve 20’den 30 yaşına kadar olan kadınlardan ve resmi dairelerden maaş alan kadınlarda bekarlık vergisi alınması önerilmiştir. Vergi hasılatının %25’i beşten fazla çocuğu olanlara verilecektir*” (Semiz, 2010:441). 1927 yılında yapılan nüfus sayımının ardından ülkenin yüz ölçümüne göre nüfus sayısının az olduğu ve boşluğu doldurmak için çareler aramanın yalnız hükümetin değil herkesin vatan borcu olduğu açıklanmıştır. Yapılan nüfus sayımında bekar kadınların sayısı erkeklerden yüksektir. Fakat erkekler bekar kalmayı tercih etmektedirler. Bu nedenle bekarları evlenmek mecburiyetinde bırakmamız gerektiğini ileri süren milletvekili Süleyman Sırrı Bey’e cevaben en yaşlı bekar olan Besim Ömer Paşa bu vergi hakkında, “*ben vergi vermek isteyenlerin evlenmek isteyenlerden daha çok olduğu kanaatindeyim. Ben kendi başıma bu vergiyi seve seve veririm*” diyerek aslında bu dönemdeki diğer bekarların düşüncelerini yansıtmıştır.

1929 yılında sunduğu Bekarlık vergisi layihası tekrar mecliste gündeme gelmiş olsa da layiha yeniden reddedilmiştir (Cumhuriyet Gazatesi,12 Kanuni-evvel 1931).

Bekarlık vergisine dair tartışmalar son olarak gelir vergisinin içeriğine dahil edilene kadar sürmüştür. Bekarlık vergisinin yol vergisi ile bağıntısına bakacak olursak, yol vergisi mükellefiyeti sınırlarımız içerisinde yaşayan 18-60 yaş aralığındaki tüm erkekleri mükellef olarak kabul ederken yapılan nüfus sayımı ile erkek nüfusunun bilinmesi hem yol vergisi mükellefiyeti hem de bir sonraki bütçe dönemi için vergi hasılatının öngörülmesi açısından önemlidir.

Ülke içerisinde kaç mükellefimizin olduğunu bilmemiz bize vergi hasılatının öngörülmesi veyahut vergiyi bedenen ödeyecek kişi sayılarının analizi için yardımcı olacaktır.

3.3.2. Nüfus Mübadelesi Süreci ve Yol Vergisi Mükellefiyeti

1923 yılı ile başlayan mübadeleler ile nüfus sayımızda artışın olması ve yabancı uyruklu vatandaşların da ülkemiz sınırları içerisinde yer almasının ardından yol vergisi mükellef sayısı artış ya da azalış göstermiştir. Yabancı uyruklu vatandaşlar eğer ülkemizde 6 aydan fazla ikamet ettiklerini beyan ederlerse yol vergisi mükellefi olmaktadır. Verginin ifasını nakdi olarak yapmaları gerekmektedir (Yol Mükellefiyeti Kanunu, Madde 9).

30 Ocak 1923 tarihinde imzalanan “Yunan ve Türk Halklarının Mübadelesine İlişkin Sözleşme ve Protokol” ile birlikte ülkemizde göç hareketleri hız kazanmış ve bu durumda hem nüfus hareketleri hem de nüfus değişimi ile birlikte vergi yükümlüsü olan kişilerin sayısında değişiklikler meydana getirmiştir. Yol vergisi Osmanlı Devleti’nden miras kalan bir vergi olması nedeniyle mübadele öncesinde göç eden 1.200.000 Rum Ortodoks’un Yunanistan’a göç etmesi vergi gelirlerini azalmıştır. (Goularas, 2012:130-132). Mübadelenin gerçekleştiği yıllarda genel göçün ülkemiz üzerindeki etkisi incelendiğinde, 1923 yılında 12.339.093 kişi olan nüfusun 1927 yılında 13.648.270’e yükseldiği görülmektedir. Sayılar arasındaki farka bakıldığında gelen kişi sayısı 504.964 olarak belirtilmiş, giden kişi sayısı ise 149.851 olduğu kayıtlara geçmiştir. 1923-1927 yılları arasında gerçekleşen göç hareketlerinin nüfus artışındaki payı %22.8 olarak saptanmıştır (Boyraz, 2016:2723). Göç hareketleri ile birlikte Türkiye’ye gelen göçmenler Rumların boşalttıkları alanlara yerleştirilmiş. Fakat göçmenlerin terk ettikleri hayatlarındaki mesleklerine uygun olmayan bölgelere

yerleştirilmeleri sonucunda ekonomik sıkıntılar yaşamışlardır. Ekonomik sorunlar ile beraber ülkenin diğer şartlarına uyum sağlama süreci göçmenler için oldukça sıkıntılı olmuştur (Bozdağı, 2018:27). Devlet İstatistik Enstitüsü'nün yayınlamış olduğu veriler dikkate alındığında, sözleşmenin imzalanmasının ardından 1927 yılına kadar ülkemize Yunanistan'dan göç edenler ve vergilendirme şartlarını sağlayanlar mükellef olarak kaydedilmiştir (Goularas, 2012:130-132).

Görüldüğü üzere nüfus ve göç hareketleri mükellef sayılarını etkilemiştir. Yol vergisi, nüfus hareketlerinde bir artış yaşanması açısından önemli bir yer tutmaktadır. Şose ve Köprüler Kanununda yapılan düzenlemeler ile birlikte yol mükellefiyetine tabi olan erkek nüfusunun lehine muafiyetler oldukça iyileştirilmiştir. Yol vergisinden muaf olabilmek için kabul edilen kanunlarda 6 çocuğa sahip olunması gerekirken yeni düzenleme ile bu sayı 5 çocuğa düşürülmüştür. Köylü kesimde vergiden muaf olabilmek için şans olarak görülen bu durum, zamanla ülkenin nüfusunun artırılması konusunda önemli bir adım olmuştur. Fakat bu dönemde çoğu zaman çocuk sayılarında azalma meydana gelen aileler vefat eden çocuklarının nüfus kayıtlarını sildirmeyerek bu muafiyet haklarını korumaya çalışmışlardır. Bu dönemde kırsalda yaşayan aileler genel olarak çocuklarının nüfus kayıtlarını geç yaptırmaktadırlar ancak 1525 sayılı kanundan sonra gözlemlenebilir bir şekilde aileler beşinci çocuklarının nüfus kayıtlarını günü güne yaptırmışlardır. Hatta bu sebepten ötürü aile arasında bu durumun ismi "yol çocuğu" olarak geçmiştir (Özdemir, 2013:222).

3.4. Yol Vergisi'nin Siyasi Etkileri

Yol vergisinin siyasi etkileri iki başlık altında incelenmiştir. İlk olarak, 1929 – 1950 döneminde tek parti dönemi yol vergisinin siyasi sonuçları incelenmiş, ikinci olarak ise 1952 ve sonrası dönemde değişim ve dönüşümlerin siyasi sonuçları arşiv taramalarıyla analiz edilmiştir.

3.4.1. Tek Parti Döneminde Yol Vergisi (1929 – 1950 Dönemi)

Yol vergisinin ülkemizde uygulama alanlarını genişletmek ve Nafia Vekaleti üzerindeki görev çokluğunu azaltmak üzere yol yapımı, onarımı ve bakım çalışmaları süreç içerisinde belediyelere, il özel idareleri gibi çeşitli kurumlara belirli yetkiler verilerek yürütülmeye çalışılmıştır.

Yol vergisinin siyasi etkileri ilk olarak, Nafia Vekaleti olan yolların bakım ve onarımından sorumlu tutulan kurumun bazı yetkilerini belediyeler ile paylaşmasının

ardından başlamıştır. Belediyenin bulunduğu bölgenin ve bir arada yaşadığı topluluğun ihtiyaçlarını en iyi şekilde belirleyebileceği düşüncesiyle yol vergisinin belirli bir kısmı belediyelere gelir olarak aktarılmıştır.

Belediyelere aktarılan yol vergisinin, yolların bakımı ve tamiri için harcanacağı belirtilse de 1929 yılında İstanbul'da belediye bütçesinde sokakların tamiri için tahsisatın olmadığı belirtilmiştir. “... bu sene bozuk sokaklardaki çukurların tamirine imkan hasıl olmamaktadır. Tehlikeye karşı Emanet çukurlara fener koymak mecburiyetinde kalmıştır” denilmektedir (Cumhuriyet Gazetesi, 3 Ağustos 1929). Yapılması planlanan yolların dışında ehemmiyeti olan yollar yapılamamaktadır.

1929 yılı için belirlenen yol vergisi mükellef sayısı 112.243 kişi olarak belirlenmiştir. Toplanması gereken yol vergisinden 897.944 lira gibi bir gelir elde edilmesi beklenirken tarik bedelini nakdi olarak ifa edecek mükellefler ödemelerini yerine getirmemişlerdir. “Tarik bedelinin ikinci taksiti müddeti geldiği halde birinci taksitler hala tahsil edilememiştir. İşin yerine getirilebilmesi için maliye şubelerine tamim gönderilmiştir. Taksitleri vermeyen mükellefler yol inşaatlarında istihdam edileceklerdir” (Cumhuriyet Gazetesi, 7 Eylül 1929). Devletin halka en yakın yapısı olan belediyelerin, vergi gelirlerini zamanında toplayamaması ve gerekli onarım ve bakım çalışmalarını yapamamasından dolayı halk, vergi gelirlerinin toplanamaması sorununu değil devletin ve belediyenin görevlerini yerine getiremediği düşüncesine kapılmasıyla iktidarda görev yapmakta olan partiler ve siyasilere olan güven kırılmıştır.

Tek parti döneminde olması nedeniyle vergi politikalarında yapılan değişikliklere halkın seçim sürecinde karşılık vermesi beklenmese de süreç içerisinde bazı tepkilerin verildiği aşikardır. Arşiv çalışmaları esnasında yol vergisinin kısa sürelerle değişime uğraması söz konusudur. Türkiye’de vergi politikaları, cumhuriyetin ilk yıllarında ve sonrasında etkin bir maliye politikası aracı olarak kullanılmıştır. Ancak yapılan değişimler ve düzenlemeler vergi gelirlerinin artmasını sağlamasına rağmen mükellefler üzerinde oluşan vergi yükü artışlarından dolayı kayıp ve kaçakların artmasına neden olmaktadır. Vergi politikalarının işleyiş esasına göre yapılan değişiklikler ve düzenlemeler ile toplumsal yapı ile uyum içerisinde olması ve toplumun vergi konusunda devlete olan siyasi güveninin tesis edilmesi gerekmektedir (Demircan, 2017:582-583). Vergilerin toplanamamasına ilişkin düşüncenin kırılması ve verginin verimli hale getirilebilmesi için 1930 yılında alınan bir karara göre yol

parasının muntazam tahsili için Vilayet bazlı tedbirlerin alınması gerektiğine karar vermiştir. Memur olarak çalışanların yol vergilerinin maaşlarından düzenli olarak kesilmesine karar verilmiştir. Alınan bu karar neticesinde 1930 yılından itibaren memurlardan yapılan kesintilerin verimli olmasının ardından verginin, maaş alan kişilerin çalıştıkları yerlerdeki muhasebeciler tarafından maaşlarından tahsil edilmesi ve belediyenin belirlediği bankalara yatırılması uygun görülmüştür. Umumi meclisler aldıkları kararlar ile birlikte halkın vergi toplama konusundaki güvenini kazanmaya ve ödeme için gönüllüğü artırmaya çalışmışlardır (Cumhuriyet Gazetesi, 27 Teşrinisani 1930). Yol parasının tahsil işlemleri, mükelleflerin kapılarına kadar giden mahalle mümessilleri tarafından adreslerinde bulunmaları durumunda tahsil edilmesi veyahut mükelleflerin memurlara başvurup yol vergilerini ödemeleri şeklinde ilerlemekteydi. 1935 yılında verginin taksit dönemlerinde mahalle mümessillerinin yol parası için cetvellere kayıt ettikleri mükelleflerin kadınlar ile ev köpeklerini de yol mükellefi olarak gösterdikleri tespit edilmiştir (Cumhuriyet Gazetesi, 9 Haziran 1935). 1935 yılında işe yeni başlayan mahalle mümessilleri yol vergisi kanununa hakim olmamalarından dolayı 18 yaşından küçük 61 yaşından büyük, 5 çocuğu hayatta olan, silah altında olanlar ve talebeleri de yol vergisi mükellefi olarak göstermiştir (Cumhuriyet Gazetesi, 17 Haziran 1935). Cetvellerdeki hatalar 1930- 1935 yılları arasında incelendiğinde oldukça fazladır. Mahalle mümessilleri tarafından yapılan tahsil işlemlerinde sorunların ortaya çıkmasından dolayı 1935 yılında yapılan bu hataların düzeltilmesine karar veren vilayet meclisi bu tarihten sonra verginin memurlar tarafından tahsil edilmeye başlanmasına karar vermiştir (Cumhuriyet Gazetesi, 19 Nisan 1935). Halk 1935 yılı ve öncesinde yol mükellefiyetinin bedenen ve maddi anlamda ciddi bir yük oluşturduğunu söylese de bütçe içerisinde yolların inşa, tamir ve muhafazası için yeterli pay ayrılmadığından verim alınamayan vergi uygulanmaya devam etmiştir. Halkın artan şikayetleri üzerine 1935 yılında düzenlenen 4. Parti Kurultay toplantısında yol parasına dair Şükrü Bey; *“Yol parası daha önce komisyonda fiyat indirimine uğramış bir vergidir. Yol vergisi açısından üzerinde durulması gereken konu bedeni mükellefiyettir. Fakat yol vergisi üzerine derhal karar verme imkanı olmadığından birçok incelemeden geçmesi gerektiğini söylemiştir”* (Cumhuriyet Gazetesi, 17 Mayıs 1935).

Yol mükellefiyeti, nakdi olarak belediyelere gelir sağlamaya çalışırken bedeni mükellefiyet süreçlerinde vilayetlerde bozuk ve tamir edilmesi gereken yollar elden

geçirilmeye başlanmıştır. Fakat Şükrü Bey'in de ifade ettiği gibi yol mükellefiyeti için esaslı incelemeler yapılması gereklidir. Yol mükellefiyeti kanununda 1940'lı yıllara gelindiğinde artık sistemsel olarak tıkanmalar yaşamaya başlamıştır. Hem nakdi olarak mükelleflerden vergi almak zorlaşmıştır hem de bedeni olarak hapis cezaları caydırıcı olmaktan çıkmıştır. Ülkenin yol ihtiyacı ise gittikçe artmıştır.

1941 yılında yapılan bütçe müzakerelerinde milletvekilleri muhtelif nafia çalışmaları hakkında görüşlerini bildirirken yol mükellefiyetine değinen Abdurrahman Naci Demirdağ: *“Memleketin asgari 40.000 kilometre yola ihtiyacını temin etmek için alınması lazım gelen tedbirler hakkındaki noktalarını anlattı. Abdurrahman Naci amelei mükellefeden istifade edilmediğinin izahında bulunurken bedeni mükellefiyetin kaldırılması gerektiğini bildirdi”*. Mazhar Müfid Tansu ise yol mükellefiyetine dair: *“bedeni mükellefiyetin kaldırılması durumunda yol vergisi nakdi mükellefiyetin zorunlu tutulmasının şimdikinden daha faydalı neticeler vermeyeceğini söyleyerek, yol vergisi borcunu ödeyemeyenlerin nesini alacağız ?”* diye sorduğunda ise aslında yol mükellefiyetinin veriminin olmadığı ve hem devlete tahsil ederken yük hem de halka öderken yük olduğunu belirterek konuşmasını sonlandırmıştır (Cumhuriyet Gazetesi, 29 Mayıs 1941). 1941 bütçe görüşmelerinin ardından yol vergisi mükellefiyeti bedeni ve nakdi olarak uygulanmaya devam etmiştir. Fakat yol vergisi hakkında bedeni mükellefiyetinin ilga edilmesine dair konuşmalar mecliste daha sık dile getirilmiştir. 1942 yılının başlarında yol vergisi kanuna dair tetkikler yapılmıştır. Yapılan tetkikler doğrultusunda nakdi bedelin yolların durumuna ve ihtiyacına göre belirlenmesi ve bedeni mükelleflere de ücret verilmesine dair görüşler yer almıştır (Cumhuriyet Gazetesi, 12 Mart 1942). Meclis görüşmelerinde söz alan milletvekilleri halkın sesi olduklarını belirterek yol vergisinden şikayetlerin artması ve mükelleflerin bu durumun maddi ve manevi etkilerinin fazla olmasından dolayı kaldırılması üzerinde baskılarını artırmışlardır. Fakat II. Dünya Savaşı'nın etkilerinden dolayı var olan vergilerin oranları artırılırken yeni vergilerde yürütmeye konulmuştur.

1942-1943 yıllarında yönetim Saraçoğlu Hükümeti'nde idi. Saraçoğlu hükümeti, iktidara ilk gelişinde *“Biz bu on sekiz milyon halkın hepsine yardım edemeyiz. Zaten say piyasası olduğu kadar ticaret pazarı da hemen hemen serbesttir. İsteyen istediği kadar kazanıyor. Biz yalnız memurlar, emekliler, dullar, öksüzler ve fakirlere ara sıra ucuz yiyecek, yakacak ve giyecek vereceğiz”* diye belirtmiş olsa da bu söylem yerine getirilmemiştir. Çünkü hükümetin belirlediği dağıtımlar ve istifade

edecek kişilerin dağıtım sırası gelene kadar en az bir buçuk ayın geçmesi ve bu süreçte kişilerin yardımdan yararlanmasına imkan kalmamıştır. Cumhuriyet Gazetesi bu söylemlerin yerine getirilmemesi üzerine şu haberi yapmıştır:

1943 yılında bir memurun eline 100 lira geçtiğini kabul edersek ağustos ayı harcamaları;

Lira	
20	Şeker Parası
6	Yol Vergisi
40	Kömür Bedeli
17	Amerikan Bezi
20	Muhtelif ev kirası
<hr/>	
103	

İşte yemesi, içmesi dahil olmadığı halde beş nüfuslu bir memur ailesi ay sonu bile gelemeden 3 lira borçlu çıkmaktadır. Yol vergisi ve diğer hayat pahalılığı dolayısıyla siyasilerin seçimlerde kullandıkları yardım, iş verme gibi söylemler bu yıllarda da halk için oldukça önem taşımaktadır. Cumhuriyet gazetesi anonim köşe yazarı B. Felek, bu durumda olan birçok kişiden, vergilerden ve hayat pahalılığına dair birçok şikayet mektubunun olduğunu belirtmiştir (Cumhuriyet Gazetesi, 28 Ağustos 1943).

1939'lı yılında patlak veren II. Dünya Savaşına Türkiye diğer müttefikler tarafından fiili olarak savaşa girmeye zorlanmıştır. Savaş ile birlikte kamu harcamalarında görülen artışlar 1938 rakamlarına göre 1939 yılında kamu harcaması %28, 1940'da %75, 1941'de %87, 1942'de %193, 1943'de %248, 1944'de %94 oranında artış göstermişken savaşın son yıllarında ise bu artış oranı %231 oranında gerçekleşmiştir. Kamu harcamalarında meydana gelen artışın nedeni, savunma harcamalarının artışı ve fiyatlar genel seviyesinde meydana gelen yükselmeden dolayı memurlarının maaşlarının artırılmasından kaynaklanmıştır. Ancak alım gücü düşen memurun, savaş yıllarında alım gücü neredeyse %50 oranında azalmıştır. Memur maaşlarına 1942 yılında yapılan %15-25 arasında zam ile alım gücü artırılmaya çalışmıştır. Yol vergisinin miktarında meydana gelen değişimler ve vilayetlerin zam yapma yetkileri ile birlikte memur maaşları da yol vergisinden olumsuz bir şekilde

etkilenmiştir. 1939-1945 yılları arasında II. Dünya savaşının getirmiş olduğu sıkı yönetim ve savaşın getirdiği bir ekonomik bunalım ile birlikte dönemin hükümetine halkın öfkesi artmıştır. Bu süreç içerisinde halk ile yönetim arasında olan kopukluk artış göstermiş ve halkın içinde bulunduğu sıkıntılı durum giderek artmıştır. Bilhassa, II. Dünya Savaşı esnasında artan finansal sorunlar halkın alt kesiminde ciddi sorunlar meydana getirmiştir. Savaşın sona ermesinin ardından ekonomi bir harabeden farksızdır. Sanayileşme hareketleri durmuş, dış açık artmıştır. Savaş yıllarında alınan tedbirler sonucunda enflasyon artmış, temel gıda maddeleri ve diğer mallarda kıtlıklar başlamış bundan dolayı da karaborsacılık artmıştır. Savaş yılları enkazından beli bükük çıkan halk ise bu durumun faturasını hükümete kesmiştir (Avşar ve Kaya, 2012:116). 1942- 1945 yılları arasında Şükrü Saraçoğlu hükümeti görev yapmaktadır ve sancılı bir süreç geçiren halkın üzerinde ağır bir yük olan Varlık Vergisini 1944 yılında kaldırmıştır. II. Dünya Savaşından sonra Türkiye'nin siyasi politikasının revize edilmesi ve liberal bir yönetimin sisteme entegre edilmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. Siyasi sistemin revize edilmesine dair eksikliklerin giderilmesini somut olarak çok partili hayata geçiş izlemiştir (Yardımcı, 2018:9).

Türkiye'de çok partili hayata geçiş için kurulan ilk muhalefet parti Milli Kalkınma Partisi'dir. Partinin kurulmasının ardından 7 Ocak 1946 tarihinde de Demokrat Parti teşkilatını tamamladıktan sonra Türkiye'de 21 Temmuz 1946'da ilk çok partili genel seçimler yapılmıştır. Açık oy ve kapalı sayım ile yapılan bu seçime yolsuzluk iddiaları damga vurmuştur. Sonuçlarda C.H.P. 395 mebusluk alırken, D.P. 64 mebusluk kazanmıştır. Seçimin kazananı C.H.P. olsa da D.P.'nin elde ettiği başarı aslında halkın iktidara olan bir tepkisidir. Tek parti döneminde halkın biriktirdiği birtakım memnuniyetsizlikler, savaş sürecinde ortaya çıkan ekonomik sancuların sandığa yansması sonucunda C.H.P. uzun yıllardır desteğini gördüğü toplumsal tabandan uzaklaşmaya başlamıştır (Şentürk, 2012:164).

Cumhuriyet Halk Partisi, Demokrat Partinin Doğu kesimlerinde, sınır vilayetlerinde ve köylerde şubelerini kuramayacağını, faaliyetlerini ve yeni fikirlerinin kabul edilebilecek kadar siyasi açıdan gelişmemiş olmasından dolayı sadece birkaç vilayette kendini göstereceğini, partinin daha kırk elli yıl iktidara gelemeyeceğini ve böylece demokratik bir süs olmaktan öte geçemeyeceğini düşünmüştür. Yirmi üç yıldır iktidara kök salmış Halk partisi muhalefet partiyi bu nedenle pek ciddiye almamış ve Demokrat Partiye karşı dostça bir tavır takınmıştır. Fakat Demokrat Parti

büyüdükçe dostça olan tavır yerini sert bir ortama bırakmıştır. Siyasi meydanlar açısından durgun geçen üç aylık bir sürecin ardından Demokrat Parti birden daha çok vilayete ve kesime yayılmaya başlamıştır. Çünkü halk iktidar karşısında olan bir partinin varlığına inanmaya başlamıştır (Kırkpınar, 2000:92).

1947 yılında Demokrat Partiyi hazırlıksız yakalamak isteyen Halk Partisi, belediye seçimlerini erkene almıştır. Fakat 1946 seçimlerinde meydana gelen hile iddialarından dolayı Demokrat Parti seçime katılmamıştır. Çalışmalarına 1950 seçimlerine kadar devam eden Demokratlar şehir şehir mitingler yaparak halk ile birlikte olmaya bu dönemde özen göstermişlerdir. 1948 yılında İzmir Biga'da büyük bir miting yapılmıştır. Parti Başkanı "Celal Bayar Biga'da vergilerin ağırlığından bahsetti" başlıklı haberde: "*Demokrat Parti'nin bugünkü hürriyet mücadelesinden de muzaffer bir şekilde çıkacağını kaydeden Genel Başkan, sözlerine şöyle devam etti; İktidara geçtiğimiz vakit işlerin ne kadar doğru ve düzeninde gideceğini göreceksiniz. Biz, halkımızı, millete dayanarak istiyoruz. Gayemiz, halka ağır bir yük haline gelen vergileri had derecede indirmektir.*" Bayar, vergilerin ağırlığına misal olarak, seyahatlerinin birinde, bir köylü vatandaşın, yol vergisinin 12 liradan 18 liraya çıkarılmasını şu cümle içinde ifade etmiştir. "*Yol vergisi borcumu ödeyebilmek için yorganımı satıyorum. İmdadıma yetişin!*" bu sırada, dinleyiciler arasında yer alan bir köylü kadın; "*Çok doğru söylüyorsun. Zenginler altın bilezik takıyorlar, biz don bile bulamıyoruz.*" diye bağırdığının duyulduğu belirtilmiştir (Cumhuriyet Gazetesi, 12 Ağustos 1948).

Halkın ikinci dünya savaşından sonra enflasyonun artması, sanayinin durması ve iş gücünün azalmasının ardından kazançlarının kendi gereksinimlerini zor karşılamalarından dolayı vergi ödemelerine dair gönüllü yaklaşımları zorlaşmıştır. Kentlerde ve köylerde yaşamlarını sürdüren kişiler "yolumuz olmazsa olmasın yiyecek ekmek bulamıyoruz" düşüncesi ile vergi ödememeyi tercih etmişlerdir. Siyaset meydanlarında görülen seçim hareketleri doğrultusunda halk, isteklerini ve şikayetlerini belirterek yol vergisi gibi hem maddi hem manevi yoruculuğu olan bu verginin kaldırılmasını talep etmişlerdir.

Cumhuriyet Gazetesi köşe yazarı Şahabeddin Uzunkaya'nın yaptığı bir habere göre; dönemin başbakanı Hasan Saka, Giresun'da Halkevlerinde yaptığı bir konuşmasında halkın dileklerini sorduğunda arka sıralardan yükselen bir ses, bütün başları o tarafa çevirmişti. Vatandaşın dilinden dökülen sözler şunlardır:

“Başkanım sizler de yol parası olarak 18 lira veriyorsunuz, bir hamal da 18 lira veriyor. Ben tahsildarım. Alamıyorum kimseden parayı.” Buna karşılık Başbakan Özel İdare tahsildarı Kamil İskefyeliye şu cevabı vermiştir; “Bu kanunu, yakında tadil edeceğiz. Bir zengin ile bir fakirin yol vergisi olarak aynı parayı vermesini biz de doğru bulmuyoruz” (Cumhuriyet Gazetesi, 29 Eylül 1948).

Yol vergisine dair Cumhuriyet gazetesinde bir nevi halkın görüşlerini belirten “Hem Namına Hem Malına” başlığı altında anonim bir yazar yol vergisine dair görüşlerini belirtmiştir. Bu köşe yazılarında halkın gazeteye gönderdiği şikayet mektupları yayınlanmaktadır. Yol vergisine dair yapılan eleştiri ise *“Yol vergisi hakikaten acayip ve adaletsiz bir vergidir. Vergiyi yalnız 18 ile 60 yaş arasındaki erkek vatandaşlar, aynı miktar üzerinden vergilendirirler. Kadın vatandaşlar, askerler, talebe vesaire de vergiden muaftır. Vergiyi ödeyecek kadar para kazanmayan ya da koluna güvenen vatandaşlarda, yol yapmak sureti ile bedenen bu mükellefiyeti ifa etmektedirler... İstanbul belediyesi tarafından tahsil edilen yol vergisi 1 milyon lira kadar tuttuğu halde yapılacak yollar hep şehir dışındaki yollardır. İstanbul halkı verdiği vergiden hiç istifade etmediği içinde yapılan bu vergilendirmeyi yanlış bulmakla birlikte hükümetten bu durumu düzeltmesi için şikayetçi olmaktadır... Giresun’da Hasan Saka’nın verdiği söz göz önüne alınarak artık yol vergisi tadil edilmeli; çalışan kadınlardan da alınmalı fakat fakirlerin ödeme miktarı azaltılmalı, fazla kazanç elde edenlerde kazançları doğrultusunda vergiye tabi tutulmalıdırlar”* (Cumhuriyet Gazetesi, 30 Eylül 1948). Yol vergisine dair adaletsizliğin en belirgin noktası olarak görülen tüm mükelleflerden aynı miktarda vergi tahsil edilmesi durumudur. Halkın en çok şikayette bulunduğu nokta da buradan başlamaktadır. Buna dair çalışmaların yapılması sözü 1948 yılında verilmiştir. Ancak faaliyete 1949 yılında geçilerek 5 Ocak 1949 tarihinde yol vergisinin tahsil edilmesine dair beklenen karar alınmıştır. *“Yol vergisi, 1949 yılından itibaren gelir nispetine göre alınmaya başlanacaktır. Komisyonunda şiddetli tartışmaların yaşanmasına neden olan bu karara dair milletvekilleri, yol parasının artık tamamen yollara harcanması konusunda ısrarcı olmuşlardır. Muhalefet mensupları, yol vergisi adı altında şimdiye kadar toplanan paraların başka yerlere sarf edildiğini, bu durumun kanun ruhuna aykırı olduğunu belirtmişlerdir. Suphi Batur, başka bir bakanın başka türlü konuştuğunu belirterek hükümetin gayri samimi olduğunu ifade etmiştir.”* Yapılan tartışmaların

ardından yeni yol vergisi tasarısı kabul edilmiştir (Cumhuriyet Gazetesi, 05 Ocak 1949).

Demokrat Parti, 1950 seçimleri için kırsallarda yaptığı konuşmalarda Cumhuriyet Halk Partisi'nin almaktan yıllardır vazgeçemediği yol vergisini kaldıracağını belirtmiş ve etkin bir muhalefet yürütmüştür. Rıfkı Salim Burçak Cumhuriyet Halk Partisi'nin tek parti iktidarının vazgeçemediği yol vergisi hakkındaki düşüncelerini şu şekilde dile getirmiştir (Özdemir, 2013:242): *“Tek partili bir yönetimin jandarma aracılığıyla köylü üzerine kurmuş olduğu baskı tarif edilemez bir hürriyetsizlik ve korku verecek bir seviyeye ulaşmıştır. Mustafa Kemal Atatürk'ün, memleketin efendisi olarak gördüğü köylü, kolluk kuvvetlerinden ve vergi tahsildarlarından, yol ve tarım ürünlerinden alınan vergilerden, sızlanıyorlar ve feryat ediyorlar. Memleketin efendisi olan köylü, yol parasını ödeyemediği için yollarda ve madenlerde günlerce çalıştırılıyor ve yetiştirdiği tarım ürünlerinden keyfi derecede vergi adı altında alınıyordu. Bu nedenden dolayı halk artık iktidara kendi devleti gözüyle bakmıyordu...”*

Seçimi Demokrat Partinin kazanmasının ardından halka verilen yol vergisinin kaldırılmasına dair sözlerin tutulması beklenmiştir. Ancak ekonomik şartlara göre bu pek mümkün değildir. Vergiye dair düzenlemelerin olduğunu belirten hükümetin son olarak yaptığı değişiklik: *“yol vergisinin adalet dairesinde tahsili için yeni bir kanun tasarısı hükümet tarafından hazırlanmıştır. Bu tasarı gereğince köylü vatandaşlar yılda 4 liradan fazla yol vergisi ödemeyecekler, diğer mükellefler ise kazançları nispetinde vergiye tabi tutulacaklardır. Diğer bir düzenleme ise Tahsili Emval Kanunu değiştirilmektedir. Hükümet tasarısı, devlet borçları için hapis cezasını tamamen kaldırmaktadır. Her iki tasarının köylü vatandaşlar memnun edeceği tahmin edilmektedir”* (Cumhuriyet Gazetesi, 28 Mart 1951). Yapılan bu değişikliğin ardından yol vergisine dair şikayetler son bulmamış ve artık bu vergiden verim alamadığını anlayan hükümet yol vergisine dair alınan en önemli kararı açıklamıştır.

Başbakan Adnan Menderes yol vergisinin kaldırılacağı müjdesini 15 Temmuz 1951'de Eskişehir Demokrat Parti İl Kongresinde yaptığı şu açıklama ile verilmiştir (Özdemir, 2013:243): *“Hükümet, yol vergisini kaldırmaya karar vermiştir. Bu husustaki kanun 1 Kasım tarihinde Türkiye Büyük Milleti'ne sevk edilecektir.”*

1950 yılında iktidara gelen Demokrat Parti'nin on yıllık iktidarındaki bayındırlık faaliyetleri ve bu işlerin gerçekleştirilmesine dair izlenen yolları bugün hala toplumsal hafızada yer aldığı söylenebilir. 2005 yılında yapılan bir alan araştırmasında, Kayseri'nin Sarız İlçesi'ne bağlı Kemer köyünde yaşayan bir kadın o günleri şu sözleriyle anlatmıştır (Batman vd. 2006:97): “*(Devlet bize) hiç de bakmadı. Birde yol işleme çıktı. Beş çocuğu olan yoldan kurtulurdu, beş çocuğu olmayan sırtında ekmek alırdı, 10-15 gün karda-kışta yol işlerlerdi. Köylere yol yaparlardı. Kurban olduğum, bir Menderes çıktı. Yol da yaptırmadı, yolumuzu da kendi yaptı, suyumuzu da kendi getirdi*” (Cumhuriyet Gazetesi, 16 Temmuz 1951). Yapılan bu açıklamanın ardından yol vergisi 1952 yılında kaldırılmıştır.

3.4.2. 1952 Yılı ve Sonrasında Yol Vergisi

1950 seçimleri propagandasında köylü kesimi yakalamayı başaran D.P., halkın sırtında bir yük haline gelen yol vergisinin 25 Şubat 1952 tarihinde kaldırmıştır. Osmanlı'dan beri uygulanmakta olan yol vergisinin kaldırılması ile birlikte D.P. halka verdiği bir sözü tutmuştur. Yol vergisinin kaldırılmasıyla birlikte halk D.P. ye kendini daha yakın hissetmiştir.

1952 yılında kaldırılan yol vergisiyle birlikte vergi yükü kırsal ve vergiyi ödeyemeyecek kuvvetteki kesimden alınıp zengin kesime aktarılmaya çalışılmıştır. Yol vergisinden elde edilen gelirin devamlılığını sağlamayı hedefleyen hükümet, daha yol vergisini kaldırmadan 22 Ocak 1952 yılında yapılan bir habere göre: “*Benzin, gazyağı ve mümessillerinden yol vergisi alınmasına dair kanun tasarısı Meclise verildi ve teşkil eden geçici komisyona havale edildi. Tasarı, mevcut yol vergisine ait bütün hükümleri, bu arada İzmir turistik yollar kanununun bazı maddelerini kaldırmaktadır. Buna mukabil benzin ve emsali maddeleri ithal veya memleket içinde istihsal edenlerden yol vergisi namı ile kanunda gösterilen nispet dairesinde bir vergi tahsil edilecektir. Yol vergisinin nispeti benzin ve benzerlerinde kiloda 15 kuruş, gazyağı ve benzerlerinde kiloda 7 kuruş, mazot, motorin ve emsalinde 5 kuruş olarak tespit edilmiştir*” (Cumhuriyet Gazetesi, 22 Ocak 1952). Meclise verilen tasarının ardından Demokrat Parti'ye muhalefet olan C.H.P. Van Milletvekili yol vergisinin ve diğer vergilerin kaldırılmasıyla hükümetin “*256 milyon liralık vergiden vazgeçtik*” söylemini şu sözlerle eleştirmiştir: “*Başbakan bu rakamı ifade ederken nasıl hesaplama yaptığını kestiremedim. Vergiden vazgeçildiği süreçte, 24 milyon şeker istihsal vergisi, 22 milyon un muamele vergisi, 6 milyon hayvanlar vergisi, 39 milyon*

yol vergisi olmak üzere toplam 91 milyonluk bir vergiden vazgeçmiştir... Ayrıca mamullere ve tarifelere yapılan zamlar dolayısıyla bazı vergilerin otomatik olarak artmış olduğunu da hesaba katmak gerekir. Demiryolları tarifelerinde yapılan zamlar, nakliyat vergilerini de artırmıştır. Bu zamların gelirini hesap edecek olursak yapılan zamlar daha ağırdır.” Demokrat Parti’nin yeni vergiler getirmesi ve ulaşım konusundaki tarifelere yaptığı zamlar halk tarafından eleştirilmiş ve muhalefet tarafından da gelir vergisi tarifesinde hizmet erbabına yaptığı indirimin, eski iktidarın kabul ettiği bir kanundan doğmasından dolayı Demokrat Parti’nin hanesine yazılacak bir başarı olarak görülmemiştir (Cumhuriyet Gazetesi, 15 Mart 1952).

Yol vergisinin kaldırılmasıyla beraber belediyelere aktarılan paylar da kesilmiştir. Fakat yeni gelen benzin, gazyağı ve mazot gibi maddelerden alınan vergilerden belediyelere pay ayrılması ve bu paranın da yol yapımı ve tamiri için kullanılması hedeflenmiştir. Ancak akaryakıtlardan alınan bu vergiden iktidar beklediği geliri elde etmiş olsa bile yol çalışmaları konusunda pek başarı sağlanamadığı 23 Kasım 1952 tarihli haberde görülmektedir. *“1952 yılı İstanbul bütçesinin belediyeye ait kısmının 47 milyon lira olduğu ve belediye hizmetlerinin bu bütçe ile karşılanacağı belirtilmiştir. Ancak İstanbul halkı neden belediyenin yol yapmadığını ve yolsuzluk sorununun devam ediyor olmasından şikayetçidir. İstanbul Belediyesi, 1952 yılında yol yapımı ve tamiratına 6.445.900 lira ayırmıştır. İstanbul halkı, yol parası olarak belediyeye hiç para vermemekte ve kaldırılan yol parası yerine konan akaryakıt vergisinden Belediyeye ayrılan hisse de, 1 milyon 160 bin liradan ibarettir”* (Cumhuriyet Gazetesi, 23 Kasım 1952). Belediyelere akaryakıt vergisinden ayrılan pay yetmemektedir. Vilayetlerin mücavir alanlarından sorumlu olan belediyeler 1950’li yıllarda da yol sorunu ile karşılaşmaktayken devlet yollarından sorumlu olan KGM, karayollarının yapımına ağırlık vererek şehirlerarası yollarda ilerleme kaydetmektedir. 1950’den sonra iktidarın yaptığı düzenlemeler ile KGM’nin kurulması, yol – su – elektrik genel müdürlüğünün kurulması ve otomotiv sanayinin kurulması gibi düzenlemeler ile Demokrat Parti iktidarı, ulaşımına verdiği önemi göstermiştir. 1950’li yıllarda yurtdışından gelen destekler (Marshall yardımı gibi) karayollarının hızlı gelişim göstermesine olanak sağlamıştır. Karayolları ulaşımına olan önemin artmasıyla beraber hem yol yapımı hem de ülkede motorlu araç sayısı artmıştır (Aydın & Oral, 2018:260-261). Motorlu taşıtların arttığı yıllarda iktidar akaryakıttan aldıkları vergi haricinde 1959 yılında Hususi Otomobil Vergisini

uygulamaya koymuş ve 1963 yılına kadar uygulamıştır. Yolları en fazla kullanan ve tekerleri ile eskiten araçlardan alınan vergiler ile yolların yapım, onarım ve bakımları yapılmıştır. Hususi otomobil vergisi niteliği itibariyle kısmi servet vergisidir. Kanun kapsamı dar ve boşlukların fazla olmasından dolayı sadece 4 yıl uygulamada kalabilmiştir. Ancak hususi taşıtlar vergisinin ardından 1963 yılında motorlu taşıtlar vergisi yürürlüğe girmiştir. Günümüzde ise MTV'nin devamlılığını korumaktadır. Demokrat Parti, 1952 yılında kırsal kesimden aldığı vergi yükünü zengin kesimin üzerine aktarmış ve yol vergisinin devamlılığını hususi otomobil vergisi ve motorlu taşıtlar vergisi ile sağlamıştır. Ancak belirtmek gerekir ki yol vergisi, hususi otomobil ve motorlu taşıtlar vergisi gibi servet üzerinden alınan bir vergi değildir.



SONUÇ

Osmanlı Devleti'nin sınırlarının genişlemesi ve nüfus yoğunluğunun artmasıyla birlikte ülke genelinde ortaya çıkan yolsuzluk sorunu patlak vermiştir. 19. yüzyıla kadar Anadolu Selçuklu Devleti'nden kalan yollar kullanılmış ve fethe giden askerlerin yolunu kısaltmak amacıyla açılan yollar devlete yeni yol olarak kazandırılmıştır. Ancak Dünya ticaret merkezinin değişmesiyle beraber yeni siyasi merkezlerin oluşması sonucunda meydana gelen gelişmelere uygun şekilde ülke merkezi İstanbul olacağı bir yol ağının oluşturulması gereksinimi doğmuştur. 19. yüzyıla kadar Osmanlı'da yol yapım, onarım ve tamiratları hayrat kurumlar tarafından sağlanmış fakat yolların öneminin artmasıyla birlikte yol yapımı için yeni düzenlemelerin yapılması kaçınılmaz olmuştur.

Osmanlı Devleti'nde ilk olarak amele-i mükellefe 1848 yılında yayınlanan "Memalik-i Mahsure-i Şahane Yolların Tanzim ve Tesviyesi Hakkındaki Nizamnamesi" ile gündeme gelmiş ve uygulanmaya koyulmuştur. 1853 yılında yayınlanan bir talimat ile yol yapım sürecinin halkın omuzlarına yüklendiği açık bir şekilde belirtilmiştir. Belirlenen şartlar neticesinde çalışması uygun görülen erkeklerin yol inşaatlarında çalıştırılacağı duyurulmuştur. Osmanlı'nın bu dönemde her alanda sorunların ortaya çıkmasıyla yol yapımı konusundaki çalışmalarda duraksamış var olan yollarda kullanılamaz hale gelmiştir. Bu sebeple 14 Eylül 1858 yılında, Meclis-i Meabir (Bayındırlık İşleri Meclisi) kurularak yol çalışmalarına dair düzenlemeler meclise bırakılmıştır. 1862 yılında yayınlanan Memalik-i Mahsure-i Şahane Yolların Tanzim ve Tesviyesi Hakkındaki Nizamname'de yapılan düzenleme ile Osmanlı tebaasında yaşayan, 18-60 yaşındaki her erkeğin 5 senede 20 gün yol inşaatlarında çalışması zorunlu tutulmuştur. 1869 yılında yayınlanan Turuk ve Meabir Hakkındaki Nizamname ile birlikte Osmanlı'nın tamamında zorunlu çalışma yükümlülüğü getirilmiştir. Bu yükümlülük ise Osmanlı Devleti yıkılana kadar devam etmiştir.

Uzun bir savaş döneminden çıkan yeni Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı'dan kalan bazı vergilerini kaldırmamıştır. Cumhuriyet'in ilk yılları ekonomik olarak toparlanma ve eksikleri kapatma odaklı bir dönem olduğu için yöneticiler vergilerin devamlılığını uygun görmüşlerdir. Hayvan vergisi, Tarik-i Bedel Nakdisi, Bedel-i Askeri gibi bazı baş vergileri ilk yıllarda kurtuluş savaşının finansmanını sağlamak için alınmış daha sonra ise devletin ekonomisine katkı sağlamak üzere devam

ettirilmiştir. Cumhuriyet döneminde 1935 yılında Osmanlı'dan kalan çoğu vergiden vazgeçilmiş olmasına rağmen Tarik-i Bedel Nakdisi ve hayvan vergisinden vazgeçilmemiştir. Tarik-i Bedel Nakdisinden vazgeçilmemesinin nedeni, yolların ülke için öneminin artması ve yolların kullanılmayacak halde olmasından dolayı onarım ile bakım ihtiyacının karşılanması için finansman ve işçi desteği sağlanmasının amaçlanmasıdır.

Cumhuriyet döneminde, yol vergisi uygulamaları dönemin ve rejimin şartlarına göre düzenlenerek uygulanmaya devam etmiştir. 1925 yılında kabul edilen 542 Sayılı Yol Mükellefiyeti Kanunu ile 18-60 yaşındaki her erkek belirlenen yol inşaatlarında 5 senede 20 gün çalışmaya devam etmiştir. Osmanlı Devleti'nden farklı olarak bedel-i nakdi uygulaması cumhuriyet döneminde uygulanmıştır. Ancak 542 sayılı verginin amacı nakdi ödemeden ziyade yol yapımında çalışacak olan işçi sıkıntısını gidermektir. Bedeni olarak vergi yükümlülüğünü ifa etmek istemeyen mükellefler Vilayet Umumi Meclislerinin belirlediği miktarlarda vergilendirilmişlerdir. Yol vergisi kanunlarında yapılan değişiklikler ile birlikte bedeni mükellefiyete dair çalışma günlerinde ve saatlerinde değişiklikler meydana gelmiştir. Nakdi vergi miktarında ise, görevlendirilen belediyelere verilen vergi miktarında %2'lik zam oranı ile birlikte vergi miktarlarında ülke genelinde aynı miktarlarda uygulanmamıştır. Fakat yerel yönetimlere verilen bu yetki ile birlikte belirlenen vergi bedelleri halkın üzerinde ağır yük oluşturmuştur. Bedeni ifayı tercih etmeyen kesim, vergi borçlarını ödeyemez hale gelip hayvanlarını, ev eşyalarını satmak durumunda kalmışlardır. Kırsal kesim, bedeni ifa için belirlenen ayların hasat zamanına denk gelmesi nedeniyle nakdi ifayı tercih etmek zorunda kaldıklarını ve dönemin ekonomik şartlarından dolayı yaptıkları hasattan geçimlerini sağlayacak kadar bile parayı zor kazandıklarını belirterek yol vergisini ödemekte güçlük çektiklerini belirtmişlerdir.

1927 yılında yol yapım, onarım ve bakım işleri 327 sayılı kanun ile İl Özel İdarelerine bırakılmıştır. Her vilayetin kendi yol programını hazırlaması ve kendi yol yapımından sorumlu olmasını sağlayan 327 sayılı kanun ile birlikte, ülke genelinde karayolu yapımı durma noktasına gelmiştir. Çünkü tek tip bir yol programının bulunmaması, toplanan yol vergisi gelirlerinin harcamalarının kontrol edilememesi ve validen valiye yol çalışmalarının yönünün değişmesi gibi açıklarının olması nedeniyle 1929 yılında 1525 sayılı Şose ve Köprüler Kanunu yürürlüğe girmiştir. 1525 sayılı

kanun ile ülke sınırları içerisindeki bütün yollar Nafia Nezaretine bırakılmıştır. 1525 sayılı kanun ile yol yapımı konusunda ilerleme kaydedilmesi ve büyük köprülerin inşası sağlamıştır. 1525 sayılı kanunun yaptığı ilerlemeler ile 1934 yılında “Nafia Vekaleti Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun” çıkarılarak ülkemize ilk Bayındırlık Teşkilatını kazandırılmıştır. Çıkarılan bu kanun ile birlikte karayolu yapımı daha planlı ve programlı ilerlemiştir. 1950’li yılları da içine alan dönemde çeşitli düzenlemeler ile Yol Vergisi şeklinde uygulanmaya devam etmiştir.

Yol vergisi, nakdi olarak alındığında halkın gelirine göre belirlenmemiş ve bu nedenle de ödeme konusunda halkın kazancını aşar hale gelmiştir. Mükellefler, yol parasını ve diğer vergi borçlarını denkleştirmek adına evlerinde bulunan eşyaları, hayvanlarını satmak zorunda kalmışlardır. Yol Vergisi Kanununda belirtilen “nüfusa kayıtlı 5 tane çocuğu olan aileler yol vergisinden muaf sayılmakta” maddesinden dolayı özellikle kırsal kesimde yaşayan aileler çocuk sahibi olmayı tercih etmişlerdir. Bu süreçte doğan ailedeki 5. çocuk “yol çocuğu” olarak nam dinmiştir. Yol vergisi mükellefi olmaktan muaf eden bu madde bir nevi nüfus artışına da neden olmuştur. Yol vergisi, yeni yolların açıldığı ve şehir merkezlerine bağlanan kasaba ve köylerin ekonomik ve sosyal anlamda gelişmesine neden olmuştur. Köylü topraklarını nadasa bırakıp fazla üretim yapmamayı tercih ediyordu. Çünkü yolsuzluk nedeniyle başka vilayetlere gidip satış yapamıyor bu nedenle ne üretir ise onunla geçinmek zorunda kalıyordu. Mükellef para kazanamadığı için ya topraklarını, hayvanlarını satıp vergi borcunu ödüyordu ya da bedeni mükellefiyeti tercih edip yol inşaatlarında uzun saatler çalışmak zorunda kalmaktaydı. Bedeni mükellefiyeti tercih edenlerin kırsal kesim oranının yüksek olmasının nedenlerin biri bu durumdur. Yol vergisine dair, sosyal ve ekonomik olarak etkilerini hisseden mükellefler şikayetleri sürekli belirseler de iktidardan bir geri dönüş alamamıştır. II. Dünya Savaşı’na girmeyen Türkiye, ekonomik etkilerinden kurtulamamış ve gerekli önlemleri almasına rağmen hayat pahalılığı halkı oldukça etkilemiş ve vergi borçlarını ödeyemez hale gelmiştir. Yol vergisinin hem bedeni hem nakdi ödemede en çok etkilediği kesim köylü kesimi olmuştur.

II. Dünya Savaşı’nın sona ermesinin ardından siyasi değişimlerin yaşanmasıyla Türkiye’de siyasi sancılar oluşmaya başlamıştır. Tek partili bir yönetimin olmasından dolayı halk, şikayetlerini iletmesine rağmen bir geri dönüş alamamış, vergiden kaçınmayı tercih etmiştir. II. Dünya Savaşı’nın ardından liberalleşme süreciyle birlikte

yeni partiler kurulmaya başlamıştır. İktidarda olan Cumhuriyet Halk Partisi'ne ilk muhalefet parti, 1945 yılında Nuri Demirağ tarafından kurulan Milli Kalkınma Partisi'dir. 1946 yılında ise, Celal Bayar tarafından Demokrat Parti kurulmuştur. 1946 seçimlerinde başarısız olan Demokrat Parti, 1946 seçimlerinden sonra köylü kesime yönelerek 1950 yılı seçimleri için çalışmalar yapmıştır. Köylü kesimin isteklerine yönelen bir parti politikası benimsenmiştir ve kırsal kesime yük olan vergilerin kaldırılmasına dair söylemler, altyapıda oluşan sorunlara dair çözümlerin sunulması ile birlikte kırsal kesim Demokrat Parti'nin seçim vaatlerinden isteklerini almayı ummuşlardır. 1950 seçimlerinde, kırsal kesimin büyük çoğunluğuna hitap eden Demokrat Parti, 27 yıllık tek parti dönemini sona erdirmiştir. Osmanlı'dan beri süregelen ve özellikle kırsal kesimin adaletsiz bir şekilde vergilendiren yol vergisi, Demokrat Parti tarafından 25 Şubat 1952 yılında kaldırılmıştır. Kaldırılan verginin boşluğunu ise akaryakıttan alınan Yol vergisiyle karayolu yapımına finansman desteği sağlamıştır.

Yol vergisini incelediğimiz bu çalışmamızda, yapılan arşiv taramalarında da görülen odur ki, yol vergisi hem aynı hem nakdi anlamda kentten çok kırsal kesimi olumsuz yönde etkilemiştir. Vergiden muaf olmak adına aile nüfusunu artıran kişiler bu sefer de doğan çocuklarını beslemekte zorlanarak sefalet çekmiştir. Her anlamda halkı olumsuz etkileyen verginin kaldırılması için çok partili bir seçimi avantaja çeviren halk, 1952 yılında amacına ulaşmıştır. Demokrat Parti seçmenini kaybetmemek ve "muhalefetin sözünü verdiği ama tutamadığı" söylemlerine karşı halk üzerindeki olumsuz vergiyi kaldırarak CHP tabanındaki seçmenden de bir sonraki seçimde oy almayı başarmıştır.

KAYNAKÇA

Kitap

AKGÜNDÜZ, Ahmed & ÖZTÜRK Said, **Osmanlı Devleti'nin 700. Yılı Bilinmeyen Osmanlı**, Osmanlı Araştırmaları Vakfı, Haziran 1999, İstanbul.

AKSOY, Şerafettin, **Vergi Hukuku ve Türk Vergi Sistemi**, Filiz Kitabevi, İstanbul-1989.

BATMAZ, Efdal, Şükrü vd., **İnşaatçıların Tarihi**, Türkiye Müteahhitler Birliği, Mart 2006.

BECERMEN, Cengiz, **Klasik Dönem Osmanlı Vergi Sistemi ve Vergi Türleri**, Vergi Müfettişleri Derneği, Ankara, 2012.

BERKSAN, Nazım, **Yol Davamız Nerede ?**, Akın Matbaası, Ankara, 1951.

ERGİNAY, Akif, **Vergi Hukuku İlkeler-Vergi Tekniği- Türk Vergi Sistemi**, Turhan Kitabevi Yayınları, Ankara-1984.

ERGÜDER, Başak, **Maliye Tarihi- Türkiye Ekonomisi Mali Tarihi**, İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi.

FALAY, Nihat, **Maliye Tarihi (Ders Notları)**, Filiz Kitabevi, İstanbul 1989.

FAROQHİ, Suraiya, **Osmanlı Şehirler ve Kırsal Hayatı**, Doğu Batı Yayınları, İstanbul 2006.

GENÇ, Mehmet, **Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi**, Ötüken, Ankara 2005.

GİRAY, Filiz, **Maliye Tarihi**, Ekin Basın Yayın Dağıtım, Bursa, 2015.

GÖKBUNAR, Ali Rıza & KAHRİMAN, Hamza, **Karneli Yıllar: Bir Savaş Maliyesi Uygulaması**, Nobel Yayıncılık, 2014.

İNALCIK, Halil, **Osmanlı İmparatorluğu (1-Toplum ve Ekonomi, 2-Sultan ve Siyaset)**, Kronik Kitap, 2018.

İNALCIK, Halil, **Osmanlı'da Devlet, Hukuk, Adalet**, Eren Yayıncılık, 2000.

KARAL, Enver Ziya, **Osmanlı Tarihi 7. Cilt Islahat Fermanı Devri (1861 – 1876)**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1977.

KARAMURSAL, Ziya, Osmanlı Mali Tarihi Hakkında Tetkikler, **Türk Tarih Kurumu Basımevi**, 2. Baskı, Ankara, 1989.

KÜSMENOĞLU, İlham, **Cumhuriyet Dönemi Vergi Tarihi**, Oluş Yayıncılık, Ankara, 2010.

MİROĞLU, İsmet, **Kemah Sancağı ve Erzincan Kazası (1520-1566)**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1990.

MİROĞLU, İsmet, **XVI. Yüzyılda Bayburt Sancağı**, Anadolu Yakası Bayburt Sancağı Kültür ve Dayanışma Derneği Yayınları, İstanbul, 1975.

MUTLU, Abdullah, **Tanzimattan Günümüze Türkiye'de Vergileme Zihniyetinin Gelişimi**, Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı, Ankara, 2009.

MUTLUER, M. Kamil vd., **Teoride ve Uygulamada Kamu Maliyesi**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2013.

NEDKOFF, Boris Christoff, **Osmanlı İmparatorluğunda Cizye**, (Çev. Şinasi Altundağ), Belleten, VIII, Ankara, 1944.

NEZİROĞLU, İrfan & YILMAZ, Tuncer, **Başbakanlarımız ve Genel Kurul Konuşmalar Cilt 2 (Cumhuriyet Hükümetleri Dönemi)**, TBMM Basımevi-Ankara, Ankara, 2014.

ORHONLU, Cengiz, **Osmanlı İmparatorluğunda Derbend Teşkilatı**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1967.

ORTAYLI, İlber, **Tanzimat'tan Sonra Mahalli İdareler (1840 – 1880)**, Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1974.

ÖNER, Erdoğan, **Osmanlı İmparatorluğu ve Cumhuriyet Döneminde Mali İdare**, Uyum Ajans, Ankara, 2005.

ÖZKAYA, Yücel, **Osmanlı İmparatorluğunda Ayanlık**, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, 1977.

QUATAERT, Donald, **Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922**, İletişim Yayınları, 2002.

RASİM, Ahmet, **Osmanlı Tarihi (Seçmeler)**, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1968.

SAYAR, Nihad S., **Türkiye İmparatorluk Dönemi Siyasi, Askeri, İdari ve Mali Olayları**, İ.İ.T.İ.A. Nihad Sayar Yayın ve Yardım Vakfı Yayınları, İstanbul, 1978.

SAYIN, Abdurrahman Vefik, **Tekalif Kavaidi (Osmanlı Vergi Sistemi)**, Maliye Bakanlığı Yayını, Ankara, 2000.

ŞENER, Abdüllatif, **Tanzimat Dönemi Osmanlı Vergi Sistemi**, İşaret Yayınları, İstanbul, 1990.

TABAKOĞLU, Ahmet, **Gerileme Dönemine Girerken Osmanlı Maliyesi**, Dergah Yayınları, İstanbul, 1985.

TEKELİ, İlhan & İLKİN, Selim, **Cumhuriyetin Harcı / Üçüncü Kitap: Modernitenin Doğuşu**, İstanbul Bilgi Yayınları, İstanbul, 2003.

TOZLU, Selahattin, **“Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839-1908)”**, Osmanlı Cilt 3, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999.

TUNCER, Hadiye, **Osmanlı İmparatorluğunda Toprak Taksimi ve Aşar**, Tarım Bakanlığı Neşriyat Müdürlüğü, Sayı 656, Ankara, 1948.

VARCAN, Nezh, **Türkiye’de Vergi Politikalarının Oluşumu (Cumhuriyet Dönemi)**, Anadolu Üniversitesi İktisadi ve Bilimler Fakültesi Yayınları, No:43 Eskişehir, 1987.

YERASİMOS, Stefanos, **Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye Bizanstan Tanzimat’a**, Gözlem Yayınları, Ekim, İstanbul, 1974.

Dergi

AFYONCU, Erhan, “Osmanlı’nın Tımar Sistemi”, **Popüler Tarih Dergisi**, Cilt 7, Sayı 70, Haziran 2006, s. 20-25.

AKKOYUN, Turan, “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Bekarlık Vergisi Teşebbüsleri”, **Tarih İncelemeleri Dergisi**, Cilt 15, Sayı 1, 2000, s.183-198.

AKKUŞ, Yakup & YILDIRIM, Kadir, “Dünyada ve Osmanlı’da Zorunlu Çalıştırma: “Amele-i Mükellefe” Uygulaması ve Tarihsel Gelişimi”, **Çalışma ve Toplum Dergisi**, Sayı 2, 2017, s. 507-546.

ALTINOK, Serdar, “Türkiye’de Ulaştırma Politikaları, Karayolları ve Demiryollarının Mukayesesi”, **Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi**, Cilt 1, Sayı 1-2, 2001, s. 72-87.

ARSLAN, Mahmut, “2. Dünya Savaşı ve Türkiye’de Savaş Ekonomisi”, **Aydın Toplum ve İnsan Dergisi**, Yıl 2, Sayı 2, 2016, s. 1-14.

ATAM, Şenay, “Osmanlı Devleti’nde Bir Yol Çıkmazı: İzmit-Ankara Şosesi İnşa ve İşletme İmtiyazı”, **Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt 3, Sayı 1, 2012, s.119-138

AVŞAR, Zakir & EMRE KAYA, Elif, “Çok Partili Hayata Geçiş Sonrasında İlk Muhalefet Partisi: Milli Kalkınma Partisi”, **Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi**, Cilt 13, Sayı 2, 2012, s.113-132.

AYDIN, Mehmet Sadık, “Vergiye Karşı Direnci Kırmada Vergileme İlkelerinin Rolü”, **Sosyal, Beşeri ve İdari Bilimler Akademik Araştırmalar-5 Dergisi**, Gece Kitaplığı – Ankara 2018.

AYDIN, Fatih & ORAL, Mehmet, “Türkiye’de Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi”, **Journal Of Awareness**, Cilt 3, Sayı Özel, 2018, s. 257-266.

BAKAR, Bülent, “İstanbul’da Ekmek Karnesi Uygulaması, Karne ve Ekmek Suistimalleri (1942-1946)”, **Yakın Dönem Tarih Araştırmaları**, Cilt 12, Sayı 24, 2013, s.1-60.

BATMAZ, Efdal, “İltizam Sisteminin XVIII. Yüzyıldaki Boyutları”, **Tarih Araştırmaları Dergisi**, 1996, Cilt 18, Sayı 29, s. 39-50.

BAYINDIR GOULARAS, Gökçe, “ 1923 Türk-Yunan Nüfus Mübadelesi ve Günümüzde Mübadil Kimlik ve Kültürlerinin Yaşatılması”, **Alternatif Politika Dergisi**, Cilt 4, Sayı 2, Temmuz 2012, s.129-146.

BOYRAZ, Burak, “1923 Yunanistan – Türkiye Nüfus Mübadelesi, Millileştirme Politikaları ve Güncellenen Türk Resim Sanatı”, **İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi**, Cilt 5, Sayı 8, 2016, s. 2707 – 2741.

BOZDAĞLIOĞLU, Yücel, “Türk – Yunan Nüfus Mübadelesi ve Sonuçları”, **Türkiye Sosyal Araştırmalar Dergisi**, Yıl 18, Özel Sayı 3, 2014, s. 9 – 32.

ÇADIRCI, Musa, “Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı”, **DTCF Tarih Araştırmaları Dergisi**, Cilt 15, Sayı 26, 1991, s. 153-167.

ÇAĞATAY, Neşet, Osmanlı İmparatorluğunda Reayadan Alınan Vergi ve Resimler, **Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi**, Cilt: 5, Sayı:5, s. 483-511.

ÇETİN, Emrah, “Osmanlı Devleti’nin Son Döneminde Zorunlu Çalışma Uygulamalarına Dair Bir Örnek: Karayolu Yapımında Çalışma Yükümlülüğü (1861-1908)”, **Uluslararası Bilim Kültür ve Spor Dergisi**, Haziran 2015, s. 654-665.

ÇETİN, Emrah, “Tanzimat Döneminde Yol Yapım Çalışmalarına Bir Örnek: İzmir- Birunabad Şosesi İnşa ve İşletme İmtiyazı”, **Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi**, Cilt 53, Sayı 1, Ocak 2013, s. 145-163.

DÖŞEMETAŞ, Ömer, “Osmanlı Devleti’nde Avarız Vergisi: XVIII. Yüzyılın İkinci Çeyreğinde Kastamonu Örneği”, **Akademik Matbuat Dergisi**, Cilt 3, Sayı 2, 2019, s. 25-48.

EKİCİ, Mehmet Sena, “Vergi Gelirlerini Etkileyen Ekonomik ve Sosyal Faktörler”, **Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt 8, 2009, Sayı 30, s. 200-223.

EROĞLU, Onur, “Osmanlı Devleti’nin Son Dönemlerinden Cumhuriyet’in İlk Yıllarına Kamu Maliyesi”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt 12, Özel Sayı, 2010, s.57-89.

GÖÇER, Kenan, “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Ulaşım ve Servet-i Fünun Dergisi Ulaşım Bibliyografyası”, **Bilgi Ekonomisi ve Yönetimi Dergisi**, Cilt 9, Sayı 2, 2016, ss.149-205.

GÖKBUNAR, Ali Rıza, “Celali Ayaklanmalarının Maliye Tarihi Açısından Değerlendirilmesi”, **Yönetim ve Ekonomi Dergisi**, Cilt: 14, Sayı:1, 2007, s. 1-24.

GÖKÇE ÖZCAN, Almıla, “XVI. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Devleti’nde Vergi Muafiyeti: Derbendçilik”, **Akademik Bakış Dergisi**, Cilt 11, Sayı 22, 2018, s. 305 – 322.

GÖNÜLLÜ, Ali Rıza, “Milli Mücadele ve Cumhuriyet Döneminde Hayvanlar Vergisi (1920-1962)”, **Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi**, (Güz) 2015, Sayı 38, s. 69 - 102.

GÖNÜLLÜ, Ali Rıza, “Osmanlı Devleti’nin Son Döneminde Yol Vergisi (1866-1921)”, **Türkiyat Araştırmaları Dergisi**, Cilt 1, Sayı 30, 2011, s. 289-333.

GÜÇLÜ, Faruk, “Yol Vergisinin Tarihsel Gelişimi ve Vergi Hukukundaki Yeri”, **Terazi Hukuk Dergisi**, Sayı 77, Ocak-2013, s. 60-62.

GÜNAY, Berrin & TEKİR Asım Furkan, “Tanzimat Sonrası Vergi Reformlarının Anayasal Vergilendirme İlkeleri Çerçevesinde Değerlendirilmesi”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Cilt 24, Sayı 2, Aralık 2018, s. 711-742.

HIZLI, Mefail, “Bursa’da “Tekalif-i Örfiyye” Uygulamaları (XVIII: Yüzyıl İkinci Yarısı), **Uludağ Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi**, Cilt 10, Sayı 2, 2001, s. 27-41.

KANCA, Osman Cenk, “1950-1960 Arası Türkiye’de Uygulanan Sosyo-Ekonomik Politikalar”, **Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt 9, 2012, Sayı 19, s. 47-63.

KARABULUT, Mustafa, “Osmanlı İmparatorluğu’nda 19. Yüzyılda Değişim Süreci, Sosyal ve Kültürel Durum”, **Mecmua Dergisi**, Sayı 2, 2016, s. 49-65.

KARAMAN, Deniz “XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Ankara Sancağındaki Malikane Mukataalara Dair Bazı Bilgiler”, **Bilig-Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı 29, 2004, s. 139- 176.

KIRKPINAR, Leyla, “Demokrat Parti ve Muhalefet Stratejisi”, **Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi**, Cilt 3, Sayı 10, 2000, s. 85-98.

KOÇAK, M. Emin, “Moğollar Zamanında Ticaretin Beşiği: İpek Yolu”, **Genel Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi**, Cilt 1, Sayı 1, Ocak-2019, s.37-46.

KODAMAN, Bayram, “Osmanlı Devleti’nin Yükseliş ve Çöküş Sebeplerine Genel Bakış”, **Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı 16, 2007, s.1-24.

ÖZ, Semih & ÇUBUKÇU, Dilek, “Af ya da Adalet: Yeni Af Yasası”, **Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt 66, Sayı 2, 2011, s. 247-254.

ÖZCOŞAR, İbrahim & GÜNEŞ, H. Haşimi, “Osmanlı Devleti’nde Cizye ve 19. Yüzyıla Ait Bir Cizye Defteri: Cizre Sancağı’nın Cizye Defteri (Cizye Defter Numarası:375)”, **Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt 5, Sayı 15, 2006, s 159-179.

ÖZDEMİR, Nuray, “Cumhuriyet Döneminde Türkiye’de Yol Vergisi”, **Tarih Araştırmaları Dergisi**, Cilt 32, Sayı 53, 2013, s. 213-248.

ÖZGÜN, Cengiz, “**Türkiye’nin Askerlik Sisteminin Tarihsel Süreç Bağlamında İncelenmesi**”, Üsküdar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Yıl 3, Sayı 4, 2017, s. 51 – 90.

ÖZTÜRK, Serdar & YILDIRMAZ, Fatih, “Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Çöküşü ve Atatürk Dönemi İktisat Politikaları”, **Cumhuriyet Üniversitesi İktisat Fakültesi Dergisi**, Sayı 10, 2009, s. 145-165.

SEMİZ, Yaşar, “1923 – 1950 Döneminde Türkiye’de Nüfusu Arttırma Gayretleri ve Mecburi Evlendirme Kanunu (Bekarlık Vergisi)”, **Türkiyat Araştırma Dergisi**, Cilt 1, Sayı 27, 2010, s. 423-469.

SİVEREKLİ DEMİRCAN, Esra, “Vergilendirmenin Ekonomik Büyüme ve Kalkınmaya Etkisi”, **Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Sayı 21, Temmuz-Aralık 2003, s.97-116.

SÖNMEZ, Selami, “Ortaçağ Türk ve İslam Dünyasında Kervansarayların (Hanlar – Ribatlar) Fonksiyonları”, **Ankara Üniversitesi Kazım Karabekir Eğitim Fakültesi Dergisi**, Sayı 16, s. 295-323.

SUVLA, Refü, “Türkiye ve Marshall Planı (1)”, **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**, Cilt 10, Sayı 1-4, 1949.

ŞENTÜRK, Ayşegül, “Çok Partili Hayata Geçiş Süreci ve Necmettin Sadak”, **Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi**, Sayı 25, 2012, s. 157-180.

TAMER, Aytül & ÇAVLİN BOZBEYOĞLU, Alanur, “1927 Nüfus Sayımının Türkiye’de Ulus Devlet İnşasındaki Yeri, Basında Yansımalar”, **Nüfusbilim Dergisi**, Sayı 26, 2004, s.73-88.

TAŞKIN, Ünal, Rüşum-ı Örfiyye, **Tarih Okulu Dergisi**, İlkbahar-Yaz 2013, Sayı 14, s. 55-73.

TAŞKIN, Yasemin, “Türkiye’de Vergi Politikalarının Siyasi Analizi: Siyasi Değişimin Vergi Kayıp ve Kaçaklarına Etkisi Üzerine Bir İnceleme”, **Yönetim Bilimleri Dergisi**, Cilt 10, 2012, s. 29-60.

TEKBAŞ, Abdullah, “Vergi Kanunlarının Tabi Olduğu Anayasal İlkeler”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt 12, Özel Sayı., 2010, s.123-191.

TURHAN, Deniz & YURDAKUL, Ali, “Zararlı Alışkanlığı Önlemeye Yönelik Bir Araç Olarak Günah Vergileri ve Etkinliği” **Ekonomi Bilimleri Dergisi**, Cilt 1, Sayı 2, s.1-13.

TÜRKLÜ, Mehmet Emin, “Tanzimat Döneminde Ancemaatin Vergi Uygulaması ve Yaşanan Usulsüzlükler Üzerine Bazı Şikayetler (1841-1865)”, **Current Research in Social Sciences**, Cilt 2, Sayı 3, 2016, s.130 - 142.

YILDIRIM, İsmail, “Ondokuzuncu Yüzyıl Osmanlı Ekonomisi Üzerine Bir Değerlendirme (1838-1918)”, **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt 11, Sayı 2, 2001, s. 313-326.

YILDIZ, Murat, “1945-1960 Dönemi Hazırlanan Yabancı Raporların Türk Sanayi Politikalarına Etkileri”, **Turkish Studies, International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic**, Cilt 12, Sayı 31, s. 303-318.

YILMAZER, Cemil Adar & YÜKSEL, Cihan, “Türkiye’de Tek Parti Dönemi Vergi Politikaları”, **Milli Kültür Araştırmaları Dergisi**, Cilt 3, Sayı 1, Haziran 2019, s. 82-93.

Tez ve Tebliğler

AKGÜL, Resul, “**Yol Mükellefiyeti Kanunları ve Uygulamaları**”, Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Haziran, 2001.

AS, Efdal, “**Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)**”, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayımlanmamış Doktora Tezi, İzmir, 2006.

ÇELİK, Ekin Gülşen, “**Yerel Yönetimlerin Sosyal Politikalara Etkisi**”, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Çalışma Ekonomisi ve Endüstri

İlişkileri Anabilim Dalı, Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Programı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 2013.

DEMİRTAŞ, Bahattin, “Atatürk Döneminde Bayındırlık Faaliyetlerine Bir Örnek: Tarihi Köprülerin Bakım ve Yeni Köprülerin İnşa Çalışmaları”, **3. Köprüler Viyadükler Sempozyumu**, 08-09-10 Mayıs 2015, İnşaat Mühendisleri Odası, ss.116-128.

GÜRGÖZELER, Enver, “**Cumhuriyet Döneminde Karayolundaki Gelişmeler (1923-1938)**”, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Elazığ, 1997.

HAYKIR, Yavuz, “**Atatürk Dönemi Kara ve Demiryolu İnşa Çalışmaları (1923-1938)**”, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Elazığ, 2011.

KARACAN, Özcan, “**Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar (1923-1938)**”, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2005.

KARSANDIK, Özlem, “**Çağdaşlaşma Sürecinde Adana (1839-1876)**”, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih (Yakınçağ Tarihi) Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2012.

KAYA, Arzu, “**Türk Vergi Sistemi İçerisinde Yol Vergisinin Yeri ve Cumhuriyet Dönemindeki Uygulamaları**”, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya, 2011.

KÖSE, Mustafa, “**1927 Nüfus Sayımı ve Sonuçlarının Değerlendirilmesi**”, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eylül, 2010.

ÖZDEMİR, Nuray, “**Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960)**”, Ankara Üniversitesi Sosyal Enstitüsü, Tarih (Türkiye Cumhuriyeti Tarihi) Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2006.

SAROĞLU, Serap, “**Türkiye’de Karayolları Politika, Uygulama ve Çalışmalar (1923-2010)**”, Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Tokat, 2010.

SEZER, Özge, “**Erken Cumhuriyet Döneminde Kırsalın İfadesi Bağlamında Demiryolları ve Köprüler 1930-1945**”, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Mimarlık Tarihi Programı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Haziran, 2010.

SİVEREKLI DEMİRCAN, Esra, “Türkiye’de Vergi Politikalarının Siyasi Analizi; Siyasi Değişimin Vergi Kayıp ve Kaçaklarına Etkisi Üzerine Bir İnceleme”, **19. Maliye Sempozyumu**, 2004, s.582-625.

TÖREN, Tolga, “**Yeniden Yapılanan Dünya Ekonomisinde Marshall Planı: Türkiye Örneği**”, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, Kalkınma İktisadi ve İktisadi Büyüme Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2006.

TUNCER, Hadiye, **Osmanlı İmparatorluğunda Toprak Taksimi ve Aşar**, Tarım Bakanlığı Neşriyat Müdürlüğü, Sayı 656, 1948, Ankara.

YARDIMCI, Melike, “**Şemsettin Günaltay Hükümeti (1949-1950)**”, Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ağrı, 2018

YURTSEVEN, Yılmaz, “Klasik Dönem Osmanlı Devletinde Vergi Adaleti”, **I. Hukuk Kongresi Bildirileri**, 21-22 Aralık 2012, s.151-162.

E-Kaynak

ERGÜDER, Başak, **Maliye Tarihi- Türkiye Ekonomisi Mali Tarihi**, İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi, (Erişim) <https://tinyurl.com/y4ycxqnm>, 17-04-2020,

TUNCER, Erol, “Cumhuriyet Döneminde Karayolları”, (Erişim) <https://tinyurl.com/y6vceqsb>, 07-05-2020, s. 2-10.

Karayolları Genel Müdürlüğü, “Yol Vergisi- Bedeni Mükellefiyet”, (Erişim) <https://tinyurl.com/wyrwqge> , 14-04-2020.

İnşaat Mühendisleri Odası, “9 Yıllık Kalkınma Programı”, (Erişim) <https://tinyurl.com/ybjxakjh>, 03-05-2020, s. 9-11.

Beycuma – Çaycuma Karayolu Yapımı, Karayolları Genel Müdürlüğü, <https://tinyurl.com/wyrwqge>, (Erişim Tarihi:16-04-20).

ÇAKMAK, Fevzi, “Umur-u Nafia Programı’ndan Günümüze Cumhuriyet’in Ulaşım Politikaları”, <https://tinyurl.com/y76gbbcy> (Erişim Tarihi:01-05-2020).

Resmi Yayın

Ceride-i Resmîye, 7 Mart 337 (1921), Sayı 5, s.6.

Arşiv Belgeleri

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi: Fon Kodu/ Yer No:

Cumhuriyet Arşivi, Fon Kodu: 30.01.0.0, Yer No: 74-471-12, Nafia Vekaleti İnşaat Reisliği’nin neşrettiği, ulaşım kollarına ait rakamları gösterir çizelgeler, 15.08.1958.

Cumhuriyet Arşivi, Fon Kodu: 30.10.0.0, Yer No: 155-90-9, Yol Vergisini Bedenen İfa Edecek Mükelleflerin Çalışma Zamanları, 23.10.1932.

Resmi Gazete, 23.02.1925, 542 sayılı Yol Mükellefiyeti Kanunu, (Erişim) <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/1214.pdf> (16.03.2020).

Gazeteler

Cumhuriyet Gazetesi

“Şoseler ve Köprüler Hakkında Umumi Bir Kanun Yapılacak”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 1 Şubat 1929, No: 1702, s.2.

“Dört Amele Dondü”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 4 Şubat 1929, No:1705, s.4.

“Tarik Bedelinin %50’si Nafia Vekaletine Verilecek”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 8 Şubat 1929, No: 1709, s.2.

“Tarik Bedeli İndirilecek Mi?”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 1 Mart 1929, No:1730, s.2.

“Yol Vergisi”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 6 Mart 1929, No:1735, s.3.

“Tarik Bedeli Vermeyenler Yollarda Çalıştırılacak”, **Cumhuriyet Gazetesi**, No:1767, 9 Nisan 1929, s.2.

“Tarik Bedeli Vermeyenler Yollarda Çalıştırılacak”, **Cumhuriyet Gazetesi**, No:1767, 24 Nisan 1929, s.2.

“Kaç Kişi Tarik Bedeli Verecek”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 29 Nisan 1929, No:1782, s.2.

“Yol Vergisini Vermeyenler”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 10 Mayıs 1929, No:1798, s.2.

“Toplanan Yol Bedeli”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 12 Mayıs 1929, No:1800, s.2.

“Yeni Yol Mükellefiyeti”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 29 Mayıs 1929, No:1814, s.5.

“Yol Vergisi”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 3 Haziran 1929, No:1819, s.3.

“Tarik Bedeli Fazlalaşıyor Mu?”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 7 Haziran 1929, No:1823, s.2.

“Tarik Bedeli On Lira Olarak Kabul Olundu”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 9 Temmuz 1929, No:1855, s.2.

“Vilayetin Üç Senelik Yol Programı”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 29 Temmuz 1929, No:1875, s.2.

“Sokakların Tamiri İçin Tahsisat Yok”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 3 Ağustos 1929, No:1880, s.2.

“Tarik Bedelleri Toplanamıyor”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 7 Eylül 1929, No: 1915, s.2.

“Yol Parasını Vermeyenler Çoğalıyor”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 26 Eylül 1929, No:1934, s.2.

“Yol Parası”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 24 Teşrinisani 1929, No:2353, s.2.

“Kadınlarda Erkekler Gibi Yol Parası Vermeli Mi?”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 18 Mayıs 1930, No:2164, s.1.

“Kadınlardan Yol Vergisi Alınamaz!”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 19 Mayıs 1930, No:2165, s.4.

“Zirai Buhran”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 17 Haziran 1930, No:2194, s.1.

“Emlak ve Arsa Vergileri Nasıl Olmalıdır?”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 19 Teşrinisani 1930, No:2348, s.3.

“Yol Parası Maaşlardan Kesilecek”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 27 Teşrinisani 1930, No: 2356, s.2.

“Umumi Şikayetler Yol Vergisi Üzerinde Toplanıyor”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 25 Kanunievvel 1930, No:2283, s.3.

“Yol Parası”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 14 Şubat 1931, No:2435, s.3.

“Aydın’da Yol Vergisi İndiriliyor”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 10 Kanunisanı 1931, No:2400, s.3.

“Yol Parası 5 Liraya İndirilmelidir”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 11 Kanunisanı 1931, No:2401, s.1.

“Belediye Kadınlardan da mı Yol Parası Alıyor?”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 22 Mayıs 1931, No:2527, s.2.

“Yol Vergisi İndirildi”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 26 Temmuz 1931, No:2592, s.3.

“Fazla Yol Parası Verenler”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 15 Eylül 1931, No:2643, s.2.

“Yol Parası Vermeyenler”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 16 Teşrinievvel 1931, No:2674, s.2.

“Bekarlık Vergisi”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 12 Kanunievvel 1931, No:2730, s.1.

“Malullerin Yol Parası”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 26 Haziran 1932, No:2922, s.2.

“75 Mahkum Belediye ve Yol İnşaatında Çalıştırılacaklar”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 24 Teşrinisani 1932, No:3972, s.3.

“Fakir Diye Kime Derler?”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 23 Kanunisani 1932, No:2772, s.2.

“Yol Vergisi Vermeyecekler”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 24 Kanunisani 1932, No:2773, s.2.

“Sekiz Bin Köylü Bilfiil Yolda Çalışacak”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 2 Nisan 1932, No:2840, s.2.

“38000 Kişi Yol Borcunu Ödedi”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 26 Teşrinisani 1933, No:3434, s.2.

“6 Liralık Vergi Vermeyen Amele”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 19 Şubat 1934, No:3517, s.3.

“İki Yıllık Bayındırlık İşleri”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 30 Birinci Teşrin 1935, No:4117, s.8.

“Yol Parası”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 19 Nisan 1935, No:3923, s.2.

“Parti Kurultayı Dün Çalışmalarını Bitirdi”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 17 Mayıs 1935, No:3951, s.13.

“Yol Vergisi”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 9 Haziran 1935, No:3974 s.2.

“Yol Paraları” **Cumhuriyet Gazetesi**, 17 Haziran 1935, No:3984, s.2.

“Belediye Bütçesi Tadil Edildi”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 14 Temmuz 1936, No:4370, s.2.

“Yollar Kanunu”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 14 Birinci Teşrin 1936, No:4462, s.7.

“Para ve İmkan”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 14 İkinci Kanun 1937, No:4552, s.3.

“Köylü Kalkınmasında İktisadi Amiller”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 27 Mayıs 1938, No:5041, s.5.

“Umumi Şikayetler Yol Vergisi Üzerinde Toplanıyor”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 25 Kanunievvel 1939, No:2283, s.3.

“Yol Vergisi Nafiaya Geçiyor”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 2 Şubat 1940, No:5647, s.2.

“Yol Vergisi Nasıl Alınacak?”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 11 Mart 1940, No:5685, s.2.

“Şehrimizde Ne Kadar İşçi Kadın Var?”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 3 Şubat 1941, No: 5921, s.2.

“Beş Vekaletin Daha Bütçesi Dün Millet Meclisinden Çıktı”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 29 Mayıs 1941, No:6036, s.1.

“Kadınlar ve Yol Parası”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 15 Temmuz 1941, No:6081, s.3.

“Kadınların Yol Vergisi”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 16 Haziran 1941, No:6054, s.2.

“Yol Vergisi Kanununa Dair Tetkikler İlerliyor”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 12 Mart 1942, No:6309, s.3.

“Yeni Yol Layihası Hazırlandı”, **Cumhuriyet Gazetesi**, No:6490, 9 Eylül 1942, s.3.

“Dar Gelirliilere Hükümet Yardımı”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 28 Ağustos 1943, No:6838, s.3.

“Yol Vergisinin Tahsil Şekli Sağlama Bağlandı”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 19 Mart 1944, No:7037, s.2.

“Yeni Tasarıya Göre Kadınlardan Yol Vergisi Alınacak”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 23 Mart 1947, No:8147, s.3.

“Yol Vergisi”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 25 Haziran 1947, No:8212, s.2.

“Yol Vergisi”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 22 Kasım 1947, No:8357, s.3.

“100 Liraya Kadar Yol Vergisi Alınacak”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 16 Şubat, 1948, s.1.

“Yeni Yol Vergisi Kanunu”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 23 Nisan 1948, No:-, s.1.

“Celal Bayar Biga’da Vergilerin Ağırlığından Bahsetti”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 12 Ağustos 1948, No:8621, s.1.

“Başbakanın Seçim Hakkındaki Sözleri”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 29 Eylül 1948, No:8669, s.1.

“Yol Vergisi”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 30 Eylül 1948, No:8670, s.2.

“Vergilere Yapılacak Yeni Zamların Esasları”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 4 Ekim 1948, No:8674, s.4.

“Maliye Bakanının Yeni Vergilere Dair Demeci”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 13 Ekim 1948, No:8683, s.1.

“Yol Vergisi Tasarısının Müzakeresi”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 11 Aralık 1948, No:8739, s.1.

“Yol Vergisinin Açığının Kapatılması”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 1 Ocak 1949, No: 8760, s.3.

“Yol Vergisi Tasarısı Dün Son Şeklini Aldı”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 5 Ocak 1949, No:8764, s.1.

“C.H.P Grubunda Dün Yapılan Toplantı”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 5 Şubat 1949, No: 8795, s.1.

“C.H.P Ankara İl Kongresi”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 25 Aralık 1949, No:9114, s.3.

“Yol Parası”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 9 Şubat 1950, No:9160 , s.2.

“Bayındırlık Bakanının Basın Toplantısı”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 31 Aralık 1950, No:9485, s.1.

“Yeni Yol Vergisi Kanunu”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 28 Mart 1951, No:9572, s.1.

“Yol Vergisi Kaldırılıyor”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 16 Temmuz 1951, No:9682, s.1.

“Benzin ve Gazdan Yol Vergisi”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 22 Ocak 1952, No:9869, s.1-5.

“Vergilere Yapılan Zamlar ve Tenziller”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 15 Mart 1952, No: 9922, s.5.

“Neden Mükemmel Yol Yapılmıyor?”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 23 Kasım 1952, No: 10.170, s.2.

Akşam Gazetesi

“Kadınların Yol Parası Vermesi İsteniyor!”, **Akşam Gazetesi**, 10 Mart 1934, No:5538, s.1.

“Beton Yol”, **Akşam Gazetesi**, 18 Teşrinisani 1934, No:5778, s.3.

“Yol İnşası”, **Akşam Gazetesi**, 10 Teşrinisani 1934, No:5769, s.3.

“Şehir Bütçesi”, **Akşam Gazetesi**, 25 Kanunisani 1934, No:5494, s.3.

“Erzincan’da Tombala Salgını”, **Akşam Gazetesi**, 31 Kanunisani 1934, No:5500, s.6.

“Muğla’da Yol Faaliyeti”, **Akşam Gazetesi**, 1 Şubat 1934, No:5501, s.6.

“Vekiller Heyeti Dünde Mali Tetkikata Devam Etti”, **Akşam Gazetesi**, 21 Şubat 1934, No:5521, s.1.

“Yeni Bütçe”, **Akşam Gazetesi**, 2 Mart 1934, No:5530, s.2.

“Irmak- Filyos Hattının Safranbolu’ya Kadar Olan Kısmı Bitti”, **Akşam Gazetesi**, 3 Mart 1934, No:5531, s.2.

“Samsun Umumi Meclisi”, **Akşam Gazetesi**, 4 Mart 1934, No:5532, s.6.

“Bolu Umumi Meclisi”, **Akşam Gazetesi**, 26 Mart 1934, No:5554, s.6.

“Nafia Vekaleti”, **Akşam Gazetesi**, No:5640, 23 Haziran 1934, ss.11.

Milliyet Gazetesi

“İstanbul’da Yol Vergisine 3 Lira Zam Yapılmayacaktır”, **Milliyet Gazetesi**, No:1222, 9 Temmuz 1929, s.1.