



**LEVANT TRADE REVIEW'E GÖRE
TÜRKİYE'NİN İKTİSADÎ YAPISI
(1911-1931)**

Adem ÖZDEMİR

**Tarih Anabilim Dalı
Prof. Dr. Murat KÜÇÜKUĞURLU
Erzurum-2021
Her hakkı saklıdır**

T.C.
ERZURUMTEKNİKÜNİVERSİTESİ
SOSYALBİLİMLERENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİMDALI

**LEVANT TRADE REVIEW'E GÖRE TÜRKİYE'NİN İKTİSADÎ YAPISI
(1911-1931)**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Adem ÖZDEMİR

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Murat KÜÇÜKUĞURLU

ERZURUM-2021

ONAY

Adem ÖZDEMİR tarafından hazırlanan **Levant Trade Review'e Göre Türkiye'nin İktisadi Yapısı (1911-1931)** adlı bu çalışma 08.01.2021 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda oy birliği/oy çokluğu ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından Tarih Ana Bilim Dalı, Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bilim Dalında **yüksek lisans tezi** olarak kabul edilmiştir.

Jüri Başkanı Prof. Dr. Tolga BAŞAK
Atatürk Üniversitesi



imza

Danışman Prof. Dr. Murat KÜÇÜKUĞURLU
Erzurum Teknik Üniversitesi



imza

Jüri Üyesi Doç. Dr. Uğur AKBULUT
Erzurum Teknik Üniversitesi



imza

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduklarını onaylım. 08.01.2021

Prof. Dr. Yusuf Ziya SÜMBÜLLÜ

Enstitü Müdürü

TEZ ETİK VE BİLDİRİM SAYFASI

Tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada orijinal olmayan her türlü kaynağa eksiksiz atıf yapıldığını, aksinin ortaya çıkması durumunda her tür yasal sonucu ve tezimin erişim sürecine ilişkin aşağıdaki beyanımı kabul ediyorum.

08/01/2021

Adem ÖZDEMİR

- Tezle ilgili patent başvurusu yapılması / patent alma sürecinin devam etmesi sebebiyle Enstitü Yönetim Kurulunun .../.../.... tarih ve sayılı kararı ile teze erişim 2 (iki) yıl süreyle engellenmiştir.
- Enstitü Yönetim Kurulunun .../.../.... tarih ve sayılı kararı ile teze erişim 6 (altı) ay süreyle engellenmiştir.

İÇİNDEKİLER

ÖZET	vi
ABSTRACT	vii
TABLolar LİSTESİ	viii
KISALTMALAR LİSTESİ	x
ÖN SÖZ	xi
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

LEVANT TRADE REVIEW'E GÖRE 1911-1917 YILLARI ARASINDA TÜRKİYE EKONOMİSİ

1.1. GENEL EKONOMİK RAPORLAR.....	14
1.1.1. Ekonomi Politikası	17
1.1.1.1. Jön Türklerin Ekonomi Politikaları	17
1.1.1.2. Cavid Bey ve Programı	18
1.1.2. Türk-Amerikan Ekonomik İlişkileri	19
1.1.2.1. Türkiye-ABD Buharlı Gemi Seferleri ve Karşılıklı Alışveriş	19
1.1.2.2. Türkiye'de Amerikan Petrolü	21
1.1.2.3. Türkiye'de Amerikan Kerestesi	22
1.1.2.4. Türkiye'de Amerikan Yağları	23
1.1.2.5. Türkiye'de Amerikan Demir-Çelik Ürünleri	24
1.1.3. Türkiye'de Maden Raporları	25
1.1.3.1. Türkiye'de Bakır Madenleri	25
1.1.3.2. Türkiye Kömür Yatakları.....	26
1.1.3.3. Lületaşı.....	27
1.1.3.4. Türkiye'de Mermer.....	30
1.1.3.5. Anadolu'nun Maden Zenginliği.....	31
1.1.4. Tarımsal Faaliyetler	33
1.1.4.1. Anadolu'da Sulama.....	33
1.1.4.2. Türkiye'de Pamuk ve Pamuk Yağı	34
1.1.4.3. Anadolu Tarım Makineleri	38
1.1.4.4. Türkiye'de İpek.....	40
1.1.5. Ekonomik ve Ticari Raporlar	41
1.1.5.1. Türkiye'nin Ticari Görünümü	41

1.1.5.2. Türk Ticaretinde Meyan Kökü.....	49
1.1.5.3. Türkiye Ticareti	50
1.1.5.4. Türkiye’de İkinci El Kıyafet.....	51
1.1.5.5. Türk Kilimleri	52
1.1.5.6. Türkiye’nin Yabancı Pirinç Ticareti	53
1.1.5.7. Yeni Türk Milli Bankası	56
1.1.5.8. Türkiye’de Ekonomik Reformlar.....	59
1.1.5.9. Türkiye’de Bayındırlık Hizmetleri	60
1.1.5.10. Türk Piyasasında Çimento	61
1.1.5.11. Türkiye’de Otomobiller	61
1.1.5.12. Türk Ormanları	64
1.2. BÖLGESEL EKONOMİK RAPORLAR	66
1.2.1. İstanbul Bölgesi Raporları	66
1.2.1.1. Başkentte Telefon Sistemi	66
1.2.1.2. İstanbul’un Su İkmali	67
1.2.1.3. İstanbul’un Geleceği	68
1.2.2. İzmir Bölgesi Raporları	70
1.2.2.1. İzmir Ticareti	70
1.2.2.2. İzmir’de Kuruyemiş, İncir ve Zeytinyağı	72
1.2.2.3. İzmir Bölgesinde Maden Kaynakları.....	75
1.2.2.4. İzmir Ticarî Koşulları.....	78
1.2.2.5. İzmir Bölgesinde Tarım Makineleri	79
1.2.3. Çukurova Bölgesi Raporları	81
1.2.3.1. Çukurova Notları.....	81
1.2.3.2. Çukurova’nın Gelişimi	82
1.2.3.3. Adana ve Çukurova’nın Olanakları.....	85
1.2.3.4. Çukurova’da Madencilik Faaliyetleri.....	86
1.2.3.5. Mersin ve Adana Bölgesinde Tarım Aletleri ve Makineleri.....	88
1.2.4. Trabzon Bölgesi Raporları.....	89
1.2.4.1. Trabzon’da Görünüm	89
1.2.4.2. Trabzon Bölgesinde Maden Aramaları	97
1.2.4.3. Trabzon-İran Transit Ticareti	98
1.2.4.4. Trabzon’da Beton Yapılar	100

1.2.4.5. Kuzey Anadolu’da Tarım.....	101
1.2.5. Doğu Anadolu Bölgesi Raporları	102
1.2.5.1. Doğu Anadolu’da Durum	102
1.2.5.2. Harput Notları	103
1.2.5.3. Doğu Anadolu Ticari Şartları	104
1.2.5.4. Harput Bölgesinde Maden Kaynakları	107
1.2.6. Samsun Bölgesi Raporları	108
1.2.6.1. Samsun’un Ticari Önemi.....	108
1.2.6.2. Samsun ve Ticari Vaziyeti	109
1.2.7. Bursa Bölgesi Raporları.....	112
1.2.7.1. Hüdavendigâr Vilayetinde Seyrüsefer.....	112
1.2.7.2. Bursa İpeği ve Amerika.....	112
1.2.7.3. Dünü, Bugünü ve Yarınıyla Bursa	113
1.2.8. Konya Bölgesi Raporları	115
1.2.8.1. Konya’da Durumlar.....	115
1.2.8.2. Konya’nın Geleceği.....	117
1.2.9. Diğer Bölgelerle İlgili Raporlar	118
1.2.9.1. Merzifon Bölgesi.....	118
1.2.9.2. Şebinkarahisar’da Şap Üretimi.....	121
1.2.9.3. Çanakkale’de Bölgesinde Çiftçilik.....	123
1.2.9.4. Antep Fıstığı Piyasası ve Antep’e Bakış	125
1.2.9.5. Sivas ve Geleceği	126
1.2.9.6. Diyarbakır Vilayetinin Ticari Durumu	128
1.2.9.7. Edirne’nin Ekonomik Vaziyeti.....	129

İKİNCİ BÖLÜM

LEVANT TRADE REVIEW’E GÖRE 1919-1931 YILLARI ARASINDA TÜRKİYE EKONOMİSİ

2.1. GENEL EKONOMİK RAPORLAR.....	132
2.1.1. Türk-Amerikan Ekonomik İlişkileri	133
2.1.1.1. Türkiye’de Amerikan Yatırımları	133
2.1.1.2. Türkiye’de Amerikan Demiryolu İmtiyazı Chester Projesi.....	135
2.1.1.3. ABD-Türkiye Ticari İlişkileri	136
2.1.1.4. Türkiye’de Amerikan Firmaları.....	140

2.1.2. Türkiye’de Ekonomik ve Ticari Faaliyetler	143
2.1.2.1. Türkiye’nin Deniz Ticaret Filosu	143
2.1.2.2. Türkiye’de Savaş Maliyesi ve Bankacılık	145
2.1.2.3. 1920 Türkiye Ticareti	147
2.1.2.4. Anadolu Ticareti	148
2.1.2.5. İzmir İktisat Kongresi	149
2.1.2.6. Türk Hedefleri.....	151
2.1.2.7. Türkiye’de Yabancı Şirketler.....	151
2.1.2.8. Ahmet İzzet Bey ve Önerilen Serbest Bölgenin Olanakları	152
2.1.2.9. Mustafa Kemal Paşa ve Ekonomi Siyaseti	153
2.1.2.10. Türk Afyonu	154
2.1.2.11. Kitre	156
2.1.2.12. Türkiye’de Mazı Üretimi	157
2.1.2.13. Türkiye’de Halı ve Kilim Ticareti	158
2.1.2.14. Türk Limon ve Portakal Üretimi	163
2.1.2.15. Türkiye’nin İthalat ve İhracatı	164
2.1.2.16. Türkiye’de Deri İhracatı	168
2.1.2.18. Yapağı ve Tiftik	169
2.1.2.18. Türkiye’de Deri ve Kösele Endüstrisi	169
2.1.2.19. Anadolu Ormanları	172
2.1.2.20. Türk Kereste Piyasası ile İlgili Bir Araştırma	173
2.1.3. Türkiye’de Tarım Raporları	175
2.1.3.1. Vilayetlerde Tarım Durumu ve Tarım Makineleri	175
2.1.3.2. Türkiye’de Toprak Mülkiyeti	179
2.1.3.3. Anadolu’da Bir Çiftçi	180
2.1.3.4. Türkiye’de Tütün	182
2.1.3.5. Türkiye’de Pamuk.....	184
2.1.4. Türkiye’de Ulaşım Raporları	188
2.1.4.1. Anadolu’da Araba Ulaşımı	188
2.1.4.2. Yakın Doğu’da Yeni Ticaret Yolları	191
2.1.4.3. Türkiye’de Demiryolları	192
2.1.5. Türkiye’de Maden Raporları.....	198
2.1.5.1. Ereğli-Zonguldak Kömür Yatakları.....	198

2.1.5.2. Türkiye’de Lületaş Üretimi	199
2.1.5.3. Türkiye’de Maden Aramaları	200
2.2. BÖLGESEL RAPORLAR	203
2.2.1. İstanbul Bölgesi Raporları.....	203
2.2.1.1. İstanbul’da Ulaşım ve İletişim Araçları.....	203
2.2.1.2. İstanbul’da Deri Ticareti	204
2.2.1.3. İstanbul Yangınları	205
2.2.1.4. İstanbul Halı ve Kilim Piyasası	205
2.2.1.5. İstanbul İçin Planlanan Serbest Bölge	207
2.2.2. İzmir Bölgesi Raporları.....	208
2.2.2.1. İzmir Ticari Faaliyetleri	208
2.2.2.2. İzmir’de Deri.....	211
2.2.2.3. İzmir Bölgesinde Susam Endüstrisi	212
2.2.3. Adana ve Çukurova Bölgesi Raporları	212
2.2.3.1. Adana Vilayeti	212
2.2.3.2. Uluslararası Adana Fuarı	213
2.2.3.3. Türkiye’nin Çukurova Bölgesi	214
2.2.4. Diğer Bölgesel Raporlar.....	216
2.2.4.1. Trabzon’da Savaş Ayları	216
2.2.4.2. Doğu Anadolu’da Kaynaklar	219
2.2.4.3. Bursa İpeği.....	220
2.2.4.4. Merzifon Bölgesinde Görünüm	222
2.2.4.5. Diyarbakır’ın Dev Karpuzları	224
2.2.4.6. Aydın’da İncir Üretimi	225
2.2.4.7. Ankara ve Civarı Haberleri.....	226
SONUÇ VE DEĞERLENDİRME.....	228
KAYNAKÇA.....	232
EKLER	245
ÖZ GEÇMİŞ.....	280

ÖZET
YÜKSEK LİSANS TEZİ
LEVANT TRADE REVIEW'E GÖRE TÜRKİYE'NİN İKTİSADÎ YAPISI
(1911-1931)

Adem ÖZDEMİR

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Murat KÜÇÜKUĞURLU

2021, 280 sayfa

Jüri: Prof. Dr. Murat KÜÇÜKUĞURLU

Prof. Dr. Tolga BAŞAK

Doç. Dr. Uğur AKBULUT

Bu çalışmada Amerikan Levant Ticaret Odası tarafından 1911-1931 yılları arasında İstanbul'da yayımlanan "Levant Trade Review" adlı süreli yayında yer alan bilgiler ışığında Türkiye ekonomisi anlatılmıştır. Çalışmanın giriş bölümünde Levant coğrafyasına, Türk-Amerikan ticarî ilişkilerinin tarihî geçmişine ve Levant Trade Review ticaret ve ekonomi dergisine kısaca değinilmiştir. Akabinde derginin yayımlanma tarihlerini kapsayan İkinci Meşrutiyet ve Millî Mücadele dönemleri ile Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki Türkiye ekonomisi hakkında derginin içeriğine sadık kalınarak bilgi verilmiştir. Bu ekonomik yapıyı oluşturan unsurlar derginin belirlediği konular olan; tarım, ulaşım, Türkiye'nin ithalat ve ihracat ürünleri, yöneticilerin iktisadî hedefleri, madenler ve diğer ekonomik esaslar, genel ve bölgesel olarak tasnif edilerek anlatılmıştır. Çalışmamızda kullanılan yazılar arasında Amerikan konsolosları, konsolosluk çalışanları, Anadolu'daki Levant Trade Review muhabirleri, yerli ve yabancı gazetelerin ekonomi üzerine kaleme aldığı makaleler ve yerli ve yabancı ticaret odalarının istatistikleri yer almaktadır. Bu çalışmada belirtilen konuların yanı sıra 1911-1931 yılları arasındaki Türk-Amerikan ticarî ilişkilerinin genel hatları dergideki yazılara göre aktarılmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Levant Trade Review, İktisadî Yapı, İkinci Meşrutiyet, Cumhuriyet, Türk-Amerikan Ticari İlişkileri.

ABSTRACT
MASTER'S THESIS
ECONOMIC STRUCTURE OF TURKEY ACCORDING TO LEVANT
TRADE REVIEW (1911-1931)

Adem ÖZDEMİR

Advisor: Prof. Dr. Murat KÜÇÜKUĞURLU

2021, 280 page

Jury: Prof. Dr. Murat KÜÇÜKUĞURLU

Prof. Dr. Tolga BAŞAK

Assoc. Prof. Uğur AKBULUT

In this study, the Turkish economy was described in the consideration of the information contained in the periodical “Levant Trade Review” published by the American Chamber of Commerce for Levant in Istanbul between 1911 and 1931. In the introduction part of the study, the Levant geography, the historical background of Turkish-American commercial relations and the journal of Levant Trade Review Commerce and Economics were briefly mentioned. Then, the National Struggle and the financial conditions of the Republican regime between 1919-1931 as well as the Constitutional Period, the years between 1911-1917 when the Levant Trade Review was released, were investigated. The elements that comprise this economic structure are the issues determined by the journal; agriculture, transport, Turkey’s import and export products, managers of economic objectives, mining and other economic principles, given the general and regional often used tables. The articles in the content of our study include American consuls, consular staff, Levant Trade Review reporters in Anatolia, articles on economy by local and foreign newspapers and statistics of domestic and foreign trade chambers. It also consists of statistics published by the official institutions of the Ottoman State. In addition to the subjects mentioned in this study, general lines of Turkish-American commercial relations between 1911-1931 were given according to the articles in the journal.

Key Words: Levant Trade Review, Economic Structure, Constitutional Period, Republic, Turkish-American Commercial Relations.

TABLolar LİSTESİ

<u>Tablo No</u>	<u>Tablonun Adı</u>	<u>Sayfa No</u>
1	1908-1910 Yılları Arasında Türkiye'den ABD'ye İhraç Edilen Ürünler ve Değerleri	20
2	1911-1912 Yıllarında Türk Ahşap İthalatı ve Değerleri	22
3	1915 Yılında Türkiye'de Amerikan Demir Çelik Ürünleri ve Değerleri	25
4	1916 Yılında Türkiye Madenlerinin Yıllık Üretim Tablosu	33
5	1909-1914 Yıllarında ABD'den İthal Edilen Pamuk Tohumu Yağı Değerleri	38
6	1909-1910 Yılı Ülkelere Göre Türkiye İthalatı.....	48
7	Türkiye'de Halı ve Kilim Üretim Merkezleri ve Üretim Değerleri (1915).....	53
8	Türkiye'den Halı İhraç Edilen Ülkeler ve İhracat Değerleri (1915)	53
9	İzmir Bölgesinde Zeytinyağı Üretim Merkezleri ve Yıllara Göre Üretim Miktarı (1911-1913)	74
10	1910 Yılında İzmir'de Çıkarılan Maden Miktarı ve Tahmini Değerleri	77
11	1912-1913 Döneminde İzmir ve Civarında İthal Edilen Tarım Makineleri ve Değerleri	81
12	Mersin Limanı 1905-1910 Yılları İhracat Değerleri	83
13	Mersin Limanı'ndan Fransa ve İtalya'ya İhracat Ürünleri (1914)	88
14	Trabzon ve Civarında 1910 Yılında Üretilen Tütün Miktarı ve Üretim Merkezleri.....	91
15	Trabzon ve Civarında 1906-1911 yılları Arasında Fındık İhracat Miktarı.....	92
16	Trabzon Transit Ticareti Ambar Ücret Tarifesi 1913.....	99
17	Harput ve Civarınının 1912 Yılı ABD'den İthalat Ürünleri ve Değerleri.....	105
18	Harput ve Civarınının 1912 Yılı ABD'ye İhracat Ürünleri ve Değerleri.....	105
19	1913 Yılı Samsun Tarım Ürünleri ve Miktarları.....	111
20	1901-1923 Yılları Arasında ABD'nin Türkiye ile Ticaret Değerleri	138
21	Birinci Dünya Savaşı Esnasında Türkiye'de Seyrüsefer Şirketleri ve Tonaj Miktarları	144
22	Millî Mücadele Yıllarında Türkiye İhracat Tablosu	149
23	Millî Mücadele Yıllarında Türkiye İthalat Tablosu	149
24	Türkiye'de 1924 Yılı Yabancı Şirket Sayısı ve Sermayesi	152
25	Cumhuriyet İlk Yıllarında Türkiye'de Halı ve Kilim Sektörü Bölgeleri, Dokuma Tezgâhı ve Dokumacı Sayıları	159

<u>Tablo No</u>	<u>Tablonun Adı</u>	<u>Sayfa No</u>
26	Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Türkiye'nin Limon İthalatı.....	163
27	1923 Yılında Ülkelere Göre Türkiye'nin İthalat ve İhracatı	165
28	1923 Yılında Türkiye'nin İthal Ettiği Başlıca Ürünler.....	165
29	1923 Yılında Türkiye'nin İhraç Ettiği Başlıca Ürünler.....	166
30	Birinci Dünya Savaşı Öncesi ve Sonrası Türkiye'de Deri Fiyatları.....	168
31	İkinci Meşrutiyet Döneminde Türkiye'de Deri Üretimi.....	170
32	Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Türkiye'de Deri Endüstrisi.....	172
33	Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Samsun ve Civarı Tütün Fiyatları.....	183
34	Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Samsun ve Civarı Tütün Ekili Alanları	183
35	Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Adana ve Mısır'ın Sıcaklık Değerleri.....	185
36	1903-1925 Yılları Arasında Adana Pamuk Üretimi.....	186
37	Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Batı Anadolu'da Pamuk Üretim Merkezleri....	187
38	Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Demiryolları Bütçesi	193
39	1924-1929 Yılları Arasında Türkiye'nin Demiryolları Bütçe Ödenekleri	195
40	1920-1929 Yılları Arasında Türkiye'de Yapılan Yeni Demiryolu Hatları.....	197
41	Türkiye'de 1903-1912 Yılları Arasında Zımpara Madeni Üretimi	203
42	1920 Yılında İstanbul Deri İhracatı.....	204
43	1919 Yılı İzmir İhracat Ürünleri ve Miktarları	209
44	1919 Yılı İzmir Limanı İthalat Miktarının Ülkelere Göre Dağılımı.....	209
45	Birinci Dünya Savaşı Öncesi ve Sonrası İzmir Limanı İstatistikleri.....	210
46	1924-1928 Mersin Limanı Dış Ticaret Verileri	215
47	1920 Yılında Türkiye'de İpek Fabrikalarının Bulunduğu Şehirler ve Mancınık Sayıları.....	221
48	1912-1919 Yılları Arasında Türkiye'de Koza Üretimi	222
49	1920 Yılı Aydın İncir Üretim Miktarı ve Mekânları.....	225

KISALTMALAR LİSTESİ

\$: Dolar
£	: Pound
ABCFM	: American Board of Commissioners for foreign Missions (Yabancı Ülkelerdeki Amerikan Misyoner Komiserleri Üst Kurulu.)
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AŞ	: Anonim Şirket
Bkz.	: Bakınız
Cif	: Masraf, Sigorta ve Nakliyat (Cost Insurance and Freight)
Co.	: Corporation (Şirket)
Çev.	: Çeviren
DİA	: Diyanet İslam Ansiklopedisi
Ed.	: Editör
Haz.	: Hazırlayan
Km	: Kilometre
Lbs.	: Libre
Ltd	: Limited
M	: Metre
M.S.	: Milattan Sonra
OAS	: Osmanlı Anonim Şirketi
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TL	: Türk lirası
TTK	: Türk Tarih Kurumu
Vb.	: ve benzerleri
Vs.	: Vesaire
Yay.	: Yayınları
Yy.	: Yüzyıl

ÖN SÖZ

Bu yüksek lisans tez çalışmasının amacı 1911 yılında İstanbul’da kurulan Amerikan Levant Ticaret Odası’nın ve onun resmi yayın organı olan Levant Trade Review’in belirlediği konular çerçevesinde İkinci Meşrutiyet, Millî Mücadele ve Cumhuriyet dönemlerinde Türkiye’nin iktisadi yapısının temellendiği noktaların anlatılarak tarih ilmine fayda sağlamasıdır. Türkiye hakkında ekonomik ve tarihi bilgiler barındıran söz konusu dergi web üzerinden “Digital Library for International Research” adlı Amerikan dijital kütüphanesinden temin edilmiştir. Dergide yer alan Anadolu coğrafyasına ait yazılar, genel ve bölgesel ekonomik durum raporları şeklinde kategorilere ayrılarak sunulmuştur. Böylece Türk-Amerikan ticarî ilişkileri, ekonomik ve ticarî raporlar, tarım, ulaşım, madenler ve ormanlar gibi ana başlıklar halinde Anadolu’nun Meşrutiyet’ten Cumhuriyet’e ekonomik yapısı ortaya konulmaya çalışılmıştır. Bu ana başlıkların altında yer alan bazı başlıklar dergideki raporların orijinal başlıklarına sadık kalınarak, bazıları ise konu ile ilgili orijinal başlıklarla birleştirilerek ve ayrıca ilgili konu ile doğru orantılı başlık eklenerek verilmiştir. Dergideki İngilizce yazılar tercüme edilirken Batılıların Türkiye’ye yönelik kullandıkları siyasi amaç içeren bazı yer isimleri (Doğu Anadolu (Armenia), Çukurova (Kilikya) vb.) dışında, herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.

Amerikalılar, modern merkantilist veyahut tüccar anlayışıyla, Türkiye’nin önemli ticaret şehirlerinde yer alan, ticarî ürünleri ve bölge ekonomisini etkileyen unsurları Levant Trade Review dergisinde faydacı bir zihniyetle kaleme almışlardı. Bundan dolayı özellikle Türk ekonomisi için Levant Trade Review tarih biliminde birincil kaynak niteliği taşımaktadır. Ülkemizde bu süreli yayın ile alakalı pek fazla çalışma yapılmamıştır. Yapılan çalışmalar ise; Hasan Küçük tarafından yüksek lisans tezi olarak hazırlanan ve Levant Trade Review temelli Türk-Amerikan ticari ilişkilerinin anlatıldığı “Levant Trade Review and Turkish-American Commercial Relations (1911-1931)” adlı İngilizce çalışma ve Özlem Kutkan tarafından yazılan “Bir Amerikan Ticari Teşebbüsü ve Bir Osmanlı Kentini Okuma Çabası: Doğu Akdeniz Ticaret Dergisi ve İzmir (1911-1914)” adlı makale çalışmasıdır. Ayrıca Zafer Toprak’ın “Türkiye’de Milli İktisat” adlı kitabında ve “Osmanlı’da ‘Ecnebi’ Ticaret Odaları” adlı makalesinde Levant Trade Review’den kısaca bahsedilmiştir.

Çalışmamızda yararlanılan diğer bilgi kaynakları ise şu şekildedir: giriş bölümünde Levant coğrafyası hakkında Şerafettin Turan tarafından Diyanet İslam Ansiklopedisine yazılan “Levant” maddesi, Philip Mansel’in Levant coğrafyasını ve ticaretini kapsamlı bir

şekilde anlatan “Levant, Akdeniz’de İhtişam ve Felaketler” adlı kitabı ve Çağrı Erhan’ın yerli ve yabancı birçok kaynaktan yararlanarak hazırladığı araştırma eseri “Türk-Amerikan İlişkilerinin Tarihsel Kökenleri” ve Akdes Nimet Kurat’ın Türk-Amerikan ilişkililerine dair makaleleri, Oral Sander ve Kurthan Fişek tarafından Türk-Amerikan silah ticaretine dair belgelerin sunulduğu eser, Bilal Şimşir’in Türk-Amerikan ilişkilerine dair makalesi, Nurdan Şafak’ın “Osmanlı-Amerikan İlişkiler” adlı kitap vs. bir çok araştırma eserinden yararlanıldı. Diğer bölümlerde Levant Trade Review’den ayrı olarak Zafer Toprak’ın “Türkiye’de Milli İktisat” adlı eseri Vedat Eldem’in “Osmanlı İmparatorluğu’nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik” adlı çalışması, Şevket Pamuk’un Türkiye’nin iktisadî yapısı hakkında yaptığı çalışmaları, ilgili tez çalışmaları, kısmen Meşrutiyet’ten Cumhuriyet’e geçiş döneminde önemli iktisadî bilgiler veren süreli yayınlardan, çeşitli bilimsel çalışmalardan istifade edildi. Ancak belirtmek gerekir ki; birbirinden kıymetli bu çalışmalardan yararlanırken, esas kaynağımızı oluşturan Levant Trade Review’in belirlediği konuların ve içeriklerin dışına çıkılmadı.

Çalışma sürecinde destek olan ve yol gösteren başta değerli tez danışman hocam Prof. Dr. Murat Küçükkuşurlu’ya, birçok araştırma eserden faydalanmamı sağlayan ETÜ Edebiyat Fakültesi Dekan Yardımcısı, Doç. Dr. Uğur Akbulut ve ETÜ Edebiyat Fakültesi Tarih Bölüm Başkanı Doç. Dr. Naim Ürkmez hocalarım ile ETÜ Tarih bölümü hocalarına, ETÜ Kütüphane personeline teşekkürü borç bilirim. Türk kültürünün tüm sıcaklığı ve samimiyetiyle, her türlü maddi ve manevi desteği sağlayıp yeis ve yılgınlığa düşmememi sağlayan kıymetli aileme ve rahmetli babama saygı ve sevgilerimi sunarım. Ayrıca okuma ve düzenleme kısmında yardımcı olan, destek ve tecrübelerinden yararlandığım Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü ÇTL doktora öğrencisi Serdar Acar’a, Kars Kafkas Üniversitesi Yakınçağ Tarihi doktora öğrencisi Yasin Çatal’a, Atatürk Üniversitesi İİBF Araştırma Görevlisi Av. Ceyhun Serçemeli, Erzurum Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı yüksek lisans öğrencisi Mert Can Polat’a ve ayrıca kıymetli, Yavuz Polat, Abdullah Acar ve Ömer Faruk Akdağ’a teşekkürü bir borç bilirim.

Adem ÖZDEMİR
Erzurum-2021

GİRİŞ

LEVANT COĞRAFYASI VE TÜRK-AMERİKAN TİCARİ İLİŞKİLERİ

XX. yüzyılın başları Osmanlı Devleti için buhran ve arayış, malî kriz ve çöküntüler dönemi iken Batılı birçok ülke için Osmanlı Devleti üzerinde siyasi ve ekonomik olarak üstünlük kurma ve kazançlar elde etme yarışına sahne olan bir süreç olarak değerlendirilebilir. Bu devletlerden birisi olan Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Osmanlı Devleti'ne yönelik olarak yaptığı faaliyetler ve kurumsal çalışmalar ile bölgedeki ekonomik ve ticari pazardan pay elde etmeye çalışmıştır. ABD'nin Osmanlı Devleti'ne yönelik kurumsal çalışmalarından birisi de Amerikan Levant Ticaret Odası olup bu kurumun yayın organı ise Levant Trade Review adlı süreli yayındır. Bu süreli yayının amacı ve işlevi Amerikan Levant Ticaret Odası üyelerine ticaret ve ekonomi üzerine raporlar sunmak, yatırım yapılacak alanlar hakkında bilgi aktarmak ve Türk-Amerikan ikili ticaretinin gelişimine katkı sunmaktır.

XIX. yüzyılda başlayan Türk-Amerikan ticari ilişkileri; misyonerlik, ekonomik ve siyasi faaliyetler ile gelişerek XX. yüzyıla daha kapsamlı ulaşmıştı. Levant Trade Review'in yayımlandığı XX. yüzyılın ilk çeyreği olan 1911-1931 yılları İkinci Meşrutiyet, Millî Mücadele ve Cumhuriyet dönemleriydi. Bu dönemlerde Türkiye'nin ekonomik yapısının temelini iç ve dış istikrazlar ile tarım ürünleri ve yabancılar tarafından işletilmek için çıkarılan ham maddeler oluşturuyordu. Levant Trade Review'deki raporlardan anladığımız kadarıyla bu dönemde sanayi üretimi oldukça yetersizdi. Ayrıca demiryolu gibi stratejik ve jeopolitik öneme sahip ulaşım ağlarının işletme hakları ise yabancıların elindeydi. Ülkede ise kimlik arayışında olan isyanlar ve hemen ardından yaşanan savaşlar nedeniyle bir bunalım dönemi yaşanıyordu.

1. Levant Coğrafyası

Amerikalılar tarafından kurulan Amerikan Levant Ticaret Odası ve yayın organı olarak yayımlanan Levant Trade Review'e kapsadığı ve yayımlandığı coğrafyadan dolayı Levant ismi verilmişti. Çünkü bu coğrafya bir ticaret sahasıydı ve dünya ticaretinin kalbi yüzyıllar boyunca burada atmıştı. Levant kelimesi eski çağlardan günümüze genellikle Doğu Akdeniz ve civarı için kullanılan coğrafi bir kavramdı. Şerafettin Turan'ın Diyanet İslâm Ansiklopedisine yazdığı "Levant" maddesinde, kelimenin Latince meydana çıkma, yükselme anlamındaki "levareden" türetildiği, güneşin doğduğu yönü işaret eden bir anlam taşıdığını, İtalyanca "levante" kelimesinin Fransızca ve İngilizce dillerine "Levant" şeklinde

girdiğini belirtilmiştir.¹ Philip Mansel ise “Levant, Akdeniz’de İhtişam ve Felaketler” adlı kitabının ilk sayfasında Levant kelimesinin Fransızca “yükselen” anlamına geldiğini ve buradan türetildiğini belirtmektedir.² Ayrıca Çağrı Erhan da “Türk-Amerikan İlişkilerinin Tarihsel Kökenleri” adlı çalışmasında Levant kelimesinin Fransızca güneş anlamına gelen “soleil” kelimesi ile “lever” kelimesinin birleşmesi sonucu türediğini ve güneşin doğması anlamına geldiğini, ilk kez Haçlı Seferleri sırasında Doğu Akdeniz kıyıları için kullanıldığını ve Venedikliler tarafından günlük dile sokulduğunu belirtmiştir.³

Levant, coğrafi olarak Roma İmparatorluğu döneminde Ege Adaları ile Türkiye’nin Ege ve Akdeniz kıyıları için kullanılmış, daha sonra XIX. yüzyıla kadarki süreçte bu coğrafyaya Kırım, Kıbrıs, Kuzey Suriye ve Mısır’da dâhil edilmiştir.⁴ Akdeniz merkezli doğu-batı ticaretinin ortak noktası olan Levant, denizaşırı imparatorlukların ticarî faaliyetlerini gerçekleştirdiği, hâkimiyet kurmak için savaşların yapıldığı, kozmopolit bir yapının olduğu ve bazı şehirlerde Levanten dilinin⁵ konuşulduğu bir bölgeydi. Levant coğrafyasına yakın yerlerde kurulan birçok devlet, deniz ticaretine ve deniz gücüne bu coğrafyayı ele geçirerek ulaşmak istemişti. Doğu Akdeniz sahil şehirlerinde ve iç bölgelerinde yetiştirilen kaliteli ürünler doğulu ve batılı tüccarlar tarafından bu coğrafyadaki limanlardan Avrupa’ya, Uzakdoğu’ya ve dünyanın muhtelif yerlerine gönderilmiş ve aynı zamanda belirttiğimiz coğrafyalara yine bu limanlardan ticarî ürünler taşınmıştı. XVI. yüzyılda özellikle 1517’de de Mısır’ın, 1571’de Kıbrıs’ın Osmanlılar tarafından fethedilmesiyle⁶ Levant ticaretinde hâkimiyet tamamıyla Osmanlı Devleti’ne geçmişti.

XIX. yüzyılda Levant coğrafyasının mukimi Türkler, hâkimi ise İngilizlerdi. İngiltere’nin bu bölgenin ticaretine önem vermesinin belli başlı nedenleri vardı. Öncelikle Levant bölgesinde çok kârlı ticaret yapılıyordu ve İngiltere bu ticarete önemli bir pay sahibiydi. Bundan başka sanayisi gelişmemiş ülkelere en kolay bir şekilde Levant üzerinden ulaşıyordu. Ayrıca İngiltere, Hindistan ticaret bağlantısını Levant coğrafyasında hâkimiyet kurarak sağlamak istiyordu. Avrupalı güçlerden ayrı olarak 1780’lerden itibaren Levant

¹ Şerafettin Turan, “Levant”, (DİA), 23, 2003, 145.

² Philip Mansel, **Levant, Akdeniz’de ihtişam ve Felaketler**, Everest Yayınları, İstanbul 2011, 1.

³ Çağrı Erhan, **Türk-Amerikan İlişkilerinin Tarihsel Kökenleri**, İmge Kitabevi, (2. Baskı), Ankara 2015, 73.

⁴ Turan, “Levant”, 146.

⁵ Mansel, bu konuda özetle şöyle demektedir: “Çeşitli milletlerden insanlar ticaret yaptığı için anlaşmazlıklar oluyordu, bu sıkıntıyı gidermek için Türkçe, Fransızca, Provensal, Kastilyen ve Arapça kelimelerden oluşan, konuşulan ama yazılı olmayan “Lingua Franca” adında tarafsız ve ortak bir ticaret dili zamanla oluşturuldu.” Ayrıntılı bilgi için bkz. Mansel, **Levant, Akdeniz’de İhtişam ve Felaketler**, 20.

⁶ Tufan Gündüz (Ed.), **Osmanlı Tarihi El Kitabı**, Grafiker Yayınları, Ankara 2014, 205.

ticaretine en son katılan devletlerden birisi, İngiltere'den bağımsızlığını kazanan ABD olmuştur. Doğulu ve batılı tüccarların ve tüccar devletlerin uğrak noktası olan modern Levant coğrafyasında ticaret yapan her devlet gibi kuruluşundan itibaren var olmak isteyen ABD ve ABD'li tüccarlar XVIII. yüzyıl sonu ve XIX. yüzyıl başından itibaren coğrafyanın ticaretinde etkin bir rol oynamış ve dolayısıyla Türklerle olan ticarî ilişkileri Akdeniz'de ve Levant coğrafyasında başlamıştı. Amerikalılar diğer Avrupalı devletler gibi çeşitli ticarî imtiyazlara sahip olmuş ve Osmanlı'nın birçok eyaletinde ticaret ve misyonerlik faaliyetleriyle birlikte konsolosluklar kurmuşlardı.

2. Tarihsel Süreçte Türk-Amerikan Ticarî İlişkileri

İngiltere'nin sömürgeci 1783 tarihinde Paris Antlaşması ile resmî olarak bağımsızlığını kazanan ABD ile Osmanlı Devleti arasındaki ilk ticarî ilişkiler XVIII. yüzyıl sonlarında Akdeniz'de kuruldu. İlk Türk-Amerikan ticarî ilişkileri Osmanlı Devleti'ne bağlı Garp Ocakları olarak bilinen; Osmanlı İdaresine bağlı ama tüm ilişkilerinde serbest olan Cezayir, Trablusgarb ve Tunus devletleriyle olan temasta sağlandı.⁷

ABD bağımsızlığını kazandıktan hemen sonra Levant coğrafyasında kendi adına ticaret yapmak için ticaret gemilerini Akdeniz'e göndermeye başladı. ABD'li tüccarlar Akdeniz'de ve Levant coğrafyasında bağımsızlıktan önce İngiliz bayrakları ile ve bir İngiliz ticarî kuruluşu olan Levant Kumpanyası'nın⁸ ticari haklarıyla serbest ve sorunsuz bir şekilde ticaret yapabiliyordu.⁹ Ancak daha sonra Akdeniz'de kendi adına ve kendi bayrakları ile ticaret yapmak istemesi ABD için sancılı bir sürecin başlamasına sebep oldu. Bunun temel nedeni Akdeniz'deki bazı yerel unsurların faaliyetleriydi. Batılı devletlerin barbar (barbary) kelimesine binaen Berberi Devletleri dediği, ayrıca Arapça garb kelimesinden türetilen Mağrib ülkeleri diye de anılan Garb Ocakları Devletleri¹⁰ Akdeniz'de geçimlerini korsanlık yaparak sürdürürdü. Kendileri ile anlaşma yapmayan devletlerin gemilerini alıkoyup mürettebatlarını da esir ederlerdi. El koydukları gemilerin ganimetlerinden ayrı olarak esirler

⁷ Ayşegül Avcı, “**Yankee Levantine: David Offley and Ottoman-American Relations in the Early Nineteenth Century**”, İhsan Doğramacı Bilkent Üniversitesi, Ekonomi ve Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı, Ankara 2016, 41.

⁸ Bir İngiliz şirketi olan Levant Kumpanyası İngiltere'nin Doğu ile yaptığı ticareti XVI. yüzyılın son çeyreği ile XIX. yüzyılın ilk çeyreğine kadar tekelinde tutmuştur. Bkz. Alfred C. Wood, **Levant Kumpanyası Tarihi**, çev. Çiğdem Erkal İpek, Doğu-Batı Yayınları, Ankara 2013. Ayrıca bkz. Orhan Kurmuş, **Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi**, Yordam Kitap, İstanbul 2007.

⁹ Mine Erol'a göre Amerikalılar Akdeniz'de XVIII. yüzyıl başlarından beri ticaret yapıyorlardı. Bkz. Mine Erol, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Amerika Birleşik Devletleri'yle Yaptığı Ticaret Antlaşmaları**, Damla Matbaacılık, Konya, 9.

¹⁰ Kuzey Afrika'da; Fas Devleti'ni yönetenler “Sultan”, Tunus ve Trablusgarb'ı yönetenler “Bey” unvanını kullanırken Cezayir'i yönetenler “Dayı” unvanını kullanırdı.

içinde fidye talep ederek kazanç sağlardı. Akdeniz’de kendi adına ticaret yapmak isteyen Amerikalılar bu devletlerle herhangi bir anlaşmaları olmadığı için korsan saldırılarıyla karşı karşıya kalmışlardı. Aynı zamanda ABD yeni kurulmuş bir devletti ve donanması çok güçlü değildi. Tüm bu nedenlerden dolayı maruz kaldığı korsan saldırılarından korunmak için Amerikalılar da Garb Ocakları Devletleri ile anlaşma yollarını aramıştı. Amerikalılar ile Garb Ocakları arasında ilk temas Osmanlı Devleti ile bir alakası olmayan ve bağımsız bir devlet olan Fas Devleti ile olmuştu. 1784 yılındaki bu ilk temasta Faslı korsanlar Amerikan ticaret gemisine el koymuş, tayfasını 6 ay Tanca şehrinde esir ettikten sonra serbest bırakmışlardı.¹¹ Bu temastan 1 yıl sonra da Cezayirli korsanlar tarafından 2 Amerikan gemisi, ayrıca 1793 yılında 11 Amerikan gemisi ve 109 Amerikalı subay ile 21 mürettebatı esir alınmıştı.¹² Amerikalılar esirler için istenen ağır fiydelere rağmen Akdeniz’in kârlı ticaretinden faydalanmak ve ticarî faaliyetlerini sürdürmek için anlaşma yolunu seçmişti. Ayrıca korsan faaliyetlerinden zarar görmemek için Akdeniz’de ticaret yapan Batılı devletler gibi Garb Ocakları ile antlaşmalar yapabilir ve hediyeler sunarak rahatça ticaretini sürdürebilirdi.

Akdeniz’de Amerikalıların ilk anlaşma imzaladığı devlet Fas olmuştu.¹³ 28 Haziran 1786 tarihinde imzalanan anlaşma Temmuz 1787 tarihinde Amerikan Senatosu tarafından onaylanmıştı.¹⁴ Amerikalıların antlaşma imzalamakta en çok zorlandığı devletlerden birisi Cezayir’di. Cezayir Dayısı’nın esirler için aşırı miktarlarda fidye istemesi ayrıca bir ticaret ve dostluk antlaşması imzalamak için çok fazla hediye ve vergi talep etmesi ve Amerikalıların da bu isteklere karşı çıkması ile Akdeniz ticaretinde yeni bir devlet istemeyen İngiltere’nin teşvikleri gibi durumlar antlaşma yapmayı zorlaştıran etkenlerdi. Ancak daha sonraki yıllarda uygun şartların oluşması, Fransızların Cezayirli yöneticileri ikna etmesi ve Amerikalıların Kuzey Afrika’nın kazançlı ticaretinde pay sahibi olmak istemesi gibi nedenlerden dolayı 5 Eylül 1795 tarihinde Cezayir ile ABD arasında Dostluk ve Barış Antlaşması imzalanmış ve 7 Mart 1796 tarihinde Amerikan Senatosu tarafından

¹¹ Akdes Nimet Kurat, “Berberi Ocakları ile Amerika Birleşik Devletleri Münasebetleri (1774-1816)”, **Tarih Araştırmaları Dergisi**, 2 (2), Ocak 1964, 178.

¹² Kurat, “Berberi Ocakları ile Amerika Birleşik Devletleri Münasebetleri”, 179.

¹³ Erhan, **Türk-Amerikan İlişkilerinin Tarihsel Kökenleri**, 47.

¹⁴ Kurat, “Berberi Ocakları ile Amerika Birleşik Devletleri Münasebetleri (1774-1816)”, 181. Bu tarih Çağrı Erhan’ın “Türk-Amerikan İlişkilerinin Tarihsel Kökenleri” adlı kitabında 23 Haziran (20 Şaban 1200) olarak verilmişti.

onaylanmıştı.¹⁵ Cezayir ile ABD arasından imzalanan antlaşmanın orijinal dili Türkçeydi.¹⁶ Bu antlaşmaya göre; ABD Cezayir'e askerler için fidye ve serbest ticaret için ise hediyeler vermeyi ayrıca yıllık vergi ödemeyi kabul etmişti.¹⁷ Garp Ocaklarında Osmanlı Devleti'nin bir eyaleti olan Trablusgarb ile ABD arasında orijinal dili Arapça olan antlaşma ise Kasım 1796 tarihinde Barış ve Dostluk antlaşması şeklinde imzalanmış ve Haziran 1797 tarihinde Amerikan Senatosu tarafından onaylanmıştı. Antlaşmaya göre; Amerikalılar 40 bin İspanyol doları ile Trablus Paşası ve diğer devlet yetkililerine çeşitli hediyeler vermişti.¹⁸ Amerikalıların Akdeniz'de bu ilk karşılaşmalarının son antlaşması Tunus ile imzalanmıştı. Barış ve Dostluk Antlaşması Ağustos 1797 ve Mart 1799 tarihliydi ve orijinal metni Türkçe olarak kaleme alınmıştı.¹⁹ Ocak 1800 tarihinde Amerikan Senatosu tarafından onaylanan bu antlaşma ile ABD, Tunus Beyi'ne 107.000 \$ ödemeyi kabul etmişti.²⁰

Yaptığı antlaşmalarla Akdeniz'de ticaretini ve gücünü artıran Amerikalılar bu süreçte sadece Fas Devleti ile bir sorun yaşamamıştı. Bunun yanında diğer Garb Ocakları Devletleri'nin yoğun talepleriyle karşılaşmıştı. Amerikalılar çeşitli nedenlerden dolayı Garp Ocakları ile ilk savaşını Trablusgarb Ocağı ile yaşadı ve 1801-1805 yılları arasında yapılan savaş Amerikalıların galibiyeti ile sonuçlandı.²¹ Savaşın sonunda Haziran 1805 tarihinde barış antlaşması imzalandı ve Trablusgarb'ta bulunan 290 Amerikalı esir için Amerika 60.000 \$ ödedi.²² Bu arada donanmasını ve ekonomik gücünü daha pekiştiren Amerikalılar 1814-1816 yılları arasında bu defa Cezayir ile deniz savaşlarında karşı karşıya geldi. Cezayir korsanlarının Akdeniz'deki yıkıcı ve küçük düşürücü faaliyetlerine son vermek amacıyla ABD Akdeniz'e iki savaş gemisi filosu göndermiş ve Cezayir'i deniz savaşlarında mağlup ederek Amerikalı esirleri kurtarmıştı. Bu deniz savaşlarından sonra Haziran 1815'te

¹⁵ Mine Erol, "Amerika'nın Cezayir ile Olan Münasebetleri", **Tarih Dergisi**, 32, Haziran 2011, 701.

¹⁶ Hasan Tahsin Fendoğlu, **Modernleşme Bağlamında Osmanlı- Amerika ilişkileri**, Beyan Yayınları, İstanbul 2002, 184.

¹⁷ Bu miktarlar Kurat'ın "Berberi Ocakları ile Amerika Birleşik Devletleri Münasebetleri (1774-1816)" adlı makalesinde; Cezayir Dayı'sına toptan 642,000 dolar ödenmesi ve bundan böyle her sene 12 bin Cezayir altını, yani 216,000 dolar değerinde vergi veya bunun tutarında mühimmat ve deniz inşaat malzemesi şeklindeydi. Ayrıca Amerikalılar Cezayir Dayı'sına bir "Fırkata" ve iki "Briki" gibi eski savaş gemisi yaparak göndermişlerdi. Mine Erol'un "Amerika'nın Cezayir ile Olan Münasebetleri" adlı makalesinde ise bu miktarlar 2.274.000 Meksika doları ve 12.000 Cezayir altını veya bu altının değerinde mühimmat ve malzeme şeklindedir. Bkz. Erol, "Amerika'nın Cezayir ile Olan Münasebetleri", 701.

¹⁸ Fendoğlu, **Modernleşme Bağlamında Osmanlı- Amerika ilişkileri**, 186. Ayrıca Kurat'ın, "Berberi Ocakları ile Amerika Birleşik Devletleri Münasebetleri (1774-1816)", makalesinde Trablus Dayısı Yusuf Karamanlıya 12.000 \$ ile gemi inşaat malzemelerinin sözünü verdiği belirtilmektedir.

¹⁹ Kurat, "Berberi Ocakları ile Amerika Birleşik Devletleri Münasebetleri (1774-1816)", 195.

²⁰ Kurat, "Berberi Ocakları ile Amerika Birleşik Devletleri Münasebetleri (1774-1816)", 195.

²¹ Fendoğlu, **Modernleşme Bağlamında Osmanlı- Amerika ilişkileri**, 188.

²² Kurat, "Berberi Ocakları ile Amerika Birleşik Devletleri Münasebetleri (1774-1816)", 205.

imzalanan “Shaler-Decatur anlaşması” ile Amerika Cezayir’e ödenen vergi yükünden kurtuldu ve savaşta zararlarını da 10.000 \$ tazminatla Cezayir Devleti’ne ödetti.²³ Ayrıca Amerikalılar, 1824’te Tunus’u mağlup etti ve Tunusluların Amerikalılardan zorla ele geçirdikleri malların karşılığı olarak 25.000 \$ tazminat ve 10 Hristiyan esirin serbest bırakılması şartıyla Tunus Beyi Yusuf Paşa ile bir anlaşma yaptı.²⁴ Akdeniz’de varlığını kısa sürede kabul ettiren Amerikalılar korsan faaliyetlerine yaklaşık 20 yılda son verdi. Tarihte “Berberi Savaşları” diye anılan bu savaşlar sonucunda Çağrı Erhan’a göre Amerikalılar İslam ülkeleri ile yapılan anlaşmalarda tecrübeler kazandı ve Amerikan donanmasının kara birliklerini oluşturan deniz piyadelerinin marşına bu deniz zaferlerini hatırlatacak cümleler eklendi.²⁵

Akdeniz’deki faaliyetlerini genişleten Amerikalıların bundan sonraki durağı Levant ticaretinin mukimi Osmanlı Devleti ile resmî ilişkilerini başlatmaktı. Osmanlı Devleti ile ABD arasındaki ilk ilişkiler gayri resmî olarak ticaret esaslı başlamıştı. 1797’den itibaren İzmir limanına ticaret maksatlı seferler düzenleyen Amerikalılar genellikle kahve, baharat, mum, rom ve pamuklu ürünler getirip, kuru meyve ve afyon götürmekteydi: Amerikalı tüccarlar özellikle İzmir’den Çin’e götürdükleri afyondan büyük kazanç elde etmekteydi.²⁶ Bu temaslar resmîyet taşımayan ticaret esaslı faaliyetlerdi. Sonraki yıllarda bazı ilginç gelişmeler oldu. ABD’nin Cezayir ile ilişkileri esnasında Cezayir Dayısı’na vergi olarak gönderilen malzemeleri getiren George Washington isimli savaş gemisi, Cezayir Dayısı tarafından 1800 yılında İstanbul’a hediyeler sunmak üzere gönderildi.²⁷ 1802’de ABD tarafından İzmir’e William Steaward, 1808’de ise Sloane adlı kişi konsolos olarak atandı ancak Osmanlı Devleti tarafından tanınmadı.²⁸ Bu girişimlerden sonra David Offley isimli bir tüccar, yine Levant ticaretinin en işlek limanı olan İzmir Limanına 1811 yılında, Amerikan tüccarlarının çıkarlarını korumak ve ekonomik haklarını gözetmek amacıyla bir ticarî ofis açtı. Bu kişi resmi olmayan bir konsolosluk vazife gördü ve Amerikalı tüccarların tüm yasal işlerini yürütmeye çalıştı.²⁹

ABD’nin bu resmî temas kurma girişimlerinin belli başlı nedenleri vardı. İlki, ABD ile Osmanlı arasındaki resmî ilişkileri İngiltere yürütüyordu ve bunun için ciddi paralar

²³ Erhan, **Türk-Amerikan İlişkilerinin Tarihsel Kökenleri**, 67.

²⁴ Kurat, “Berberi Ocakları ile Amerika Birleşik Devletleri Münasebetleri (1774-1816)”, 211.

²⁵ Erhan, **Türk-Amerikan İlişkilerinin Tarihsel Kökenleri**, 71.

²⁶ Adem Kara, “Osmanlı Devleti-ABD Ticari İlişkileri”, **Akademik İncelemeler Dergisi**, 2 (1), 2006, 38.

²⁷ Kurat, “Berberi Ocakları ile Amerika Birleşik Devletleri Münasebetleri (1774-1816)”, 197.

²⁸ Erhan, **Türk-Amerikan İlişkilerinin Tarihsel Kökenleri**, 77, 79.

²⁹ Kara, “Osmanlı Devleti-ABD Ticari İlişkileri”, 38.

alıyordu. İkincisi ABD'nin bir başka devletle olan ticarî ilişkilerini üçüncü bir devlet öğreniyor ve bu Amerikalı tüccarlara zarar veriyordu. Diğer bir neden ise ABD'li tüccarların diğer devletler gibi ticarete az vergi vermek istemesi ve Karadeniz ticaretine katılmak istemesiydi. Osmanlı Devleti ise ABD ile resmî ilişkiler kurmaktan sürekli kaçınıyordu. Çünkü ABD, Osmanlı topraklarına çok uzaktı ve bilinmiyordu. Bu mesafelere gidecek gemi donanımı bulunmayan Türk tüccarlara bu anlaşma pek fayda sağlamazdı. Bundan başka Levant ticaretinde hâkim güç konumunda olan İngiltere ve Fransa bu ticarete başka bir devletin ortak olmasına karşı çıkıyor ve elçileri aracılığıyla sürekli Osmanlı Devleti'ni anlaşma imzalamaktan uzak tutmaya çalışıyorlardı. Osmanlı Devleti siyâsî karışıklıklar içinde olduğu için zarureten bu güçlerin tavsiyelerini dinliyordu.³⁰

XIX. yüzyılın başlarında yaşanan bazı önemli hadiseler Osmanlı Devleti'nin ABD ile ilişkilerinde yeni bir sayfa açtı. 1827 Navarin baskını, Yeniçeri isyanları ve 1828-29 Osmanlı-Rus Harbi ile II. Mahmut'un Amerikalılara gemi yaptırma isteği Osmanlı Devleti'ni Avrupalılara karşı başka bir denge unsurunu yanına çekmek için Amerika ile resmi ilişkileri başlattı.³¹ İlk Osmanlı-Amerikan Ticaret ve Seyrisefain Antlaşması 7 Mayıs 1830'da imzalandı. Bu antlaşma ile Amerikalılara diğer Avrupalı devletlere verilen "en ziyade müsaadeye mahzar millet" statüsü ve Osmanlı'nın her vilayetinde konsolosluk açma yetkisi verildi.³² 1830 Ticaret ve Seyrisefain Antlaşması ile birlikte İzmir, İstanbul ve Selanik gibi Levant ticaretinin önemli merkezleri olan liman şehirlerinde Amerikan konsoloslukları açıldı.³³ Bu konsoloslukların esas amacı ticaret ve misyonerlikti. 1830 yılında imzalanan antlaşmanın uygulanması için Amerikalı gemi mühendisi Henry Eckford 1831 yılında Osmanlı başkentine kendi yaptığı bir savaş gemisi ile gelmişti. Bu gemi Osmanlı Devleti tarafından satın alındı.³⁴ Ayrıca Eckford'un ölümünden sonra diğer bir Amerikalı mühendis Foster Rhodes tarafından Osmanlı Devleti için 10'un üzerinde savaş gemisi yapıldı.³⁵

³⁰ İsmail Köse, **Türk-Amerikan Diplomatik İlişkilerinin Yüksek Komiser Amiral Bristol'un Günlük ve Raporlarına Yansıması (1917-1927)**, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Trabzon 2013, 7.

³¹ Fahir Armaoğlu, **Türk-Amerikan İlişkileri 1919-1997**, Kronik Yayınları, İstanbul 2017, 12.

³² Erhan, **Türk-Amerikan İlişkilerinin Tarihsel Kökenleri**, 127.

³³ Kara, "Osmanlı Devleti-ABD Ticari İlişkileri", 40.

³⁴ Hasan Küçük, **Levant Trade Review and Turkish-American Commercial Relations (1911-1931)**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Tezli Yüksek Lisans Programı, İstanbul 2019, 36.

³⁵ Yavuz Güler, "Osmanlı Devleti Dönemi Türk-Amerikan ilişkileri (1795-1914)", **Gazi Üniversitesi Kırşehir Eğitim Fakültesi Dergisi**, 6 (1), 2005, 227-240, 234. Çağrı Erhan Türk-Amerikan İlişkilerinin Tarihsel Kökenleri adlı kitabında bu konuda aynı görüştedir, ancak Nurdan Şafak ise çalışmasında Henry Eckford'un

1838'de Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında imzalanan Baltalimanı Ticaret Antlaşması diğer batılı devletler gibi Türk-Amerikan ticareti için de dönüm noktalarından birini oluşturdu. Bu ticaret antlaşmasından sonra diğer batılı ülkeler gibi ABD de vergilendirme ve ticaret konusunda yeni haklar elde etti. Bununla beraber Türk-Amerikan ticareti iyice ivme kazanmaya başladı. 1830 Antlaşması imzalandıktan sonra 1831 yılında ABD'nin Osmanlı Devleti'nden ithal ettiği malların tutarı 521.598 \$ iken, ABD'nin Osmanlı Devleti'ne ihracatının tutarı 38.503 \$ değerindeydi.³⁶ Daha sonraki yıllarda bu ticaret hacmi yıllara göre değişiklik gösterdi. Osmanlı Devleti'nin ABD'den ithalatı 1832 yılında 64.722 \$, 1842'de 125.521 \$, 1852'de 265.825 \$; Osmanlı Devleti'nin ABD'ye ihracatı ise 1832'de 923.629 \$, 1842'de 370.248 \$, 1852'de ise 556.100 \$ değerindeydi.³⁷ 1830 yılındaki Türk-Amerikan Ticaret ve Seyrisefain Antlaşması'ndan sonra aynı statüye sahip ve daha genişletilmiş hali ile ikinci antlaşma 1862 yılında imzalandı; ancak bu antlaşma 1884 yılında Osmanlı Devleti tarafından tek taraflı olarak feshedildi ve ilişkiler 1830 Antlaşması'na göre sürdürüldü.³⁸

1861-1865 yılları arasındaki Amerikan iç savaşı Türk-Amerikan ilişkilerini silah ticaretine yönlendirmişti. Osmanlı Devleti ABD'den 1869 sonuna kadar toplam 1.331.000 \$ değerinde 239.000 adet, çoğu Amerikan iç savaşında kullanılan tüfek satın almıştı.³⁹ Bu süreç 1880'lerin ortalarına kadar sürdü ancak daha sonra Almanların bu piyasaya girmesiyle silah ticaretinde rekabet baş gösterdi ve Amerikalılar ikinci plana itildi. Osmanlı Devleti'nin ABD'den ithalatı 1862 yılında 442.721 \$, 1872 yılında 1.209.443 \$, 1882 yılında 1.829.166 \$ değerindeyken; Osmanlı Devleti'nin ABD'ye ihracatı 1862 yılında 959.692 \$, 1872 yılında 866.719 \$, 1882 yılında 3.315.647 \$ değerindeydi. 1892'de 5.175.379 \$ olan toplam ticaret hacmi⁴⁰ 1902 yılında 9.670.292 \$ değerine kadar çıktı.⁴¹ Türk-Amerikan ticarî ilişkileri misyonerlik faaliyetleri, batılı devletlerin kışkırtmaları ve Amerika'ya göç eden Ermenilerin lobi faaliyetleri nedeniyle bazen aksasa da istikrarını her zaman korudu. İkinci Meşrutiyet Dönemi'ne gelindiğinde İstanbul, İzmir, Çanakkale, Trabzon, Harput, Mersin, Samsun, Sivas, Selanik, İskenderun, Halep, Şam, Bağdat, Kudüs, Hayfa, Yafa, Beyrut gibi önemli

antlaşmadan 3 sene sonra geldiğini ifade etmiştir. Bkz. Nurdan Şafak, **Osmanlı-Amerikan İlişkileri**, OSAV, İstanbul, 2003, 42.

³⁶ Erhan, **Türk-Amerikan İlişkilerinin Tarihsel Kökenleri**, Ek-1.

³⁷ Güler, "Osmanlı Devleti Dönemi Türk-Amerikan ilişkileri (1795-1914)", 235.

³⁸ Oral Sander, Kurthan Fişek, **Türk-ABD Silah Ticaretinin İlk Yüzyılı (1829-1929)**, İmge Yayınları, (2. Baskı), Ankara 2007, 23.

³⁹ Sander, Fişek, **Türk-ABD Silah Ticaretinin İlk Yüzyılı (1829-1929)**, 26.

⁴⁰ Bir ülkenin başka bir ülke ile yaptığı toplam ithalat ve ihracat miktarı.

⁴¹ Güler, "Osmanlı Devleti Dönemi Türk-Amerikan ilişkileri (1795-1914)", 235.

stratejik ve ticarî şehirlerde konsolosluk ofisleri bulunan ABD'nin Türkiye ile 1914 yılında toplam 24.171.596 \$ değerinde ticaret hacmi vardı.⁴² 1910 yılında Türkiye'nin ABD'ye ihraç ettiği ürünlerin başlıcaları tütün, incir, yün ve deri, haşhaş, meyan kökü ve halıydı. Bu ihracatın yaklaşık tutarı ise 15.000.000 \$ civarındaydı. Amerikan mallarının Türkiye'ye ithalatı ise 3.250.000 \$ değerinde olup en önemli ürünler pamuk tohumu yağı, margarin yağı, petrol, makine, un, hırdavat, deri ve mobilyaydı.⁴³

Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı başlangıcında tüm devletlere verdiği kapitülasyonları Milli İktisat Politikası ve savaşın getirdiği karmaşadan dolayı kaldırması ve müttefiklerin Akdeniz ticaretine ambargo koyması, Türk-Amerikan ticaret hacmini daralttı ve olumsuz etkiledi. ABD, başka ülkelerin ilişkilerine Monroe Doktrininden⁴⁴ dolayı müdahil olmuyordu. Bu süreç 1917 yılında son buldu ve ABD, Türkiye'nin müttefiki olan Almanya'ya savaş ilan etti. Savaş ilanından sonra Osmanlı Devleti'nin müttefiki Almanya'dan dolayı Türk-Amerikan münasebetlerini kesintiye uğrattı. Askeri durum nedeniyle iki ülke arasındaki siyasi ve ticari ilişkiler 1917'de kesildi. Ancak Osmanlı Devleti veya ABD birbirine savaş ilan etmediler. Resmî ilişkiler tekrar başlayana kadar Türkiye'deki Amerikan vatandaşlarının hakkını İsveç; Amerika'daki Türk vatandaşların hakkını ise İspanya gözettiler.⁴⁵

1918'de Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'ndaki yenilgisini ilan eden Mondros Mütarekesi'nden, İtilaf güçlerinin İstanbul'dan çekildiği 1923'e kadar ticarî ilişkiler, Amerikalıların Türkiye'ye atadığı görevliler vasıtasıyla İstanbul merkezli sürdürüldü. Levant Trade Review raporlarına göre bu dönemde kısa süreli de olsa ticaret hacmi en yüksek değerlerine ulaştı. 1918'de ABD'nin Doğu Akdeniz donanması komutanı Tuğamiral Mark Lambert Bristol, yüksek komiser unvanıyla İstanbul'a gönderilmiş ve 1927 yılında resmî ilişkilerin yeniden başladığı zamana kadar ABD'nin Türkiye'deki en yetkili kişisi olarak kalmıştı.⁴⁶ Bristol'dan ayrı olarak 1918'de Levant Trade Review'e yazmış olduğu

⁴² Leland J. Gordon, "American Commercial Relations with Turkey", **Levant Trade Review**, 16 (5), Mayıs 1928, 178.

⁴³ "Steamship Facilities", **Levant Trade Review**, 1(1), Haziran 1911, 3.

⁴⁴ Diğer adı infirad yani yalnızlık olan Monroe Doktrini dönemin ABD başkanı James Monroe tarafından 1823'te yayımlanan bir bildiridir. Bu bildiriye göre ABD, Batı dünyasının askeri ve siyasi meseleleriyle ilgilenmeyecek ve buna karşın Batılı Devletler de Amerika ile ilgili bir meselenin tarafı olmayacaktı. Bu politika ile ABD kabağuna çekilmiştir.

⁴⁵ Bilal Şimşir, "Türk-Amerikan İlişkilerinin Yeniden Kurulması ve Ahmet Muhtar Bey'in Washington Büyükelçiliği (1 resimle birlikte)", **Bellekten**, 41(162), Nisan 1977, 277.

⁴⁶ Köse, **Türk-Amerikan Diplomatik İlişkilerinin Yüksek Komiser Amiral Bristol'un Günlük ve Raporlarına Yansıması (1917-1927)**, 42.

makalelerden bildiğimiz Lewis Heck komiser unvanıyla İstanbul'da bulundu. 1919 yılında ise Heck'in yerine Türkiye'deki ticarî çalışmalarıyla bilinen ve Amerikan Levant Ticaret Odası'nın Onursal Başkanı ve Levant Trade Review'ın çıkmasına öncülük eden Gabriel Bie Ravndal atandı.⁴⁷ Bu dönemde Türk-Amerikan ticarî ilişkilerini söz konusu Amerikalı yöneticiler yürüttü. Millî Mücadele Dönemi'nde devletin resmî istatistikleri tutulmasa da 1919 yılında tekrar yayımlanmaya başlayan Levant Trade Review'den anlaşıldığı kadarıyla bu dönemde Türkiye'nin ABD'den 1919 yılı ithalatı 20.390.209 \$ olarak gerçekleşti. 1920'de bu miktar 31.330.913 \$ değerine yükseldi ve ihracat buna bağlı olarak aktif bir şekilde sürdürüldü. Ayrıca İstanbul bölgesinden ABD'ye yapılan ihracat 1919'da 22.837.717 \$ ve 1920'de 28.589.937 \$ olarak gerçekleşti.⁴⁸

Türk-Amerikan ilişkilerinin resmîyete dökülmemesinin belli başlı nedenleri vardı. Bunlardan biri, ABD'lilere ait Chester Demiryolu Projesi idi. Lozan görüşmeleri devam ederken Amerikan sermayesinin Anadolu'da yapmak istediği bu proje TBMM'de onaylandı ancak Lozan'da batılı güçlere karşı bir koz olarak kullanıldı ve proje uygulanmaya konulmadan sonlandırdı.⁴⁹ Diğer bir neden Lozan Antlaşması imzalanırken Amerikalıların da kapitülasyonların kaldırılmasına karşı çıkmasıydı. Bunlardan başka Türk-Amerikan ilişkilerinin resmîyete dökülememesinin en önemli nedenlerden birisi de ABD'deki Ermeni lobisinin Türkiye ve Türkler aleyhine yaptığı propagandalardı. Öyle ki 23 Temmuz 1923'te İtilaf Devletleri'nin temsilcileriyle imzalanan Lozan Antlaşması'ndan sonra Türkiye ile ABD arasında imzalanan Dostluk ve Ticaret Antlaşması Ermeni lobi faaliyetlerinden dolayı Amerikan senatosu tarafından onaylanmadı.⁵⁰ Tüm bu olumsuz durumlardan sonra Amiral Bristol'un Yüksek Komiser unvanıyla çalışmaları sonucu 1927 yılında resmî ilişkiler yeniden başladı. 1927 yılında yapılan "modus vivendi" (geçici anlaşma) ile ABD'nin Ankara Büyükelçisi Joseph C. Grew ve Türkiye'nin Washington Büyükelçisi Ahmet Muhtar Bey oldu.⁵¹ İlişkilerin tekrar resmîyete dökülmesinden sonra Türkiye ile ABD arasında 1 Ekim 1929 tarihinde bir Ticaret ve Seyrisefain antlaşması imzalandı ve iki devlet arasında "en

⁴⁷ Şimşir, "Türk-Amerikan İlişkilerinin Yeniden Kurulması ve Ahmet Muhtar Bey'in Washington Büyükelçiliği (1 resimle birlikte)", 278.

⁴⁸ "Trade of Turkey for 1920", **Levant Trade Reivew**, 10(3), Mart 1920, s. 218.

⁴⁹ Bkz. Yahya Sezai Tezel, "Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist Miydi? Chester Ayrıcalığı, **Ankara Üniversitesi SBF Dergisi**, 1970, 287,318.

⁵⁰ Bu antlaşmanın Tarihi Şimşir'in "Türk-Amerikan İlişkilerinin Yeniden Kurulması ve Ahmet Muhtar Bey'in Washington Büyükelçiliği (1 resimle birlikte) adlı makalesinde "Dostluk ve Ticaret Antlaşması" adı altında 6 Ağustos tarihli olarak verilmiştir ancak, Fahir Armaoğlu'nun "Türk-Amerikan İlişkileri 1919-1997" adlı kitabında bu tarih 16 Ağustostur.

⁵¹ Şimşir, "Türk-Amerikan İlişkilerinin Yeniden Kurulması ve Ahmet Muhtar Bey'in Washington Büyükelçiliği (1 resimle birlikte)", s. 327.

ziyade müsaadeye mahzar millet” ilkesi devam ettirildi. Bu antlaşma 1927 yılında yeniden kurulan ilişkilerden sonraki ilk ticaret antlaşmasıydı.⁵²

3. Amerikan Levant Ticaret Odası ve Levant Trade Review Hakkında

Devletlerin resmî belgeleri, hatıralar, kitaplar, istatistik çalışmaları ve süreli yayınlar gibi arşiv kaynakları kaleme alındığı dönemin en önemli yazılı eserleridir. Levant Trade Review’de döneminin en önemli kaynak eserlerinden birisidir. 1911 yılında İstanbul’da kurulan Amerikan Levant Ticaret Odası⁵³ ve onun resmî yayını olan Levant Trade Review (1911-1931), İkinci Meşrutiyet ve Cumhuriyet döneminin ilk yıllarının ekonomik dinamiklerinin anlatıldığı bir eserdir.

Amerikan Levant Ticaret Odası, 22 Mart 1911’de İstanbul’da ilk olarak Amerikan Türkiye Ticaret Odası olarak kurulmuş, daha sonra tüm Levant coğrafyasını kapsayacak şekilde adı ve işlevi değiştirilerek Amerikan Levant Ticaret Odası adını almıştır.⁵⁴ Bundan dolayı Levant Trade Review’in ilk iki sayısı Amerikan Türkiye Ticaret Odası adına basılmış üçüncü sayıdan itibaren ise Amerikan Levant Ticaret Odası adına yayımlanmaya başlamıştır.

Amerikalı tüccar David Offley’nin 1811 yılında İzmir’de ABD’li tüccarların çıkarlarını korumak ve ekonomik haklarını gözetmek amacıyla kurduğu ticaret evinden⁵⁵ tam yüzyıl sonra İstanbul’da daha kapsamlı ve daha organize olmuş bir ticari cemiyet olan Amerikan Levant Ticaret Odası kurulmuştu. Böyle organize bir ticaret örgütünün ve kuruluşlarının arka planında Amerikalı misyonerlerin faaliyetleri önemli yer tutmaktadır. Anadolu’da özellikle; Yabancı Ülkelerdeki Amerikan Misyoner Komiserleri Üst Kurulu (American Board of Commissioners for foreign Missions (ABCFM)) misyonerlerinin amacı gittiği coğrafyanın dini, kültürel, siyasal ve ekonomik yapısını araştırmak ve bunan göre raporlar sunmaktı. Bundan dolayı bu misyonerler Amerikalı tüccarlara ücretsiz kılavuzluk yaparlardı.⁵⁶ Ayrıca misyoner okullarında yetişenler Avrupa ve ABD’de tüccar olur ve bu

⁵² “Turkish- American Commercial Treaty, **Levant Trade Review**, 18 (1), Ocak 1930, 3.

⁵³ Bu oda Memalik-i Şarkıyye Ticaret Odası ve Dersadet Ticaret Odası diye de anılmıştır. Bkz. Zafer Toprak, “Osmanlı’da ‘Ecnebi’ Ticaret Odaları,” **Finans Dünyası**, Şubat 1990, 80.

⁵⁴ Gabriel Bie Ravndal, “American Commercial Organizations in Foreign Countries”, **Levant Trade Review**, 3 (3), Aralık 1913, 206, 212.

⁵⁵ Onur Kınılı, **19. Yüzyılda Amerika Birleşik Devletleri’nin İzmir’deki Konsolosluk Faaliyetleri**, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yakınçağ Anabilim Dalı, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İzmir 2009, 121.

⁵⁶ Uygur Kocabaşoğlu, **Anadolu’daki Amerika, Kendi Belgeleriyle 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’ndaki Amerikan Misyoner Okulları**, İmge Kitabevi, (3. Baskı), Ankara 2000., 17.

tüccarların girişimleriyle Anadolu'da pazar elde ederlerdi.⁵⁷ Bu birikim ve deneyim XIX. yüzyıldan XX. yüzyıla Amerikalıların daha deneyimli ve organize olmasını sağlamıştı. Levant ve Anadolu ile Amerikan ticaretini genişletmek ve geliştirmek için kurulan ticaret odası, ABD'den üreticileri, ithalatçıları, ihracatçıları, bankacıları vb. İstanbul'a getirmek amacındaydı.⁵⁸ Bundan dolayı Levant'taki Amerikan ticaret odaları tek bir çatı altında toplandı ve tüccarlara ticaret hakkında doğru bilgiyi vermeye çalıştı. Odanın merkezi daha etkin olmak için ABD yerine Levant'ın merkezinde olması uygun görülmüştü. İzmir, Selanik, Kahire ve Beyrut gibi Levant'ın önemli şehirlerinde ve ABD'de New York, Boston, Chicago, Detroit ve South Bend gibi şehirlerde şubeleri kuruldu.⁵⁹ İlk kurulduğu yıl üye sayısı 365 olan odanın üyeleri sürekli artış gösterdi.⁶⁰ Amerikan Levant Ticaret Odası üyelerine ve özellikle Amerikalı sermaye sahiplerine Osmanlı ülkesi hakkında ayrıntılı bilgi ve fırsatlar sunarak bir nevi rehber görevi üstlenmişti.⁶¹

Amerikan Levant Ticaret Odası, üyelerine ve Amerikalı imalatçılara ve ihracatçılara resmi yayın organı Levant Trade Review'deki bilgilendirici raporlar ve yazılar ile mallarını en iyi şekilde kullanabilecek firmalarla ilgili sadece tavsiyelerde bulunurdu. Levant Trade Review, Amerikan Levant Ticaret Odası kurulduktan dört ay sonra çıkarılmaya başlandı. Dergi, Aralık 1916 yılından itibaren, Birinci Dünya Savaşı'ndan dolayı yaklaşık 2 yıl boyunca yayımlanamadı ve Haziran 1919'da tekrar aylık olarak çıkarılmaya devam edildi. Son olarak Mayıs-Haziran 1931'de toplamda 19 cilt ve 167 sayı ile yayım hayatına son verdi. Genel olarak üyelerinin verdiği reklamlar ile yaklaşık 2500 adet çıkarılan derginin satışı yapılmaz ve üyelerine ücretsiz olarak gönderilirdi.⁶² Dergi, 1911-1931 yılları arasında Osmanlı Devleti'nin ve Türkiye Cumhuriyeti'nin farklı bölgelerinde ve şehirlerinde bulunan muhabirleri, Amerikan konsolosları ve konsolosluk çalışanları aracılığıyla tarım, ticaret, demiryolu, maden ve madencilik, kara ve deniz ticaret yolları vs. hakkında önemli bilgiler sunmaya çalıştı. Asıl amaç Türkiye'de Amerikan sermayesini ve Amerika'da Türk ürünlerini tanıtmak ve Türkiye'de "ne satabiliriz ve hangi alanlara yatırım yapabiliriz" düşüncesi idi. Bundan dolayı Osmanlı coğrafyasının dolayısıyla Anadolu'nun tüm

⁵⁷ Kocabaşoğlu, **Anadolu'daki Amerika, Kendi Belgeleriyle 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Amerikan Misyoner Okulları**, 18.

⁵⁸ Ravndal, "American Commercial Organizations in Foreign Countries", 207.

⁵⁹ Ravndal, "American Commercial Organizations in Foreign Countries", 207.

⁶⁰ Levant Trade Review, 1 (1), Haziran 1911, XX.

⁶¹ Toprak, "Osmanlı'da 'Ecnebi' Ticaret Odaları.", 80.

⁶² Ercan Karakoç, Hasan Küçük, "Osmanlı-Amerika Ticari İlişkilerinin Gelişiminde Önemli Bir Kişi Başkonsolos Gabriel Bie Ravndal (1865-1950)", **5. Yıldız Sosyal Bilimler Kongresi 13-15 Aralık 2018**, 23.

ekonomik yönleriyle bir röntgeni çekilmiş. Bu röntgen ile ortaya çıkan Türkiye'nin iktisadî dinamikleri, çalışmamızın ana omurgasını oluşturmaktadır.

Levant Trade Review'de yayımlanan metinlerin dili genellikle İngilizceydi. Bununla birlikte yer yer Fransızca içerikleri görmek de mümkündü. 1911-1917 yılları arasında üç ayda bir yayımlanan ve ortalama sayfa sayısı 140 olan dergide genel olarak kendi bünyesindeki muhabirler ve konsolosluk çalışanları tarafından hazırlanan yazıların yanı sıra Türkiye'de yayımlanan yabancı süreli yayınlar ve yerel gazetelerden yapılan çeviriler yer aldı. 1919-1931 yılları arasındaki sayılar ise aylık olarak yayımlandı ve ortalama sayfa sayısı 80 civarındaydı. Bu dönemdeki yayınlarda kendi muhabirlerinin görüşlerinin yanı sıra Türkiye'de çıkarılan günlük gazete yazılarının çevirileri, Osmanlı Bankası'nın tarım ve ticaret hakkındaki raporları, İstanbul, İzmir ve Fransız ticaret odası raporları, Gümrük İdaresi istatistikleri ve iktisadî bilgi veren diğer istatistik kurumlarının raporları ve ayrıca Türk yetkililerinin demeçleri yer almaktaydı. Bundan başka Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra yeni devletin uyguladığı ekonomi politikaları, iktisat kongreleri, ülkede kurulan ve kurulması planlanan fabrika ve ticarî işletmeler, ticaret ve tarım ile ilgili kanunlar, gümrük vergileri ve şehirlerdeki modernleşmeler ve ormanlar gibi başlıklar da mevcuttu.

Levant Trade Review'de reklamlar da geniş yer tutmuştur. Genel olarak üyelerinin verdiği reklamlar, tarihi açıdan çok önemliydi ve Türkiye'de dönemin ticaret yapan hem ABD'li şirketlerin hem de yerel işletmelerin önemli reklam kartvizitleri geniş yer tutmuştur. Bunlar ilgili dönemin sosyal ve ekonomik şartlarını ve yapısını yansıtmaları açısından da önem arz etmektedir. Ayrıca dergide yayımlanan ve bu çalışmanın ekler kısmında da örnek olarak yer verilen fabrika, maden ve kişilerle ilgili fotoğraflar ve Türkiye'nin demiryollarını gösteren haritalar tarihî açıdan kıymetlidir. Levant Trade Review, Amerikalılar tarafından hazırlanan özgün bir tarihî kaynak niteliği taşımakta ve yayımlandığı coğrafyanın iktisadî yapısı hakkında ayrıntılı bilgilere yer vermektedir.

BİRİNCİ BÖLÜM

LEVANT TRADE REVIEW'E GÖRE 1911-1917 YILLARI ARASINDA TÜRKİYE EKONOMİSİ

1.1. GENEL EKONOMİK RAPORLAR

Levant ve doğu-batı ticaretinin merkezinde olan Osmanlı Devleti, XIX. yüzyıla askerî ve idarî anlamda yenileşmeye karşın iktisadi anlamda sanayi gelişimini sağlayamamış ve batıya ayak uyduramadan girmişti. Bu anlamda Levant ticaretinin kontrolü daha önce de belirttiğimiz gibi sanayisini geliştiren ve denizaşırı imparatorluk kuran İngiltere'ye geçmişti. Osmanlı Devleti, 1830'lardan itibaren, İngiltere, Rusya, Fransa gibi devletlere karşı alternatif bir ittifak ortağı olan ABD ile resmî olarak ticaret yapmaya başladı. Bunu takiben Rus Çarlığının yayılmacı politikalarına karşı korunmak amacıyla İngiltere ile 1838'de Baltalimanı Antlaşması'nı imzaladı ve bu antlaşmayla beraber Osmanlı ticareti uzun vadede yabancı sermayelerin eline geçti.⁶³

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ilk önce İngiltere'ye ve daha sonra Fransa, Almanya ve Avusturya gibi Batılı güçlere km garantili demiryolu imtiyazları verilmeye başlandı. Bu demiryolları imtiyazlarından ötürü devletin maden, orman gibi kaynakları imtiyaz sahibi şirketler tarafından kullanıldı. Ayrıca bu dönemde ihracata yönelik üretim yapılmaya başlanılmıştı. Üretim daha çok tarım ürünleri temelliydi. Çünkü devletin gelişmiş sanayisi yoktu ve üretimde geleneksel yöntemler kullanılıyordu. Devlet, 1854 Kırım Savaşı esnasında yüksek faizlerle yüklü dış borçlar almaya başladı. Bu borçlanma yüzünden yaklaşık çeyrek yüzyıl sonra devletin malî yapısı tamamen dışa bağımlı hale geldi ve Osmanlı ekonomisi çöktü. Çöküşün belirli nedenleri vardı. Alınan borç paralar askerî ve idarî yapılanmada ayrıca saray gibi imar harcamalarında kullanılırken, ekonomik alanda, fabrika vs. gibi yatırımlarda kullanılmadı.⁶⁴ Çöküşten sonra bu borçların ödenmesi için 20 Aralık 1881'de (28 Muharrem 1299) çıkarılan Muharrem Kararnamesi⁶⁵ ile Osmanlı'da bir nevi yabancı vergi memuru gibi hareket eden Duyûn-ı Umûmiye İdaresi kuruldu ve borçlar bu kurum aracılığıyla ödenmeye başladı. Bu olaylardan ayrı olarak ABD ile silah ticaretleri, 93 Harbi olarak bilinen 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı, XIX. yüzyılda Balkanlardaki

⁶³ Mübahat S. Kütükoğlu, **Balta Limanı'na Giden Yol Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1850)**, TTK Yayınları, Ankara 2013, 269.

⁶⁴ Şevket Pamuk, **Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi**, İletişim Yayınları, (11. Baskı), İstanbul 2017, 231.

⁶⁵ Faruk Yılmaz, **Osmanlı'nın Borç Batağı, Duyûn-ı Umûmiyye**, İz Yayıncılık, İstanbul 2011, 68.

ayaklanmalar, Türk-Yunan Savaşı, Anadolu'da baş gösteren Ermeni olayları iktisadî düzeni olumsuz yönde etkileyen diğer önemli unsurlardı.

Türkiye'de ihracata yönelik tarım üretimini tetikleyen neden demiryolları yapımıydı ve XIX. yüzyılda bu üretim Batı Anadolu, Marmara, Çukurova'daydı.⁶⁶ Bu bölgelerden ayrı olarak Doğu Karadeniz Bölgesi'nde ihracata yönelik üretim yapılmaktaydı. XX. yüzyılda ise Levant Trade Review'den anladığımız kadarıyla ihracata yönelik üretilen tarım ürünleri, pamuk, incir, afyon, fındık, fıstık, badem, meşe palamudu, kuru üzüm gibi ürünlerdi. Bu ürünleri üreten bölgeler ise Batı Anadolu, Adana, Mersin gibi Çukurova'nın önemli şehirleri ile Konya, Samsun, Trabzon, Bursa gibi vilayetlerdi. Bu bölgelerden tarım ürünlerinin gönderilmesinin en önemli etkenleri gelişmiş demiryolları, limanlar ve kısmî olarak iklim şartlarıydı.

Türkiye XX. yüzyıl başlarına geçmişten gelen birikimlerle beraber ülkenin ekonomik yapısını etkileyen siyasî, idarî ve iktisadî olaylarıyla girmişti. Bu olayların en önemlisi iç siyasetle alakalıydı. Ülkede İttihat ve Terakki yönetimi ve Jön Türklerin çalışmaları neticesinde Meşrutiyet'in ilanı ve II. Abdülhamid'in Osmanlı tahtından indirilerek yerine V. Mehmet Reşat'ın çıkarılması ve önemli gelişmelerdi. İttihat ve Terakki yönetimi, Levant Trade Review'de de belirtildiği ve genel olarak tarihçiler tarafından kabul edildiği gibi II. Abdülhamid dönemine göre daha serbest ve daha özgürlükçü politikalarla ülkeyi yönetmeye çalıştı. Bu politikaların uygulandığı alanlardan biri de 1909-1913 yılları arasında liberal iktisadî programlarla ve 1913-1918 yılları arasında milli ve korumacı programlarla yönetilen maliyeydi.

Çalışmamızın bu ilk bölümünde ki ekonomik raporlar Amerikan Levant Ticaret Odasının ve Levant Trade Review'in üzerinde durduğu, İttihat ve Terakki yönetiminin ve onun maliye bakanı Cavid Bey'in takip ettiği politikalar, Türk-Amerikan ticari ilişkilerinin önemli noktaları, Türkiye'de tarım, ulaşım, madenler, ekonomik ve ticari konuları ve Türk ormanları gibi konulardı. Bu raporlar çoğunlukla Amerikan Levant Ticaret Odası'nın yöneticileri, Anadolu'nun muhtelif bölgelerinde bulunan ABD'li Konsoloslar, ticaret temsilcileri, Osmanlı Devleti'nde yayım yapan yerli ve yabancı süreli yayınlar ile devletin resmi istatistik raporlarıydı.

⁶⁶ Pamuk, **Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi**, 220.

Bu raporların yazıldığı ve Levant Trade Review’de yayımlandığı XX. yüzyılın ilk çeyreği Türkiye’nin siyasî ve iktisadî geçişlerinin yaşandığı bir dönemdi. Aynı dönem Osmanlı Devleti’nin yönetim şeklinin yeniden Meşrutiyet olarak değiştiği, basına uygulanan sansürünün kısmen kalktığı bir süreçti. İncelediğimiz Levant Trade Review’in 1911 yayımlanmaya başladığı ve 1917 yılında Birinci Dünya Savaşı’ndan dolayı kesintiye uğradığı zaman aralığı ise aynı zamanda İttihat ve Terakki Partisi’nin yönetimde hâkim vaziyette olduğu, Trablusgarb Savaşı ile başlayan ve 1923 yılına dek süren savaş yıllarıydı. Ayrıca belirtmek gerekir ki siyasî ve askerî buhranların yanı sıra ekonomik sıkıntıların belirginleştiği bu yıllarda, İttihat ve Terakki yönetiminin takip ettiği iki temel ekonomik politika vardı. Birincisi Maliye Nazırı Mehmed Cavid Bey tarafından ortaya konulan 1909-1913 yılları arasında uygulanmaya çalışılan “Klasik Liberal İktisat” esaslı politikaydı. Bu politikaya eyalet yönetimlerini ön plana çıkaran Prens Sabahattin öncülüğündeki adem-i merkezîyetçi bir grup muhalefet etmekteydi. Ancak temelde bu grupta liberal iktisadî savunuyordu. İkincisi ise 1913-1918 yılları arasında uygulanan “Millî İktisat” veya “Devlet İktisadî” anlayışıydı.

Millî İktisat politikası Zafer Toprak’ın “Türkiye’de Millî İktisat” adlı kitabında belirttiğine göre Alman kaynaklıydı ve Türk milliyetçiliğinin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştı.⁶⁷ Bu politika dönemin milliyetçi aydınları tarafından hem şekillendiriliyor hem de destekleniyordu. İktisadiyyat Mecmuası’nda Tekin Alp’in “Millî İktisada Doğru” ve Ziya Gökalp’in “Millet Nedir Millî İktisad Neden İbarettir” gibi makaleler ile hükümeti destekleyici ve Millî İktisadî öğretici yazılar kaleme almışlardı.⁶⁸ Millî İktisat anlayışı muhafazakâr bir ekonomik anlayışı benimsiyor ve millî sermayeyi ön plana çıkarmak istiyordu. Bu politikaya göre; yerli sermaye ve yerli yatırımcı korunacak ve millî bir sermayedar grubu oluşturulacak, böylece yabancı sermayeden çok Türk sermayesi zenginleşecekti. Aslında amaç kazancını ülkesinin faydasına kullanacak “Zengin Türk’ü” oluşturmaktı. Bundan dolayı küçük Türk sermayeleri ile anonim şirketler kuruldu ve Birinci Dünya Savaşı’nda ülkede ciddi ticarî çalışmalar yapıldı. Bu dönemde Millî iktisat girişimi ve savaş hâlinde dolayı yabancı ülkelere verilen imtiyazlar kaldırılmıştı. Çünkü millî iktisad politikasını engelleyen en önemli prangalardan biri yabancı ülkelere verilen ticarî

⁶⁷ Zafer Toprak, **Türkiye’de Millî İktisat 1908-1918**, Doğan Kitap, (1. Baskı), Aralık 2012, 95.

⁶⁸ Bkz. Tekin Alp, “Millî İktisada Doğru, **İktisadiyyat Mecmuası**, 1(1), 1., Ziya Gökalp, “Millet Nedir Millî İktisad Neden İbarettir”, **İktisadiyyat Mecmuası**, 1 (1), 3. Ayrıca aynı mecmuanın 1 (7), 1 (25), sayılarında da Ziya Gökalp’in benzer makaleleri mevcuttur.

imtiyazlardı. Bu imtiyazlardan dolayı Türk şirketleri ve tüccarı, yabancı şirketlerle rekabet edemiyor ve dolayısıyla millî sermaye ülke dışına aktarılıyordu.

1.1.1. Ekonomi Politikası

1.1.1.1. Jön Türklerin Ekonomi Politikaları

Aralık 1911 yılında yayımlanan Deutsche Levante Zeitung'dan çevrilen bu yazıda Jön Türklerin ekonomi politikalarına yönelikti. Yazıya göre Türkiye'nin planlı bir malî programı bulunuyordu. Bu program geleceğe yönelik yatırımlara daha fazla önem veriyordu. Yeni rejimin varlığı daha fazla ekonomi programı anlamına gelmekteydi ve bu planlamalar öncelikle ülke içi sulhu ve gelişmeyi amaçlamıştı. Köylüyü, hırsızlık ve vurgunculuk yapanlara karşı korumaya önem veren hükümet, yasaları hırsızlık ve şiddete karşı güçlü bir şekilde uygulamaya başlamıştı.

Yazıda belirtilene göre devlet memurlarının rüşvet ve keyfi uygulamalarına son verilmesi amaçlanmıştı. Eyalet yöneticilerine maaşları düzenli bir şekilde ödenecek, köylüyü vergiye zorlamaları veya vergisinden daha fazlasını talep etmeleri engellenecek ve çiftçinin ekip biçmesine müdahil olunmayacaktı. Bu önlem ve uygulamalarla iktisadî hayatın hızlı bir şekilde ilerlemesi sağlanmış olacaktı. Yani ülkede güven ve huzur ortamı sağlanarak yabancı sermaye çekilecek ve yatırımlarla beraber ülkenin iktisadî yapısı perçinlenecekti.

İttihat ve Terakki yönetimi hürriyetin ve meşrutiyetin ilan edilmesiyle halkın şikâyet ve isteklerini göz ardı etmemekle birlikte idarî reformlar da planlamıştı. Bu idarî reformların temel amacı güçlü ve hürriyetçi yönetim kadroları oluşturmaktır. Vilayet yönetimleri II. Abdülhamid döneminde merkezden çok güçlü bir şekilde bir istihbarat ve şikâyet raporu olan jurnaller ile idare ediliyordu. Bundan dolayı vali ve mutasarrıflara pek fazla söz hakkı tanınmıyordu. Jön Türk yönetimi ise hedeflediği reformlar ile yerel yöneticilerin daha çok inisiyatif almasını sağlamak istiyor bir nevi fikir ve yönetim özerkliği oluşturmayı hedefliyordu. Artan iletişim olanaklarıyla merkezi idare ve taşra yönetimi daha da yakınlaştırılarak en uzaktaki vilayet, demiryolları ve karayolları yatırımları ile refaha kavuşturulacaktı. Alman sermayeli Anadolu Demiryolları başta olmak üzere birçok demiryolu şirketinin yatırımları ile Türkiye'nin tarım ve maden zenginliğinin önü açılacak tarım ürünleri ve maden ocakları yabancı ve yerli yatırımcıların cazibesi haline getirilecek ve ülkeye yabancı sermaye girdisi sağlanacaktı. Sadece demiryolları inşası değil aynı zamanda ülkenin çeşitli bölgeleri geliştirmek isteniyordu. Konya Ovası'nda, Çukurova'da

ve Mezopotamya’da yapılan ve hedeflenen sulama projeleri, bataklıktan ve çölden kurtarma projeleriyle tarıma kazandırılıp birçok alanında yeni meyvelerin yetişeceği ve yeni insanların yerleşeceği toprakları kazandırmak amaçlamıştı.⁶⁹

1.1.1.2. Cavid Bey ve Programı

İttihat ve Terakki yönetiminin Maliye Bakanı Cavid Bey ile ilgili Mart 1912’de yayımlanan yazıya göre Selanikli Mehmed Cavid Bey’in bu göreve atanması hem ileri görüşlü birisi olması hem de yaptığı faydalı çalışmalardan dolayı genel olarak memnuniyetle karşılanmıştı. Cavid Bey iktisadi kalkınmayı sırasıyla demiryolları, limanlar, sulama, otoyollar, yerel bayındırlık ve kamu işleri şeklinde temellendirmişti. Demiryollarının gelişimine özel önem vermişti. 10 yıl içerisinde aşağıdaki hatların yapılmasını ve kullanıma açılmasını önermişti: 1. Karadeniz hattı, 2. Adriyatik hattı, 3. "Chester" Demiryolu projesi, 4. Bağdat-Basra hattı, 5. Ankara hattının Samsun-Sivas hattına bağlanmasıydı. Karadeniz ve Arnavutluk hattının inşası Regie Generale şirketine verilmişti; Arnavutluk hattı ise etüt aşamasına gelmiş Chester Projesinin girişimcileri ile görüşmeler sürdürülmüştü. Bağdat-Basra hattının yapılmasını engelleyen sorunlara son verilmesi amacıyla İngiliz Hükümeti ile planlar konuşularak çözülmeye çalışılmıştı. Samsun-Sivas hattının Ankara ayağı, Alman Anadolu Şirketi’ne devredilmişti. Bu demiryollarının inşası için yıllık olarak bir buçuk milyon altın Türk lirası gerekiyordu. Ancak, mevcut hatların birer birer artan gelirleri ile birlikte işlendiklerinde yeni hatların hisse senetlerinin ve giderlerinin kademeli olarak karşılanacağı tahmin edilmişti.

Yazıya göre bu dönemde Samsun ve Trabzon limanları gözden geçirilmiş ve Dedeoğaç’ta büyük bir liman inşa edilmesi ile Küçük Kavala Limanı ve Selanik Limanı’nda genişletilmesi önerilmişti. Adriyatik’te iki liman, Suriye kıyılarında ise Yafa, Hayfa veya Trablus’ta seçilecek iki liman inşa edilmesi düşünülmüştü. Mezopotamya için bir sulama projesi planlanmış ve sözleşmesi imzalanmaya çalışılmıştı. Adana, Vardar, Boyana, Meriç ve Ürdün bölgeleri için başka sulama çalışmaları düşünülmüş ve Boyana’nın gemi seferine elverişli hale getirilmesi için çaba gösterilmişti.

Karayolları yapımı konusunda da gelişmeler görüldü. Dört yılda Anadolu’nun engebeli bölgelerinde yaklaşık 15.000 km yol yapılması tasarlanmıştı. Cavid Bey ayrıca, çeşitli illerdeki yerel makamların, her bir bölgeye 5.000 altın TL’yi geçmeyecek harcamaları

⁶⁹ “Economic Policy of the Young Turks”, **Levant Trade Review**, 1 (3), Aralık 1911, 252,256.

içeren küçük dereceli çalışmalara katılmalarını önermişti. Bu bağlamda valilere ve mutasarrıflara genelge niteliğinde bir mektup gönderilmişti.⁷⁰

1.1.2. Türk-Amerikan Ekonomik İlişkileri

1.1.2.1. Türkiye-ABD Buharlı Gemi Seferleri ve Karşılıklı Alışveriş

Osmanlı İmparatorluğu'nun ithalatındaki esas ürününü pamuk ve pamuklu ürünler oluşturmaktaydı. Bu ürünler yıllık toplam 45.000.000 \$ değerine ulaşıyordu. ABD ise gelişmiş ham madde tedarikine ve sanayisine rağmen bu ticarete cüzi rol oynamaktaydı. Hindistan ve Çin'in yanı sıra Türkiye, İngiltere'nin pamuklu kumaş üretiminin en büyük tüketicisiydi. Amerikan pamuklu ürünlerinin 1910'da Türkiye'ye toplam satış değeri 2.470.972 \$ olarak gerçekleşmişti.

Türkiye'nin ABD'ye yaptığı ihracat bu dönemde gelişim göstermişti. Tablo 1'de gösterildiği gibi başlıca ürünler tütün, incir, yün ve deri, haşhaş, meyan kökü ve halıydı. Ürünlerin bir yıl içinde yaklaşık tutarı 15.000.000 \$ civarındaydı. 1910 yılında Amerikan mallarının Türkiye'ye ithalatı ise 3.250.000 \$ değerinde pamuk tohumu yağı, margarin yağı, petrol, makine, un, hırdavat, deri, mobilya ve diğer pek çok eşya olarak gerçekleşmişti.

ABD, 1910 yılında 70.026.994 \$ değerinde ham ipek ithal etmişti. Ancak bu ithalatın hiçbiri Türkiye'den alınmamıştı. Türk ham ipek ihracatının yıllık ortalaması yaklaşık 10.000.000 \$ değerindeydi. Ham ipek ABD'ye çoğunlukla Japonya, Çin ve İtalya'dan gümrüksüz olarak ithal edilirdi. Hızla büyüyen Türkiye'den ABD'ye tütün ihracatı 1910 yılında yaklaşık 4.000.000 \$ olarak gerçekleşmişti. Tütün konusunda ABD, Avusturya-Macaristan ile birlikte Türkiye'nin en iyi müşterisiydi. Amerikan galvanizli çatı kaplama levhaları veya kısa sacları Türkiye'de popülerdi. ABD'den getirilen asbest çatı kaplamaları ise deneme aşamasındaydı. Bakır, 1910 yılında ABD'den Avrupa'ya ham, külçe, çubuk ve plakalar vb. halinde 95.000.000 \$ tutarında ihraç edilmişti. İstanbul'daki birçok Amerikalı ve diğer aileler, tereyağı, domuz yağı veya zeytinyağı kullanmak yerine mutfaklarında pamuk tohumu yağı kullanılırdı.⁷¹

⁷⁰ "Djavid Bey and His Program", **Levant Trade Review**, 1 (4), Mart 1912, 426.

⁷¹ "Steamship Facilities", **Levant Trade Review**, 1 (1), Haziran 1911, 3,4.

Tablo 1**1908-1910 Yılları Arasında Türkiye'den ABD'ye İhraç Edilen Ürünler ve Değerleri**

Ürünler	1908	1909	1910
Badem	-	22,434	3,462
Gül yağı	30,306	57,164	69.039
Çeşitli Pazar ürünleri	14,834	23,682	32,232
Konyak	-	-	11,957
Pirinç ve Bakır	-	-	11,417
Mısır Unu	-	22,145	45,507
Kanarya yemi	11,283	53,751	61,450
Halı	2.202.855	3.650.939	2.448.730
Peynir	-	-	23,286
Pamuk iplik	34,280	68,460	119,195
Krom Madeni	-	-	35,014
Kuru Sebze	6,753	28,869	-
Süs ve Elişi	33,503	47,196	117,133
Zımpara taşı	132,403	180,778	320,865
İncir	629,155	730,111	1.106.059
Kürk	2,846	74,650	49,003
Tutkal malzemesi	-	-	10,535
Kitre	85,850	123,806	94,745
Bağırsak	174,526	149,852	181,075
Meyan kökü ve Tutkal	1.181.622	490,976	894,538
Darı tohumu	53,792	15,483	1,952
Tiftik yünü	-	8,176	390,852
Sedef	15,424	16,222	29,268
Fındık	103,951	92,947	266,375
Zeytinyağı	127,235	137,723	111,534
Haşhaş	583,093	1.728.009	1.033.417
Haşhaş tohumu	-	-	18,844
Antep fıstığı	22,406	92,442	114,849
Erzak, malzeme	80,469	74,017	93,412
Siyah çay	33,128	100,406	36,008
Halı	3,722	13,115	8,110
Kuru üzüm	150,568	79,974	43,212
Güderi, parlak deri	74,201	161,121	126,125
Eski kauçuk	36,080	73,955	61,020
İpek	14,075	14,889	3,308
Terlik	17,568	44,852	29,711
Deri (keçi, koyun, Karaca ve oğlak)	628,824	1.089.758	743,666
Sabun	18,759	24,785	26,836
Susam tahini	18,297	23,474	19,041
Tütün	2.558.507	3.379.354	3.902.791
Meşe Palamudu	-	-	50,457
Palamut	10,177	70,019	212,469
Ceviz	-	73,125	213,469
Şarap ve alkollü içkiler	21,005	12,858	14,737
Yün	679,590	2.088.002	777,892
Diğer mallar	81,913	111,385	122,251
Toplam	\$9.873.601	\$15.259.904	\$14.086.593

Kaynak: Levant Trade Review, 1 (1), Haziran 1911, 8,9.

1.1.2.2. Türkiye’de Amerikan Petrolü

Aralık 1912 tarihli bu yazı, İstanbul’un önde gelen bir günlük gazetesinde yayımlanan “Petrolün Tüketicisiye Maliyeti” adlı makaleye cevap olarak yazılmıştı. Eleştirisi içerikli söz konusu makalede savaşın fiyat artışına bir neden teşkil etmemesi gerektiğine vurgu yapılmıştı. Eleştirilere karşılık şu önemli bilgiler verilmişti.

Geçmişte Batum’dan İstanbul’a petrol taşıyan gemilerin çoğunun Yunan gemisiydi ve Balkan Savaşı nedeniyle artık İstanbul limanına giremiyorlardı. Dahası, ABD’den gelen petrol, Yunan devleti tarafından kaçak muamelesi görürdü. Bu durumlar İstanbul’a gönderilen petroldeki deniz nakliye oranlarını artırmıştı. Bölgedeki tüketiciye yönelik fiyat artışlarının bir kısmı da bununla açıklanabilirdi. Ayrıca Batum’da genel olarak zannedildiği gibi bol üretim yoktu. Aslında, Rusya, sahalarındaki üretimin giderek azaldığını belirtmişti. Tek başına üretimdeki bu tür bir azalma, rafine petrol fiyatlarında doğal bir artışa neden olmuştu.

Diğer taraftan İstanbul’da tüketicinin petrol için yüksek bir fiyat ödemesi gereken bazı yerel nedenler mevcuttu. Bu noktayı ortaya çıkarmak için İzmir ile bir karşılaştırma yapılmıştı. İzmir’de tüketici kandillerinde petrol ürünü kullanır ve bu da ona İstanbul tüketicisine olan fiyatının yarısından biraz daha fazlasına mal olurdu. İzmir’in Rus ve Rumen üretim noktalarından İstanbul’a göre çok daha uzakta olduğu düşünüldüğünde bu durum bir anormallik gibi görünebilirdi. Bunun nedeni ise İstanbul ile İzmir arasındaki büyük fiyat farkının, New York Standard Oil Şirketi’nin toplu olarak petrol ithal etmesi ve petrolü tüketiciye ulaştırdığı sistemden kaynaklanıyordu. İzmir, dünyanın diğer gelişmiş şehirlerinde benimsenen kriterler ile aynı sisteme sahipti; yani petrol toplu olarak İzmir’e ulaştırılır bundan dolayı tüketici için paket fiyatından tasarruf edilirdi. Bu şekilde tüketici teslimatta tasarruf edilen masraflardan, daha ucuz deniz nakliye ücretlerinden kaçınmış olur ve bağlantı kaleminden yararlanırdı. İstanbul, tüketiciye petrolü taşıma yerine paketler halinde, yani iki teneke ve bir kasa tedarik etme gibi eski yöntemin hala revaçta olduğu tek istisna yeri. Bu, yetkililerin, petrol ithalatçılarının kendi depolama tanklarını kurmaları ve böylece İstanbul’daki tüketicilerine dünyadaki diğer gelişmiş şehirlerinde olduğu gibi aynı faydayı sunma önerisine karşı çıkmasından kaynaklanmıştı. Yetkililer tarafından bunun için girişimlerde bulunulmuştu. İstanbul’a dökme petrol ithal edilmesine izin verilmesi

gerekliliğine ikna etmek için uğraşmıştı. Ancak bunu yapana kadar, İstanbul'daki tüketici daha yüksek fiyatı ödemeye devam etmişti.⁷²

1.1.2.3. Türkiye'de Amerikan Kerestesi

Haziran 1915'te yayımlanan bu yazıda Amerikan kerestesi ve Türkiye'de kereste piyasası ile ilgili bilgiler verilmişti. Yazıya göre; Avusturya'daki savaşın yıkımları göz önüne alındığında, bu ülkede barışın sona ermesinden sonra en az iki yıl boyunca dışarıdan gelen talepleri karşılayamayacaktı. İskandinavya ve Amerika bu durumdan dolayı Türkiye'deki kerestecilerin ihtiyaçlarını karşılayacağı mahreçler olacaktı. İsveç ve Norveç ise Fransa ve Belçika'dan artan talepleri karşılamakla meşgul olacağından Amerika, Akdeniz bölgesinin ihtiyaçlarını büyük ölçüde karşılayacaktı. Söz konusu yazıya göre Oregon çamı Türkiye'de iyi bilinmekteydi. Bu çamın Türkiye'ye ithalatı ise Panama Kanalı'nın açılmasıyla kolaylaşmıştı.

Bu dönemde Amerika'dan Türkiye'ye yılda 75.000 \$ değerinde ahşap üretimi ithal edilmekteydi. Buna mobilya ürünleri de dahildi. 1912 Türk gümrük istatistiklerine göre, Türkiye Tablo 2'de belirtilen ahşap ürünleri ithalat etmişti.⁷³

Tablo 2

1911-1912 Yıllarında Türk Ahşap İthalatı ve Değerleri

Tür	1911	1912
Boş Varil	111,514	108,107
Yapı Malzemeleri	2,887,748	3,463,462
Her Türden Mobilya	355,160	334,173
İnce Ahşap Üretimi	210,750	342,998
Yaygın Üretim	249,660	366,118
Her Tür Kibrit	1,024,184	922,198
Diğer tüm kereste	418,493	415,936
Toplam	\$ 5,257,509	\$ 5,952,292

Kaynak: Levant Trade Review, 5 (1), Haziran 1915, 91.

⁷² "American Petroleum in Turkey", **Levant Trade Review**, 2 (3), Aralık 1912, 270,271.

⁷³ "American Lumber", **Levant Trade Review**, 5 (1), Haziran 1915, 91.

1.1.2.4. Türkiye’de Amerikan Yağları

Levant Trade Review’in Aralık 1915 tarihli sayısında Başkonsolos Ravndal'ın Washington’da yayımladığı bir rapora yer verilmişti. Raporda Türkiye’deki Amerikan yağları hakkında şu bilgiler verilmişti. Madeni, bitkisel ve hayvansal yağlarda ABD, Osmanlı pazarlarında önemli bir rol oynamaktaydı. 1914’te Türkiye’deki Amerikan petrolünün satışları 1913’e göre %139 artmıştı. Bu piyasadaki rakibi olan Rusya ve Romanya’nın yakınlığı göz önüne alındığında, Türkiye’de Amerikan rafinerilerinin kurduğu acentelerin her yıl kaydettiği gelişim dikkat çekiciydi. 1914’te Amerikalılar Türk Devleti tarafından açılan ihalelerin büyük bir kısmını kazanmıştı. Yazıya göre İzmir’deki petrol depolama tanklarına benzer tanklar, teneke kutu fabrikaları vb. ile toplu kuruluşlar İstanbul, İskenderiye ve diğer Türk limanlarında inşa edildiğinde, ihracat daha fazla gelişim gösterecekti. Amerikan petrolünün 1914’teki toplam teslimatı, 1913’teki 250.000 kutuya karşı 600.000 kutuya ulaşmıştı. 1914 yılında tüccarlar dizel motorlar için kullanılan Amerikan gaz yağını ithal etmeye başlamıştı. Bu ihracat hattı, bu tür bir motorun büyük ölçüde buhar motorların yerini almasını beklenmesinden dolayı Amerikalılara göre olumlu bir gelişmeydi.

1914’te Türkiye’ye Amerikan benzini ihracatı 1913’teki 11.500 kutuya karşın 21.000 kutuya ulaşmıştı. Daha iyi yolların inşası, havacılığın gelişmesi ve daha yaygın motor kullanımıyla, Türkiye’deki benzin tüketiminin önemli ölçüde artması beklenmekteydi. Ayrıca yağlama ürünlerinde Amerikan çeşitleri hem fiyat hem de kalite açısından Rus mazotunun güçlü bir konuma sahip olmasına rağmen değer kazanmıştı. Rusya ağırlıklı olarak aks yağlamasında kullanılan kara yağı ihraç ederken, Romanya Türkiye’ye motor yağları sağlıyordu. Anadolu ve Şark demiryolu şirketleri Romanya petrolünü kullanırlardı. Ancak bir zaman sonra Amerikan markası satın almaya başlamışlardı. Amerikan pamuk tohumu yağı nakliye tesislerinin eksikliğine ve Rusya ile yerelde üretilen pamuk tohumu yağına rağmen Türk piyasasına hâkim vaziyetteydi. Yağ varillerinin karayoluyla nakledilmesi sırasında özellikle sıcaklığın varillerin çıtalarını genişlemesine neden olduğu yaz aylarında çok fazla sızıntıya neden olurdu. Aktarmada İtalyan Limanı Trieste tercih edilirdi. Tüm Amerikan pamuk tohumu yağı ithalatçıları, doğrudan bir buharlı gemi hattının acil gerekliliği üzerinde durmaktaydı. Rus yağı esas olarak Çar’ın Türkistan’daki kendi rafinerisinden gelirdi. Yağ buradan vagon tanklarla Batum, Bakü veya Odesa’ya getirilirdi. Burada fiçilanıp sevk edilirdi.

Yurt içi pamuk tohumu yağı İzmir ve Mersin'deki fabrikalardan sağlanırdı. Ancak bu yağların üretimi Amerikan yağlarıyla rekabet edecek düzeyde değildi. Türkiye yıllık yaklaşık 1.000.000 \$ değerinde Amerikan pamuk tohumu yağı ithal ederdi. Uygun buharlı gemi tesisleri ile bu ticaret önemli ölçüde artırılabilirdi. Amerikan yağı, kalitesinin standardı nedeniyle büyük ölçüde tercih edilirdi. Margarin yağında da Amerikalı üreticiler ön plandaydı. Türkiye'de yıllık 20.000 ile 25.000 varil arasında bir tüketim vardı. Bu ticaret maddi gelişmeye açtı. Margarin yağındaki rekabet esas olarak Fransa, Arjantin ve Avustralya'dan gelirdi. Beyaz Arjantin La Plata ve Avustralya margarini, Ocak ayından Nisan ayına kadar Türkiye'de en çok satılan üründü. Çünkü yazıya göre belirtilen dönemde Türkiye'de yerel koyun yağı bulunmazdı. Türkiye'de margarin yağı tüketimi ise sürekli artış gösterirdi. Ayrıca Birinci Dünya Savaşı'nın Türkiye'deki çeşitli yağ ürünleri ticaretini bir ölçüde etkilemesi beklenmekteydi.⁷⁴

1.1.2.5. Türkiye'de Amerikan Demir-Çelik Ürünleri

Başkonsolos Ravndal'ın Aralık 1915'te yayımlanan makalesine göre metal imalatında, Amerikan malları Türkiye'de belli bir gelişme sağlayabilirdi. Türkiye'de satılan Amerikan madeni ürünlerinin büyük bir kısmı Hamburg'daki komisyoncular tarafından Türkiye'ye gönderildiği için Alman yapımı olarak kabul edilirdi. Genel olarak bakıldığında, demir ve çelik ürünlerinde Amerikan ticareti Amerikalılara göre bu pazarda tam bir hayal kırıklığıydı. Türkiye'de Amerikan demir-çelik ürünlerine pek fazla rağbet gösterilmemişti. Demir ve çelik ürünlerinin bir yıllık yaklaşık miktarı Tablo 3'te belirtildiği gibiydi.

Belirtilen ürünlerin çoğunda ABD, başka ülkelerle rekabet halindeydi. Örneğin, Fransa ve Belçika demir boru ve bağlantı ürünlerinde üstünlüğü ele geçirmişlerdi. Bu ürünlerin piyasasında Amerikan imalatçıları, 15 yıl önce yaptıkları gibi, savaştan sonra da üstün konuma gelmeyi düşünmekteydi. Ayrıca Türkiye'de sanayi ve belediye faaliyetlerinin canlanmasıyla birlikte önemli miktarda boru tedarikine ihtiyaç duyulacaktı. Türkiye'de Amerikan gazyağı ocakları, çatı sacları ve plakaları ile Amerikan kasaları satılabilirdi. Amerikan aletleri ve inşaatçıların kullandığı donanımlar Türkiye'de iyi bir üne sahipti. Ancak bu ürünler genelde Almanya üzerinden getirilirdi.⁷⁵

⁷⁴ "American Oils in Turkey", **Levant Trade Review**, 5 (3), Aralık 1915, 296,297.

⁷⁵ Gabriel Bie Ravndal, "American Iron and Steel Manufacturers in the Ottoman Empire", **Levant Trade Review**, 5 (3), Aralık 1915, 280,282.

Tablo 3**1915 Yılında Türkiye’de Amerikan Demir Çelik Ürünleri ve Değerleri**

Ürün	Değeri	Ürün	Değeri	Ürün	Değeri
Alüminyum	\$269,684	Çivi ve Vida	\$1,027,394	Kurşun, levha, borular	252,375
Pirinç ve Pirinç Eşya	212,387	Demiryolu rayları	2,736,096	Teneke ve kalay	1,146,081
Bakır ve Bakır Eşya	1,393,693	Sac	728,717	Çinko, levha ve mallar	342,207
Demir ve Çelik Çubuklar	2,310,091	Sac kaplar	722,562	Lamba ve metallere	225,183
Karyola	335,621	Kasalar	130,829	Diğer Ürünler	577,678
Araç ve Gereçler	755,011	Demir tel	310,387	Toplam	\$17,548,577
Bıçak, makas vb.	119,675	Diğer Demir ve Çelik Ürünleri	3,077,779		
Kilit ve Mentese	352,163	Nikel ve nikel eşya	522,964		

Kaynak: Levant Trade Review, 5 (3), Aralık 1915, 280.

1.1.3. Türkiye’de Maden Raporları**1.1.3.1. Türkiye’de Bakır Madenleri**

Madencilik konusunda Mart 1915’te yayımlanan yazıya göre modern endüstrilerin gelişimi giderek artan bir bakır arzı gerektirmişti. Özellikle silah ve elektrikli ev aletleri üretiminde vazgeçilmez bir ham madde olan bu madenin önemini artırmıştı. Türk madenleri bu açıdan çok önemli bir konuma sahipti. Osmanlı İmparatorluğu bakır ihtiyacının çoğunu ithalat ile halletse de her Türk evinde hatta göçerlerin çadırlarında bile bakır eşya bulunurdu. Türkiye’de bakır madenlerinin gelişmesinde yani tesisleşmesindeki en büyük engel ulaşım tesislerinin eksikliğiydi. Anadolu Demiryolu sisteminin hızlı bir şekilde genişlemesi bu eksikliği giderebilir ve modern tesislerin kurulmasına ön ayak olabilirdi. En önemli bakır madenleri olumsuz coğrafi konumlarına rağmen Dicle kıyısındaki Ergani bakır madenleriydi. Üretim, yılda yaklaşık 1500 tondu ve %70 ila %75 saf bakır içeren siyah bakır ile sınırlıydı. Maden cevheri çok ilkel fırınlarda (filika) eritme işlemine tâbi tutulur ve deve

üzerinde Tokat'taki kalhaneye getirilirdi. Madenler devletin malıydı, ancak işletmeleri, bakırın hükümete sabit bir oranda satılması ile ilgili bir anlaşmayla yürütülürdü.

Osmanlı Ticaret Bakanlığı tek dağıtım acentesi olarak hizmet verirdi. Tokat'ın çevresinde %50'den fazla bakır içeren diğer değerli maden yatakları keşfedilmişti. Trabzon'un muhtelif bölgeleri (Gümüşhane, Maçka, Giresun, Karahisar) ile Trabzon ve Maçka'daki bakırcılar, kısmen Trabzon pazarlarının başlıca cazibesi olarak hizmet eden ve büyük ölçüde İstanbul'a gönderilen çeşitli bakır kapların üretimi için hammadde tedarik ederdi. Sinop çevresindeki bölgelerde, özellikle önemli gümüş içeren Küre başta olmak üzere çok sayıda değerli bakır madeni bulunmaktaydı. Balıkesir yakınlarındaki Kalabak, kullanım alanı sunan bakır yataklarının bir başka merkezini oluştururdu. Bu dönemde Giresun'da bir bankacı, Anvers Demir Fabrikaları'na iki bakır numunesi göndermişti. Maden genel olarak beğenilmiş ancak ilk denemeden sonra düzenli sevkiyat yapılmamıştı.⁷⁶

1.1.3.2. Türkiye Kömür Yatakları

Kasım 1911'de yayımlanan bu rapora göre Türkiye'deki kömür sahaları güney Karadeniz sahilinde, İstanbul'dan yaklaşık 210 km uzaklıkta ve batıdaki Karadeniz Ereğlisi'nden doğuda Filyos'a, yaklaşık 65 km'lik sahil şeridinde uzanırdı. Bu kıyı, engebeli ve dağlıktı ancak maksimum yükseklik deniz seviyesinden en fazla 1.600 metreydi. Denizden yaklaşık 5,5 km uzaklıktaydı. Bu kömür madenleri sivil mülkiyetliydi. Çalışma izni sadece Osmanlı uyruklulara verilmişti. Bahriye İdaresi madenli arazinin toplamının %60'ını satın alma hakkını saklı tutuyordu. Devletin izni olmadan ruhsatlar devredilemezdi. Üç ay boyunca çalışmayan bir maden devlete geri devredilirdi. Devlet, gönderilen tüm kömür için ton başına beş kuruş vergi alırdı. Bu vergi aynî olarak ödenebilirdi. Bu madenlerin en önemlisi, iki Osmanlı uyrukluya verilen izinle Fransız bir şirket tarafından çalıştırılırdı. Bu şirket Zonguldak'ta bir liman ve dalgakıran inşa etmişti.⁷⁷

Yazıda belirtildiğine göre, Zonguldak Ereğlisi kömür madenlerinin üretimi 1884'de 71.000 tondan, 1909'da 675.757 tona yükselmişti. 1884'ten sonraki on yılda, üretim iki kattan fazla artmıştı. Zonguldak Ereğlisi Kömür Şirketi'nin 1897'de kurulmasından itibaren

⁷⁶ "Copper Mining In Turkey", **Levant Trade Review**, 4 (4), Mart 1915, 412,413.

⁷⁷ Yazarın belirttiği şirket Ereğli Şirket-i Osmaniye'ydi. Bu şirket 5 milyon kuruş sermaye ile kurulmuş, sermaye 1914 yılında ise 139 milyon kuruş olmuştu. Şirket kömür havzasının bulunduğu yerde tesisat, fabrika ve demiryolu ağı kurmuştu. Ereğli kömür madenlerinde Meşrutiyet döneminde bu şirketten ayrı olarak İtalyanların satın aldıkları Sarıca Biraderleri Ocakları Türk Kömür Madenleri Anonim Şirketi ve yine İtalyan ve Yunan sermayeli Kozlu Kömür Madenleri AŞ'ydi. Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, 49.

ise üretim beş kat artmıştı. Bu şirket, Çatal-Ağzı Kilimli ile Üzülmez ve Kozlu ile Zonguldak vadilerini birbirine bağlamış, Kozlu ve Kilimli arasındaki demiryolu hattını iyileştirmişti. Şirket, yaklaşık 10 mil demiryoluna ve günde 4.000 ila 5.000 ton taşıma kapasitesinde demiryolu taşıtlarına sahipti. Şirketin Çatal Ağzı ve Üzülmez arasında yaklaşık 5 km uzunluğunda askılı halde bir halat vardı. Aynı zamanda güçlü vinçlere sahip bir liman ve dalgakıran inşa etmiş ve günde 2.000 ila 3.000 ton kömürü burada yükleme kapasitesine çıkmişti.

Bu Karadeniz kömürü yılda 120.000 ile 130.000 ton arasında İstanbul'a, 20.000 ile 25.000 ton arasında Romanya'ya, önemli miktarda Ege Denizi'ne, 25.000 ton İzmir'e ve yaklaşık 30.000 ton Pire'ye sevk edilirdi. Bu kömür sahasının yanı sıra, Türkiye'de önemli iletişim ve ulaşım araçlarının olmayışı nedeniyle hiç çalışılmayan birçok önemli madenin olduğu bilinmekteydi. Kastamonu'da, Amasra yakınlarında, Cide'deki sahil boyunca önemli bir alan kömür sahasıydı. Bu bölgede işletme imtiyazları verilmişti ancak hiç çalıştırılmamıştı. İnebolu'ya on sekiz saat mesafede bir taşkömürü madeni ve aynı bölgede birçok kömür madeni bulunduğu bildirilmişti. Bu bölgenin denizden uzaklığı nedeniyle işletme girişiminde bulunulmamıştı. Mamuretülaziz (Elâzığ) ve Diyarbakır'da, normal linyitten taşkömürüne kadar her nitelikte çok sayıda kömür yatağı bulunmaktaydı, ancak hiçbiri işletilmemişti.⁷⁸

1.1.3.3. Lületaşı

Lületaşı madeni hakkında bilgi verilen Kasım 1911 tarihli bu yazıya göre Türkiye'de ticarete kullanılan lületaşının hemen hepsi, trenle İstanbul'a bir günlük seyahat mesafesindeki bir Anadolu kenti olan Eskişehir civarındaydı. Lületaşı modüler bir şekilde ve kayalardan ayrı olarak bulunurdu. Çıkarmak için patlatmaya gerek yoktu. Çalıştırılan lületaşı madenleri ise şunlardı:

- Sarısu maden yatağı; Eskişehir'in yaklaşık 26 km doğusundaydı ve 8.000 maden yatağı bulunur ve bunun sadece 1.000 kadarı çalıştırılırdı.
- Sepetçi Köyü (Beyaz altın) maden yatağı; Eskişehir'in yaklaşık 29 km doğusundaydı ve 150'si çalıştırılmakta olan yaklaşık 2.000 maden yatağı bulunurdu. Lületaşının burada bin yıl önceden beri çalıştırıldığı söylenirdi.

⁷⁸ "Coaldfields in Turkey", *Levant Trade Review*, 1 (2), Kasım 1911, 182,184.

- Nemli maden yatakları: Bu madende yaklaşık 20 tane işletilen maden yatağı bulunurdu. Bu madende de lületaşı madenin işletmesi çok eskiye dayanırdı.
- Akseki maden yatağı; Sepetçi Köyü yakınında bulunan bu madende 100'ü işletilen 1.000 maden yatağı bulunurdu.

Bir zamanlar Marmara Denizi'nde Kahe'den Mihalıççık'a ulaşan bu madenler bu dönemde Eskişehir civarında 1270 kuyuya düşürülerek yaklaşık 5.000 madenciye istihdam sağlanırdı. Lületaşı bu madenlerde, kırmızı tabakalardan kazılarak, özel bir bıçakla temizlenip çıkarılır ve sonra kalite ve ebatlara göre ayrıldıktan sonra Viyana'ya ihraç eden yerel tüccarlara satılırdı. Viyana'dan dünyanın diğer bölgelerine ihraç edilirdi. Bu ürünün yıllık ihracatının yaklaşık 260.000 \$ olduğu tahmin ediliyordu. Benzer kalitedeki lületaşı, Macaristan, Yunanistan, Bosna ve Çek Cumhuriyeti'nde de bulunurdu.⁷⁹

Prof. Dr. Herbert Adams Gibbons tarafından yazılan ve Eylül 1913'te yayımlanan diğer bir yazıda Eskişehir ve lületaşı piposu hakkında önemli bilgiler verilmişti. Yazar, Eskişehir'e demiryolu ile gitmişti. Gibbons'a göre Bağdat demiryolu hattında gece yolculuk yapılamazdı. Tren her akşam vaktinde ertesi günü yola çıkmak için dururdu. Yolcu bu süreçte ertesi güne kadar yemek ve uyumak için herhangi bir otele gitmek zorundaydı. Yazar bu yüzden İstanbul'dan başladığı yolculuğunda Eskişehir'de birkaç gün kalmaya karar vermişti.

Yazara göre Eskişehir, lületaşının ana vatanıydı. Bu taş sadece Eskişehir ovasında bolca bulunurdu. Bu şehir dünyadaki tüm pazarlanabilir lületaşını üretti. Lületaşı, İngilizce adından da anlaşılacağı gibi, taşlaşmış denizköpüğü anlamına gelirdi. Bu maden Karadeniz'de keşfedilmişti. Eskişehir madenlerinin yanı sıra Yunanistan, Samos, İspanya, Moravya, Utah, Pensilvanya'da (Nottingham'da, Chester ilçesinde) ve Norveç ile Güney Carolina'da bulunurdu. Bu madeni binalarda dekorasyon için kullanırlardı. Maden yumuşak ve beyazımsı idi ve suya batırıldığında kil gibi yumuşak hale gelirdi.

Lületaşı, Türkler için sadece bir merak olarak görülüyordu. Anlatılan bir hikâyeye göre Avusturya'da görev yapan bir Eskişehirli Büyükelçi, şehrine ekonomik anlamda yardımcı olmak için bu lületaşının örneğini Viyana'ya götürmüştü. Almanlar taşın faydalarını görmekte gecikmemişler ve iyi pipodan başka bir işe yaramayacağını

⁷⁹ "Meerschaum", *Levant Trade Review*, 1 (2), Kasım 1911, 186,187.

belirtmişlerdi. Islandığında ve kurduğunda kolayca kalıplanan ve ateşe dayanıklı bir taş olan lületaşı pipo yapımı için ideal bir hammaddeydi.

İlk başta lületaşı sadece bazı Viyana ve Bavyera firmaları tarafından kullanılmıştı. Onlara göre, bu taş iyi bir hammaddeydi. Almanlara her zaman bağımlı olduğu süslü pipolar için büyük kolaylık sağlayacaktı. Amerikalı sigara içicileri lületaşını öğrendikten sonra hızla pipo aristokratına dönüştürmüşlerdi. Buna bağlı olarak fiyatlar yükselmiş ve lületaşı madenciliği ve ihracatı Eskişehir için bir nimet olmuştu.

Lületaşı madenciliğinin ilk zamanlarında Sultan III. Selim, Eskişehir ve komşu köylerde yaşayanlara bir ferman vermiş ve onlara her zaman için özel maden çıkarma ayrıcalığını tanımıştı. O zamandan beri nüfusun büyük bir kısmı lületaşı endüstrisiyle uğraşmıştı. Şehirden yaklaşık 25 km uzakta olan madenler, her zaman Türk tarzında işlenmişti. Maden arama ve madencilik giderek genişleyen bir alanda devam etmiş ve yaklaşık beş bin kuyunun ise yok olduğunu söylemişti. Maden kuyuları çok ilkel açılmıştı ve galerileri zehirleyici ve patlayıcı gazlardan dolayı sık sık çökmüş ve çok insanın canına mal olmuştu. Maden kuyularında güvenlik lambaları ise bilinmezdi.

Lületaşı, bir erkeğin yumruğunun dört katına kadar değişen, oldukça küçük topaklar halinde bulunurdu. Madenciler, çoğunlukla sektörde üçüncü veya dördüncü nesil olan yerel tüccarlara satış yaparlardı. Tüccar, değeri kaba biçiminde tahmin ederdi. Bu atadan kalan bir mirastı. Lületaşının kendine özgü nitelikleri vardı ve en düşük olanı, en yüksek fiyatın yalnızca altıda biri değerindeydi. Kalite, özgül ağırlık, renk ve boyuta göre kıymetli taşlara göre daha sınırlı ölçüde belirlenirdi. Pürüzlü yüzey bıçakla kesilirdi. Daha sonra halâ nemli ve yumuşak olan lületaşı kurumaya bırakılırdı. Sertleştiğinde ikinci bir kazıma işleminden geçirilir ve yuvarlanırdı. Son işlem, cila ile parlatmaktı. Daha iyi kalitelileri kar beyazıydı ve çok yüksek derecede cilalanırdı. Daha zayıf sınıflar, kuru olsalar bile, o kadar yumuşaktı ki, çivi ile kolayca girilebilirlerdi. Bu şekilde piyasaya hazırlanan parçalar kalitesine göre ambarlara ayrılırdı. Yılda bir kez pamukla sarılarak nakliye için paketlenirdi. İlk bakışta, devekuşu yumurtalarına bakıldığı düşünülürdü. Eskişehir’de çıkarılanların tamamı Trieste’ye gönderilir ve tüccarlar bu malları satmak için Viyana’ya giderdi. Viyana tek pazardı. Türk Devleti madenlerden gelir elde etmez ancak sabit bir ihracat vergisi alırdı. Viyana’daki yıllık toplam satışlar 1912’de yaklaşık 600.000 \$ değerindeydi ve bunun yarısından fazlası Amerikan firmaları tarafından satın alınırdı.

Türkler, lületaşının kalitesini korumak için hurda satışını veya ihracatını yasaklamıştı. Bu yasaya Eskişehir’de genel olarak uyulur ve atıklar dışarı atılırdı. Ancak Avrupa ve Amerika’da, hammadde daha fazla arıtıldığında ve pipo ve sigara ağızlığı olarak üretilir, hurdalar ise satılırdı. Bu hurdalar Viyana’da kilogram başına iki frank değerine satılırdı. Üreticiler basitçe bunları ıslatıp yoğurarak değersiz lületaşı üretirlerdi.⁸⁰

1.1.3.4. Türkiye’de Mermer

Mart 1916 tarihli bu raporda Türkiye’de mermer madenleri hakkında bilgiler verilmiştir. Yazıya göre Türkiye’de Marmara Adası, Karahisar, İzmit, Bandırma ve Suriye gibi iyi bilinen taş ocakları olmasına rağmen geçmişte İtalya, İngiltere, Belçika, Yunanistan ve Fransa’dan Türkiye’ye çok miktarda mermer ithal edilirdi. Mermer üretimindeki bu eksiklik, maden çıkarma işleminin hem mermeri dağıtan hem de pahalı olan el aletleri vasıtasıyla gerçekleştirilmesinden kaynaklanırdı. Ancak bu geleneksel yöntemler 1912’den sonra yerini genel olarak basınçlı hava ve elektrikli matkaplara bırakmış ve üretim artmıştı. Genel olarak mermer madeni çıkarılan taş ocakları ise şunlardı:

Marmara Adası Taş Ocakları: Antik çağlardan beri mermeriyle ünlü olan bu adada farklı tarihlerde açılan yaklaşık 500 ocak bulunurdu. Çalıştırılan taş ocakları, adanın kuzeyinde Balat köyü, (Cumhuriyet dönemi Milet) yakınlarındaydı. Ada jeolojik olarak granit ve mermerden oluşurdu. Çıkarılan mermer parlak beyaz renkteydi ve Yunanistan’daki Paros ve İtalya’daki Carrare ile karşılaştırılırdı. 1912 yılında, taş ocaklarının birçoğuna çıkarma ve kesme için elektrikli makineler kullanılırdı.

Karahisar Taş Ocakları: Bu taş ocakları Afyonkarahisar’a 19 km uzaklıktaydı. Yüzyıllardır çalışılan bu ocaklarda yaklaşık 60 açık taş ocağı vardı. Heykel ve endüstriyel amaçlar için büyük miktarda mermer çıkarılmıştı. Bu ocaklarda çıkarılan mermer başlıca Fransa, Almanya ve Belçika’ya ihraç edilirdi.

İzmit Taş Ocakları: İzmit limanına 9 km uzaklıktaydı. Bu mermerin kalitesi çok iyiydi. Berrak, ince taneli, dayanıklı ve kolayca işlenebilirdi. Mermer ihracatı için iyi bir konumda olan bu ocaklarda her boyutta mermer çıkarılırdı. Bitirme ve kesme işlemlerinin çok azı taş ocaklarında yapılır, çoğu bloklar halinde İstanbul’a gönderilir ve cilalama Haliç’teki bir fabrikada yapılırdı. Buradan itibaren deniz ulaşımı ile herhangi bir ülkeye

⁸⁰ Herbert Adams Gibbons, “Home of the Meerschaum Pipe”, **Levant Trade Review**, 3 (2), Eylül 1913, 130,132.

ihracatı yapılırdı. Marmara Denizi civarında bulunan bu taş ocaklarının tamamı mermer ihracatı için iyi bir konumdaydı. Yazıya göre çıkarma, kesme ve cilalama makinelerinin daha genel kullanımı ile Türkiye kendi mermer ihtiyaçlarını karşılamakla kalmayacak, aynı zamanda yurtdışına büyük miktarlar ihraç edecek bir konuma gelecekti.⁸¹

1.1.3.5. Anadolu'nun Maden Zenginliği

Anadolu maden zenginliği başlığı altında Haziran 1916'da yayımlanan rapora göre kömür Anadolu'da yaygın olarak görülürdü. Anadolu'nun kuzey batı bölgesinin çeşitli yerleri linyit yataklarının çalışıldığı bir bölgenin parçasını oluştururdu. Mancılık'ta tipik bir maden işletilirdi. Yataklar burada 4 km'lik mesafe boyunca uzanırdı. Ürün, Balya simli kurşun madenlerinin eritilmesi ve işlenmesini sağlayan bir elektrik santrali için yakıt olarak kullanılırdı. Biga Yarımadası'nda, Edremit yakınlarında çeşitli kömür madenleri işletilmekteydi. Daha güneyde, Manisa'dan bir şube demiryolu hattının terminali olan Soma'ya kısa bir mesafede küçük ölçekte oldukça iyi bir miktar kömür çıkarılırdı. Bursa'nın 20 km kuzeyindeki Demirtaş'ta linyit yatakları bilinirdi. Bu Tersiyer linyitinin en batıya yayılımı, Afyonkarahisar yakınlarındaki Çay'ı çevreleyen dağlarda bulunurdu. Buradaki kömürün kalınlığı 2 metreydi.

Rus ve İran sınırlarına kadar uzanan bölgede bir dizi kömür maden yatağının olduğu bilinirdi. Erzurum'da linyit kömürü çıkarılmaya başlanmıştı. Çeşitli bölgelerden yılda yaklaşık 1.000 ton üretilmekteydi. Anadolu'nun güneybatısı ve iç bölgeleri linyitten yoksundu. İzmir eyaletinde Söke ve Nazilli maden yatakları yerel kullanım için işletilirdi. En gelişmiş Türk kömür sahasında, kömürün ziftle kaplı olduğu ve yaklaşık 60 km uzunluğunda bir bantta olduğu tespit edilmişti. Kömür yatakları sahile yakın bir yerde bulunurdu. Bu alandan 1912 üretimi 700.000 tonu aşmıştı. Çok geçmeden 1.000.000 tona ulaşması beklenmekteydi. Ziftli kömürler yarımadanın doğu kesiminde de bulunmuştu. Van Gölü ve İran sınırı arasındaki bölge bu açıdan önem arz etmekteydi.

Altın madeni konusunda Anadolu'da geleneksel yöntemlerle çok az üretim yapılırdı. Değerli metalin Çanakkale'nin güneyinde olduğu biliniyordu. Antik Truva'nın çeşitli şehirlerinin bulunduğu yerdeki kazılarda bulunan altın mücevherlerin bolluğu, yakın yerlerden gelen büyük bir üretimin göstergesiydi. Çevresindeki altın madenleri ile ünlü eski bir yer, Strabon'un keşifleri sırasında var olan madenlerle işaretlenmiş Astyra (Edremit,

⁸¹ "Marble in Turkey", *Levant Trade Review*, 5 (4), Mart 1916, 408.

Güre’de antik kent) idi. Hermos (Salihli yakınlarında) ve Anadolu’daki Pactolus (Manisa civarında Sardes Harabeleri yakınında) vadileri eski yumuşak toprak madenlerinin bulunduğu yerlerdi. Gediz Nehri Vadisi olarak bilinen bölgede altın olduğu bilinmekteydi. Bozdağ civarında yaşayan köylüler nehirlerden topladığı çakılları yıkayarak kıt kanaat bir geçim sağlardı. 19. yüzyıl boyunca Bulgardağ (Bolkandağ) çalışmalarından aralıklı olarak az miktarda altın çıkarılmıştı. Bu bölge, altın, gümüş ve kurşun üreticilerinin bulunduğu bir bölgeydi.

En gelişmiş gümüş madenleri Balya yakınlarında, denize yaklaşık 100 km mesafedeydi. Temas bölgesinin genişliği 2 ile 5 m arasında değişirdi. Temastaki kireçtaşı silikat, fakat kıracıtı. Andezitte ise temas bölgesine paralel çatlaklarla bağlantılı görünen saf kükürtlü kurşun birikimleri bulunurdu. Cevherler kükürtlü kurşun, çinko sülfür, pirit taşırdı ve ortalama %16 ila %20 oranında bu cevherleri içerirdi.

Zengan madenlerinde (Artvin) manganez madeni içerikleri %83’e ulaşmaktaydı. Bu maden Doğu Karadeniz bölgesindeki Rus sınırının yakınındaydı. Antimon madeninin iki önemli üretim merkezi Ödemiş ve Cinlikaya’ydı. Her ikisinde de genellikle %65 antimon taşıyan yüksek dereceli cevher bulunurdu. Cinlikaya’da damarlar kristal kayaçları keserek oluşurdu. Sevkiyatlar esas olarak İzmir ve yakındaki limanlardan İngiltere’ye yapılırdı. Anadolu dünya krom cevheri tedarikine büyük katkıda bulunmuştu. Türk cevherleri yumuşaktı, kromik oksit bakımından zengindi, düşük silis içeriğine sahip olup gereksiz maddelerden arındırılmıştı. Bu maden Anadolu’da yaygın bir madendi.

Boraks (Borosit) madeni geniş ve tamamen saf olmayan bir kolemanit çeşidi olan geniş pandemit⁸² yataklarında, Bandırma limanından Balıkesir’e giden posta yolunda bulunan alandan çıkarılırdı. Verimli yataklar, alçıtaşı içinde dağılmış ve toplam kütlenin %10 ila 20’sini oluşturan nodüller içeren kahverengimsi ila mavimsi gri bir alçı taşından oluşurdu. Zımpara madeni Anadolu’da ve Ege Denizi adalarında çıkarılırdı. Dünya arzının büyük bir kısmı bu madenlerden karşılanırdı. Eski üretim yeni üretimden fazlaydı. Madenler İzmir’in güney ve güneydoğusunda uzanan bir kuşağın içinde yer almaktaydı. Cevher, kırmızı-kahverengi bir kilin içine gömülmüş topaklarda bulunmaktaydı.

Türkiye’de bu dönemde iki zincifre madeni çalıştırılırdı. İzmir şehrine yaklaşık 30 km mesafede bulunan Karaburun madenleri yılda yaklaşık 3.000 şişe üretilirdi. Rezerv,

⁸² Bu madene 1815 yılında Bandırma civarında keşfedildiği için “pandermite” ismi verilmiştir. Bkz. Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu’nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, 55.

bazalt akışların yakınında yer alır ve zincifre indirgenerek başkalaşan kayalardan elde edilirdi. Madencilik tamamen %0,25 kadar az miktarda içeren cevherler üzerindeki açık kesimlerde yapılırdı.

Anadolu’da diğer madenler de çıkarılmıştı ve çeşitli bölgelerde var olduğu bilinmekteydi. Arsenik pirit, Ödemiş madenlerinin yakınında bulunmuştu. Litografi taşı Mihaliç’in kuzeyinde, Mustafakemalpaşa’nın doğusunda ve Gölyazı Gölü’nün güneyinde geniş büyük yataklarda bulunurdu. Tablo 4 Anadolu’da çıkarılan madenlerin yıllık üretimini göstermektedir.⁸³

Tablo 4
1916 Yılında Türkiye Madenlerinin Yıllık Üretim Tablosu

Maden Türü	Üretim
Antimon	1.500 Ton
Asfalt (zift)	7.000
Taş kömürü	730.000
Borasit	16.009
Krom	15.000
Bakır	1.500
Zımpara taşı	15.000
Altın	45 Kilogram
Demir pirit	20.000
Kurşun	13.000
Linyit	30.000
Manganez	12.000
Lületaş	250 Kilogram
Cıva	4.500 Şişe
Gümüş	250 Kilogram
Çinko	2.000 Ton

Kaynak: Levant Trade Review, 6 (1), Haziran 1916, 64.

1.1.4. Tarımsal Faaliyetler

1.1.4.1. Anadolu’da Sulama

Anadolu’da sulama projeleri ile ilgili Haziran 1911 tarihli yazıya göre Osmanlı Devleti’nin belirtilen hususta yeniden toparlanması ve yapılanması konusunda öncülüğü Almanlar yapmıştı. Konya ovası sulama projesi Almanlar tarafından yürütülmekteydi. Proje Deutsche Bank’ın kontrolü ve yönetimi altındaydı. Bankanın 1910 yılındaki yıllık raporunda bu durum şöyle belirtilmişti:

Yazıya göre Bağdat Demiryolunun ilk bölümündeki Konya Ovası’nın sulanması projesinde önemli ilerlemeler kaydedilmişti. Osmanlı Hükümeti, daha büyük bir proje olan

⁸³ “Mineral Wealth of Asia Minor“, **Levant Trade Review**, 6 (1), Haziran 1916, 58,64.

Çukurova sulaması ile ilgili araştırmalar yapılmasını istemişti. Yazıda belirtildiğine göre Alman İmparatorluğu'nda toprağın yaklaşık dörtte biri ağaca ve ormana ayırmasından dolayı ürünler başarılı bir şekilde elde edilirdi. Türk iftisi ise kuraklık veya ekilen ürünün su altında kalması tehdiidiyle uğraşmaktaydı. Sulama projesi ile büyük bölümleri boş olan topraklarda bu önlenebilir ve toprak daha verimli hale getirebilirdi.

Konya Vilayeti'ndeki proje, yaklaşık 50.000 hektarlık (123.767 dönüm) toprağı 93 km uzaklıktaki bir tatlı su glnden getirilecek su ile ilgili bir sulama projesiydi. Tamamlanmasına yakın olan projenin yaklaşık 4.000.000 \$'a mal olacağı belirtilmişti. Ana kanal 200 km uzunluğundaydı ve çok sayıda baraj ve baraj gölü vardı. Bundan başka Alman sulama mühendislerini Çukurova projesinde 500.000 hektar (1.237.970 dönüm) araziye kullanıma amayı bekliyordu. Bu projeyle Adana etrafında başka bir "Mısır lkesi" doğacaktı. Adana ve civarında ihracat için önemli miktarda pamuk üretiminin yanı sıra hızla büyüyen yerel bir pamuk imalat sanayisi mevcuttu.

İzmir'deki Avusturya Konsolosu, Anadolu ilerinde özellikle Konya'da tarım makineleri için son derece iyi fırsatlar olduğunu belirtmişti. Konya'da kısa süre önce kurulan tarım makineleri ambarı son derece başarılı iş çıkarmıştı. Anadolu çiftçileri, 1910 yılında iyi bir hasat dönemi geçirmesine rağmen, mahsullerinin büyük bir kısmının nakliye araçlarının azlığı nedeniyle boşa harcamış ve bu durum onları çok etkilemişti. Dahası topraktan daha fazla verim alınması hedefiyle sulama planları yapılmıştı. Bu projeler bütün tarım aletleri için iyi bir ticaret anlamına geliyordu. Avusturya Konsolosu üreticilere tavsiyeler vermek ve yazıda belirtilenleri anlatmak amacıyla ayrıca pazarın koşullarını tam olarak öğrenmek için bölgeye deneyimli birini göndereceğini belirtmişti.⁸⁴

1.1.4.2. Türkiye'de Pamuk ve Pamuk Yağı

İkinci Meşrutiyet yıllarında yayımlanan raporlara göre Amerika'da i savaşın sona ermesiyle İngilizler Amerikan pazarına tekrardan yönelmişlerdi. Osmanlı'da Amerikan i savaşının pamuk ihracatına az sürede de olsa etkisi büyüktü ve daha sonra bu pazar yine i savaştan önceki haline dönmüştü.⁸⁵ İhracat1877'de 423.754 £ değerinde gerçekleşmişti.

⁸⁴ "Irrigation in Anatolia", **Levant Trade Review**, 1 (1), Haziran 1911, 59,61.

⁸⁵ İklimi ve bulunduğu coğrafyadan dolayı Türkiye toprakları geçmişten günümüze önemli pamuk üretim merkezi olmuştu. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren İngiliz şirketleri Amerikan pamuğuna alternatif oluşturmak için Türkiye'nin Batı Anadolu Bölgesi'nde İzmir-Aydın demiryoluna yakın arazilerde pamuk ekimini teşvik etmişti. Yerli tohumun kalitesizliğinden dolayı Manchester'lı pamuk reticileri Batı Anadolu'daki pamuk yetiştiricilerine Liverpool'dan 60 torba Amerikan pamuğunu ücretsiz olarak dağıtmıştı. İngiltere'nin pamuk ihtiyacının büyük bir kısmının karşılandığı ABD'de 1861-1865 yılları arasında iç savaş

Ayrıca Amerikan pamuk ürünleri Türkiye'ye ilk kez 1859 yılında İzmir Limanı'ndan ithal edilmiş, sonra İstanbul'a gönderilmiş ve bu pazarda belirtilen yıllardan itibaren tutulmaya başlamıştı.⁸⁶

İkinci Meşrutiyet döneminde Türkiye'nin iktisadi yapısında önemli bir yere sahip olan pamuk ürünü, başta Çukurova, Batı Anadolu ve muhtelif bölgeler olmak üzere birçok bölgede yetiştirilir ve ihraç edilirdi. Yerli pamuk tohumu ile birlikte ithal pamuk tohumları da üretimde kullanılırdı. Pamuk sökümünde ise genellikle İngiliz çırçırılama aletleri kullanılırdı. Adana bölgesinde pamuk mahsulü 1910 yılında 72.000 balyaydı. Bunun 6.000 balyasını uzun lifli Amerikan pamuğu oluştururdu. Bu mahsulün 21.000 balyası Adana ve Tarsus'ta bulunan iplik fabrikalarında kullanılmış geri kalan kısmı Avusturya, Fransa, Almanya, İtalya ve İspanya'ya ihraç edilmişti.⁸⁷ 1911 yılında ise bu bölgedeki pamuk mahsulünün toplamı 85.000-90.000 balya arasında olduğu tahmin ediliyordu. Adana ve Tarsus'ta 1912 itibarıyla 4 pamuk fabrikası bulunmaktaydı. Bu fabrikalarda 40.000 eğirme makinesi ve 595 dokuma tezgâhı faal haldeydi ve işlemek için 35.000 balya pamuğa ihtiyaç duyuluyordu.⁸⁸ Türk pamuğunun başlıca ihraç edilen ülkeleri İtalya, Almanya ve İspanya'ydı. Yerel pamuk kısa lifliydi, kozası toplanır ve pamuk sonradan kozadan yapılan işlemlerle ayrılırdı. Bu işlemler elle yapılırdı, ancak daha sonra ithal edilen kabuk soyma makineleri ile yapılmaya başlamıştı. Bu makinelerden ayrı genellikle İngiltere'den ithal edilirdi; Amerikan makineleri ise liflere zarar verdiği için pek tercih edilmezdi.⁸⁹

Dr. Thomas H. Norton tarafından Mart 1916'da yazılan bir makalede pamuk yağı hakkında şu bilgiler verilmişti: Anadolu'nun güney yarısının büyük bölümü pamuk yetiştirmek için toprak ve iklim bakımından hayranlık vericiydi. Üretim savaşlara ve ekonomik istikrarsızlığa rağmen sürekli artmıştı. Mahsulün büyük kısmı ihraç edilirdi. İhracat yıllık ortalama 2.500.000 \$ değerindeydi. İmparatorluktaki tek iplik fabrikası

olduğu için İngilizlerin Osmanlı Devleti'nde pamuk üretimine olan alaka ve teşviki daha da artmıştı. Bu duruma binaen Osmanlı Devleti 1863'te 295 ton pamuk tohumu dağıtmıştı. Bundan dolayı İzmir'den 1863'te 1.674.536 £, 1864'te 2.076.086 £ ve 1865'te ise 1.267.920 £ değerinde pamuk ihraç etmişti. Ayrıntılı bilgi için bkz. Kurmuş, **Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi**,134.

⁸⁶ "History of American Cotton Goods in Turkey", **Levant Trade Review**, 1 (4), Mart 1912, 363.

⁸⁷ "Cotton Crop in Turkey", **Levant Trade Review**, 1 (2), Kasım 1911, 189.

⁸⁸ Ayrıca Rusya'da kullanılan pamuk toplama makinelerine benzer kabuk soyma makineleri kullanımı da yaygınlaşmıştı. Pamuk mahsulü için Tarsus'ta 3 iplik fabrikası, Mersin'de 7 pamuk tohumu fabrikası mevcuttu. Pamuklu ürünler ve iplik fabrikaları Türkiye'de 1914 itibarıyla 10 adetti. Bunlar Çukurova'da çırçır fabrikaları, Adana'da Tırpani (Adana Mensucat), Simonoğlu (Milli Mensucat), Tarsus'ta Mavromati, İzmir'de Şark İplik Sanayi Pamuk İmalatı OAŞ., İstanbul'da Yedikule İplik Fabrikasıydı. Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**,75.

⁸⁹ Edward Nathan, "Cotton Crop in Asia Minor", **Levant Trade Review**, 1 (4), Mart 1912, 362.

Adana'daydı ve 1900'lerin başlarından itibaren müreffeh iş yapalardı. Pamuk kültürünün genişlemesi, limanlara taşıma maliyeti ve sık sık suni sulama ile sınırlandırılmıştı. Türkiye'deki demiryolu ağının genişlemesi, iç kısımlarda önemli tarım bölgelerinin açılması ve sulama çalışmalarının büyük oranda yapılması ile pamuk yetiştiriciliğine yönelik alan önemli ölçüde zamanla artacaktı. Pamuğa ayrılmış bölgelerde modern tarım aletlerinin tanıtımı bile, üretimi artırmak için çok şey yapacaktı.

Yazar, Türkiye'nin doğusundaki pamuk tarlalarında, toprağın ekilmesinde doğuya özgü ilkel pulluk yerine Amerikan pulluğunun ikame edilmesiyle verimin iki katına çıktığına tanıklık etmişti. Bu dönemde pamuk için düşünülen başlıca bölge Mersin bölgesiydi. Ek olarak, İzmir bölgesi civarında da önemli bir üretim vardı. Mersin bölgesinde yıllık pamuk tohumu üretimi 30.000 ila 40.000 ton arasında değişirdi. İzmir'de ise 14.000 ila 25.000 ton arasındaydı. İzmir'de tohum fiyatları ton başına 18 ila 19 \$ arasında değişir ve zaman zaman 24 \$'a yükselirdi. Mersin pamuk tohumu için Nisan 1914'te Liverpool'daki teklifler ton başına 22 \$ değerindeydi.

Türkiye'de üretilen pamuk tohumunun yaklaşık yarısı yerelde sığır beslemek için kullanılırdı. Kalanlar ise geçmişte, çoğunlukla Hull'a, aynı zamanda Havre ve Malta'ya ihraç edilirdi. Bu fazlalık daha sonra Mersin ve İzmir'de kurulmuş olan yağ fabrikalarına gönderilmişti. Bu dönemde Mersin'de çalıştırılan bir pamuk tohumu yağı fabrikası vardı. İlk başta kapasitesi sınırlıydı. Yılda yaklaşık 1.400 ton tohumu ezer ve yaklaşık 170 ton ham yağ üretti. Daha sonra Amerikan üretimi makine ve bir arıtma tesisi satın alarak kapasitesini genişletti ve 1914'te 700 ton rafine edilmiş yağın tahmini çıkışı ile 6.000 ton tohum ezmeyi başardı. 1913'ün sonlarına doğru Mersin'de inşaat halindeki bir başka tesis de aynı sayıda pres, vb. ile donatılmış ve aynı şekilde 700 ton yağ üretmesi beklenmişti. Bu iki fabrika birlikte Mersin'deki mevcut tohum stokunun yarısından fazlasını ezmek için gerekli değildi. Mersin'de üretilen yağ yerelde kullanılmıştı. Kaliteli değil ancak fiyatlar o kadar düşüktü ki yabancı yağların tüm rekabetini engellemişti.

İzmir'de bu sektör 1912'de Rankin & Demas şirketi tarafından küçük bir fabrika kurulmasıyla başlamıştı. Makineler günde 1 ton tohum ezme kapasitesine sahipti. 1913 yılında, Türk sermayesi tarafından kurulan ve İngiltere'de kayıtlı bir şirket olan Osmanlı Yağ Şirketi tarafından çok daha büyük bir tesis kurulmuştu. Bu tesis 400.000 \$'a mal olmuştu. En son model makineler 125.000 \$'a ABD'den ithal edilmişti. Makine, Yunan ustaları tarafından Amerikan ustabaşı kontrolünde kurulmuştu. Kazanlar yerel yapımdı. Bu

fabrika 24 saatte 120 ton tohumu ezme kapasitesine sahipti. Kuruluşun ilk yılında kömür sıkıntısı yaşanmış ve nitelikli işçi bulmakta güçlük çekilmişti. Sonuç olarak fabrika, preslerin yarısından fazlasını aynı anda çalıştıramadı. 1913-14 sezonunda yaklaşık 700 ton tohum ezilmişti. Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesinden bu yana İzmir tesislerinin çalışmaları askıya alınmıştı.

İzmir bölgesindeki yerel tohum tedariki yeni tesislerin tüm taleplerini karşılamak için yetersizdi ve çalışmalara devam edildiğinde Mersin tohumunun daha iyi niteliklilerinin önemli bir miktarının İzmir'e gönderilmesi beklenilmişti. Yeni fabrikada yağ verimi %13,5 ve küspesi %42'ydi. Ham yağın rafine edilmesinde kayıp %10 olarak gerçekleşirdi. Rafine yağın kalitesinin, Türkiye'ye ihraç edilen Amerikan pamuk tohumu yağının mevcut kalitesi ile aynı derecedeydi. Yağın kârlı fiyatlarla elden çıkarılmasında zorluk yaşanmayacağı kanısına varılmıştı. Üretimin çoğu İzmir pazarında satılırdı. İstanbul'a ve diğer Türk limanlarına az miktarlarda gönderiliyordu. İzmir fabrikası mevcut koşullardan dolayı kapatılmıştı. Şartlar normale döndüğünde, durumu bilenler tarafından finansal bir başarı olarak kabul edilmişti. Kısmen de olsa düşük yağ verimi ile dengelenmesine rağmen yerel tohum tedarikinin ucuzluğu kendi lehineydi.

Yerelde Türk pamuk tohumu fabrikalarında üretilen küspeye son derece sınırlı talep gösterilmişti. Çiftçiler Hindistan'da olduğu gibi sığır besleme değerini pek fazla bilmezdi. Mersin ve İzmir'de üretilen yağlı küspenin yaklaşık %90'ı İngiltere'ye gönderilirdi. Türkiye'de pamuk tohumu yağı için köklü bir pazar vardı ve tüketim yerel arzın çok üzerinde olurdu. Çeşitli kullanım alanlarında zeytinyağı ile rekabet ederdi. Aslında, zeytinyağını seyreltmek için pamuk tohumu yağının büyük bir kısmı kullanılırdı. Pamuk tohumu yağı talebi ve fiyatı, esas olarak Doğu Akdeniz ülkelerindeki mevcut zeytin mahsulünün niteliğine bağlıydı. Nitekim İzmir eyaletinde, zeytin mahsulü iyi olduğunda, yıllık pamuk tohumu yağı tüketimi ortalama 5.000 varildi.⁹⁰ Az bir zeytin mahsulü ile tüketim 8.000 varile yükselebildi. Pamuk tohumu yağı, susam yağı ve hindistancevizi yağı ile hayvansal yağlar, margarin yağı ve doğal yağlar ile rekabet halindeydi. Mısır'dan ithal edilen büyük miktarlarda ham pamuk tohumu yağı Suriye'de sabun yapımı için kullanılırdı. Anadolu'da da belirli bir miktar bu amaçla kullanılırdı. Pamuk tohumu yağının yenilebilir amaçlarla

⁹⁰ Osmanlı'da 1-20 medre arası 1 varil kabul edilirdi, medre ise Osmanlı'nın değişik coğrafyalarında, altı okkalık ve 10 okkalık sıvı kaplar için kullanılan bir ölçü birimidir. 1 varil 70-80 okka kabul edilirdi. Ayrıntılı bilgi için bkz. Ünal Taşkın, **Osmanlı Devleti'nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elâzığ 2005, 117.

Türkiye'ye ithalatı, 1907'den önceydi. Girişten önce denatüre edilip değiştirilerek ülkeye girişi ciddi şekilde aksatılmıştı. Amaç, yerli zeytinyağı endüstrisini korumaktı. Kısıtlamanın kaldırıldığı tarihten sonra Türkiye pazarının talepleri hızla artmıştı.

1901 yılında, başta Amerikan menşeli olmak üzere toplam ithalat, 4.500 \$ değerindeydi. Amerikan ithalatı 1907'de 6.860 \$'a yükselmişti. 1908'de ise 208.000 \$ değerindeydi. O zamandan beri Türkiye'ye Amerikan pamuk tohumu yağı ithalat değeri Tablo 5'te gösterildiği gibiydi:

Tablo 5

1909-1914 Yıllarında ABD'den İthal Edilen Pamuk Tohumu Yağı Değerleri

Yıl	1909	1910	1911	1912	1913	1914
Değer \$	943,000	470,010	957,000	803,000	888,000	352,000

Kaynak: Levant Trade Review, 5 (4), Mart 1916, 331.

1911'de pamuk tohumu yağı ithalatı resmi raporlara göre, 900.000 \$ değerinde ve toplam 5.197.261 kg ağırlığındaydı. Bu miktar ABD %50, İngiltere %26, Mısır %8, Avusturya-Macaristan %6, Fransa %6, Hollanda, İtalya, Almanya, vb. %4 paya sahipti. Rusya'dan ithalat yoktu. Amerikan ithalatı %60, İngiliz ithalatı %10 olup %10'u da yerel üreticilerden oluşuyordu. En büyük şikâyet yağın rafine edilmesindeki tekdüzelikti. Üretim büyük ölçüde en son Amerikan makinelerine sahip bir fabrikadan gelirdi.⁹¹

1.1.4.3. Anadolu Tarım Makineleri

Alman Levant Gazetesi'nden alınan ve Eylül 1913'te Levant Trade Review'de yayımlanan yazıya göre bu dönemde Anadolu'da büyük tarım kuruluşlarının Avrupa'dan modern tarım makineleri ithal etmeye başlaması yeni bir gelişmeydi. Avrupa tarımı için üretilen makinelerin Anadolu tarımı ve toprağı için uygun olmadığı görülmüş ve faydalı sonuçlar elde edilememişti. Yani tarım koşullarının Avrupa'da farklı Türkiye'de farklı olduğu fark edilmişti. Avrupalı üreticiler ve özellikle Almanlar yerel koşulları incelemek ve yerel tarıma ve toprağına uygun makineler üretmek için uzmanlar göndermişti. Pazar arayışında olan Avrupalı ve Amerikalı tüccarların dikkatinin çekildiği bu noktada iklim şartlarından dolayı yağış zamanı olan Nisan ve Ekim ayları arasındaki dönem dışındaki kuruyan toprağın yüzeyini açmak için özel pulluklar yapılması salık verilmişti. Türkiye'de büyük bir el emeğinin yani işçi gücünün savaşlarda olmasından dolayı Almanların özellikle

⁹¹ Thomas H. Norton "Cotton Oil in Turkey", **Levant Trade Review**, 5 (4), Mart 1916, 328,334.

de Liepzig tarım makineleri üreticilerinin el pulluklarının yerini alacak ve bütün dünyada kullanılabilecek pulluklar üretilebileceği belirtilmişti. Bu pulluklar el emeğinden başka yük hayvanlarının da yerini alabileceği söylenmişti.⁹²

Makinelerle ilgili bu rapor ise Aralık 1915'te yayımlanmış ve Başkonsolos Ravndal'ın Washington'da hükümet tarafından yayımlanan son yıllık ticari raporundan alınmıştı. Yazıya göre Türkiye'de motorlar konusunda, benzin fiyatı mazottan yaklaşık %135 daha yüksek olduğu için, mazotlu motorlar tereddütsüz olarak tavsiye edilmişti. Fiyatları düşürecek yerli üretim büyük ölçüde artmıştı. Yunanistan'da petrol tekeli ve Bulgaristan'daki tekele denk bir vergi sistemi vardı. Yunanistan benzini gümrüksüz kabul ediyordu.

Birinci Dünya Savaşından önceki alım fiyatlarına bakıldığında benzin, 10 Amerikan galonu⁹³ başına, Türkiye'de 3,30 \$; Bulgaristan'da 3 \$ ve Yunanistan'da 2.95 \$ değerindeydi. Mazot 10 galon başına Türkiye'de 1,40 \$, Bulgaristan'da 2,50 \$ ve Yunanistan'da 2.45 \$ değerindeydi. Benzinin pahalı olduğu Büyük Britanya'da, deniz ve sabit mazot motorları büyük miktarlarda üretilir ve cazip fiyatlarla satılırdı. Hem tarımsal hem de genel sanayi ve mühendislik işletmelerde belirli beygir gücündeki mazot motorları talep edilirdi. Bu talebin barış zamanında daha artacağı öngörülmüştü. Tarım, madencilik, sulama ve ev inşasında, fabrikalarda ve dükkânlarda, kereste fabrikalarında ve un fabrikalarında, dondurma yapımında ve çamaşırhanelerde çeşitli makinelere ihtiyaç duyulacağı belirtilmişti. Doğal kaynakların yeniden işletilmesiyle birlikte, karayolları, demiryolları ve limanların inşasında, telefon ve tramvay sistemlerinin yanı sıra şehir aydınlatmasında ve su işlerinin kurulumunda makine talep edilecekti.

Yazıya göre mazot motorları, pompalar, yel değirmenleri, ahşap ve metal işleme makineleri, otomobiller, yazarkasa, daktilo üreticilerinin İstanbul'da uygun bir depo ve satış ofisiyle birlikte hareket edilerek bu pazardan pay alabilirdi. Türkiye'de tarım makineleri konusunda Amerikan ticareti oldukça iyi organize edilmişti. Elektrikli aletler ve makineler

⁹² "Agricultural Machinery in Asia Minor", **Levant Trade Review**, 3 (2), Eylül 1913, 136.

⁹³ 1 ABD Galonu 3. 79 litreydi. 1914 itibarıyla 1 Osmanlı altın lirası 4.39 ABD dolarına eşitti ve 22,75 kuruş değerindeydi. Bkz. Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, 155. Ayrıca İktisadiyyat Mecmuasının 1917'deki yayımında, 1 Osmanlı altın lirası 19 Kanuni Sani 1332 (1 Şubat 1917) senesinde 3.50-3.60 ABD dolarına, 17,25-17,75 İsviçre frangına ve 8,50-8,75 Flemenk florinine denk olduğu belirtilmişti. Bkz. "Kambiyo Komisyonu", **İktisadiyyat Mecmuası**, 2 (51), 5 Nisan 1333, 4.

ile tesis kurmak için pazara özenle dikkat gösterirlerdi. Bu piyasa genel olarak Alman üreticilerin elindeydi.⁹⁴

1.1.4.4. Türkiye’de İpek

Türkiye’de ipek üretimi ile ilgili bilgi veren Aralık 1911 tarihli makalede Anadolu topraklarında ipeğin tarihsel arka planına değinilmiş ve Türk ipeğinin özelliklerinden bahsedilmişti. Yazıya göre Türk İmparatorluğunda ipek ticareti bölgeleri, Jüstinyen hükümdarlığı döneminde İran’dan iki keşiş tarafından getirilen ipek üretimini Yakın Doğu ve Avrupa’da ilk uygulayan bölgelerdi. Endüstri kısa sürede Osmanlı’nın Avrupa’daki bölgelerinde yayıldı. Buradan Kuzey Afrika üzerinden İspanya’ya ve İspanya’dan Sicilya ve Güney İtalya’ya ulaştı ve sonunda Kuzey İtalya’dan Fransa’ya Saint Louis yönetiminde 1256’da tanıtıldı.

Türkiye'nin iklim koşulları ipek tohumu ve koza üretimi için son derece elverişliydi. Dut ağaçları, Balkanların yamaçlarında, verimli Mezopotamya ovasında, Doğu Anadolu dağlık bölgelerinde ve Batı Anadolu vadilerinde bulunurdu. Zamanla, siyasi koşullara göre ipek değişik bölgelerde yetiştirildi. Bu yolla 19. yy. başında özellikle Bağdat civarında ipek yetiştiriciliği yaygınlaştı. Bağdat’tan Türk İmparatorluğu’na gelen tüccarlar Bursa’da ve Sakarya Nehri çevresindeki bölgede son derece iyi bir pazar bulmuşlardır. Bu bölgenin sakinleri, tüm dikkatlerini verdikleri bu ticareti tercih ederek kârlı kazançlar sağladılar. İpek iplikçiliği de bu bölgede bu şekilde gelişti. O zamandan beri, Bursa ipeği adı altında Avrupa pazarlarına giren terim ortaya çıkmıştı. Bursa köylüleri kısa bir süre sonra kendilerini Bağdat’tan bağımsız hale getirdi ve Bağdat’ta ipek yetiştiriciliğinin ipekböcekleri arasındaki salgın hastalıklar nedeniyle önemli ölçüde azaldı. Bursa’daki üreticiler kendi ipekböceklerini üretti ve Bağdat civarında ipekböcekçiliği neredeyse tamamen ortadan kalktı ve Bursa bölgesi ön plana çıktı.

Ancak burada da bu yükseliş, salgınların ortaya çıkmasıyla durma noktasına gelmişti. Fransız bilim adamı Dr. Pasteur’un araştırmaları ve hastalığın mikrobunu keşfetmesi ve en önemlisi sağlıklı olanı hastalıklı tohumdan ayırt etmenin bir yolunu bulması Bursa bölgesindeki ipekböcekçiliğinin Bağdat’ın kaderini yaşamasını engelledi. Daha sonra Bursa ipek tohumlarının yaklaşık 1500 yıl önce Avrupa ve Anadolu’ya getirildiği İran ve Orta Asya gibi ülkelerin ipek tohumu tedarikçisi haline geldi.

⁹⁴ “Machinery for Turkey”, *Levant Trade Review*, 5 (3), Aralık 1915, 250,251.

Türkiye’de başlıca koza üretilen bölgeler şunlardı: Çukurova, Antalya, İzmir civarındaki bölge Bandırma ve civarı, Bursa vilayetinin tamamı, İzmit ve Adapazarı bölgesi, Amasya, Diyarbakır, Malatya, Edirne ve Selanik. İpek iplikçileri esas olarak Lübnan ve Bursa’da aktifti. Buralar büyük ipek üretim merkezleriydi. Edirne ve çevresinde, biri Selanik yakınlarında, biri Amasya’da ve diğeri Diyarbakır’da olmak üzere altı kadar iplik üretim merkezi vardı. Selanik, Edirne ve Amasya en çok kozayı ihraç ederdi. Çukurova ve İzmir ise tamamen ihracatı ile sınırlıydı. Türkiye’deki brüt yıllık taze koza üretiminin yaklaşık 15.000.000 kg olduğu tahmin ediliyordu. Ülkede bunun %80-85’i ipeğe dönüştürülür geri kalanı ise ihraç edilirdi. Eğrilmiş ipekler neredeyse istisnasız olarak Avrupa’ya ihraç edilirdi. Çünkü ülkenin dokuma tezgâhları birkaç el aletiyle sınırlıydı. Bursa, Anadolu ve Edirne’nin üretimi yaklaşık 700.000 kg’dı.

Bursa ipekleri tüm bölgeye dağılmış yaklaşık 110-120 iplikhanede üretilirdi. İplikhaneler ortalama 50-70 makaraya sahipti. En büyüğü 120 kadar, en küçüğü 20-30 arasındaydı. Ekipmanlar makara başına 2-6 iplik ile dönerlerdi. Çoğu makara başına 4 iplik bulunurdu. Çalışan kızlar Yunan, Ermeni ve Yahudi uyrukliydu. Ücretler mevsime göre günde 4 ila 6 kuruş arasında değişiyordu ve bazen kısa bir süre için 7 kuruşa çıkardı. Çalışma saatleri mevsime göre günde 10 ila 13 saat arasındaydı. İpek beyaz renkte olup 9’dan 58/60’a kadar tüm kalınlıklarda üretilirdi. Bunlar 3 kaliteye ayrılmıştı:

1. Sadece Avrupalılar tarafından işletilen birkaç iplik serisinde üretilen ve Fransız ve İtalyan iplikleri gibi en iyi dokuma amaçları için kullanılabilen en iyi kalite.
 2. Daha az hassas kumaşlar için dokunan orta kalite.
 3. İplik vb. için satın alınan ucuz bir kaliteydi. Dokuma amaçları için uygun değildi.
- Bu ipeklerin hepsi, cif⁹⁵ fiyatlarıyla Avrupa’ya satılırdı.⁹⁶

1.1.5. Ekonomik ve Ticari Raporlar

1.1.5.1. Türkiye’nin Ticari Görünümü

Amerikan Levant Ticaret Odası’nın Onursal Başkanı ve Başkonsolos Gabriel Bie Ravndal tarafından Eylül 1912’de kaleme alınan makalede Türkiye’nin ticaret durumu hakkında şu bilgiler verilmişti:

⁹⁵ Masraf, Sigorta ve Nakliyat (Cost Insurance and Freight)

⁹⁶ “Silk in Turkey”, **Levant Trade Review**, 1 (3), Aralık 1911, 280,286.

1911 yılında İmparatorluk'ta bir kolera salgını mevcuttu ve Trablus'ta Türk-İtalyan savaşı devam ediyordu. Ülkedeki bu olumsuzluklara rağmen Türkiye'nin ticareti pek fazla olumsuz etkilenmemişti. 1911'de hasat genel olarak iyi durumdaydı. Ülkede Anti-Helen boykotu yavaş yavaş terkedilmiş ve bu durum, Arabistan, Suriye ve Arnavutluk'taki ayaklanmaların neden olduğu ticari sıkıntıyı hafifletmişti. Göç çok fazlaydı ve genç erkek nüfus askere çağrılmıştı. Bundan dolayı emek gücüne ihtiyaç duyulmuş ve yük hayvanlarının fiyatı artmıştı; ancak tüm bunlara rağmen ülke genel olarak dikkat çekici bir şekilde kalkınmayı sürdürmüştü.

Türkiye'de ekonomik hayatın bir özelliği de direnç gösterme gücüydü. Türkiye'deki iş adamları, sermayenin yedekte tutulmasını gerektiren bir ihtiyat politikasına alışmıştı. Sermaye, imparatorluğun her noktasında, özellikle kırsal bölgelerde altın, mücevher ve para şeklinde saklanırdı. Gayrimenkul yasaları, yatırılan sermayenin hareketliliğini gereksiz yere sınırlar ve tutucu işlemlere yol açardı. İzmir'deki Near East muhabirinin bildirdiği gibi Anadolu çok çeşitli ürünün yetiştiği ve her türlü hava koşulunun bulunduğu bölgelere sahipti. Bu bölgelerde, uzun süreli ve ani bir savaşın, grev veya başka bir insani felaketin ya da başka bir felaketin ticarete kullanılan çeşitli tarım bölgelerinde bilinmeyen ve beklenmeyen bir yıkım getirebilirdi. Ancak Türkiye, uzun süreli bir savaşın yaşandığı Belçika veya Lancashire gibi iyi düzeyde organize olmuş imalat ülkelerinden daha güvenli bir yerdi.

Yazıya göre 1911'de ekonomik anlamda Türkiye'deki tek başarısızlık, Mısır'daki ana hissedarlarından birinin iflas etmesi nedeniyle başka bir alıcının eline geçen Mitylene Bankası ve Beyrut'taki Tabib Bank'tı. İtalya'nın savaş ilanını Türk ticaret ve mali çevrelerinde hafif bir telaş izlemişti. Türkiye'de bu dönemde diğer bir olumsuzluk ise banka kredilerinden dolayı İstanbul'da yaşanan altın kıtlığıydı. Ancak bu kıtlık ve telaş kısa sürede geçmişti. Başka sıkıntıların yaşanmaması piyasanın genel olarak sağlam olduğunu gösteren başka bir durumdu. Bu altın sıkıntısının sebebi ise mahsulün taşınması ve darphane makinelerinin yetersizliğiydi. Türk-İtalyan savaşı bankacılık konusunda da pek fazla zarara yol açmadı ve ödemeler düzenli olarak yapıldı.

Osmanlı Devleti'nin 13 Mart 1912'ye kadarki yılsonunu bütçeleri, 1910-11 yılı için 141.510.697 \$ gelire karşılık 155.385.978 \$ değerinde giderdi. 1911-12 için tahmin edilen gelirler 122.125.267 \$ civarındaydı. Her iki yılda da yeni vergi konulmamış ancak toplanan gelirler serbest bir marjla tahmin edilen gelirleri aşmıştı. Gelirdeki bu artış, 9 Kasım 1910

tarihli Alman-Avusturya istikrazının kullanılmayan bakiyesinin yardımıyla devletin yükümlülüklerini yerine getirmesini sağlamıştı. Türkiye'deki yabancılara da ödemesi beklenen esnaf ve mesleklere yönelik vergi dâhil, henüz dokunulmamış meşru gelir kaynakları vardı. İthalat vergilerindeki artış dâhil olmak üzere, geliri artırmak ve vergi yükünü eşitlemek için diğer mali önlemler düşünülmüştü.

Devlet tarafından kilometre garantisi verilen demiryollarından ikisi, 1911'de fazla makbuz nedeniyle hiçbir ödeme almamış ve diğer demiryollarının tümü kendi kendine yetmeye başlamıştı. Devletin demiryollarına ödediği kilometre garantisi 1910'da 2.327.234 \$ civarındayken 1911'de 1.848.616 \$'a düşmüştü. Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi tarafından gümrük vergisi hariç olmak üzere yönetilen gelirler, 1903-4'te 11.525.840 \$ iken, 1911'de 16.176.772 \$'a yükselmişti. Aralık 1908'de Paris Borsası'nda 93.55 olan Türk Birleşik Hisse Senedi, Aralık 1911'de 98.17'ye yükselmişti. Türkiye'nin dış borcu 523.160.000 \$ olup, diğer milletlerin borçları ve kaynakları ile kıyaslandığında aşırı sayılamazdı.

Türkiye'nin dış ticaret dengesini yorumlayan bir İngiliz otorite şunları söylemişti; İkinci Meşrutiyet'in ilk yıllarındaki ithalatın önemli bir kısmı, makina, demiryolu malzemesi ve ücretli bayındırlık işlerinin inşasına yönelik diğer malzemelerden oluşmaktaydı. Bunlar makul bir şekilde, aynı borç alınan sermayenin başlığı altında gelen, ticaretin normal değerinin dışında kabul edilebilirdi. Ticaret dengesi, göçmen dövizleri ve diğer görünmeyen faktörler tarafından desteklenmişti. Göçmenler tarafından gönderilen veya turistler ve hacılar tarafından ülkede harcanan paranın hacmini hesaplamanın hiçbir yolu yoktu. Bu gelir açıkça ortalama bir faktör değildi ve akışı sabitti.

Ravndal'ın iddiasına göre Meclis-i Mebusan tarafından kabul edilmesi muhtemel görünen Toprak Mülkiyeti Kanunu teklifi sınai ve ticari faaliyeti hızlandıracak, arazi değerlerini artıracak ve genel olarak ülkenin mali kalkınmasına katkıda bulunacaktı. Kanun, miras haklarını genişletecek, mülkiyeti düzenleyecek, arazi devri, dini ve devlet mülkiyetini, vakıf ve miri topraklarını ipoteye tabi kılacak ve şirketleşmeyi mümkün kılacaktı. Bu yıllarda, özellikle şehir ve kasabaların içinde ve çevresinde geniş alanlar dini vakıfların malydı ve mevcut miras kanunlarına göre çekilme süreci otomatik olarak devam etmişti. Tüm bu tür dini veya kamusal mülkler yerli ve yabancı kişiler tarafından elde tutulsa da bunlar gerçekte sadece kira sahibiydiler. Ülkedeki gayrimenkullerin önemli bir kısmı, fiilen ipotek edilemezdi. Bunlar doğrudan elde edilen gelir dışında, kredi temeli olarak yararsızdı.

Kira sahiplerini mülk sahibine dönüştürmek, endüstrinin tüm dallarındaki erkeklerin faaliyetlerini genişletmelerine olanak tanıyacak ve ülkenin ticari vaziyeti canlanacaktı.

Türkiye'deki mahsuller 1911'de genel olarak iyiydi, ancak kıtlık ve yüksek işgücü maliyeti kârı düşürmüştü. Yeterli ulaşım olanaklarının olmaması, çiftçileri kazançtan mahrum eden diğer önemli bir faktördü. Bu sadece işlenen alanı sınırlandırmakla kalmamış aynı zamanda erişilebilir pazarları da sağlayamamıştı. Türkiye'nin yüzeysel alanının %6'sından fazlası ekim altındaydı ve Türk hayvancılığı muazzam bir gelişme kapasitesine sahipti. Osmanlı Ziraat Bakanlığı verilerine göre 1911 yılında Türkiye'deki tahıl mahsulleri 165.390.000 \$ değerinde 164.979.000 kile⁹⁷ buğday; 75.200.000 \$ değerinde 119.903.600 kile arpa; 8,712,000 \$ değerinde 20,995,400 kile yulaf, 17,939,000 kile 13,472,800 \$ değerinde çavdar ve 33.339.770 kile 25.511.200 \$ değerinde darıydı. Türkiye bu miktarlardan 145.519.000 kile buğday, 106.271.000 kile arpa, 14.456 kile yulaf, 12.093.700 kile çavdar ve 18.856.200 kile mısır üretmişti.

Susam, Marmara Denizi yakınlarında, Çukurova'da ve Filistin'de yetiştirilmekteydi. Çeşitli standart tatlıların hazırlanmasında kullanılırdı ve bu nedenle kısmen Amerikan mısır ürünleri ile rekabete girerdi. Ketten tohumu hariç, tohum mahsulleri 1911'de orta kalitedeydi. Kanarya tohumu oldukça iyiydi ve yaklaşık 100.000 çuval olduğu bildirilmişti. ABD kanarya tohumu tedariki için Türkiye, Fas ve Arjantin'e bağımlıydı ancak Avustralya, Türk ürününün en iyi alıcısıydı.

Türkiye'de gül yağının değeri kabaca 1.000.000 \$ olarak tahmin edilmişti. En güzel kokulu güllerin bir kısmı Anadolu'dan getirilip İstanbul'da damıtılırdı ancak sanayi, özellikle Edirne civarından gül yağının merkezi olan Bulgaristan'a kadar uzanırdı. ABD'ye gül ihracatının değeri 1910'da 69.039 \$'a karşı 1911'de 36.784 \$ değerindeydi. Az miktarda arz nedeniyle fiyatlar 1877-78 Osmanlı Rus Harbi-93 Harbi'nden savaşından bu yana kaydedilen en yüksek rakamlara ulaşmıştı. 1911'de Türk kitre sakızı 500 tonun üzerinde tahmin edilmişti ve bol arz fiyatların düşmesine neden olmuştu. Sakız, kitre çalılarında köklerin kurutulması ile kesilerek elde edilir ve temizliğine göre sınıflara ayrılırdı.

Türkiye'den kuruyemiş ihracatı büyük bir iş haline gelmişti. 1910 yılındaki fındık mahsulü, 1910-11'in son derece soğuk kışları nedeniyle, önceki sezonun son derece bereketli

⁹⁷ Kile hesabı Türkiye'nin şehirlerine göre farklılık göstermekteydi. Vedat Eldem'e göre 1 Bursa kilesi, 2 Kastamonu kilesi, ½ Erzurum kilesi (teneke) 1 İstanbul kilesine eşitti. Bkz. Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, 238., Taşkın, **Osmanlı Devleti'nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri**, 64

verimi ile karşılaştırılmasa da kaliteliydi ve fiyatlar, İtalya ve İspanya'daki kıtlıklar nedeniyle, üreticilere iyi bir kazanç sağlamıştı. Karadeniz şehirlerinden 1911 yılında kabuksuz fındık üretimi, 1910'daki 48.585.780 kg'a karşılık 37.684.450 kg olarak tahmin edilmişti. Önceki birkaç yıl için yıllık ortalama 24.947.580 kg ağırlığındaydı. Almanya, ihracatın yaklaşık yüzde 40'ını satın alırdı. İhraç edilen fındıkların dörtte üçü kabukluymdu. Osmanlı ülkesinden ABD'ye ceviz ihracatı ancak son zamanlarda önem kazanmıştı. En iyi cevizler Arnavutluk'ta üretilirdi. Bu cevizler ile birlikte Arnavut peynirlerinin sevkiyatları, Osmanlı'nın Adriyatik kıyılarında Amerikan konsolosları olmadığı için, konsolosluk kaydı yapılmadan o bölgeden ABD'ye gönderilmesi muhtemeldi. Diğer ceviz merkezleri Karadeniz kıyısındaki Samsun ve Ege Denizi kıyısındaki İzmir'di. Avrupa'daki Türkiye için ortalama mahsul 1.250 ton ve Anadolu'da ise 6.500 ton olduğu tahmin ediliyordu.

İzmir'in 1911 yılı incir mahsulü yaklaşık 32.000 tondur. Kuru üzüm mahsulü de yaklaşık olarak aynı miktardaydı. Fiyatlar yüksek ve stoklar azdı. 1911 yılı zeytin mahsulü genellikle bol ve iyi kalitedeydi. İzmir ve Midilli bölgeleri mahsulü 100.000 tona çıkmıştı. Ancak fiyatlar 1910 yılının yüksek seviyelerinde seyretmişti.

Ravndal'ın belirttiği gibi Bursa ve Beyrut, Türkiye'nin ipek endüstrisinin ana merkezleriydi. İmparatorlukta yıllık brüt taze koza üretimi, yaklaşık 9.000.000 \$ değerinde ve 14.968.550 kg olarak tahmin edilmişti. Bu üretimin %80 ila 85'i Türkiye'de ipek haline getirilirken geri kalanı kıta pazarlarına taşınırdı. Yerel dokuma tezgâhları birkaç eğirme makinesiyle sınırlı olduğundan, eğrilmiş ipekler neredeyse tamamen ihraç edilirdi. Bursa ve Edirne'de üretim 698.532 kg civarındaydı. 1911 yılında Türk ipek üretimi daha iyiydi ancak kısmen yeni modalar ve kısmen de Japon rekabeti nedeniyle fiyatlar düşüktü. Türk ipekböcekçiliği arka arkaya yaşanan olumsuz hava koşulları nedeniyle bazı yerlerde üreticiler bütün için ipek üretimini terk etmeye yönelmişti.

Amerikan iç savaşı sırasında önem kazanan ve kısa bir süre sonra gerileyen Türkiye'nin pamuk endüstrisi canlanmıştı. Çukurova'da 1911'de 85.000 balya⁹⁸ yetiştirildi. Bu ürünün 50.000 balyası Avusturya, İspanya, İtalya, Almanya ve Fransa'ya yaklaşık 2.000.000 \$ değerinde ihraç edildi. 1911 yılında İzmir bölgesinde 28.000'i yurt dışına ihraç edilen 40.000 balya pamuk yetiştirildi.

⁹⁸ Anadolu'da genel olarak 1 balya pamuk 1 kantar, 1 kantar 44 okka veya 55-56 kg olarak kabul edilirdi. Ayrıntılı bilgi için bkz., Taşkın, **Osmanlı Devleti'nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri**, 14.

Tilki, kırlangıç ve tavşan derileri Türkiye’den ihraç edilen başlıca derilerdi ve yılda yaklaşık 700.000 \$ tutarındaydı. Leipzig ana pazardı ancak kürklerin bir kısmı New York’a gönderilirdi. Tilki derileri büyük ölçüde Doğu Anadolu dağlık bölgelerinden gelirdi. Yılda yaklaşık 100.000 tilki derisi, 50.000 kırlangıç derisi ve 1.000.000 tavşan derisi ihraç edilirdi. Tavşan derisi ve bazı kırlangıç derileri Leipzig’de renklendirildikten sonra Amerika’ya gönderilirdi. Modadaki değişiklikler, keçi postu ticaretini 1910 yılından sonra daha az kullanılabilir hale getirmişti. Oğlak derileri için daha fazla talep vardı ancak bu derilerin ticareti çoğunlukla Bulgaristan’dan yapılırdı. Çünkü Türkler genellikle oğlakları öldürmez ve ticaretini de yapmazdı. 1910-11 şiddetli kışının bir sonucu olarak koyun postu arzında bir düşüş vardı. Fiyatlar, Amerika, Avusturya, Fransa ve diğer dış pazarların durgunluğuna rağmen oldukça yüksekti. Türkiye’den yılda yaklaşık 600.000 \$ değerindeki sosis bağırsağı Avusturya, İngiltere, ABD ve diğer ülkelere ihraç edilirdi. Gönderilen bir koyun bağırsağının ortalama uzunluğu 20-21 m olup, kangal başına 8 ila 10 sente satılırdı. Öküz, keçi ve diğer bağırsaklar da çoğunlukla kurutulmuş halde ihraç edilirdi.⁹⁹

Türkiye’nin ticari durumuna dair *Levant Trade Review*’de Aralık 1912’de yayımlanan Ravndal’ın ikinci makalesine göre 1911 yılında tütün mahsulü, 1903’ten beri toplanan ve ortalama kalitede en büyük mahsuldü. Bununla birlikte fiyatlar, işgücü kıtlığı nedeniyle ekim zamanında alışılmadık masraflar yapan yetiştiricileri memnun etmemişti. Ekimler düşüş göstermiş, fiyatlar artmıştı. Tütün tekelinin getirdiği kısıtlamalar neticesinde Türk yetiştiriciler Kafkasya’da bu sektöre girmişti. Türkiye’den tütün ihracatı 1909-10 yılında 31.671.100 kg ve 1910-11 yılında 24.706.280 kg olarak gerçekleşmişti. Düşüş, büyük ölçüde, Avusturya’ya yapılan ihracatla açıklanmıştı. ABD’ye yapılan tütün ihracatının değeri 1910 yılında 3.902.643 \$’a ve 1911’de 8.620.324 \$ değerine yükselmişti. Bir Amerikan şirketi, tütün satın almak için Türkiye’de yılda 10.000.000 \$’dan fazla para harcamaktaydı.

1911’de Türkiye’den yapılan afyon ihracatı yaklaşık 3.500 kasa olup bu miktar 1910 sevkiyatının üçte birine denkti. Maliyet, sigorta ve nakliye fiyatları dâhil libre¹⁰⁰ başına 3,25\$ değerine yükselmişti. Gönderilen afyon, ortalama %11 morfin içerirdi. Türkiye’deki üçüncü en büyük Amerikan ticari kuruluşu, meyan kökü ihraç eden bir New York girişimiydi. Bu Türkiye’de faaliyet gösteren en eski Amerikan ticari firmasıydı ve Bağdat,

⁹⁹ Gabrel Bie Ravndal, “Commercial Review of Turkey I”, *Levant Trade Review*, 2 (2), Eylül 1912, 138,151.

¹⁰⁰ Bu dönemde 1 libre=0.4536 kg=0.3538 okka. Bkz. *Levant Trade Review*, 10 (1), Haziran 1922, 78.

İskenderiye ve İzmir’de tesisleri bulunuyordu. Sabun üretimi, Filistin ve Suriye’de özel bir öneme sahipti ve Hayfa’daki bir Amerikan fabrikası, ABD’ye ihraç edilmek üzere zeytinyağından sabun üretti. ABD’den pamuk tohumu ve mısır yağı, Türkiye’de sabun yapımında yaygın olarak zeytinyağının yerini almıştı. 1910’da başlayan Türk peynirinin ABD’ye ihracı genel ihracat ürünleri arasında kalıcı olmaya başlamıştı. İhraç edilen peynirler Türkiye’ye özgü bir çeşit olup kuru ve lezzetliydi. Osmanlı Devleti’nin karasularında özel yumuşaklık ve incelikte süngerler toplanırdı. Bu süngerler Trieste, Pire ve Londra başta olmak üzere çeşitli ülkelere ihraç edilirdi. Yıllık ihracat yaklaşık 400.000 \$ tutarındaydı.

Ereğli kömürünün yıllık üretimi yaklaşık 800.000 tondu. Kömür; Romanya, İstanbul, İzmir ve Pire’ye sevk edilirdi. Ancak çoğu Zonguldak’tan kalkan gemilere yakıt ikmali için satılırdı. Sıradan linyitten antrasite kadar değişen diğer kömür çeşitlerinin Türkiye’de var olduğu bilinirdi. Önemli maden yatakları ise zımpara, krom cevheri, bakır ve mermerdi. Marmara Denizi kıyısında ve başka yerlerde çoğu işlenmemiş, eşsiz renk çeşitlerinde geniş mermer kaynakları bulunurdu. Eskişehir tüm dünyaya lüle taşı sağlardı. Bu dönemde madencilik çalışmaları hala kazma ve bıçaklarla en ilkel tarzda sürdürülürdü. Çıkarılan lüle taşının neredeyse tamamı Viyana’ya giderdi. Yıllık ortalama 300.000 \$ değerindeydi. Türkiye’de pek çok sıcak ve mineral su kaynağı vardı. En ünlüsü Bursa ve Taberiya’daydı.

1911’de Türkiye’deki halı ticareti durgundu. Kolera iş dünyası üzerinde moral bozucu bir etki yapmıştı. Bundan dolayı bazı alıcılar halıyı doğrudan İran’dan temin etmişti. Büyük Britanya, Almanya ve ABD halı konusunda Türkiye’nin en iyi müşterileriydi. Oya (Tığ işi) ve nakış işçiliği önemli bir millî endüstri haline gelmişti. ABD, Türk dantel ve işlemelerinin en büyük tüketicilerinden biriydi. Suriye dantelleri, İrlandalı çeşitler kadar dayanıklı ve çekici bulunurdu ve daha ucuzdu.

Yazıya göre Türk gümrük istatistikleri, tam ihracat ve ithalat hacmini vermediği gibi, varış ve menşe ülkelerini de doğru bir şekilde göstermezdi. Toplam ihracat muhtemelen 80.000.000 \$’dan 125.000.000 \$’a yakındı. Türk istatistiklerine göre ABD, Türkiye’nin dış ticaretinde sekizinci sırada yer almıştı. Ancak Amerikan konsolosluklarındaki makbuzlara göre 1911’de toplam 19.929.629 \$ değerindeydi ve Türkiye’den ithalatı 26.697.759 \$ olan Büyük Britanya’dan sonra ikinci sırada, Fransa ise 19.334.161 \$ ile üçüncü sırada yer alırdı. Bu tahminler, ilgili ülkelerin resmi verilerine dayanırdı.

ABD'nin resmî istatistiklerine ve Tablo 6'da belirtildiğine göre ABD'nin Türkiye'ye yaptığı ihracat 1909-10 malî yılında 2.357.672 \$ ve 1910-11 malî yılında 3.940.053 \$ olarak gerçekleşmişti. Resmî İngiliz istatistiklerine göre İngiltere'nin Türkiye'ye ihracatı 1910'da 41.974.197 \$ ve 1911'de 45.036.324 \$ değerindeydi. 13 Mart 1911'de sona eren malî yıldaki Osmanlı Devleti'nin ithalatı, Osmanlı gümrük raporlarına göre toplam 172.530.000 \$ değerindeydi.

Tablo 6
1909-1910 Yılı Ülkelere Göre Türkiye İthalatı

Ülke	Değeri	Ülke	Değeri
ABD	2.259.588	İran	3.171.292
Avusturya	27.672.867	Romanya	5.012.873
Belçika	4.654.203	Rusya	11.049.009
Bulgaristan	5.242.719	Sırbistan	1.493.578
Mısır	4.615.605	İspanya	365.899
Fransa	13.976.828	İsviçre	225.303
Almanya	9.715.712	Tunus	117.415
Yunanistan	1.744.578	Birleşik Krallık	38.794.636
İtalya	13.242.072	Diğer Tüm Ülkeler	892.085
Hollanda	3.130.705	Toplam	\$ 147.276.997

Kaynak: Levant Trade Review, 2 (3), Aralık 1912, 226.

Amerikan lastik ayakkabısı Türkiye'de; Rusya, Avusturya ve diğer ülkelerin rekabetine rağmen yılda 350.000 \$ değerinde satılırdı. Bu ayakkabılar sadece iklim koşullarından dolayı değil aynı zamanda ibadet için kolayca çıkarılabilmelerinden dolayı rağbet görmüştü. ABD'nin ihracat istatistiklerine göre Türkiye'ye yapılan Amerikan ayakkabı ihracatı, 1906-7 yıllarında 4.146 \$ ve 1910-11'de 43.322 \$ değerine yükselmişti. Türkiye'de ayakkabıların hem taban hem de üst kısmı için Amerikan kösesine talep gösterilirdi. Türkiye pazarına bu yıllarda giren Amerikan deri kemer de ayrıca talep görmüştü. Bundan başka askerlerin dikenli telleri tutarken kullanması için birkaç bin çift Amerikan deri eldiven Harbiye Nazırlığı tarafından satın alınmıştı. Ayrıca Amerikan koşum takımı ve eyerleri de orduda kullanılmak üzere satılmıştı. Türkiye'de 1911'de 140.000 \$ değerinde Amerikan derisi satılmıştı.

Türkiye, Japonya da dâhil olmak üzere hemen hemen her imalatçı ülkeden gelen yaklaşık 50.000.000 \$ değerinde ithal pamuklu mal ve pamuk ipliği tüketirdi. Türkiye’de satılan pamuklu eşya sınıfları önem sırasına göre; desenli, ham tekstil ürünü, beyazlatılmış ürün ve boyanmış iplik ürünleriydi. Desenliler arasında sıradan gömleklik desenler, desenli fanilalar yer alırdı.

Türkiye’de savaşlardan dolayı iş gücü maliyeti artmaya başlamıştı. Bu durum ülkede yeni koşullara yol açmış ve ülkenin endüstriyel kalkınmasına ivme kazandırmıştı. Bu ivme Türkiye’nin makine ihtiyacında hem hacim hem de çeşit olarak hızlı büyümesine neden olmuştu. Türkiye’deki makine piyasasında doğal kaynakları geliştirmek için makine ihtiyacı doğurmuştu. Dükkânlarda, fabrikalarda, hanlarda, madenlerde, rıhtımda, asansörlerde, yol yapımında, liman yapımında, sulama işleri, ısıtma ve aydınlatma tesislerinde, su işleri ve tarımsal işlemlerde kullanılmak üzere petrol, gaz ve elektrik motorlarına ihtiyaç duyulmuştu. Hem tarımda hem de endüstriyel kuruluşlarda makine talebi vardı.

Türkiye’de bu yıllarda küçük ölçekte un, kâğıt, cam, kumaş, pamuk tohumu yağı, çimento, fayans, mobilya, deri, buz ve diğer ihtiyaç maddelerinin üretimi için modern makineler kullanılmaya başlanmıştı. Un değirmenleri, kereste fabrikaları makineleri, pompalama, ahşap ve metal işleme, buz yapımı, bina ve elektrik işleri için makinelerin satışında özel fırsatlar mevcuttu. Çamaşır makineleri ve yazar kasalar ise ülkede bilinmezdi. Et kıyım makineleri, buzdolapları, kahve değirmenleri, tıraş makineleri, kilitler, menteşeler, vidalar, somunlar, cıvatalar, ateşli silahlar ve mühimmat başta olmak üzere önemli miktarlarda Amerikan hırdavat ürünleri Türkiye pazarına başta Hamburg olmak üzere dolaylı olarak ulaşırdı. Özellikle tekerlekli masalar ve diğer ofis ve okul mobilyaları başta olmak üzere Amerikan mobilyası Türkiye’de önemli bir yere sahipti. Bunlar İskandinav ürününe tercih edilmişti, özellikle zift çamı ve her türlü Amerikan kerestesinde bağlantı kurulması için çalışmalar yapılmıştı.¹⁰¹

1.1.5.2. Türk Ticaretinde Meyan Kökü

Meyan kökü üretimi hakkında bilgi veren ve Eylül 1912’de yayımlanan bu yazıya göre İzmir’den yapılan ihracatın en önemlilerinden birisi olan meyan kökü, kök ya da pastil şeklinde yapılırdı. Kökün el ile işlenmesi çok basitti. İşçiler tarafından kümle halinde toplanır ve kurumaya bırakılır, sonra balya halinde gemilere sevk edilirdi. İzmir

¹⁰¹ Gabriel Bie Ravndal, “Commercial Review of Turkey II”, **Levant Trade Review**, 2 (3), Aralık 1912, 222,234.

ihracatçılarının içlerinde meyankökü pastili yapmak için de tesis bulunurdu. Asya bitkisi olan meyan kökünün merkezi Suriye, Mezopotamya vb. yerlerdi. Dicle Vadisi ve Fırat vadisindeki geniş bölgeler bitki yetiştirmekte üretkendi ancak ulaşım eksikliği nedeniyle kullanılmazdı. Suriye'den toplanan meyan kökü develer ile İskenderun'a getirilir ve buradan sevk edilirdi.¹⁰²

Meyan kökü, hoş olmayan ilaçların tadını gizlemek ve hapların kaplanması için kullanılırdı. Ayrıca meyan kökünün hafif bir müshil etkisinin olduğu da söylenirdi. Sert ve siyah biralara genellikle meyan kökü içerirdi. Fransızlar kafelerde servis edilen alkolsüz içecek haline getirip öyle kullanırlardı. Mısır ve Hindistan'da şerbet yapımında, Amerika'da çığneme tütününü tatlandırmak için fazla miktarlarda kullanılırdı. ABD, Yakın ve Orta Doğu'da bu ürünün en iyi alıcısıydı. Doğunun üretimi en iyi kaynaklara göre yıllık 40.000 ile 50.000 ton arasındaydı. Yine bu kaynaklara göre, 1910 yılında İzmir'den ABD'ye 573.746 \$ değerinde, 15.000 ton kök ve şerbet gönderilmişti. Fakat 1911 yılında durgun iş durumundan dolayı bu miktar 137.848 \$ değerine kadar düşmüştü. Meyan kökü ticareti İzmir'de bir firmanın kontrolündeydi. Meyan kökü bezelye veya bakla ailesine aittir ve yabani olarak yetişir, bitki genellikle yaklaşık 120 cm yüksekliğe ulaşırdı. Ticari değeri olan ise uzun, düz köktü. Şirket, meyan kökü bulunan araziler kiralar, işçileri günlükle çalıştırırdı.¹⁰³

1.1.5.3. Türkiye Ticareti

Mart 1915'de Başkonsolos Yardımcısı O. S. Heizer tarafından kaleme alınan yazı Türkiye'nin 1913 ticaretiyle ilgili Washington'a sunulan rapordan alınmıştı. Heizer yazıda Osmanlı'nın ihracatının aynı yılda 97.150.710 \$ 'dan 108.733.312 \$ 'a yükseldiğini belirtmişti. Bu rakamlar, 13 Mart 1911 ve 13 Mart 1912'de sona eren yıllara ait Osmanlı Gümrük iadelerine dayandırılmıştı. Duyun-ı Umûmiye İdaresi ve Tütün Rejisi tarafından kontrol edilen şarap, tuz, sigara ve yaprak tütünü ise bu rakamlara dahîl değildi. Bu kalemler dahîl edildiğinde, 1911-12 için ihracat 138.361.520 \$ tutarındaydı. Bu ihracata karşılık,

¹⁰² Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Naim Ürkmez, "Ermenilerin Kontrol Noktası: İskenderun Limanı", **Turkish Studies**, 8 (5), 2013, 901,917.

¹⁰³ "Turkish Trade in Licorice", *Levant Trade Review*, 2/2, Eylül 1912, s. 202-203. Ayrıca Meyan kökü Osmanlı Devleti'nde ve toplumunda hem ilaç hem de şerbet yapımında kullanılırdı. Meyan kökü ticarete kullanılmadığı zamanlarda bu bitkiden vergi alınmazdı. Bitki üç yılda ancak olgunlaşır ve geniş arazilerde, su bataklıkların ve hendeklerde kendiliğinden yetişirdi. XIX. yüzyılda Osmanlı Coğrafyasında ilaç yapımı vb. ticaret ürünlerinde batılıların girişimleriyle kullanılmıştı. Bkz. Süleyman Uygun, "Batılıların Gözdesi Meyan Kökü ve Üzerine Yaşanan Rekabet", **OTAM**, (37), 2015, 339.

Osmanlı istatistikleri ilgili dönemler için sırasıyla 187.238.298 \$ ve 197.959.260 \$ tutarında ithalat rakamları vermektedir.

Bekleyen karayolu ve demiryolu inşasının Türkiye ticaretini ve sanayisini büyük ölçüde canlandırması beklenmekteydi. Heizer, örneğin İstanbul'da birçok canlanma belirtisi olduğunu, şehrin modern ve hareketli bir batı şehri görünümüne büründüğünü belirtmişti. Ayrıca İmparatorluğun çeşitli yerlerinden gelen raporların genel bir gelişim hareketin açıkça gösterdiğini tespit etmişti. Türk hükümetinin Alman, Fransız ve İngiliz kapitalistlerine verdiği bayındırlık işleri için çeşitli imtiyazlardan bahsetmişti. Heizer, neredeyse tüm bu imtiyazların Türk Devletine verilen krediler veya avanslarla bağlantılı olduğunu ve inşa için genellikle önemli makine ve malzeme siparişlerinin krediyi veren ülke ile sınırlı olduğu gerçeğini ortaya koymuştu.¹⁰⁴

1.1.5.4. Türkiye'de İkinci El Kıyafet

Eylül 1915'te yayımlanan rapora göre Türkiye'de genel olarak hazır giyim belirli şehirlerle sınırlıydı ancak ikinci el kıyafet konusunda çok iyi fiyatlar vardı. XIX. yüzyıl sonlarında ortaya çıkan bu piyasada önemli rekabet söz konusuydu. Rapora göre Osmanlı İmparatorluğu'na yapılan eski giyim ithalatının kesin istatistiklerini elde etmek mümkün değildi ancak yaklaşık değeri yıllık 310.000 \$ civarındaydı. ABD ise bu ithalatın dörtte birini karşıladı.

Paris ve Londra eski giyim işini bir çalışma ve organizasyon konusu haline getirmişti. Faaliyetlerini bu ticareti sistematik hale getirerek yoğunlaştıran ve böylece Levant alıcısına istenen herhangi bir kaliteyi sunabilecek konumda olan özel komisyon evleri bulunuyordu. ABD'de eski giyim ticareti bu dönemde hala belirsizdi. İhracatçılara satış yapan firma yoktu, giyim defalarca el değiştirirdi. Doğu'daki alıcıları komisyonculara bağlıydı. Genel giderlerin karşılaştırılması da ABD'nin büyük dezavantajlı durumda olduğunu göstermişti. Direkt gemi hatlarının olmaması, Levant ithalatçısını mallarını Liverpool, Londra, Hamburg veya İtalya üzerinden göndermeye zorlardı; bu da maliyeti %50-60 artırırdı. Diğer Avrupalı rakiplerin yalnızca %20 ek masraf hesaplaması gerektirirdi. Ancak bu zorluklara rağmen bile Amerikan ürünleri sürekli olarak zemin kazandırmaktaydı. Genelde çok daha temiz, daha dayanıklı ve daha iyi durumda oldukları kabul edilirdi. Belli bir yüzde, sezon satışlarından kalan uyumsuzluklardan ve takımlardan oluşurdu. ABD'de ikinci el giysiler Paris veya

¹⁰⁴ Oscar S. Heizer "Trade of Turkey", *Levant Trade Review*, 4 (2), Mart 1915, 134.

Londra'dakinden daha düşük bir fiyata satılırdı. Ancak Belçika ürünleri daha ucuza mal olurdu.

Tüm ithalatın %95'i köylülerin ve işçilerin ana alıcıları olduğu iç kesimlerde satılırdı. Amerika'nın ana ihracat merkezleri Boston ve New York'tu. Mallar Levant limanına vardıklarında genellikle iç kısımdaki bazı şube ofislerine gönderilirdi. Karadeniz limanları ile Yozgat, Çorum, Sivas, Tokat, Harput vb. iyi piyasaya sahipti. Kafkasya'ya ise ikinci el kıyafet gönderen büyük bir Türk firması vardı. Türkiye'de kadınların ikinci el kıyafetlerine olan talebi ise çok azdı. Bunlar erkek giyiminin yaklaşık %10'una tekabül ediyordu. Fransızlar ve İngilizler bu ticarete önem verirdi. Levant'taki alıcılar Amerika'dan doğru kaliteyi elde etmekte büyük zorluklar yaşarlardı. Ancak çoğu zaman ABD'den kendileri alırlardı.¹⁰⁵

1.1.5.5. Türk Kilimleri

Konuya ilişkin olarak Haziran 1915'te yayımlanan yazıya göre; Türkiye'de halı ve kilim dokumacılığı geleneksel meslekti ve Anadolu'da Orta Asya'dan beri el emeği halılar ve kilimler yaygın olarak eski usul yöntemlerle örülürdü. Amerikalı şark halı ve kilim ihracatçıları bu geleneksel pazara çok önem vermemekle birlikte 1915 itibariyle Tablo 8'de görüldüğü üzere Türk kilimlerinin ve halılarının en çok ihraç edildiği ikinci ülkeydi. Türk ve İran halıları ile kilimleri bu pazarda rekabet halindeydi.

II. Abdülhamid döneminde bu endüstrinin gelişimi için çaba harcanmış ve Hereke'de bir okul ve halı dokuma tesisi kurulmuştu. XVIII. ve XIX. yüzyılda ihracatına başlanan¹⁰⁶ halı ve kilim sanayisi sadece Anadolu'da bulunurdu. Ancak büyük şehirlerde dokumacıları çalıştıran yabancı yatırımcıların elindeydi. Yörüklerle, küçük köy ve kasabalardaki halı ve kilim dokumacıları kendi özel desenlerini korur ve kullanırdı. Anadolu'da halı üretim merkezlerini ve değerlerini gösteren Tablo 7'de ve ihraç edildiği ülkeler Tablo 8'da gösterildiği gibiydi.

¹⁰⁵ "The Second Hand Clothing Market in Turkey", **Levant Trade Review**, 4 (4), Eylül 1915, 418.

¹⁰⁶ Bülent Yılmaz, "Pazırık'dan Günümüze Türk Halı Sanatı", **Oğuz-Türkmen Araştırmaları Dergisi I**, (1), Aralık 2017, 104.

Tablo 7

Türkiye’de Halı ve Kilim Üretim Merkezleri ve Üretim Değerleri (1915)

Kayseri	\$352,000
Uşak	\$264,000
Demirci	\$264,000
Gördes	\$176,000
Sivas	\$154,000
Isparta	\$154,000
Kula	\$132,000
Kütahya	\$132,000
Bergama	\$66,000
Küçük köyler ve Göçerler	\$871,200
Toplam	\$2.565.200

Kaynak: Levant Trade Review, 5 (1), Haziran 1915, 98.

Tablo 8

Türkiye’den Halı İhraç Edilen Ülkeler ve İhracat Değerleri (1915)

İngiltere	\$1.210.000
ABD	\$ 418,000
Fransa	\$ 264,000
Almanya	\$ 220,000
Avusturya	\$ 118,000
İskandinav Ülkeleri	\$ 44,000
Diğer Ülkeler	\$ 290,200
Toplam	\$2.565.200

Kaynak: Levant Trade Review, 5 (1), Haziran 1915, 98.

Tablo 8’de belirtildiği gibi Türk halı ve kilimlerinin ihracatının ilk sırasında İngiltere ve ikinci sırasında ABD gelirdi. Levant’taki konumundan dolayı Türk halı ve kilim üretimi İran’dan ve diğer doğu ülkelerinden daha iyi bir yere gelebilirdi.¹⁰⁷

1.1.5.6. Türkiye’nin Yabancı Pirinç Ticareti

Başkonsolos G. Bie Ravndal tarafından yazılan Haziran 1916 tarihli yazı Türkiye’de tüketilen pirinç ile ilgiliydi. Yazara göre pirinç, Türk yemek kültürünün en önemli ürünlerinden birisiydi. Pilav veya pişmiş pirinç, milli yemektir. Hem zengin hem de fakir her gün onu yerdi. Askerin günlük tayınının ana bölümünü oluştururdu. Sadece İstanbul için, normal zamanlarda yılda yaklaşık 20.000.000 kg pirinç ithal edilirdi. Toplam ithalatın en az %50’si, genel olarak Rangoon (Birmanya) pirincinden oluşuyordu. Bu pirinç İstanbul’a komisyoncular tarafından İskenderiye’den ithal edilirdi. Burada ambarların ve konaklama yerlerinin olması Hindistan’dan gelen yüklerin dağıtımını kolaylaştırırdı. Türkiye’deki Rangoon pirinci işinin gelişimi, Hindistan’dan yapılan ithalatlarda Bağdat ve Aden’in

¹⁰⁷ “Turkish Rugs”, **Levant Trade Review**, 5 (1), Haziran 1915, 97,98.

elverişli konumu ve özellikle de İskenderiye ile İstanbul arasında dolaşan çok sayıda hızlı gemiler sayesindeydi.

Rangoon, kabuğunu soyma ve nakliye dışında masrafı olmaması ve düşük fiyatı nedeniyle daha fakir sınıf tarafından tercih edilirdi. Tek dezavantajı, hızla tüketilmesi gerektiğiydi. Artılmadığından, Aralık veya Ocak aylarında yani hasattan 6 ay sonra sıcak mevsimde bozulması muhtemeldi. Bu pazara ulaşmadan önce uzun bir geçiş ve depolama süresi olasılığı göz önüne alındığında, tüccarlar her zaman %2 veya %3 kâr elde etmeyi ve hızlı satmayı tercih ederlerdi. Rangoon, Hollanda pirincinde olduğu gibi, deneme amaçlı satılmayan tek pirinçti. Kalite hasadın durumuna bağlıydı, ancak tahılın işlenmesiyle kalitesinin bir alakası yoktu.

Hollanda pirinci, Britanya Hindistanı, Siam ve Hollanda Doğu Hint Adaları'ndan Hollanda'ya ve ayrıca Hamburg, Trieste, Marsilya ve Cenova'ya kargolar halinde ithal edilen çeltik veya kaba pirinçten oluşurdu. Burada rafine edilir ve Bassein genel isimleri altında yeniden ihraç edilirdi. İşlem, yıkama, eleme, toz haline getirme, pudralama, cilalama ve yağlarla renklendirmeyi içerirdi. Yağdan arındırma zararlı böceklere karşı korur ve böylece daha uzun süre depolamayı mümkün kılardı. Renk, daha iyi görünüm için verilir ve genellikle daha kötü kalitelere uygulanırdı. Beyaz, sarı, kırmızı ve yeşil tonlar olağandı, Türk ordusu, kırık tanelerin oranı daha büyük olmasına rağmen genellikle sarı rengi satın alırdı. Halk ise temiz görünümlü pirinci tercih ederdi.

Türkiye'de Rangoon'dan sonra tercih edilen kalite Japon tipi olarak bilinen pirinçti. Hollanda pirinç ithalatının yaklaşık %75'i, hafif yeşilimsi bir renk tonuna sahip, kırık pirinçlerin %3 ila 10'una denk gelen ve tozsuz pirinçten oluşurdu. Glace veya cilalanmış olarak adlandırılan kalite ise parlatma işlemine tabi tutulmuş, iri taneli Japon tipi pirinçti. Ayrıca poudré adı verilen ve toz haline getirilmiş bir kalite de vardı. Bu, Mısır pirincinin bir taklidiydi. Poudré türü genellikle renkliydi. Çeşitli sınıflarda sunulan yukarıda belirtilen çeşitlerin fiyatı, normal zamanlarda, bağlı oldukları Rangoon fiyatlarının üzerinde torba başına 0.38 ila 0,96 \$ arasında değişirdi. Pirinçlerin genel fiyatları Japon türü, 100 kilo başına 5,60 ila 5,79 \$ veya 220 pound; poudré (toz haline getirilmiş), 5,79- 6,37 \$, glace (cilalanmış), 5,79- 6,75 \$ değerindeydi.

Türkiye'de Hollanda pirincinin toplam ithalat içindeki payı %25'in altına düşmezdi. İş, numunelerin teslim edildiği komisyon acenteleri aracılığıyla yapılırdı. Ürünler Rotterdam, Amsterdam, Hamburg ve Trieste'den İstanbul ve İzmir'e doğrudan gemiler

aracılığıyla getirilirdi. Hollanda pirincine olan talep sürekli artmıştı. Ülkenin en iyi pirinç müşterisi olan Harbiye Nezareti, Rangoon pirincine kıyasla daha yüksek fiyata rağmen Hollanda pirinci satın alırdı. Çünkü Rangoon pirinci kolay bozulurdu. İtalyan pirinci Carolina, Rizon veya Rizotto ve Camolino adlı üç türde bulunurdu. Carolina en iyisiydi, ancak üçü arasındaki fark, pirinçleri kırık çıkma ihtimallerinden kaynaklanırdı. Bunun dışında Cenova'dan ihraç edilen başka bir pirinçte mevcuttu. İtalyan pirincinin büyük tanecikleri vardı ve her zaman temiz ve tozsuzdu. Kırılmış ve küçük taneler toz haline getirilmek için ayrılırdı. Bu İtalyan pirinç türleri de Hollanda pirincinde olduğu gibi cilalanırdı. Rizon, diğer iki çeşitten daha büyük miktarlarda ithal edilirdi. Trieste ve Rotterdam'da ve Carolina'da, İskenderiye'de yapılmış birkaç Rizon taklidi bulunurdu. Taklitlerin fiyatları ise Carolina 9.65- 11.60 \$; Rizon 6,75- 7-75 \$; Camolino 5,60- 5,80 \$ değerindeydi. Hepsi 100 kiloluk torba başına cif İstanbul fiyatlarıyla malların varışından sonra nakliye belgeleri karşılığında ödeme alırdı.

İstanbul'da savaştan önce bu tahılın toplam tüketiminin %12'si İtalyan kökenliydi. Buna, Piedmont'un Fransa-İtalya sınır bölgesinde, özellikle Fransız topraklarında yetiştirilen Marseille Rizon adı verilen pirinç de dâhildi. Bu kalite, İtalyan Carolina'nın eşit fiyatlarından bile daha üstündü, ancak üretim sınırlıydı. İtalyan pirincinin piyasadaki en iyi kalite olduğunu söylerken, sadece Avrupa tadı göz önünde bulundurulurdu. Türk unsuru diğerlerine göre Mısır pirincini tercih ederdi. Mısır pirinci pilavın hazırlanmasına en uygun olduğu için Türkler tarafından tercih edilirdi. Mısır pirinci torbalarda paketlenir ve zembiller içinde ithal edilirdi. Bu tür genellikle ikisi bir torbada olup, bir zembil yaklaşık 50 kg ağırlığındaydı. Üç temel tür vardı; bu türlerden, Fayoum, 4.40 \$; Mugarbee 3.50 \$ ve Rasheedy, 3.50- 4 \$ değerindeydi. Bu türlerde genellikle %10 ila 15'ini kırık pirinç oluştururdu. Mısır pirinci doğal olarak toz haline getirilirdi ve çok iyi bir tada sahipti. Savaştan önce toplam ithalat içindeki payı yaklaşık %10'du. İthalatı neredeyse tamamen Mısır'da şubeleri olan Türk ve Arap tüccarların elindeydi.

Yerli pirinç, İstanbul piyasasında pek bilinmezdi. En iyi pirinç, Karadeniz bölgesinde Tosya ve Sinop yakınlarında yetiştirilirdi. Ayrıca Halep ve Diyarbakır civarında, Fırat Vadisi'nin tamamında ve Bağdat çevresinde de yetiştirilirdi. Bunlar İtalyan Rizonuna benzer şekilde iri tanelere sahipti. Marmara havzası, Bursa ve Mudanya ovalarında yetişen ve doğal olarak toz haline getirilmiş kaliteli bir ürün yetişirdi. Ankara bölgesi, hafif toz haline getirilmiş çeşitli pirinç üretirdi. Ancak bunlar Tosya ve Bursa'dan az ve taneleri küçüktü.

Yerli pirinç, Rangoon pirincinden daha iyiydi ve en iyi Hollanda pirincine veya ortalama olarak Carolina'ya (İtalyan) eşit kalitedeydi. Lezzet söz konusu olduğunda, su emme kapasitesi daha büyük olan Mısır pirincinden bile kaliteliydi. Birinci Dünya Savaşı esnasında ithal pirincin fiyatı yükselir yükselmez Anadolu'daki köylüler pirinçlerini daha büyük kasabalara göndermeye başlamış ve ekimlerini artırmıştı.1914'ten 1915'e kadar yerli üretim %100 artmış ve toplam verim 20.000 torbaya çıkmıştı. Ancak yerli pirinç ithal pirinçle rekabet edecek miktarda üretilmezdi. Birinci Dünya Savaşı Döneminde belirlenen yeni Osmanlı gümrük tarifesi, 100 kg pirinç başına 1,85 \$ değerindeydi. Bu önceki tarifenin iki katıydı.¹⁰⁸

1.1.5.7. Yeni Türk Milli Bankası

Beyrut'taki Amerikan Üniversitesi Ticaret Fakültesi Müdürü Profesör Edw, F. Nickoley tarafından kaleme alınan Aralık 1916 tarihli yazıda yeni Türk milli bankası hakkında önemli bilgiler verilmişti. Yazıya göre Türk yetkilileri savaştan kaynaklanan özel sorunlarla uğraşmalarına rağmen, ülkenin ekonomik canlanmasına büyük önem veriyordu. Doğal kaynakların geliştirilmesine ilişkin girişimleri şimdiye kadar hareketsiz kalan veya sadece parça parça işletilen birçok iş adamı tarafından paylaşılmıştı. Ülkede büyük bir refah ve genişleme dönemi bekleniyordu. Geçiş sürecini kolaylaştırmak ve bundan kaynaklanan yeni koşullara kalıcı bir hüviyet kazandırmak amacıyla çok sayıda kanun maddesi çıkarılmıştı. Ülkenin zenginliğinin boşa harcanmasını ve tahrip edilmesini ortadan kaldırmak için endüstriyel süreçleri düzenleyen yasalar çıkarılmış ve kanun önerileri sunulmuştu. Yeni düzenin oturmasını sağlamak için yeni kuruluşlar oluşturulmuştu.

Düşünülen tüm tedbirler ve kuruluşlar arasında hiçbiri bir Türk milli bankası¹⁰⁹ kurulması önerisinden daha fazla ilgi görmemişti. Bu, adının çağrışımına her yönden uyan bir kurum olmalıydı. Bankanın kuruluş amacı esas sözleşmesinde belirtilmiş ve genellikle bu tür bir kuruma atfedilen tüm fonksiyonları içermişti. Ayırt edici özelliği, idari statüyü Osmanlı İmparatorluğu tebaasıyla sınırlandırmak ve yalnızca yerli sermayenin kullanımını sağlamaktı. Kurucuların amacı, yakın zamanda Türkiye'nin ticari ve sınai kalkınmasında

¹⁰⁸ Gabriel Bie Ravndal, "Turkey's Trade in Foreign Rice", **Levant Trade Review**, 6 (1), Haziran 1916, 30,36.

¹⁰⁹ Bu banka İtibar-ı Milli Bankasıydı. Birinci Dünya Savaşı yıllarında Osmanlı Bankası'nın devletin çıkarları doğrultusunda hareket etmemesi ve Milli İktisat anlayışının sonucu oluşan bankaydı. Kuruluş daha sonra Cumhuriyet'in ilk yıllarında Türkiye İş Bankası'na katılmıştı. Ayrıntılı bilgi için bkz. Nihat Yılmaz, **Osmanlı İtibar-ı Millî Bankası**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi) İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2009. Bu banka 1917 yılı başlarında 4 milyon altın lira sermayeyle kurulmuştu. Bkz. Yılmaz, **Osmanlı'nın Borç Batağı, Duyûn-ı Umûmiyye**,127.

yabancıları paylaşımından dışlama çabası değildi. Osmanlı Devleti doğal kaynaklar, maden ve tarım açısından zengin olmasına rağmen bu zenginlikleri geliştirmenin ülkede mevcut olmadığı yaygın bir inanıştı. Sadece gerekli sermaye eksikliği değil, aynı zamanda yerel uzman liderliğin arzı da aynı derecede yetersizdi. İmparatorluk'ta üretimde devrim yaratacağı düşünülen harekette yabancıların büyük bir rol oynayacağı tahmin edilmişti. Öte yandan, yerli sermaye ve yerli yeteneklerin programda belirli bir yeri olması ve ülkelerinin kalkınmasına katılımlarının tamamen yabancı kuruluşların himayesinde olmaması gerektiği düşünülmüştü. Ülkenin zenginliğini doğal kaynaklarının işletilmesine dâhil etme çabası övgüye değerdi. Yakın Doğu'da ekonomik hayatın teşvikiyle ilgilenen herkes yeni kurulan kurumun kariyerini büyük bir ilgiyle takip edecekti. Yeni kurumun sadece bir iskonto ve kredi bankası olması değil, ayrıca bir yatırım bankasının görevlerini yerine getirmesi öngörülmüştü. Bundan dolayı üstlenilen görevi hiçbir şekilde basit değildi. Ülkede olabilecek bu tür zenginlikler ile yerli kaynakların işletilmesinde bu tür mevcut fonların kullanılması için var olan fırsatlar arasında aracı görevi görecekti.

Türk sermayesinin büyük ölçekte biriktirilmesi kolay bir mesele olmayacaktı. Ülkede hatırı sayılır zenginliğe sahip birkaç kişi vardı, ancak yeni bankanın en önemli çalışmasının bu azınlıkta olması da ayrı bir durumdu. En önemli işlevi, daha küçük bireysel meblağları elden çıkararak, ancak birikimleri zengin sınıfın servetlerinin toplamından çok daha büyük bir meblağa ulaşan çok daha büyük sınıfın ilgisini çekmek olacaktı. Kuşaklar boyunca ekonomistler, değerli metallerin, özellikle gümüşün doğuya kesintisiz bir şekilde akması olgusunu gözlemlemişlerdi. Bunun açıklaması, Doğulu insanların günlük ihtiyaçlarının ötesinde edindikleri tüm mülkleri istifleme eğiliminde yatmaktaydı. İstifçilik uygulamasının temelinde, gelecekteki ihtiyaçlara karşılık verme evrensel içgüdüğü yatmaktaydı. İlkel bir toplulukta, tasarruf yatırımı önemli bir rol oynardı.

Evrensel olarak zor günler veya bir kızın çeyizini sağlamak için biriken miktarlar, kural olarak hırsızların içeri girip çalmamaları gereken güvenli bir yere konulurdu. Borç veren kişi böyle bir toplumda çok az rol oynardı. Bu borçlar ise yatırım fırsatları için değil gerçek ihtiyaçları karşılamak için alınırdı. İstifleme kelimesi gömülü hazineyi veya doldurulmuş bir yastığı ima ederdi. Ancak bunlar, aile zenginliğini güvende tutmanın en yaygın yöntemini oluşturmazlardı. Toplum bireylerinin çoğu arasında mallarının diğer insanlara açık sergilenmesine yönelik belirgin bir eğilim vardı. Toplumsal evrimin tüm aşamalarında, servetten yararlanmanın büyük bir kısmı, topluluğun bunu bilmesinde yatar.

Bu, özellikle mülkiyet niteliklerinin sosyal statüyü belirlediği durumlarda geçerliydi. Bu nedenle, istifleme içgüdüsünün teşhir eğilimi ile nadiren birleştirilmediği ve hane halkının mülklerinin, özellikle ailenin kadın üyelerinin kişisel süs eşyaları biçiminde, altın ve gümüş takılar şeklinde değer gördüğü ortaya çıkardı. Daha az değerli taşlarda amaca hizmet etmek için iyi uyarlanmıştı. Gelinin bilezik ve kolye şeklindeki çeyizleri, her zaman geçerli piyasa fiyatlarında hazır paraya dönüştürülebilen güvenli bir yatırımdı. Bu biçimdeki zenginliğin tamamen verimsiz olması, ilkel köy topluluğu üyeleri için bir dezavantaj olarak görünmezdi. Mülkün bir aile üyesinin vücuduna bağlanmış olması, en iyi güvenlik garantisini oluştururdu. Bunu sergileme, iyi bir faiz oranından elde edileceğinden daha fazla memnuniyet sağlardı.

Türkiye’yi bilen herkes, bu koşulların burada ne kadar yaygın olduğunu iyi bilirdi. Hiç şüphe yok ki, kişisel süslemeler biçiminde veya diğer verimsiz biçimlerde tutulan çok fazla servet vardı. Ne kadar olduğu tahmin bile edilemezdi. Sarraflarla veya kuyumcularla çeşitli yerlere veya manastırlara ve başka yerlere güvenli bir şekilde saklanmak için yerleştirilen miktarlar için bir tahmin yapılamazdı. Ticari ve endüstriyel işletmelerde bu istiflenmiş zenginliği üretken sermayeye dönüştürmek, yeni Milli Bankanın sorunlarından biriydi. Bu basit bir problem değildi. Eski yerleşik gelenekler girişimin karşısındaydı. İlk önce üstesinden gelinmesi gereken çok sıkı bir şekilde iç içe geçmiş bir muhafazakârlık vardı. Kredi kurumlarına karşı tamamen gerekçesiz olmayan yaygın bir güvensizlik ülkede hâkim konumdaydı. Bu yönde ortaya konulacak çabayla bağlantılı olarak, 1908’de Meşrutiyetin ilanından hemen sonraki yılların deneyimlerini hatırlamak akla daha yatkındı.

Şirketleşme geçmişte ülkeye musallat olmuş tüm kötülükler için her derde deva olarak görülürdü. İki yıl içinde yüzlerce şirket bu şekilde organize edilmişti. Bunların birçoğu yabancılar tarafından kurulmuştu. Çoğunda yabancı sermaye mevcuttu. Yerli sermayenin ne ölçüde ortaya çıktığını söylemek imkânsızdı. Bununla birlikte, şaşırtıcı derecede büyük bir miktarın Osmanlı İmparatorluğu vatandaşları tarafından katkıda bulunduğu kesindi. O dönemde örgütlenen şirketlerin önemli bir kısmının kısa ömürlü olduğu ortaya çıkması, yeni bankanın açılışını yapacağı kampanyanın başarısına engel olma eğiliminde olacaktı. Savaş bulutlarının dağılmasından sonra ülkede hâkim olan siyasi ve

sosyal atmosfer durumu belirleyecek ve insanlar bir kez daha barışçıl çağrılarını sürdürmekte özgür olacaklardı.¹¹⁰

1.1.5.8. Türkiye’de Ekonomik Reformlar

Türkiye’nin önde gelen günlük gazetelerinden biri olan Hilal Gazetesi’nden 27 Eylül 1915’te çevrilen bu yazıda Türkiye’de ekonomik reformlar hakkında bilgiler verilmişti. Yazı savaşın sonunda muzaffer olursa dahi evrensel anlamda özgür kalınacak mıydı sorusuyla başlamıştı. Muzaffer dahi olursa bu durum evrensel anlamda özgür kılmayacaktı. Çünkü dünyadaki en iyi ordu, en yetenekli generaller, en çarpıcı zaferler, bir ülkenin özgürlüğünü ve bağımsızlığını garanti altına almaya yetmezdi. Sadece bu bağımsızlığın çerçevesini hazırlayabilirlerdi, ancak özgür bir milli yaşam imkânı yaratabilirlerdi. Bu çerçevede bağımsızlık ve hürriyet konusunda ülkenin milletinin, liderlerinin, devlet adamlarının, düşünürlerinin, yazarlarının, öğretmenlerinin, çiftçilerinin, emekçilerinin ortak hareket etmesi gerekti. Özgürlük ve hürriyet sorunu derinlemesine istişare ve düşünme ile çözülebilirdi yani bir ortak akıl etrafında buluşmak gerekirdi. Bu bakımdan herkes üstüne düşeni yapmalı ve zaferden önce bu vaziyeti düşünmeliydi.

Ülkedeki yaşamı yeniden şekillendirmek için temelinden bazı sorunların çözülmesi gerekirdi. Ailenin vaziyetine, topluluğa, sosyal sınıflandırmalara sadece organizasyon ve devletin anayasası açısından bakılmamalıydı. Mevcut devlet teşkilatının herhangi bir biriminde reform gerektirmeyen bir kuruluş bulunmuyordu. Örneğin, adalet sisteminin sadece gücünde değil, aynı zamanda temel ilkelerinde de reforma ihtiyaç duyuluyordu. Eğitim ve idari sistemlerinde, iletişim araçlarında, milli serveti kullanmada sorunlar vardı. Bütün bu alanlarda reformlar gerekliydi. Temel hakikat unutulmamalıydı, milletler savaş alanında mücadele ederlerdi ancak devlet teşkilatının mükemmelliği ve ekonomik ve sosyal mekanizmalarla bu mücadeleyi desteklerlerdi. Orduların zaferleri hayatın her anında teşkilatlanarak ve reformlar yaparak tamamlanmazsa zafer eksik olurdu. Çünkü hürriyeti pekiştirmenin yolu bu teşkilatlanmayı ve reformu tam olarak yapmaktan geçirdi.

Küçük veya büyük, kısmî veya genel, herhangi bir reform için, önce tüm fonlar ve ardından teknik bilgi gerekliydi. İyi niyet, salt zekâ ve hatta bireysel çabalar yeterli değildi. Ancak ülkenin ve milletin ne parası ve ne de teknik bilgisi mevcuttu. Ülke uçsuz bucaksız ve zengindi, ama bu zenginliği tabiri caizse gizli ve hareketsizdi. Diğer milletlerden daha az

¹¹⁰ Edw, F. Nickoley, “The New National Bank of Turkey”, **Levant Trade Review**, 6 (3), Aralık 1916, 238,246.

zeki değildi ama burada da entelektüel zenginlik faaliyete geçirilmiyor ve seferber edilmiyordu. Örneğin, ülkenin yollara ve iletişim araçlarına ihtiyacı vardı demiryollarının, karayollarının ve limanların vb. kısımların iki veya on katına değil yüz katına çıkarılması gerekiyordu. Bütün bunlar için sermayeye ve uzmanlara ihtiyaç vardı. Ülkenin yüksekokullara, normal okullara ve diğer eğitim kurumlarına da ihtiyacı vardı. Bunlar için de fonlara ve uzmanlara ihtiyaç duyuluyordu. Ülke ne yazık ki, ikisinden birini ya da diğerini henüz yeterince yetiştirememişti. Milli hayatın herhangi bir alanında aynı durumla karşılaşılırdı.

Bu tür konuşmaların pek çok vatanseverin hoşuna gitmeyeceği yazar tarafından çok iyi biliniyordu karamsarlık suçlamasına maruz kalabileceğini kestirebiliyordu. Yine de yazara göre iyi bir vatansever olmanın birinci özelliği, memleketinin neyin üstesinden geldiğini görmek ve hoşnutsuzluk yaratma riski altında bile bunu söyleme cesaretine sahip olmaktı. Ülkenin maliyetli ve yararsız denemelerle kaybedecek vakti yoktu. Geçici çözümler yerine açıkça ve kararlı bir şekilde çare bulunmalıydı. Kalıcı çözümlerle manevi ve maddi refah getirecek yeni bir çağın, bir refah çağının açılacağı ümidi vardı. Bu yeni çağın şafağını garanti altına almak ve çağlar boyunca içine düştüğü acıklı entelektüel ve maddi durumdan kurtarmak için, her şeyden önce millet olarak kendinin kim ve ne olduğunu tanımaktan geçiyordu. Ancak o zaman rasyonel davranabilir ve kötülüğe gerçek çare bulunabilirdi. O halde, az önce söylediğimiz ve tüm dünyanın bildiği gibi, en çok eksikliği hissedilen şey sermaye ve teknik bilgiydi. Bunlar nereden sağlanacaktı. Diğer bir durum ise müttefiklerden ne beklendiği. Özellikle Almanlardan. Almanlar; bol miktarda sermaye ve teknik bilgiye sahipti. Bu nedenle, bu kadar geniş ölçekte reformlar için gerekli araçları ararken gözler Almanlara dönmeliydi.¹¹¹

1.1.5.9. Türkiye’de Bayındırlık Hizmetleri

Başkonsolos Ravndal’ın yıllık raporundan alınan ve Aralık 1915’te yayımlanan yazıya göre Türkiye son on yıldır endüstriyel bir patlamanın arifesindeydi. İkinci Meşrutiyet rejimi geldiğinde, sınai ilerleme çağının yaklaştığı düşünülüyordu. Şam’da elektrik işletmelerinin (ışık ve tramvay) başlatılmasıyla mevcut elektrik yasağı kaldırılmıştı. Acilen ihtiyaç duyulan çok sayıda demiryoluna, limana, karayoluna, telefon sistemine, sulama ve ıslah çalışmalarına, fabrikalara, kamu binalarına, ülkenin en temelden kurulmayı beklediği rıhtımlara ihtiyacı vardı. Bazı gelişmeler ise çok iyiydi. İstanbul’da elektrikli ışık, elektrikli

¹¹¹ “Economic Reforms in Turkey”, *Levant Trade Review*, 5 (2), Eylül 1915, 185,187.

demiryolu ve telefon sistemleri kurulmuştu. Marmara Denizi'ndeki Bandırma'dan İzmir'e bir demiryolu inşa edilmişti. Büyük çapta sulama çalışmaları Konya yakınlarında tamamlanmıştı. Samsun'da liman çalışmalarına başlanmış, buradan Sivas istikametine kısmen demiryolu yapılmıştı. Birinci Dünya Savaşı'nın bitmesiyle Türkiye'de uzun süredir ertelenen inşa dönemini başlatacağı düşünülmüştü. Türkiye'nin bir yandan, yabancı yatırımlara bir yandan da yerli yatırımlara fırsat olacağı düşünülmüştü.¹¹²

1.1.5.10. Türk Piyasasında Çimento

Charles E. Allen tarafından yazılan ve Haziran 1915'te yayımlanan bu yazıda Türkiye'de çimento ile ilgili bilgiler verilmişti. Yazıda bu dönemde İstanbul'da Portland çimentosunun çuval başına 40 kuruş ya da 1,76 \$ dolar teklif edildiği ancak tedarikinin mümkün olmadığı belirtilmişti. Bu duruma sebep ise Birinci Dünya Savaşı'nın koşullarıydı.

Bölgedeki çimentoların büyük bir kısmı, İstanbul'un varoşlarında bulunan ve toplam yıllık üretimi 450.000 ila 500.000 çuval olan ve askeri yetkililer tarafından alınan iki fabrika tarafından karşılanırdı. Kalitesi ve rengi kötüydü ve zaman zaman değişiklik gösterirdi. Bu yerli çimento, normal zamanlarda çuval başına yaklaşık 50 sente satılıyordu. Zaman zaman tanınmış Alman ve Belçikalı markalarının çimentoları piyasaya sürülür ancak başarılı olamazdı. Bu ülkelerin çimentolarının normal zamanlarda maliyeti ise çuval başına yaklaşık 75 sentti. Yazar Amerikalı çimento üreticilerine savaştan dolayı yıkımların ve bina ihtiyacının doğacak olmasından dolayı Türkiye piyasasına hazır olmalarını salık vermişti. Ayrıca İstanbul'un önemli bir bölümünü oluşturan harap, şakülsüz ahşap ve tuğlalı evlere sadece bir bakış, kısa sürede bir şeyle değiştirilmeleri gerektiğine ikna etmek için yeterli olduğunu söylemiş ve bu konuda İstanbul'un önde gelen yerel kişilerinden mevcut yerel fabrikaların tedarik edemeyeceği bir miktar ve kalitede çimento gerektiren önemli bir şeyle değiştirileceklerine dair teminat almıştı.¹¹³

1.1.5.11. Türkiye'de Otomobiller

Başkonsolos Gabriel Bie Ravndal Türkiye'deki otomobiller hakkında başka bir yazı kaleme almıştı. Mart 1916'da yayımlanan bu yazıya göre İstanbul'da ilk otomobil 1908 yılında görülmüştü. Osmanlı başkentinin dar, yüklü, bozuk döşemeli sokaklarında seyahat etmekte büyük zorluk çekmiş ve şehir dışında hiçbir yola çıkamamıştı. Bu araç küçük 8-9

¹¹² "Public Works in Turkey", *Levant Trade Review*, 5 (3), Aralık 1915, 277,278.

¹¹³ Charles E. Allen, "Turkish Market for Cement", *Levant Trade Review*, 5 (1), Haziran 1915, 34,36.

beygir gücünde, tek silindirli bir Fransız otomobiliydi. 1908'den sonra İstanbul'da koşullar değişmişti. Örneğin İstanbul Belediyesi İmparatorluğun tüm büyük şehirlerini takiben bir kamusal iyileştirme programı benimsemişti. Sokaklar büyütülmüş, asfaltlanmış ve genişletilmişti. Merkezi hükümet ise kamuya açık otoyolların inşası için sözleşmelere izin vermişti. Daha iyi sürüş olanakları ile daha iyi arabalar ithal edilmiş ve son model motorlu taşıtlar İstanbul sokaklarında görülmeye başlamıştı; ancak sayıları azdı.

Yazara göre Türkiye'de otomobil kullanımı henüz gelişim aşamasındaydı. Plakalar, hız, ışıklar vb. ile ilgili etkinlikler ayrıca belediye yönetmeliklerinin olmaması ve vasıflı şoförlerin bulunmaması gelişimi yavaşlatmıştı. Devlet tarafından her arabadan 30 \$ vergi toplanırdı. Bununla birlikte, beygir gücüne dayalı yeni bir vergilendirme üzerinde çalışılmıştı. Savaşın başından itibaren askeri otomobil okulunda eğitilen çok sayıda erkeğin, şoförler arasındaki ortalama verimliliğini daha da artıracığı düşünülmüştü. İstanbul'daki garajlar ise otomobil kullanımından çok daha ileri seviyedeydi. Çok fazla arabayı alabilen iyi donanımlı birkaç garaj vardı. İnşaatçılar hatırı sayılır bir büyüme bekliyorlardı ve gelişmeler umutlarını ve tahminlerini fazlasıyla haklı çıkarmıştı. Beklentiye göre savaşın koşulları ne olursa olsun Türkiye'nin doğal zenginliklerinden yararlanmaya başlayacağı ve otomobil ticaretini geliştireceği söylenirdi.

İlk otomobiller satıldığında, alıcı sadece görünüşe ve düşük fiyata dikkat etmişti. Nasıl tasarlandığını görmezden gelmişti ve tüm arabaların eşit derecede iyi çalışması gerektiğini düşünmüştü. Yani örneğin deri yüzü bir koni kavrama istemezdi. Mekanik bilgilerinin yetersiz olması nedeniyle şoförler, deri yüz gibi yıpranmış parçaların değiştirilmesini gerektirebilecek özelliklerden hoşlanmazlardı. Çok diskli kavramayı tercih ediyorlardı. Bosch yüksek gerilim manyeto sistemini biliyorlardı ve diğer iyi sistemler ve markalar pahasına bunu tercih ederlerdi. Popüler karbüratörler hem Fransız üretimi hem de metal şamandıra sistemi olan Zenith ve Claudel'di. Otomobillerin düzgün çalışmasında karbonlama işleminin önemli kısmı göz önüne alındığında, sistem sürücü tarafından bilinmiyorsa ve bu mekanizmanın diğer bölümleri için de geçerliyse, karbüratörün hatalı kullanımından kaynaklanan arızalardan dolayı çok hızlı suçlamalara maruz kalınırdı.

Bu durum kullanımda olan bir dizi Amerikan arabasında da böyleydi. Karbüratörün ve ateşleme sisteminin çok karmaşık olduğu ve burada bilinmeyen bir tip olduğu ve ayrıca gövde tasarımının yeterince ayrıntılı olmadığı ve dişliler, valfler ve yaylar gibi birkaç parçanın çok çabuk yıprandığı iddia edilmişti. Satış sonrası hizmet (yani, bayinin tavsiyesi

ve yardımı) büyük önem taşırdı. Dört silindirli motorlar, altı silindirli motorlardan daha iyi bir memnuniyet sağlamıştı. İstanbul'da Avrupa otomobillerinde olduğu gibi, yan kontrollü sağ sürüş esas olarak kabul edilirdi.

Daha önce de belirtildiği gibi hem şehir caddeleri hem de taşra yolları iyileştirmeye açıktı. İstanbul'daki kaldırım, büyük ölçüde onarıma ihtiyaç duyan kaldırım taşlarından veya şoseden oluşurdu. Dik tepeleriyle İstanbul, sadece yeterli güce sahip bir motora değil, aynı zamanda otomobili çekmek için güçlü bir arka yapıya da ihtiyaç duyardı. Yerli bir alıcı nadiren şanzıman kutusu tipini araştırırdı. Sarsıntılı yollar, motorun üç noktadan askıya alınmasını ve yüksek açıklığın zorunlu olmasını, yüksek yaylar ve makul ölçüde küçük tekerlekler ekonomi adına popülerdi. Engebeli otoyollar da sürücü koltuğunun altındaki benzin deposunu gerekli kılardı. Lastikler ve istetmeler yaygın olarak kullanılırken, sökülebilir jantlar başarılı olmalarına rağmen yetersiz kalmıştı.

Tekerlek, olağan topçu tipi olmalıydı. Bisiklet çeliği telleri, daha elastik olmalarına rağmen sağlam görünmedikleri için daha az dirençli kabul edilirdi. Otomobilin gövdesi ile ilgili olarak, kapalı tipler özellikle spor arabalar talep görür ve torpido şeklindekilerde her zaman ısrar edilirdi. Ticari çevrelerde kamyonlar halk arasında kullanılan arabalardan daha az talep görmüştü. Çift arka tekerlekleri, içi dolu lastikleri ve kaputun altında basit bir motoru olan yirmi ila kırk beygir gücünde ağır yapıda kamyonlar tercih edilirdi. İstanbul'da uygun depolar kurulur kurulmaz, başkentte de kamyonların genel kullanıma girmesi muhtemel görünüyordu. İstanbul uzun kıyılarına ve yazın atlara çok zor gelen çok sayıda tepeye yayılırdı. Ayrıca Türkiye'de güçlü atlar yoktu. Yerli Anadolu atları yaklaşık bir buçuk ton taşırdı. Bu nedenle ulaşım koşulları mekanik çekiş için oldukça uygun görünürdü. İstanbul'da uygun taksi hizmeti yoktu. Yerel otobüs şirketi savaşın başlangıcına kadar mali zorluklara rağmen gelişim göstermişti. Her biri 18 kişilik oturma kapasitesine sahip yedi güncel İngiliz Daimler-Knight 60 beygir gücündeki otobüs 1914'ün başlarında hizmete girmişti. Valfsiz motorlarının mükemmel sürüş nitelikleri hemen takdir edilmişti. İstanbul'daki otomobil ticareti, benzin ve yağlayıcı seçiminde çok titiz değildi.

İstanbul Osmanlı Otobüs Şirketi, 1909'da 132.000 \$'lık yerli sermaye ile kurulmuştu. Bir Amerikan grubunun, nispeten küçük bir yatırımla, bu şirketi satın alabileceği ve iyi organize edilmiş bir motorlu otobüs ve taksi sistemini kârlı bir şekilde birleştirebileceği düşünülmüştü. İstanbul'da ve İmparatorluğun diğer şehirlerindeki mevcut ulaşım araçları yetersizdi. Türkiye'de Fransız ve Alman bayiler arabaları uygun garantiler

karşılığında sevk eder ve ödeme için birkaç ay süre tanır. Peugeot, de Dion Bouton ve Benz çalışmaları, barınma politikası gereği Türkiye’de önemli işler yapmıştı. Genel olarak, kataloglardan hiçbir araba satılamazdı. (Kataloglar kullanılırken göz ardı edilmemesi gereken bir nokta da basıldıkları dildi, Fransızca ise vazgeçilmez olmuştu.)

Devletin araç satın almasında bir kural vardı. Uzmanlar, belirli tür benimsenmeden önce aracı veya kamyonu test ederlerdi. Fiat, Isotta-Fraschini ve Bianchi ürünleri (İtalyan), şirketin acentesi olarak hareket ettiği Société Générale d'Automobiles pour le Commerce en Orient ile tanıtmıştı. Organizasyon, aralarında Fiat “Zero” aracını en çok alıcı bulduğu ve 10-15 beygir gücündeki dört silindirli motorun düşük yakıt tüketiminden büyük memnuniyet duyan Fiat otomobilleriyle özellikle başarılı olmuştu. Yakıt ve lastik ekonomisi, lüks görünüm ve elde edilebilen yüksek hız ile birleştiğinde, otomobilin perakende fiyatı olan 1.430 \$’dan satılırdı. Otomobilin Türkiye’deki bayilere maliyeti yaklaşık 850 \$ civarındaydı. Osmanlı Mebusan Meclisince kabul edilen ve 14 Eylül 1916’da yürürlüğe giren motorlu taşıtlar ithalat vergisi şu şekildeydi. Ticari veya tarım araçları, 11 \$, aletler ve yedek parçalar 8.80 \$, motorlu omnibüsler 23.10 \$; aletler ve yedek parçalar 22 \$, ticari ve tarımsal araçların veya motorlu araçların şasileri, 13.20 \$; zevk arabaları 29,70 \$, şasi 13,2 \$ ve yedek parçalar 44 \$ değerinde vergiye tabiydi. Savaştan önce motor gücünün fiyatı yaklaşık 2,75 \$ ve benzin fiyatı 10 galon başına 7,50 \$ değerindeydi.¹¹⁴

1.1.5.12. Türk Ormanları

Robert Koleji Mühendislik Bölümü mezunu Emile Djiras tarafından Haziran 1916’da Levant Trade Review için yazılmış bu yazıda Türk ormanları hakkında bilgi verilmişti. Yazıya göre tüm uygar milletler ahşabın kullanılabileceği birçok alan nedeniyle ormanlarının gelişimini çok değerli bir kaynak olarak görmüşler. Ancak bir ülkenin gelişmesiyle ve artan ihtiyaçlarla birlikte, gelecekteki kereste arzı sorunu dikkat çekmeyi gerektirmişti. Bu durum özellikle Türkiye’de ciddi bir şekilde düşünülmesi gereken bir soruydu ve ülkenin ormanları iyi durumda ve gelecek için uygun bir arzı sağlayacak şekilde korumak için gerekli önlemleri almanın zamanı gelmişti.

Bu yazının bir amacı da Osmanlı İmparatorluğu’nun uçsuz bucaksız orman kaynaklarının dünyanın en zenginleri arasında olduğunu göstermek, ormanların durumu ve iyileştirilmesi için yollar ve araçlar ve bu ormanların kapsamını, içerdikleri farklı ağaç

¹¹⁴ Gabriel Bie Randal, “Automobiles in Turkey”, **Levant Trade Review**, 5 (4), Mart 1916, 397,403.

türlerini, bu ağaçların niteliklerini ve farklılığını da göstermekti. Osmanlı İmparatorluğu'nun vilayetlerinin çoğu muazzam ahşap ormanları içerirdi. İçlerinde bulunan en önemli iki ağaç çeşidi, çam ve sedir gibi iğne yapraklılar ile meşe ve kavak gibi geniş yapraklı veya sert ağaçtı. Her ne kadar büyüme tarzlarında ve genel görünümünde olduğu gibi, her yıl kök ve gövdelerinin her yerinde eskisini kaplayan yeni bir ahşap tabakası eklese de kozalaklı ağaçlar ve geniş yapraklı ağaçlar yapılarının ayrıntılarında ve karakterinde belirgin bir şekilde farklılık gösterirdi.

Yumuşak çam, zift çamı, karaçam ve sedir gibi tüm kozalaklı ağaçların ahşap yapısı çok basitti. Ahşabın ana bölümünü oluşturan lifler birbirine benzer ve dizilimleri düzgündü. Bu sınıf, çerçeveleme için kereste sağlayan yumuşak ahşapların çoğunu ve neredeyse tüm inşaat işlerinin diğer bölümleri için tahtaları içerirdi. Ayrıca, daha iyi ahşap yapı sınıfında bitirme ve doğramacılık için kullanılırdı. Diğer tüm ağaç türlerinden daha yaygın olarak kullanılan çok sayıda çam çeşidi bu sınıfa dâhildi. Geniş yapraklı çeşitlerin ahşabı yapı olarak karmaşıktı ve birkaç farklı hücre ve liften oluşurdu. Kozalaklı ağaçlarda bu kadar belirgin bir düzenlilikten yoksundu. Bu ikinci sınıftaki ağaçlar terebentin veya reçine içermez ve sert ağaçların genel adı verilirdi. Yüksek çalışma maliyetleri genel kullanımlarını engellerdi. Bu nedenle büyük ölçüde özellikle ağır inşaat ve iç kaplama işleri için ayrılmıştı. Kendi içinde önemli bir kalite olan Türk kerestesinin ağırlığına gelince, yerli ağaçların hiçbirinin kuru iken sulu kadar ağır olmadığı söylenebilirdi. Çok azı 23 kg'ı aşarken, çoğu 20 kg'ın altına düşerdi. Çam ve diğer iğne yapraklı ağaçların çoğu kübik başına 15 kg'dan daha az ağırlığa sahipti.

Robert Koleji'nde yapılan karşılaştırmalı testlere göre, Türk kerestesi diğer birçok ülkenin tipik kerestesiyle sertlik, mukavemet ve dayanıklılık açısından eşit kalitedeydi. Osmanlı İmparatorluğu'nun ormanlarında farklı ağaç türleri şunlardı: meşe, çeşitli çamlar, kayın, kavak, kestane, karaağaç, ıhlamur ve ceviz. Orman kaynakları bakımından İmparatorluğun en zengin Vilayeti Kastamonu'ydu. Ormanların genişledikleri alan tahmini olarak 18.000 kilometre kareydi veya vilayetin toplam alanının 1 / 3'üydü. Yoğun oranların bulunduğu büyük bir bölgede Bolu'da bulunurdu. Bu yöreye ağaç denizi adı verilmişti. Tüm dağlar ağaçla kaplıydı. Ormanlar devletin kontrolü altındaydı. Bu ormanlardaki türler: meşe, kayın, kestane, karaağaç, çam, köknar ve diğer iğne yapraklı ağaçlardı. Bu ağaçlardan yıllık 745.500 ağaç kesilirdi. Bu ormanlardan ayrı olarak 6.200 kilometrekarelik bir alanı kaplayan Trabzon vilayetinin ormanları vardı. Bu ormanlar düzenli olarak geliştirilmesi durumunda

tükenmez kaynaklar sağlayabilirdi. Bunlardan başka Adana ve İzmir vilayetlerinde de ormanlar bulunurdu. Eğitilmiş ormancılar ormancılık konusunda çok önemliydi. Kanada, İsveç ve keresteciliğin çok iyi bir şekilde yapıldığı diğer ülkeler göz önüne alındığında ülkeye sağladığı yararlar bakımından önemliydi. Bu ülkeler zenginliklerinin büyük bir kısmını kerestelerine borçluydu ve ormancı bilimsel bilgisi ve vicdani çalışmasıyla büyük ölçüde ülkesinin refahına katkıda bulunan adamdı. Önemli olan ağaç dikimi değildi. Ormanlar, insanlar dikmeyi düşünmeden önce de büyümüşü. Boya ve yaşa göre kesilecek ağaçların seçiminde büyük özen gösterilmeliydi. Ormanların korunması, köylülerin ve müteahhitlerin suistimali etmesine ve kazara veya kasıtlı yangınlara karşı korunmasına yönelik önlemler alınmalıydı.

Sonuç olarak Türkiye dünyadaki diğer büyüklükleri kadar orman bakımından zengindi ve kerestesi en iyi kalitedeydi. Daha iyi ulaştırma imkânları sunularak ve bu geniş ormanlık alanları geliştirilerek tahribata karşı korunursa ve ayrıca çok ormancı ve uzman atanırsa bu ormanlar devletin ekonomisine ciddi kazançlar sağlayabilirdi.¹¹⁵

1.2. BÖLGESEL EKONOMİK RAPORLAR

1.2.1. İstanbul Bölgesi Raporları

1.2.1.1. Başkent Telefon Sistemi

Bölgesel raporların ilki Levant Trade Review dergisinde Haziran 1911 yılında yayımlanan İstanbul'da ilk defa kurulan telefon sistemi ile ilgilidir. Yazıya göre Amerikan endüstrisi, İstanbul telefon hizmeti imtiyazını İngiliz ve Fransız yatırımcılarla beraber almışlardı. İmtiyaz sahipleri şirketler; New York ve Chicago The Western Electric Şirketi, The French Thomson-Houston Şirketi, The British Insulated ve Helsby Cables Ltd., ve The National Şirketi'diydi. Resmi anlaşma en son 6 Mayıs'ta dönemin Maliye Bakanı Cavid Bey ve şirketler adına İstanbul'da görev yapan Herbert Laws Webb tarafından imzalanmıştı. İstanbul ve banliyösünde kurulumun iki yıl içinde tamamlanması beklenmesine karşın bir yıl içerisinde ticaret yapan kısımlara hizmet verilmesi beklenmişti. Bir mühendis kadrosu (İngiliz) İstanbul'a hemen gelmiş ve işin yapılmasında planlamalarda bulunmuştu.

İstanbul, tüm Avrupa başkentlerinin en özel konumlarından biri olduğu için mühendislerin elindeki iş zorlu olan işlerinden birisiydi. Şehir, derin ve değişken akıntılara sahip olan Boğaziçi ile ikiye ayrılmıştı; ayrıca limanı da demirleme yeri olarak yaygın bir

¹¹⁵ Emile Djiras, "Turkish Forests", **Levant Trade Review**, 6 (1), Haziran 1916, 47,51.

şekilde kullanılıyordu. Avrupa merkezi, üzerinde kalıcı bir köprünün bulunmadığı Haliç ile yine ikiye ayrılmıştı. Şehrin her yerinde sokaklar son derece dar, dolambaçlı ve kötü asfaltlı olup çoğu sarp tepelerdi. Türkiye’de bu dönemde henüz telefon hizmeti bulunmadığından, hizmetin olası kullanımını veya sistemin taşınması ve muhtemel trafiği ölçmek için şirketlerin elinde veri bulunmamaktaydı. Nüfus, Müslüman olmayan milletlerin, Rumların, Ermenilerin ve Yahudilerin yarısından oluşmaktaydı. Kesin istatistikler yoktu, ancak bölgenin nüfusunun yaklaşık 1.000.000 olduğu tahmin edilirdi. İletişim araçları çok ilkel ve pahalıydı. Bu yüzden telefon hizmeti için büyük bir talep beklenmişti.¹¹⁶

Eylül 1912 yılında The Orient’ten alınarak Levant Trade Review’de yayımlanan telefon sistemiyle ilgili bir başka yazıda şu bilgiler verilmişti. Başkentte telefon hizmeti İngiliz, Fransız ve Amerikan kapitalistlerin beraber hareket ettiği bir kuruluşa verilmişti. Bu imtiyaz otuz yıl boyunca hükümetin bu hatları satın almaması durumunda on yıl daha yenilenme ayrıcalığına sahipti. Hatlar, Rumeli Kavak’tan Yeşilköy’e, Anadolu Kavak’tan Pendik’e, şehrin her yerine yayılacak ve Şehzade adaları arasında uzanacaktı. Şirket dört yıldan daha az bir zamanda 10.000 kullanıcıya ulaştırabileceğini teklif etmişti. Pera, İstanbul ve Üsküdar’da merkez ofisi olacak ve ayrıca hem Boğaz hem de Adalar ile bağlantı kurulacaktı. Önerilen fiyatlar ise şöyleydi. Bir yıl, 500 arama ile sınırlı 5 Altın Türk lirası ve bu sayının üzerindeki tüm aramalar için azalan bir fiyat tarifesine göre idi. Boğazın diğer tarafında ise bir yıl boyunca sınırsız kullanım 8 altın TL’ydi. Boğaz genelinde farklı noktalar için özel fiyatlar mevcuttu. Ayrıca işyerleri için özel fiyat tarifeleri sağlanmıştı. İşyerlerine telefon kurulumundan sonra zamandan muazzam bir şekilde tasarruf sağlaması düşünülmüştü. Devlet daireleri, Saray ve Meclis Binası, Osmanlı Bankası’nın iki ofisi birbirine bağlı haldeydi. Ancak elçilikler, konsolosluklar, kolejler, bankalar ve kiliseler arasında hiçbir bağlantı yoktu. Merkez denirken hangi dilin kullanılacağına ya da Türkçe’de merhaba ve kapatıyorum deme konusundaki küçük sorular hızlıca çözülecekti.¹¹⁷

1.2.1.2. İstanbul’un Su İkmali

The Near East’ten alınan ve Kasım 1911’de Levant Trade Review’de yayımlanan bu yazı İstanbul su ikmali ile alakalıydı. II. Abdülhamid’in saltanatının ilk günlerinde İstanbul suyunu kuyulardan, kaynaklardan ve sarnıçlardan alırdı. Sarnıçlar her konutun bir parçasıydı. Kuraklık döneminde, yağmur suyu çok acı olduğundan içilememiş ve sıkıntı

¹¹⁶ “Telephones at The Capital”, **Levant Trade Review**, 1 (1), Haziran 1911, 26.

¹¹⁷ “Telephone System for Constantinople”, **Levant Trade Review**, 2 (2), Eylül 1912, 166.

yaşanmıştı. Keş Dağ, Taşdelen ve diğer yerlerden önemli bir maliyetle iyi kaynak suyu getirilmesi gerekmişti. Bu bağlamda, kente ekmek ve su sağlama görevinin Osmanlı Fethi zamanından itibaren Rumlara devredildiğini hatırlamak ilginçti. Bunlar ekmekçi ve suyolcu esnafları veya fırıncılar ile su taşımacılığı şirketleri olarak bilinirdi. 1822’de, Yunan ayaklanmasında, bu esnaflar sulara ve ekmeklere zehir kattığı suçlamasıyla karşılaşmış ve birkaçının başının vurulmasından sonra bu esnaflar Müslüman ahaliye teslim edilmişti.

İstanbul’un fethinden önce şehir, bazı kısımları günümüze kadar kalan muhteşem Roma sistemi, önemli bir dönüm noktası olan İstanbul’da Yenibahçe (Bayrampaşa) deresi vadisini birleştiren Bozdoğan su kemeri ile donatılmıştı. Binbir direk rezervuarı yeni Roma’nın harikalarından biriydi ve birçok Boğaz köyünde Bizans sarnıçları önemli su tedarik kaynağıydı. Kırsal kesimde ise sulama bilinmemekteydi. Bu kısmen emeğin ucuzluğundan, kısmen suyun yetersizliğinden ve kısmen de tarımın geri kalmış olmasından kaynaklanırdı. Çoğu Türk çiftliğinde tanıdık bir nesne olan su çarkları İspanyolların kullandığı su çarklarından modellenmişti. Dişli çarklarda çalışan ahşap kovalar, at veya manda ile çalışırdı. Su, ahşap veya çinko kovalar ile dağıtılır ve tüm sistem en ilkel yöntemlerle işlerdi. İçi boş ağaç gövdelerinden oluşan ve aynı malzemeden piston ve tutacakla donatılmış pompalar birçok Türk köyünün ortak su sağlama aracıydı. Ama tüm Türkiye o kadar geri değildi. Amerika’dan ithal edilen çeşitli topraklarda mekanik pompalarda kullanılırdı.¹¹⁸

1.2.1.3. İstanbul’un Geleceği

İstanbul ile ilgili olan bu yazıda şehrin tarihi ile ilgili bilgiler verilmiş ve geleceği ile ilgili de tahmin ve düşünceler dile getirilmiştir. Aralık 1916’da yayımlanan yazıya göre, M.S. 413 yılında Theodosious, İstanbul surlarını inşa ettiğinde, şehrin gelecekteki genişlemesi ile ilgili sergilediği iyimserlikle çok alay konusu olmuştu. Surların ve şehrin dış mahallelerinin arasında kayda değer bir açık alan kalmıştı. Bu nedenle İmparatorun en yakın dostları ve sadık saray mensupları bile bu durumu sorgulamıştı. Ancak Theodosius bu duruma en son gülen kişiydi. Çünkü kendi yaşamı boyunca şehir sadece çevreleyen tüm alanı doldurmakla kalmadı, aynı zamanda savunması için inşa edilen duvarların çok ötesine de genişledi. Bu genişleme aynı zamanda ticarî büyümeyi de getirmişti. İtalyan şehirleri, İstanbul’u büyük yapan aynı güçlerden kaynaklı olarak büyüdü. Bu nedenle Venedikliler ve diğerleri, önce diplomatik yollarla, daha sonra İstanbul Boğazı’ndaki şehrin iç işlerine

¹¹⁸ “Water Supply in Constantinople”, **Levant Trade Review**, 1 (2), Kasım 1911, 199,200.

müdahale ederek Doğu'ya yerleşmeye çalışmışlardı. Düşüş ve gerileme dönemleri her zaman güç ve prestijdeki daha büyük ilerlemelerin öncüsü olmuştu. Şehrin tarihi bir grafik şeklinde izlenecek olsaydı, büyüme çizgisi aralıklı ateşli bir hastanın sıcaklık çizelgesine benzeyecekti. Tarihin tekerrür ettiği yaygın bir sözdü. Geçmişte kat edilen yolların bu şekilde yeniden tekerrür etmesi yalnızca tekrar değildi, ancak yine de benzer nedenlerin tekrarlanmasından kaynaklanırdı. Benzer nedenler tekrarlandığında tarih tekerrür ederdi.

İstanbul'un büyüklüğü ve etkisi her zaman çok tercih edilen konumundan kaynaklanmıştı. Doğu ile Batı arasındaki ticaret yollarının kesiştiği noktada yer alan, dünyanın en ücra köşelerinin ürünlerinin satışa sunulduğu pazar yeri haline gelmişti. Bu büyük ticarete ücretler arttıkça İstanbul büyüdü. Ticari trafik kesintiye uğradığında veya yön değiştirdiğinde, şehrin ticari prestiji kısmen azaldı. Tarihçiler, Ümit Burnu'nun Hindistan'a giden yolunun keşfedilmesine olan ilgiyi uyandıran nedenler konusunda hemfikir değillerdi. İşin gerçeği güneydeki tüm deniz trafiğinin açılması, İstanbul'un ticari önemindeki ilk belirgin düşüşle aynı zamana denk gelmişti. Yavaş bir toparlanma döneminden sonra, Süveyş Kanalı'nın açılması kaynaklı ve Hindistan ile kuzeybatı Avrupa arasındaki iletişimin buraya kayması İstanbul üzerinden geçen yolu daha da dezavantajlı duruma düşürmüştü.

İstanbul, Avrupa ürünlerini Asya'ya ve doğu ürünlerini batıya taşımanın daha hızlı ve daha güvenli yollarının keşfedilmesi nedeniyle düşüş yaşamıştı. XIX. yüzyılın son on yılında bazı gelişmeler yaşanmıştı. 1888'de İstanbul bir demiryolu hattıyla Batı Avrupa'ya bağlanmıştı. Şehrin en büyük avantajı, yalnızca elverişli arazi durumunda değil, denizcilik konumunda da değil her ikisinin bir arada bulunmasında yatıyordu. Akdeniz ile Karadeniz arasında Boğaz'dan akan trafiğin üzerinde her zaman bekçi gibi durmuştu. Bu durumdan dolayı öneminden vazgeçilmezdi. XX. yüzyılım başlarında İstanbul'da kara trafiğinin artması İstanbul minarelerinin gölgesinden geçen nakliye hacmini daha da artırmak için planlar yapılmasına sebep olmuştu. Bir dizi kanal aracılığıyla, Tuna'yı Kuzey Avrupa nehirlerine bağlayarak Kuzey Denizi ve Baltık'ı Levant sularıyla doğrudan su iletişimine sokmak üzere projeler önerilmişti. Bu proje iki noktada Akdeniz havzasını Atlantik ile birleştirmesi beklenmişti. Tuna-Elbe Kanalı ve Tuna Nehri'nin üst kısımlarını Ren'e bağlayacak başka bir kanal projesiydi. Elbe'nin Avusturya topraklarında seyri iyi durumdaydı. Teknelerin Tuna nehrinin kollarını Bavyera-Württemberg sınırındaki Ulm'a

kadar yükselttiği belirtilmişti. Nehirler derinleştirilecek ve 1.000 ton yük kapasiteli gemileri barındıracak kanallar inşa edilecekti.

Önerilen yeniliğin önemi, Ege ve Doğu Akdeniz trafiğinin %90'ının 800 ton ve altı kayıtlı gemilerle devam ettiğine işaret edildiğinde ortaya çıkmıştı. Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasından bu yana bu küçük gemilerin çalışma alanı büyük ölçüde genişlemişti. Sık sık Barselona ve Kuzey Afrika limanlarına kadar gitmişlerdi. Böyle bir projenin yürütülmesinin İstanbul şehri için büyük önemi sorgulanamazdı. Yeni bağlantıların açılması, Levant ticaretinin Orta çağ patlamasından kaynaklanana benzer bir sonuç doğurabilirdi. O dönemde şehrin nüfusu İstanbul yarımadasının sınırlarını aşmış Boğaz'ın her iki kıyısında yerleşim yerleri kurduğu için yakın gelecekte mevcut liman konaklama yerleri yetersiz hale gelebilirdi.

Gemicilik barınaklarının eksikliğini giderilmesinin fizibilitesine ilişkin tartışmalarla bağlantılı olarak, Samatya istasyonunun yakınında, Marmara Denizi'nde Langa'da büyük bir liman inşa edilerek mevcut liman işlerinin tamamlanması önerilmişti. Arazi şeklinin böyle bir planın uygulanmasına elverişli olduğu tespit edilmişti. Ayrıntılı planlar da hazırlanmıştı. Bu tür çalışmalar sadece Haliç ve aşağı Boğaz'daki tıkanıklığı gidermekle kalmayacak, aynı zamanda Avrupa demiryolu hatları için çok ihtiyaç duyulan depolar ve demiryolu terminal tesisleri için alan sağlama sorununu da çözecekti. Gelişmeler gelecekteki iletişim hatlarında İstanbul'un ticari faaliyette yeni bir ivme kazandıracağını göstermişti. Anadolu ve Balkan Yarımadası'nın güney noktası giderek daha fazla önem kazanacaktı. İstanbul Boğazı her zamankinden daha fazla dünyanın dört bir yanından iş adamlarının buluştuğu, üç kıtanın ürünlerinin dünyaya sunulduğu bir imparatorluk konumuna sahip olacaktı.¹¹⁹

1.2.2. İzmir Bölgesi Raporları

1.2.2.1. İzmir Ticareti

Levant ticaretinin en önemli bölgelerinden biri olan İzmir ile ilgili raporların ilki Haziran 1911'de yayımlanan "Trade in the Near East" adlı yazıdan alındı. Yazıya göre yaklaşık 18 milyon nüfusa sahip olan Anadolu 700 bin mil civarındadır. İzmir, başlıca ticaret merkezlerinden biriydi ve nüfusu 200 binden daha fazlaydı. Dış ticareti 40 milyon \$'dan daha fazlaydı ve sürekli gelişim gösterirdi. Bu gelirin 25 milyon \$'ı ihracattan elde edilirdi.

¹¹⁹ "The Future of Constantinople", *Levant Trade Review*, 6 (3), Aralık 1916, 219,222.

Kuru üzüm, incir, tahıl, sebze, zeytinyağı, yün, keçi ve koyun derileri, tütün, halı ve pamuk başlıca ihraç ürünleriydi. İzmir iyi bir limana sahip ve bu limana girip çıkan gemi sayısı İstanbul'dan gelenlere eşitti. İzmir'in Napoli, İstanbul ve İskenderiye ile düzenli olarak, batı Avrupa ile ise doğrudan iletişimi vardı. İzmir ile Beyrut ve Akdeniz'in doğu kıyısındaki diğer limanlar ile yani Levanten şehirlerle çok sayıda gemi seferi yapılırdı. New York ve İzmir arasında Helenik transatlantik gemi ticareti yolu olan Pire yoluyla doğrudan seferler vardı. New York ve Pire arası düzenli olarak çalışan iki Yunan ticaret yolundan biriydi. Ancak İzmir'e gelen Yunan gemileri ve Rıhtım İşçileri arasında anlaşmazlıklar ortaya çıkmış ve bu yol durdurulmak zorunda kalmıştı. Hamalların eylemi Türk yetkilileri tarafından kınanmış ancak ambargoyu kaldırmak için herhangi bir adım atılmamıştı. Yasağın kısa sürmesi beklenmişti. ABD ticareti, İzmir ticaretinin bu durumundan zarar görmüştü. New York'tan İzmir'e ve İzmir'den New York'a gönderilen mallar aracı limanlarda başka gemilere aktarılacak ek ücretlere sebebiyet vermişti.¹²⁰

Aynı tarihli diğer bir rapor İzmir-ABD temelliydi. Yazıya göre ABD'de üretilen önemli miktardaki ürünlerin bazılarının Avrupa limanlarına sevk etmek için İzmir'e gelir ve buradan gönderilirdi. Konsolosluk kayıtları, ABD'ye gönderilen malların değerinin 1910 yılında 4.000.000 \$ değerinde bir artış olduğunu göstermişti. ABD'den İzmir'e ithal edilen malların değeri kesin olarak bilinmezdi. 1910'da ABD'den alınıp İzmir'e getirilen ürünlerin değerinin 500.000 \$'a yakın olduğu tahmin edilmişti.¹²¹

Amerikan ürünlerini ilgilendiren bir başka önemli alışveriş ise, pamuklu gömlekler dâhil, çok miktarda Amerikan baskılı kumaşın Anadolu'da beğenilmesi idi. Osmanlı İmparatorluğu'nda İngiltere tarafından satılan pamuklu kumaşların büyük kısmı boyalı ve renkli ürünlerden oluşurdu. İngiliz pamuklu ürünlerinin Türkiye'ye yıllık satışı ortalama 20.000.000 \$ civarındaydı. Dört hafta boyunca süren 24 Mayıs 1911'de sona eren New York'tan ihraç edilen tarım makineleri istatistikleri 10 Haziran 1911'deki ihracat ve ithalat dergisinde belirtildiğine göre Türkiye 12.782 \$ tutarında ithal etmişti. Türkiye'ye aynı dönemde ve aynı limanda ihraç edilen Amerikan malları şunlardı; pamuk yağı 53,859, makine yağı 5,193, demir eşya 4.796, deri 2,915, daktilo 1,426, et konserveleri 203, boya 134, halat 130, tuhafiyeye ürünleri 235, büro masaları 850 \$ tutarındaydı.¹²²

¹²⁰ "Trade in the Near East", **Levant Trade Review**, 1 (1), Haziran 1911, 19,20.

¹²¹ "Trade in the Near East", **Levant Trade Review**, 1 (1), Haziran 1911, 20.

¹²² "Trade in the Near East", **Levant Trade Review**, 1 (1), Haziran 1911, 22,24.

Haziran 1911 tarihli yazı İzmir'deki mahsul durumu ile ilgiliydi. Bu yazıya göre 1911 yılında İzmir bölgesinde hava şartlarının uygun olmasından dolayı mahsul iyiydi. Hem yüksek hem de düşük rakımlı arazilerde tahıllar ortalama kalitenin oldukça üzerinde ve fiyatlar iyiydi. Çiftçiler kazançlı günleri dört gözle beklemişlerdi.

Arpa çok fazla araziye ekilmemişti, ekilenler ise yağmurdan uzak tutulması durumunda kaliteli olması beklenmişti. Toplam mahsul 1.300.000 torbaydı. Bu ortalama verimin %20'sinin üzerindeydi. Fiyatları 17 okka¹²³ başına 14 ile 17 altın TL arasında değişirdi. Buğdaydan beklentiler iyiydi ancak fiyatların düşmesi beklenmişti. Mahsul geçen sene (1910) ile hemen hemen aynı olması beklenmişti. Fasulye, Yulaf ve diğer tahıllarda ise durum tamamen iyi durumdaydı. Pamukta büyük dalgalanmalar olmuş ancak genel izlenim iyi bir verim olacağı yönündeydi. Sıvı yağında zeytin ağaçlarının iyi dolu olduğu ve mahsulün çok iyi beklenmesinden dolayı iyi olacağı söylenmişti.

Meşe Palamudunda bu dönemde kıtlık beklenmişti. Kuru üzümde 1910'dan beri bitki hastalığı vardı. Bunun için mahsul beklentisi elverişsizdi. Bu ürün 1910'da 18.000, 1909'da 54.000 tondu, 1911'de ise 30.000 tonluk bir üretim beklenmişti. Bundan dolayı fiyatların yükselmesi olası bir durumdu. İncirde soğuklardan etkilenen ağaçlar nedeniyle daha az üretim beklenmişti. Tütünde ise ekimler önemliydi, ancak yağmurun olmayışı nedeniyle verim beklenenden daha az olmuştu. 1910'da verimin yüksek olmasına rağmen fiyatlar yüksekti ve sonuç olarak, yeni mahsul toplanırken fiyatlarda artış olacağı düşünülmüştü.¹²⁴

1.2.2.2. İzmir'de Kuruyemiş, İncir ve Zeytinyağı

Kasım 1911'de yayımlanan rapora göre; ceviz, İzmir'den her biri 40-45 okka olan 10.000 ila 12.000 çuval kadar yıllık olarak, özellikle ABD, Almanya, Avusturya ve Belçika'ya ihraç edilirdi. İzmir pazarına varışlar Eylül bitiminde başlar ve Ekim ayı başında mallar yurt dışına gönderilmeye hazır olurdu. Kural olarak sözleşmeler Eylül ayında kapatılır ve bazı yerel bankalarda açık krediyle ödeme yapılırdı. Yerel fiyatlar okka başına 8 ila 12 kuruş arasında değişirdi. Ürün alıcının mağazasında teslim edilirdi. Kabuklu fındıklar da İzmir'den ihraç edilirdi ve kabuksuz fındıklardan iki ila üç kat daha pahalıydılar. Fıstık Suriye civarı ürünüydü. Halep başlıca pazarlardan biriydi. Yıllık toplam üretim 200.000 ila 250.000 okka arasındaydı. İzmir, İstanbul ve Anadolu'nun iç bölgelerinde

¹²³ 1 okka 1228,8 veya 1282,8 gram ve 400 dirheme denkti. Bkz. Taşkın, **Osmanlı Devleti'nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri**, 96,97. Ayrıca Bu dönemde 1 libre = 0.4536 kg = 0.3538 okka. Bkz. **Levant Trade Review**, 10 (1), Haziran 1922, 78.

¹²⁴ "Crop Condition at Smyrna", **Levant Trade Review**, 1 (1), Haziran 1911, 102,104.

toplam tüketimin 15.000 civarında olduğu tahmin edilirdi. İzmir yılda 80.000 okka ihraç ederdi. Mallar Ekim ayı başlarında ihracata hazır hale getirilirdi. Satışlar Ağustos ve Eylül aylarında sözleşme ile yapılır ve yurtdışındaki ithalatçılar kural olarak yerel bankalarla, kendi ülkelerindeki benzer kurumlar aracılığıyla satıcıya ödeme yaptığı gibi düzenlemeler yapar, fatura ve nakliye belgelerinin teslimi üzerine ödeme yapılırdı. İzmir’de geçen yıl (1910) fiyatlar okka başına 74 ila 77 kuruş arasında değişirdi.

ABD, Almanya ve Avusturya, belirtilenler kapsamında, bu ürünün İzmir’deki en büyük alıcılarıydı. Satın alma koşulları, üretim merkezlerinde İzmir’den daha uygun olabilirdi. İki ayrı badem çeşidi İzmir’den (yerli ve Sakız Adası bademi) ihraç edilirdi. Sakız Adası bademi adını üretildikleri adadan alırdı. Bu badem, küçük, çok yumuşak ve çok iyi bir tada sahipti. İspanyol bademine çok benzerdi. Öncelikle şekerleme ve diğer tatlıların yapımında kullanılırdı. İzmir’de ve ülkenin iç kesimlerinde kavrulmuş badem ezmesi popülerdi. Yerli badem, Sakız Adası bademinden daha sert ve daha büyüktü. Yerli bademin yıllık üretimi, İzmir’in neredeyse yarısını ihraç ettiği 100.000 ila 130.000 okka arasındaydı. Sakız Adası ise ortalama olarak 2.000.000 ila 2.500.000 okka arasında üretirdi. Fiyatlar İspanya’dan yapılan ihracatın bir miktarına bağlıydı. Kuruyemişler Eylül ve Ekim aylarında ihracata her zaman hazırdı ve satışlar diğer kuruyemişlerle aynı şekilde gerçekleşirdi. Fındık sadece Karadeniz bölgesinin ürünüydü ve yıllık üretimin en büyük kısmı İzmir’e sevk edilirdi. Bu ürünün yaklaşık değeri 6.000.000 lbs (yaklaşık 2.721,554 kg) olarak tahmin edilirdi. Burada en çok aranan “yuvarlak” ve “sivri uçlu” fındıklar olarak bilinen iki kalitede fındık vardı. İhracat Eylül ve Ekim aylarında başlar ve yurt dışına satışlar için bir ay kadar önce pazarlık edilirdi.¹²⁵

Kasım 1911’de yayımlanan bir başka rapora göre 1911’de İzmir pazarında incir, ağaçların kuzey rüzgârlarından ve kuruluktan dolayı %15-%20 arasında kayıp vermişti. 1910’da Amerikan pazarının ve bu şehirdeki Amerikan başkonsolosluğunun baskısı altında hareket eden İzmir incir toptancıları, burada daha önce bilinmeyen temizlik ve hijyen koşullarında çalışmıştı. Belediye, fabrikaların ve işçilerin temizliği ile ilgili çok ciddi kurallar koymuştu. 1911’de belediye memurlarının gözetiminde aynı sağlık önlemleri uygulanmıştı. Belediye Başkanı, özellikle şehirde Kolera varlığının neden olduğu koşullar göz önüne alındığında, iş sorusuna olağanüstü önem verdiğini belirtilmişti. Tüm önlemlerin alındığını ve böylelikle en zor denetlemelerin yapıldığı açıklanmıştı. İşçilerin çalışma

¹²⁵ “Smyrna’s Nuts, Figs and Olive Oil”, **Levant Trade Review**, 1 (2), Kasım 1911, 201,204.

saatleri içerisinde olası kolera vakalarını engellemek için belediyenin doktorları tarafından günlük olarak fabrikalarda iki denetim yapılması; talihsiz bir şekilde handa çalışan bir kişinin koleraya yakalandığı tespit edilirse hanın derhal kapatılacağı ve yeni sipariş beklemeden çalışmanın askıya alınacağı anlamına gelmişti.

İzmir'deki Amerikan Başkonsolos Yardımcısı, 1910'da Konsolos Harris'in izleyeceği planı izlemiştir. Fabrikalar üzerinde aktif bir denetim yapacak; sıhhi durumları hakkında bilgilendirilecekti. İşin yapıldığı koşulları şahsi teftiş ile tespit edecek ve koşullardan memnun olduğunda, malların ABD'ye girişine izin veren sertifikayı imzalayacaktı. Bu belge, Konsolos tarafından onaylanan özel incir sertifikasıydı ve bir nevi ihracat izin belgesi işlevi görürdü.¹²⁶

Mart 1913'te yayımlanan bir başka yazıya göre Batı Anadolu Bölgesi'nin diğer bir ihraç ürünü olan zeytinyağı üretimi yıllara göre değişiklik göstermişti. Nitekim bunun en önemli nedeni önce Trablusgarb, sonra ise Balkan Savaşları ve Birinci Dünya Savaşı dolayısıyla oluşan insan gücü eksikliğiydi. 1911-1912 ve 1912-1913 sezonlarında bölgelere göre ürün miktarları Tablo 9'da her biri 252 galon ton olarak verilmiştir.

Tablo 9
İzmir Bölgesinde Zeytinyağı Üretim Merkezleri ve Yıllara Göre Üretim Miktarı (1911-1913)

Bölge	1911-12	1912-13
Midilli	30,000	5,000
Ayvalık	6,000	3,000
Edremit	7,000	6,000
Aydın	25,000	5,000
Adalar	6,000	1,000
Toplam	74,000	20,000

Kaynak: Levant Trade Review, 2 (4), Mart 1913, 376.

1912 yılındaki fiyatlar ton başına ortalama 180 \$ değerindeydi. Yemeklik yağlar için ton başına 243-253 \$, daha kaliteli olan ticari yağlar ton başına 243-253 \$ ve daha değerli yemeklik yağlar ise 316-326 \$ değerine satılırdı. Bu yağlar İzmir Limanı'ndan İngiltere'ye

¹²⁶ "The Smyrna Fig Season", *Levant Trade Review*, 1 (2), Kasım 1911, 182.

ticari yağları, Balkan Devletlerine, İtalya ve Fransa'ya yemeklik yağları, Rusya'ya yanmış yağları ve ABD'ye neredeyse sadece mekanik yağları ihraç ederdi. İzmir'den ABD'ye 1908'de 127.119, 1909'da 135.349, 1910'da 106.033, 1911'de 68.617 \$ değerinde zeytinyağı ihraç edilmişti.¹²⁷

1.2.2.3. İzmir Bölgesinde Maden Kaynakları

Kasım 1911'de yayımlanan bu rapor İzmir ve çevresinin maden kaynakları hakkında antik eserlerden yararlanılarak ve saha çalışmaları yapılarak hazırlanmıştı. Yazıya göre modern çalışmalar onaylamasa da antik yazarların eserleri bu ilde maden zenginlikleri ile ün kazanmışlardı. Bölgede aktif olarak çalıştırılan iki maden vardı. Bunlar Karaburun'un cıva madenleri ve Cinli Kaya'daki antimoni madenleriydi. Madencilikteki diğer tüm girişimler başarısız olmuştu. Eskilerin kullandığı köle işçiliği maden yataklarının kullanılması nedeniyle bir kâr kaynağıydı. Bununla birlikte, bölgenin her yerine dağılmış olan her türlü madenin önemli belirtileri vardı. Ancak keşfedilen sayısız maden yataklarının değerini kanıtlamak için çok az ciddi çalışma yapılmıştı. Öte yandan, zımpara taşı ve krom gibi metalik olmayan madenlerin işlenmesi geniş çapta sürdürülmüş ve bu il uzun süre bu iki madende dünyanın neredeyse tüm ihtiyaçlarını karşılamıştı.

Ulaşım tesislerinin yokluğu, fazla sayıdaki krom madeni sahibinin, Yeni Kaledonya ve Rodos'un daha ucuz madenleriyle rekabet etmeyi imkânsız kılmış ve çalışmalarına son vermek zorunda kalmıştı. Belirtmek gerekir ki, zımpara taşı üretimi sürekli olarak artmış ve bu il, dünyanın bu alanda ihtiyaçların tamamını sağlayan Yunan Nakşa adasıyla birlikte karşılamıştı. Mermer, bir başka madendi ve düzgün işlendiğinde güzel bir şekilde geri dönüş sağlayacak birçok ünlü taş ocağı vardı. Bu ildeki madencilik teşebbüsünün başarısız olmasının asıl nedeni uygulamalı maden ocaklarının sahiplerinin bilgisizliği olmuştu. Bakır, gümüş kurşun, altın içeren piritinler ve cıva madeni açmak ve geliştirmek için birçok girişimde bulunulmuş ama bu girişimler maden damarının zayıf olmasına dayandırılarak kabul edilmemişti. Yine, umut vaat eden maden ocakları sahipleri tarafından elde tutulmuş herhangi bir yetkili kişinin bunları işletmesini imkânsız kılmıştı. Yazıya göre Türk madencilik yasaları da ülkenin gereksinimlerini karşılamamakta ve dolayısıyla gelişmeyi de engellemekteydi. Bir bütün olarak ele alındığında, bu ilin toprağı altında pek çok maden zenginliklerinin saklı olduğu konusunda çok az şüphe vardı. Devletin sanayiye teşvik etme

¹²⁷ "Olive Oil Crops in Smyrna", *Levant Trade Review*, 2 (4), Mart 1913, 376.

yönündeki artan eğilimi ile zamanla birçok kârlı madenin ortaya çıkması ve açılması ihtimalinin olabileceği konusunda beklenti vardı.

Yazıda belirtilene göre altın madeni konusunda antik yazarlar, Sart Çayı'nın altın kumları ve Antik Lidya topraklarının madenleri üzerinde dururdu. Bilinenler, Bozdağ dağları arasında yayılan ve İzmir şehrinin tepelerine ulaşan eski çalışmaların izleriyle sınırlıydı. Bu eski çalışmalardan yatırım yapılanlar, Arap Dağı ve Dilek dağının altın ve gümüş madenleri olarak bilinen İzmir'in yakınında bulunan madenlerdi. Altın burada esas olarak ayrılmış demir piritler ile birleşik halde bulunmuştu.

Farklı maden yatakları açıkça görünmekteydi. Bunun için ciddi üretim çalışmalarının başlaması beklenmişti. İzmir'deki madenlerden sonra, Sardis (Manisa'nın Salihli ilçesine bağlı Sart kasabası yakınlarında bulunan ve Lidya (Lydia) devletine başkentlik yapmış antik kent) civarında bulunanlar büyük ilgi görmüştü. Burada eski çalışmaların belirtileri ve araziye yayılmış çok miktarda cüruf vardı. Sardis ile Bayındır bölgesi arasında hiçbir şekilde dikkat çekmemiş olan belirtiler mevcuttu. Eski çalışmaların yanı sıra, neredeyse hem altın hem de gümüş taşıyan birçok mispikel cevheri (arsenik pirit) ortaya çıkmıştı. Bu birikintilerin birçoğu çalışılmış ancak maden cevherinin birkaç metre derinlikten sonra sıkıştığı görülmüştü.

Kükürtlü kurşun, mispikel veya demir oksidi ile ilişkili olanlar hariç, bu ilde gümüş görülmemişti. Bakır metali ülkenin her yerine çok yaygın bir şekilde dağılmış ancak bu bölgede çalışma yapılmamıştı. Cıva madeni şehrin her tarafında vardı. Gümüş cıva madenciliğinin ülkenin en önemli endüstrilerinden biri haline gelmesi muhtemeldi. Bölgede çalışılmış tek maden İzmir Körfezi girişindeki bir dağlık burun üzerinde yer alan Karaburun madeniydi. Antik zamanlarda bu cevhere büyük önem vermişler ve Efeslilerin eserleri, Bozdağ'da bulunan altın cevherlerinin arıtılmasında kullanıldığı söylenen bir maden ocağı Ödemiş kasabası yakınında görülmüştü. Ancak, antik çağda yaşayanlar kendilerini zengin maden damarlarıyla sınırlamışlardı.

Modern aletlerin büyük kâr elde edebileceği büyük miktarda hammaddeyi ihmal etmiş oldukları görünmüştü. Kurşun madeni tamamen işlenmiş gibiydi ve yeni kaynakların üretimine yönelik tüm girişimler başarısız olmuştu. Çinko madenini geliştirmek için ilin her yerinde önemli miktarda para harcanmış ancak hiçbir geri dönüşü olmamıştı. Hakkıyla işletilen tek maden, Sisam adasının karşısındaki kıyıda, deniz kıyısına yakın olan Kimiturya'nın madeniydi. İş askıya alınmasına karşı yakın zamanda açılması beklenmişti.

Antimoni madeni geniş bir şekilde bölgede yayılmıştı. Ancak pazarının yetersiz olması nedeniyle dikkat çekmeyen başka bir madendi. Sadece Cinli Kaya madenleri çalıştırılırdı. Bu madenden yılda yaklaşık 1000 ton üretilirdi. Asbest bol miktarda bulunurdu ancak yapısı, ticari olarak kullanışlı hale getirmek için çok kırılıyordu. Mika madeni bölgede bulunmaktaydı ancak madencilik için yapılan tek girişim başarısız olmuştu. Demir madeni yatakları Beş Parmak dağlarında çok saf şekilde bulunurdu. Demiryolunun denize maliyeti, kârlı bir şekilde çalışabilmeleri için çok büyük olacaktı. Bu madenlerin yanı sıra, başka pek çok maden cevheri yatağı da İzmir ve civarında bulunurdu. Ancak hiçbirinin ucuz taşımayı mümkün kılacak kadar denize yakın bir yerde bulunmadığı tespit edilmişti.

Krom madeni bir zamanlar ihracatın en çok uğraştığı bir madendi. İlk imtiyaz sahiplerinin artıklarının görüldüğü az dereceli madenlerle sınırlıydı. Bu madenin pek çok büyük ve zengin kütlesi vardı ancak durumlar cevherin kârla taşınmasını imkânsız kılmıştı. Zımpara taşı madeni her yıl çok miktarda ihraç edilirdi. Bilinen tüm ocaklar, aralarındaki ticareti neredeyse tekelleştiren birkaç mal sahibinin elindeydi. Şap, manyezit, sabun taşı, pirit, sabun kili madenlerinin hepsi bu bölgede boldu. Ancak ucuz olduğundan çalıştırılmazlardı. İzmir bölgesinden çıkan maden sevkiyatı, zımpara taşı, krom cevheri, antimon ve cıva ile sınırlandırılmıştı. Bu listeye başka madenlerde şüphesiz eklenebilirdi. Türk yasalarının madencilik endüstrisine gerçekten ciddi bir ivme verip veremeyeceği şüpheliydi. Tablo 10’da 1910 yılında İzmir’deki maden üretim değerleri verilmişti.¹²⁸

Tablo 10

1910 Yılında İzmir’de Çıkarılan Maden Miktarı ve Tahmini Değerleri

Ürünler	Tahmini Değer \$	Ton
Zımpara	278,394	17,575
Antimoni	3,532	71
Krom	147,295	13,854
Cıva	78,801	89
Gümüş Kurşun	2,154	82
Manganez	49	6
Arsenik	79	3
Linyit	12,315	5,508
Toplam	522,640	37,278

Kaynak: Levant Trade Review, 1 (2), Kasım 1911, 148.

¹²⁸ “Mineral Resources in the Smyrna Region”, **Levant Trade Review**, 1 (2), Kasım 1911, 144,148.

1.2.2.4. İzmir Ticarî Koşulları

Haziran 1913'te yayımlanan rapora göre Trablusgarb Savaşı'nın bitmesi ve Balkan Savaşları'nın sürmesi İzmir bölgesindeki esnafa pek fazla etki etmemiş ve ticareti olumsuz etkilememişti. Belirli miktarlarda bireysel kayıp görülmüş ama savaşın etkisi bu coğrafyaya diğer bölgelere kıyasla uğramamıştı. Bölge erkeklerin cepheden ve esaretten geri dönmesini sabırsızlıkla beklenmişti. Çünkü hasat zamanı el emeği gücü bu bölge için çok önemliydi. Bölgede tahıl ihracatı yasağı bulunuyordu ve rapora göre üreticiler bu durumdan çok mustarıptı. Yeni yetiştirilen tahıl miktarı önemli oranda düşecekti bundan dolayı yetkililer tahıl ihracatı yasağını kaldırmalı ve ihracat ile yeni mahsul elde etmeliydi. Bu yasanın yürürlükte kalmasına muhtemelen İstanbul'daki bazı hükümet yetkililerinin ihmali ve ilgisizliğinin daha uzun süre devam etmesine izin verildiği takdirde tahıl fiyatları kaçınılmaz olarak tepki verecekti ve küçük çiftçiler bu durumu karşılayamayacak hale gelecekti. 1913'te bol tahıl mahsulünün yanı sıra, meyve ve tütün üretiminin de önceki rakamları aşması beklenmişti. Özellikle tütün üreticileri Makedonya'daki ekimden yararlanmak zorunda kalmıştı. Bölgede hazinenin yenilenmesi gerektiği ve zaten aşırı yüklenmiş bir nüfusa yeni vergilendirme uygulanacağı kabul edilmişti. Yeni vergilendirmenin ne şekilde gerçekleşeceği bilinmiyordu. Gayrimenkulün yeni gelirlere büyük ölçüde katkıda bulunmak üzere tekrar talep edileceği düşünülürdü. Uzun süre sabredenlerin arasında bile hoşnutsuzluk mırıltıları vardı ve bir kıvılcım halkı isyan hareketlerine teşvik edebilirdi. Bölgede uygulanan vergilendirmenin tüm sanayi üzerinde kısıtlayıcı bir etkisi vardı bundan dolayı halkın satın alma gücüne karşı etki ederdi.

Bölgenin gelişimini engelleyen diğer bir olumsuz durum ise yeni zorunlu askerlik yasalarının bir sonucu olarak endüstriyel unsurların sürekli göçe tabi tutulmasıydı. Bu bölgede yaşayan reaya veya Hristiyan unsurlar her şeyden önce hiçbir fedakârlıktan kaçınmadan Osmanlı Ordusunda hizmet edecekti, dolayısıyla askerlikten muafiyetini satın alamayanlar ülkeyi terk etmek zorunda kalırlardı. Binlerce kişi arkadaş ve akrabalarını takip ederek çoktan ayrılmıştı. Binlercesi de daha ayrılacaktı. Devletin hizmeti için yeni vergi talep etmesi insanların ayrılışına neden olmuştu. Bu durum ise sadece maliyeti arttırmakla kalmayıp aynı zamanda emek standardını da düşüren göçmen akışını artırmaya hizmet etmişti. Yayımlanan devlet gelirleri önemli bir düşüş göstermişti. Bu elbette savaşın doğrudan sonucuydu ve muhtemelen normal rakamlara geri dönülmesi biraz zaman alacaktı. En büyük düşüş gümrükteydi. Kereste ticaretinde belirgin bir artış vardı. Yerel bir firma

tarafından 100.000 \$ değerinde Amerikan amı satın alınmıştı. Amerikan mobilyaları ve margarin yağı için artan bir talep vardı.

Öte yandan yerel üretim nedeniyle pamuk tohumu yağı ithalatı önemli ölçüde maddi olarak etkilenebilirdi. Kasaba (Turgutlu) civarında kurulan yeni ve büyük fabrikalar sonbaharda faaliyete başlaması planlanmıştı. Mevcut fabrikaların kapasitesi yerel tohumun tedarikinden daha büyüktü. Daha sonra şehrin ortasında üzücü bir olay yaşanmıştı. İzmir kalesinin karşısında Amerikan Nevada gemisi bir mayın tarafından havaya uçurulmuştu. Aynı yerde Fransız gemisi olan Senegal’de birkaç gün önce benzer bir kaderle karşılaşmıştı. Yaklaşık elli kişi hayatını kaybetmişti. Yetkililer bütün limanı mayınlardan temizlemek için talimatlar vermişti.¹²⁹

1.2.2.5. İzmir Bölgesinde Tarım Makineleri

E. K. Lambriche tarafından Eylül 1914’te kaleme alınan yazılan bu yazıda İzmir bölgesinde ithal edilen tarım makineleri ve tarım koşulları ile ilgili bilgiler verilmişti. Yazıya göre modern tarım aletlerinin ve makinelerinin bu bölgeye girişi nispeten yeniydi İlk ithalat yaklaşık 35 yıl öncesine dayanmaktaydı. Getirilen ilk aletler ABD’den sabanlar ve İngiltere’den harman makineleriydi. Tanıtımı birçok engel ve zorlukla karşılaşmıştı. Yerli pulluk, toprağı çizen veya kıran ancak ters çevirmeyen demir uçlu dikdörtgen bir ağaç parçasından oluşurdu. Tarlada ileri-geri şeklinde çalışılırdı. Karşıya geçerken, A pulluğu sağlam zeminde ve B pulluğu ise sürülmüş toprağın üzerinde yürütülürdü. Köylüler bu sistemin toprağı ve hayvanları dinlendirdiğini iddia ederlerdi.

Ticaretin büyük kısmını üstlenen ABD’nin yanı sıra bu bölgeye pulluk tedarik eden başlıca ülkeler Yunanistan, İngiltere ve Almanya’ydı. Yunan pullukları büyük miktarlarda ithal edilir ve özellikle Yunanlı çiftçiler arasında hazır bir pazar bulurdu. Yunan sabanı dövme demirden yapılmıştı ve yüzeyi çok kabaydı. Köylüler, demirden olan noktayı ateşin içinde işleyip ona istenilen şekli vermenin avantajını bilirdi. İe aktarılan pullukların kıvrımları tek kulpluydu, çift kulplu olanlara tercih sadece birincisinin görece düşük maliyetinden kaynaklanırdı.

Bölgede İngiltere, Avusturya ve ABD’den satın alınan, 1912’de altı ve 1911’de on iki olmak üzere 1913 yılında ithal edilen toplam yirmi harman makinesi vardı. Köylünün

¹²⁹ “Smyrna Trade Conditions”, **Levant Trade Review**, 3 (1), Haziran 1913, 46,49.

satın alma kapasitesi değişmediği sürece bu makinenin satışlarının artması ihtimali yoktu. Harman burada beygir gücüyle yapılırdı. İş nispeten ucuza mal olurdu. Hasat makineleri, biçerdöverler ve biçerbağarlardan 1913 yılında, özellikle ABD ve Kanada'dan 398 adet ithal edilmişti. Tırmıklar önceden İngiltere'den ithal edilirdi, ancak İngiliz markası tırmıklar bu bölgedeki atlar için çok ağır bulunmuştu. Ana tedarik ülkeleri ABD ve Kanada'ydı. Kanada'dan ithal edilen tırmıkların çoğunun, Kanada yaylı tırmıklarının burada satılmaması nedeniyle Amerikan yapımı olduğuna inanılırdı. Talep, Amerikan kollu 25 dişli tırmık içindi. Tekerlekler ise önemsiz miktarda, zaman zaman deneme amaçlı ithal edilirdi. Bunun yerine öküzlerin sürüklediği ağır bir odun parçasını(apsut) kullanmak daha ucuz bulunmuştu.

Diğer tarım makinelerine gelince; çim biçme makinelerinin ithalatı, bu bölgede çok az çim olduğu için zorunlu olarak sınırlı miktardaydı. 1913 yılında 28'i ABD'den ve 1'i Kanada'dan ithal edilen 29 makine vardı. Asma ilaçlama makinelerinin satışı mevsime göre değişirdi; kurak havalarda makineye ihtiyaç duyulur ve sonraki yıl satılan miktarların yerini alacak büyük miktarda ithalat yapılırdı.

1912 yılında 793'ü Fransa'dan, 82'si Yunanistan'dan ve 45'i Almanya'dan olmak üzere 920 makine ithal edilmişti. 1913 için ithal edilen toplam püskürtücü miktarı 464'tü. Dünyanın en kapsamlı ve en verimli bölgelerinden biri olan bu bölgenin harika olanakları düşünüldüğünde, tarım makinelerinin önemi sürekli artardı. Vilayetin tarım müdürü tarafından sergilenen enerji sayesinde son zamanlarda bu ticarete ivme kazandırılmıştı. Arazi büyük ölçüde geniş tutulmasına rağmen, kendi aletlerini yapan ve pahalı olanları satın alamayan köylüler tarafından çalıştırılırdı.

Tarımsal aletler konusunda krediye değer istatistikler elde etmek mümkündü. Tarım aletleri Türkiye'ye gümrüksüz ithal edilirdi. Bu nedenle, yerel tarım müdürlüğü, bu başlık altında ücretsiz giriş isteyen tüm makineleri incelemeye davet eder ve bunların tümünü listeleterek kayıt altına alırdı. Bölgeye 1912 yılında 105.000\$ ve 1913 yılında 76.781\$ değerinde Tablo 11'de belirtilen tarım makineleri ithal edilmişti.¹³⁰

¹³⁰ E. K. Lambliche, "Agricultural Machinery in Smyrna District", **Levant Trade Review**, 4 (2), Eylül 1914, 182,185.

Tablo 11

1912-1913 Döneminde İzmir ve Civarında İthal Edilen Tarım Makineleri ve Değerleri

Alet Türü	Tüm Ülkelerden	Alet Türü	Tüm Ülkelerden
Pamuk Çırçır	21	Çim Biçme Makinesi	57
Tahıl Ayırıcı	5	Pulluk	8.058
Tırmıklar	30	Biçerbağlar	240
At Tırmıkları	74	Biçerdöver	556
Bileyici	5	Buharlı pulluk	1
Lokomotif	1	Püskürtücü	464
Mısır Daneleme Makinesi	15	Motorlarıyla Birlikte Eleme Makinesi	4
Harman Makinaları	2	Makinelerin Değerleri	\$ 19.091

Kaynak: Levant Trade Review, 4 (2), Eylül 1914,185.

1.2.3. Çukurova Bölgesi Raporları

1.2.3.1. Çukurova Notları

Demosthenes Lykiardopoulos tarafından Haziran 1911’de yazılan bu yazıda Adana ve Çukurova bölgesi ile ilgili ekonomik bilgiler verilmişti. Yazıya göre Adana, Türkiye’de esasen tarım şehriydi. Tahıl ve pamuk ürünlerinin durumu nüfusun satın alma gücüyle orantılıydı. Mersin’in ilçelerinde buğdayın orantılı verimi sekize birdi, Adana ve Tarsus bölgelerinde altıya birdi ve Mersin ve Tarsus arasındaki İlçe olan Hamidiye’de ise on ikiye birdi.

Genel değerlendirmelere göre 1910 yılında elde edilen 25.000 ton buğdaya karşın 1911’de daha az buğday beklenmişti. Arpa ve susamda aynı buğdayın görüntüsünü vermişti. Tahılın veriminin düşmesinin nedeni gübrelerin kullanılmamasından dolayı toprağın kademeli olarak kıraçlaşmasıydı. Gübre kullanımı için denemeler yapılmış muhtemelen bu yıllardan sonra Adana ve civarında suni gübreleme başlamıştı.

Pamuk mahsulü 1910 yılına göre yaklaşık 80.000 balya tutarında bir artış göstermişti. Pamuk yetiştiriciliğine ayrılmış arazide yaklaşık %30’luk bir artış olmuştu. Tarsus’ta üç iplik fabrikası vardı bu fabrikalara ek olarak Adana ve Tarsus’ta 35.000 balya kapasiteli büyük bir iplik fabrikasına ihtiyaç duyulmuştu. Mersin’de bu dönemde iki yeni pamuk tohumu yağı fabrikası da çalışır haldeydi. 1911’den itibaren ise mahsulün tamamını

kullanmaya başlayacaktı. Bol yağmurdan dolayı yabancı otlar pamuk ürününe zarar verirdi çünkü pamuk bitkisinin etrafını çok fazla yabancı ot sarardı. 1911 yılındaki hasat döneminde de bu yaşanmıştı.

Pamuk üretim giderlerini azaltmak için pamuk bitkisini sıra halinde toplanılması önerilmişti. Böylelikle yabancı otları temizleme makinesi kullanılabilirdi. Rus Türkistan'ında kullanılanlara benzer bir şekilde kabuk soyma makineleri, pamuğu kozadan ayırmak için tanıtılmış ve başarılı olması durumunda el emeğinin yerine bu makineler kullanılmaya başlanacaktı. Yerel pamuğun çırçırlanması İngiliz deri çırçır makineleri tarafından yapılırdı. Amerikan makinelerinin lifleri kestiği iddia edilirdi. Yerel tarımın bir özelliği de el pulluklarından ağır buharlı pulluklara ve harman etme makinelerine kadar tüm tarımsal aletlerin ve makina sınıflarının bolca kullanılmasıydı. 1911'del büyük buharlı pulluklarla tarlaları sürmek için çok fazla miktarda küçük pulluk, bir adet benzinli motor sürme makinesi ve on iki adet buharlı çekiş motoru ve harman etme makinesi ithal edilmişti.

Amerikan biçerdöver makineleri yerel pazarda revaçta olan üründü. 1911 yılında 300 adet ithal edilmiş ancak 100 kadarı geç teslim edildiği için alınmamıştı. Tarım makineleri için bir motor gücü olarak benzin ve gazyağı kullanılmasının, her tür yanıcı yağ için depoların kurulmasından dolayı burada memnuniyetle karşılanırdı. Amerikan N.Y. Rochester vakum yağı şirketi, Mersin'e ihracat yapmaya başlamıştı.¹³¹

1.2.3.2. Çukurova'nın Gelişimi

Eylül 1912'de Levant Trade Review'de yer alan bu rapora göre Mersin Limanı bu bölgede ihracata büyük değer katmıştı. 1905-1910 yılında bu bölgenin gümrük verilerine göre ihracat değerleri Tablo 12'de gösterildiği gibiydi. Trablusgarb ve Balkan Savaşları'nın Türkiye'nin diğer bölgeleri gibi bu bölgeye etkisi büyüktü. 1914 yılı itibariyle pamuk ticaretini uygun fiyatlarla satan tüccar moratoryum yani borç ertelemelerle rahatlamıştı. Gıda maddeleri, hırdavat ve pamuk ürünlerine ihtiyaç duyulmuştu.

¹³¹ Demosthenes Lykiardopoulos, "Notes From Cilicia", **Levant Trade Review**, 1 (1), Haziran 1911, 110,112.

Tablo 12

Mersin Limanı 1905-1910 Yılları İhracat Değerleri

Yıl	Altın Türk lirası	Dolar
1905	39.000	172.000
1906	41.000	180.490
1907	49.000	215.600
1908	52.000	228.800
1909	66.000	270.490
1910	71.000	312.400

Kaynak: Levant Trade Review, 1 (4), Mart 1912, 442.

Türkiye’de Adana bölgesi tarım makinelerinin ve sanayi makinelerinin kullanımında çok ilerideydi. Bu bölgede, İngiltere’den ihraç edilen buharlı tarım aletleri ve harman dövmeye makineleri kullanılırdı. Temel ihracat ürünleri buğday, pamuk, susam, tahin, kitre, sarı meyveler, kayısı çekirdeği, yün ve keçi derileriydi. ABD’ye yapılan ihracat çoğunlukla yün, tahin ve kitreden ibaretti. Bu bölgenin ticaretini artıran unsurlar, ulaşım yatırımları, İngiltere’den başta olmak üzere batılı ülkelerde ithal edilen tarım makineleri, Mersin Limanı’nın modernleştirilmesi, Çukurova’ya daha fazla önem verilmesi ve daha geniş arazilerde tarım yapılması, modern tarım yöntem teknik ve aletlerinin kullanılması sayılabilir.¹³²

John Debbas tarafından Eylül 1912’de kaleme diğer bir Çukurova yazısında önemli bilgiler verilmişti. 1911 ve 1912 yılı uzun süren kuraklık ve ardından geçen sonbaharda meydana gelen bol miktarda yağış nedeniyle Çukurova’nın her tarafında mahsuller ağır hasar görmüştü. Ovalarda yer alan tarlaların çoğu sular altında kalmış ve buralara yığılan su tohumları tahrip etmişti. Bazı bölgelerde zarar çok fazlaydı, yaklaşan sezondan dolayı Rusya ve Romanya’dan tohumlar sipariş edilmişti. Bölgedeki tahıl ürünleri buğday, arpa ve yulaftan ibaretti, bunların en önemlisi daha büyük ölçüde yetiştirilen buğdaydı. Sert ve kırmızı olan bu tür, bu bölgeye özgüydü. Yabancı tohumlarla birçok deney yapılmış ancak birkaç yıl sonra hepsi bozulmuştu. Beyaz ve sert Rus buğdayı, bu soğuk iklimde diğer tüm buğday çeşitlerinden daha uzun ve daha fazla dayanabilmişti. Verimsizlik, sığırları ve tüm çiftlik hayvanlarını beslemek için kullanılan saman eksikliğine de neden olmuştu. Taze ot

¹³² “Progres in Cilicia”, **Levant Trade Review**, 1 (4), Mart 1912, 442,444.

ilkbahar gelene kadar hayvanlar için tek besin kaynağıydı. 10 ila 12 kuruşluk iki torba saman bu dönemde 45-50 kuruştan satılmıştı. Kışın ise daha da artacağı düşünölmüştü. Tahıl kıtlığının telafi edilmesi için 100.000 balya pamuk verimi hedeflenmişti. Aslında, her şey bu sonuca katkıda bulunmuştu. Tahıl tohumları tüm tarlalarda zarar görmüştü bundan dolayı ekim alanının genişlemesi pamuk ekimini güçlendirmişti. Yine hava koşulları tüm yaz boyunca elverişliydi. Ancak asıl faktör ise modern makinelerin kullanımı nedeniyle geliştirilmiş çiftçilikti.

Bu bölgede buharlı çiftçi makineleri bilinmeden ve kullanılmadan önce ortalama bir mahsul nadiren 50.000 balyaya ulaşırđı. 1911’de 75.000 balya üretilmiş ve 1912’de ise en az %25 daha fazla bir artış beklenmişti. Çiftçilik ürünleri denenmiş alet tipleri dikkatlice uygulanmıştı. Mevcut hayvan ve at cinslerinin uygun olmadığından dolayı hayvanla çalışan makineleri kullanmaktan vazgeçilmişti. Bu nedenle güçle çalışan makineler benimsenmiş ve buharlı makineler tercih edilmişti. Bölgede bu makinelerin yüzlercesi kullanılmıştı. Almanya’dan alınan bazı istisnalar dışında makinelerin tamamı İngiltere yapımıydı.

Bölgedeki pamuk tohumlarının özellikleri ise genel olarak şöyleydi; Yerli pamuk tohumu, beyaz ve yüne benzer kalitesiz kısa lifli olup Mısır ve Amerikan pamuğundan kalitesizdi. Mısır’ın pamuk tohumu Türkiye’de ilk kez 1911-1912 yılında ekilmiş iklim şartlarından (yaz kuraklığı, su eksikliği) dolayı memnun kalınmamıştı. Amerikan pamuk tohumu daha önce de belirttiğimiz gibi Türkiye’ye İngilizler aracılığıyla gelmişti. İkinci Meşrutiyet yıllarında ise el emeğinin yetersizliğinden dolayı pek fazla kullanılmamıştı. Diğer bir pamuk tohumu da Rus pamuk tohumuydu ki bu tohum yerli tohum çeşidi ile benzerlik gösteren bir tohum türüydü

El emeği, özellikle pamuk toplama için gittikçe yetersiz hale gelmişti. Bu çalışmaya %8 ile 10 oranında ödenen aynı, genellikle birkaç hafta sürerdi. Sıkıntılı süreçlerde bu fiyat oranları %12 ile 15 arasında seyrederdi. Yağmurlu havalardan sonra köyler ve ilgili pazar merkezleri arasında sürekli veya kolay bir ulaşım ya da mahsullerin depolanmasını kolaylaştırmak için izin veren yol yoktu. Her ne kadar yüksek ücretler talep edilse de ulaşım araçları az ve bozuktu. Deve ve sığır arabalarıyla yapılan taşımacılığın yavaşlığı ve taşımacılıkta istenen oranlara ulaşamama, daha kullanışlı araçların gerekliliğini ortaya

koymuştur. Bu sorun makine kullanılarak kolaylıkla çözülebilirdi. Bölgede özellikle traktörlere ihtiyaç duyulmuştur.¹³³

1.2.3.3. Adana ve Çukurova'nın Olanakları

W. N. Chambers tarafından Eylül 1914'te Levant Trade Review için yazılan bu yazıda Adana ve Çukurova hakkında şu bilgilere değinilmiştir. Amerikan Papaz Okulu binasının temelleri için sağlam bir zemin bulmak amacıyla yaklaşık on metre aşağı kazdıktan sonra, işçiler bir kavanozu ve birkaç çömlek parçasını bulmuşlardı. Toprak bu derinlikte bile yumuşaktı ve kazıklar kolayca sürülebiliyordu. Bu ipuçları Adana bölgesinin sahasının yüzyılların birikimlerinin derinliklerinde kaplandığı antik bir alan olduğunu göstermişti. Buranın tarihi belli olmayan bir zamanda Rumlar tarafından sömürgeleştirildiği söylenmişti. Seyhun olarak bilinen nehirde temelleri Persler tarafından atılmış olması muhtemel eski bir taş köprü ile kaplanmış ve sonra Roma İmparatoru Justinian'ın tamir ettiği söylenirdi. Türk Devleti yakın zamanda bu köprüyü tamir etmeye çalışırken yapının sallantıda olduğunu tespit etmişti. Batıda Toroslarda bulunan Çukurova geçitleri ile doğuda Amanoslar'daki Suriye geçitleri arasında kalan bu bölge, Mezopotamya, İran, Suriye ve Mısır'dan Batı'ya giden yoldu. Dört önemli nehir dağlardan Akdeniz'e kadar ovayı geçirdi. Toroslarda büyük çam ve sedir ormanları vardı ve büyük kütükler nehirlerden aşağı yüzerdi. Sonuç olarak Adana, büyük refah dönemleri geçirmiş ancak yine de savaşın tedirginlikleri altında sürüklendiği zamanlarda olmuştu. İskender ve Darius bu bölgede Büyük Issus Savaşı'nda karşı karşıya gelmişlerdi.

Son Ermeni krallığı (1080-1393) Çukurova'da varlığını sürdürmek için üç yüzyıl boyunca mücadele etmiş ancak sonunda ortadan kaldırılmıştı. XIX. yüzyılın otuzlu yıllarında Mısırlı Mehmet Ali, bölgeyi ele geçirmiş ve bölge birkaç yıl ona bağlı kalmıştı. Daha sonra yaşayan birçok insanın anısına göre bu beyler bölgenin gelişimi için hiçbir şey yapmamışlardı. Bir yazara göre geniş ovaların tamamı, nehirlerin getirdiği alüvyon birikintilerden oluşurdu. Sonuç olarak, büyük doğal verimliliğe sahip bir toprağı vardı ve en zengin ekim kapasitesine sahipti. Tarsus ve Adana şehirlerinin etrafındaki bahçeleri ve meyve ağaçları ile birlikte çölün ortasında vaha gibi görünen ıssız, ekilmemiş bir bölgeydi. Ancak imkânlar bu ovayı çok kullanışlı hale getirmişti. Son yirmi yılın tarımsal gelişimi muazzam olmuştu. Çok iyi mahsuller üreten büyük tarlalar ekilmiş ve yılın bu zamanında

¹³³ John Debbas, "Progress in Cilicia", *Levant Trade Review*, 2 (2), Eylül 1912, 186,189.

gözün alabildiği kadarıyla tahıl tarlaları ile kaplanmıştı. Bu büyüme, yıllar önce sadece eski tarım tarzının kullanımda olduğu gerçeğiyle gösterilmişti. Son zamanlarda ik adet buharlı pulluk, altı adet buharlı harman makinesi ve biçerdöverler mevcuttu. Tohum ekme makinesi, tohumun eski usulle ekilmesine karşı üstünlüğünü göstermeye başlamıştı ve diğer modern aletler kendilerini göstermişti.

1911'deki 80.000 balya pamuk ürününe karşı 1913'te 20-25.000 balya daha fazla olmuştu. Temel üretim buğday, arpa, yulaf, pamuk, susam vb. ürünlerdi. Pamuk fabrikaları ve tahıl öğütme fabrikaları sayıca artmış ve pamuklu bez dokumacılığı oldukça gelişmişti. Bölgede nüfus 75-80.000 arasındaydı ve yaklaşık üçte ikisini Müslüman ahali oluştururdu. Demiryolu, Adana'yı ana hat haline getirerek olanakları tahmin ettiğini göstermişti. Tarsus ve Adana Dağları'ndaki tüneller yapılır yapılmaz Adana, batıda İstanbul, doğuda Halep, Bağdat ve Basra Körfezi ile iletişim halinde olacaktı. Zaten Akdeniz, Mersin ve İskenderun'a iki çıkışı vardı. 1909 olaylarından (Ermeni ayaklanmaları) kalan yanmış mahalleler yeniden inşa edilmiş ve ticaret hızla artmış ve genişlemişti. Osmanlı Bankası, Türk Ziraat Bankası, Deutsche Orient Bankası ve Atina Bankası burada şubeleri vardı ve büyük işler yapardı.¹³⁴

1.2.3.4. Çukurova'da Madencilik Faaliyetleri

ABD'nin Mersin Konsolosu Edward I. Nathan tarafından Haziran 1911'de yazılan bu yazıda Çukurova Bölgesi'ndeki maden çalışmaları hakkında bilgiler vermişti. Anadolu'nun güney kısmında madenlerin işlenmesi ve yeni keşfedilen yatakların incelenmesi konusunda önemli faaliyetler olmuştu. Anamur yakınında bir Anglo-Fransız şirketi olan Karaman Demir Madeni, 1910 yılında 24.000 ton maden cevheri üretmişti. Aynı şirket tarafından yine aynı yıl yeni bir çinko madeni açılmıştı. Bu madenden yılda 2000 ton üretim beklenmesine karşın 400 ton cevheri üretebilmişti. Türk Devletine ait Bulgarmaden (Bolkandağ) yakınlarındaki çoğunluğu karbon olan gümüş madeni düşük ölçekte ayrıca çalıştırılırdı. Bu maden kiralanabilirdi. 1910'da Mersin yakınlarındaki krom madenleri, %54 ile %53'ü kromik oksit içeren yaklaşık 4.800 ton cevheri üretmişti. Bu üretimden 16.972 \$ değerinde yaklaşık 4.550 ton Fransa'ya, 2.190\$ değerinde yaklaşık 200 ton Almanya'ya ihraç edilmişti. Bazı yerel maden yataklarında bakır cevheri ölçümleri yapılmış yeterli madencilik işlemleri gerçekleştirilmemişti. Türk madencilik kanunları uyarınca maden

¹³⁴ W. N. Chambers, "The Possibilities of Adana and Cilician Plain", **Levant Trade Review**, 4 (2), Eylül 1914, 148,149.

yatırımcılarına imtiyazlar verilmişti. Bu imtiyazların birincisi, belirli bir bölgeyi araştırmaktı ikincisi ise keşfedilen madenleri çalıştırmaktı.¹³⁵

Mersin bölgesindeki madenlerle ilgili Kasım 1911’de yayımlanan bu yazıya göre demir Anadolu’nun güney kısmındaki dağlarda zengindi. Bu dağlarda çoğunlukla demir ve bakır vardı. Ancak, Anamur yakınlarındaki bir İngiliz şirketi olan Karaman Demir Şirketi’nin işletmeleri dışında, bu madenleri modern yöntemlerle çıkarmak isteyen çok az girişim vardı. Maden cevherleri buharlı gemilerden demir bir iskele ile dekovil hattına yüklenerek Anamur’a taşınırdı. Bu şirketin ana madeni Anamur’un yaklaşık 15 km batısındaki Melleç’de bulunmaktaydı ve 1910’da manyetik demir ve petrol özü içeren 24.000 ton maden cevheri üretmişti. Aynı şirketin başka bir madeni, Silifke’nin yaklaşık 30 km batısında, Barbaros koyunda bulunan Taşucu’ydu. Aynı zamanda, Silifke’nin 17 km batısında ve aynı şirkete ait olan ancak çalıştırılmayan Alanya ilçesinden yaklaşık 25 km uzakta bulunan dört demir madeninde büyük bir demir oligist yatağı bulunurdu. Ayaş, Yumurtalık ve Hamidiye ilçelerinde, %20,1 manganez ve %29,6 demir içeren manganezli demir cevheri yatakları vardı. Bu madenler özel mülkiyetti (Manual Trypany, Adana’ya aitti) kiralanabilir veya satın alınabilirdi.

Çinko, gümüş ve kurşun madenleri konusunda Karaman Demir Şirketi Anamur yakınlarında bir çinko madeni açmıştı. 1910’da bu maden 400 ton cevher vermiş, ancak üretimin yıllık 2.000 tona ulaşması beklenmişti. Ankara Vilayetinde Bolkarmaden’de bulunan gümüş içeren kurşun karbonat madeni vardı. Bu maden Osmanlı Devleti’ne aitti ve en ilkel şekilde işletilirdi. 200 ila 300 m derinliğe sahip 25 ila 30 girişten oluşurdu. Maden cevherinin kalitesi çok yüksek ve her yıl bir ton gümüş çıkarılıyordu. Ayrıca az miktarda altın içerirdi ve kilo başına yaklaşık 4 gram elde edilirdi. Bu maden kiralanabilir ve modern madencilik yöntemleri kullanılarak daha fazla sonuç elde edilebilirdi.

Mersin civarında, %51 ila 53 oranında krom oksit içeren birkaç krom madeni vardı. 1910’da bu madenler 1800 ton cevher üretmişti. Bu üretimin yaklaşık 1.500 tonu Fransa’ya ve 200 tonu Almanya’ya ihraç edilmişti. Maden cevheri katırlarla Mersin yakınlarındaki Taşucu’na taşınırdı. Burada gemilere doğrudan yükleme yapmak için küçük bir iskele bulunurdu. Toros Dağları’ndaki birikintilerden alınan bazı bakır tahlilleri yakın zamanda yapılmış ancak asıl madencilik işlemleri faaliyete geçmemişti.¹³⁶

¹³⁵ Edward I. Nathan, “Mining Activity in Cilicia”, *Levant Trade Review*, 1 (1), Haziran 1911, 54.

¹³⁶ “Mineral Resources in the District of Mersine”, *Levant Trade Review*, 1 (2), Kasım 1911, 142,144.

1.2.3.5. Mersin ve Adana Bölgesinde Tarım Aletleri ve Makineleri

Edward I. Nathan tarafından Eylül 1914'te yazılan bu yazıya göre Anadolu'daki tarımsal gelişmeler, her türlü modern uygulama ve makinenin kullanılmasını gerekli kılmıştı. Adana'daki Çukurova yıllık yaklaşık 110.000 balya pamuk ve ayrıca büyük tahıl ürünleri üretirdi. Bu ovanın sulanması ve birçok bataklık bölgesinin kurutularak yeni tarım alanlarının ekilecek olması ile mahsuller artacaktı. Çiftlikler çoğunlukla çok büyüktü ve işçilik az ve pahalı olduğu için her türlü makine istihdam edilmekteydi. Bölgede bulunan Mersin-Adana Demiryolu ve Bağdat Demiryolları yakında Bağdat'a tamamlanacak ve en ağır makineler için fevkalade ulaşım olanakları sağlayacaktı.

Mersin'de ithal edilen tarım makinelerinin yıllık değeri 100.000 \$ civarındaydı. Buharlı pulluklar, harman dövme makineleri, biçerdöverler, biçerbağlar makinesi ve pulluklar talep edilen başlıca ürünlerdi. Buharlı pulluklar ve harman dövme makinelerinin tamamı neredeyse sadece Büyük Britanya'dan gelir ve Alman markalarının pullukları tercih edilirdi. Biçerdöver ve biçerbağların neredeyse tamamı Amerika'dan gelirdi. Adana'ya ek olarak, Konya ili de tarımsal ekipmanların satışı için iyi bir alandı. Bir Alman şirketi satışları için büyük bir depo kurmuştu.¹³⁷

Nicham M. Zelveyan tarafından Eylül 1914'te yazılan başka bir yazıya göre Mersin'in Cihan bölgesinde yetiştirilen tahıllarla ilgiliydi. Rapora göre 1914 yılında Mersin bölgesinde yetiştirilen ürünlerin miktarı ve satış miktarları Tablo 13'te gösterilmiştir. Yulaf 3.000- 4.000 ton, arpa 8.000-10.000 ton, buğday 18.000-20.000 ton arasındaydı. Bu ürünler Fransa ve İtalya'ya Mersin Limanı aracılığıyla ihraç edilirdi.

Tablo 13

Mersin Limanı'ndan Fransa ve İtalya'ya İhracat Ürünleri (1914)

Yulaf 1.300-1.500 ton	100 Kilo başına 13.75- 14.50 frank
Arpa 800- 1000 ton	100 Kilo başına 15- 15.50 frank
Buğday 1.500- 2.000 ton	100 Kilo başına 17.50- 18.50 frank

Kaynak: Levant Trade Review, 4 (2), Eylül 1914,146.

Ağustos başından bu yana bu tahılların tüm ihracatı durmuştu ancak devletten aynı talepler olması nedeniyle yerel stoklar küçülmüştü. Pamuk ekini önceki tüm kayıtları ve belki de toplam 150.000 balyayı aşacağı benziyordu. Bununla birlikte işçi eksikliğinden dolayı mahsulün büyük bir kısmı yitirilebilirdi. Susam tohumu mahsulü iyi durumdaydı ve

¹³⁷ Edward I. Nathan "Agricultural Implements and Machinery in Mersina-Adana District", **Levant Trade Review**, 4 (2), Eylül 1914, 146.

her iki ürünün de ihracatı küçük çapta yapıldığından yerel mali ve ticari buhran rahatlayabilirdi. Bu il yıllık olarak birkaç yüz biçerdöver ve çelik pulluk ithal ediyordu. Birçok buharlı küreme ve harman dövme makinesi kullanılıyordu ancak yeni ithalat beklentileri hala belirsizdi.¹³⁸

Tarım makineleri ile ilgili Aralık 1915'te Amerikan Konsolosu Nathan tarafından yazılan yazıya göre Adana ili ulaşım olanaklarının iyileştirilmesi nedeniyle hızlı bir gelişme kaydetmişti. Mersin-Adana Demiryolları hemen hemen yeniden inşa edilmiş ve birçok yeni demiryolu araçları ile donatılmıştı. Yeni Bağdat hattına bağlanan demiryolu, Mersin ile İstanbul'u ve Basra Körfezi'ni tam ters istikamette bağlamıştı. Demiryollarının ötesindeki çeşitli noktalara deve ile mal taşımacılığı hala büyük ölçekte devam ettirilirdi. Çukurova'nın büyük bir kısmı ekim altındayken, bataklık olan arazinin geniş alanları geri kazanılabilir ve bir sulama sistemi ile pamuk kültürü büyük ölçüde geliştirilebilirdi. Konya ovasında kapsamlı bir sulama sistemi uygulamaya konmuş ve 2.000 kilometrekareden fazla değerli tarım arazisinin verimliliği büyük ölçüde artmıştı. Bu sulama sistemi bir Alman firması tarafından yapılmıştı. Bu Çukurova'da da yapılabilirdi. Adana Ovası'nın çiftçileri, modern tarım aletleri ve makinelerinin kullanımı konusunda Türkiye'nin diğer bölgelerindeki çiftçilerden daha girişimciydi. Ahşap pulluk büyük ölçüde çelik pulluklar ile değiştirilmişti. Bunlardan birkaçı ABD'den ithal edilmiş olmakla birlikte, çoğunlukla Alman üretimiydi. Özellikle İngiliz kökenli buharlı çift sürme ve harman dövme makineleri de çok sayıda kullanılırdı. Ancak Amerikan biçerdöverleri hem Konya'da hem de Adana'da tekele sahipti. Özel girişimlerden ayrı olarak, Devlet Ziraat Bankası ve ziraat okulları ile bu tür modern aletlerin kullanımını yaygınlaştırmak için çok şey yapmıştı.¹³⁹

1.2.4. Trabzon Bölgesi Raporları

1.2.4.1. Trabzon'da Görünüm

1911 yılından başlayarak ABD'nin Trabzon Konsolosu Isaiah Montesanto tarafından yazılan raporlar Levant Trade Review'de yer bulmuştu. Konsolos yazılarında Trabzon ve civarı hakkında tarım, sosyal ve ekonomik hayat hakkında önemli bilgiler vermişti. Bu raporlardan ilkinde göre bazı istisnalar dışında 1911'de bölgede hasat iyi durumdaydı. 1910

¹³⁸ Nicham M. Zelveyan "Notes from Mersina", **Levant Trade Review**, 4 (2), Eylül 1914, 146.

¹³⁹ Edward I. Nathan, "Agricultural Machinery in The District of Adana", **Levant Trade Review**, 5 (3), Aralık 1915, 252.

kışında kar ve yağmur bolluğu vardı. Bahar oldukça gecikmiş ve günler soğuk geçmişti. Bundan dolayı İlkbaharda ekim gecikmiş ancak uygun şartlarda yapılmıştı.

Rapora göre fındık mahsulü 1911’de iyi beklenmişti. Bu vilayette 1910’daki fındık mahsulü rekor derecede fazlaydı. Ürün, 54.000.000 kg miktarındaydı. Amerikalılar bu bölgeden 1910 yılında 397.000 \$ değerinde fındık ve ceviz almışlardı. Ayrıca 1911’in ilk üç ayında, bu bölgeden 309.724 \$ değerinde fındık almışlardı. Bitki hastalığı bölgedeki birçok fındık ağacını etkilemişti.

Tütün mahsulü çok geciktirilmişti. Ekilen arazinin yüz ölçümü bu yıllardaki en büyük alana sahipti. Bölgedeki tütün tarlaları bolca tutulan hamsi balığı gübresi ile gübrenirdi. Ancak 1911’de hamsi az tutulmuş ve bu yüzden tütün tarlaları her zamanki gibi gübrenememişti. Büyük tütün tarlalarının sahipleri Amerika veya Avrupa’dan hazır gübre satın almak zorunda kalabilirdi ancak bu duruma alışkın değillerdi çünkü bu bölgenin insanları özel kurallı insanlardı.

İç bölgelerdeki tahıl ürünleri muhtemelen iyiydi. Karadeniz kıyısındaki portakal ağaçları, 1910 kışında soğuktan çok ciddi şekilde hasar görmüştü. Tekrar ürün vermeleri üç veya dört yıl sürebilirdi. Bu durum Rize için ciddi bir meseleydi. Zeytin ağaçları ve diğer ağaçlar da portakal ağaçları gibi soğuktan dolayı fazla zarar görmüşlerdi ancak bu bölgede zeytin ağacı çok fazla değildi.

Trabzon Genel Valisi Bekir Sami Bey, Trabzon ve vilayet genelindeki diğer şehirlerin iyileştirilmesi için büyük önem arz eden bir proje başlatmıştı. İnsanların vatandaşlık aidiyetini değiştirmeyi ve şehirleri için birlikte hareket etmeyi umarak hareket etmişti. Genel Vali durumu dikkatlice inceledikten sonra öne çıkan şehir sakinlerini ve önde gelen tüccarları bir araya getirerek kentin iyileştirilmesi için ihtiyaçları, yolları ve geliştirilecek yöntemleri tartışmışlardı. Tüm farklı toplulukları temsil eden ve başlıca lider iş adamlarından oluşan on iki kişilik bir komisyon seçilmişti. Komisyon, Genel Valiyi başkan ve Rum Başpiskoposunu da başkan yardımcısı seçmişti.

Şehrin normal gelirinin, ihtiyaçları karşılamak için yetersiz olduğu gerçeği göz önüne alınarak, komisyonun gelen ve giden belli başlı temel maddelere yüzde elli oranında gönüllü bir vergi ile gelir elde etmek için oy kullanımı gerçekleştirmişti. Kimseye yük olmayacak olan bu küçük verginin yıllık 8.000 ila 10.000 altın Türk lirası veya 35.000 ila 44.000 \$ arasında bir gelir getireceği tahmin edilmişti. Bu gelikle bir kredi elde edilebilir ve aynı anda bazı kamu ihtiyaçları karşılanabilirdi. Muhtemelen yapılacak ilk iş, şehrin su kaynağını

iyileştirmek ve çok ihtiyaç duyulan lağımları inşa etmekte. Sokaklar aydınlatılarak caddelere taş döşenecekti. İnsanlar şehrin ihtiyaçlarına daha fazla ilgi duyduğunda birlikte hareket etmenin faydalarını öğreneceklerdi ama ne yazık ki bu bilinç doğu şehirlerinde eksikti. Genel Vali, şehirdeki birçok kanaat önderiyle ortak projeler hazırlayarak kamuya faydalı işler amaçlamıştı.¹⁴⁰

1911 yılında ABD'nin Trabzon Konsolosu Isaiiah Montesanto tarafından yazılan diğer bir yazıda Trabzon ve civarındaki ticaret ve ticari ürünler ile ilgili bilgiler vermişti. Yazıya göre 1911 yılında mahsuller oldukça iyiydi. Ancak bu bölgedeki dağlık bölüm önemli miktarda tahıl üretmez ve kendi kendine yetmezdi. Darı ürününde Rusya'ya, un için ise Fransa ve Rusya'ya bağımlıydı. Erzurum bölgesinin mahsulleri genel olarak 1910 yılındaki üretime göre iyi değildi iyi. Erzincan bölgesinin mahsulleri ise 1910 yılına göre daha iyiydi ve beklentinin üzerindeydi.

Tütün, bu bölgeden ihraç edilen en önemli üründü. Tablo 14'te Trabzon ve civarında 1910 yılında üretilen tütün miktarını göstermektedir. Kaydı tutulmayan ancak kaçak yollarla satılan tütün ise Tablo 14'te ki miktarın %25'ine denkti. Tablo 14'teki miktarın 1.129.290 kg'ı İskenderiye'ye, 234.689 kg'ı Avrupa'ya ihraç edilmiş ve yaklaşık 500.000 kg'ı Reji İdaresi tarafından kullanılmıştı. Kalanı ise stokta tutulmuştu.

Tablo 14

Trabzon ve Civarında 1910 Yılında Üretilen Tütün Miktarı ve Üretim Merkezleri

Trabzon	457.596
Akçaabat	2.188.640
Fol, Charly	8.904
Ordu	172.533
Rize	8.340
Sürmene	3.590
Tirebolu	1.999
Toplam	2.841.479 kg

Kaynak: Levant Trade Review, 1 (3), Aralık 1911, 316.

ABD ise tütünü Trabzon'dan değil Samsun bölgesinden alırdı. Raporun yazılmasından önce, British American Tobacco şirketinin bir temsilcisi Trabzon'a gelmiş, Akçaabat'tan İskenderiye, Stockholm, Dresden ve Bristol için 20.000 \$ değerinde tütün

¹⁴⁰ Isaiiah Montesanto, "Prospects at Trebizonde", **Levant Trade Review**, 1 (1), Haziran 1911, 92,94.

örnekleri satın almıştı. Bu bölgedeki tütün 1910 yılında 6 okka başına 90-100 kuruşa satılırken, aynı miktar tütün 1911 yılında 100-130 kuruşa satılırdı. (1 okka yaklaşık 7,26 kg ağırlığındaydı.)

Yazara göre 1911 mahsulü 1910 tütün mahsulünden 500.000 kg daha az ve kalitesizdi. Bunun nedeni ise İlbaharın sonlarında tütün tarlalarının hamsi gübresiyle gübrenmemesine bağlanmıştı. Fındık, 1911 yılında ihracatın en büyük ürünüydü. 1910 yılına göre 250-280 bin kantar daha az miktarda olmuştu. Tablo 15’de bu bölgede son beş sezona ait fındık ihracat miktarı verilmişti. Her fındık sezonu Ağustos’ta başlar bir sonraki yılın Temmuz ayında biterdi.

Tablo 15

Trabzon ve Civarında 1906-1911 yılları Arasında Fındık İhracat Miktarı

1906-1907	Her biri 44 okkalık 279.524 Kantar
1907-1908	549.659 Kantar
1908-1909	525.139 Kantar
1909-1910	395.283 Kantar
1910-1911	863.817 Kantar

Kaynak: Levant Trade Review, 1 (3), Aralık 1911, 318.

Bu miktarlar toplam 48.585.780 kg ağırlığındaydı. Bu üretime Trabzon, Sürmene, Giresun, Ordu, Tirebolu, Büyükliman ve diğer ilçelerin ürünleri dâhildi. Tablo 15’deki rakamlara yerel tüketim için %5 eklendiğinde üretilen toplam miktar elde edilirdi. Fındık mahsulü verilen diğer dönemlere göre 1911 yılında daha fazla olmuştu. Artışın nedeni kısmı Ordu’daki yeni fındık tarlalarından kaynaklanmıştı. Toprak gübrenir ve ağaçlara iyi bakılırsa, kötü yıllarda bile daha fazla meyve vereceklerine şüphe yoktu. 1910 yılında kabuksuz fındıkların ortalama fiyatı kantar başına 160-170 kuruştı, 1911 yılında ise 190-200 arasında değişmişti. Bu bölgede çiftçilikte kullanılan genel yöntemler ve aletler en ilkel haldeydi. Ancak bu alanda bir gelişme baş göstermişti. Devletin çabaları sayesinde çiftçiler daha iyi yöntemlerin ve daha iyi uygulamaların gerekliliğini anlamaya başlamışlardı. Devlet, Erzurum, Bitlis, Van ve Muş’ta tarım aletleri depoları kurmuştu. Modern tarım makineleri ve aletleri bu depolarda bulundurulmuş ve çiftçilere fabrika fiyatı üzerinden satılan malların tüm nakliye masrafları devlet tarafından karşılanmıştı. Amerikan, Alman, Fransız ve İngiliz tarım aletleri, ekme ve biçme makineleri, tırmıklar, pulluklar vb. bu bölgede bulunurdu. Syracuse (ABD’de bir yerleşim yeri) pullukları çok beğenilir ve büyük talep görürdü.

Devlet, çiftçilere aletlerin kullanımını öğretecek kişilere ve ayrıca her yerde bu aletlerin onarımı için gerekli tüm teçhizatın bulunduğu atölyeye sahipti. Toprağı gübreleme

konusunda 1908'e kadar bu bölgede kimyasal gübreler hiç bilinmezdi. Tütün tarlaları hamsilerle, bahçeler bir ölçüde hayvan gübresiyle ve diğer tarlalar genel olarak hiç gübrenilmiyordu. Fransa'dan kimyasal gübre getirilmiş, birkaç tarla dörde bölünmüş, kimyasal gübre ile hayvan gübresi ve hamsi ile gübrenilmiş ve bir kısmı gübresiz bırakılmıştı. Aradaki fark, kimyasal gübre lehine olmuştu. Kullanımı daha kolay ve diğer iki gübreden çok daha üstün olan kimyasal gübreye talep bu yıllarda yeni başlamıştı.

İpekböcekçiliği konusunda devlet 1910 yılında Gümüşhane'de ipekböcekçiliğini canlandırmak için ipekböcekçiliği okulu açmıştı. Okulun devlet tarafından desteklenen 12 öğrencisi vardı. Hem teorik (Pasteur) sistemi hem de işin pratik kısmı öğretilirdi. Okulda yetiştirilen ipekböcekleri çok iyi sonuçlar vermiş ve daha sonra ise ipekböcekçiliğinin gelişmesi için dut ağaçları bölgeye ekilmişti. Mandıracılık ise 1910 yılında kadar bu bölgede hijyenden uzak en ilkel yöntemlerle yapılan çok kirli tereyağı ve neredeyse yenmez bir tür peynir yapımında çok fazla süt ziyan edilirdi. Vilayetin tarım müdürü bir süt okulu kurmanın gereğini görmüş ve 1910 yılında, muhafazakârlıktan kaynaklı muhalefete rağmen devletten gerekli ödemeyi almıştı. Düzgün bir bina inşa edilmiş ve eksiksiz bir laboratuvar kurulmuş ve modern makinelerle donatılarak Trabzonlu çiftçilerin hizmetine sunulmuştu. Okul çok iyi tereyağı ve hemen hemen her çeşit peynir üretmişti. Ayrıca on ücretsiz pansiyonda tüm masrafları devlet tarafından ödenen teorik ve pratik dersler verilmişti. Eğitim görenler bölgenin süt üreten kesimlerinden çiftçilerin oğullarıydı. Tarım müdürü Romi Bey sadece tarım mezunu olmakla kalmayıp, aynı zamanda İsviçre'de bu alanda özel bir çalışma yapmış tecrübeli biriydi. Süt, çok zengin olmasına rağmen (%17 krema), yüksek nakliye oranı ve fiyatını iki kattan fazla artıran yol uzaklığı nedeniyle oldukça pahalı hale gelmişti.

Devlet Trabzon'da bayındırlık işlerine de önem vermişti. Yol yapım girişimi olan Fransız Generale des Routes Ottomanes şirketi Trabzon-Erzurum arasındaki otoyol (330 km) inşasının etüt çalışmasını bitirmişti. Yaklaşık 95 km'lik planlar devlet tarafından onaylanmıştı. Gerekli taş ve kum hazır hale getirilmiş devletin özel mühendislerinin nezaretinde yola dökülmüş ve yeni yapılan yolun bir kısmını ise halk kullanmaya başlamıştı. Şirket, yol yapımında iki adet benzinli silindir ve üç adet hayvan çekiş sistemine sahipti.

Diğer bir Fransız şirketi ile Osmanlı Devleti Trabzon-Sivas arasında bir demiryolu yapımı için mutabık kalınmış ve ön çalışmaları bitirilmişti. Hat Trabzon'dan başlayıp Gümüşhane ve Bayburt üzerinden Pezgeriç'e gidecekti. Pezgeriç'ten ikiye ayrılarak, biri Fırat'ın vadisini takip edip doğuya Erzurum'a, diğeri aynı nehrin batısındaki vadiyi takip

ederek Erzincan'a ve oradan da Çardaklı Dağı'ndan Sivas'a gidecekti. Bu öngörülen demiryolu maliyeti yüksekti. Zigana dağının içinden geçen yaklaşık 8 km'lik bir tünelin yanı sıra önemli sayıda küçük tünel inşa edilecek, çeşitli boyutlarda çok sayıda köprü kurulacaktı. Tüm bu zorluklara rağmen yol etüdünü bitiren mühendisler çok heveslilerdi. Bölgeyi güzel ve doğal olarak zengin bulurlardı. Fırat üzerindeki ulaşım araçlarının yerini daha modern su araçlarına bıraktığını ve bu su araçlarının onlara demiryolu yapımına önemli ölçüde yardımcı olacağını belirtmişlerdi. Samsun-Sivas demiryolundaki çalışmalar yavaş ilerlemişti.

Trabzon ve Samsun limanları, Karadeniz'in en önemli Osmanlı limanlarıydı. İkisinin de doğal limanı yoktu. Bu limanın yokluğu çoğu zaman ticaret, denizcilik ve genel olarak insanlar için büyük bir soruna ve gereksiz masraflara neden olurdu. Trabzon'da yeni bir liman inşası için bu limanı incelemeye Londra şirketi olan John Jackson kuruluşu mühendisleri gelmişti. Bu mühendisler, Samsun limanının inşasını bitirdikten sonra, aynı amaçla buraya gelmiş ve çalışmalarına başlamışlardı.¹⁴¹

Eylül 1913'te yayımlanan başka bir rapora göre İran'a transit geçen malların limanı olan Trabzon, 3 milyondan fazla nüfus hinterlandı olan Erzurum, Van, Muş ve Bitlis illerinin ve büyük doğal kaynakların limanıydı. Şehrin Güneydoğu ucundan başlayıp, içeriye ve İran'a doğru giden yol, Güneydoğuya dönüşen Torul'a kadar Güneybatı yönünü alarak Değirmendere vadisinden geçip Trabzon'a 115 km uzaklıktaki Gümüşhane'ye giderdi. Orada ana yol güneydoğuda Bayburt, Aşkale ve Erzurum'a doğru devam ederken, diğer kol Güneybatıya Trabzon'dan 250 km uzaklıktaki Erzincan'a giderdi.

Erzurum, İran sınırına ve ticari yolların merkezi konumunda bir yoldayken, Erzincan, 7. Ordu Birliği'nin merkeziydi. Yukarıdaki yerlerin her ikisi de hem insan hem de mal için önemliydi. Bu yerler ile Trabzon arasında, ilkel, örgütsüz ve neredeyse engelleyici araçlara rağmen çok fazla şey vardı. Sadece 330 km uzaklıktaki Trabzon ve Erzurum arasındaki seyahat ve ulaşımın maliyetini ve yollarını ve araçları şöyle tarif edilmişti. Trabzon'dan Erzurum'a gidecek bir kişi, kışın soğuktan, yazın da sıcaktan korunmak için çok az miktarda para kazandıran bir tür araba kiralamak zorundaydı. Bu kadar uzun bir yolculuk için bu çok rahatsız ediciydi. 6-7 gün yolda geçirmek ve geceleri çok yetersiz bir konaklama yapmak zorundaydı. Sunulan aşırı derecede kötü konaklamalar için hanlarda yapılan harcamaların yanı sıra, araba kiralama için 8 ila 14 altın Türk lirası (35,20 ila 61,60 \$) ödemek zorundaydı. Bunlara ek olarak böyle bir yolculukta çok arzu edilen bir muhafız veya hizmetçinin

¹⁴¹ Isaiiah Montesanto, "Trebizond District", *Levant Trade Review*, 1 (3), Aralık 1911, 316,327.

masrafları eklenmeli ve daha sonra birçok gezginin neden Batum (Rusya) üzerinden Erzurum'a gitmeyi tercih ettiği anlaşılmalıydı. Mallar develer, katırlar, kağnılar ve vagonlar tarafından taşınırdı. Normal şartlar altında, 12 ila 15 gün süren yolculuk 200 kg başına 280 ila 100 kuruşa mal olurdu (410 libre için 12,32 ila 17.60 \$). Malların fazladan güçlü bir şekilde muşamba ve branda ile paketlenmesi gerekir bu da ek ücret ödemeye sebep olurdu. Bazıları önemli bir değere sahip olan malların, sorumsuz ve bazen neredeyse bilinmeyen kişilere taşınması için emanet edilmesi gerekirdi.

Şüphesiz demiryollarının inşası, ülkenin bu kısmının gelişimi ve refahı için çok önemliydi. Ulaşım olmadan herhangi bir ülkenin kalkınması imkânsızdı. Yukarıda belirtilen şehirler ve bu uçsuz bucaksız bölgenin diğer bölümleri şose yolları ile zaten bağlantılıydı. Devlet tarafından Fransız Enterprisedes Routes Ottomanes şirketi tamir, yeniden yapılanma ve iyileştirme işleri için görevlendirilmişti. İyi bir yönetim altında böyle bir şirket hem yolcular hem de mallar için daha hızlı ve daha rahat ulaşım ve daha makul fiyatlarla araç sağlayabilirdi. İthalatı teşvik etmek ve ülkenin ihracatını önemli ölçüde artırmak için ve aynı zamanda son birkaç yıl içinde büyük ölçüde azalmış olmasına rağmen yine de 1912 yılı boyunca Trabzon'dan geçen 15.000'den fazla mal hala mevcuttu. Ülkeye büyük fayda sağlayabilecek ve aynı zamanda hissedarlara iyi kâr sağlayabilecek bir girişim, bana göre çalışmaya değerdi.

Trabzon Genel Valisi Bekir Sami Bey tarafından başlatılan ve Haziran 1911'de Levant Trade Review'de rapor edilen Trabzon şehrinin iyileştirilmesi projesi olumsuz koşullara rağmen sorumlu komite tarafından kimseyi rahatsız etmeden 15.000 altın TL (66.000 \$) tutarında önemli bir miktar toplamıştı. Bu meblağ ve daha fazlası ile birlikte komisyon yaklaşık 40.000 altın TL (176.000 dolar) maliyetle su çalışmalarına karar vermiş ve şehre çok ihtiyaç duyulan iyi bir su kaynağı sağlamıştı. Komitenin talebi üzerine, projelendirilen çalışmaların araştırılması Bayındırlık Bakanlığı'nın yetkili kişileri tarafından, planları ve detayları İstanbul'daki Bakanlıkta teknik özellikleri bulunacak şekilde yapılmıştı.¹⁴²

Amerikan konsolos yardımcısı Montesanto'nun Aralık 1915'te yayımlanan bir başka raporuna göre Trabzon piyasasının iyi durumda olduğu şehrin birçok önemli kaynakları tarafından belirtilmişti. Trabzon herhangi bir demiryolu hattıyla bağlantılı değildi ve il dışı dünya ile olduğu kadar ihracat ve ithalat için de denize bağlıydı. Çanakkale Boğazı'nın

¹⁴² Isaiah Montesanto, "Trebizond District", *Levant Trade Review*, 3 (2), Eylül 1913, 144.

kapanışından bu yana bol bulunan bölgenin ürünleri ihraç edilemedi. Bu durum düzeltilmezse bir felakete yeterli neden olabilirdi. Ancak Trabzon bölgesi için durum böyle olmamıştı. Kriz kahramanca cesaretle karşılandı ve bankacılık ve ticari işletmelerin çoğunda övgüye değer bir ticari karakter ve dayanışma örneği ortaya koydu. Bu zor şartlar altında gösterilen enerji ve girişimci ruh olağanüstüydü. Birinci kalite bir okka ekmek 103 para, ikinci kalite bir okka ekmek 78 paraydı. Et bol ve pahalı değil ve patates, fasulye vb. ürün bol miktardaydı. Bölgenin tarım bölgesi olduğu doğrudu ancak en önemli ürünleri fındık ve tütündü. Un vb. diğer bölgelerden getirtilirdi.

Trabzon'un önde gelen işletmeleri, moratoryum uygulamalarından yararlanmamıştı. Tüm kaynaklarını paranın dolaşımını mümkün olduğunca kolaylaştırmak ve pazara yardım etmek için kullandı. Theophylactos Leontides bankası tüm mudilere (mevduat sahipleri) tam olarak ödeme yaparak baştan iyi bir örnek teşkil etmişti. Ayrıca Osmanlı Bankası Trabzon şubesi tüm mudilere ödemelerini yapmıştı. G. Capayannides bankası mudiri sahiplerine varlıklarına göre kısmen ya da tamamen ödeme yapmıştı. Aynı iyi örnek, Phostiropoulo Freres ve birinci sıradaki diğer bankalar ve işletmeler tarafından uygulanmıştı. Yetkililere göre moratoryum olmadan bu pazar daha iyisini yapabilirdi fakat uygulandıysa devam etmeli ve zamanı geldiğinde üst makamlar tarafından kaldırılmalıydı.

Bu bölgenin başlıca ürünleri tütün ve fındıktı ve bu değerli ürünlerin her ikisinin de büyük bir stoku bu ilde mevcuttu. Sadece Trabzon ve Akçaabat bölgesinde 1914 yılının ürününden üç milyon kilodan fazla tütün stoku vardı. Önceki yıllardan geriye kalanlar ve 1915'in tüm mahsulleri hakkında hiçbir şey söylenmemişti. Samsun ve diğer tütün bölgelerinde tütün stoku daha da önemli düzeydeydi. Ayrıca Samsun'da çok büyük bir fındık stoku da mevcuttu çünkü 1914'ün mahsulü bu bölgenin sahip olduğu en bol üründü. Bu ürünün küçük bir kısmı sadece ihraç edilen kabuksuz fındıkların yaklaşık 1.200.000 kantar (her biri 44 okka) kadardı. Oldukça az olan 1915 mahsulü de vardı. Fındık düşük fiyatı nedeniyle, yerelde yağ içinde kullanıldığından stokun doğru bir tahminini vermek zordu ancak her halükârda mevcut stok 700.000 kantarın üzerindeydi.

Gemi seferlerinin yeniden başladığı gün stoktaki mallar ihraç edilmeye başlanacak ve bölgeye piyasanın mali durumunu büyük ölçüde kolaylaştıracak önemli miktarda nakit getirecekti. Buranın bir sanayi bölgesi değil, tarımsal bir bölge olduğunu, zenginliklerinin ve kaynaklarının zarar görmemiş doğal ve tarımsal ürünler olduğu unutulmamalıydı. Hiçbir işgücü sorunu yoktu. Bu bölgenin normal bir duruma girmesi ve gerçek canlılığını ve ticari

yeteneğini göstermesi uzun sürmemeliydi. Dahası, savaş durumu bittikten sonra, iç bölge ile iletişim ve ulaşım tesislerinin geliştirilmesinde beklendiği gibi dikkat gösterilmeli ve harcanmalıydı. Eğer bu duruma özen gösterilseydi bölgenin durumu her zamankinden iyi olurdu. Bölgenin maden kaynaklarının araştırılması gerekiyordu çünkü çok önemli bir zenginlik kaynağı olabilirdi.¹⁴³

1.2.4.2. Trabzon Bölgesinde Maden Aramaları

Trabzon ve civarındaki bölgelerdeki madenlerle ilgili bilgiler verilen Kasım 1911 yılında yayımlanan rapora göre genel olarak Anadolu’da ve özellikle de Trabzon bölgesinde zengin madenler olduğu düşünülüyordu. Bu bölgenin jeolojik oluşumu büyük maden zenginliğinin olduğu Kafkasya’ya benzerdi. Eski çağlarda Anadolu’nun ilk yerleşimcileri bu sahil boyunca ilkel bir şekilde birçok madende çalışmıştı. Modern yöntemler ve geliştirme çalışmaları bölgenin maden kaynaklarının gerçekte ne olduğunu kanıtlayacak kadar henüz yeterli değildi. Bölgeyi inceleyen yabancı bir mühendis, kötü madenlerin çok zengin olabileceğini belirtmişti. Maden yataklarının, damarların ve kırıntıların ciddi bir şekilde keşif yapılınca kadar kimse ne kadar zengin olduğunu kanıtlayamamıştı.

Bakır ve diğer metaller açısından çok zengin olan cevher örnekleri tahlil edilmiş ancak bu bölgede henüz çok az geliştirme çalışması yapılmış ve birkaç maden cevheri örneği tahlil edilmişti. Trabzon’dan farklı yerlerde daha az bilgiye sahip olunan daha uzakta olan pek çok maden vardı. Hopa ve Çamlıköy (Hopa) Rusya sınırının yakınında, üç antimon ve demir madenleri, fermanlı veyahut izinli iki bakır madeni ve yine fermanlı olan bir Alman şirketi tarafından işletilen zengin bir manganez madeni olduğu bildirilmişti.

Çayeli’nde büyük miktarda çinko deposu olduğu bildirilmişti. Arhavi’de maden sahipleri tarafından bakır çıkarma amacıyla beş veya altı ruhsat alınmıştı. Pazar ilçesinde iki zengin çinko madeninde bir ruhsat ile iyi maden işletilmişti. Rize, Of, ve Sürmene’de, Kara Dere vadisinde zengin bakır, gümüş kurşun ve yüksek dereceli manganez birikintileri içeren birçok maden olduğu söylenmişti. Erzurum Vilayeti, Kiği (Bingöl) yakınlarında platin madeni bulunduğu söylenmişti. Ülkede ki koşullar nedeniyle yabancı sermaye burada madencilğe yatırım yapma konusunda isteksizdi ancak koşulların daha elverişli olacağı

¹⁴³ Isaiah Montesanto, “Market of Trebizond”, **Levant Trade Review**, 5 (3), Aralık 1915, 270,273.

varsayılabilirdi. Avrupalı mühendislerin ilgisi zaten bu bölgenin kaynaklarının kayda değer olduğunu göstermişti.¹⁴⁴

1.2.4.3. Trabzon-İran Transit Ticareti

Isaiah Montesanto tarafından Haziran 1913'te yayımlanan raporuna göre 1912 yılında İran'a gönderilmek üzere transit olarak Trabzon'a gelen mal miktarı 15.158 paket olarak gerçekleşmişti. Bir önceki yıldan kalan depodaki 2.620 mala eklenmiş ve toplam 17.778 paket olmuştu. Bu mallardan 15.499 paket mal yıl boyunca İran'a gönderilmişti. 1911'de İran'dan gelen mallar; 34 kutu badem, 554 balya halı, 181 balya keçi derisi ve 300 kutu kuru üzüm olmuştu.

Bu rakamlar birkaç yıl öncesine kadar İran'dan Trabzon'a getirilen mallarla kıyaslanamazdı bile. Trabzonlular 1911'deki 554 balyaya karşı yılda 5.000 ila 6.000 balya halı, 300 kutu yerine 5.000 ila 6.030 kutu kuru üzüm ve 181 balya yerine 2.000 balya keçi derisi alırdı. Ayrıca 2.000 ila 3.000 balya koza, önemli miktarda yün, pamuk ve daha birçok eşya dış ticarete kullanılırdı. Bu ticaretin azalmasının başlıca nedenleri, ülkenin bu bölgesindeki ilkel ulaşım araçları ve Rusya'daki Trans-Kafkasya Demiryolunun inşasıydı.

Mallar Trabzon'dan İran'a ve İran'dan Trabzon'a deve sırtında kervanlar halinde taşınırdı. Bu mallar kış aylarında Trabzon'dan Tebriz'e 35 ila 40 gün, yaz aylarında ise 70 günde taşınırdı. Kışın develer günde sekiz saatte bir; saman ile saman ve arpa unundan yapılmış hamur ile beslenirdi. Yazın ise günde sadece birkaç saat seyahat ederler ve sonra ota beslenmek için çayırlara serbest bırakılırlardı. Bu durum doğal olarak deve sürücülerinin develerine iyi mera sağlayacak yerleri, malların güvende olma riskini göz önünde bulundurmadan seçmelerine neden olurdu. Kış ve yaz nakliyat oranları arasında çok küçük bir fark vardı. Ancak kışın neredeyse iki kat daha uzun bir süre harcamak zorundaydılar. Çünkü yaz seyahati uzun olsa da nispeten ucuzdu. Son zamanlarda hem saman eksikliği ve yüksek fiyatları ve transit ticaretin azalması deve sürücülerini yük için başka bir yere itirmiş ve onların varlığı her yıl azalmıştı. Develerin eksikliği var olan nakliye ücretlerinin yükselmesine neden olmuştu. Böylece İran için 1913 yılına kadar nakliye oranları iki katına çıkmıştı.

¹⁴⁴ "Mineral Resources in The Trebizond Region", *Levant Trade Review*, 1 (2), Kasım 1911, 131,139.

1912 yılında Trabzon'dan Tebriz'e kadar olan yük oranları fiyatları şöyleydi: Ocak, Şubat, Mart ve Nisan aylarında kantar başına 300 kran¹⁴⁵, Mayıs ayında kantar başına 304, Haziran ayında 314, Temmuz, Ağustos ve Eylül aylarında 332 ve Aralık ayında kantar başına 310 krandı. Normal boyut kutuları aşağıdaki boyutları aşmayanlardı. Uzunluk 1,10 cm, genişlik 70 ila 75 cm ve derinlik 50 ila 55 cm'ydı. Ürünler yuvarlak ya da kare olmamalı ve her biri brüt ağırlığı 120 kg'dan fazla olmamalıydı. Ekstra büyüklük, ağırlık veya formdaki kutular için nakliye her zaman yüksekti. Deve kullanıcıları başlangıçta nakliyenin sadece %10'unu alırlardı düzensiz yükler için %50 talep ederlerdi.

Taşıma sandıkları, sadece yağlı bezlerle astarlanırdı. Eğer astarlanmamışsa bu kadar uzun bir yolculuk esnasında zarar görmesini önlemek için yağlı muşamba veya çadır bezi ile kaplı olmalıydı. Trabzon'dan geçen şahıs malları için vergi ödenmez sadece posta paketi halindeki mallar için %1 oranında vergi alınırdı. Transit malların 30 gün boyunca (varış ve kalkış günü dâhil) özel ambarlarda ücretsiz bir şekilde kalmasına izin verilirdi. Ancak gerekli yasal işlemler yerine getirilmemesi ve malların 30 gün boyunca geri çekilmemesi durumunda daha sonraki ilk sekiz gün ücretsiz ve geri kalan süreler için depolama fiyatları Tablo 16'da verildiği gibiydi.

Tablo 16

Trabzon Transit Ticareti Ambar Ücret Tarifesi 1913

Depolama Çizelgesi	İlk Hafta	İkinci Hafta	Üçüncü Hafta ve Takip eden Haftalar
1 ila 113 Kilo	10 Para=1.045 Sent	20 Para=2.090 Sent	30 Para=3.135 Sent
114 ila 226 Kilo	20 Para=2.090 Sent	1 Kuruş=4.180 Sent	1,5 Kuruş= 6.270 Sent
227 ila 339 Kilo	30 Para= 3.138 Sent	1.5 Kuruş= 6.270 Sent	2 Kuruş= 8.360 Sent
340 ila 453 Kilo	1 Kuruş= 4.180 Sent	2 Kuruş= 8.36 Sent	3 Kuruş= 12.540 Sent
454 ila 565 Kilo	1.25 Kuruş= 5.225 Sent	2.5Kuruş=10.45 Sent	3.75 Kuruş= 15.675 Sent
566 ve Üstü	1.5 Kuruş= 6.270 Sent	3 Kuruş= 12.54 Sent	4.5 Kuruş= 18.810 Sent

Kaynak: Levant Trade Review, 3 (1), Haziran 1913, 20.

Gümrükte 6 ay kalan her paket yukarıdaki tarifeye göre depolanırdı. Bundan başka özel ambara nakledilmesi durumunda bile malların değerleri üzerinden %11'lik vergi ödenmek zorundaydı. Malların bir yıl boyunca ambarda bırakılması durumunda mala el koyulur ve açık artırma ile satılırdı. Elde edilen gelir ise gümrüğe aktarılırdı. Burada, transit ticaret usullerine uyulmak şartıyla, malların gümrükten alınabileceği özel bir transit ticaret ambarı olduğu ve orada ilk dokuz ay için parça başına sadece 20 para (2 sent) ve takip eden

¹⁴⁵ 1 Kran =0.08 \$ değerindeydi.

15 ay için ayda 1 kuruş (4 sent) ödendiği belirtilmişti. Ancak bu süreden sonra, yani mallar iki yıl tutulduktan sonra, mala el koyulur ve açık artırma ile satılır elde edilen gelir hazineye aktarılırdı.

Trabzon-İran transit ticareti tarihsel dönemde inişli çıkışlı olmuş bazen durma noktasına gelmişti. Rusya'nın Trans-Kafkasya demiryolu inşa edilmeden Türkiye'ye karşı bir avantajı yoktu ve İran transit yolundan gelen malları kabul ederdi. Ancak demiryolunu inşasından sonra, Rusya gümüş külçe ve çay dışında, İran'dan gelen hiçbir malın gümrük vergisi ödemediğine müsaade etmemişti.

Sonuç olarak, İran'daki Rus ürünlerinin tüketimi muazzam bir şekilde artmıştı. Çünkü gönderilen Avrupa ürünleri oldukça yüksek vergi oranlarına sahip olan Rusya'ya gümrük vergisi ödemek zorundaydı. Ruslar, Rusya'ya gidecek olan tüm İran ürünlerinden değerine göre %5 vergi alırdı. Bu nedenle önceden Trabzon üzerinden ihraç edilen İran malları artık Reşt, Bakü, Batum rotasını kullanmaya başlamıştı. Sadece İran için değil, Türkiye'nin iç kesimleri için de seyahati düşünenlerde demiryolu tesislerinden dolayı Rusya üzerinden seyahat etmeyi tercih ederdi.¹⁴⁶ Ticaret hacminin yıllara göre değişiklik gösterdiği bu ticaretin gerilemesinin nedeni 1877-1878 (93 Harbi) Osmanlı-Rus Savaşı'ydı. Aynı zamanda, Rus hükümdarlığı altında yaşanan Müslüman Türk hacıların kullandığı bir hac yolu olan bu yol¹⁴⁷ 93 Harbinden sonra 1892'de Trabzon'dan İran'a yük taşıyan kervanlardaki deve sayısı 30 bin iken, 1912'de 8 bine düşmüştü.¹⁴⁸

1.2.4.4. Trabzon'da Beton Yapılar

Isaiah Montesanto tarafından Aralık 1913'te yazılan rapora göre Trabzon kenti denize uzanan kaya üzerine amfi tiyatro şeklinde inşa edilmişti. Binaların çoğunun zemini sağlam kayadan oluşan bir temele sahipti. Diğerleri ise kayaları patlatıp binalarını oradan çıkardıkları taşlarla inşa etmişlerdi. İşçilik pahalı değildi ve taş kesiciler işlerinde çok yetenekli ve boldu. Bu bölgenin taş kesicilerinin ustalıklarının çok iyi ve çok değerli olduğu tüm Kafkasya'da biliniyordu. Trabzon'da dört yıl önce (1909) Century Çimento Makinaları A.Ş., Rochester N. Y şirketleri ilk makinelerini almışlardı. Kalkınmasını yavaş gerçekleştiren bu bölge için 4 yıl çok kısa bir süre olsa da bilinmeyen ve oldukça yeni ve

¹⁴⁶ Isaiah Montesanto, "Transit Traffic of Persia through Trebizond", **Levant Trade Review**, 3 (1), Haziran 1913, 18,21.

¹⁴⁷ Murat Küçükkuşurlu, **Erzurum Çarşı Pazar, Eski Erzurum Çarşıları ve Üretim Mekanları**, Çizgi Kitabevi, Konya, 2018, 70.

¹⁴⁸ Küçükkuşurlu, **Erzurum Çarşı Pazar, Eski Erzurum Çarşıları ve Üretim Mekanları**, 74.

başarılı bir iş yapan bir iş için bu başarı harikaydı. Elde edilmesi ve inşaatta kullanılması kolay olan doğal taşın bu kadar bol olduğu bu şehirde beton yapım makinelerinin avantajlarını hiçbir şey gösteremezdi. Olumsuz koşullara ve genel iş durgunluğuna rağmen, beton yapım işi büyük bir başarı elde etti ve Trabzon'un sayıları her gün artan ve tamamen beton bloklardan yapılmış çok güzel binaları vardı.¹⁴⁹

1.2.4.5. Kuzey Anadolu'da Tarım

Isaiah Montesanto tarafından Aralık 1914'te yazılan rapor tarım ve tarım ürünleri ile ilgiliydi. Yazıya göre Anadolu'da halen kullanılmakta olan en ilkel ve eski tarım yöntemlerine kıyasla bilimsel ve modern yöntemlerin daha avantajlı olduğunu anlayan Osmanlı İmparatorluğu Hükümeti, yıllar önce tarımın bilimsel olarak modern alet ve makinelerle yapıldığı ve çiftçilerin modern yöntemlerin avantajlarını öğrenebileceği çiftlikler çeşitli tarım merkezlerinde kurulmuştu. Buna ek olarak hükümet, söz konusu aletlerin çiftçilere kolay şartlarda ve fabrikadan çıkış fiyatıyla satmak için, yük ve naklieleri karşılanan malların satıldığı depolar kurduğunu. Bu avantajlara rağmen, birkaç modern pulluk dışında, bu bölgede çok eski zamanlarda olduğu gibi tarım yapıldı. Bu durumun asıl sebebi ne halkın muhafazakârlığında ne de bilgi eksikliğinde ya da kendi taraflarında bir değerlendirme eksikliğinde aranmamalıydı. Asıl sebep bu bölgenin bütün deniz kenarı çok dağlık ve tahıl kültürüne fazla uyum sağlamamalarıydı. Başlıca tarım ürünleri, en basit aletlerin iş için yeterli olduğu, çok dik ve birbirinden ayrılmış tepeler üzerinde yetiştirilen fındık ve tütündü.

İç kısımda uçsuz bucaksız ve bereketli ovalar vardı ancak tahıl ekilecek alan sınırlıydı. Pahalı ve yavaş ulaşım olanakları ile daha fazla ileri gidilemezdi. Hububat bolluğu düşük fiyatlara sebebiyet verdiği için çiftçiyi perişan ederdi. Bir ilde kötü mahsulden dolayı kıtlık olsa da 300-400 km kadar uzakta olmayan başka bir ilde bol miktarda ve fazlası vardı. Ancak insanları besleyebilecek ve aynı zamanda maddi kazanç sağlayacak tahılı gönderecek bir yol bulunmamaktaydı. Uzaktan taşınan hububatların değerinin nakliyeyi karşılayacak kadar para etmediği durumlar olmuş ve malların sahipleri bakiye için deve sürücüleri tarafından dava edilmişlerdi. Böyle bir durumda, çiftçi, modern aletlerin zaman tasarrufu sağladığını kabul edebilirdi. Bu nokta çiftçiyi çok fazla ilgilendirmiyordu çünkü zaman içinde olan şehirlerde çok az değer taşıyordu. Ayrıca, modern yöntemlerin daha iyi ve daha bol mahsul verebileceğinin farkında olabilirdi. Modern aletler büyük bir teşvik değildi.

¹⁴⁹ Isaiah Montesanto, "Concrete Buildings in Trebizond", *Levant Trade Review*, 3 (3), Aralık 1913, 248.

İmparatorluğun diğer bölgelerinde de görüldüğü gibi, tarımın gelişmesi ve modern araçların kullanımının ulaşım olanaklarının düzeltilmesini takip ettiğini göstermişti.

Osmanlı Devleti, son yıllarda yolların ve demiryollarının yapımında inşasında büyük bir enerji harcamış ve İmparatorluğun diğer bölgelerinde de büyük bir başarı elde etmişti. Genel siyasi durum olmasaydı, ülkenin bu bölgesindeki ulaşım tesislerinin iyileştirilmesinde de önemli bir ilerleme olacağından şüphe yoktu. Sonuç olarak, iç bölgelerdeki ovaların genişlikleri ve verimlilikleri ve ulaşım olanaklarının iyileştirilmesi planları göz önüne alındığında, mevcut koşullar iyileşir iyileşmez tarımsal uygulamalar için büyük bir talep olacağı belirtilmişti.¹⁵⁰

1.2.5. Doğu Anadolu Bölgesi Raporları

1.2.5.1. Doğu Anadolu'da Durum

Doğu Anadolu Bölgesi raporları, Harput merkezli olarak yazılmıştı. Raporlar George Ghevond tarafından kaleme alınmıştı. Ghevond'un ilk raporu Levant Trade Review'in Haziran 1911'deki ilk sayısında yayımlanmıştı. Yazıya göre Mamuretülaziz (Harput) vilayeti genellikle tarım memleketiydi. Bölge sakinlerinin iyi ve zekice çabalarına rağmen bu bölgedeki iş hayatı çok fazla gelişmemişti. Özellikle de buradaki madenlerden yararlanılmamıştı. Toroslar ile Anti-Toros Dağları arasındaki Anadolu'nun merkezinde yer alan ve limanlar ile kolay iletişimi olmayan Türkiye'nin bu kısmı çok yavaş geliyordu. Bu gelişme için bir demiryolunun açılması ve bölge şehirlerinden geçen Fırat nehrinin su kullanımını ile daha fazla fırsat sağlanmalıydı.

Bu bölgeden yabancı ülkelere ihraç edilen ürünler genellikle: haşhaş, keçi derisi, sucuk, pastırma, halı ve kilim, pamuk, ipek, solucan yumurtası vb. ürünlerdi. Bölgeye çeşitli ürünler ithal ediliyordu bunların miktarı hızla artmasına karşın ihracatın değeri aynı kalmaya devam ediyordu. İthalat ihracatın birkaç katı değerindeydi. Bölgede sıcak para kaybı kısmen ABD'ye gitmiş olan para akışından kaynaklanırdı. Amerika'dan alınan malların yıllık miktarı 600.000 \$ olduğu tahmin edilmişti. İpekböcekçiliği çiftçilerin ilkbaharda ipek solucan yumurtalarının bakımına boş zamanlarını harcadıkları için çok güzel ilerleyen ve iyi para ödeyen yerel endüstrilerden biriydi. Ancak 1911'de birçok çiftçi koza üretimini sürdürmemişti. Çünkü kozaların fiyatı 1910'da aniden düşmüş ve çiftçilerin çoğunun büyük

¹⁵⁰ Isaiah Montesanto, "Agriculture in Northern Asia Minor", **Levant Trade Review**, 4 (3), Aralık 1914, 280,281.

miktarda para kaybetmesine sebep olmuştu. Sonuç olarak 1911'deki ürünün geçen yılından daha az olması beklenmişti. 1911'de kozaların mizandaki¹⁵¹ fiyatları çiftçiler için kârlı değildi. Yerel tüccarlar tüm mallarını İstanbul, Samsun ve Halep şehirlerinde bulunan komisyoncuları aracılığıyla alırlardı. Bu malları limandan deve kervanları ve vagonlarla getirirlerdi. Yılın mevsimleri ve durumlarına göre nakliyenin fiyatı kantar¹⁵² başına; 2,75 altın TL (12,10 \$) ve 4,00 TL (17,60 \$)'değerindeydi. Malların limandan gelmesi 22-35 gün arasında sürmekteydi. Kış sezonu boyunca bazen 2 veya 3 ay süreyle yollar kapalı olurdu ve bu yüzden malların önceden ne kadar sürede buraya geleceğini söylemek imkânsızdı.

Gıda ve yakıt fiyatlarında son birkaç yıldır artış gözlemlenmişti. Sonuç olarak, diğer ürünlerin fiyatları da bundan dolayı artmıştı. Buğday yerel piyasada bir fiyat değişiminin göstergesi olarak düşünülebilirdi. Diğer ürünlerin fiyatları buğday ile birlikte yükselip ya da azalıyordu. Bu bölgedeki tüm buğdaylar, buğdayın fiyatlarını kendi çıkarları için kontrol eden ve hilekârlık yapan vurguncuların ve mültezimlerin elindeydi. Fakir ve çaresiz insanların bu vurguncular ve mültezimler tarafından baskı altına alınmasına rağmen yerel yöneticiler tarafından hiçbir adım atılmamıştı. Buğdayın 1911'deki fiyatı üç yıl öncesinin iki katıydı. 1911'e kadar buğday mahsulünün durumu oldukça iyiydi.¹⁵³

1.2.5.2. Harput Notları

George Ghevond tarafından Kasım 1911'de yazılan raporda Harput'ta sulama ve tarım ile ilgili bilgiler verilmişti. Bölgede tarım toprakları olduğu için sulama sorunu önemli bir konuydu. Bu döneme kadar sulama kanalları inşa edilmemişti ancak bu topraklardan geçen küçük ve büyük nehirleri kullanma girişiminde bulunulmuştu. Harput'un yaklaşık 20 km güneyinde, deniz seviyesinden 4000 metre yükseklikte 8 km genişliğinde ve 48 km uzunluğunda Gölcük adında büyük bir göl vardı. Hükümet, bu gölün seviyesinin yaklaşık üç yüz metre altında bir ovanın sulanması için bir proje hazırlamak üzere İstanbul'dan mühendisler göndermişti. Bu ova 48 km uzunluğunda 16 km genişliğindeydi ve ayrıca çok verimliydi.

¹⁵¹ **Mizan**: Kozanın onda birini yerel yöneticiler ile birlikte Duyun-ı Umûmiye görevlilerinin hazır bulunduğu koza vergisinin toplandığı binaya verilen isimdi.

¹⁵² Dergiye göre Bölgede 1 okka = 1.282 kg, 1 Kantar yaklaşık 227 kg ağırlığındaydı. Bkz. **Levant Trade Review**, 1 (1), Haziran 1911, 116.

¹⁵³ George Ghevond "Conditions in Armenia", **Levant Trade Review**, 1 (1), Haziran 1911, 114,116.

Bölgede 1911 yılında pamuk mahsulü memnun ediciydi. Talep nedeniyle 1910'a göre 1911'de daha büyük bir alanda pamuk ekilmişti. Üzüm bağları 1911'de son derece sert geçen kış mevsiminde zarar gördüğü için bağların genel koşulları bu sezon iyi değildi. Buğdayda ise bölgede 1911'de piyasada artış baş göstermişti.¹⁵⁴

1.2.5.3. Doğu Anadolu Ticari Şartları

George Ghevond'un Mart 1913'te yayımlanan raporuna göre bu bölge, 1912 yılında iş olanaklarında genel olarak yıpranmamış ama endüstrilerinin ilerlemesi için özel bir girişimde de bulunulmamıştı. Yıllardır aynı durumdaydı. Ancak, bölge halkı barış sağlandığında geleceğin daha umut verici olacağına inanmış ve güvenmişti. Trablusgarp'ta devam eden savaş ve bölgenin yedek askerlerinin Balkan Savaşı'na çağrılması nedeniyle 1912 yılı boyunca bu bölgede ticaret bir önceki yıl olduğu kadar aktif olmamıştı. İthalat, 1911'inkilere kıyasla %25 daha az miktarda ve %5 daha az değerde olmuştu. Bölgeden yapılan ihracat normaldi ve 1911 yılının ihraç edilen maddeleri arasında önemli bir yer tutan afyon (haşhaş) mahsulü dışında dikkat edilmesi gereken önemli bir şey yoktu.

Bölgede devlet tarafından askeri amaçlar için kullanılan nakliye araçlarının azlığı nedeniyle özellikle geçen yılın son çeyreğinde, nakliye fiyatları ve ithal edilen malların fiyatı aşırı derecede artmıştı. Yüksek fiyatlara rağmen buğday ve diğer tahılların fiyatları düşmüştü. Yüksek fiyatlara satmak için ürünleri depolayan fırsatçılar savaşa çağrılma durumlarından dolayı depoladıkları ürünleri tek seferde satmak zorunda kalmışlardı. Burada ki piyasa durgunluğunu korumuştur. Mevcut durumda herhangi bir risk almak istemeyen tüccarlar vade ile iş yapmazlardı bundan dolayı imal edilmiş birçok pamuklu ürün stoklarda ellerinde kalmıştı. Diğer taraftan tüketiciler alımlarını en ihtiyaç duyduğu maddeler ile sınırlamışlardı. Şeker ve petrol ürünlerinin fiyatları, özellikle hammadde ve işçi azlığından dolayı önemli düzeyde artmıştı. Toptan şeker okka başına 6 kuruş ve iki teneke petrol 115 kuruş fiyatına satılırdı. Bölgede pamuk yetiştiriciliği de yapılırdı. 1912'de pamuk verimi pek kaliteli olmamıştı ancak ürün yeterliydi. 6 okka olan 1 batman 34-36 kuruşa satılmıştı. Afyon üretimi 1912 yılında bu bölgedeki Malatya'da verimli olmuş ve 1911 yılındaki düşük verimin zararlarını karşılamıştı. Bir rapora göre, afyon mahsulü ve afyon tohumunun ve yağının yabancı ülkelere ihraç edilen toplam değeri 85.000 altın TL (374.000 \$) değerindeydi. Bir okka afyon ortalama 2.60 Türk lirasıydı. Kış bu bölgede çok çetin geçirdi.

¹⁵⁴ George Ghevond "Harput Notes" *Levant Trade Review*, 1 (2), Kasım 1911, 208.

Bu ovaya bu dönemde metrekaareye 30 inç (76,30 cm) kar düşerdi. Ayrıca bölgenin diğer yerlerinde de bol miktarda kar yağışı görülürdü. Sahil kenarları ile şehirlerarası iletişimi sağlayan yollar kar ile kapanırdı. Buğday tarlalarının durumu 1912’de çok iyi ve gelecek yaz için verim beklentileri olumluydu. Bölgenin 1912 yılındaki ABD’den ithal ettiği ürünleri Tablo 17’de belirtildiği gibi ve bölgeden ABD’ye ihraç edilenler ise Tablo 18’de gösterildiği gibiydi.¹⁵⁵

Tablo 17

Harput ve Civarının 1912 Yılı ABD’den İthalat Ürünleri ve Değerleri

Tarım Aletleri	\$1.200
Silah ve Mühimmat	\$5.000
Kitap ve Süreli Yayın	\$500
Pamuklu Ürünler (kumaş vb.)	\$18.000
Saat	\$1.000
Alet ve Edevat	\$3.000
Makine ve Motor	\$2.000
Makine, Artezyen, Levazım, Su pompası	\$2.300
Lastik Ayakkabı ve Lastik eşya	\$4.200
Pompa ve Borular	\$1.000
Dikiş Makineleri	\$6.500
Ufak Tefek eşyalar	\$6.300
Toplam	\$51.000

Kaynak: Levant Trade Review, 2 (4), Mart 1913,385.

Tablo 18

Harput ve Civarının 1912 Yılı ABD’ye İhracat Ürünleri ve Değerleri

Süs Eşyaları	\$25.000
Kürk	\$15.000
Saf Yağ (Kaynatılmış Tereyağı)	\$1.700
Keçi Postu	\$12.000
Halı ve Kilim	\$18.000
Bağırsak	\$8.500
Ufak Tefek Eşyalar	\$5.800
Toplam	\$86.000

Kaynak: Levant Trade Review, 2 (4), Mart 1913, 385.

George Ghevond ‘ın Mart 1914’teki raporuna göre 1913 yılının ilk döneminde, askerlerin cepheye çağırılması ve başkalarının da askerlikten kaçmasından dolayı ticari iş iyice felç olmuştu. Ancak Edirne’nin yeniden ele geçirilmesinden hemen sonra insanların cepheden evlerine geri dönmesi, ülkenin ticaretine, tüm iş insanlarının büyük memnuniyetine ve iş hayatına yeni bir ivme kazandırmıştı. Bölge ithalatı 1912 yılına göre

¹⁵⁵ George Ghevond “Trade Conditions in Armenia”, **Levant Trade Review**, 2 (4), Mart 1913, 383, 385.

artış göstermişti. Ama aynı sebepten dolayı ihracatta maalesef aynı yıla göre düşüş olduğunu göstermişti. Tahıl mahsulü alışılmadık bir şekilde kazançlı olmuştu. 1913 yılında bu bölgenin yollarının veya diğer önemli ve ekonomik koşullarının iyileştirilmesi için önemli adımlar atılmamış olmasına rağmen, bazı gelişmeler göz ardı edilemezdi. Şehirde Fransız ve Avusturya imalatı, elektrik aydınlatması olan motorlu ve dinamolü bir film gösterme makinesi kurulmuştu. Filmlerin haftada en az bir kere burada gösterilmesi için düzenlemeler yapılmıştı. Yerel posta yetkilileri, posta olanaklarını iyileştirmek için çok çaba sarf etmişti. Haftalık posta sayısı artmıştı. Daha hızlı ve düzenli olarak gelmeye başlamıştı. Fırat Nehri geçilirken tel halat ile donatılmış yeni stilde bir feribot inşa edilmiş böylece nehri geçme süresi 2 saatten 10 dakikaya düşürülmüştü.

Genellikle ithal edilenlere ek olarak, Amerika'dan getirilen ürünler şöyleydi; Amerikan lamba brülörleri ve çok sayıda farklı türde gaz lambaları son zamanlarda yerel pazarda ortaya çıkmıştı. Bu ürünler burada yaygın olarak kullanılan Avusturya markalı olanlar ile rekabet ederdi. Amerika'dan yeni onlarca koltuk ithal edilmiş ve marangozlar tarafından bir kerede satın alınmıştı. Bu şehrin insanları güzel sanatlarda özellikle edebiyat ve müzikte doğal yetenekleriyle İmparatorlukta önemli bir yer edinmişti. Ama bölgede müzik aletlerinin satışı, piyanoların pahalı maliyeti ve limanlardan içteki şehirlere uzun ve düzensiz yollardan çok pahalı bir şekilde taşınması ve aynı zamanda insanların zevk almak için bu tür aletleri satın almalarının yetersiz mali koşulları nedeniyle pek akla uygun değildi. İçteki karayolları taşımacılığı, ithal edilen malların piyano, makine vb. net değerinin on katını aşardı. Burada piyano ve organlarının sayısı yoktu. İnsanlar siparişlerini yurtdışındaki üreticilere verirdi. Bu şehirde var olan piyanolar bir elin parmaklarıyla sayılırdı. Ancak birkaç Amerikan ve Alman üretimi mevcuttu. Bölgede bir demiryolu açıldığında veya mevcut ulaşım araçlarının en azından makul nakliyelerini karşılayacak şekilde daha iyi hale getirildiği durumlarda, 5-15 altın TL'ye mal olan organların ve akordeonların satışı önemli ölçüde arttırılabilirdi.

Kemanlara ve farklı çeşitlilikteki malzemelerine yönelik artan bir talep vardı kemanların fiyatı her biri kaliteye göre 30 ila 200 kuruş arasında değişirdi. Bu pazardaki kemanlar Avusturya malıydı. 1913 yılında, Fransız Papazlar ve bu kentin Alman Misyonu, kendi okulları için eksiksiz bir grup müzik alet seti ithal etmiştiler. 1913 yılında Malatya sancağında yetişen afyon tahmini olarak 17,000 okka 190,740 \$ yani 43.350 altın TL değerindeydi. Ortalama oran okka başına 2,40 TL ve 2,70 TL'ydi. Bu bölgenin afyonu

Avrupa'ya İstanbul'dan gönderilirdi. Afyon miktarından elde edilen tohumun verimin yarısı 476.000 okka ortalama 608.866 kg ağırlığındaydı ve yabancı ülkelere ihraç edilmişti. Kalan yarısı kısmen yağ yapılmış komşu bölgelerde ve yerel ihtiyaçlar için kullanılmıştı. Tohumun yağı sabun üretiminde kullanılırdı. Bir okka tohum 1.25 TL'ye ve tohum yağı 4 altın TL'ye (6,25 \$) satılırdı. Toplam afyon, tohum ve tohum yağı üretimi 49.550 altın TL (317,952 dolar) değerindeydi. Ortalama olarak, bir okka Afyon üreten bir bölgeden 25 ila 30 okka afyon tohumu üretildiği ve üç afyon tohumundan yaklaşık bir okka yağ elde edilebileceği belirtilirdi. Afyon yetiştirilen alanların durumu bölgede yeterliydi.¹⁵⁶

1.2.5.4. Harput Bölgesinde Maden Kaynakları

Kasım 1911'de Levant Trade Review'de yayımlanan rapora göre Harput bölgesinde zengin maden yatakları bulunuyordu. Yazıya göre eski zamanlarda çalışmış olan ve birçok eski işletme bölgesi halâ değerli maden cevheri sağlardı. Bakır madeni Tepe Han (Pütürge) ve Kaval Uşağı (Malatya) olmak üzere iki yerde mevcuttu. Bu madenler birkaç yüzyıl önce çalıştırılmıştı ancak harabe haldeydi. Ergani bakır madeni, Türkiye'nin en önemli ve en zengin madenlerinden biriydi. Harput ile Diyarbakır arasındaki bulunurdu. 1096 yılında keşfedilmiş ve son birkaç yüzyıldır devlet kontrolü altında çalıştırılmıştı. Yıllık üretimin 6.000.000 kg'dan fazla olduğu tahmin edilirdi. Madende %30 bakır, %40 demir ve %30 sülfür bulunurdu. Ayrıca altın olduğu söylenmişti ama çok az orandaydı. Bakır madeni belirtileri Sin (Dersim), Karan (Pütürge) civarında bulunurdu.

Keban-Maden'deki gümüş madeni, Fırat Nehri kıyısındaki Harput'un 48 km batısındaydı. Bir süre devlet tarafından işletilmişti ancak yaklaşık 40 yıl önce yakıt kıtlığı ve yanlış yönetim nedeniyle kapatılmıştı. Madenler çökmüş ve Amerikan tarzı dikilmiş binalar harabe olmuştu. Bu madenin bir ton ham cevherinden 135 kg kurşun, 1 kg gümüş ve 0,007 kg altın elde edilirdi. Bağırsak Deresi'nde (Eguin), Birvan ve Piran'da (Keban-Maden) gümüş ve kurşun madeni izleri mevcuttu. Hozat'ta altın madeni kalıntılarından anlaşıldığı gibi bilinmeyen fakat eski dönemde çalışılmıştı. Harput yakınlarındaki çevre dağlarda ve Pütürge'de altın izleri bulunmuştu. Harput dağlarının vadilerinde ilkbahar mevsiminde bazı altın tozu toplanmıştı.

Bu bölgede farklı noktalarda çok sayıda kömür madeni görülürdü. Çemişgezek, Palu ve Pütürge vb. yerlerde önemli izler vardı. Hiçbiri işletilmemişti. Nitre tuzu Harput ve

¹⁵⁶ George Ghevond "Conditions in Armenia", *Levant Trade Review*, 3 (4), Mart 1914, 365,369.

Malatya arasındaki Fırat Nehri üzerinde feribot yolundaki İzoli’de bulunurdu. Bölge halkı tarafından barut yapmak için kullanılırdı. Fırat Nehri üzerindeki birkaç noktada farklı mermer türleri bulunurdu. Bunların arasında Keban-Maden ve Pertek ocakları kalitesi ile ünlüydü. Bunların hepsi uzun zamandır kapalıydı. Kireç taşı ve alçı taşı bu bölgenin farklı yerlerinde bulunurdu. Yerel yıllık tüketim artmış ancak ihracatı yapılmamıştı.

Bölgede bolca sıcak ve maden suyu kaynakları bulunurdu. Harput’un 13 km güneyinde yer alan Kumbariç şose suyu soğuk ve içilebilirdi. Analize göre su; sülfürik asit, büyük miktarda kalsiyum, demir, hidroklorik asit, karbonat alkali, manganez ve potasyum kilikatından oluşurdu. Suyun tadı mükemmeldi ancak insanlar tarafından nadiren kullanılırdı. Körbel Mezarı, Harput’un yaklaşık 6,5 km doğusundaki soğuk bir kükürt kaynağıydı. Çermik Ergani-Maden’in bakır madenin yanında sıcak bir kükürtlü kaplıcaydı. Sülfür bu suyun içerisinde boldu. Bu kaplıcaya romatizma ve cilt sıkıntısı çeken binlerce kişi gelirdi. Peri Çermiği, Peri (Dersim) yakınında bulunan sülfürlü kaplıcaydı. Bu çermikte diğerleri kadar iyiydi ancak daha küçüktü. Fırat Nehri kıyısındaki Antikirli ‘de bir kaplıca bulunurdu. Burada bir Roma hamamının kalıntıları görülebilirdi. Tadı asitli olmasına rağmen kaynağın suyu içilebilirdi. Diğer birçok doğal sıcak ve soğuk su kaynağı bu bölgeye dağılmıştı ancak bunlar henüz araştırılmamıştı. Bu bölgede ayrıca aşağıdaki maden yataklarının izleri de vardı. Petrol, tuz, alüminyum, mika, asbest, zımpara, grafit, silis (beyaz kurşun), kükürtlü kurşun, seruse (ceruse), kurşun oksit, demir kili, mıcır veya çakmaktaşı gibi madenlerin birçoğuna hala el değmemişti. Bunlardan bazıları boya yapmak için doğal hallerinde kullanılırdı.¹⁵⁷

1.2.6. Samsun Bölgesi Raporları

1.2.6.1. Samsun’un Ticari Önemi

Samsun ile ilgili yazılan bu ilk rapor Başkonsolos Yardımcısı Samuel Edelman tarafından 1911’de kaleme alınmıştı. Rapora göre eski Samsun kenti, Karadeniz’den yukarı doğru eğimli ve görkemli bir yere sahipti. 30.000 olarak tahmin edilen bir nüfusa sahipti. Türk ve Yunan nüfusu yaklaşık olarak eşitti. Ayrıca küçük bir Ermeni yerleşim yeri mevcuttu. Samsun’un nüfusu son on yılda üç kat artmış ve ihracat ve ithalat ticareti komşusu ve daha büyük olan Trabzon şehrini çoktan aşmıştı. Anadolu ticaret mallarının büyük bir kısmının ihracat limanıydı. Bölge Sivas, Amasya ve Merzifon gibi önemli şehirleri kapsardı.

¹⁵⁷ “Mineral Resources in the Harput Region”, **Levant Trade Review**, 1 (2), Kasım 1911, 154,156.

Samsun, bu şehirlere araba yolculuğu ile altı günlük mesafedeydi. Demiryolu beklentisiyle, Avusturyalı birisi merakla Samsun'dan Sivas'a bir otomobili denemek üzereydi. Sivas'la olan demiryolu bağlantısı henüz başlamamış olmasına rağmen demiryolu Samsun'u gelecekte Asya'nın en önemli şehri yapacaktı. Pek çok binanın ve özellikle de tütün ticareti için büyük bir deponun yapımı nedeniyle demir kirişler büyük talep görecekti. Samsun'un etrafındaki arazi, dünyanın en zengin topraklarından birine sahipti ancak bu toprak ilkel yöntemlerle işlendiği için verilen emeğin değerinin yarısı alınırdı. Bu, ilkel araç ve gereçlerden ve eksik ekimden kaynaklanırdı. Doğal olarak, modern tarımsal uygulamalara büyük bir yönelim vardı. Tarım bölgelerinde sürekli gezen Samsun'daki Amerikan Tütün Şirketi ajansından sorumlu olan P. E. King, çalışmalarını sürekli olarak Amerikan tarım makineleriyle yapıldığını bildirmişti. King'in çabalarıyla burada bir Amerikan su değirmeni satılmıştı. Nakliye maliyetini düşürmek Avrupalı girişimlerin tekliflerinden daha ucuz olmalıydı. Değirmen bölgede kurularak başarılı bir iş çıkarmıştı.

Yazara göre bu yıllarda Türkiye'de sınırsız olan tabancaların, av silahlarının ve fişeklerin ithalatında ABD üreticilerinin bu ticaretten paylarını almaması için bir neden yoktu. Yazar silah dükkânlarında kişisel araştırmalar yapmıştı. Araştırmaya göre Alman ve Belçika tabancalarını genel olarak satılırdı. Ancak çok az sayıda Amerikan tabancası satılırdı. Satılanlarda Almanya'daki bir acenteden alınmıştı. Samsun'daki en önemli ihracat sorunu Amerikan Tütün Ajansıydı. Burada üç yıldır kurulmuş olmasına rağmen bölgenin tütün mahsulünün üçte birini yılda bir kez satın alır ve ABD'ye yalnızca 600.000 \$ değerinde ihracat yapardı. Samsun'da sürekli yeni binalar kurulurdu. Şehirdeki beklenti ticaretin artması ile büyük mağazaların birçoğu şube açmak üzere olduğuydu.¹⁵⁸

1.2.6.2. Samsun ve Ticari Vaziyeti

Samsun ve civarı raporlarından bir diğeri ticari temsilci Williem Peter tarafından Kasım 1911'de yazılmıştı. Rapora göre Samsun'da Amerikan malları henüz çok az bilinirdi çünkü buradaki yatırımcılar Amerika'dan mal siparişi vermek için girişimde bulunmazdı. Tüccarlar malların buraya ne zaman varacaklarını kesin olarak hesaplayamazlardı. Ödeme koşulları çok zordu. Buradaki tüccarlar, malları vardıklarında ödeme yapmaya veya dört ila altı ay sonra ödeme için bir senet vermeye alışkındılar.

¹⁵⁸ Samuel Edelman, "Commercial Importance of Samsoun", **Levant Trade Review**, 1 (2), Kasım 1911, 196,198.

Rapora göre ihtiyaç duyulan ve Amerikalı tüccarlara salık verilen ürünler; galvanizli demir tel, dikenli tel, tel çiviler, oluklu demir levhalar, demir borular, her türlü demir eşya, kibrit, mücevher, lastik ayakkabı, pamuklu bez, parfüm, kâğıt çeşitleri, büro malzemeleri, sert kâğıt sigara kutuları, ahşap sigara ağızlıkları, lambalar, taban ve deri cilası, pamuk yağı gibi ürünlerdi. Tel çiviler ve demir tel Paris ölçüsüne göre satılırken demir borular esnaf birliği ölçüsüne göre satın alınırdı. Rapora göre eğer Atina Bankası New York'ta bir şube açacaksa bu bankanın Samsun'da bir şubesi olduğu için ihracat firmalarına taslakların toplanmasını oldukça kolaylaştırıcaktı. Üreticilerin burada işletmeyi kavrayabilmeleri ve nihayetinde temel ürün örnekleri alabilmeleri için seyahat acenteleri de buraya gönderilmeliydi.¹⁵⁹

William Peter'in Eylül 1913'te yayımlanan diğer bir raporunda Samsun'un ticari vaziyetinden bahsedilmişti. Rapora göre ne İtalyan-Türk (Trablusgarb) ne de Balkan Savaşları bölgenin savaş alanına uzaklığından dolayı ticarete zarar vermemişti. Savaş zamanında her türlü zorluğun hesaba katılması gerekse de Samsun'da iş dünyası ayakta kalabilmişti. Bu ayakta kalma bankalardan kaynaklanmıştı. Bu kuruluşlar doğru ticaret ayrımcılığı ile yeni firmalara karşı büyük önlemler alırken, mümkün olan tüm imkânları eski halinde bırakmışlardı. Bu nedenle, diğer yıllara kıyasla ticari başarısızlıklar az olmuştu. Savaş koşulları nedeniyle ithalat önemli ölçüde zarar görmüştü. Ticaretin önündeki en büyük engel Türk Devleti'nin tahıl vb. ürünlerden talep ettiği vergiydi. İhracat da aynı şekilde nakliye şirketlerinin %20-30 oranında nakliye masraflarını artırması nedeniyle olumsuz etkilenmişti.

Tablo 19'da 1913'te Samsun tarım ürünleri miktarı verilmiştir. Tahıl ürünleri boldu. Önemli olan karayolu nakliyesinin oranlarının ihracatı destekleyip desteklemeyeceğiydi. Güney rüzgârı veya diğer beklenmedik kazalar iyi beklentileri bozmadığı sürece meyveler iyiydi. 1912'de Samsun bölgesindeki tütün hasadının yapıldığı bölgeler Samsun, Ballar, Erbaa, Taşova, Tokat, Niksar, Hacıköy ve Zile'ydi. Toplam üretim 12.000.000 kg ağırlığındaydı. Bu miktar kısmen ülke içerisinde kullanılmış ancak büyük kısmı ihraç edilmişti.

¹⁵⁹ Williem Peter, "Samsoun", **Levant Trade Review**, 1/2, Kasım 1911, s. 222.

Tablo 19
1913 Yılı Samsun Tarım Ürünleri ve Miktarları

Ürün	Miktarı (kg)	Ürün	Miktarı (kg)
Afyon	40.000	Kendir Tohumu	500.000
Haşhaş Tohumu (mavi)	3.000.000	Kenevir	300.000
Haşhaş Tohumu (beyaz)	1.000.000	Kanarya Tohumu	40.000
Haşhaş Tohumu (sarı)	200.000	Mahlep	150.000
Keten	1.200.000	Tatlı ve Acı Badem	80.000
Mercimek	200.000	Kayısı Çekirdeği	100.000
Fasulye	1.000.000	Ceviz	500.000
Darı	5.000.000	Tiftik ve Balmumu	150.000, 20.000

Kaynak: Levant Trade Review, 3 (2), Eylül 1913, 118.

1913 yılı için plantasyonların mevcut durumuna ve ekilen alana göre en az 15 milyon kg'lık bir sonuç elde edilebilirdi. Deri ile ilgili olarak kesin rakamlar henüz netleşmemiştir ama ihracat miktarının 1912'dekinden az olmayacağı beklenmiştir. 1913'te ihracat oldukça önemli olmuştu ve bunun karşılığında ihracatın ithalatı canlandıracağı düşünülmüştü.¹⁶⁰

William Peter'in Mart 1914'teki son raporuna göre 1914 yılı çok iyi açılmıştı. İş adamları olağanüstü bir refah dönemi için sabırsızlanıyordu. Ancak Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle her şey tersine dönmüştü. Çanakkale Boğazı'nın kapanmasıyla ithalat ve ihracat tamamen sona ermişti. İstisna Dedeoğlu veya Köstence yoluyla gönderilen bazı tütün ve haşhaş tohumu vardı ancak savaş riski ve aşırı nakliye fiyatlarından dolayı onlarda az miktarda gönderilmişti. Kahve, şeker ve diğer sömürge mallarının fiyatı iki katına çıkmış belediye petrol satışlarını sükûn içinde kontrol etmişti. İhracat ürünleri ucuzlamış, tütün fiyatları yarı fiyatına düşmüştü. Mahsuller bol olduğu için stokta önemli miktarda tahıl vardı. Ticaret felç olsa da barış ilan edildikten sonra özellikle ithal mallarda bir iş canlanması olacağı ve Avrupa ülkelerinin kendi ihtiyaçlarını karşılamaya çalışacakları için, ABD'nin çeşitli ürünlerini Türkiye'ye tanıtması için en uygun bir an olacaktı. Bununla birlikte, bu ticareti güvence altına almak için New York ile Karadeniz arasında doğrudan bir buharlı

¹⁶⁰ William Peter, "Commercial Importance of Samsoun", **Levant Trade Review**, 3 (2), Eylül 1913, 118.

gemi hattı olması kesinlikle gerekliydi. Amerikalılar ancak bu şekilde başarı elde edilebilirdi.¹⁶¹

1.2.7. Bursa Bölgesi Raporları

1.2.7.1. Hüdavendigâr Vilayetinde Seyrüsefer

Bursa ve civarı ile ilgili raporlarda ilk rapor Mart 1913'te yayımlanmıştı ve Bursa'da kurulmak istenen bir seyrüsefer şirketiyle alakalıydı. Bu şirket Hüdavendigâr Osmanlı Seyri-i Sefer Anonim Şirketi'di. Şirket Osmanlı Devleti'nden Susurluk nehrinde, nehir taşımacılığı ve bölgenin sulanması için bir imtiyaz elde etmişti. Söz konusu şirket Manyas ve Ulubat gölleri ile İstanbul'a vapur seferleri yapan tek şirket olacaktı. Bir tarafta, önerilen hatlar Ulubat ve Kırmastı gölü arasında diğeri ise güneye doğru olan Susurluk, Yıldız ve Menderes hattını kapsardı. Özellikle tahıl, tütün, zeytin, ipek, bal, meyve ve diğer tarımsal ürünler bakımından zengin olan bu bölge işletilen madenlerden ayrı olarak önemli miktarda bor ve diğer madenlerin bol bulunduğu bölgeydi. Bu madenler ulaşım araçlarının eksikliği nedeniyle işletilmezdi. Rapora göre seyrüsefer şirketiyle bu bölgede ticaret daha da gelişecekti. Gerekli sermayenin sağlanması durumunda şirket daha fazla büyüyecek ve önemli rakamlara ulaşacaktı. Ayrıca bu girişime belirli miktarda yabancı sermaye katılmıştı.¹⁶²

1.2.7.2. Bursa İpeği ve Amerika

1915 yılında Erwin F. Lange tarafından yazılan bu raporda Bursa ipeği ve ABD arasındaki ticari ilişkiye değinilmişti. Yazıya göre yazar Lyon, Milano ve Zürih yani Fransızlar, İtalyanlar ve İsviçreliler neden hala Türk ipeğini almakta ısrar ediyorlardı. Amerikalı tüccarlara hitaben neden Türklerle doğrudan bir anlaşma yapıp Batı Avrupa'daki fazla nakliye masraflarından ve komisyoncuların masraflarından kurtulmuyorlardı. Mevcut durumda Türk ipeği ile ilgili dikkat çekici durum söz konusuydu. Lyon sıkıntılı bir süreçteydi, İtalya ise açığını kapatmak için Amerikan ipek üreticilerini Türkiye'ye gitmeye zorlayacaktı. Bursa ipeği beyaz renkliydi ve 9 / 11'den 58 / 60'a kadar tüm kalınlıklarda üretilirdi. Başlıca özellikleri şöyleydi;

¹⁶¹ William Peter "Situation at Samsun", **Levant Trade Review**, 4 (4), Mart 1915, 349.

¹⁶² "Navigation in the Vilayet of Hundavendighiar", **Levant Trade Review**, 2 (4), Mart 1913, 377,378.

1. Avrupalılar tarafından işletilen birkaç iplikhanede üretilen en iyi kalite birinci sınıf Fransız ve İtalyan ipeği gibi en iyi dokuma amaçlı kullanılan kalite,
2. Daha az hassas kumaşlar için dokunan orta kalite ipek,
3. Ucuz kalite, iplikler vb. için satın alınana kumaşlardı. Bu kalite dokuma için uygun değildi.

Bursa ipekleri genellikle son derece güçlü olduğu gibi (Amerikan ipek fabrikalarında kullanılan büyük makinelerin çok güçlü iplikler gerektirdiği için Amerikan üreticisi için önemli olan bir faktör), gerilebilirdi ve çok esnekti. İyi Bursa ipeğinin esnekliği metre başına 210 ile 230 mm arasında gidip gelirdi ve sonuç olarak diğer beyaz ipeklerden daha büyüktü. Bu bakımdan Japonların en iyilerinden üstün ve İtalyanların ipeklerine eşitti. Ham ipeğin haşılının kaldırılması İtalyan ipeğine göre yaklaşık %2 daha azdı bu da üreticiye büyük ölçüde avantaj sağlardı. İpek ipliği resmi denemeler temelinde belirlenen bir ağırlığa göre satılırdı. Denemelerden memnun kalınmazsa satıcılar sevkiyat yerinden itibaren 30 gün içinde mal eksikliğini giderme hakkına sahipti.

İpeğin başlıca alıcıları Fransa, İtalya, İsviçre, Almanya ve İngiltere'ydi. ABD nerede devreye giriyordu? ABD İpek endüstrisi tezgâhlarında dünya mahsulünün 1/3'ünden fazlasını kullanıyordu. Ancak henüz Türk ipeğine gereken önemi tamamen vermemişti ancak satın alınan ilk postadan memnun kalmıştı. Levant Trade Review, bu önyargının yanlış olduğunu ve kurtulmak gerektiğini açıkça göstermişti.¹⁶³

1.2.7.3. Dünü, Bugünü ve Yarınıyla Bursa

Erwin F. Lange tarafından yazılan ve Levant Trade Review'de Aralık 1915'te yayımlanan bu yazıda Bursa'nın geçmişini hatırlatarak gelecek ile ilgili düşüncelerini paylaşmıştı. Bu arada Bursa'nın ekonomik durumu ile ilgili önemli bilgiler vermişti. Yazıya göre Osmanlı İmparatorluğu'nun eski başkentini ziyaret etme ayrıcalığına sahip olan herkes antik kentin kendisine bıraktığı gizemli çekicilikten ve kalıcı izlenimden nadiren kurtulurdu. Tarihi, kurucusu olduğu iddia edilen efsaneye göre Hannibal'e dayanan Bursa, Bitinya bölgesinin güzelliğini arttırmak için muhteşem doğal efektlerle birleşmişti.

Bursa'dan çok uzak olmayan bir yerde Kartaca'nın en büyük oğlu ölümle kendi eliyle karşılaşmıştı. Ziyaretçi eski Bizans ihtişamının çağını anımsatan görkemli hamamlar ve

¹⁶³ Erwin F. Lange, "Brusa Silk and America", **Levant Trade Reivew**, 5 (2), Eylül 1915, 170,173.

Osmanlı sanatının zirvesini temsil eden camilerin en asil ifadesini bulurdu. İnanç veya ırktan bağımsız, derin bir hayranlıkla, İmparatorluğun temelini atan güçlü hükümdarları dinlendiren türbeler, başkentlerini en yüksek mükemmellikte gerçek Müslüman kültürünün klasik bir merkezine yükseltirdi. İpek fabrikalarının büyük kapıları ardına kadar açılırdı ve genç kız sürüsü günlük işlerine başlamak için akın ederdi. Motorlar çalıştırılır kızlar yerlerini alır ve çikrikler monoton şarkısına başlardı. 10-12 yaşlarındaki küçük kızlar kozaları alır bir leğene koyar ve dıştaki atık ipeği çıkarmak için dövmeye başlardı. Daha sonra iplik kütesini ustaca çözen ve kendi gözlerinden tekerleğe geçiren iplikçi kıza verilirdi. İş, en sıkı uygulamayı gerektirirdi. Becerikli eller her bir kız tarafından bükülmüş ipeğin kalitesini kontrol etmek için ustaca bir dakika dinlenmeden belirgin bir kolaylıkla ilgilenirdi. Bu kızlar gün doğumundan gün batımına kadar titizlikle çalışırlardı. Normal zamanlarda günde 7 kuruş kadar para kazanırlardı. İpeği döven ancak 3 ila 4 kuruşa yoksul bir yaşam süren çocuklar 60 para alırdı.

Büyük arabalar fabrikada hazırlanır ve her biri 100 kilo ağırlığında ham ipek balyaları ile yüklenirdi. Tren istasyonuna ve ipeği doğrudan gemilerin Avrupa pazarlarına taşıdığı Mudanya'ya götürülürlerdi. Milan ve Lyon'daki Amerikalı ithalatçılara yeniden ne kadara satıldığını kimse çözemezdi. İpek endüstrisinin kalbi Koza Han'da atardı. Yazar Koza Han'a girdiğinde onu büyük bir uğultu karşılamıştı. Köylülerin kalabalıkları kendi geleneklerine göre, geniş bir meydanın merkezinde toplanırlar, büyük torbalarını boşaltırlar, beyaz, ışıltılı bir Koza kütesi dökerler ve ihale, gözler, baş, ağız, burun, bacaklar, eller ve mümkünse saç jestleri ile başlardı. Nihayet fiziksel hareketlerin tamamlanması bir anlaşmayı mümkün kıldığında, Duyun-ı Umûmiye yetkilisi devreye girer vergisini satıcıdan yüzde olarak tahsil eder ve böylece satışı yasallaştırırdı. Hemen yukarıda tüm ofislerin çıktığı yerde ticaret daha gösterişsizdi. Burada ham ipek alınıp satılır sayısız fincan kahve ve sigara üzerine ciddi ve uzun tartışmalar ve düşünceleri dile getirilirdi. Bu keskin beyin savaşıydı ve daha da keskin tahminlerdi. Fatih Sultan Mehmet'in babası İkinci Murad tarafından inşa edilen zamanın kıvançlı binalarında tüm performans, son derece tuhaf bir izlenim bırakan bu vızıltı ve pazarlıktı. Harika bir çınar ağacı insanların tutkularını yatıştırmak amacıyla ticaretin en yoğun olduğu meydandaki devasa dallarını uzatmıştı.

Yazar ve bir Duyun-ı Umûmiye yetkilisi eşliğinde, dağın yamaçlarından, Duyun-ı Umûmiye İdaresi tarafından kurulan ve yönetilen ipek-kültür okuluna (Bursa Harîr Dârüttâlimi) doğru çıkmışlardı. Burada, Bursa ipek endüstrisinin devamlılığı, bilimsel

yöntemler, özellikle pastörizasyon, yani mikroskop yardımıyla iyi yumurtaların seçilmesiyle ilgili doğru bilgiler dağıtılarak güvence altına alınmıştı. Okul, ipek kozalarının yetiştirilmesinin teşvik edilmesinde ve köylülere iyi yetiştirme için gerekli şartların daha iyi anlaşılmasında çok faydalı bir etkiye sahip olmuştu. Yazar binanın balkonuna çıktığında gözünün önüne serilmiş doğal güzelliğin harika bir resmini, çok sayıda zarif minareleriyle ön plandaki şehri ve Marmara denizinin ilerideki manzarasını engelleyen sıradağlarla çevrili ovayı bulmuştu. Köylülerin pirinç ve tütün tarlalarına ve dut tarlalarına gittiğini, daha da uzaklarda ise Nilüfer nehrinin her yıl meydana gelen ve sürekli bir su baskını olan sellerin kötülüğünü bir kez ve sonsuza kadar hafifletecek olan kanalı kazan karınca sürüsüne benzer insan topluluğunu gözlemlemişti. Kanalin toplam uzunluğu 8 kilometre olacaktı ve nehri eski yatağına geri zorlayacak ve aynı zamanda önemli verimli arazileri kurtaracaktı.

Eve dönüş yolunda ünlü Bursa vagonlarının yapıldığı dülger mahallesinden geçmişti. Bursa çoğu Kızılay'ın kullanması için her ay 300'ün üzerinde vagonu askeri makamlara tedarik ederdi. Erkeklerin el becerisi inanılmazdı geleneklerin çok eskilere uzanmasının sonucu, oğul zanaatın sırlarında babasının izinden giderdi. Çarşının etrafında büyük Bursa Pazarı'na geçen yazara göre buradan başka bir pazar yeri daha oryantal olamazdı. Gürültülü kargaşada yorgan yapımcısı yere çömelirken pamuğu sıkıca gerilmiş bir tele vurur ve garip sesler çıkarırdı. Bitmiş yorganlar çok hoş bir yatak örtüsü olurdu. Yazı son olarak yazarın Bursa'nın geliminde ve ekonomik gelişiminde ABD'nin yardımcı olması gerektiğini söyleyerek noktalamıştı.¹⁶⁴

1.2.8. Konya Bölgesi Raporları

1.2.8.1. Konya'da Durumlar

Vayanos Freres tarafından 1912 yılında yazılan bu raporda Konya'nın ticari, tarım ve ekonomisi ile ilgili bilgiler verilmişti. Konya ili 98.000 metrekarelik bir alanda, büyük kısmı Türk olan ve esas olarak çiftçilikle geçinen yaklaşık toplam nüfus bir milyondur. Bütün bölge çok verimliydi. Başlıca ürünleri buğday, arpa, afyon ve biraz susamdı. Çiftçilik eski usulle yapılmaktaydı. Son zamanlarda modern pulluklar kullanılmaya başlanmıştı. Kullanımda olan tarım makineleri sadece biçerdöverlerdi ve bunlarda çok az miktardaydı. Bu nedenle bol mahsulün tamamını toplayamazlardı. Diğer bir kısmı da kar ve yağmur yağışlarında bozulurdu. Eski Vali Ferid Paşa zamanında, devlet tarafından buharlı harman

¹⁶⁴ Erwin F. Lange, "Brusa, Past Present and Future", **Levant Trade Review**, 5 (3), Aralık 1915, 260,266.

makineleri tanıtmak için girişimlerde bulunulmuş ancak başarılı olunamamıştı. O zamandan beri bu yönde başka girişimlerde bulunulmamıştı. Alman şirketi şehirde tarımsal makinelerin satışı için bir iş yeri açmış ve çok iyi bir başlangıç yapmıştı.

Konya ovasının sulanması planı bitmek üzere olup, devlete 25.000.000. Frank'a mal olacaktı. Bu bölgede çiftçiliğin gelişmesine büyük katkı sağlayacaktı. Konya henüz gelişmemiş olduğundan bu yönde çok şey beklenmişti. Bölgede var olan tek sanayi, 15 / 20.000 çalışan kız istihdam eden yaklaşık 4.000 dokuma tezgâhının bulunduğu çok geniş bir alana yayılan halı dokuma sanayisiydi. Bu tezgâhların büyük bir kısmı, Avrupa ve ABD'ye büyük miktarlarda ihracat yapan Oriental Carpet Manufacturer Ltd. şirketine aitti. Halı sanayinin yanı sıra, köylülerin kullandığı kalın kumaşlar ve çanak-çömlek yapımından da söz edilebilirdi. Vilayetin başlıca ihracat ürünleri şunlardı: tahıl, afyon, keçi derileri, tiftik, koyun ve keçi. Tahıl ihracatı yaklaşık 10.000 vagon, tiftik yaklaşık 300.000 okkaydı. Vilayetin Avrupa ile doğrudan bağlantısı olmadığı için tüm ihracat İstanbul ya da İzmir üzerinden yapılırdı.

Türkiye Selçuklu Devleti'nin eski başkenti ve bölgenin bugünkü merkezi Konya, geniş bir ovada yer almakta olup nüfusun 60.000'i Türklerden oluşurdu. Geri kalanı ise Yunanlılar ve Ermeniler ile birlikte 67.000'i bulurdu. Kentin içi büyük bir köyün meydanına benzerdi. Evlerin çoğu kerpiç denilen bir tür topraktan yapılırdı. İstasyona giden caddede ise taştan yapılmış iyi evler vardı. Sokaklar kötü döşenmişti ve kışın çamurluydu. Eski anıt eserler arasında Alâeddin Camisi, Selçuklu türbelerinin yanı sıra dervişlerin türbeleri, Alâeddin köşkünün kalıntıları ve İnce Minareli Cami gibi bazı anıtsal yapılardan söz edilebilirdi. Bazı medreselerin yanı sıra türbelerin kubbelerinin içleri, nefis ve zevkli sanat ürünleri ile doluydu. Ulaşım araçlarıyla ilgili olarak, sayısız arabanın yanı sıra, belediyeye ait bir at arabası hattı da bulunurdu. Sille ve Meram Konya'dan uzaktı bir saat mesafeli iki dış mahaldi. İkisi de devlet görevlilerinin yanı sıra, daha iyi konumdaki sakinlerin yazlık ikametgâhlarının bulunduğu yerdi. Bu ikametlerin burada olmasına rağmen şehirle iletişim araçları çok yetersizdi ve burası için demiryolu çok büyük bir zorunluluktuktu. Yolun yanı sıra, Sille taş ocaklarındaki taşlar yeterli miktarda yük alacağı için böyle bir yol karlı bir girişim olabilirdi.¹⁶⁵

¹⁶⁵ Vayanos Freres, "Conditions in Konia", **Levant Trade Review**, 2 (1), Haziran 1912, 90,94.

1.2.8.2. Konya'nın Geleceği

Wilfred Mcilvaine tarafından Levant Trade Review için Mart 1915'te yazılan bu raporda Konya ile ilgili şu bilgiler verilmişti. Konya, İstanbul'a trenle yaklaşık 750 km mesafedeki 60.000 nüfuslu bayındır bir şehirdi. Bir zamanlar Türkiye Selçuklu Devleti'nin başkenti Osmanlı'nın eline geçtikten sonra nispeten önemsiz hale gelmişti. Doğu Anadolu, İran ve Uzak Doğu'dan İstanbul'a giden ticaret yolları Anadolu'nun kuzeyindeki şehirlerden geçirdi. Ancak şehirden geçen Bağdat demiryolunun inşaatıyla birlikte, Konya giderek önem kazanmaya başlamış ve muhtemelen Anadolu'da geleceğin önde gelen şehirlerinden biri olacaktı. Konya Vilayeti İmparatorluk'taki en zengin ve müreffeh şehirlerden biriydi ve geçmişte uzun yıllar görkemli olması geleceğini parlak kılardı. Konya, denizden yaklaşık 1000 metre yüksekliğe sahipti ve büyük Anadolu Ovası'nın ortasında, Torosların batı ve güney eteklerinde olan ova kuzey ve doğuya uzanırdı. İklim kurak ve sağlıklı, yazın sıcak, kışın soğuktur ki komşu kasaba ve şehirlerin çoğunun laneti olan sıtmanın hastalığı çok az görülürdü. Yaklaşık 11 km uzaklıktaki dağlardaki büyük bir kaynaktan gelen borular kente mükemmel su sağlardı. Yerli nüfus büyük ölçüde Türk ve birkaç bin Rum ve Ermeni vardı. Bu unsurlar küçüktü ama giderek artmıştı. Şehir ilkel doğu tipi düz çatılı, çoğunlukla tek katlı evlerle donatılmıştı. Son zamanlarda ise önemli sayıda modern bina inşa edilmişti. Yeşil çinilerle kaplı yivli kubbesiyle İnce Minareli ve Semazen camileri arasında saygın eski Selçuklu camileri vardı.

Demiryolu hizmeti, İstanbul'dan batıya ve Toros dağlarından doğuya birer tane olmak üzere günde sadece dört düzenli seferden oluşurdu. Bağdat demiryolu tamamlandığında ve trenler İstanbul'dan Bağdat'a kadar çalıştırıldığında hizmet büyük ölçüde geliştirilecekti. Eskişehir'de bir gece mola vermek suretiyle İstanbul'dan Konya'ya yolculuk iki gün sürerdi. Lokomotiflerde genel olarak kömür yakılırdı ancak son zamanlarda petrolü ömür boyunca yakıt olarak kullanmak amacıyla petrol tankları inşa edilmişti. Çevre bölgede, şehrin baş ihracatı olan büyük miktarlarda tahıl üretilirdi. Ayrıca hayvancılık, züccaciye, inşaat malzemeleri, tarım makineleri vb. ticareti yapılırdı. Şehirden çok uzakta olmayan önemli miktarda tuz yatakları vardı; tuz şehre otomobil ile getirilirdi.

Şehrin sanayisi çok ilkel kiremit ve tuğla üretimleriyle sınırlıydı. Şehre yakın iyi bir kil yatağı vardı ve küçük bir sermaye ile büyük bir kiremit sanayisi kolayca geliştirilebilirdi. Şehirde büyük bir ticari pazar kurulabilir ve çevreye yayılarak zamanla daha çok iş yapılabilirdi. Geliştirilmeyi bekleyen bir diğer sanayi taş ocağı işletmeciliği idi. Çevre

dağlardan taş getirmek ve bir elektrikli tramvay hattı inşa etmek için planlar yapıldı ancak şehirde kullanılan tüm taşların at veya öküz arabalarıyla yaklaşık 8 km mesafeden getirilmesi gerekmişti. Ne yazık ki iç bölgelerdeki çoğu şehir gibi hiçbir su gücü yoktu. Anadolu'nun tamamında demiryollarının gelişimi ticari başarının en temel önkoşuluydu. Alman şirketi, yaklaşık 100 kilometre uzaklıktaki Beyşehir Gölü'nden, tahminen 12.000 kilometrekarelik araziye sulamak ve kurak doğayı verimli alanlara dönüştürmek için Konya yakınlarındaki Çumra'ya bir kanal açmıştı. Bu proje, Konya'nın ticari geleceğinin teminatıydı. Çünkü çok sayıda işçiyi bölgeye yerleşmeye teşvik edecek ve artan alışveriş ile bunu yan sanayi izleyecekti.

Konya'nın güneyinde ve batısında henüz ticari değeri düşük olan ve daha büyük bir nüfusun büyümesini ve kullanılması için iyi dağ yollarının kurulmasını bekleyen büyük çam ormanları vardı. Konya vilayetinin doğal kaynakları çoktu ve zaten daha yüksek bir yaşama eğilimi ortaya çıkmıştı. Ücretler ve kiralar iç kesimdeki diğer şehirlerin çoğundan daha yüksekti ve iş bulmak nispeten kolaydı. Sermaye ve girişimci bir ruhla, yakın kaynaklardan Uzak Doğu'ya büyük ticaret yolu üzerinde merkezi bir konuma sahip olan Konya Vilayetinin doğal kaynaklarda kolayca erişilebilir ve bol olan bir sanayi ve zenginlik modeli haline gelmemesi için hiçbir neden yoktu.¹⁶⁶

1.2.9. Diğer Bölgelerle İlgili Raporlar

1.2.9.1. Merzifon Bölgesi

Doktor G. E. White tarafından Haziran 1912'de yazılan bu yazıda Merzifon ve civarı ile ilgili bilgiler verilmişti. Merzifon, Samsun'un yaklaşık 95 km güneyinde yer alırdı. Anadolu'nun bu bölgedeki genel konumu her biri dağlarla çevrili bir dizi ovadandır. Bazen ova dağdan şırıltılı bir şekilde akan dereler ile daralan vadilerle devam ederdi. Merzifon ovası deniz seviyesinden yaklaşık 750 metre yüksekte ve boyutları yaklaşık 48 km kadardı. Burası Amasya'nın baş tahıl ambarıydı. Yunan tarihçi ve filozof Strabon'a göre bu ova bin köyün ovasıydı.

Jeolojik oluşumdaki çeşitlilik bölgesel olarak kısıtlı bir alanda mahsullerde bir çeşitliliğe neden olur ve tarım çeşitliliği için avantajlar sunardı. Ova mahsulün klasik üretimi için geniş alanlar sunardı. Genellikle sıcak ve sulak vadiler tarım ve sebze ürünleri için

¹⁶⁶ Wilfred Mcilvaine, "Future of Konia", **Levant Trade Review**, 4 (4), Mart 1915, 350,353.

elverişliydi. Dağlar çok fazla mera ve ormanlık alanlara sahipti veya kullanım alanları akıllıca düzenlenmiş olsaydı daha iyi olabilirdi. Bu bölgenin temel mahsulü çok iyi kalitede olan buğdaydı. İkincisi ise arpaydı. Bu rnlerin her ikisi de kışlık olarak kullanılırdı. Bahar gelinceye kadar el altında tutulurdu. Şehrin yakınındaki Paşa Vadisi, taş üzerinde çalıştırarak buğdayın tamamını oğten yaklaşık 30 eski değirmene sahipti. Samsun yolunda yaklaşık 15 km veya daha fazla mesafede olan eltik Geidinde Avrupa'dan ihraç edilen büyük ince değirmenler kullanılırdı. Bunlardan iyi derecede un elde edilirdi. Dahası Samsun'a ve asıl pazara giden yolda bulunurdu. Arpa ve arpa samanı bütün hayvanların temel yiyeceğiydi. Çeltik'te güzel bir yumuşak kömür madeni aılmıştı. Bu bölgedeki mısır ve fasulye, genellikle yaylalarda yetiştirilirdi. Kenevir, elverişli noktalarda bolca üretilir ve pirincin alt kısmında çok iyi olurdu. Tosya bol miktarda beyaz pirinç üretir ve kırmızı pirinç Niksar'dan gelirdi. Bazı yulaf ve avdar ekilirdi. Diğer rn afyon son zamanlarda çok önemli bir yer tutmuş ve tütün çok fazla miktarda ovada ve vadilerde Samsun'a vergi vermek amacıyla doğrudan ekilmişti.

Her çeşit sıradan sebze; patates, soğan, kabak, salatalık, kavun, patlıcan, bamyaya, pırasa, pancar, vb. ıspanak, marul, turp ve diğer yeşillikler ile birlikte bol miktarda üretilirdi. Meyveler, elma, ayva, kiraz, şeftali, armut, erik, kayısı, kırmızı meyveler (kızılıcak vb.) ve üzüm pazarda oldukça bol bulunurdu. Şehirde yaklaşık altı bin ev olduğu söylenirdi. Ancak Şehir etrafında da evler olduğundan söylenenden daha fazla üzüm bağı vardı. Aile başına ortalama daha fazlaydı. Çoğunlukla zm bağlarında, tadı çok hoş küçük beyaz bir meyve olan dut üretilirdi. Ayrıca önemli miktarda mor üzümde yetiştirilir ve pekmez de yaptırılırdı. Kuruyemişler ve özellikle de ceviz bölgede iyi yetiştirilir ve kullanılırdı. Badem, kestane, fındık, kayın ağacı meyvesi faydalı olduğu için üretilir ancak don olaylarından etkilenirlerdi.

Karayolu taşımacılığı genellikle atlarla sağlanırdı ancak Samsun'dan yaklaşan demiryolu yapımı, bu taşımacılığın ileride kullanılmayacağını göstermişti. Yük katırları, deve, eşek ve manda ticaret merkezleri ile köyler arasındaki yollarda taşımacılık için kullanılırlardı. Atlar Amerika'da kullanılanlardan daha küçüktü fakat güçlüydüler. Toprağın neredeyse tamamı kzlerle ekilirdi. Hiç ummadığınız kadar inek vardı ancak kötü bakılmıştı. Baskın olan inek tipi ise Jersey'dekine benzeyendi. Süt çok fazla verilmemesine rağmen, verimli ve kremalıydı. Büyük koyun ve keçi sürüleri dağlardaki meraları kapsardı.

Anadolu çiftçilerinin kullandığı yöntemler ve araçlar mümkün olduğunca basitti. Çiftçilik, kara sabanlarla yapılırdı.¹⁶⁷

Merzifon Anadolu kolejinin muhasibi Dana K. Getchell tarafından Haziran 1916'da yazılan başka bir yazıya göre Merzifon bir iç kasaba olarak konumu ve içte olması ana yoldan biraz uzak olması nedeniyle seyyahlar veya bilimsel araştırmalarla ilgilenenler tarafından nadiren ziyaret edilirdi. Bundan dolayı, kasaba veya çevredeki bölgenin verimliliği kendi sınırlarının dışında çok fazla bilinmezdi. Merzifon, üçte ikisi Türk ve geri kalanı Ermeni ve Yunan olmak üzere yaklaşık otuz bin nüfuslu bir kasabaydı. Kasabanın rakımı yaklaşık beş yüz fitti ve Karadeniz'e uzaklığı yaklaşık yüz yirmi km'ydi. Su yakın dağlardaki kaynaklardan sağlanırdı. Geceler serindi. Sıtma ya da başka hastalıklar neredeyse bilinmezdi.

Merzifon, sıcak yaz aylarında daha serin ve sağlıklı bir iklim arayanlar için oldukça uygundu. Anadolu Kolej gruplarından Amerikan okulları, Kız Okulu, Sağır ve Dilsiz Okulu, Papaz Okulu ve Hastane, İmparatorluğun farklı bölgelerinden ve çevre ülkelerden yarım asırdan fazla bir süredir öğrenci çekmişti. Bundan dolayı sonraki yıllarda Merzifon eğitim avantajlarıyla tanınmıştı. Herhangi bir üretim ve sanayi işletmesi yoktu bundan dolayı çiftçiler, ticaret ve iş hayatını toprağa bağlı olarak sürdürürlerdi. Tarım en ilkel şekilde yapılırdı. Tohumun ekilmesinde ve hasadın toplanmasında en eski aletler kullanılırdı. Bu bölgede kullanılan pulluklar sadece çatallı çubuklardı. Daha modern olanı bir demir uca sahipti ve yavaş öküz ya da daha yavaş mandalar onları çeker ve çiftçi onları istediği gibi sürerdi.

Merzifon civarında çiftlikler Kuzey Dakota'nın geniş dönümlerine kıyasla küçük, sadece bahçelerdi ve çoğunlukla çiftçinin evinden oldukça uzaktı. Amerikalı çiftçiden farklı olarak, çiftçi çiftliğinde durmazdı; ancak koyun sürülerini ve ailesini de korumak adına, köyde yaşamalı ve evinden oldukça uzakta olabilecek çiftliğine gidip gelmeliydi. Buğday, bu bölgedeki temel üründü ve diğer herhangi bir mahsulden daha fazla yetiştirilirdi. Dönüm başına yetiştirilen ortalama kile sayısı, Avrupa veya Amerika'da bilimsel olarak işlenen çiftliklerden çok daha azdı ancak yetiştirilen buğdayın kalitesi Amerikan pazarında ki birinci sınıf ürünle aynı kalitedeydi.

¹⁶⁷ G. E. White, "Agriculture in the Region of Merzifoun", **Levant Trade Review**, 2 (1), Haziran 1912, 36,43.

Çiftçi buğdayı için kile başına 75 sentten 1 \$'a kadar talep edebilirdi. Merzifon ovasında yulaf, mısır ve çavdar yetiştirilmezdi. Ancak arpa, at ve diğer çiftlik hayvanlarına yedirmek için çok yetiştirilirdi. Elma, şeftali, armut, kayısı, erik ve üzüm gibi meyveler bolca yetiştirilirdi ve çok çeşitliydi. Üzümden pekmez olarak adlandırılan bir tatlı yapılırdı. Şarap da yerel olarak üzümünden yapılır ancak ihraç edilmezdi. Modern tarım yöntemleri tanıtılıp ve genç erkeklerin modern çiftçiliği öğrenebilecekleri tarım okulları kurulduğunda, ülkenin bu kısmı bir cennet bahçesi haline gelebilirdi. Yazara göre yerleşimcileri yakında birçok ürününü yabancı ülkelere ihraç edebilecek ve karşılığında bu ülkelerden bu köylerde yaşamayı daha kolay ve çok daha değerli hale getirecek çok şey alacaklardı.¹⁶⁸

1.2.9.2. Şebinkarahisar'da Şap Üretimi

Şebinkarahisar'ın şap üretimi ile ilgili bu yazı ABD Başkonsolos Yardımcısı Lewis Heck tarafından Aralık 1913'te yazılmıştı. Sivas Vilayetinin doğu kesiminde resmi olarak Kara Hisar-ı Şarki veya Doğu Kara Hisar olarak bilinen 13.000 nüfuslu bu küçük şehir, genellikle haritalarda Şebinkarahisar olarak bilinirdi. Şap işi yaklaşık üç yüz yıldan beri kasabaya yakın mesafede yürütülüyordu. Ayrıca Batı Anadolu'daki Afyonkarahisar gibi şehre şap işinin ismi verilmişti. Kara Hisar terimi bu şehirlerin yanında bulunan yüksek bir tepe ya da dağ biçiminde siyahımsı bir kayaya özgü bir adlandırılmıydı. Şebinkarahisar'ın inşa edildiği eğimli tepe iyi korunmuş bir yığma kale ile çevriliydi. Kale, orta çağ savaşlarında çok güçlü olmak zorundaydı.

Yazar, kısa bir süre önce Göynük adlı bir köydeki şap işlerini ziyaret etmişti. Gidiş Karahisar ve Giresun yolu üzerinden iki saat sürmüştü. Çalışmalar ilkel olduğu gibi sadece yamacın yüzü kazılmış ve azaltılmış olduğundan kaya ya da hammaddenin bol kaynağı vardı. Şap taşıyan kaya, genellikle pembemsi veya kırmızı bir belirti ile parlak renkliydi ve yol kenarından küçük bir dere akardı. Göynük'teki çalışmalardan kaynaklanan atıklar sulara pembemsi beyaz ve mat bir renk verirdi. Akıntının yüksek kısmından bu kirli suya giren alabalık ve deredeki tüm canlıları öldürürdü. Yakıt için odun kullanıldığı için çevre tepelerdeki tüm ağaçları giderek yok etmişlerdi.

Şap çıkarma işlemi kısaca şöyleydi; kaya veya maden ilk önce kavrulur ve daha sonra yakılan kimyasal elementler nedeniyle çok hafif olan küçük parçalara bölünürdü. Elli at yükü

¹⁶⁸ Dana K. Getchell, "Agriculture in the Vicinity of Marsovan, Turkey", **Levant Trade Review**, 6 (1), Haziran 1916, 85,86.

her biri yüz okkalık odunlar fırında 10 ton taş yakmak için gerekirdi. Kırılan kaya daha sonra açık çukurlara yerleştirilir ve bütün bir kış boyunca yağmura ve havaya maruz kalmasına izin verilirdi. Bu sırada gevşek kireç gibi bir şey haline gelir ve kolayca parçalanarak ince taneli hale getirilirdi. Bu durumda büyük bir kazanda su ile kaynatılır, taş ve atık madde karıştırıldıkça yavaş yavaş dışarı alınırdı. Yeterince kaynatılmış, neredeyse berrak sıvı taştan yapılmış soğutma tanklarına yerleştirilirdi. Birkaç gün içinde şap bu tankların kenarlarında kristalleşir ve kalınlığı 6 ila 9 inç arasında değişirdi. İşlem daha sonra tamamlanır ve daha küçük parçalara bölünüp pazara gönderilmeye hazır hale getirilirdi. Şapın bir kısmı tankların dibine batırılır ve bu kısım ikinci kez kaynatıldığında daha iyi bir kalite elde edilirdi. Üretimin büyük bir kısmında kaynatma işlemi bir kez yapılırdı. Güvenilir bir kaynaktan, bu bölgedeki yıllık şap üretiminin iki ila üç bin ton arasında olduğu öğrenilmişti. Göynük köyünde çıkarılan şapın en güçlü ve en yoğun olduğu söylenirdi. Başka köylerde de çalışmalar yapılırdı.

Yerel tüketimin yanı sıra Harput, Diyarbakır ve diğer bölgelere de bol miktarda şap gönderilirdi. Yabancı ülkelere ihracat yapılmazdı. Başlıca kullanımları, kumaş ve ipliğin dikilmesi, deri hazırlanması, tıbbi amaçlar vb. ile ilgiliydi. En az kullanım, gümüş veya mavi boncuklardan, vb. yapılmış bir çerçeveye üçgen bir şap parçası yerleştirilir ve hem insanların hem de hayvanların boynuna takılırdı. Madendeki fiyatı batman başına yaklaşık 5 ila 7 kuruşa (21 ila 30 sent), Karahisar pazarında ise bir batman 9 kuruşa satılırdı. Bu küçük endüstrinin geleceği, büyük ölçüde yakıt için kömür kullanımı ve daha geniş ve daha kârlı bir pazar için gelişmiş çıkarma yöntemlerine bağlıydı. Göynük'te çalışmaların birkaç yüz metresinde bol miktarda el değmemiş kömür kaynağı bulunduğundan ilk çalışmalar kolayca güvence altına alınabilirdi. İkincisi ne demiryolları ne de iyi şoseleri olan Anadolu'nun diğer birçok potansiyel endüstrisi gibi daha iyi ulaşım tesislerine bağlıydı. İleriki zamanlarda yazar, Karahisar'ın her yanındaki bölgede büyük miktarlarda bulunan gümüş, kurşun, çinko ve daha önemlisi birbirine yakın yerlerde bulunan demir ve kömür vb. zengin maden kaynakları hakkında bir rapor sunmayı planlamıştı. Bu basit tarımsal ve kırsal bölgeyi önemli bir madencilik ve sanayi merkezine dönüştürmek için sermaye, ulaşım tesisleri ve işletme yeterliydi.¹⁶⁹

¹⁶⁹ Lewis Heck, "The Alum Production of Shabin Kara-Hisar", **Levant Trade Review**, 3 (3), Aralık 1913, 276,280.

1.2.9.3. Çanakkale’de Bölgesinde Çiftçilik

Çanakkale ve civarındaki ekonomik hayatla ilgili raporları F. R. J. Calvert yazmıştı. Calvert’in Haziran 1913’teki raporuna göre bölgede tarım beklentileri doğal koşullar göz önüne alındığında umut vericiydi. Ancak aynı şekilde savaş ve diğer koşullardan dolayı olumsuz etkilenirdi. Genel olarak bölgede işçi eksikliği ve savaşın neden olduğu kıtlık baş göstermişti. Bölgede ekinler 1911 Mayısının ilk haftasında aldığı yağışlardan dolayı iyi gelişmişti. Sonraki üç gecenin soğuk olması ürünlere hasar vermişti. Ayrıca bu yağışlar ipekböcekçiliğinde kullanılan, büyük miktarda yumurtalarından çıkan tırtıllarında ölmesine sebep olmuştu. Bu mevsimde aynı zamanda don olayları meydana gelir, bitki köklerini öldürerek verimi önemli ölçüde azaltırdı. Alçakta kalan topraklarda bulunan üzüm bağları don olayından zarar görmüş ve bundan dolayı 1912’de meyve vermemişti. Bademler bu don olayından zor kurutulmuş kabuklu yemişler önceden ayarlandığı için don olayından bir zarar görmemişti.¹⁷⁰

Calvert’in Eylül 1912 raporuna göre palamut kayıtlardaki en önemli mahsuldü. Önceki en yüksek mahsul 400.000 kantar miktarındaydı. Bu dönemdeki tahminler 1.000.000 kantara ulaşacağı ön görülürdü. Ancak işçi eksikliğinden dolayı bu ürünün hepsini toplamak mümkün görülmemişti. Savaş nedeniyle göç ve askerlik mevcut işçi sayısını yarı yarıya azaltmış ve son depremde evleri tahrip edilmiş olanların iş akışını Çanak ve Gelibolu’ya yönlendirerek onlara yeniden evlerini yapmak için düşük ücretlerle çalıştırmaya zorlamıştı.

Tahıl ürünleri bu dönemde iyi durumda değildi. Buğday, arpa, çavdar ve yulafın kalitesi düşüktü. Saman boldu ancak insan gücü yetersizliği nedeniyle taşınması ve harmanlanması uzun sürecekti. Bu eksikliğe kaçınılmaz zarar veren binlerce topçu ve süvari asker atının varlığını da eklemek lazımdı. Dünyadaki en iyi disiplin ve iradeye sahip askeri makamların bu zarara engel olması imkânsızdı. Ticaret neredeyse durma noktasına gelmişti. Yunan asıllı sahil tüccarı piyasadaki tek tahıl alıcısıydı. Ayrıca Whittall şirketinin Çanakkale şubesi arpa ve baklagilleri stoklarında bulundurmuştu.¹⁷¹

Aralık 1912 raporuna göre ise İtalya ile yapılan son savaş ve Balkanlardaki savaş ticaret ve tarım iş dünyasının karışıklığına neden olmuş bundan dolayı olağanüstü bir durum ortaya çıkmıştı. Tarifsiz zorluklar içerisinde makul derecede hasat az ya da çok toplanmıştı.

¹⁷⁰ F. R. J. Calvert “Farming in the Dardanelles District”, **Levant Trade Reivew**, 2 (1), Haziran 1912, 28,29.

¹⁷¹ F. R. J. Calvert “Farming in the Dardanelles District”, **Levant Trade Reivew**, 2 (2), Eylül 1912, 127.

Toplanılan ürünün pazarlanması ilin son dönemlerine kadar askeri birliklerin ihtiyaçları karşılandığı için kolaylaşmış ve diğer alıcıların büyük ölçekte satın almaktan çok korktuğu bir zamanda İngiliz firması C. Whittall & Co tarafından yetiştirilen fasulye ve arpa satın alınmıştı. Bölgenin nüfusunun azalması gayrimüslim gençlerin zorunlu askerlikleri ve oradan göçleri ile daha da ilerlemişti. Kışlık tahıl ekme zamanı 3 Aralık 1911'e kıyasla 5 Kasım'da başlamıştı. Sürülen sabanlar fazla değildi.

1912 sezonunun ekimi az olmuştu. Yazarın tarlalarının bir kısmı çocuklar tarafından sürülürdü. Bu çocukların en küçüğü olan bebek yaştaki muhacir çocuk, yazara göre yerel pullukları hayranlık uyandıran bir yetenekle kullanırdı. Günlük yarım dönümden fazla sürebilirdi. Bu çocuğun ağabeyi ise on dört yaşında ve daha kolay zaman geçirirdi. Çünkü sadece testere ile kesme işini yapar ve ardından bir ağacın gölgesinde mırıldanır sonra da tohumun sürülmesini seyrederdi. Bu çocukların babaları Balkanlara savaşmaya gitmişti ve belki de dönemeyecek olan babalarından haberleri olmamasına rağmen yazara göre ikisi de oldukça mutluydu.

1911 yazında çok fazla elde edilen meşe palamudu israf edilmişti. Yarısı ağaçların altında düşmüş ve çürümeye terk edilmişti. Mal sahipleri ise işçi fiyatlarının yüksekliğinden ve meşe palamudunun fiyatının düşüklüğünden dolayı toplamaktan vazgeçmişti. Çünkü topladıkları her kental için ceplerinden birkaç kuruş çıkıyordu. Yarım milyon kentale kadar tahmin edilen mahsul 250.000 kentale kadar düşmüştü. İzmir'de de benzer koşullar geçerli olmuştu bundan dolayı mevcut işte düşük fiyatlardan ötürü satıcılar kendilerini sıkıntı içinde bulabilirdi. Ağaçların canlılığı, aşırı ürünlerden arındırılmalı ve tam olgunlaşana kadar taşınmalıydı. Yazara göre mahsul, genellikle yapıldığı gibi yarı olgunlaştığında dövülseydi başka türlü olurdu. Meşe palamudunu her zaman iyice döverek faydalanılırdı. Eski İngiliz atasözüne göre, bir eş, bir halı ve meşe ağacı, onları ne kadar çok döversen o kadar iyi olurlardı. Bu yılki zeytin mahsulünün neredeyse tamamı başarısızdı.¹⁷²

Mart 1913 raporuna göre geçen kış anormal derecede ılıman ve kurak bir kıştı. Son otuz yılın en şiddetli kar yağışı ve acı bir soğuğu ile sona ermişti. Bu durum savaştan kaçan binlerce mültecinin büyük sıkıntılar çekmesine sebep olmuştu. Havaaların açık olmasından dolayı tarlaların çoğu sürülmüş ve ekilmişti. Rumeli mültecileri çalışmalara çok yardımcı olmuşlardı. Ancak çoğu durumda, yetersiz iş gücünden dolayı toprak az işlenmiş ve yabancı otlar sarmıştı. 1913'teki hasat pek fazla iyi görünmemişti. Dahası, yumurtalarını sayısız

¹⁷² F. R. J. Calvert, "Farming in the Dardanelles District", *Levant Trade Review*, 2 (3), Aralık 1912, 242,244.

şekilde yazarın bulunduğu kısmın güney ve kuzey batısında (İzmir ve Gelibolu Yarımadası) artıran çekirgeler çok ciddi tehlike arz etmişti. Ticaret ise savaşın bir sonucu olarak durma noktasına gelmişti.¹⁷³

Haziran 1913'te yazar barış dönemi bitmeden Levant Trade Review okuyucularına bütün işlerin durması ile ilgili küçük bir rapor sunmuştu. Eyaletin yönetimi modern yöntemlerle bir dizi sanayi işletmesini kurmakta istekli görünen enerjik ve yenilikçi genç bir vali olan Hamid Bey'e emanet edilmişti. Yeni bir yasa ile belediyelere imtiyazlar verilmişti. Çanakkale'nin yöneticileri de bu hakları kullanarak en büyük imkânları sağlayıp gelişme göstermek istemişlerdi. Buradaki mahsul oldukça ümit vericiydi ancak ürünlerin yetişmesi için yağmura ihtiyacı vardı.

Son iki buçuk yıldır yağışlar anormal derecede düşüktü ve toprak koruyucu nem içermezdi. Orduda görev yapanlar terhis edilmeği sürece büyük bir tarım işçisi kıtlığı beklenmişti. Hasat makineleri kullanımı giderek artmıştı. 1912'de ithal edilen biçerdöverlerin tümü Kanada üretimiydi. 1913'te Uluslararası Harvester Amerika Şirketi tarafından bir takım makine tanıtılmış ve kolayca satın alınmıştı.¹⁷⁴

1.2.9.4. Antep Fıstığı Piyasası ve Antep'e Bakış

Levant Trade Review dergisinde yer alan bu kısa yazı Antep fıstığı ile bilgiler verilmişti. Antep fıstığı fiyatları Eylül 1913'te 39 kuruşa kadar düşmüş ve Ekim ortasına ve sonuna doğru yükselmeye başlamıştı. Kasım ayında fiyatlar ortalama 41 kuruştan 42'ye ve iyi fıstık ise 43 kuruşa satılırdı. Nem olayına maruz kalan fıstıklar ise 41 kuruşa satılırlardı. 1913 Eylül, Ekim ve Kasım aylarında ABD'ye 3.000, diğer ülkelere yaklaşık 1.500 kutu fıstık ihraç edilmişti. Avrupa'ya kırık Antep fıstığı sevkiyatı ile ilgili olarak, bir önceki yıl işlem gören işlerin neredeyse onda biri yapılmamış ve sonuç olarak, 2.000 kantar veya 650 ton olarak tahmin edilen stokta büyük bir azalma olmamıştı. 1914'ün Nisan ve Mayıs aylarında yeni mahsulün iyi olup olmayacağını tahmin etmek mümkündü. Fiyatlarda bir düşüş beklenmişti. Eğer ürün kötü ise, fiyatlar önemli ölçüde artacak 50, 55 kuruşa kadar yükselecekti.¹⁷⁵

1914 yılında H. Megabane tarafından yazılan raporda Antep ile ilgili bilgiler verilmişti. Yazıya göre ABD için birkaç önemli ürünün üretim merkezi haline gelen bu

¹⁷³ F. R. J. Calvert, "Farming in the Dardanelles District", *Levant Trade Review*, 2 (4), Mart 1913, 373.

¹⁷⁴ F. R. J. Calvert, "Farming in the Dardanelles District", *Levant Trade Review*, 3 (1), Haziran 1913, 8.

¹⁷⁵ Charles Obegi, "The Pistachio Market of Aintab", *Levant Trade Review*, 3 (3), Aralık 1913, 240.

küçük şehir Amerika ile ilişkilerinin gelişmesine katkıda bulunabilecek kesinlikle ilgiye layık bir yerdi. ABD ile ticareti yapılması amaçlanan başlıca ürünler yün, badem, fıstık ve süs eşyalarıydı. Yazar, yün ve bademlerle ilgili olarak, konuyla ilgili takdirlerini tüm ayrıntılarıyla ifade etmek için bu konuyu Halep ve Şam muhabirlerine bırakmış ve konusunu üretim merkezi olduğu Antep fıstığı ile sınırlamıştı. Amerikan ticari işlemleri büyük boyutlara ulaşmış ve ihracatçılara çok geniş bir alan açılmıştı. Öyle ki eskiden genel olarak çok önemsiz olan aylık tüketim bile 1914’lerde 200 ila 300 kental gibi rakamlarına ulaşmıştı. Sevkiyatlar ortalamanın üzerindeydi ancak kaliteli mallarda fiyat 40 kuruşta sabit kalmıştı.

Savaş koşullarından dolayı fiyatların düşmesi beklenmişti. Bu durum gerçekleşmezse 44-46 kuruş seviyelerine ve üzerine çıkacaktı. Bunun nedeni yaklaşık 1500 kental ürünün varlığıydı. Bu miktar ABD ve Türkiye’nin yıllık talebine karşılık gelirdi. Avrupa, Mısır ve Balkan ülkelerinden gelen yıllık talep 700/800 kentaldı. 1914’te yeni mahsulün beklentileri iyiydi iklim koşulları elverişli ve tatmin edici bir şekilde ilerlemişti. Bundan dolayı çok beklenmedik bir değişiklik olmadıkça genel eğilim 1914 mahsulünün büyük bir ürün olacağını göstermişti.¹⁷⁶

1.2.9.5. Sivas ve Geleceği

Başkonsolos yardımcısı Lewis Heck tarafından yazılan bir diğer yazı Haziran 1914’te yayımlanmıştı ve Sivas ile ilgiliydi. Yazıya göre Sivas, Anadolu’nun ikinci en büyük şehriydi ve bir gün nüfusta rakiplerini geçeceğe benziyordu. Coğrafi konumu nedeniyle, Anadolu’nun demiryolu ana merkezi veya kavşak noktası gibi görünürdü. Asıl bağlantısı, bir Fransız şirketi tarafından inşa edilme şansı yüksek olan Karadeniz kıyısındaki Samsun ile olacaktı. Samsun’dan başlayan hattın 50 km’lik rayların döşenmesi için hazırlanmıştı. Zengin bölgeleri daha da zenginleştireceği ve tesislerini hevesle bekleyen büyük bir transit trafik hacmi bulacağı için, çalışmanın başlangıcından itibaren kârlı olması gereken bir hattı. Öngörülen diğer bağlantılar, Bağdat Demiryolunun bir koluna bağlanmak için Kayseri ile ve benzer bir bağlantıda Ankara ile planlanmıştı. Güneydoğuya doğru bir hat ile Harput ve ilerisi bağlanabilirdi. Sonuçta bu hat Erzurum merkezine ulaşabilirdi. Samsun-Sivas hattı hızlı bir inşaat için şansa sahipti ancak diğer teşebbüslere de bir talep ve ihtiyaç vardı ve yıllar geçmeden başlanmalıydı.

¹⁷⁶ G. H. Megabane “A Glance at Aintab”, **Levant Trade Reivew**, 3 (4), Mart 1914, 372,373.

Sivas Vilayeti verimliydi ve çok çeşitli mahsuller, tahıl, afyon, tütün, meyve vb. üretilirdi. Tokat ve Amasya meyveleri ile tüm Türkiye’de ünlüydü. Ayrıca, özellikle Karahisar sancağı değerli maden kaynaklarına sahipti. Amasya ve Merzifon yakınında çalıştırılan bir kömür madeni vardı. Batıya doğru önerilen hatlar aynı zamanda verimli bölgelerden geçiyordu. Güvenli ve çok fazla yük sağlıyordu. Samsun’un iç kesimlerinden gelen tüm nakliye işlemleri, tamir işleri kötü bir yol üzerinde, araba ve at arabaları ile yapılırdı. Fransız yol şirketi, eski şosenin büyük bir bölümünü Amasya’ya yeniden inşa etmeye ya da onarmaya hazırdı. Samsun’dan Sivas yaklaşık 250 km tutarken, mesafe yaklaşık altı gün sürerdi. Mal yüklü vagonlar bir veya iki gün daha fazla sürebilirdi. Kışın Tokat ve Sivas arasındaki Çamlıbel adında bir geçit kar nedeniyle genellikle birkaç ay geçilmezdi. Bağdat Demiryolundan (Ereğli veya Çayhan) Kayseri üzerinden yolculuk altı günde de yapılabilirdi. Ancak yol Samsun’dan gelen yol kadar iyi değildi. Ayrıca Sivas’tan Harput’a, Diyarbakır’a ve birçok noktaya seyahat edilebilirdi. Harput’ta Sivas’a altı günlük mesafedeydi. Anadolu’nun diğer bütün şehirlerinde olduğu gibi, Sivas’ta da köklü bir Amerikan misyon istasyonu vardı. İstasyon, şehrin dışında çok beğenilen bir siteye yeni yapılan veya yapılacak binaya taşınabilirdi. Yeni sitede erkek yatılı okulu ve öğretmenler okulu kolej binası ve kurum başkanlığı için bir ev neredeyse tamamlanmış, bir kız yatılı okulu ve bir yetimhane (bu hizmet için kaynak İsviçre’den sağlanıyordu) 1914 yazında başlatılacaktı. Bu binaların yapımında kullanılan malzemelerin neredeyse tamamı yerel kaynaklıydı, çünkü yüksek nakliye masrafları dışarıdaki malzemeleri çok pahalı hale getirirdi.

Tarım makineleri Sivas bölgesi için en önemli kazanım olacaktı. Çünkü bugüne kadar tarım neredeyse tüm çiftçiliklerde en ilkel yöntemlerle gerçekleştirilmişti. Osmanlı hükümeti Sivas’tan birkaç km ötede bir örnek çiftlik yapımını sürdürmüştü. Ancak tarım yöntemleri üzerinde, özellikle ulaşım tesislerinin eksikliği nedeniyle istenen etkiyi yaratamamıştı. Yeterli demiryolları ve daha iyi yollar ile muhafazakâr Türk köylüsü bile yakında daha fazla ürün yetiştirmesine yardımcı olacak yöntemlerin değerine ikna olacaktı. Ürünlerini pazarlamak için iyi tesislerin olmaması tam anlamıyla bilinmeyen yerlere tesisler kurabilme cesaretini kendinde bulamazdı. Yazar, Anadolu’daki sorunların çözümü için ilk olarak iyi yollar, limanlar ve demiryolları olduğunu bir kez daha belirterek kaydetmişti. Demiryolları Amerika’da her zaman iş dünyasının bel kemiği olarak değerlendirildiği gibi,

ulaştırma tesisleri de Anadolu’da müreffeh bir ekonomik yapının inşa edilmesinin temelini oluşturacaktı.¹⁷⁷

1.2.9.6. Diyarbakır Vilayetinin Ticari Durumu

1916 yılında Diyarbakır’ın ticari değerlendirmesinin yapıldığı bu yazı Mardin’de görevli bir din adamı olan A. N. Andrus tarafından kaleme alınmıştı. Diyarbakır vilayeti, üçüncü sınıf bir Vali tarafından yönetilen, Anadolu’nun iç vilayeti idi. Mamuretülaziz ve Bitlis vilayetleri arasındaki kuzeybatı bölümünde kendine özgü bir kama benzeri çıkıntı ile doğudan batıya yaklaşık 330 km en geniş kısımda kuzeyden güneye 220 km uzaklıktaydı. Fırat’ın kuzeyinde, Tahran yakınlarındaki Erzurum vilayetinin sınırına bitişikti. Büyük kısmı Dicle vadisi tarafından beslenirdi ancak bu kuzey kısmı ve Siverek, Mardin ve Nusaybin’den geçen bir hattın güneye doğru uzanan bölümü Fırat vadisi tarafından beslenirdi. Dicle’nin her iki tarafında, Ergani’nin güneydoğusundan Diyarbakır’a ve doğuda Diyarbakır’dan Sinan’a Batman Nehri üzerindeki bölge, magmatik kayanın alt tabakasında bazı derin çatlaklara sahipti. Bazen de çıkıntılarda yüzeyin üzerinde görünen, bazıları Hudson’un uçurumlarına benzeyen bir plato idi. Vilayetin güney sınırı Kuzey Mezopotamya ovalarının bir bölümünü alırdı. Vilayetin geri kalanı, çoğunlukla, iyi sulanan, Midyat’ın merkez olduğu bölümü koruyan tepelerden, Toros ve Anti Torosların dağ zincirlerinden oluşurdu.

Dağ, plato ve ova hepsi verimliydi ve verim sırasıyla hepsinde artarak devam etmişti. Mevcut koşullarda bile, bölge çok daha büyük bir nüfusu geçindirebilirdi. Modern yöntemler ve beraberinde ulaşım olanaklarıyla, mevcut nüfusun üç katını besleyebilirdi. Koyun, sığır, at, katır ve eşek için yem arzını arttırmaya yönelik yonca ve diğer bitkilerin ekimine ve özellikle de meyve ve orman ağaçlarının dikimine, ayrıca nerdeyse kereste ve yakıt tedariki için vilayetin mahrum bırakıldığı ağaç dikimine özellikle dikkat edilmeliydi. Vilayetin güney kısmının temel ürünleri yün, keçi kılı, deri, yerli tereyağı (semen), fındık, mazı, ceviz, buğday, arpa ve tütündü. Özellikle Telermin ve Nusaybin arasındaki ovada, şeker pancarı yetiştirilebilirdi. Çünkü yerli halk şekeri çok severdi. Bu ürün ekilerek kârlı bir yatırıma dönüştürülebilirdi. Bölgede çok tatlı olan karpuzlar yetiştirilirdi, yenmeyenler ev tüketimi için kaynatılarak şerbet yapılırdı. Bölgede yetiştirilen diğer bir ürün çok eski çağlardan beri yetiştirilen üzümdü. Bölgede çok geniş üzüm bağları bulunurdu. Tüm bu dağ bölgesi

¹⁷⁷ Lewis Heck, “Sivas and Its Future”, *Levant Trade Review*, 4 (1), Haziran 1914, 42,44.

boyunca daha önce asma terasların izleri hala mevcuttu ancak çoğu ya bodur meşeler ile kaplıydı ya da koyun sürüleri çorak bırakmıştı. Bölgenin tüm kesimi, kuru üzüm, şurup ve şarap yapmak için üzüm yetiştiriciliği ile özel olarak donatılmıştı.

Bölgede bulunan başlıca maden, Diyarbakır ve Harput arasında zengin bir bakır damarıydı. Maden uzun zamandır ilkel bir şekilde çalıştırılmıştı. Ancak odun yerine kömür kullanımı da dâhil olmak üzere modern makine ve yöntemlerle üretimi iki katına çıkarmak mümkündü. Vilayetteki petrolün yüzeye çıktığı tek yer Dicle Nehri'nin Chalik? ve Cizre arasındaki bir bölümündeydi. Suyun yüzeyi epey bir mesafe petrol ile kaplanırdı. Vilayetin başka yerlerinde mineral ürünler vardı ama bunun için istenen şey ve gerçekten de tüm bölge için, mümkün olan en kısa sürede, arazinin mineral zenginliğini bulup tanımlayacak jeolojik bir araştırmaydı. Böyle bir etüt hem ana istasyon hem de şube sistemleri için demiryolu hatlarının gelecekteki yerini belirlemede çok yardımcı olabilirdi. Evlerde, madenlerde ve daha uzun bir süre ertelenemeyen üretimde kullanılacak yakıt taleplerini karşılamak için bir kömür arzının bulunması özellikle gerekliydi. Diyarbakır'ın iyi bir kömür rezervine ihtiyacı vardı çünkü kömürün yardımıyla iyi pamuk, iyi mısır ve iyi elektrik elde edilebilirdi.

Dicle, Fırat, Batman ve diğer nehirlerdeki su gücü ile vilayette ihtiyaç duyulan tüm aydınlatma, ısıtma alanlarında elektriğe dönüştürülerek yararlanılabılırdi. Bu vilayetin kalkınması, büyük çoğunluğu etkileyen, nüfusun ve refah seviyesinin artışının temelini oluşturan tarım ile olmalıydı. Yerel çiftçi girişimden yoksundu ve bu yüzden yeni bir yöntem ya da tecrübe sahibi olacağı bir çiftlik merkezi kurulabilirdi. Bu merkezde yerel çiftçiler günlük çiftçiliğin prensipleri, yöntemleri, pratik çalışma ve makine görebileceği çeşitli noktalara yabancı makine ile yabancı çiftçilerin tarafından eğitilen yeni ekipmanların nasıl kullanılacağı öğrenen öğrencilerin istihdam edileceği anlatılmalıydı. Devlet ilk etapta yerli çiftçiye yardımcı olmalıydı. Bir sonraki adım, devletin yabancı sermaye ve yetkili maden mühendislerinin yardımıyla bölgenin maden kaynaklarını geliştirmesi olmalıydı.¹⁷⁸

1.2.9.7. Edirne'nin Ekonomik Vaziyeti

ABD konsolosluk temsilcisi Charles E. Allen tarafından Mart 1916'da yazılan rapor Edirne ve civarı ile ilgili tarihsel süreç içerisinde sosyal ve ekonomik noktalara değinmişti. Birinci Murad'ın fethinden altı yıl sonra İstanbul'un fethinden önce ve o ilk zamanların

¹⁷⁸ A. N. Andrus "The Vilayet of Diarbekir, Turkey, Commercially Considered", **Levant Trade Reivew**, 6 (2), Eylül 1916, 159,162.

kahramanlarının çoğunun dinlenme yeri olan 1367'den itibaren Türkiye'nin başkenti Edirne, Tuna Nehri'nin kuzey kıyısında Meriç Nehri ile birleştiği noktadan sadece kısa bir mesafede yer alırdı. Edirne'deki iki nehir birbirinden sadece bir taş atımıydı ve şehre ana ulaşım bu nehirleri çevreleyen iki heybetli köprüden ibaretti.

Edirne'ye iyi döşeli ve güzel gölgeli bir yoldan girildiğinde tren istasyonunun bulunduğu banliyö olan Karaağaç'tan şehrin içinden geçerek Sultan Murad'ın sarayının ilginç kalıntılara neredeyse ulaşıldı. Alçak ahşap evlerin arasından görkemli bir şekilde yükselen İkinci Selim camisinin büyük bir kısmı ile hafif bir yamaç üzerine inşa edilen şehir, çok çekici bir görünüm sunardı. Bu çekicilik sadece görme duyusuna değil, diğer duyulara da hitap ederdi. Edirne, geleceğinin ayrılmaz bir şekilde bağlantılı olduğu sanayi ile çevrili güzel tarım arazileri olan bir bölgedeydi. Türklerin Birinci Balkan Savaşı sırasında bu şehri bu kadar cesurca savunmaları ve İkinci Balkan Savaşı sırasında yeniden ele geçirilmesine bu kadar önem vermeleri şaşırtıcı değildi. Çünkü tarihi ve duygusal bağın yanı sıra Edirne Trakya'nın önde gelen şehirlerinden biriydi ve ekonomik geleceği parlaktı. Jön Türklerin Edirne'yi son adama kadar savunulmasında ısrar etmesine ve yeniden ele geçirildikten hemen sonra güzelleştirmek için önemli bir miktar harcamasına neden olmuştu.

Edirne'de önemli tarım yapıları ve iyi darı ve diğer tahıllar yetiştirilirdi. Devlet Edirne'ye örnek bir çiftlik kurmuş ve modern tarım yöntemleri öğretmeye çalışmıştı. Devletin bu tarımsal deneme için Trakya'yı seçmesi elbette, tamamen toprağın verimliliğine değil, büyük ölçüde bu bölgenin imparatorluğun diğer kesimlerinden çok ileride olduğu iletişim tesislerindeki üstünlüğe bağlıydı. Edirne şehri, Karaağaç üzerinden İstanbul ve Batı Avrupa ile ve Ege Denizi üzerindeki Bulgaristan limanı Dedeağaç, Kavala ve Selanik ile direkt demiryolu bağlantısına sahipti. Daha önce de belirtildiği gibi, aynı zamanda Meriç Nehri üzerinde yer alırdı. Bu durum yıl boyunca kürek teknelerinde ve motorlu teknelerde mal taşımak için kullanılabilirdi. Gerekli tarama, kilitleme ve baraj ile kış ve ilkbaharda olduğu gibi yıl boyunca buhar tekneleri için gezilebilir hale getirilebilirdi. Demiryolu ve su iletişimine ek olarak, bir dizi iyi yol şehri vilayetin iç kısmına bağlardı.

Edirne'nin nüfusunun yaklaşık yüzde ellisi Türk, yüzde otuz Yunan ve neredeyse gerisi Yahudi olmak üzere seksen bin kişiydi. Ermenilerin sayısı önemsizdi. Her ne kadar tüm kırsal kesimde yaşayanlar gibi, bu insanlar çok fazla seyahat etmese de yine de çok iyi bilgilendirilmişlerdi. Çünkü Edirne, aralarında çok iyi bir normal okul, bir Rum okulu olmak üzere Türk sıbyan mektebine ek olarak kız lisesi ve geniş bir coğrafyadan öğrencilerini çeken

bir Yunan spor salonu, Evrensel Yahudi Birliği'nin (Alliance Israelite) bir Yahudi okulu ve bir Alman kız okulu bulunurdu. Bu nedenle halkın zevkleri İmparatorlukta aynı büyüklükteki ortalama şehrin sakinlerinin zevklerinin ötesinde eğitilmişti. Ancak satın alma gücü biraz azalmıştı. Şehir merkezi ticaretinin, giyim, çizme ve ayakkabı, iç giyim, tuhafiyeye, çocuk kıyafeti, erkek iç giyim, kadın şapkaları, mobilya, ilaç ve tuvalet malzemeleri ve kırtasiye ürünleri ünlü Ali Paşa çarşısında bulunurdu. Bu ürünlerin hiçbirinde birinci kalite yoktu, dayanıklılık tarz yerine tercih edilirdi.

Tarım ve buna bağlı endüstrilerde, koşum takımı yapımı, vagon yapımı ve kara demircilik gibi faaliyetlerde bulunanların yanı sıra, halkın ana mesleği ticaretti. Yani bölgede yetiştirilen ürünlerin satın alınması ve ihracatı ve nüfusun ihtiyaç duyduğu bu tür ürünlerin ithalatı ve satışıydı. Bu ithalatlar, yukarıda belirtilen eşyalara ek olarak, soba ve hırdavat, koşum takımı, tarım makineleri, geçmişte piyasaya sürülen bazı Amerikan tarım makineleri, kahve, çay, şeker, yağlar, kuru meyveler ve balıkları içerirdi. Ayrıca gelecekteki vagonlarda ve zamanla otomobiller ve kamyonların yanı sıra çit teli, el ve güç pompaları, rüzgâr değirmenleri, benzin motorları ve motorlarda eklenebilirdi. Osmanlı İmparatorluğu'nun en batı şehri, verimli bir tarım bölgesi için doğal dağıtım merkezi, özellikle ulaşım konusunda tercih edilen, bilinçli bir nüfusun kesimin yaşadığı ve topraktan üretilmesi mümkün olmayan her şeyi temin etmek için yabancılara bağımlı Edirne'nin vaziyeti bu şekildeydi.¹⁷⁹

¹⁷⁹ Charles E. Allen, "Economic Position of Adrionople", **Levant Trade Review**, 5 (4), Mart 1916, 370,374.

İKİNCİ BÖLÜM

LEVANT TRADE REVIEW'E GÖRE 1919-1931 YILLARI ARASINDA TÜRKİYE EKONOMİSİ

2.1. GENEL EKONOMİK RAPORLAR

1830 Ticaret Antlaşması ile resmen başlayan Türk-Amerikan ilişkileri Nisan 1917'de ABD'nin Almanya'ya savaş ilan etmesi ve İngiltere, Fransa ve İtalya'nın yani Bağlaşıkların yanında Birinci Dünya Savaşı'na katılmasıyla kesilmiş oldu. Bu dönemde Sevr Antlaşmasına ve işgal güçlerine tepki amaçlı başlayan Türk Milliyetçi Hareketi, Amasya Genelgesi, Erzurum ile Sivas Kongreleri sonucunda 1920'de Ankara'da TBMM'yi kurma iradesini gösterdi. Anadolu'da siyasi ve iktisadi bir birliktelik yoktu. Çünkü Ankara'da Milliyetçi Türk Hükümeti, İstanbul'da işgal kuvvetlerinin oluşturduğu ortak komisyon ile Levant ve Türkiye ticaretinin en önemli merkezlerinden İzmir ve çevresinde Yunan işgali mevcuttu. Ayrıca Anadolu'nun İtilaf Devletlerinin kuvvetlerinin işgalleri mevcuttu. Bundan dolayı da Anadolu'da doğru iktisadi istatistiklerden bahsetmek güçtü.

1917'de kesintiye uğrayan ve 1919'da tekrar yayımlanmaya başlayan Levant Trade Review'de yayımlanan yazılar da işte bu siyasi ve iktisadi çok başlılıktan dolayı ilk zamanlarda çoğunlukla İstanbul ve İzmir temelli yayın politikası belirlemiştir. Genel olarak Anadolu'nun ekonomik istatistikleri yer bulamamıştır. Bundan başka Anadolu savaştan henüz çıkmış Türk Milleti'nin yorgunluğu ve Türk Kurtuluş Savaşı'ndan dolayı tarımda çalışacak işçi eksikliği mevcuttu. Ayrıca savaşta kullanmak üzere devletin el koyduğu hayvan eksikliği, demiryollarının sadece asker ve erzak taşıma için kullanıldığı bir ortamda iktisadi yapının donelerini sağlıklı bir şekilde vermenin mümkün değildi.

Birinci Dünya Savaşı başlarında uygulanan deniz ticaret ve ekonomik ambargosu İtilaf devletlerinin yüksek komiserlerinin kurduğu komisyon tarafından kaldırılmış ve kısmen de olsa başta İstanbul ve İzmir ticareti olmak üzere, iç ve dış ticaret canlanmaya başlamıştı. Ancak halen devam eden savaş ortamından dolayı ticari güvensizlik söz konusuydu. Levant Trade Review'de 1919 yılı itibariyle tekrar yayımlanmaya başlayan Birinci Dünya Savaşı öncesi ve sonrası karşılaştırmalı yazılara, genel ekonomik ve ticari raporlara, Türkiye'deki Amerikan yatırımlarına, Türk ticaret ve tarım ürünlerine değinilmişti. Ancak 1911-1917 yılları arasındaki raporlara ve yazılara nazaran 1919-1931 yılları arasındaki yazılarda bölgesel raporlar daha az yer tutmuştu. Bunun nedeni; ABD

konsolosluklarının ve muhabirlerinin azalması ve Anadolu'daki Türkiye Cumhuriyeti Devleti ile resmi temasların 1927 yılına kadar kurulamamasıydı.

2.1.1. Türk-Amerikan Ekonomik İlişkileri

2.1.1.1. Türkiye'de Amerikan Yatırımları

Dr. W.W. Cumberland tarafından Kasım 1919'da yazılan ve Levant Trade Review'de yayımlanan bu yazı, Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra ABD'nin ekonomik yapısı ve Türkiye'ye yapabileceği yatırımlarla ilgiliydi. Yazıya göre ABD herkesin bildiği zengin bir ülkediydi. Ancak herkes zenginliğinin tam kapsamını veya sonuçlarını anlayamazdı. Bu dönemde ABD'nin tahmini serveti 300 milyar \$ civarındaydı. Bu o kadar büyük bir miktar ki insan zihninin kavrayışına meydan okurdu. Ancak diğer milletleri zenginlikleriyle karşılaştırılarak anlaşılabilirdi. İngiltere'nin toplam serveti %300, Fransa'nın %400 veya 500, Almanya'nın %400, Türkiye'nin toplam serveti %6000 aşılmıştı. Başka bir deyişle, ABD'nin zenginliği İngiltere, Fransa, İtalya, Almanya ve Avusturya-Macaristan'ın toplam servetine eşitti ve buna belki Rusya'da dâhil edilebilirdi.

ABD'nin sadece zenginliği değil geliri de hayal gücünü zorlardı. Bu gelirin tamamı harcamalar için kullanılmazdı. Amerikan tasarrufları yılda milyarlarca dolar olup, Devletin savaş amaçları için hazır bulunduğu meblağlarla şüphe götürmez bir gerçektir. Bu milli tasarruflar esas olarak ülkenin, özellikle Batı'nın sanayisinin, tarımının ve ulaşımının gelişmesine ayrılmıştı. Bu gelişme tam olmamıştı ancak demiryolları için terminal tesisleri, elektrifikasyon, sulama ve hidro-elektrik projeleri, drenaj ve yol inşaatı için ek milyarlarca ihtiyaç duyulurdu. Öyleyse, Amerikalıların her yıl biriktirdiği milyarlarca tasarrufla ne yapılacaktı? Nereye yerleştirilecekti? Bu miktarlar devlete ödünç olarak verilmişti ve devlet bu parayla Avrupalı devletlere kredi açmıştı. Bu süreç devam etmeli miydi? Cevap açıkça hayırdı. Amerikan Devleti kredileri liberal olarak borç verme konusunda ihtiyatlılık sınırlarını muhtemelen aşmıştı. Ancak çoğu Avrupa ülkesinin hükümetleri mali olarak istikrarsızken, tam tersine halk savaş öncesi kadar iyi kredi riskleri vardı. Daha da önemlisi, bu aynı Avrupa ülkelerinin toprakları, madenleri ve endüstriyel tesisleri her zamankinden daha değerliydi.

Türkiye'deki durum, yukarıdaki ifadelerin doğruluğunu kanıtlayan çok iyi bir örnektir. Hiçbir idare Türkiye'den daha kötü mali sıkıntı içinde olamazdı ancak yine de Türkiye'deki bazı yatırım olanakları belirgin bir şekilde avantajlıydı. Aslında, pek çok kısımda kapsamlı ön araştırmalar eksik olduğundan bu ülkenin tüm yatırım olanaklarını

henüz kimse bilmezdi. Türkiye'nin siyasî statüsü belirlenmeden önemli taahhütlerde bulunmak kuşkusuz aptalca olsa da mevcut aralık, kârlı yatırımlar için çok önemli olan inceleme ve keşif çalışmalarını yürütmek için çok iyi bir fırsat sunmuştu. Türkiye'nin geleceği güvence altına alınır alınmaz, diğer mali çıkarların sahada birinci olma şansını ihmal ettiği de varsayılmamalıydı.

İyi bir hükümetin sermayeye olan ihtiyacı ve kârlı yatırım olanakları büyüktü. Türk demiryolu sistemi genişletilmesi ve iyileştirilmesi gerekirdi. Geliştirilecek kömür, bakır ve krom madenleri, açılacak petrol sahaları, yapılacak hidroelektrik ve sulama işleri bulunmaktaydı. Türkiye'de imalat neredeyse yok denecek kadar azdı ve daha kaba sanayi türlerinin pek çok alanı uygulanabilirlik sınırları içerisindeydi. Bu sermaye taleplerinin karşılanacağı kesindi. Tek soru şuydu. Sermayeyi kim sağlayacaktı? ABD mi yoksa ABD'nin büyük meblağlar yatırdığı ülkeler mi olacaktı? İkinci yöntem benimsenirse, ABD'nin kalkınmalarına ilgi göstermeyi umması gerektiği doğruduydu. Ancak önceki yöntem uygulanırsa ABD, Türkiye'nin ekonomik hayatına doğrudan ortak olma, yani sadece alacaklı olma yerine ima edilen her şeyle mülk sahibi olma fırsatına sahipti.

Amerikan ticaretinin genişletilmesinin arzu edilirliliği hakkında çok şey yazılmış ve duyulmuştu. Amerikan ticaretini genişletmenin en kesin, en kârlı ve en kolay yolunun Amerikan dış yatırımlarını genişletmek olduğunu düşünmeyi bırakanlar çok azdı. ABD'nin sahip olduğu maden veya demiryolları, özel satış çabalarına gerek duyulmayan Amerikan ekipmanı ve malzemeleri anlamına gelirdi. Üstelik ticaret istikrarlı ve kalıcıydı. Diğer bir avantaj, yurtdışına yatırılan sermayeye ilişkin faiz ve temettü ödemelerinin, kaçınılmaz olarak, borçlanmadan ödün veren ülkeye akan mallar biçimini almasıydı.

Yazara göre, Yakın Doğu'da ABD'nin prestiji yüksekti. Hiçbir yabancı sermaye bu kadar hoş karşılanmaz ve hiçbir yabancı kapitalist yerli halktan daha içten bir iş birliği alamazdı. İngiltere, mükemmel bir ticaret ülkesi olarak kabul edilirdi, ancak çoğu zaman hem ticari büyüklüğünün hem de ülke içindeki refahının on yıllardır yurtdışında yoğun yatırımlar yapmış olmasından kaynaklandığı unutulmaktaydı. Bu yatırımlar önce İngiliz ihracatını gerektirirdi ve daha sonra İngiltere kalıcı gelir akışlarıyla sonuçlanırdı. ABD birikimlerini başlatmak için uygun kanallar ararken bu gerçekleri düşünmesi gerekti. Yabancı yatırımlar alanında Türkiye'nin sunabileceği pek çok çekicilik vardı.¹⁸⁰

¹⁸⁰ W. W. Cumberland, "American Investments in Turkey", **Levant Trade Review**, 7 (6), Kasım 1919, 340,344.

2.1.1.2. Türkiye’de Amerikan Demiryolu İmtiyazı Chester Projesi

Türkiye’de iktisadi yapının en önemli faktörlerinden biri şüphesiz demiryollarıydı.¹⁸¹ Demiryolu projelerinden birisi de Cumhuriyetin ilk yıllarında gündeme gelen ve Levant Trade Review’ de kendisine yer bulan, Meşrutiyet döneminde projelendirilen Chester demiryolu projesiydi. Bu proje Türk Millî Mücadelesinin ardından TBMM’nin gündemine gelmişti. Projeyi tekrar gündeme getiren ise Osmanlı-Amerikan Kalkınma Şirketi (The Ottoman-American Development Company) ve şirketin sahipleri Arthur Chester ve ortakları Albay K. E. Clayton ve Kennedy adlı kişiydi. Bu proje için göre TBMM Hükümeti, Osmanlı-Amerikan Kalkınma Şirketi ile 8 Nisan 1923’te anlaşma imzaladı. Anlaşmaya göre demiryolu hatlarının geçeceği kısımlardaki doğal kaynaklarının kullanılması konusunda şirkete imtiyazlar verildi. Mevcut demiryollarının bir kısmı şirkete devredilmiş ve aşağıdaki demiryollarının yapımını bu şirket üstlenmişti.

1. Ankara-Sivas,
2. Samsun-Sivas-Harpur-Bitlis-Van,
3. Harput’tan Akdeniz’e bir hat,
4. 2. Hattan Kerkük ve Süleymaniye’ye bir hat,0
5. 2. Hattaki başka bir noktadan Erzurum ve Kuzeydoğu ’ya kadar başka hat yapılacaktı.

Bu İkinci Chester girişimini hayata geçirmek isteyen Osmanlı-Amerikan Kalkınma Şirketi ve Kennedy adlı kişi ile ilgili Levant Trade Review’de önemli bilgiler verilmişti. Nisan 1923’te yayımlanan rapora göre şirketin başkanı Panama Kanalı’nı inşa eden Tümgeneral George Washington Goethals’dı. Şirketin sekreteri ABD’de birkaç bankanın sahibi ve finansörü Bernard adlı kişi, şirketin diğer yöneticileri ve üyeleri dünyanın en büyük makine imalat şirketi W. G. Saunders, ünlü inşaat şirketi W.G.’nin sahibi W. G. Lynch, ABD’de mühendislik şirketi, Amerikan Demiryolları şirketi, Kennedy Mühendislik ve makine şirketleri sahibi K. Kennedy gibi güçlü ABD’li iş adamlarıydı.

¹⁸¹ Türkiye’ye Osmanlı’dan miras Anadolu hatlarından 1032 km, Bağdat hatlarından 346 km, Adana-Fevzipaşa hattından 140 km, Mersin-Adana Hattı 68 km, Türk-Rus Hudut dekovil hattı 356 km, Şark (Rumeli) Demiryolları 337 km, İzmir-Kasaba hattından 703 km, İzmir-Aydın hattından 610 km ve Fevzipaşa-Nusaybin hattından 426 km yani toplam 4018 km demiryolu kalmıştı. Bkz. Yalçın Karabulut, “Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı”, *Ankara Üniversitesi Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, (6), 1997, 166.

Sözleşme ve imtiyaz, limanlarda rıhtım ve depoları, elektrik santrallerinin kurulmasını ve modern şehirlerin yapımını ve en az iki modern limanın inşasını sağlıyordu. Buna karşılık imtiyaz süresi 99 yıllığına ve imtiyaz süresi boyunca liman gelirleri, Türk hükümetine ayrılan özel bir kota hariç, ABD’li şirketinin olacaktır. Ayrıca kapsamlı maden işletme imtiyazı ve şirketin ilgilendiği alandaki hidroelektrik hakları ve belirli nakliye hakları verilmişti. Bazı ilçelerin sulanması ve Yunanlılar tarafından yakılan köylerin yerine modern köylerin ve şehirlerin kurulması imtiyazı verilmişti.¹⁸² TBMM’de onaylanan bu ikinci Chester girişimi Lozan görüşmelerinden sonra Musul ve Kerkük’ün yeni Türk Devleti’nin sınırları dışında kalması İngiliz ve Fransız muhalefeti nedeniyle yapılamamış ve projeden vazgeçilmişti.

2.1.1.3. ABD-Türkiye Ticari İlişkileri

Pennsylvania Üniversitesi Wharton Finans ve Ticaret Okulu’ndan Leland J. Gordon tarafından yazılan bu yazıda 1923 yılına kadarki Türk-Amerikan ticari ilişkileri tarihi süreç hakkında bilgiler verilmişti. Mayıs 1928’de yayımlanan rapora göre ABD’de satışa sunulan Türkiye’den ticari malların bilinen ilk reklamı, 2 Ekim 1812’de Philadelphia Daily Advertiser adlı yerde “İzmir’den Satılık Fındıklar, Kuruyemişler, Kuru Üzüm ve Kuş Üzümleri” reklamlarında yer almıştı. 1830’dan önce Türk-Amerikan ticareti, İngiliz Levant Şirketi’nin yaptırımı ve koruması altında yürütülüyordu ve bu ayrıcalık için Amerikan gemilerinin kaptanlarına sabit ücret ödüyorlardı. Woodman ve Offley Amerikan ticaret evi 1811’de İzmir’de kurulduğunda, bu şahısların şirketi ile İngiliz Levant Şirketi arasında bir anlaşmazlık çıktı. İkinci şirket, Sublime Porte tarafından ABD’li tüccarlara karşı ayrımcı bir tarifinin ilan edilmesini sağlamıştı. Sonuç olarak, David Offley İstanbul’a giderek tarifinin değiştirilmesini başarmıştı. Daha sonra 1830 antlaşmasını müzakere eden komisyonun bir üyesiydi ve ABD’nin ünlü Türkiye Konsolosu olmuştu.

Türkiye ile 1830’da ilk anlaşma imzalandığında, ABD’nin başlıca ithalat ürünleri afyon, ham yün, meyve, sert kabuklu yemişler ve zeytinyağı iken, Türkiye’ye ihraç edilen iki ana ürünü damıtılmış alkollü içki olan rom ve pamuktu. Toplam ticaret 320,837 \$ değerindeydi. 1830 Antlaşması Türk-Amerikan ticaret hacmi üzerinde belirgin bir etkiye sahip değildi. 1862’de iki ülke arasındaki yıllık ticaretin toplam değeri 1.402.413 \$ değerindeydi. 1862’de yeni bir antlaşma imzalanmıştı, ancak ticaret hacminde 1870 yılına

¹⁸² “American Capital in Asia Minor, The Ottoman-American Development Company” **Levant Trade Review**, 11 (4), Nisan 1923, 198,202.

kadar belirgin bir değişiklik olmamıştı. ABD'nin ihracatı 653.195 \$ 'dan 2.565.289 \$ 'a yükselmişti. Geri kalan on yılda bu miktar 1.000.000 \$ değerinin üzerinde devam etmişti. Artış büyük ölçüde ABD'nin madeni yağlar, ateşli silahlar ve mühimmat ihracatına bağlanırdı. İthalatı daha önce Türk Devleti tarafından yasaklanmış ancak Rus-Türk (93 Harbi) Savaşı'ndan dolayı savaş malzemelerinin temin edilebilmesi için kaldırılmıştı.

1880'den 1885'e kadar devam eden madeni yağ ihracatı, büyük ölçüde Türkiye'ye yapılan ihracat hacmini oluşturmuştu. Rus ve Romanya petrol kuyularının açılması ve Levant'ta İngiliz denizcilik tekeli kurumunun açılmasıyla, ABD'nin Türkiye'ye yaptığı yıllık ihracatın yıllık değeri 1887'de 500.000 \$ değerinin altına ve 1890'da 44.894 \$ değerine kadar düşmüştü. 1887 ile 1900 arasında ihracat hiçbir zaman 522, 550 \$'ı aşmamıştı. Öte yandan, ABD'nin Türkiye'den ithalatı, 1862'den 1899'a oldukça istikrarlı bir şekilde artarak 1899'da maksimum 5.644.080 \$ 'a ulaşmıştı.

Türk-Amerikan ticaretinin analizinde özellikle çarpıcı bir gerçek, neredeyse istikrarlı olan ABD'nin olumsuz ticaret dengesi idi. 1880'den 1917'ye kadar ABD'nin Türkiye ile ticaretinde her yıl olumsuz bir denge vardı ve 1913'te maksimum 18.845.000 \$ 'a ulaşmıştı. Bu durum özellikle dikkat çekici, çünkü Türkiye, dünya ile ticaretinde neredeyse her zaman olumsuz bir dengeye sahipti. 1862'den 1900'e kadar ABD'nin Türkiye'den ithalatının niteliğinde göze çarpan önemli değişiklikler şunlardı: Meyan kökü, kilim ve halıların ilk defa ithalat listesinde yer alması ve önem kazanması, meyveler, sert kabuklu yemişler, yün, afyon, kösele ve derilerin giderek daha önemli hale gelmesi ve eski kıyafetlerin satışı göze çarpan değişikliklerdi.

Aynı dönemde ABD'nin Türkiye ile ihracatındaki başlıca gelişmeler ise madeni yağların, damıtılmış alkollü içkilerin, ateşli silahların ve mühimmatın öneminin ve XIX. yüzyılın sonlarında üretilen malların Türkiye'ye ihracının azalmasıydı. 1900-1923 modern döneminde ABD'nin Türkiye'ye yaptığı ihracat ve ithalatının yıllık değeri ile iki ülke arasındaki toplam ticaret hacmi Tablo 20'de gösterildiği gibiydi. Tabloya göre, ABD'nin Türkiye'ye yaptığı ihracatın yıllık değeri 1900'den 1915'e oldukça istikrarlı bir şekilde artmıştı.

Tablo 20**1901-1923 Yılları Arasında ABD'nin Türkiye ile Ticaret Değerleri**

Yıl	Türkiye'ye İhracat	Türkiye'den İthalat	Toplam Ticaret
1901	587.120 \$	7.284.636 \$	7.871.756 \$
1902	774.552	8.895.740	9.670.292
1908	1.969.860	10.759.570	12.729.430
1909	2.511.482	12.429.128	14.940.610
1914	3.328.519	20.843.077	24.171.596
1918	305.557	222.039	527.596
1919	25.231.722	37.003.002	62.234.724
1920	42.247.798	39.766.936	82.014.734
1923	3.464.034	12.888.639	16.352.673

Kaynak: Levant Trade Review, 16 (5), Mayıs 1928, 178.

Türk-Amerikan ticaretinin gelişmesine olan ilginin artması 1901-1923 yılları arasında damga vurmuştu. Türkiye ile ABD arasında direkt buharlı gemi hattı açılmış ve uzun süre çalışmamasına rağmen İngiliz denizcilik tekelini kırarak Alman ve İtalyan aktarma hatlarının açılmasıyla sonuçlanmıştı. Türkiye'deki ihtilal (İkinci Meşrutiyet) ticaret üzerindeki eski kısıtlamaların çoğunu kaldıran bir hükümeti iktidara getirdi ve Türkiye'deki Amerikan hükümet temsilcileri bu dönemde ticaretin geliştirilmesinde daha aktif rol aldılar. En önemli faktörlerden biri 1911'de Amerikan Levant Ticaret Odası'nın örgütlenmesiydi. Türkiye'nin Ekim 1914'te Savaş'a girmesinin ardından 1915'te Amerikan ihracat hacminde keskin bir düşüş oldu ve ihracat hacmi 1916, 1917 ve 1918 boyunca daha düşük seviyede devam etti. Fiyat seviyesindeki yükselişi dikkate alarak, 1919'da ABD'nin Türkiye'ye ihracat hacminde muazzam bir reel artış oldu. Bu artışa katkıda bulunan faktörler savaş, Amerikan ve Türk limanları arasında doğrudan gemi hizmeti, Amerikan Levant Ticaret Odası ticaret tanıtım faaliyetleri ve tesisleriydi. 1921'den itibaren ihracat hacminde keskin bir düşüş yaşandı. İhracat 1922 ve 1923'te daha da düştü. Düşüşte katkıda bulunan faktörler, 1921-1922 Yunan-Türk Savaşı, 1921'de dünya çapında iş bunalımı, İngiliz, Fransız, İtalyan

ve Alman rekabetinin yeniden canlanması, buğday ve un sevkiyatlarının düşmesi ve yüksek korumacı TBMM Hükümeti ve ABD Hükümeti tarafından belirlenen tarifelerdi.¹⁸³

Haziran 1928’de yayımlanan raporun ikinci kısmında Türk-Amerikan ticari ilişkileri hakkında şu bilgiler verilmişti. Savaş dönemi haricinde, 1900’den 1923’e kadar Türkiye’nin ithalat hacminde hemen hemen istikrarlı artış eğilimi vardı. Savaş biter bitmez, ithalat hacmi neredeyse savaş öncesi seviyeye geri dönmüştü ve 1921’de ve sonrasında ABD ihracatlarında olduğu kadar büyük ve keskin bir düşüş olmadı. Türkiye’den yapılan ithalat hacmindeki büyük ve istikrarlı artışın açıklaması, büyük ölçüde bunların en iyi şekilde Türkiye’den veya sadece o ülkeden temin edilebilecek bazı özel ürünlerden oluşması gerçeğinde yatmaktaydı. Üstelik Türkiye’den ithal edilen ürünlerin niteliği ve ticaretin olağan değişimleri ithalat hacmini büyük ölçüde etkilememesiydi.

Savaştan sonra, 1920 yılında, ABD’nin Türkiye ile ticaret hacminde diğer tüm milletlere önderlik ettiği yeni bir ticaret hacmine ulaşılmıştı. 1921 ve 1922’de, çok sayıda rahatsız edici faktöre rağmen, toplam hacim, savaş öncesi dönemde olduğundan daha büyük kalmıştı. ABD 1918, 1920 ve 1921 arasındaki üç yıl hariç, modern dönem boyunca Türkiye ile ticaretinde büyük bir ithalat dengesine sahip olmaya devam etti. Göçmen havaleleri, Amerikan turist harcamaları, Amerikan sigorta primleri, devletin havaleleri ve dini ve hayırsever kuruluşların harcamaları gibi görünmez kalemler modern dönem boyunca giderek daha önemli hale geldi. Ancak, bu tür kalemlerin toplam yıllık değerinin kesin bir tahminini dayandıracak rakamlar yoktu. Bununla birlikte, miktarın herhangi bir zamanda mal ithalatı dengesini tamamen dengeleyecek kadar büyük olması muhtemel değildi.

İncir ve kuru üzüm istisnaları dışında ABD’nin Türk meyvesi ithalatı önem sırasına göre ikinci sırada yer almıştı. Bu ürünler Türk-Amerikan ticaretinin en başından beri ithalat ticaretinde yer almıştı. Meyan kökü, kilim ve halılar dönüşümlü olarak üçüncü en önemli ithalat ürünüydü. Halı ve kilimler çoğu zaman hâkim konumdaydı. Modern dönemde ağırlıklı olarak manganez, zımpara ve kromdan oluşan ham maden cevherlerinin ithalatının önemi tütünün artan önemi kadar çarpıcıydı. 1862’den beri hiçbir maden cevheri ithal edilmemişti ancak 1900’den beri maden ithalatının değeri, 1923’te beşinci sıraya gelene kadar artmıştı. İthalat hacmini artıran diğer emtialar bağirsak, soyulmamış kürkler, tiftik ve kuruyemişlerdi. Türk yünü ithalatı ABD tarifesinden dolayı değişik seyrederken afyon,

¹⁸³ Leland J. Gordon, “American Commercial Relations with Turkey”, **Levant Trade Review**, 16 (5), Mayıs 1928, 175,178.

kösele, deri, bitkisel yağ ve sakız ithalatı azalmıştı. ABD'nin Türkiye'den yaptığı ithalatın niteliğindeki değişiklikler şöyle özetlenebilirdi. En önemli beş ithalat ürününden ikisi, tütün ve maden cevheri, ilk olarak modern dönemde öne çıkmış diğer üçü meyveler, meyan kökü ve kilim erken dönemde önem kazanmıştı. Genel olarak 1921 yılına kadar mamul eşyaların öneminin arttığı, ardından azaldığı söylenebilirdi. Düşüş, büyük ölçüde Avrupa rekabetinin yenilenmesine ve 1922'de Türk Hükümeti tarafından daha yüksek bir tarifenin uygulanmasına bağlanabilirdi. Çoğunlukla kömürün ve buğday unundan oluşan ekmeklik ürünlerin önemi, neredeyse doğrudan düşük maliyetli nakliyenin varlığına bağlıydı. Madeni yağlar, ihracat ticaretinde eski önemini yeniden kazanmıştı. Emtia arasında margarin yağı, rafine şeker, otomobil, kömür, yün mamulleri vardı. Ticaretten kaybolan eşyalar arasında pamuk tohumu yağı, ateşli silahlar ve mühimmat ve damıtılmış alkoller bulunurdu. Sonuç olarak, Türkiye'nin toprak büyüklüğü ve nüfusu küçülmesine rağmen, 1900'den bu yana Türk-Amerikan ticaretinin mutlak hacminin istikrarlı bir şekilde arttığı ve ABD'nin Türkiye ile ticaretinde dünyanın önde gelen ülkeleri arasında kalıcı bir yer edindiği söylenebilirdi.¹⁸⁴

2.1.1.4. Türkiye'de Amerikan Firmaları

Mart 1923'te Levant Trade Review'de yayımlanan raporda Türkiye'de faaliyet gösteren Amerikan Gary tütün şirketi ve Türk tütün üretimi ile alakalı bilgiler verilmişti. Yakın Doğu'daki faaliyetlerinden dolayı merkezi İstanbul'da bulunan Gary Tütün Şirketi'nin Samsun'da, İzmir'de, Kavala'da, Drama'da, Serez'de, Rodolivos'ta ve Trakya'daki İskece ve Gümölcine'de şubeleri bulunmaktaydı. Şirket, Amerikan gözetiminde çalışan geniş bir tütün uzmanı kadrosuna sahipti. New York Liggett & Myers Tütün Şirketi tarafından "Condax", "Fatima" ve "Chesterfield" sigaralarının üretiminde kullanılan Türk tütününü seçip satın alıyorlardı. Tütünün anavatanı Amerika kıtasıydı. Tohumun Türkiye'ye ne zaman ve nasıl nakledildiği kesin olarak bilinmemekle birlikte, nakil birkaç yüzyıl önce gerçekleşmişti. Tütün, benimsediği ülkede, Amerikan özelliklerinin çoğunu yitirmiş ve yavaş yavaş yeni nitelikler kazanmıştı. Öyle ki Türk tütününü artık farklı bir türdü. Türk yaprağı ABD yaprağından çok daha küçüktü ve ortalama boyutu yaklaşık üç x dört inç idi. Birçok yaprak genişliği ve uzunluğu yalnızca bir inçti. Türk yaprağı son derece inceydi. Şekil olarak bile, yumurta şeklinde veya mızrak şeklinde olması farklıydı, oysa daha büyük Amerikan yaprağı, mızrak başına veya üçgene daha yakındı. Ancak en belirgin farklılık,

¹⁸⁴ Leland J. Gordon, "American Commercial Relations with Turkey", **Levant Trade Review**, 16 (6), Haziran 1928, 215,218.

Amerikan türünden farklı olarak keskin tadı, baharatlı aromasıydı. Birçoğu doğrudan Virginia tütününü tercih etse de ve bu dönemde sigara içenlerin çoğu doğrudan Türk sigaralarını çok zengin ve ağır bulurdu ve Türk tütününün aroması oldukça değerliydi.

Tıpkı Amerika, Virginia, Burley, Maryland ve diğer türlerde olduğu gibi, Türk tütünleri de adını tütünün yetiştirildiği bölgelerinden alan ilginç bir çeşitti. Bunlardan en bilinenleri Samsun, İzmir, Kavala ve İskece'ydi. Birinci Dünya Savaşı'ndan önce Samsun, Anadolu'daki en önemli üretim merkeziydi ve tütünleri, İskeçe ve Kavala'dan sonra ikinci olarak kabul edilirdi. Yapraklar kırmızıdan sarımsı renge mızrak şeklindeydi ve mükemmel yanma özelliklerine sahipti. İzmir, bazı İzmir tütünlerinde karıştırılmadan iyi bir sigara üretilemeyen kendine özgü aroması nedeniyle harmanlanması çok değerli tütün üretti. Trakya'daki İskeçe, üretimde önde geldi ve en ünlüsüydü. Yaprakları yumurta şeklindeydi, oldukça aromatikti ve tatlılığı ve iyi yanma özellikleri ile dikkat çekerdi. Kavala, İskece'ninkine benzer türde bir yaprak üretti. Bu tütün, iyi sigara içme özellikleri ile geniş bir üne sahipti. En iyi Türk tütünleri tepelerin yamaçlarında, dağların yakınında, meyve bahçelerinde veya kırmızı killi topraklarda yetişirdi. Tohumlar erken ilkbaharda ekilir ve fidanların ekimi genellikle Mayıs ayında yapılırdı. Hasat, bölgeye ve atmosfer koşullarına bağlı olarak Temmuz ayından Eylül ayına kadar devam ederdi. Bitkilerin son derece hassas olmasından dolayı her aşamada çok fazla özen gösterilmesi gerekirdi.

Rapora göre, ABD'deki yaygın bir geleneğin aksine, Türk tütünü olgunlaştıkça yaprakları tek tek toplanırdı. Bu çalışma, ham bitkileri nemlendirdikten sonra şafak vakti yapılırdı. Böylece gövdeler yaprağa zarar vermeden keskin bir şekilde kırılırdı. Bir bitkiden bir toplamada dörtten fazla yaprak alınmazdı. Kalite ve boyuta göre derecelendirildikten sonra, her yaprak iplere geçirilirdi. Yaklaşık yirmi ila otuz gün kuruduktan sonra, çiftçi tütünün iplerini indirir, yığınlar halinde paketler ve daha iyi hale getirmek için örtülerle örterdi. Bu genellikle Kasım ayında yapılırdı. Sarı olan yapraklar daha sonra elle balyalar halinde paketlenir ve paketler katır, deve veya kağnılarla pazara veya mal sahiplerinin depolarına götürülürdü. Gary Tütün Şirketi ABD'de harmanlanmış sigaralar için istenen türleri tamamının temini için, Türk tütünü yetiştiren çeşitli bölgelerdeki kendi alıcılarını her adımı izleyebilecekleri şekilde tutmayı gerekli bulmuştu. Tütün uzmanları tarafından satın alma işlemi yapıldıktan sonra şirket depolarına teslim edilir ve yine ölçü ve niteliklere göre tasnif edilirdi. Yaprığın daha dikkatli balyalması ve sarılması ve beklemesi için depolarda bir süre daha bırakılırdı. Bu dönemde balyalar, olgunlaşmalarını sağlamak için kısa

aralıklarla teslim edilir ve nihayet, tohum ekildikten belki iki yıl sonra, Türk tütünü buharlı gemilere götürülür ve New York'a uzun yolculuğuna başlardı. ABD'ye giren tüm Türk tütünleri için kilo başına otuz beş sentlik bir gümrük vergisi verirdi. Bu vergi ya giriş kapısında ya da fabrikada tahvilden çekildiğinde ödenirdi. New York'tan balyalar, "Fatima" ve "Chesterfied" sigaraların üretiminde ihtiyaç duyulduğunda geri çekilmek üzere The Liggett & Myers Tütün Şirketi'nin Durham, Richmond, Philadelphia ve San Francisco'daki fabrikalarında depolanırdı.¹⁸⁵

Şubat 1930'da Levant Trade Review'da yayımlanan bu raporda Amerikan Ford motor şirketi ve Türkiye'deki yatırımları ile ilgili bilgiler verilmişti. Henry Ford 1880 sonbaharında Detroit'e giden bir köy yolunda yürürken ilk işini arıyordu. Bir makine atölyesinde haftalık 2.50 \$ çalışmaya başlamıştı. Bu ücret yiyip içmesini ve odasının kirasını ödemek için yeterli olmadığından geceleri bir saat tamirhanesinde haftada 2 \$'a çalışmaya başlamıştı. William A. Simonds, "Henry Ford Motor Genius" adlı kitabında da bu şekilde yazılmıştı. Henry Ford'u dünya çapında itibara ve saygıya yükselten bir kariyere bu şekilde başlamıştı

Ford girişiminin dünya için tam olarak ne anlama geldiği evrensel olarak anlaşılırdı. Türkiye için ise tam olarak ne anlama geleceği bu yazının söz konusu olduğu noktaydı. Doğrudan ve dolaylı olarak ülkeye para getirecek, doğrudan ve dolaylı olarak birkaç yüz insanın çalışması anlamına gelecekti. Ford, insana yakışır bir yaşam ücreti getirmenin yanı sıra, işçi sağlığının ön planda olduğu en modern çalışma koşullarını da getirmişti. Ford bu kez Türkiye'de bir kez daha Amerikan girişiminin öncüsü olmuştu.

Bir otomobil fabrikasının kurulacağı yerin İstanbul olduğuna karar verdikten sonraki sorun, bu şehir içinde böylesine geniş bir alana dağıtım merkezi olarak tasarlanmış böyle bir kuruluşun talep ettiği çeşitli zorlu koşulları karşılayacak bir yer bulmaktı. İstanbul Türk Ticaret Odası depo ve mağazalarının bulunduğu site ve binalar uygun olarak seçilmiş ve 15 Mayıs 1929'da Ford Motor Şirketi adına W.G. Collins tarafından devralınmıştı. 17 Aralık saat 11.10'da aynı beyefendinin genel yönetimindeki Ford Motor Şirketi Fabrikası, ilk arabasını montaj hattından çıkarmıştı. Yazara göre bu Türkiye için tarihi bir gündü. Bu otomobil, şirket temsilcisinin İstanbul'daki salonlarında halkın önünde sergilenmişti. Mevcut fabrikayı ziyaret edenler bu tarihlerin ne anlama geldiğini kolayca açıklayacaktı.

¹⁸⁵ "The Gary Tobacco Company and The Production of Turkish Tobacco", **Levant Trade Review**, 11 (3), Mart 1923, 130,134.

Ayrıca, şirketin İskenderiye'deki fabrikası 26 Eylül'de kapatılmış ve İstanbul'daki yeni yerine transfer edilmişti.

Ford Motor Şirketi fabrikası, yaklaşık 273.000 fit karelik bir alanı kaplayan kendi serbest limanında, su kenarında, uygun su çeşitli gemilerin yan yana gelip yükleyip boşaltabildiği yerde bulunurdu. Ford standartları üzerine inşa edilmişti, hijyenik ve her açıdan günceldi. Bir doktor, kendi tam teçhizatlı tıbbi odasında mesai saatleri içinde görev başındayken, bir şirket itfaiyesi eğitilir ve acil durumlarda hazır bulundurulurdu. Tüm ofislere, mağazalara ve depolara mümkün olan maksimum miktarda ışık, havalandırma ve sanitasyon verilirdi. Binalar, merkezi ısıtma sistemi sıcak ve soğuk hava kontrollüydü. Fabrikanın trafik alanları dar hatlı dekovil hattı ile donatılırken, farklı şekil ve boyutlarda çeşitli vagonlar, römorklar, traktörler ve vinçler, ağır ve taşıma yüklerin çeşitli departmanlara dağıtımını sorununu hızlı ve pratik bir şekilde çözerdi.

Fabrikanın bir diğer özelliği de bölgedeki çeşitli Ford acentelerinde çalışan teknisyenlerin Ford sahiplerine güvenilir hizmet vermenin yanı sıra çalışanlarını otomobil üretimi ve bakımındaki en son yöntemlere göre eğitmek için özel bir Servis Okuluna sahip olmasıydı. Tesis, günde 8 saatte 80 otomobil üretebilirdi. Şasi elemanlarının montajından son kat boyaya kadar her türlü çalışma Tophane'de yapılır ve bittiğinde otomobil, kuzey, güney, doğu veya batıda, onlarca farklı dilin konuşulduğu birçoğu motor diline aşina olmayan çeşitli dillerde reklam ve kullanım kılavuzlarının verilmesini gerektiren on dokuz ülkeden birine doğru yol alırdı.¹⁸⁶

2.1.2. Türkiye'de Ekonomik ve Ticari Faaliyetler

2.1.2.1. Türkiye'nin Deniz Ticaret Filosu

Ocak 1920'de yayımlanan ve Revue Commerciale d'Orient dergisinden çevrilen bu yazıda Türkiye'nin deniz ticaretinden bahsedilmişti. Yazıya göre 1908'de Türkiye'de Meşrutiyet rejiminin ilanından kısa bir süre sonra hükümet resmi olarak deniz ticaretini geliştirmek ve ülkenin deniz kuvvetlerini güçlendirmek için çaba göstermişti. Belirli sayıda tekne satın almış ancak Birinci Dünya Savaşı hükümetin başlattığı işi tamamlamasına izin vermemişti. Savaşın başında Türkiye'nin ticari denizciliğinin millileştirilmesi önerilmiş ve bu amaçla milli şirketler kurulmak istenmiş ancak mali yeterlilik sağlanamamıştı. Ekim 1914'teki savaş ilanında, Osmanlı hükümeti, Osmanlı bayrağını taşıyan tüm gemilere el

¹⁸⁶ "Ford Motor Company Export Inc., İstanbul", **Levant Trade Review**, 18 (2), Şubat 1930, 41,46.

koymuş ve bu gemileri kendi Seyri Sefain şirket yönetiminin emrine vermişti. Gemiler, İttihat-ı Seyri-Sefain, Panteli Bros, Gümüşyan ve diğer şirketlere aitti. Tablo 21’de bu şirketlerin savaş sırasında meydana gelen zararları verilmişti.

Tablo 21

Birinci Dünya Savaşı Esnasında Türkiye’de Seyrüsefer Şirketleri ve Tonaj Miktarları

Şirket Adı	Gemi Sayısı (1000 Ton Üzeri)	Gemi Sayısı (1000 Ton Altı)	Toplam Tonaj
Seyrisefain	12	16	36.968
Hilal	-	6	2.846
Gümüşyan	2	2	4.523
İttihat-ı Seyri-Sefain	-	2	1940
Şirket-i Hayriye	-	13	2.276
Özel Şirketler	-	29	9.855
Şahıs Şirketleri	-	34(33-85 ton)	1838
Şilepler	-	25	1.200
Motorlu Tekneler	-	21	2.070
Hafif ve Yelkenli Tekneler	-	153	4.590
Genel Toplam	-	-	68.100

Kaynak: Levant Trade Review, 8 (1), Ocak 1920, 26.

Mütarekeden önce Seyrisefain şirketi tarafından satın alındığı söylenen “Güney” (8.000) ton ve “İzmir” (2.000) ton adındaki iki Alman gemisi İtilaf Güçleri tarafından talep edilmişti. Ateşkesin imzalanması sırasında Türk limanlarında bulunan tüm Alman, Avusturya ve Bulgar gemilerine İtilaf Devletleri tarafından el konulmuştu. İtilaf Devletleri’nin savaş sırasında Türkiye tarafından el konulan gemilerinin iadesini sağlamak için bir Türk komisyonu oluşturulmuştu.

Seyrisefain şirketinin hizmette olan toplam tonajı 26.138 ton olup, bunun yanı sıra, şirketin Marmara adalarından ve Kadıköy’den Galata’ya giden hatlara hizmet veren bazı küçük yolcu tekneleri bulunurdu. Tablo 21’deki rakamların karşılaştırılması seyrüsefer şirketinin zararlarının kalan tonajı aştığını gösterirdi. Öyleyse, şirketin zararlarını telafi etmek için çok büyük bir sermayeye ve uzun yıllara ihtiyacı olacağı açıktı. Yönetim yeni

tonajı temin etmek için her türlü çabayı göstermişti. Ama her şeyden önce yeniden yapılanmaya ihtiyacı vardı. İdare bu amaçla bu işi yabancı uzmanlara emanet etmeyi teklif etmişti. Savaş sırasında seyrüsefer, Yüksek Askeri Komiserliğinin emrindeydi. Ateşkesin ardından bu idare Bahriye Nazırlığına verildi ancak hizmetine ve idari sistemine reform getirme girişiminde bulunulmadı.

Şirket-i Hayriye'nin her biri yüz ile üç yüz ton arasında değişen gemileri; İstanbul dışındaki banliyö hatlarında sadece yolcu hizmetlerinde kullanılıyorlardı. Savaş sırasında şirket teknelerinin yarısından fazlasını kaybetti; yeni tonaj tedarik etmeyi planlamıştı ancak siyasi durum nedeniyle planlarını gerçekleştirememişti. Savaşın başlangıcında, İngiltere'de şirket için üç modern yolcu banliyö teknesi inşa edilmiş ve mütarekeden sonra onları güvence altına almak için bir girişimde bulunulmuştu. Türkiye sularında halen var olan ve sadece kıyı ticaretinde kullanılabilen toplam brüt tonaj yaklaşık 50.000 tondur. Bu tonaja küçük gemiler, yelkenli tekneler ve hafif tekneler dâhildir. Hükümet, savaş sırasında el konulan ve batırılan daha fazla sayıda geminin kaybını mal sahiplerine geri ödemiştir. Özel firmalara ve şahıslara, kurtarmanın mümkün olduğu yerlerde, belirli teknelerin kurtarılmasına izin vermeyi planlamıştı. Buharlı taşımacılıkla ilgilenen eski firmaların bir kısmı yeniden canlanmaya başlamıştı.

Yakın Doğu'da yeni koşullar altında kıyı trafiğinin bile kayıpların ikamesi ve daha büyük talepler Türkiye'nin tersanelerinde karşılanamazdı. Ülke, gemileri için büyük ölçüde batıya yönelmeliydi. Şirket-i Hayriye ve diğerlerinin banliyö tekneleri normal zamanların yaklaşık üçte birinde hizmet verirdi. Acil bir ihtiyaç için tek çareleri yurtdışından satın almaktı.¹⁸⁷

2.1.2.2. Türkiye'de Savaş Maliyesi ve Bankacılık

Levant Trade Review'de Temmuz 1920'de yayımlanan bu raporda Birinci Dünya Savaşı esnasındaki savaş ekonomisinden ve istikrazlardan bahsedilmişti. Dergide Mondros Mütarekesi imzalandıktan sonra Türkiye'de bulunan İngiltere Ticaret Bakanının Türkiye'nin savaş finansı, bankacılıkta kullanılan milyonlarca liralık Osmanlı Devleti'nin banknotları ve malî durumu hakkında verdiği bilgilere yer verilmişti. Verilen bilgiye göre Türkiye'de halk savaştan önce bile endişeliydi. Elindeki Osmanlı Bankası banknotları altına çevirmek ve mevduatlarını çekmek için bankalara müracaatlar ediyordu. Banka ise zor durumda olduğu

¹⁸⁷ "The Merchant Marine of Turkey", *Levant Trade Review*, 8 (1), Ocak 1920, 24,28.

için bir kişiye en fazla 200 altın lira verebiliyordu. Yani kâğıt para ile altın para arasındaki değiş-tokuş için belirli bir kota koymuştu. Avusturya bankası ise bu duruma yetersiz sermaye ile yakalanmıştı ve mevduatların büyük bir kısmını Viyana’da 22 krona sabitlemişti. Yani 22 krongan fazlasını verememişti. Bu kriz, 3 Ağustos 1914’te yürürlüğe giren bir moratoryum ile biraz düzeltildi. Eğer moratoryum olmasaydı, genel olarak bankaların durumu çok daha kötü duruma gelebilirdi. Aynı tarihteki bir diğer gelişme kâğıt paranın zorunlu hale getirilmesiydi bu zorunluluk Osmanlı Bankası’nı altın ödeme yükümlülüklerinden kurtarmıştı. Daha sonra ise bankaların sağladığı kredi imkânlarının geri çekilmesi savaş maliyesine nefes aldirmişti. Borsadaki tüm fiyatlar da çok belirgin bir düşüş olmuş bu da borsanın kapanmasına ve tüm işlemlerin bir süre yasaklanmasına yol açmıştı. Savaştan önce ülkenin para birimi altın, gümüş, nikel ve az miktarda Osmanlı İmparatorluk banknotlarından oluşmuştu. İmparatorluğun toplam sirkülasyonunun 57,4 milyon olduğu tahmin edilmişti. Birinci Dünya Savaşı’nın başlamasından mütareke yıllarına kadar Osmanlı Devleti darphanesi 20.000.000 değerinde altın ve gümüş çıkarmış ve Osmanlı Bankası banknotları 3.500.000 değerine çıkmıştı. Savaşın başlamasıyla Osmanlı Devleti’nde yedi kere kâğıt para ithal edilmişti. Toplam değeri 167,526,278 lira olan kâğıt paranın piyasaya sürülmesiyle tüm madeni paralar piyasadan kaldırılmıştı. İlk para ithalatı 6,519,139 liraydı ve Almanya ve Avusturya-Macaristan bu kâğıt paralar için Osmanlı’nın Duyun-u Umumiye borcuna karşılık Berlin ve Viyana’da bankalara altın yatırmıştı.

İlk banknotlar barış imzalandıktan altı ay sonra altın olarak itfa edilecek yani azar azar ödenerek kapatılacaktı. Diğer altı ihraç, eşit değerinde Alman hazine bonoları ile karşılanacaktı. Banknotlar on üç yıllık bir süre boyunca öngörülen bir tarihte altın olarak itfa edilebilirdi. Almanya altın banknotları itfa ettiğinde, Almanya tarafından yapılan avanslar uzun vadeli faizli bir borç haline getirilebilecekti. Her halükârda, sözleşmeli düzenlemenin uygulanıp uygulanmayacağı görülerek hareket edilecekti. Savaş sırasında gerçekleşen önemli bankacılık işlemleri, Merkezi Güçler tarafından sağlananlar olmuştu. Bu işlemler Türkiye’de Deutsche Bank, Deutsche Orient Bank ve Wiener Bank-Verein tarafından yapılmıştı. Bu bankaların iş yaptığı kaynaklar büyükelçilik hazineleri ve farklı askeri misyonlar ile Merkezi Güçlere ait diğer kurumlardı. Savaş halinden yararlanılarak yasal olmayan yollardan ve her türlü illegal bankacılık işlemleri yapılmıştı. Askeri subaylar aracılığıyla büyük miktarlarda altın ihracı gibi işler çok fazla yapılmıştı. Alman ve Avusturya bankalarının bu faaliyeti, en yüksek derecede spekülâtör ve tekelciye yaradığı için ülkenin mali ve ekonomik durumu üzerinde çok olumsuz bir etki yaratmıştı. Türk altın

lirasının kâğıt parayla karşılaştırıldığında ortalama değeri 1916'da 131 kuruş, 1917'de 352 kuruş ve 1918'de 452 kuruştur ve çok fazla yükselmiştir.

Yazıya göre bu kademeli artış esas olarak, kâğıt paranın İstanbul'dakinden çok daha hızlı bir şekilde değer kaybettiği Suriye ve Mezopotamya'dan gelen sürekli talepten kaynaklanmıştır. Buna ek olarak, diğer önemli bir neden iç kesimdeki köylülerin tarımsal ürünlerini altın dışında kâğıt para ile satmaya razı olmamalarıdır. Yani kâğıt banknotların halk nazarında değerinin ve alım gücünün olmamasından kaynaklanırdı. İstanbul'daki tüm altınlar ve ayrıca Almanya ve Avusturya'dan gizlice getirilenler, Anadolu üzerinden, özellikle Suriye ve Arap vilayetlerine akıtılmıştı. Bu yüzden Türk altın lirasının değeri kâğıt para karşısında daha da değerlenmiş ve 500 ve 600 kuruşa kadar çıkmıştı. Hükümetin bu işlemleri denemek ve önlemek için almaya çalıştığı her önlem, yalnızca bu düzensiz dalgalanmaların artmasına ve spekülasyonun teşvik edilmesine yardımcı olmuştu. Gümüş para da yükselmişti, Mecidiye bu yıllarda 62 kâğıt kuruşa eşdeğerdeydi.¹⁸⁸

2.1.2.3. 1920 Türkiye Ticareti

Başkonsolos Gabriel Bie Ravndal tarafından yazılan ve Mart 1920'de yayımlanan raporda Mondros Mütarekesinden sonraki yıllarda, İstanbul ve çevresinin ekonomisi hakkında önemli bilgiler verilmiştir. Mondros Mütarekesi'nin imzalanması ve bunun sonucunda Çanakkale ve İstanbul Boğaz'ının yeniden açılması, İstanbul ve komşu bölgelerde benzeri görülmemiş bir ticari faaliyet ve refah dönemi başlatmıştır. İnsanlar bir anda barış ve bolluk dönemini öngörerek aşırı iyimser davranmışlardır. Dış dünya ile telgraf ve posta iletişimi yeniden kurulur kurulmaz, kalite ve fiyatlara bakılmaksızın binlerce sipariş verilmiştir. Kısa süre sonra Amerika'nın gereksinimleri karşılayabilecek birkaç ülkeden biri olduğu ve uzun süre önce Amerikan malları ve Amerikan gemileri Doğu Akdeniz ve Karadeniz limanlarında dolup taşıdığı anlaşılmıştır.

Birinci Dünya Savaşı'ndan önce ABD'den ithalat 20.390.309 \$ iken 1920'de sadece İstanbul bölgesi için 31.330.913 \$ değerine yükselmiştir. İhracatı ise savaştan önce 5.000.000 \$ değerindeyken 1919'da 7.250.129 \$'a kadar yükselmiştir. İstanbul ve civarının 1920'de toplam ithalatı ise 125.000.000 \$ olmuş bu ticaretin üçte biri İngiltere, dörtte biri ABD ve İtalya ile ardından Fransa ve diğerleri ise Mısır, Hollanda, Rusya, Yunanistan, Belçika ve İspanya ile yapılmıştır. Türkiye'nin bir bütün olarak ticari istatistikleri bulunmamaktaydı.

¹⁸⁸ "War Finance and Banking in Turkey", *Levant Trade Review*, 8 (7), Temmuz 1920, 536,538.

İstanbul'un ticari alanı Levant coğrafyasını, Anadolu'yu, Balkan bölgelerini Rusya ve Trans Kafkasya'yı kapsardı. Anadolu'da Milliyetçi Hareketin yayılması siyasi istikrarsızlık ve Türkiye topraklarında resmi bir hükümetin bulunmaması dolayısıyla savaş endişesi 1920 yılında döviz kurunda dalgalanmalara sebebiyet vermişti ve haftalık, aylık ve yıllık olarak ticari durumlar farklılık arz ederdi. Yabancı ülkelerden mal getiren tüccar bu siparişleri 1919 yılındaki ortama göre vermişti ancak malların satılabileceği bir pazar yoktu. Bundan dolayı bankalarında dâhil olduğu 1920 krizine sebep olmuş ve bu kriz çok fazla zarar vermeden atlatılmıştı. Trakya ve Makedonya'nın yanı sıra Anadolu, olağanüstü çeşitlilik ve değerinde doğal kaynaklara sahipti. Tamamen eksik olan imalat sanayilerinin kurulması için nadir bir fırsat sunulmuştu. İstanbul ve diğer illerde, büyük ölçüde konut ihtiyacının yanı sıra kamu binalarının ve özel konutların inşası da gerekirdi. İstanbul'un, son 12 yılda 22.000 evin yanmış bölümünün yeniden inşası için tek başına 50.000.000 \$'dan fazla olması öngörülmüştü.¹⁸⁹

2.1.2.4. Anadolu Ticareti

Akşam Gazetesi'nin 1921 tarihli yayımından alınan ve Mayıs 1921'de Levant Trade Review'de yayımlanan bu makalede İstanbul ve İzmir haricinde Anadolu hakkında bilgiler verilmişti. Yazıya göre Antalya merkezi plato yolu olduğu için yani daha merkezde olduğu için Levant ticaretinde ana konuma getirilmişti. İtalyan imtiyazında olan Antalya Limanı'na Afyonkarahisar'dan demiryolu ile 4-8 gün arasında değişen yolculukla ulaşıldı. Diğer önemli merkezler Karadeniz'de Trabzon, Samsun, İnebolu ve Zonguldak limanları ki bu limanlardan İnebolu Limanı ile Ankara arasındaki karayolu TBMM tarafından hemen onarılmaya başlanmıştı. Erzurum ise yaşadığı Rus işgaline rağmen önemini yitirmemiş ve Anadolu ile İran arasındaki transit ticaretin merkezi konumunu korumuştur. Anadolu'nun ihraç ettiği ürünlerde ise bir değişiklik olmamış ve tarım ürünleri temelli ticaret sürdürülmüştü. Başlıca ürünler yün, deri, tiftik, buğday, arpa, kömür, keten, ipek, zeytinyağı, lüle taşı, fındık ve tütündü. Bu ürünlerden önemli miktarda yün, tiftik ve tahıl stoku bulunurdu. İthalat ürünleri de hemen hemen aynıydı, başlıca ithalat ürünleri pamuklu ve yünlü ürünler, kahve, şeker, hırdavat, tarım aletleri, tabak ve camdı.

TBMM Hükümeti bir yandan Millî Mücadeleyi sürdürürken bir yandan da başta Ankara olmak üzere diğer Anadolu şehirleri için elektrik ışığı, yol çalışmaları, fabrika inşaatı, tarımsal kalkınma ve modern yöntemlerle maden işletme gibi çalışmaların planlarını

¹⁸⁹ Gabriel Bie Ravndal "Trade of Turkey for 1920", **Levant Trade Review**, 10 (3), Mart 1920, 211,225.

yapmıştı.¹⁹⁰ Anadolu'dan İstanbul ve İzmir haricinde ihracat ve ithalat rakamları Tablo 22 ve 23'te belirtildiği gibiydi.

Tablo 22

Millî Mücadele Yıllarında Türkiye İhracat Tablosu

Liman	Ağırlık (Kilo)	Değeri (TL)	Gümrük Vergileri
Antalya	3.687.027	4.216.301	500.618
Trabzon	2.801.349	1.515.132	293.167
Samsun	7.171.473	4.964.281	991.784
Erzurum	3.119.935	1.177.932	56.640
Zonguldak	-	-	25.970
Toplam	19.082.784	11.903.619	1.868.179

Kaynak: Levant Trade Review, 9 (5), Mayıs 1921, 400.

Tablo 23

Millî Mücadele Yıllarında Türkiye İthalat Tablosu

Liman	Ağırlık (Kilo)	Değeri (TL)	Gümrük Vergileri
Antalya	12.767.899	7.054.518	111.317
Trabzon	5.669.070	1.408.035	86.871
Samsun	3.105.477	711.021	153.183
Erzurum	35.886	44.248	852
Zonguldak	-	-	366.807
Toplam	21.578.332	9.317.822	722.330

Kaynak: Levant Trade Review, 9 (5), Mayıs 1921, 400.

2.1.2.5. İzmir İktisat Kongresi

Nisan 1923'te Levant Trade Review'de yayımlana bu raporda İzmir İktisat Kongresi hakkında da bilgiler verilmişti. Amerikalı yazar İzmir İktisat Kongresi'ni açılıştan kapanışa kadar tüm ayrıntıları ile takip etmişti. Yazılan makalede Mustafa Kemal Paşa'nın Kongre'yi açış konuşmasının içeriğinden Kongre başkanı seçilen Kazım Karabekir'in konuşmalarından bahsedilmişti. Kongre içeriklerinden de bahsedilerek oturumlar hakkında bilgi verilmişti. Kongre'de, Türkiye'de çok başarılı bir şekilde sonuçlanan Misak-ı Millîden sonra şimdi de sıra Misak-ı İktisadi denilmişti. Yazar, kongrenin Şubat ayının ikinci yarısında İzmir'de düzenlendiğinden bahsedip, Türkiye genelinde sanayi, ticari, tarım ve işçi unsurlarını temsil eden 1135 delegenin hazır bulunduğunu belirtmişti. Ayrıca Kongrenin ikinci genel kurulunda tütün üretimi tartışılmıştı.¹⁹¹ Türkiye'de tütün üretimini kontrol eden bu tütün rejisinin(tekeli) kaldırılmasına ve tütün ekimi ve ticaretinde özgür olunması gerektiği

¹⁹⁰ "Asia Minor Trade", **Levant Trade Reivew**, 9 (5), Mayıs 1921, 400.

¹⁹¹ Batı Anadolu civarında da yetiştirilen tütün ürünü, Osmanlı'nın dış borçlarına karşılık tütün piyasasını kontrol amacıyla kurulan Fransız Reji idaresi ile yabancı sermayenin elindeydi. Bkz. H. Cevahir Kayam, **Türkiye'de Tarım Politikaları (1928-1928)**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1997, 14.

oybirliğiyle kabul edildiği belirtilmişti. Yazar İzmir İktisat Kongresi'nin Türkiye'de Türk liderler tarafından yapılmasının çok önemli olduğunu vurgulamıştı.¹⁹²

Bu rapordan ayrı olarak İzmir İktisat Kongresi'nin ana başlıkları şunlardan oluşmaktaydı. Reji meselesi, ziraat ve maarif meselesi, asayiş meselesi, aşar vergisi meselesi, yollar meselesi, orman meselesi, çiftçiliğe ait bazı maddeler, tarımda makine meselesi gibi konulardı. Türkiye'nin iktisadi yapısının temel dönüm noktalarından birisini teşkil eden bu kongre muhtemelen 1914 itibariyle İkinci Meşrutiyet yöneticilerinin ve fikir adamlarının benimsemeye başladığı Milli İktisat'ın bir devamı niteliği taşımaktaydı. Kazım Karabekir'in İzmir İktisat Kongresi'nin kapanış konuşmasında yaptığı “Bebeklerimizi yabancı sütle besleyerek başlıyoruz, onları yurtdışından ithal edilen bez ile sarıyoruz, yurtdışında yapılan beşiklerde yatırıyoruz, başlarını yurtdışından sahte mavi boncuklarla süslüyoruz.” ve “1327’de (1911) ithalatımız 53.930.000 altın TL değerindeyken, ihracatımız neredeyse 30.702.000 TL idi. Yani 23.228.000 liralık milli mirasımız yurt dışına çıktı.” sözleri ile Milli İktisat'ın önemine değinmişti. Milli İktisat politikası her anlamda milli olacak bir toplum oluşturmak İzmir İktisat Kongresi 'de her anlamda bağımsız bir milli iktisat oluşturmak istenmekteydi. İkinci Meşrutiyet Dönemi'nde bu politikayı yönetim kadroları millete yaptırmak, Cumhuriyet Dönemi'nde ise yöneticiler millet ile beraber istişareler yaparak Misak-ı İktisadi gerçekleştirmek istemişti. Yönetim şekli ve yöneticiler değişmişti ama Türkiye'de yaklaşık 10 yıllık süreçte her anlamda milli olma düşüncesi değişmemişti.

Kongre içeriğine baktığımızda iktisadi yapının temel noktalarında önemli kararlar alınmıştı. Ziraat ve Maarif meselesinde tarımı geliştirmek adına köylü ve çiftçileri bilgilendirmek için kitap ve mecmua bastırılıp dağıtılması, okullar açılması ve ziraat dersleri verilmesi gibi konular üzerinde durulmuştu. Ticari grubun konu içeriklerine baktığımızda bankalar konusunda uygun bir ticaret bankası kurulması, Milli Kurtuluş Savaşı esnasında çıkarılan Tekâlif-i Milliye kanunları gereği alınan tüccarın devlette olan mallarını banka aracılığıyla tüccara devlet tarafından geri verilmesi ayrıca kambiyo ve borsa işleri, Cuma tatili, maden meselesi, ormanlar meselesi, ticaret odaları, dış ticaret temsilcilikleri, nakliye meselesi ve haberleşme meselesi gibi konular üzerinde durulmuştu.

Sanayi grubununun iktisadi esasları ise; gümrüklerde himaye usulü, sanayi teşvik kanunu, yollar ve nakliye tarifeleri, sanayi odaları, sanayi bankaları gibi konularda fikirler

¹⁹² “The Economic Kongress at Smyrna”, **Levant Trade Review**, 11 (4), Nisan 1923, 210,216.

beyan edilmişti.¹⁹³ İzmir İktisat Kongresi Cumhuriyet'in iktisadi çerçevesini çizmişti Levant Trade Review bu konu üzerinde durmuştu. Zaten derginin esasını ticari faaliyetler oluşturuyordu. Levant ticaretine yeni soluk kazandıracak olan bu kongre uluslararası ticareti de ilgilendiriyordu.

2.1.2.6. Türk Hedefleri

Cumhuriyet'in ilk yıllarında iktisadi konular hakkında günlük gazetelerden alınan ve Kasım 1923'te Levant Trade Review'de yayımlanan röportajlardan birisi de İçişleri Bakanı Ferit Tek tarafından Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi'ne verdiği demeçti. Demece göre Rusya dışında Avrupa'daki birçok ülkeden daha büyük bölgesel bir alanda 12.000.000'dan fazla nüfusa sahip olduğunu ve 24 yıl içinde nüfus politikalarıyla ülke nüfusunu 24.000.000'a çıkarmayı hedeflediğini çünkü nüfusun yani insanın medeniyetin temel dayanağı olduğu belirtilmişti. Ülkenin iktisadi bağımsızlığının milli ve maddi gelişiminin önemli olduğu vurgulanarak ülkenin iktisadi bilançosunun tamamen aleyhte olduğu belirtilmiş ve 120.000.000 TL ithalata karşılık, 75.000.000 TL ihracat rakamlarının olduğunu açıklamıştı. Ferit Bey'e göre Her yıl uğraşılan krediler acı bir durumdu ve dışa bağımlılık demekti. Bu tür durumlardan kurtularak bilim adamları ile milli iktisat sağlanmalıydı. Kamu güvenliğine önem veren hükümetin ilk amaçlarından birisi ülkede huzuru sağlamak ve eşkıya hareketlerine son vermektir. Çünkü ülkede refah olursa ticaret dönerdi ve iktisadi seviye yükselirdi.¹⁹⁴

2.1.2.7. Türkiye'de Yabancı Şirketler

Aralık 1925'te yayımlanan yazıya göre 1924 yılı itibariyle sermayesi 10 milyar TL'den fazla olan 254 yabancı şirket Türkiye'de faaliyet gösterirdi. Bu şirketlerin 77'si tescilli idi ve Tablo 24'te gösterilmiştir.

¹⁹³ **İktisat Esaslarımız**, 17 Şubat-4Mart 1339 Tarihine Kadar İzmir'de Toplanan İlk Türk İktisad Kongresi'nde Kabul Olunan Esaslar ve İrad Olunan Nutuklar, İzmir Anadolu Matbaası, TBMM Kütüphanesi, Esas No: 1936/1381.

¹⁹⁴ "Turkish Aims", **Levant Trade Review**, 11 (11), Kasım 1923, 624.

Tablo 24**Türkiye’de 1924 Yılı Yabancı Şirket Sayısı ve Sermayesi**

Ülke	Şirket Sayısı	Sermayesi (Yaklaşık Değer)
İngiliz	23	96 Milyon TL
Fransız	13	27 Milyon TL
İtalyan	9	20 Milyon TL
Amerikan	7	38 Milyon TL
Belçikalı	2	62 Milyon TL
Hollandalı	4	1 Milyon TL
İsviçreli	6	3 Milyon TL
Rus	1	9 Milyon TL
Mısırlı	1	100.000 TL
Romanyalı	1	2 Milyon TL
Bulgar	1	200.000 TL
Yunan	1	7.5 Milyon TL
Alman	8	Sermayesi Henüz Kayıtlı Değil

Kaynak: Levant Trade Review, 13 (12), Aralık 1925, 522.

Yazıya göre şirketlerin 28’i sigorta, 22’si ticari işletme şirketi, 10’u denizcilik, 7’si tütün, 6’sı banka, 1’i halıcılık şirketi, 1’i otomobil şirketi, 1’i petrol şirketi, 1’i saat şirketi ve 1’de seyrüsefer şirketi olarak faaliyet gösterirdi. Yine 1924 verilerine göre 7 sigorta şirketi, 3 banka ve 3 ticari işletme olmak üzere 13 yabancı şirket Türkiye’deki faaliyetlerini durdurmuş ve Türkiye pazarından çekilmişti. Şüphesiz bu şirketlerin Türkiye pazarından çekilmesinin ana etkenlerinden birisi şirketlerin Türkiye’de eski düzeni yani imtiyaz elde edip sömürmeyi devam ettirme düşüncesiydi ve Türk yasalarının buna müsaade etmemesiydi.¹⁹⁵

2.1.2.8. Ahmet İzzet Bey ve Önerilen Serbest Bölgenin Olanakları

Eylül 1926’da yayımlanan yazıya göre Türkiye iktisadi yapısında yabancı sermayeyi daha etkin kılmak ve üretimi artırmak için gümrük dışı bırakılan serbest bölge komisyonu kurmuş ve bununla ilgili birtakım istatistikler sürekli yayımlamıştı. Ticaret Bakanlığı’nın kurduğu serbest bölge komisyonunun istatistiklerini yorumlayan Ticaret Bakanlığı temsilcisi Ahmet İzzet Bey İstanbul’da bir serbest bölge kurulmasından doğacak faydalara ilişkin birtakım açıklamalarda bulunmuştu. Ahmet İzzet Bey’e göre yüzyıllar boyunca dünyanın ekonomik hazinesi ile Doğu’nun ve Avrupa’nın ithalat ve ihracatı için ulaşım merkezinin anahtarı olan İstanbul şehri, Süveyş Kanalı’nın açılması ve Osmanlı Devleti’nin sürekli savaşlar halinde olmasından dolayı ekonomik ve ticari önemini tamamen kaybetmişti.

¹⁹⁵ “Foreign Companies in Turkey”, **Levant Trade Review**, 13 (12), Aralık 1925, 522. Ayrıca bu yabancı şirketler 1911 yılında 33, 1917’de 39 ve 1920’de 23 adet kurulmuştu. Bkz. Toprak, **Türkiye’de Milli İktisat 1908-1918**, 175.

Ancak bu duruma bilimsel ve mantıksal olarak bakıldığında coğrafi konum ve İstanbul'un ekonomik koşullarından dolayı vaziyet geçiciydi. Çünkü İstanbul'un bu özelliklerinden dolayı tüm dünyanın en önemli ulaşım merkezlerinden biri olacağına inanılıyordu. İstanbul'da Rusya'nın tahıl zenginlikleri, Kafkasya, Azerbaycan, İran ve Irak petrolü ve İstanbul'dan Hindistan'a ve hatta daha da uzağa uzanan muazzam topraklarda bulunan diğer doğal zenginliklerin doğal konumu yatardı.

Diğer bir beklentiye göre Londra ve Hindistan doğrudan tren hattı ile birleşecekti. Bu tren hattı Süveyş Kanalı yerine daha yakın ve ekonomik olan İstanbul'dan geçecekti. Devletin yatırımları ve destekleriyle limanların daha da modernleşmesi ile bu durum daha kolay elde edilecekti. Limanlar serbest bölge ticareti için çok önemliydi. Yüklerin yerleştirilebileceği ambarların bulunmaması ve bu ambarların derhal yapılması, gümrüklerde gereksiz formalitelerin kaldırılması, yüksek gümrük hizmetlerin daha uygun hale getirilmesi, yabancı limanlardan yüksek olan malları yükleme ve boşaltma fiyatlarının düzenlenmesi, hamalların yüksek maliyetlerinin düşürülmesi, transit hakkı, ulaşım tesislerinin eksikliğinin giderilmesi gibi düzenlemeler yapılmalıydı. Büyük ölçüde yabancı sermayeyi ülkeye çekecek olan serbest bölgeler, iskele, modern depolar, yükleme ve boşaltma için modern makineler, depolama ve nakliye masraflarının serbest bölgenin iç sınırlarına çok makul bir oranda azaltılması gibi durumlar İstanbul'un ve Türkiye'nin refahına kısa sürede katkıda bulunacaktı.¹⁹⁶

2.1.2.9. Mustafa Kemal Paşa ve Ekonomi Politikası

Kasım 1926'da yayımlanan bu yazıda, Türkiye'nin iktisadi yapısının ve iktisadi hedeflerinin yer aldığı Mustafa Kemal Paşa'nın 1 Kasım'da Ankara'da TBMM'nin 4. oturumunun açılışında yaptığı konuşmaya yer verilmişti. Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Paşa'nın yaptığı bu konuşmanın ekonomi ile ilgili kısmına yer verilen yazıda, ülkenin bu dönemdeki ekonomi politikalarını genel hatlarıyla görmek mümkündü. Cumhurbaşkanı konuşmasının giriş bölümünde, geçmişten açılış konuşmasını yaptığı zamana kadarki dönemde ülkede yapılan değişikliklere kısaca değinmiş ve gelecek ile ilgili planlarını aktarmıştı.

Konuşmada belirtilene göre Cumhuriyet, yarı tedbir yöntemini reddederek ve yürürlüğe koymayı üstlendiği radikal reformlar sonucunda gittikçe daha belirgin getiri elde

¹⁹⁶ "Ahmed İzzet Bey Outlines Possibilities of Proposed Free Zone", **Levant Trade Review**, 14 (9), Eylül 1926, 375,376.

edeceği döneme girmişti. Değişen hukuk sistemi, gelişmiş yollar, kolluk kuvvetleri, barışın korunması, iktisadi ve tarımsal reformlar, hijyen, demiryolları, kamu eğitimi, dış ilişkiler ve milli savunma gibi konularda kısaca açıklamalarda bulunmuştu. İktisadi konuşmalarda Mustafa Kemal Paşa'ya göre ekonomik hayattaki canlılık fark edilmeliydi. Ticari ve sınai kurumların hem sayı hem de sermaye olarak günden güne büyüdüğünü, bu büyüme ise iktisadi faaliyetlerin yeniden başladığını gösterirdi. Sahil ticaretinde Türk gemilerinin yeniden etkili bir şekilde ticarete başlaması, yüzyıllardır var olan zorluklara rağmen milliyetçiliğin getirdiği başarılarından biri olarak sayılmıştı. Demir endüstrisinin gelişmesi için demir madenlerinin işletilmesi konusunda uzmanların yaptığı araştırmalar olumlu sonuçlar vermiş ve iki kömür havzasının doğusunda gerekli tüm özelliklere sahip kömür açısından zengin madenlerin keşfedildiği açıklanmıştı. Kömür üretiminin arttığı ancak hedeflenen üretimin daha fazla olduğu belirtilmişti. Üretim tesislerinin artırılması ve bunun için biri sanayi teşviki diğeri işçi ile ilgili iki yasa hazırlığı yapılmıştı.

Konuşmadan ikinci bir alıntı ise Türkiye'nin tarımsal durumunu ile ilgiliydi. Tarım işleriyle uğraşan bakanlık, ülkenin tarımsal çalışmalarını artırmak için ciddi çabalar sarf etmiş ve tahılların parazitlere ve büyükbaş hayvanların hastalıklara karşı korunması için muayeneler yapılması gibi önlemlerin tarıma yardımcı olduğu söylenmişti. Cumhuriyet'in ilk yıllarında da tarıma dayalı bir iktisadi yapının olduğu vurgulanarak modern tarım konusundaki uzman sayısının az olmasından yakınılmıştı. Ancak Türkiye'nin tarım sisteminin ve tarım kurumlarının yetkili kişilere bırakılması ve bilimsel temelli çalışmaların yapılması gerektiği vurgulanmıştı. Ayrıca demiryolları çalışmalarından da bahseden Cumhurbaşkanı, demiryolları inşaatlarının yapılmaya devam edildiği ve bunlara ek olarak yeni demiryolları ağlarını planladıklarını ve özel girişimlere fırsatlar sunulacağını söylemişti. Konuşmasında belirtilen diğer konular ise, genel tüketim vergisini değiştirmek için girişimlerde bulunulacağını ve böylece ticarete engel olmayacağını veya vergi mükelleflerini utandırmayacağını belirtmişti. Ayrıca gelir vergisinde daha basit bir form koyarak muhtemelen bazı değişikliklerin yapılacağını söylemişti.¹⁹⁷

2.1.2.10. Türk Afyonu

İstanbul Sanayi ve Ticaret Odası'ndan alınan ve Ağustos 1929'da yayımlanan bu yazıda Türk afyonundan ayrıntılı bir şekilde bahsedilmişti. Yazıya göre Türkiye'nin başlıca ihracat ürünlerinden birisi de geçmişten beri afyondur. 5 Haziran 1926'da İstanbul Borsası'na

¹⁹⁷ "Mustapha Kemal Pasha Announces Economic Policy", **Levant Trade Review**, 14 (11), Kasım 1926, 464.

kabul edilmişti. Bu dönemde Türk afyonunun ciddi rakipleri arasında sadece Makedonya, Bulgaristan, İran, Hindistan ve Çin ürünleri bulunuyordu. Çin ve İran afyonu neredeyse tamamı yerel olarak tüketildiği için bu ülkelerden yapılan ihracatlar önemli bir rakama ulaşmıyordu. Hint afyonu üretimi ise 1925'ten sonra azalmıştı. Ayrıca büyük miktarda Hint afyonu, ilaçların hazırlanması için yerelde kullanılır ve kalanı İngiltere'ye ihraç edilirdi. İran ve Çin afyonu, Türk afyonundan çok daha kaliteliydi ancak morfin yüzdesi daha düşüktü. Dolayısıyla, Türk afyonunun Avrupa pazarlarında Makedonya ve Bulgaristan dışındaki ciddi rakipleri yoktu.

Yazıya göre Türkiye'de afyon ekimi üç dönemde gerçekleşirdi. Ağustos ayının sonunda başlayan ve Ekim ayında biten sonbahar ekimleri, Ocak ayında gerçekleşen kış ekimleri ve 15 Şubat'ta başlayan ve Mart sonunda biten bahar ekimiydi. Hasat Haziran ve Temmuz aylarında gerçekleşirdi. Türkiye'deki afyon üretiminin başlıca bölgeleri şunlardı: Tokat, Amasya, Yozgat, Ürgüp, Eskişehir, Sivrihisar, İnegöl, Yenişehir, Beypazarı, Karaman, Afyonkarahisar, Sandıklı, Dinar, Manisa, Alaşehir, Kütahya, Simav, Uşak, Isparta, Burdur, Denizli, Konya, Edirne, Maraş, Tekirdağ, Çanakkale, Bolvadin, Erbaa ve Ilgın. Afyon ürünü üretim bölgelerine ve kalitesine göre birkaç kategoriye ayrılırdı;

1. Batıda "İzmir Afyonu" olarak adlandırılan Uşak, Nazilli ve Akhisar'da ekilen afyon, çok iyi bir kaliteye sahipti ve Avrupa pazarlarında büyük talep görürdü.
2. Hacıköy, Zile, Tokat, Erbaa, Amasya, Merzifon ve Afyonkarahisar'ın Avrupa pazarlarında "Yumuşak" olarak bilinen afyonunun %13 ila 15 oranında morfin içeriğine sahipti.
3. Afyonkarahisar, Akşehir, Bolvadin ve Ilgın'da "Eczacı" olarak bilinen afyon, ilaçların hazırlanması için büyük talep görürdü ve %11 ila 12 oranında morfin içeriğine sahipti.
4. %10 gibi daha küçük morfin yüzdesine rağmen, Malatya ve civarından gelen afyon, ince kıvamı nedeniyle dış pazarlar tarafından çok aranırdı. Japonya bu kalitenin ana alıcısıydı.

Bu dört niteliğin yanı sıra, piyasaya Cumhuriyet'in ilk yıllarında "Muhacir Malı" adında, Trakya'dan gelen yeni bir kalite afyon eklenmişti. Afyon ürünü, İstanbul pazarında "İyi, Malatya, Eczacı ve Muhacir Malı" gibi kategorilere ayrılmıştı. Kaliteli veya Yumuşak türü Hacıköy, Zile, Tokat, Niksar ve Erbaa bölgelerinden gelirdi. İyi bir kıvamda olmasına

rağmen “Malatya” adı verilen kalite yukarıdakilerden ayrı olarak satılırdı. “Eczacı” üç kategoriye ayrılırdı: Birinci kalite Akşehir, Bolvadin, Afyonkarahisar ve Iğın; ikinci kalite Kütahya, Eskişehir, Balıkesir ve Bergama'dan, üçüncü kalite ise Konya, Yenişehir, Karaman ve Beypazarı'ndan gelirdi. “Muhacir Malı”, “Yumuşak” kaliteye çok yakındı. Ayrıca bütün niteliklerin karışık olduğu bir tür ile yabancı maddelerin karışık olduğu “çıkıntı” diye tabir edilen iki tür daha bulunurdu. Türkiye’deki afyon pazarları İstanbul ve İzmir’di. Ancak genel işlemlerin üçte ikisi İstanbul’da gerçekleşirdi. Satışlar ürünün menşei belirtilerek yapılırdı.¹⁹⁸

2.1.2.11. Kitre

Kitre zamkı bitki kesilerek elde edilirdi ve ekstra kalitede beyaz kitre 1912 yılında 0,45 kg başına yaklaşık 40 sentti.¹⁹⁹ Nisan 1920’de yayımlanan rapora göre bu bitki, platolarda ve Anadolu’nun çeşitli ovalarında doğal olarak yetişen reçineli ağaçlardan elde edilen bir özütü. Türkiye’nin iklim koşulları piyasada özellikle rağbet gören kaliteli ürün yetişmesine sebep olurdu. İran ve Suriye bölgelerinde de bu ürün üretilirdi ancak Anadolu’nun ürünü buralarinkinden farklı olur ve özellikle tercih edilirdi.²⁰⁰ Aradaki fark, toplama yönteminden değil, sadece iklim ve toprağın koşullarından kaynaklanırdı. Savaş sırasında, ihraç edilememişti ancak ateşkesle birlikte stoktaki ürünler için yurtdışından birçok talep olmuştu. Savaş sırasında, işçi eksikliğinden dolayı üretimi inişli çıkışlı olmuştu. Bununla birlikte, savaş esnasında Türk yönetimi kitreyi çok fazla kullanamamıştı.

Birinci Dünya Savaşı’ndan sonra ürünün fiyatı oldukça makul kalmış ancak ateşkestten sonra İstanbul’da ticaret serbestliğinden sonra kitre talebi çok fazla olduğu için şehirdeki ve diğer üretim yerlerindeki ürünler hızla tükenmişti. Bu talepten dolayı fiyat çok fazla artmıştı. Bu dönemde kitre üretiminin az olmasından dolayı niteliğine bakılmazdı. Herhangi bir çeşit kitre bir kerede satın alınırdı. Türkiye’nin kitre ihraç ettiği liman İstanbul Limanı’ydı. Çok azı diğer limanlardan ihraç edilirdi. Genellikle şehirde transit olarak

¹⁹⁸ “Turkish Opium”, **Levant Trade Review**, 17 (7), Ağustos 1929, 248,249.

¹⁹⁹ “Turkish Gum Tragacanth”, **Levant Trade Review**, 1 (4), Mart 1912, 404.

²⁰⁰ Kitre zamkı Anadolu’nun birçok bölgesinde yetişen geven diye bilinen elde edilen bir üründü ve eczacılık, kozmetik, boya, kalem ve kâğıt, cila gibi sanayide kullanılırdı. Bkz. Asuman Baytop-Tekand Gözler, “Türk Kitre Zamkının Menşei ve Terkibi Hakkında”, **İstanbul Üniversitesi Eczacılık Fakültesi Mecmuası**, 7 (56), 1971, 56. Bu ürünün Batı Anadolu’da yetişen yaprak kitre zamkı, firde kitre zamkı ve traganton kitre zamkı gibi çeşitleri vardı. Bkz. Küçükuşurlu, **Erzurum Çarşı Pazar, Eski Erzurum Çarşıları ve Üretim Mekanları**, 212.

getirilen İran kitresi bile bulunurdu. İran kitresi şu özelliklere sahipti; iyi, beyaz ve kaliteli uzun parçalar halindeydi ve alt sınıflarda sarımsıydı. Anadolu’da kitre üretimi şu şekildeydi;

- Kayseri ince, beyaz ve kıvrılmış yapraklar halinde 120-150.000 kg.
- Niğde-Konya, iri yapraklı ve az kıvrık halde, 30-60, 300 kg.
- Ankara ince yapraklar ve plaklar halinde, 15-20.000 kg.
- İzmir bölgesi kıvrık yapraklar halinde, 40-50.000 kg.
- Erzincan-Sivas orta yaprak halinde, 10.-15.000 kg.
- Karaman iri yapraklar halinde bulunur. 3-5.000 kg.²⁰¹

2.1.2.12. Türkiye’de Mazı Üretimi

Mayıs 1920’de yayımlanan ve Türkiye’de mazı üretimi ile ilgili bilgiler verilen bu raporda mazının ticareti ve nasıl elde edildiği ile ilgili konulara değinmişti. Rapora göre meşe ormanları Aydın vilayetinde çok sayıda ve büyük ölçekte işletilen bir zenginlik kaynağıydı. Meşe palamutları, ağaç kabuğu ve kabuklarından ayrılmış kereste ve özellikle pelit yemişi Türkiye’nin önemli ihracat ürünleri arasındaydı. Pelit için, 1913-1914 yıllarında sadece İzmir limanından yapılan ihracat miktarı 51.648.772 kg değerinde ve 51.648.772 kuruşa ulaşmıştı. Ancak meşe palamudunun en çok ihraç edildiği yıl 1913-1914’te 1.065.521 kg ağırlığında ve 5.382.436 kuruş değerindeydi. Mazı tozu üretimi imparatorlukta önemli olmasına rağmen, kaynakların mümkün kıldığı bir ölçekte değildi.

Anadolu ve Suriye’de bazı yerli pelit fabrikaları az miktarlarda üretim yapan bazı küçük işletmelerin yanı sıra, her ikisi de İzmir’de bulunan iki önemli fabrika vardı. Bu fabrika palamudun özünü çıkarmak için faaliyet gösteren Mac-Arthur ve K. Whittall & Co., fabrikalarıydı. Mac-Arthur yabancı sermayeli bir borsa şirketi, K. Whittall & Co ise özel bir şirketti. Her ikisi de 1909’da kurulmuştu. Birincisi, Teşvik-i Sanayi yasasından yararlanmıştı ancak imtiyazı 1914’te verilmişti. Hissedarlar düşman milliyetli olduğu için fabrika savaş sırasında pasif kalmıştı. İkinci şirket, aynı zamanda İngiliz şirketi idi. Savaşın başında işi askıya almak zorunda kalmış ancak 1916’da İzmir Valisinin müdahalesi üzerine fabrika yeniden faaliyete başlamıştı. İki fabrikanın donanım miktarı, 130 beygir gücünde iki makine, üç İngiliz yapımı fırın, 30 fiçi, birkaç pompa, iki kuru öğütme ve palamut ayıklama ve peliti çuvallara yerleştirmek için bir makinelerdi. İki fabrikanın personeli 126 işçi, 7 ustabaşı ve

²⁰¹ “Tragacanth”, **Levant Trade Review**, 8 (4), Nisan 1920, 316,320.

diğer 7 çalışandan oluşurdu. 1913'teki toplam üretim 2.910.600 kg ve 5.036.280 kuruş değerinde veya ortalama bir kg 2.04 kuruştı. Meşe palamudu özü; kristalize (%65-68 oranında elde edilen oran), toz (%62-64) ve sıvı (%40-42) halde elde edilirdi.

1913'te İzmir limanından mazı ihracatı 1.083.753 kg ve 2.754.934 kuruş değerine ulaşmıştı. Yani yukarıda belirtilen iki fabrikanın toplam üretiminin %37,4'ü ve ihracatın %88'i İngiltere'ye yapılmıştı. Tüm imparatorluğun toplam mazı ihracatı 1913 yılı için 1.661.322 kg ağırlığında ve 2.754.934 kuruş değerindeydi. Kg başına fiyat 1,3 kuruştı. Bu rakamların gösterdiği gibi, ihraç edilen mazı sadece meşe palamudundan değil, içeriğinde meyve olan meşe ve kestane gibi çeşitli ağaçların kabuğundan alınırdı. İmparatorlukta yerel üretime rağmen mazı özü ithalatı önemliydi. 1913 yılında devlet istatistiklerine göre 2.475.106 kuruş değeri olan 1.757.792 kg ihracatın biraz üzerinde bir miktar ithal edilmişti. İthal edilen miktarın %51,1'i Fransa'dan ve %35,1'i Almanya'dan gelmişti. İthalatın %90,8'i İstanbul limanından, %6,3'ü ise İzmir'den, Anadolu ve Suriye'nin küçük işletmeleri üzerinden gelmişti.²⁰²

2.1.2.13. Türkiye'de Halı ve Kilim Ticareti

Ağustos 1928'de yayımlanan ve yıllık ticaret raporlarından alınan bu raporda Türk halısı ve kilimleri ve sektörün gelişimi hakkında bilgiler verilmişti. Yazıya göre Türk halısı Türk Milleti'nin sanatsal eğilimlerini sergilendiği bir alandı. Özgün tasarımlı halı ve kilimler Türk kültürünün ve sanatının dünya sanatına katkı sunduğu önemli alanlardan biriydi. Üretim yöntemleri binlerce yıldan beri özünü korumuştı. Halı dokuma bir yazlık endüstri olarak kalmış ve dokuma sanatı nesiller boyunca anneden kıza aktarılmıştı. Meşrutiyet döneminde büyük kuruluşlar tarafından başlatılan üretimi denetleme ve halıları dokumacılardan toplayıp pazarlama yöntemi Cumhuriyet döneminde de devam etmişti. Kömür katranı boyaları daha önce kullanılan bitkisel boyaların yerini almasına rağmen Sanayi İnkılabı Türkiye'de halı yapımını etkilememişti. Birinci Dünya Savaşı'ndan önce Türk halı endüstrisi çok kazançlıydı. Sadece İzmir'den yapılan ihracat 1913'te 600.000 altın Türk lirası (2.640.000 \$) ve Tablo 25'te belirtildiği gibi 1915'te 2.565.200 \$ değerindeydi. Bu rakamlara dokumacıların binlerce ipek ve yün halı çıkardığı Kayseri bölgesinden yapılan ihracatlar dâhil değildi. O zamanlar Anadolu'nun birçok bölgesinde halı ve kilim büyük miktarlarda dokunmuş ve üretimlerinde binlerce kişi istihdam edilmişti.

²⁰² "Tannin-Production in Turkey", **Levant Trade Review**, 8 (5), Mayıs 1920, 362.

1914'te Türkiye'nin savaş ilanından Ekim 1922'de Türkiye ile Yunanistan arasındaki savaşın sona ermesine kadar Türkiye'de halı ve kilim üretimi neredeyse durmuştu. 1919'da Isparta, Uşak, Kula ve Gördes bölgelerindeki tezgâhlarda çalışmalara devam edilmiş ancak İzmir'i Yunanlıların işgali halı sektörünü olumsuz bir şekilde etkilemişti. Türk dokumacı ile büyük şirketler arasında aracı olan Yunan ve Ermeni simsarların yeri işgalden sonra hemen doldurulamamıştı. Bundan dolayı sektörün canlanması biraz zaman almıştı. İzmir ve civarının işgali dokuma merkezlerinin değişmesine ve birçok dokuma tezgâhının yanmasına sebep olmuş ve halı dokuma kısmen terk edilmişti. İzmir'de Yunan işgaline son verildikten sonra Isparta, Gördes, Kula, Uşak ve Demirci bölgelerinde halı dokuma büyük ölçekte yeniden yapılmaya başlanmıştı. Simav, Göreme ve Kütahya'da üretim 1914'ten önceki kadar büyük değilken Sivas'ta, Maraş ve Sille Subaşı'nda halı dokuma neredeyse ortadan kaybolmuştu. Daha yüksek fiyatlar nedeniyle Cumhuriyet dönemindeki üretim savaştan önceki üretimin değerine eşitti, ancak miktar olarak oldukça küçüktü. İzmir, bu dönemde Türk halı endüstrisinin merkezi olmasına rağmen şehirde çok az halı üretilirdi.

Dokuma, Güney Anadolu'nun çeşitli bölgelerine dağılmış dokumacıların evlerinde yapılırdı. Bazı halı ve kilim türleri, yapıldığı ilin adı ile adlandırılmıştı. İzmir Ticaret Odası ve dört büyük üreticinin ortalama tahminleri, dokuma tezgâhlarının ve dokumacıların %40'ından fazlasının Isparta ve civarında bulunduğunu göstermekteydi. Tablo 25'e göre çeşitli merkezlerde dokuma tezgâhlarının ve dokumacıların sayısı şu şekilde belirtilmişti.

Tablo 25

Cumhuriyet İlk Yıllarında Türkiye'de Halı ve Kilim Sektörü Bölgeleri, Dokuma Tezgâhı ve Dokumacı Sayıları

Bölge	Dokuma Tezgâhı	Dokumacı
Isparta	3.800	13.500
Gördes	1.250	4.600
Uşak	1.600	5000
Demirci	650	2.300
Simav	400	1.500
Kula	1.700	4.300

Kaynak: Levant Trade Review, 16 (8), Ağustos 1928, 301.

Halı dokumacılığı bir yazlık sanayi idi ve ihracata yönelik organizasyonların merkezi İzmir'di. Türk halı ve kilimlerinin üretimi ve dağıtımı konusunda aynı yöntemleri kullanan 7 büyük şirket (4 Türk, 2 İngiliz ve 1 Amerikan) bulunurdu. Tasarımlar siparişlere göre değişebilir ve dokunacak halılar belirli bir kalitede ve belirli bir miktarda olurdu. Tüm üreticiler, dokumayı denetlemek için çeşitli dokuma merkezlerinde temsilciler

bulundururdu. İzmir’de ofisler bir sipariş aldığıında, gerekli tasarımlar, dokuma özellikleri, uygun şekilde boyanmış yün ipliği ve pamuk veya yün çözgü veya örgü ipliği temsilciye gönderirlerdi. Tüm malzemeler dokumacının evine teslim edilirdi. Burada dokuma tezgâhına (bazen dokumacıya ve diğer durumlarda üreticiye aitti) ve halıcı denilen usta bir işçi tarafından yerleştirilen halının çözgüsü monte edilirdi. Dokumacı daha sonra, üretici tarafından sağlanan tasarım ve teknik özellikleri izleyerek çalışmaya başlardı. Temsilci sık sık işi incelemek veya dokumacıya avans vermek için uğrardı. Halı bittiğinde ilmek sayısını sayan ve dokumacının kazancını veren temsilcinin deposuna götürülürdü. Halı daha sonra her durumda bir kereye mahsus İzmir’deki ana montaj tesisine gönderilir burada temel kazığı çıkarılır ve kilim özel bir işlemlerle yıkanır. Montaj deposunda halılar tekrar ölçülür bir kez daha kırılır, temizlenir ve ihrac için balyalara paketlenirdi.

Anadolu yünü sadece Türk halı ve kilim ipini oluşturan iplik eğirme işlemlerinde kullanılırdı. Halı endüstrisinde yılda yaklaşık 9.000.000 TL’lik kirliliği yün tüketilirdi. Yüksek plato yünü olarak bilinen en iyi yün, Konya, Ankara, Afyonkarahisar ve Eskişehir civarından getirilirdi. Bu yüksek rakımlı yün, ipliğe kuvvet, sağlamlık ve parlaklık kazandıracak bir karışım elde etmek için ovadaki ürünler ile karılırdı. Halı yapımında kullanılan tüm yün iplikleri mahalli olarak eğilirdi. En büyük halı üreticilerinden üçü, modern iplikhaneleri kullanırdı. Burada kullanımları ve diğer halı üreticilerine satışları için çok miktarda iplik üretirlerdi. Halı ve kilim iplikleri kaliteye göre büyük farklılıklar gösterir ve farklı halı türleri için belirli özellikler istenirdi. Bununla birlikte Türk halı ve kilimlerinin tamamı saf yünden dokunurdu. Yün, orta dereceli halıların argacı için de sıklıkla kullanılırdı ancak pamuk argaç kadar güçlü veya sağlıklı değildi. Nadir durumlarda, yün argaç alt sınıf halı ve kilimlerde kullanılırdı. Türk halılarının çözgü ve argaçları için ipliğe dönüştürülmek üzere yılda yaklaşık 400.000 kg pamuk ithal edilirdi. Bu miktarın yaklaşık %70’i, Isparta ve Uşak gibi en kaliteli halıların çözgü ve argaçlarının üretildiği Hint pamuğuydu. Bahsedilen üç büyük halı üreticisi ayrıca pamuk çözgü ve argacı kendi ihtiyaçları için ve diğer üreticilere satış için eğirirdi. Önceden doğu halılarını renklendirmek için kullanılan bitkisel boya renklerinin yerini kömür katranından yapılmış kimyasal boya almıştı. Halı endüstrisi tarafından her yıl yaklaşık 30.000 kg boya ithal edilirdi; bunların yaklaşık %99’u Alman boya karteli olan İzmir’de bir temsilcisi bulunan I. G. Farbenindustrie tarafından tedarik edilirdi.

Boya maliyeti, farklı halı ve kilim türleri için gerekli olan boya miktarı ve fiyat farklılıkları nedeniyle halı ve kilim üretim maliyetlerini belirlemede en önemli faktördü.

Örneğin, kare şeklinde koyu bir Isparta halı (0,5039 avlu kadar) başına yüksek fiyatlı boya 250 ila 350 gram alırken, Uşak halısı için sadece 100 ila 150 gram boya gerektirirdi. Bu da Isparta halıları için kullanılan boyanın yaklaşık beşte birine denk gelir demektir. Kök boyalar Isparta, Bergama, Serapi ve İran halılarında kullanılırken, anilin (kimyasal) boyalar Gördes ve Karacı ürünlerinde kullanılırdı.

İplik İzmir tesislerinde boyanır, çile sarılır ve ülke içerisindeki temsilcilere gerekli miktarlarda gönderilirdi. Isparta, Uşak ve Bergama gibi halı ve kilim türlerini belirten isimler, belirli bir tasarımdan ziyade halının nasıl yapıldığını gösterirdi. Bununla birlikte, bazı desenler özel halı çeşitleri ile özdeşleşmişti ve diğer çeşitler için nadiren kullanılırdı. Antik Türk halılarındaki veya İran ve Çin halılarındaki tasarımların kopyaları sıklıkla yapılır ancak sonuçta ortaya çıkan her halı üreticisi, orijinal tasarımlar oluşturmak ve eski desenleri değiştirmek için usta tutardı. Dış pazarlardaki bayiler bazen sanatçıları Türk üreticisine müşterilerinin zevklerini tasarlamaları için istihdam ederdi.

Orijinal desenler genellikle eleştiri için yabancı alıcılara sunulur ve daha sonra alıcıya uyacak şekilde değiştirilirdi. Figürleri ve renk bileşimlerini gösteren minyatür tasarımlar su renginde yapılır ve bu desenlerden dokuma halıları veya “milimetrik” biçimleri yani minyatürleri oluşturulurdu bu da her bir rengin halı milimetresi için gereken düğüm sayısını bir ölçekte gösterirdi. Dokumacı milimetreyi tezgâhın üzerine yerleştirir ve bunu halının dokumasında takip ederdi.

Daha önce de belirtildiği gibi eskiden kalma ve geleneksel halı dokuma sanatı Türkiye’de anneden kıza geçerdi. Çok erken yaşta, kızlar yaşlı kadınlara yardım etmeye başlar ve 12 ila 15 yaşlarında dokumacılıkta olağanüstü beceri kazanırlardı. Genellikle bir halı tezgâhında iki ila dört dokumacı ve küçük bir halı tezgâhında bir veya iki dokumacı kullanılırdı. Tezgâh dokumacının evinde, halının çözgüsünün düzgün şekilde gerildiğini gören usta tarafından kurulurdu. Dokumacılar tezgâhın önündeki alçak bir taburede oturur ve bir milimetrik, çeşitli renklerde boyanmış iplik, kısa bir keskin bıçak, kırpma makası ve bir kaşağıya benzeyen (kirkit) ağır dişli bir aletle donatılırdı. Argaç, dokumacı tarafından halıya yerleştirilir, her iplik parçası çözgü telinin etrafından iki kez geçirilir ve daha sonra bıçakla kesilirdi. İplik düğümlerinin rengi tasarımı takip ederdi. Başka bir kişi, genellikle çırak, düğümlü ipliği ve argacı kirkit ile birlikte atardı ve üçüncü bir parça yığınının eşit uzunlukta tutardı. Dokumacılar gün doğumundan gün batımına veya kışın 5 ila 6 saat ve yaz

aylarında ise günde 9 ila 10 saat çalışırdı. Uzman dokumacılar günde 10.000 düğüm atardı. Ortalama ise 6.000 ila 8.000 arasındaydı.

Bir dokumacı tarafından bir günde üretilen halı miktarı, büyük ölçüde, farklı halı tiplerinde değişen metrekare başına ve düğüm sayısına bağlıydı. Bir tezgâh üzerinde çalışan ortalama dört dokumacı, altı veya sekiz hafta içinde 22 figür ile yüksek kaliteli bir Isparta halısı üretebilirdi. Orta dereceli bir halı aynı kişiler tarafından 4 haftada, düşük dereceli bir halı 15 gün içinde dokunabilirdi. Dokumacılar günde ortalama yaklaşık 2.50 Türk lirası (1,25 \$) kazanırdı. Çeşitli halı türleri için metrekare başına işçilik maliyeti, Isparta ve Bergama halıları için yaklaşık 1.60 sterlin, Uşak için 1.40 sterlin ve Gördes ve Zaif Ali için 1 sterlindi.

1927 yılındaki toplam halı ve kilim üretimi 974.000 kare desen ya da yaklaşık 490.800 metrekareydi. İzmir Ticaret Odası tarafından verilen rakamlara göre, bölgelere göre metrekare cinsinden üretim şöyleydi; Uşak 181,400; Gördes 116,000; Isparta 74,200; Demirci 37,600; Kula 33,200; Simav 24,200; Burdur 12,800; Buldan, 5,500; Sersi Köy, 2,300 ve Uluborlu 3,600'dü. Aynı kaynağa göre halı ve kilim ihracatı 1927'de 5.344.328 kg, 1926'da 4.709.311 ve 1925'te 3.995.994 kg olarak gerçekleşmişti. 1927 ihracatından İngiltere 2.276.481 kg ve ABD 2.253.666 kg almıştı. Kalanı ise kıta ülkelerine ve Mısır'a ihraç edilmişti. Bu rakamlara göre halı ve kilim sektöründe ihracatta yine ilk sırayı İngiltere ve İkinci sırayı İkinci Meşrutiyet döneminde olduğu gibi ABD almıştı.

Üretimin büyük kısmı İngiltere, ABD ve Avrupa kıtasına ihraç edilirdi. Yerelde talep azdı. Her dış pazarın kendine özgü özellikleri vardı ve her ülkenin zevkine göre halı ve kilim, tasarım ve renk birleşimleri üretilirdi. Amerikan halı alıcısı, genellikle gül, koyu mavi veya altın kahverengisi olan koyu renkli halıları veya merkezi tasarımı olmayan genel desenleri talep ederdi. Amerikalı tüketiciler ayrıca kalın, şaşalı tüylü ve parlak yüzeyli halıları tercih ederdi. Kimyasal bir çözeltili içinde yıkanarak üretilen parlaklığa sahip halılar büyük miktarlarda ABD'ye gönderilirdi.

Bölgede üretilen en popüler ve en pahalı halı türü Isparta, ardından Bergama, Uşak ve Gördes halılarıydı. İngiliz pazarı muhafazakâr ve merkezde madalyonlar ve Kraliçe Victoria'nın hükümdarlığı sırasında tercih edilen tasarımlar ile büyük miktarlarda Uşak halılarını satın alırdı. İngiltere'ye gönderilen sade ve süslü Uşak halıları açık renkli ve kısa tüylüydü. Halılar yıkanmazdı.

Fransız ve Alman pazarları, aynı zamanda, özgün tasarımlar ve ince kısa tüylü halı ve kilimlerde, açık renklerde halılar talep ederdi. Çünkü her iki ülkedeki gümrük vergisi

ağırlık bazında hesaplanırdı. Türk halı ve kilim endüstrisi 1914-1922 yılları arasında sıkıntılı bir dönemden geçmesine rağmen kendini toparlamış ve binlerce insana istihdam sağlayarak ihracattan ciddi paralar kazandırıp ve Türkiye'nin ekonomik yapısına çok fazla katkıda bulunmuştu.²⁰³

2.1.2.14. Türk Limon ve Portakal Üretimi

Levant Trade Review tarafından L'Information d'Orient adlı yayından çevrilen ve Aralık 1925'te yayımlanan bu rapor Türkiye'de limon ve portakal üretimi ile ilgiliydi. Yazıya göre bir ihracat ürünü olan limon ve portakal kültürü, Anadolu'nun belirli bölgelerinde, Sovyet sınırının yakınında Rize ve Suriye sınırındaki Dört Yol gibi yerlerde gelişmişti. Dört Yol üretimin ana merkeziydi. Dört Yol, denize 8 km, Adana'ya 110 km ve İskenderun'a 29 km uzaklıktaydı. İklimi, yaz sıcaklığının genellikle 50 °C dereceye ulaştığı Adana'ya göre asla 30 °C geçmezdi. Dört Yol limon ağaçları ile ünlüydü. Portakal ise bu dönemde üretimi ülkenin milli ihtiyaçları için yeterli olmaktan uzaktı ve Türkiye büyük ölçüde yabancı ülkelere limon alırdı.

Aslında Tablo 26'da belirtildiği gibi, 1923'te Türkiye, istatistiklere göre toplam 6.994.067 kg limon ithal etmişti. Limon ağacı bahçelerinin daha geniş olması durumunda bu ithalattan daha azı yapılır ve ülkede yarım milyon liradan fazla kalabilirdi.

Tablo 26

Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Türkiye'nin Limon İthalatı

Ülkeler	İthal Edilen Kg Miktarı
İtalya	4.645.202
Suriye	1.711.299
Yunanistan	9.490
Romanya	4.223
Hindistan	1.020
Mısır	366
Rusya	204
İran	17
Diğer Ülkeler	622.246
Toplam	6.994.067

Kaynak: Levant Trade Review, 13 (12), Aralık 1925, 516.

İthalatın üçte ikisi İtalya'dan olmak üzere çok miktarda İtalyan limonu İstanbul'da tüketilirdi. İtalya'dan alınan her 330 limon, kaliteye göre 260 ila 320 kuruşa mal olurdu. Limonlar ülke içerisine İzmir ve İstanbul'dan gönderilirdi. 1923 yılında Türkiye, 8.298 TL'ye 104.279 kg limon ihraç etmişti. Ancak bu, ülkede tüketilen yabancı limon miktarına

²⁰³ "The Turkish Carpet Industry", **Levant Trade Review**, 16 (8), Ağustos 1928, 300,303.

kıyasla önemsiz bir rakamdı. Rusya, Türkiye pazarından büyük miktarda limon satın alırdı çünkü Rusya’da limon tüketimi muazzam düzeydeydi. Bu ihracat, Türk limon ve portakallarına gümrük vergisi olmayan Rus gümrüğü tarafından da tercih edilirdi.1923 yılında toplam 63.887 kg ithal edilmiş olmakla birlikte, Türkiye’de portakal üretimi yerel tüketim için yeterli değildi. Buna karşı aynı yıl içinde portakal ihracatı 12.042 TL değerinde 239.376 kg ağırlığındaydı. Dörtyol bölgesi 1924 yılında 38 milyondan fazla portakal üretmişti. Bu bölgede bulunan portakal ağacı sayısı 114.000’di. Bir ağaç 500 ila 2.000 arasında portakal verirdi. Bu ağaçlar yarım yüzyıldan fazla bir süre dayanabilirdi. Satışlar genellikle meyveler halâ ağaçların üzerindeyken yapılırdı. Mahsul, Aralık ve Ocak aylarında hazır hale gelirdi. Normalde alıcı kendi yöntemiyle toplamak zorundaydı ve çok dikkatli yapılırdı.

Bir işçi günde 1.500 ila 2.000 arasında portakal toplayabilirdi ve günde ortalama 80 kuruş kazanırdı. Toplama masrafları en fazla toplanan 1.000 portakal başına 100 kuruştı. Genç kızlar depolardaki portakalları toplar ve 2.000 ila 3.000 portakal paketlemek için günde 20 ila 30 kuruş alırlardı. Bir kasada yaklaşık 320 portakal bulunurdu. Kutularda paketlenmiş bir ton portakal için taşıma maliyeti 38 kilo başına 4 kuruştı. Dörtyol’dan gelen portakallar korumacı gümrük tarifesinin kabulünden sonra Suriye ve Rusya’da kasa satışından emindiler. Dörtyol bölgesi 1913’te 60 milyon portakal, 1914’te 100 milyon, 1923’te 28 milyon ve 1924’te 38 milyon portakal üretmişti. Her 1.000 portakal 3 ila 8 TL değerindeydi.²⁰⁴

2.1.2.15. Türkiye’nin İthalat ve İhracatı

Türkiye’nin 1923 yılındaki dış ticaret verilerinin verildiği bu yazıdaki bilgiler Türk Gümrük İdare’nin resmi yayımlarından alınmıştır. Tablo 27’de ülkelere göre ithalat ve ihracat dağılımı, Tablo 28’de Türkiye’nin ithal ettiği ürünler ve Tablo 29’da ise Türkiye’nin ihraç ettiği ürünlerin listesi verilmiştir. Rakamlar Mart-Ağustos 1923 dönemini kapsardı. İthalat 38.500.000 TL’ye ulaşmış ABD 7.000.000 TL ile ilk sırayı almıştı. Bu dönemde ihracat ise 13.000.000 TL’yi bulmuştu.²⁰⁵

²⁰⁴ “Turkish Production of Lemons and Oranges”, **Levant Trade Review**, 13 (12), Aralık 1925, 516.

²⁰⁵ “Turkish Imports and Exports”, **Levant Trade Review**, 11 (12), Aralık 1923, 662.

Tablo 27
1923 Yılında Ülkelere Göre Türkiye'nin İthalat ve İhracatı

Ülke	İthalat	İhracat
Amerika	6.875.000 TL	1.085.000 TL
İngiltere	6.496.000	2.075.000
İtalya	4.449.000	1.385.000
Fransa	3.958.000	1.182.000
Almanya	2.798.000	1.401.000
Bulgaristan	2.745.000	3.470.000
Mısır	1.937.000	589.000
Hollanda	1.851.000	1.348.000
Romanya	1.499.000	276.000

Kaynak: Levant Trade Review, 11 (12), Aralık 1923, 662.

Tablo 28
1923 Yılında Türkiye'nin İthal Ettiği Başlıca Ürünler

Ürün	Türk lirası
Sömürge Ürünleri	6.297.000
Hububat	5.646.000
Pamuk ve Pamuk Ürünleri	2.226.000
Yün	2.585.000
Yağ	1.167.000
Maden	1.728.000
Kâğıt	1.107.000
Sığırlar	1.164.000
Hayvansal Ürünler	1.335.000

Kaynak: Levant Trade Review, 11 (12), Aralık 1923, 662.

Tablo 29

1923 Yılında Türkiye'nin İhraç Ettiği Başlıca Ürünler

Ürünler	Türk lirası
Tütün	2.889.000
Ham yün	2.471.000
İlaç Yapımında Afyon	1.277.000
Sebze Yağı	508.000
Meyve ve Sayı	619.000
Kürk Derisi	621.000
İpek Ürünleri	580.000
Maden ve İmalat Ürünleri	494.000
Hayvansal Ürünler	316.000
Gıda Maddeleri	375.000

Kaynak: Levant Trade Review, 11 (12), Aralık 1923, 662.

Osmanlı Bankası aylık raporlarından alınan ve Mart 1931'de yayımlanan bu raporda Türkiye'nin dış ticareti ile ilgili bilgiler verilmişti. Yazıya göre ithalatı tarıma dayalı bir iktisadi yapıya sahip olduğu için temel olarak mamul, tekstil, metal ürünler ve modern tarım makinelerinin ithalatından oluşurdu. Geri kalanlar ise, sömürge ürünleri gibi ülke içinde üretilmeyen veya şeker ve yan ürünleri gibi yetersiz miktarlarda üretilen gıda maddelerinden oluşurdu. Türkiye'de pamuk ve pamuk ürünleri alımları yıllara göre değişiklik gösterirdi. 1929'da pamuk ithalatının değeri, 1928'den biraz daha yüksek ve 1924, 1925 ve 1926'dan daha düşüktü. Öte yandan, 1930'da önemli ölçüde azalma görülmüştü. Demir ve çelik Türkiye'nin endüstriyel ekipmanı ve her şeyden önce çok sayıda demiryolunun inşası, metal ürünlerin aktif ithalatını gerektirmekteydi. Bu ithalatın rakamı genel olarak sabit kalırdı. Yünlülerin ithalatı büyük ölçüde pamuklu ürünlerle aynı eğilimi izlenmiş ve 1927, 1928 ve 1929 yıllarındaki fiyatlarında düşüş gözlemlenmişti.

Makine ithalatı, demir ve çelikte olduğu gibi belirli bir istikrar gözlemlenirdi. Bununla birlikte 1930'da bir azalma görülmüştü. Şeker, şeker ürünleri, kahve, kakao ve çay gibi sömürge ürünlerinin ithalatındaki azalma, Türkiye'de satın alma gücünün azalması ve dünya fiyatlarındaki düşüşten dolaylıydı. Tahıl ithalatı, Türkiye'de normal bir yıl içinde ev tüketiminin gereklerini karşılamak için yeterliydi. Ancak Meşrutiyet'te olduğu gibi

Cumhuriyet yönetiminde de tahıl ithalatı yapıldı. 1930 yılında Türkiye'nin genel olarak ithal ürün oranı azalmıştı, çünkü Türk parasının alım gücü diğer Dünya ülkelerinde olduğu gibi düşmüş ve Türkiye'nin tarım ürünü yetiştirme kapasitesi neredeyse kendi kendine yeterdi.

İhracat ürünleri ithalat ürünlerinde olduğu gibi paralellik göstermekteydi. Bu, Türkiye'nin tarımsal gelişimini, kredileri, kooperatif toplumlarını, makine kullanımını, tohum seçimini, satış organizasyonlarını, nakliyeti, pazarları vb. etkileyen her şeyin önemini gösterirdi. Sadece tütün, fiyatlardaki genel düşüşten etkilenmemişti. İyi kalitedeki tütün ürünleri için elde edilen fiyatlar 1929'un fiyatlarından %10 ila %20 daha yüksekti. İhracat 1929 yılında 32.800 ton 40.900.000 TL'ye karşılık 43.160,000 TL değerindeydi ve 36.936 ton olarak gerçekleşmişti. Tütün, Türkiye'nin toplam ihracatının dörtte birinden fazlasına tekabül eder ve yurtdışındaki toplam satış oranını kaybetmemişti. Bu ürünün başlıca müşterileri İtalya, ABD ve Almanya'ydı.

Tarım ürünlerinin çoğunluğu gibi pamuk ihracatı da her yılın dördüncü çeyreğinden sonraki yılın ilk çeyreğinin sonuna kadar yapıldı. Bu nedenle istatistiklerde gösterilen ihracat, söz konusu yılın mahsulü ile karışık verilir. 1930'daki mahsul 1929 üretiminin bir bölümünü içermişti. 1930'da toplam 16.400 tonluk değer 10.900.000 TL'den 32.420 tondan 16.654.000 TL'ye yükselmişti. Ağırlıktaki artışın değerden çok fiyatlardaki düşüşten kaynaklanmıştı. Türk pamuğunun başlıca alıcıları İtalya, Yunanistan, Almanya, ABD ve Fransa'ydı. Kuş üzümü ihracatının 1930'daki değeri bir önceki yılın değerine eşitti. Fiyatların yüzde 50 düşmesine rağmen, fındık satışlarında bir değişiklik olmamış ve ihracatta önemli bir yer tutmuştu.

Kuru incir ihracatı hafif bir düşüş göstermişti. Türk incirlerinin ihracatı genellikle ABD ve İngiltere'ye yapılır ayrıca kuş üzümü, İngiltere, Almanya ve Hollanda'ya gönderilirdi. Yün ve tiftik ihracatı, fiyatların düşmesini, özellikle İngiltere'nin Bradford şehrinden gelen siparişlerin yavaşlaması Türkiye'deki 1928-1929 yıllarında yaşanan son derece şiddetli kışında hayvanların telef olmasından dolayıcıydı. Afyon ve halı satışı özellikle Dünya krizinden ve fiyat düşüşünden etkilenmişti.²⁰⁶

²⁰⁶ "Foreign Trade of Turkey 1930", *Levant Trade Review*, 19 (3), Mart 1931, 90,92.

2.1.2.16. Türkiye’de Deri İhracatı

Şubat 1920’de yayımlanan ve The Orient’ten alınan bilgilere göre Türkiye’de Millî Mücadele yıllarında deri ürünlerine çok ciddi bir talep vardı. Bundan dolayı ürünlerin fiyatı artmıştı. Tablo 30’da deri çeşitleri ve Birinci Dünya Savaşı öncesi fiyatları ile ateşkes ve 1920 yılı fiyatları gösterildiği gibiydi.

Tablo 30

Birinci Dünya Savaşı Öncesi ve Sonrası Türkiye’de Deri Fiyatları

Ürün	Savaştan Önceki Fiyatı	Savaş Esnasındaki Yüksek Fiyatı	Ateşkes Zamani Fiyatı	1920 Fiyatı
Koyun Derisi	6 Kuruş	60 Kuruş	40-45 Kuruş	110-150 Kuruş
Kuzu Derisi	11	35	30-35	80-85
Keçi Derisi	16	70	60	150-175
Oğlak Derisi	15	55	50	125-130

Kaynak: Levant Trade Review, 8 (2), Şubat 1920, 138.

Tüm ülkeler, endüstriyel ihtiyaçlarda kullanılmak üzere deri stoklamışlardı. Talep çok ve fiyat yüksekti. Savaştan önce Türkiye’nin bu ürününün çok küçük bir kısmını satın alan ABD, Türkiye’den özellikle daha kaliteli derilerin en büyük alıcısı haline gelmişti. Büyük firmalar temsilcileri aracılığıyla Türkiye’deki büyük ölçekli alımlar için düzenlemeler yapmıştı.

Koyun derileri, kuzu derileri, keçi derileri ve oğlak derileri ile özellikle ticarete katkı sağlayan açık renkli derilerdi. Ülkede yerel tabakhaneler tarafından kalın deriler veya sığır postları kullanılırdı. İstanbul banliyölerindeki Yedikule’de bir düzine ve ordunun ihtiyaçlarını karşılayan Beykoz’da büyük bir tabakhane bulunurdu. Başlangıçta kalitesiz bulunan tabakhanelerin ürünlerinin kalitesi daha da artmıştı. Türkiye’de deri üretimi yılda 3 ila 4 milyon adetti (savaştan önce miktar iki katıydı), bunların %65’i koyun derisi, %35’i keçi derisiydi. Deri ticareti Mart ve Nisan aylarında başlardı. Ticaretin merkezleri önemlerine göre şu şekildeydi: Erzurum, Elâzığ, Trabzon; Sivas, Kayseri, Samsun; İzmir, Bursa; Anadolu demiryolu hattının geçtiği Eskişehir, Konya ve Ankara. Trakya’da da az miktarda ancak daha kaliteli deri üretilirdi. Keçi ve oğlak derileri tuzlanmış ve açıkta kurutulmuş olarak satılırdı. Koyun ve kuzu derileri ise açıkta kurutulur ve bazen tuzlanırdı.

Savaştan önce keçi ve oğlak derileri esas olarak Fransa'ya gönderildi. Koyun derileri Avusturya ve ABD'ye gönderildi.²⁰⁷

2.1.2.17. Yapağı ve Tiftik

Mayıs 1920'de yayımlanan yazıya göre Türkiye'nin tüm ürünleri gibi yapağı ve tiftikte savaşın etkilerini hissetmişti. Stok talebi, erkek eksikliği, koyun ve keçi yetiştiricilerinin her zaman karşılaştığı belirsizlik ve mera topraklarının başarısızlığı üretimi etkilemişti. Ancak, stokların azalmasına rağmen fiyatlar pek fazla değişmemişti. Tiftik üretimi Türkiye'de şu şekilde dağılmaktaydı;

1. Karahisar, Kütahya, Akşehir, Eskişehir: İnce kıllı, uzun ve parlak.
2. Beypazarı: İnce kıllı, kaba, çok güçlü ve parlak.
3. Ankara, Yozgat, Maden, Kastamonu: İnce kıllı, oldukça iyi, parlak.
4. Konya, Niğde, Nevşehir: İnce kıllı, kaba.

Yukarıdaki niteliklerde üretim ortalama 100 kiloluk 50 ila 60.000 balya arasındaydı.

Yapağının dağılımı ise aşağıdaki gibiydi;

1. Karahisar, Eskişehir, Ankara, Yozgat: Uzun kıllı ve iyi.
2. Konya, Niğde: Kıllı, orta büyüklükte.
3. Kayseri: Kaba kıllı.

Yapağıdan elde edilen hasılatlar diğerlerinden daha düşük ya da her birinin %50-55'ine karşı %45'di. İyi bir yılda üç kalitenin üretimi 16.800.000 TL'ye kadar ulaşırdı. Halep bölgesi aynı zamanda 3 ila 5.000.000 kg arasında, Trakya'da ise 1 ila 2.000,00 kg arasında yapağı üretti. Bu bölgelerden gelen sevkiyatlar düzenli olarak İstanbul'a ulaşmaz ve geçen yıllardan kalan miktarlar limanlara gönderilirdi.²⁰⁸

2.1.2.18. Türkiye'de Deri ve Kösele Endüstrisi

17 Haziran 1925 tarihli Akşam gazetesinden alınan ve Ağustos 1925'de Levant Trade Review'de yayımlanan yazıda Türkiye'de deri Endüstrisi hakkında bilgiler verilmişti. Yazıya göre savaştan önce Türkiye'nin her yerinde çok sayıda tabakhane vardı. Deri ve kösele büyük ölçüde ihraç edilirdi. Ayrıca, bu endüstri, ülkede önemli bir ekonomi için

²⁰⁷ "Export of Skins from Turkey", **Levant Trade Review**, 8 (2), Şubat 1920, 138.

²⁰⁸ "Wool and Mohair", **Levant Trade Review**, 8 (5), Mayıs 1920, 378-380.

yapılan gerekli tabaklama malzemelerini temin etmişti. Aynı şey Cumhuriyet dönemi içinde geçerliydi.

Türkiye ağır ve hafif (Büyükbaş ve küçükbaş hayvan derileri) deriler üretti. Türkiye’de önemli bir ihracat kalemi oluşturan koyun, keçi, oğlak ve kuzuların derileri tüm yabancı üretim merkezlerinde tanınmıştı. Fas ve sağı derisi geçen yüzyılda oldukça fazla üretilmişti ve yerel tüketim için yeterliydi ve aynı zamanda ihraç da edilirdi. Bu endüstri Birinci Dünya Savaşı’ndan dolayı azalmıştı ve Cumhuriyet döneminde üretim sınırlıydı. Yurt dışından tedarik edilenler bile bu dönemde ülkenin ihtiyaçları için yeterli değildi.

İthalat, tedarikçi ülkeye göre şu oranlara bölünmüştü; Fransa %32, İngiltere %16, Belçika %10, Almanya %10, Mısır %12, diğerleri %20. Öküz, inek, manda gibi ağır deriler, yukarıda bahsedilen hafif derilerden çok daha az talep görür ve hiçbir şekilde Avrupa, ABD veya Asya’nın derilerine rakip olamazlardı. Bu sektörün kesin istatistikleri verilmemişti, ancak Tablo 31’de İkinci Meşrutiyet Dönemi’nin 1911-1913 yılları arasındaki üretimi ve değeri verilmişti. Ancak bu üretim tüm Osmanlı sınırları için geçerliydi ve Cumhuriyet dönemini doğru olarak yansıtmazdı.

Tablo 31
İkinci Meşrutiyet Döneminde Türkiye’de Deri Üretimi

Hafif Deriler	Kuruş
Koyun	1.395.713
Keçi	1.568.625
Oğlak	331.478
Kuzu	279.365
Toplam	3.585.176
Ağır Deriler	Kuruş
Öküz	281.163
İnek	43.553
Manda	41.389
At	20.714
Eşek	15.795
Toplam	402.614
Genel Toplam	3.967.790

Kaynak: Levant Trade Review, 13 (8), Ağustos 1925, 346.

Türkiye Birinci Dünya Savaşı’ndan önce 4 milyon parça deri üretti. Koyun derilerinin esas üreten vilayetleri Erzurum, Bursa ve Diyarbakır’dı; keçi derileri esas olarak Bursa, Kastamonu, Trabzon ve Sivas’tan gelirdi; Edirne, Aydın ve Konya oğlak derileri ve aynı bölgeden Ankara ise kuzu derileri ihraç ederdi. Bu üretimin büyük kısmı ihraç edilirdi ve Cumhuriyet döneminde de bu ihracat Fransa, ABD, Avusturya ve Macaristan’a yapılırdı.

Türkiye’de Birinci Dünya Savaşı’nın arifesinde çalışılan hafif derilerin miktarı, toplam üretimin yaklaşık %8’ine denk gelirdi. Resmi istatistiklere göre 1913-14 yılında Türkiye’deki çeşitli tabakhanelerde çalışılmış ve işlenmiş olarak 27.935 TL (altın lira) değerinde, 248.698 adet hafif deri üretimi yapılmıştı. Türkiye’deki küçük tabakhanelerde işlenen derilerin miktarı tam olarak bilinmezdi. Türkiye hafif deri üretiminin %80’ini ihrac ederdi. Ağır derilerin ihracatı neredeyse yoktu. Ağır deriler kötü beslenen hayvanlar nedeniyle değeri çok azdı, Türkiye tabakhanelerinin çalışmasını sağlamak için Mısır, Hindistan, Çin ve Arjantin'den derileri ithal etmek zorunda kalmıştı. Türkiye’nin deri endüstrisi özellikle hafif deriler konusunda iyiydi ve ülkenin iktisadi yapısına ciddi katkılar sunardı. Bu endüstride meşe palamudu derileri tabaklamak için kullanılırdı. Yine de Anadolu’daki tabaklama endüstrisi gelişmemişti ve eski usuller kullanılırdı. Bu nedenle Avrupa ürünüyle rekabet edemezler ve sadece ayakkabı üretimi için yerelde kullanılırlardı. Savaşlardan dolayı diğer ürünler gibi bu sektörde de gerileme söz konusuydu ve çoğu işletme işlemleri durdurmaya zorlanmıştı. Deri üretiminde çok önemli bir bölge olan Biga bölgesindeki tabakhanelerin büyük bir kısmı çalışmayı bırakmak zorunda kalmıştı. Üstün kaliteleri nedeniyle daha önce bilinen “fas” ve “sağrı” olarak adlandırılan deriler, yabancı alıcılar tarafından artık beğenilmezdi. Ağır derileri konusunda da daha önce belirttiğimiz gibi diğer ülkelerin derileriyle yarışamazdı bile çok kalitesizdi. Türk ağır derileri yaklaşık 12 kg ağırlığına gelirken Romanya, Amerika ve Hindistan’ın iki katı ağırlığındaydı. Dahası, kesim sırasında dikkatsizlik nedeniyle sıklıkla deri bozulurdu. Sadece farklı renkteki deriler yabancı ülke derileri ile rekabet edebilirdi ancak onlarda genellikle yerelde kullanılırdı.

Yazıya göre Türkiye’nin hemen hemen her merkezinde, özellikle Kastamonu, İzmir ve Bursa vilayetlerinde tabakhaneler bulunurdu. İstanbul bu endüstrinin en önemli merkeziydi. Bazı İstanbul ve İzmir tabakhaneleri hariç, deri üretiminde tamamen eski yöntemler kullanılırdı. Tabaklama, temizleme ve körükleme gibi üç temel işlem den ilki, deriyi korumak ve gelecekteki ayrışmadan kurtarmak için gerekli şekilde yapılmazdı. Çünkü tımar hızlı ve yüzeysel olarak yapılırdı bu da işlenmiş derilere alıcıların ihtiyaç duyduğu esnekliği vermezdi ve değer kaybına uğramasına sebep olurdu. Resmi istatistikler Tablo 32’de gösterildiği gibi 1921 yılı için sadece ülkenin bazı bölümleri ile ilgili deri endüstrisi hakkında bilgi vermekteydi. İstanbul, İzmir, Bursa, Balıkesir ve Eskişehir hariç istatistikler aşağıdaki Tablo 32’deki gibiydi.

Tablo 32

Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Türkiye'de Deri Endüstrisi

Çalıştırılan Endüstri	İşyeri Sayısı	İşçi Sayısı
Tabakhaneler	758	7.526
Koşum Takımı Fabrikaları	466	829
Deri Dükkânları	165	4.013
Ayakkabı Fabrikaları	3.958	5.596
Toplam	5.347	17.964

Kaynak: Levant Trade Review, 13 (8), Ağustos 1925, 350.

Bununla birlikte, endüstrinin büyük kısmı İstanbul ve İzmir'de yoğunlaşmıştı. İstanbul tabakhanelerinin çoğu hızlı tabaklama için iyi donanımlıydı ve hemen hemen hepsi Fransız üretimi olan modern makinelerle donatılmıştı. Bunlardan biri yabancı bir firmaya ait olmak üzere bazıları, Mısır, Hindistan ve Çinhindi derilerini ithal ederdi. Yerel endüstri tarafından üretilen deri ve köselelerin başlıca türleri şunlardı: tek deri, cilalı dana derisiydi. Türkiye ayrıca koşum takımı imalatı için gerekli deriyi de ithal ederdi. Yerli üretimin değeri ile ilgili olarak, toplam tüketimin %27'sine ulaşırdı.²⁰⁹ Ayrıca başka bir rapora göre Türkiye'de 1925 itibarıyla 4.181.000 sığır, 1.030.000 keçi, 6.500.000 koyun, 2.184.000 tiftik (Ankara) keçi ve 604.900 at ve katır bulunurdu.²¹⁰

2.1.2.19. Anadolu Ormanları

Samsun'daki Amerikan Konsolosu Tuck tarafından Ağustos 1920'de yazılan bu raporda Türkiye'nin ormanları iki genel coğrafi bölüme ayrılmıştı. Bunlara Sinop bölgesinin ormanları ve Boyabat bölgesinin ormanları da eklemişti. Yazıya göre bu dönemde henüz ormanların işletilmesiyle ilgili bir girişim yapılmamıştı. Modern kereste fabrika makinelerine çok az rastlanır ve neredeyse tüm çalışmalar elle en ilkel şekilde yapılırdı. Ormancılıkta işçilik ucuz, su gücü bol ve kerestenin deniz kıyısına taşınması için yollar yeterliydi.

Sinop Bölgesi: Soyuk Dağ ormanı, Gerze ile Türkiye'de tütün yetiştiren bir merkez olan Alaçam arasında yer alırdı. Sahil şeridinden yaklaşık 1,5 km uzakta yer alır ve yaklaşık 225.000 fit küp çam ve ladin içeren kabaca 96 km genişliğinde uzanırdı. Hiçbir zaman işletilmemiş olması yolların eksikliğindendi. Çangal Dağı ormanı, Boyabat ve Ayancık arasında yer alırdı. Büyüklüğü yaklaşık 160 km kadardı. Kıyıdan uzaklığı yaklaşık 18 km'ydı ve yaklaşık 1.500.000 fit küp çam ve ladin içerirdi. Kütükler, köylere küçük bir nehirden yüzer veya kağnılarla kıyıya taşınırdı. Elek Dağ ormanı, Boyabat ve Sinop arasında

²⁰⁹ "The Hide and Leather Industry in Turkey", **Levant Trade Review**, 13 (8), Ağustos 1925, 346,350.

²¹⁰ "Number of Domestic Animals in Turkey", **Levant Trade Review**, 13 (8), Ağustos 1925, 338.

yer alırdı ve Karadeniz'e 50 km uzaklıktaydı. Kesilmiş odunlar kağnılar ile sahile taşınırdı. Ormandaki küçük bir köyde bir kereste fabrikası ve çok sayıda el testeresi bulunurdu.

Boyabat Bölgesi: Bafra kenti, Karadeniz'den 16 km uzakta Kızılırmak nehrinin sağ kıyısında yer alırdı. Samsun'a bağlı bir kazaydı. Bu bölge, yerel işletmecilerden dolayı, koruma eksikliği nedeniyle hızla kaybolan birkaç küçük ormandan oluşurdu. Kalan ağaçlar genel olarak meşe, çınar, kayın ve cevizdi. Amasya'da Vezirköprü, Kızılırmak nehrinin kıyılarına yaklaşık 14 km ve denize yaklaşık 150 km uzaklıktaydı. Bu bölgede kayda değer tek orman, Kızılırmak nehrinin kıyısında yaklaşık 48 km boyunca uzanan Kunduz Dağ ormanıydı. Başlıca kızılçam olmak üzere yaklaşık 240.000 fit küp kadardı. Nehir kıyısında, odunculuk yapan bir nüfusa sahip küçük köyler vardı. Kütükler ya nehrin altından yüzer ya da sallara tutturulurdu.

Küçük Boyabat kasabası, gerçekte büyük bir köydü ve Kastamonu'ya bağlıydı. Bu bölge çok ağaçlıktı ve Boyabat ile Sinop arasında bulunan birkaç büyük ormanı içerirdi. Ağaçları esas olarak inşaat amaçlı kullanırlardı. Bu bölgede, tümü Gök Irmak nehri kıyısında yer alan beş küçük orman vardı. Bunlar esas olarak ladin ve kayın ağacından oluşurdu. Kütükler nehirden Sinop'a gönderilirdi. Yukarıda adı geçen tüm ormanlar Türk Devleti'ne aitti. Birinci Dünya Savaşı'ndan önce Sinop'ta Karadeniz kıyısındaki ticaret için yelkenli gemilerin inşası ile uğraşan 10 kadar firma vardı. Bu endüstri için odun esas olarak Elek Dağı ormanından elde edilirdi.²¹¹

2.1.2.20. Türk Kereste Piyasası ile İlgili Bir Araştırma

Ticaret Komiser Yardımcısı Erwin P. Keeler tarafından yazılan ve Aralık 1927'de yayımlanan bu yazı Türkiye'deki kereste pazarı ile ilgiliydi. Ticaret Komiser Yardımcısına göre Türkiye'de kereste piyasasında, Birinci Dünya Savaşı'nın ve 1923'te sona eren ateşkes döneminin ardından, Türkiye'ye yapılan tüm yabancı kereste ithalatı, savaş öncesi rakamlara kıyasla ciddi bir düşüş göstermişti. Bayiler, bu düşüşün büyük ölçüde 1923 yılında yeni Türk Hükümeti'nin kurulmasıyla meydana gelen gümrük vergilerindeki artışın bir sonucu olduğunu belirtmişti. Tarifeye göre 100 kg başına 0,48 TL olan eski ithalat vergisi 12 kat artarak, 100 kg başına 5,76 TL yüksek rakamla ödenmişti. Bu artış kısmen TL değerindeki düşüş ile telafi edilmişti ve yabancı kereste ithalatına ciddi bir darbe olmuştu. Örneğin, Burada kayda değer ölçüde satılan tek yabancı kereste olan Romanya çamı söz konusu

²¹¹ Tuck, "The Forests of Anatolia", *Levant Trade Review*, 8 (8), Ağustos 1920, 620,624.

olduğunda, 1 metreküpünün genellikle yaklaşık 450 kg'a geldiği tahmin edilmişti. Bu oranda, 1 metreküp Rumen çamının ithalat vergisi 25,92 TL veya yaklaşık 26 TL olduğu tahmin edilmişti. TL'nin 1927'de değeri 0,50 \$'a eşit olduğu için, Romanya çam kerestesinin metreküpü üzerindeki bu tahmini vergi yaklaşık 13 \$'a eşdeğerdi.

Bu sektörde durum genel ekonomik çöküntü ve Türkiye'deki paranın sıkılığı ve kaliteli yabancı kereste siparişinde bulunan inşaat faaliyetlerinin neredeyse tamamen durması ile daha da ağırlaşmıştı. İnşa faaliyetleri, Ankara'da birkaç daha iyi tip bina inşa edilmesi ve İzmir'de bazı yeniden imar faaliyetleri haricinde, büyük ölçüde iç kasaba ve köylerde basit ve ilkel yeniden yapılanma çalışmaları ile sınırlıydı. Ankara ve İzmir'deki birkaç iyi bina haricinde, bu tür işlerde kullanılan kerestenin neredeyse tamamı ucuz, kaba doğal tahtalar ve keresteden oluşurdu. İthal kereste üzerindeki ağır vergi, halkın sınırlı satın alma gücü ile birlikte, Türkiye'de kereste sektörünü geliştirme eğiliminde olmuştu. Bununla birlikte, ülkenin Karadeniz kıyıları boyunca oldukça geniş orman kaynaklarına sahip olması ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında birçok önemli ve modern kereste fabrikası kurulmasına rağmen, bölgedeki zayıf ulaşım tesisleri ve sermaye eksikliği kalkınmayı geciktirmişti. Yerel kereste ülkenin ihtiyaçlarının büyük bölümünü karşılasa da çoğu en düşük kalitedeydi.

Romanya ve Erdel çamları, yabancı kereste ithalatının büyük bölümünü oluştururdu. Rumen çamı, Türkiye'de üretilenden daha kaliteliydi. Bununla birlikte, yerel pazardan Romanya ve Erdel çamı hariç, çoğu yabancı keresteye uygulanan yüksek vergiler ve düşük satın alma gücü de Rumen kerestesine ciddi bir darbe indirmişti. İstanbul'daki önde gelen Romanya kerestesi ithalatçılarından birinin tahminlerine göre, sırasıyla Romanya ve Erdel kerestesinin Türkiye'ye yıllık savaş öncesi ve sonrası ithalatı, metreküp cinsinden şöyleydi: İstanbul ve Marmara bölgelerine, 100.000'den 120.000'e ve 3.000 ila 4.000; İzmir'e 33.000'den 44.000'e ve 30.000'e kadardı. Bu tahminler İzmir'e yabancı kereste ithalatının, İstanbul'dan yapılandan çok daha az göreceli bir düşüş sergilediğini gösterirdi. Cumhuriyet Dönemi'nde de bu miktarlar hemen hemen aynıydı.

Romanya (veya Erdel) çam masalarının yerel satış fiyatının metre küp başına ortalama 60 ila 62 TL olduğu belirtilmişti. Bu fiyata vergi ve bayilerin karlarının da dâhil olduğu söylenmişti. Bu kerestenin bir metreküp üzerindeki verginin, yerel satış fiyatının %10-%15 olduğu tahmin edilirdi. Türkiye'de diğer yabancı tedarikçilerinin katılmadığı sürece, uzun zamandır kullanılan Rumen çamı ile yerelde rekabet edebilecek benzer nitelikte

ürün yoktu. Mütareke döneminde oldukça yoğun olarak ithal edilen İsveç çamı bile bu pazarda satılamazdı çünkü maliyeti ve vergisi yerel ihtiyaç için çok yüksekti.²¹²

2.1.3. Türkiye’de Tarım Raporları

2.1.3.1. Vilayetlerde Tarım Durumu ve Tarım Makineleri

Kasım 1920’de yayımlanan tarım ile ilgili olan bu yazı Türkiye’nin Tarım Bakanı tarafından “L’Entente” muhabirine verilen röportajdan alınmıştı. Tarım Bakanının verdiği bilgilere göre tarımsal durum Birinci Dünya Savaşı’nın öncesine göre düşüktü. Savaştan önce 1913’te, Arabistan dışında ekili alan 55.000.000 dönümdü. Ancak 1918-1919’da ekilen toplam alan 40.000.000 dönüm kadardı. Öte yandan ülkenin savaş bölgesini ve savaşın yıkımından korunan kesimlerinde tarımdan elde edilen getiriler savaş öncesine göre daha fazlaydı. Bununla ilgili verile rakamlar şöyleydi: Savaştan önce Edirne vilayetinde 1.500.000 dönüm olan ekili arazi, savaştan sonra 1.800.000 dönüm kadardı. Ayrıca Adana’da savaştan önce ekilen 1.900.000 dönüme karşı Cumhuriyet’in ilk yıllarında 2.800.000 dönüm ekili alan vardı. Aydın’da savaş öncesindeki 2.500.000’den savaş sonrası 4.500.000 dönüme yükselmişti. İstanbul’da 230.000 dönüm ekili arazi 332.000 dönüme çıkmıştı. Ancak savaş bölgesi topraklarında, ekilen miktarlar azalmıştı. Savaştan önce Erzurum’da ekim altında 3.500.000 dönüm arazi vardı ancak savaş sırasında bu miktar 92.000 dönüme düşmüştü. Ankara’da bu miktar 6.000.000’den 4-5.000.000’e düşürülmüştü. Savaş ekili alanı 15.000.000 dönüm küçültmüştü. Ancak Tarım Bakanına göre bu rakamlar Türkiye’de tarımın gerilediğini göstermemişti.

1919-1920 yılları arasında ekili alanın büyük ölçüde genişleyeceğini tahmin edilmişti. İhracat için bile ülkenin kendi ürünleri yeterli olacaktı. Ancak nakliye imkânlarının olmaması ürünlerin ülke içinde doğru dağılımını ve ihracatı engellerdi. İstanbul gibi nüfusun daha yoğun olduğu ve ekili alanın kısıtlı olduğu yerlerde ise yurt dışından ürün ithalatı yapılması gerekirdi. Türkiye esas olarak bir tarım ülkesiydi ve nüfusa gıda sağlama konusunda endişelenecek bir durum yoktu. Tarıma dayalı olan ülke yabancı sanayiler olmadan geçinemezdi. Bu nedenle tarımdan daha fazla getiri elde etmeye çalışarak ve tarım ürünleri ihracatını artırıp ithalatı dengeleyerek eksiklik giderilmeye çalışılmıştı. Bu dönemde ülkenin ithalatı çok büyükken, ihracat önemsizdi. İthalatın ihracata göre fazlalığını etkileyen bu durum, son savaşta mağlup olan tüm ülkelerin özelliğiydi. Ancak barış imzalanana kadar

²¹² Erwin P. Keeler, “Survey of The Turkish Lumber Market”, **Levant Trade Review**, 15 (12), Aralık 1927, 530,531.

bu ticari trafiği düzenlemek pek mümkün değildi. Ülkede geleceğe yönelik planlar da hazırlanmıştı.²¹³

Ticaret Komiseri E.G. Mears'ın raporundan alınan ve Şubat 1920'de yayımlanan bu yazıda Türkiye'nin Birinci Dünya Savaşı esnasında ithal ettiği tarım makineleri ile alakalıydı. Yazıya göre 1919 yılında tarımı geciktiren faktörlere rağmen, Türkiye'de o kadar çok doğal kaynak ve o kadar üretken imkânlar vardı ki refahı geri getirmek için sadece barış gerekliydi. Türkiye uzun zamandır tarım üreten bir ülke olduğu ve muhtemelen olacağı için, savaş öncesi elverişli koşulların restorasyonu ve tarıma sahip olduğu tüm ekonomik dalgalanmaları vermek için uygun önlemlerin alınması arzu edilirdi. İlk adımlar, tarım aletlerinin ve tarım makinelerinin büyük ölçekte tanıtılması olmalıydı. Bunlar, köylünün ilkel aletlerinin yerini alacak ve üretken alanların verimini artıracaktı. Son olarak, mümkün olan her yerde traktör kullanımı işgücü krizini çözecek ve işlenen yüzeylerin kapsamını artıracaktı.

Hem Türk Devleti hem de Anadolu demiryolları bu konuda büyük çabalar göstermişti. Savaş sırasında bile Almanya, İsveç ve Macaristan'dan çok sayıda tarım makinesi gelmişti. 1915-1916 yıllarında şehirlere göre ithal edilen tarım makineleri şöyleydi;

Biçerdöver; Ankara 119, Erzurum 10, Sivas 40, Kastamonu 10, Niğde 7, Bursa 13, Afyonkarahisar 33, Adana 30, Aydın 19, Elâzığ 15, Konya 42, Kayseri 38, İzmit 1, Maraş 8, Bitlis 4, Diyarbakır 6, Antalya 8 ve toplam 405 adetti.

Harman Makinesi; İstanbul 1, Ankara 6, Erzurum 1, Sivas 2, Niğde 1, Bursa 1, Aydın 1, Elâzığ 1, Konya 20, Kayseri 2, Karesi 1, Eskişehir 1 ve toplam 38 adetti.

Öğütme Makinesi; Akara 122, Erzurum 5, Sivas 457, Kastamonu 204, Niğde 203, Bursa 51, Konya 100, Kayseri 105, Bolu 140, Karesi 24, Eskişehir 100 ve toplam 1.511 adetti.

Tırpan ve Orak; Ankara 1.168, Erzurum 2.400, Sivas 11.300, Kastamonu 2.000, Niğde 1.000, Bursa 700, Afyonkarahisar 250, Konya 1.000, Kayseri 1.000, Maraş 200, Bitlis 500, Urfa 100, Bolu 1.400, Çatalca 50, Karesi 200, Eskişehir 800 ve toplam 24.068 adetti.

Bu makinelerin kullanımı yaygınlaşmaya başlamıştı. Özellikle Konya'da talep vardı. Ancak, yedek parça temini için tamir atölyeleri ve merkezler kurulmadan makine, traktör ve

²¹³ "The Agricultural Situation in the Provinces", **Levant Trade Review**, 8 (2), Şubat 1920, 116,120.

tarım aletleri ithal edildiği takdirde çabalar sonuçsuz kalacaktı. Tecrübesiz ellerdeki aletler köylülerin hızla ilkel aletlerine ve yöntemlerine dönmelerine neden olabilir ve değersiz bir demir kütlesi haline gelmeye mahkûm edebilirdi. Dışarıdaki her makine yakınlarda bulunan bir tamirhaneye götürülmeli veya eksik parçaları tamamlanmalı arızası tamir edilmeliydi. Türkiye’de kalıcı bir hükümet kurulacağı zaman tarım makinelerinin artan ithalatının altında yatan soruları incelemek ve organize etmek zorunda kalacaktı.²¹⁴

Kasım 1923’te yayımlanan bu rapora göre TBMM hükümeti 1923 yılında çiftçiye birtakım yardımlarda bulunmuştu. *Levant Trade Review*’de yer alan bir bilgiye göre Musavver Küçük Gazete adlı yayında devletin Türk çiftçisine yardımlarından bahsedilmişti. Yazıya göre TBMM Hükümeti tarımın ihtiyaçları için 1.100.000 TL kredi kullanarak ciddi bir yardımda bulundu. İhtiyaçlı çiftçiler, tohum ve tarım aletleri almak için 500.000 TL talep etmiş ancak devlet çiftçinin isteklerini göz önünde bulundurarak traktörler ve diğer tarım aletleri, sığır ırkının geliştirilmesi, yük hayvanlarının bakılması, damızlık atların satın alınması ve farklı savaşlar ile yoksulluk seviyesine düşmüş köylünün durumunu hafifletmek için talep edilen tutarın iki katından fazla kredi onaylamıştı. Bu yardım en yoksul köylerden başlayarak dağıtılmıştı. Bireysel özel garanti yeterli kabul edilip ve talep edilen meblağlar hak sahipleri tarafından imzalanmış bir kâğıt karşılığında teslim edilmişti.²¹⁵

Konsolos Lewis Heck tarafından yazılan ve Şubat 1925’te yayımlanan bu yazıda Türkiye’de modern tarım makineleri ve kullanım yöntemleri hakkında önemli bilgiler verilmişti. Heck’in raporuna göre Türkiye’de modern tarım makineleri ve yöntemleri 1914’ten önce, Türk tarım faaliyetlerinde modern makinelerin kullanımı yaygın olarak geliştirilmiş ancak aynı zamanda eski ve ilkel yöntemler halâ genel olarak uygulanmaya devam etmişti. Cumhuriyet yönetiminde de aynı modern makineler kullanılırdı ancak yine yoğun değildi. Bir deyimine göre İstanbul’dan Adana’ya seyahat eden birisi belki de kullanımda olan tek bir makine bile göremezdi. Buharlı pulluk kullanımı, Dünya Savaşı’ndan önce Adana bölgesinde oldukça yaygındı ve bunların çoğu İngiltere’den ithal edilmişti. Amerikan biçerdöverleri ve biçerbağlar makineleri, McCormick, Deering, Wood, Osborne, Johnston, vb. gibi markalara aitti. Oliver at pullukları İzmir bölgesinde 40 yılı aşkın bir süredir büyük miktarlarda satılırdı. Anadolu ve Bağdat Demiryolu şirketleri bu hatların hizmet verdiği bölgelerde Rudsack tipi pullukları tanıtmaya çalışmıştı. Avrupa şehirlerinde

²¹⁴ E. G. Mears, “Needs in Asia Minor Agricultural Implements”, *Levant Trade Review*, 8 (2), Şubat 1920, 154,156.

²¹⁵ “Government Aid to Turkish Farmers”, *Levant Trade Review*, 11 (11), Kasım 1923, 616.

ise Rockford Emerson-Brantingham şirketi tarafından üretilen Geiser harman makinelerinin yaygın bir şekilde kullanılmıştı. “Scotch sistemi” adı verilen Illinois ve çeşitli İngiliz harman makineleri ülkenin diğer bölgelerinde satılmıştı.

1918 Mütarekesi tarımda güçlü makinelerinin kullanımına yönelik yeni bir tutum getirmişti. 1919-1921 yıllarında getirilen ilk traktörler büyük zorluklarla satılmış ve aynı şekilde onları çalıştırmak için teknisyen bulmakta zor olmuştu. Bununla birlikte, savaşın az sayıda bıraktığı hayvanın yarattığı acil durum ve insan gücü eksikliğinin karşılanması için makine gücü çiftçiliğine gerçekten ihtiyaç vardı. Bu acil durumda, Türkiye’de yaklaşık 600 Fordson ve diğer büyük traktörlerin toplam yaklaşık 150 traktörü bulunurdu. Yani Cumhuriyet’in ilk yıllarında Amerikalı yazara göre Türkiye’de 750 traktör vardı ve bunları kullanacak yetişmiş elaman çok fazla yoktu. Doğal olarak bu kadar makinenin piyasaya sürülmesi, diğer makine türleri için taleplere yol açmıştı. Eğer bir çiftçi önceki yöntemlerle daha büyük alanlar ekebilirse ve en yakın limana veya tren istasyonuna, hasat ve hatta tahılını ve diğer ürünlerini götürmek istiyorsa nakliye için makinelere sahip olması gerekirdi. Bu hasat makineleri, saman basma makineleri, harman makineleri vb. için daha büyük bir talebe yol açmıştı ve ürünlerin üretimindeki kademeli artış makinelerle nakliyeyi büyük çiftçiler için daha büyük bir sorun haline getirmişti. Traktörlerle çalıştırılabilen ve hatta bir yerden bir yere taşınabilen küçük un değirmenleri, özellikle savaşta zarar gören bölgelerde ve eski ve büyük değirmenlerin çok azının çalışılabilir durumda olduğu bölgelerde çok dikkat çekmekteydi. Taşınabilir un değirmeninin ortaya çıkmasıyla Türk çiftçisi giderek daha nüfuzlu ve müreffeh hale gelebilirdi.

Türkiye öncelikle bir tarım ülkesiydi ve bir tarım ülkesi zorunlu olarak kendi nüfusunun ihtiyaçları için yeterli gıda maddeleri ve özellikle ekmek maddeleri üretmeliydi. Türkiye savaştan bu yana bu arzu edilen duruma ulaşamamıştı. 1923 ve 1924 tahıl ürünlerinde göreceli başarısızlıklar olmuştu. 1923-24 Ekim sezonunda çok miktarda bozuk veya elverişsiz tohum kullanılmıştı eğer kullanılmasaydı 1924 tahılı ülkeyi 1925 hasadına taşıyacak kadar bereketli olabilirdi. Bu verimsiz tohum, bazı güney bölgelerindeki olumsuz hava koşullarıyla birleşince ülke zor durumda kalmış ve Ekim ayından itibaren büyük miktarda buğday ithal etmek zorunda kalmıştı. 1924 baharında yerli üretimin ekmek yapımında ihtiyaç duyulan buğdayı genel olarak karşılamıştı.²¹⁶

²¹⁶ Lewis Heck, “Modern Agricultural Machinery and Methods in Turkey”, **Levant Trade Review**, 13 (2), Şubat 1925, 47,50.

Türkiye'deki tarım durumu ile ilgili Levant Trade Review'deki bir diğer yazı Osmanlı Bankası'nın raporundan alınmıştı. Mart 1925'te yayımlanan bu raporda Bursa, İzmir ve Adana bölgesindeki tarımsal duruma ilişkin bilgiler verilmişti. Bursa bölgesi İzmir ve Adana ile hem toprağın verimliliğinden hem de nehirlerin bolluğundan tarım açısından Türkiye'nin en çok tercih edilen bölgelerinden biriydi. Tarım makinelerinin kullanımında ahşap pullukların yerini yavaş yavaş genel çelik pulluklar alırdı. Bir dizi motorlu traktör ve harman dövme makinesi düzenli olarak kullanılmaktaydı. Buğday ve arpadan ayrı olarak pirinç ekimi her yıl genişletilmişti. Tütün ürünleri, 1923'te 2.800.000'e kıyasla 6.500.000 kg verimle, 1922'ye göre iki kat fazlaydı. 1924 zeytin üretiminin bir önceki yılın ki 6.500.000'e göre 9.500.000 okka olduğu tahmin edilmişti.

İzmir bölgesi ürünleri genellikle ihracat ürünleriydi. Tarım makinelerinin kullanımındaki kademeli artış ve dikkatli tohum seçimi 1924'te kaliteli ve bereketli ürünler elde edilmesini sağlamıştı. Endüstriyel ve yağlı ürünler İzmir bölgesinin tarımsal üretiminde önemli faktörlerdi. Yıllık ortalama 20.000 balya olan pamuk mahsulü olurdu. Yağ üretimi yıllık ortalama 17.000.000 litreydi. Türkiye'nin en önemli tütün üretim merkezinden biri olan İzmir bölgesinde tütün ekimi bu dönemde büyük ölçüde artmıştı. 1924 mahsulü 15.000.000 kg'ı aşmıştı.

Adana bölgesinde üç büyük nehir tarafından bolca sulanan toprağın olağanüstü bereketli olması, ürünlerinin çeşitliliği ve zenginliği, en önemlisi pamuk, çiftçilerin tarım kuruluşları, Adana bölgesini değerli yapan ve önemli tarım merkezi haline getiren birinci faktördü. Tarım aletlerinin (traktör, ekme makinesi, çapa, biçme makinesi ve harman dövme makineleri, vb.) kullanımı her yıl daha genel hale gelmişti. Zaten İkinci Meşrutiyet döneminde de belirttiğimiz gibi Çukurova çiftçisi tarım aletlerini kullanmakta daha hevesli ve girişimciydi. Bu bölgenin ekili topraklarının alanı 1.500.000 dönümdü ve bu alanların 900.000 dönümü pamuk ekimi altındaydı. 1923'te 83.000 balya pamuk hasadı elde edilmişti 1924'te ise bu iki katıydı.²¹⁷

2.1.3.2. Türkiye'de Toprak Mülkiyeti

Türkiye'de toprak mülkiyeti toprağın iktisadi durumda öneminden dolayı çok önemsenmesi gereken bir konuydu. Başkonsolos Ravndal'ın Levant Trade Review'deki bu raporu Mart 1924'te yayımlanmıştı. Yazı Türkiye'de toprak mülkiyeti hakkındaydı. Yazıya

²¹⁷ "Agricultural Situation in Turkey", *Levant Trade Review*, 13 (3), Mart 1925, 116.

göre esasen ülkede yaşayan millet tarım toplumu olduğu için arazi kullanım süresi, miras ve ipotek yasalarının nasıl revize edileceği çok önemli bir sorundu. Mevzuat uyarınca ve geleneklere uygun bir şekilde her yıl düzenli olarak devlete ait toprak daha fazla ekilir bu da toprakları bireysel mülkiyet ve girişimden uzak tutardı. Türkiye’de bu dönemde toprak mülkiyeti mülk, vakıf, miri, metruk ve mevat kısımlarına ayrılırdı. Son ikisi, sırasıyla kamu yollarına, ibadet yerlerine veya meralara ve ekilemez atık alanlarına ayrılmış toprakları içerdiğinden sorun teşkil etmezdi. Miri araziler devlete aitti ancak özel kişiler tarafından kullanılabilir ve onlara hibe edilebilirdi. Camiler, okullar, kütüphaneler ve çeşmeler gibi vakıflara verilen vakıf toprakları Devlet tarafından yönetilirdi. Gerçekte bunlar sadece kiralanabilir ve işletilebilirdi. Türkiye’deki tek mülkiyetli topraklar mülk arazileriydi ve bunlar çiftlik veya miri arazilerden farklı değildi.

Ülkenin gayrimenkulünün önemli bir kısmı, özellikle doğrudan gelir dışında şehir ve kasabalarda veya yakınında, aslında ipotek edilemediğinden kredi temelli olarak kullanılamazdı. 1913 yılındaki Toprak Mülkiyeti Kanunu’nun yürütülmesi ile Türk toprakları ipotek ve miras yasalarının bazı eksiklerini düzeltmeye yönelik girişimde bulunulmuştu. Bu düzeltmeye göre;

1. Şirketler kendi adıyla gayrimenkul kiralaması,
2. Borçların güvenliği olarak mülkün ipotek edilmesi,
3. Gedik (Lonca Teşkilatı) mülkünün örtbas edilmesi,
4. Miras hakkının genişletilmesi,
5. Geçerli vergi sisteminin yeniden düzenlenmesi ile ülkedeki tüm toprak mülklerinin genel olarak incelenmesi ve değerlendirilmesi gibi durumlar düzenlenmeye çalışılmıştı.

Bu yasalar uyarınca, gayrimenkul ipoteği ile ilgili yasağın uygulanması nedeniyle el konulan servet serbest bırakılacak ve vakıflara ait olan topraklar için harekete geçilecek ve kullanılabilir hale getirilecekti. Yabancı şirketlerin gayrimenkul bulundurmaktan kaçınması, şehir ve kasabalarda sınırlandırılmasını hariç tutmak için tüm mülkler ipoteğe tabi kılınmıştı bu yasa korumacı milli iktisat anlayışının bir parçasıydı.²¹⁸

2.1.3.3. Anadolu’da Bir Çiftçi

Türkiye’nin tarım coğrafyasını görmek adına bir başka yazıda şu ilginç bilgiler dergide paylaşılmıştı. Makalenin yazarı Lester W. Briggie Nisan 1925’te İstanbul’dan

²¹⁸ Gabriel Bie Ravndal, “Land Ownership in Turkey”, **Levant Trade Review**, 12 (3), Mart 1924, 100.

Tarsus'a yolculuk etmeye başlamış ilk olarak demiryolu ile Eskişehir, Afyonkarahisar ve Konya üzerinden Tarsus'a ve Suriye sınırındaki Fevzi Paşa'ya (Keller) kadar İskenderun Körfezi çevresindeki demiryolunu takip ederek daha sonra Ford otomobiliyle iç bölgelere doğru ilerlemişti. Oradan Antep ve Maraş'a uğramış ve Fevzi Paşa'ya geri dönmüştü. Otomobille 500 km yol kat etmişti. Türkiye'nin en zengin ve en verimli tarım bölgesi olan Çukurova'ya, Mersin'den Osmaniye'ye yaklaşık 40 km genişliğinde ve yaklaşık 201 km uzunluğunda bir kuşağı gezmişti.

Bölgede genel olarak buğday, arpa ve pamuk başlıca ekinlerdi. Yazara göre çiftçi çok fazla uzmanlaşmıştı. Ülkenin bu zengin bölümü, tüm tahıl ürünlerini ve meraları büyütme ürünü rotasyonunu daha pratik hale getirmeli ve daha fazla sayıda ve daha iyi kalitede at, sığır ve koyunlara sahip olmalıydı. Bu, çiftçiye tarımını çeşitlendirme ve bu bölgenin bolca sağladığı zengin toprağın verimliliğini koruma şansı verirdi. Türkiye'nin bu bölümü yenilikçi çiftçilerle doluydu. Modern fikir ve yöntemlerin tanıtılması ve genel olarak dünyanın bilimsel verimliliğinin geliştirilmesi için büyük fırsatlar sunmuştu.

Yazarın gittiği vakit arpa olgunlaşmaya başlamış ve buğday başları iyice dolmuştu. Ona göre pamuk yanlış ekimden ve yetiştirmeden dolayı büyümesi biraz gecikmiş ve zayıf kalmıştı. Taze pamuk bitkisinin saplarına saldıran zararlılardan kaynaklanan önemli hasar kanıtları vardı. Çiftçiler, iyi mahsul beklemedikleri için yeniden ekim yapmakla meşguldü. Daha büyük pamuk üreticileri kozalak bitinin farkındaydılar ve Türkiye'nin pamuk tarlalarını korkunç belaya karşı korumak için Devletten yardım beklemişlerdi. Yazar zamanının azlığından dolayı Maraş'tan Kayseri'ye gitmek yerine, dağları geçip Ulukışla'ya kadar demiryoluyla geri dönmüştü. Ulukışla'dan Kayseri ve Talas'a ise otomobil ile gitmiş ve Eskişehir'den Kayseri'ye kadar olan kısmı ABD'deki Kuzey ve Güney Dakota'ya benzetmişti. Yazara göre bu bölgenin çoğu toprağı çok verimliydi ve tüm tarım ürünlerini üretebilirdi. Bu geniş bölgeye neredeyse hiç el değmemiş ve sınırsız tarımsal imkânlarla sahipti.

Tarım bölgelerinden elde ettiği izlenimlere göre yeni tarım makinelerinin Türkiye'ye getirilmesi öncelikli öneme sahipti. Eğer öyle olursa tarım olanaklarında devrim yaratabilirdi. Ancak burada farklı bir sıkıntı vardı o da makineleri kullanacak yetişmiş tecrübeli insanların azlığıydı. Bundan dolayı tarım makineleri kullanımı ikinci plana atılmalıydı. Çünkü Türk çiftçisi bozulan makineleri onarmayı bilmediği için ya yenisini alır ya da bir tarafa âtıl halde bırakırdı. Bunun için de bir öneri sunan yazar Türkiye'de ürünlerini

satan makine şirketlerinin sattığı ürününü takip edebilmesi için bir sistem geliştirmesi ve ürününü sigortalaması gerektiğini belirtmişti.

Ona göre Türkiye Tarım Bakanlığı binlerce çiftçiyle daha yakın temas kurmak için büyük çaba gösterirdi. Tarım okulları, mekanik okulları, tamir atölyeleri ve makine atölyeleri bulunmaktaydı. Çok sayıda tarım yöneticisi ve yerel tarım uzmanları yüksek baskı altında çalışırdı. Yeni kurulan Cumhuriyet'in sorunlarına karşı vatansever bir şekilde mücadele ettikleri için bu kamu görevlilerinin azmi takdire şayandı. Ayrıca yazıya göre Mustafa Kemal Paşa, Ankara yakınlarında modern bir çiftlik modeli kurmuş ve halkı için muhteşem bir örnek teşkil etmişti. Zamanının çoğunu ve alakasını bu projeyi denetleyerek geçirmişti. Ziraatçılığı Türkiye'nin en önemli endüstrisi olarak görüyor ve ona doğru vurguyu yapmaya gayret ediyordu. Ülkesinin gelecekteki başarısını daha büyük ve daha iyi çiftliklerde görüyordu.²¹⁹

2.1.3.4. Türkiye'de Tütün

Türk kaynaklarından alınan bu yazıya göre tütün, Anadolu'nun birçok yerinde yetiştirilir ve görünüşü, rengi ve aroması yetiştirildiği yere göre değişirdi. Samsun'un hoş yaprakları ve parlak eski altın rengi tütünleri, Bursa'nın egzotik bitkileri anımsatan büyük yaprakları ve İzmir'in oldukça hafif renk tonlu yaprakları ile hepsi birbirinden farklıydı. Tütün yetiştiriciliği genel olarak toprağın herhangi bir kimyasal gübrelemesi olmadan yapılırdı. Mahsul, üst üste yapraklardan üç farklı işlem ile toplanırdı. Birçok yerde bitki neredeyse iki metre yüksekliğe ulaşırdı.

Türkiye'nin ılıman ikliminde daha büyük ve daha bilimsel bir ekim yapıldığında daha kaliteli tütün üretilebilirdi. Mahsulün kurutulması iki veya üç ay sürerdi, bundan sonra yapraklar boyut ve kaliteye göre ayrılır ve daha sonra 25 ila 50 paket haline getirilirdi. Daha sonra, yaklaşık 40°C sıcaklıkta dökme olarak mayalanmaya tabi tutulur ve bu sayede nikotinin bir kısmı tahrip edilirdi. Anadolu'da özel tadı nedeniyle en çok talep edilen Samsun tütünüydü. Bafra, Alaçam, Çarşamba, Havza, Erbaa ve Sili gibi komşu ilçeleri daha düşük bir kalite üretirdi. Tablo 33'te Samsun pazarında 1924'te kaydedilen batman (6 okka) başına düşen fiyatlar şöyleydi;

²¹⁹ Lester W. Briggles, "An Agriculturist in Asia Minor, April 1925", **Levant Trade Review**, 13 (5), Mayıs 1925, 200,202.

Tablo 33

Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Samsun ve Civarı Tütün Fiyatları

Bölge	Batman Başına Fiyat
Samsun	500-2.000 TL
Bafra	500-1000
Alaçam	400-1100
Çarşamba	500-1000
Havza, Köprü, Hacı Köy	400-8000
Erbaa, Tokat, Zile	200-5000

Kaynak: Levant Trade Review, 14 (1), Ocak 1926, 23.

Tablo 34

Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Samsun ve Civarı Tütün Ekili Alanları

Yer	Ekili Alan (Dönüm)	Üretim (Kilo)
Samsun	14.125	829.265
Bafra	21.185	1.552.034
Alaçam	6.591	480.940
Çarşamba	3.695	366.810
Tehir	121	6.660
Toplam	45.717	3.235.709

Kaynak: Levant Trade Review, 14 (1), Ocak 1926, 24.

Tablo 34'de belirtilene göre ise Samsun ve civarında 1924 yılında 45.717 dönüm ekili alanda ve 3.235.700 kg tütün üretilmişti. Genel olarak Bafra ve Samsun tütünü Amerika'ya ihraç edilirdi. Diğer kaliteler daha düşük fiyatlarla farklı Avrupa ülkelerine ve özellikle İskandinavya'ya ile Mısır'a ihraç edilirdi. Büyük tüccarlara ek olarak, ödenmiş sermayesi 600.000 TL olan Türk Doğan Topluluğu ve 250.000 sermayeli Soci  t   de Tabacs d'Orient ve Soci  t   Turque d'Ex Transportation des Tabacs Turcs 100.000   denmiŐ  sermayesi ile Jersey Orient Amerikan Tütün Ő irketi 200.000 \$ sermaye ile New Jersey'de kayıtlı ve Hollandalı Ő irket Tobuscus 6.000.000 Florin sermaye ile bu pazarda tütün satın alırdı. Depolarında deĐ iŐ tirir ve sonra ihraç ederdi. Alımlar da tütün tarlalarında yapılırdı. Bu   ift  i için zarar demekti. Mahsul toplanmadan önce bile tüccarlar ekinin sonucuna çok yüksek faiz oranlarıyla kredi verirlerdi. Mahsul toplandığ ında, alacaklılar orada olurdu ve doğ al olarak çok d  Ő uk fiyatlarla satın alırlardı böylece bazen mahsulden sonra bile   ift  i para borçlu olurdu.

Devlet çiftçilerin maruz kaldığ ı bu sıkıntılı, onları koruyacak ve iŐ lerinde onlara rehberlik edecek kooperatifleri kurarak gidermeyi ama  lamıŐ tı. Düzce bölgesinin tütünü Bafra'ninkine benzerdi. Düzce 1924 yılında yaklaşık 3.500.000 kg tütün   retmiŐ ti. 1896'da Düzce'de 501.486 kg, 1907'de 1.051.270 kg, 1912'de 2.838.421 kg ve son olarak 1924'te 3.500.000 kg tütün   retilmiŐ ti. Bu bölgede tütün ekiminin ve üretiminin artması için daha

fazla sermayeye ihtiyaç duyulmuştu. Bu nedenle makine satın almak ve birbirlerine yardımcı olmak için kooperatifler kurmaya çalışılmıştı.

Bursa bölgesi ülkenin en verimli bölgelerinden biriydi. Tütün ekimi, özellikle Cumhuriyet'in ilk yıllarında daha önemli hale gelmişti ve ortalama üretim 3.500.000 kg ağırlığındaydı. Genel bir kural olarak ihracat, tütün fiyatına ve kalitesine göre varış noktalarına göre değişiklik gösterirdi. Genellikle Bursa olarak bilinen orta kalite tütün, Almanya, Polonya, Hollanda, İtalya, Fransa ve Bulgaristan'a ihraç edilirdi. Yüksek kalite, özellikle İngiltere ve Mısır başta olmak üzere, yüksek döviz kuruna sahip ülkelere giderdi. İzmir bölgesinde 1922 yılında mahsul 120.000 dönüm bir alanda 6.900.000 kg idi. 1923 yılında ürün 10.000.000 kg ve ekili alan 150.000 dönümdü. 1924'te 300.000 dönüm ekilmiş ve 25.000.000 kg'lık bir ürün elde edilmişti. Bu 25.000.000'un 23.000.000'u ihraç edilmiş ve neredeyse tamamen Amerikalı ithalatçılar tarafından satın alınmıştı.²²⁰

Dergide belirtilenden ayrı olarak Amerika'da yapılan bir araştırmaya göre İzmir bölgesinden Amerika'ya 1921 yılında 9.546.585 TL (5.121.126 \$), 1922'de 13.264.245 TL (7.497.293 \$), 1923'te 1.591.123 TL (1.006.526 \$), 1924'te 7.959.115 TL (4.395.425 \$) ve 1925 'te 10.404.548 TL (4.554.945 \$) değerinde tütün ihraç edilmişti.²²¹

2.1.3.5. Türkiye'de Pamuk

Vahid Fikri tarafından Levant Trade Review'e yazılan ve Eylül 1926'da yayımlanan bu yazıda Türkiye'de pamuk üretimi ve iklimsel özelliklerden bahsedilmişti. Yazıya göre Cumhuriyet döneminde pamuk yetiştiriciliği ve pamuk ürünleri iktisadi yapının en önemli ihracat ürünleri arasındaydı. Bu dönemde artık pamuk üretimine bilimsel yöntemler kullanılarak yapılmaya çalışılmıştı. Devlet ürünün yetiştirilmesine ve tanıtımına özel ilgi göstermişti. Türkiye'deki pamuk bölgesi Trakya'da başlar daha sonra, soğuk kuzey rüzgârlarına maruz kalan İstanbul bölgesi hariç, güneye doğru uzanır ve Adana ve İzmir gibi iki büyük bölgesinde sona ererdi.

Çukurova veya Adana, tarihsel olarak toprağının verimliliğiyle ünlüydü ve yüzyıllar önce pamuk yetiştirme bölgesi olarak biliniyordu. Tüm koşullar, bu bölgeyi pamuk yetiştiriciliği için Türkiye'nin en uygun yeri haline getirmişti. Tıpkı ABD'deki bazı güney eyaletlerine pamuk bölgesi denildiği gibi Çukurova'ya da Türkiye'nin pamuk bölgesi

²²⁰ "Tobacco Notes", *Levant Trade Review*, 14 (1), Ocak 1926, 22,26.

²²¹ Robert Carey Goodman, *The Role of the Tobacco Trade in Turkish-American Relations, 1923-29*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 1988, University of Richmond, 163.

denilebilirdi. Çukurova, Toros dağları tarafından doğu ve kuzeydeki soğuk rüzgârlardan korunmakta ve Akdeniz'den gelen ılık nemli rüzgârlardan faydalanırdı. Ortalama sıcaklık oldukça yüksekti, kışın donma tehlikesi yoktu ve yaz sıcağı Mısır'dan daha yüksekti. Tablo 35'da Adana ve Mısır bölgelerinin karşılaştırılmalı mevsim sıcaklıkları verilip Mısır ile Adana'nın mevsimsel sıcaklık benzerliklerinden bahsedilmişti. Adana bölgesindeki yağışlar da pamuk için elverişliydi. Yıllık ortalama yağış 580 ila 600 milimetre arasındaydı. Bu durumda büyüme döneminde uygun nemi sağlamak için bol miktardı. Sonbahar yağmurları çiftçilik için iyiydi ve bahar yağmurları tohumların uygun çimlenme için ekstra neme ihtiyaç duyduğu bir zamanda gelirdi. Adana yakınlarındaki toprak çok verimliydi. Alüvyonluydu ve humus bakımından zengindi. Bu bölge Seyhan ve Ceyhan olmak üzere iki nehir tarafından sulanırdı. Bazen taşkın mevsiminde bazen çevredeki bölgeye faydalı olmaktan daha zararlı görünürdü.

Tablo 35
Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Adana ve Mısır'ın Sıcaklık Değerleri

Mevsimler	Adana	Mısır
Kış	+14 °C	+14 °C
İlkbahar	+20	+20
Yaz	+29	+27
Sonbahar	+21	+20

Kaynak: Levant Trade Review, 14 (9), Eylül 1926, 372.

Adana bölgesindeki yağışlar da pamuk için elverişliydi, yıllık ortalama yağış 580 ila 600 milimetre arasındaydı bu da büyüme döneminde uygun nemi sağlamak için bol miktardı. Sonbahar yağmurları çiftçilik için iyiydi ve bahar yağmurları tohumların uygun çimlenme için ekstra neme ihtiyaç duyduğu bir zamanda gelirdi. Adana yakınlarındaki toprak çok verimliydi. Alüvyonluydu ve humus bakımından zengindi. Bu bölge Seyhan ve Ceyhan olmak üzere iki nehir tarafından sulanırdı. Bazen taşkın mevsiminde bazen çevredeki bölgeye faydalı olmaktan daha zararlı görünürdü.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında dahi bataklık kurutma ve drenaj çalışmaları eksikti ve bu çalışmalar sonlandırılması halinde bu bölgede pamuk üretimi için önemli miktarda zengin toprak geri kazanılabılırdi. Çukurova bölgesi 41.000 kilometre veya 45.000.000 dönümdü. Bu arazinin 18.600.000'i dağlık veya bataklık ve geriye tarım için yaklaşık 26.400.000 dönüm bırakırdı. 17.600.000 dönüm veya 1.600.000 hektar pamuk üretimi için uygundu. Adana'da değişmeli olarak, bir yıl pamuk ve bir yıl hububat yetiştirilirdi. Bu nedenle, pamukta ekilen yıllık ortalama alan 8.800.000 dönüm veya 800.000 hektar olmalıydı (Mısır'da pamuğa ayrılan arazi 400.000 ila 700.000 hektar arasındaydı).

Tahminlere göre hektar başına 250 kilogram esas alındığında, ortalama Türk üretimi her biri 200 kilogramlık 1.000.000 balya kadardı. Daha sonra İzmir, Sakarya ve Türkiye'nin pamuk üreten diğer tüm bölgelerinin üretimi de eklenmeliydi. Türkiye yılda 3.000.000 balya pamuk üretebilecek durumda olabilirdi. Aslında Adana'da pamuk bölgesinin toplam alanının sadece %16'sı ekiliydi. Tablo 36'da belirtilene göre 1903 yılından 1925'e kadar Adana'da pamuk üretimi savaş yılları hariç sürekli artış eğilimindeydi.

Tablo 36

1903-1925 Yılları Arasında Adana Pamuk Üretimi

1903	40.000 Balya	1915	15.000
1904	42.000	1916	10.000
1905	45.000	1917	10.000
1906	50.000	1918	15.000
1907	55.000	1919	20.000
1908	65.000	1920	-
1909	76.000	1921	15.000
1910	46.000	1922	30.000
1911	80.000	1923	80.000
1912	115.000	1924	100.000
1913	120.000	1925	100.000
1914	135.000		

Kaynak: Levant Trade Review, 14 (9), Eylül 1926, 373.

Adana bölgesindeki pamuk yetiştiriciliğinde en büyük sorunlardan biri, yeterli işgücü kaynağının bulunmamasıydı. Aslında bu sıkıntı 1911'den beri Türkiye'de baş göstermişti. Pamuk toplama muazzam miktarda yoğun emek gerektirirdi ve bu emeğin bulunması son derece zordu. Pamuk mevsimi boyunca Anadolu'nun doğu veya kuzey bölgelerinden yaklaşık 35 ila 40.000 erkek Çukurova'ya gelirdi. Ancak bu sayı talebi karşılamak için yeterli değildi. Adana bölgesine belli bir ölçüde makine getirilmiş ve pamuk yetiştiriciliğine büyük fayda sağlamıştı. Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında Çukurova'da yaklaşık 350 ila 400 traktör vardı. Çukurova'da daha önceki pamuk bölümünde belirttiğimiz gibi farklı türlerde pamuk yetiştirilebilirdi. Bu dönemde, yerli ve iane türünde yetiştirilen iki ana pamuk çeşidi vardı. Yerli yöreye özgü bir çeşitti. 18 ila 24 mm uzunluğunda bir life sahipti. Adana pamuğunun %90'ı bu çeşitti. Kozalar tiftiklere çok yakın bir şekilde tutturulur ve her ikisi birlikte toplanırdı. Daha sonra kozalar ezilir ve pamuk çıkarılır ve çırçırılama işlemi yapılırdı. İane pamuğu Amerikan yaylalarındaki ve Mısır pamuğu gibi bir çeşitti. İlk olarak bölgede alıştırılmış ve daha sonra çok iyi yetiştiği Adana'ya getirilmişti. Bu çeşit yerli cinsten daha iyiydi. Tiftikler daha uzundu ve daha yüksek bir fiyata satılırdı. Bu çeşit olgunlaştığında açılır ve tarlada toplanması gerekirdi. Bu, toplama süresi boyunca daha fazla emek gerektirdiğinden ve emeğinde çok az olması nedeniyle, çeşitliliğin daha kaliteli olmasına

rağmen, çoğu zaman daha kolay yetiştirilen yerli tercih edilirdi. İki tür genellikle tarlada birlikte ekilmiş ve bu geçiş her iki çeşidin de bozulmasına neden olmuştu.

Çukurova'nın pamuk arz merkezi Adana'ydı. Akdeniz'e Mersin demiryolu ile bağlanırdı. Burada modern makinelerle donatılmış en önemli pamuk çırçırılama makineleri bulunurdu. Ayrıca önemli banka kuruluşlarının şubeleri bulunurdu ve yakın zamanda bir pamuk borsası kurulmuştu. Bu ofis Liverpool Pamuk Borsa Ofisi ile bağlantılıydı ve pamuk mevsimi boyunca dünya pamuk pazarında bültenler yayımlanırdı. Adana bölgesindeki pamuğun çoğu İtalya, Almanya, Fransa, Avusturya, Rusya ve Çekoslovakya'ya ihraç edilirdi. Bu pamuk batmanlarla satılırdı (4 okka veya 5 kg). 1925'te yerli pamuk için batman başına ortalama fiyat 320 ila 380 kuruş ve İlane için 400 ila 450 kuruşturdu. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti özellikle pamuk üretimini teşvik etmekle ilgilenirdi. Bunun için 1925'te Türkiye'nin her yerinden pamuk üreticilerinin katıldığı Adana'da düzenlenen kongre düzenlenmişti. Pamuk kalitesinin iyileştirilmesi, yeni tohumların tanıtılması, modern tarım yöntemleri, işgücü sorunları, kredi gibi birçok konu tartışılmış ve birçok önemli karara varılmıştı. Türk pamuk mahsulünün iyileştirilmesine yönelik bir diğer önemli adım ise, özellikle ABD'de pamuk koşullarını inceleyen ve Türkiye'de kullanım için en iyi çeşitleri sunma umuduyla Adana'da Amerikan ve Mısır tohumu ile deney yapan Uzman Celal Bey'in yönetiminde Adana'da bir pamuk deney merkezi kurulması olmuştu.²²² Ekim 1926'da yayımlanan yazının ikinci kısmına göre İzmir bölgesinde pamuk üretimi için mevcut arazinin 2-3.000.000 dönüm olduğu tahmin edilmişti. Bu bölgedeki pamuk merkezleri Aydın, Bayındır, Kasaba, Nazilli, Köy, Tire, Ödemiş, Salihli, Magnesia (Bugün ki Aydın İli, Tekin Köyü yakınında yerleşim yeri) Akhisar, Söke, Balıkesir, Bergama, Uşak vb. yerlerdi. En iyi pamuk Sarayköy, Nazilli, Kırkağaç ve Kasaba'da yetiştirilirdi. Tablo 37'de 1924 ve 1925 yıllarında Batı Anadolu'da pamuk üretim merkezleri ve ekildiği alanlar belirtilmişti.

Tablo 37

Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Batı Anadolu'da Pamuk Üretim Merkezleri

Yer	1924	1925
Magnesia	70.000 Dönüm	95.000
Aydın	80.000	140.000
Denizli	20.000	30.000
İzmir	80.000	130.000
Balıkesir	57.000	65.000
Diğer Bölgeler	100.000	150.000

Kaynak: Levant Trade Review, 14 (10), Ekim 1926, 410.

²²² Vahid Fikry, "Cotton Growing in Turkey", **Levant Trade Review**, 14 (9), Eylül 1926, 372,374.

İzmir bölgesi kuzeyde Gediz ve güneyde Menderes olmak üzere iki nehir tarafından sulanırdı. Bu şekilde oluşan iki vadi verimli bir alüvyon toprağına sahipti ve Türkiye'nin en zengin tarım bölgelerinden birini oluştururdu. İzmir civarında Yerli ve Nazilli veya Aydın türünde iki çeşit pamuk yetiştirilirdi. İkincisi, ABD'den getirilen bir Amerikan yayla çeşidiydi ve uygun iklimlendirmeden sonra İzmir ve civarının koşullarına uygun hale getirilmişti. Kalite açısından bakıldığında İzmir pamuğunun genellikle Adana'dan üstün olduğu düşünülürdü. Daha saf bir beyazdı, daha uzun bir life sahipti ve daha yüksek bir fiyata satılırdı. Sonuç olarak piyasada daha fazla talep görürdü. Çukurova'da olduğu gibi İzmir'de de pamuk yetiştiriciliğinin tamamen büyümesinin önündeki engel, işçi eksikliğiydi. Bununla birlikte, Cumhuriyet'in ilk yıllarında modern tarım makinelerinin ve aletlerinin tanıtılması ve bilimsel tarımsal yöntemlerin benimsenmesiyle bu emek kıtlığına karşı bir önlem alınmıştı.

Birinci Dünya Savaşı'ndan önce İzmir çevresindeki pamuğun verimi her biri 200 kg olan 40 ila 45.000 balyaydı. İşgal döneminde üretim 5.000 balyaya kadar düşmüştü. Cumhuriyet'in ilan edilmesi, savaşların sona ermesi ve istikrarlı bir yönetimin kurulmasından sonra, 1924'e kadar üretim tekrar yükselmeye başlamıştı. Üretim 1924'te toplam 45.000 balya ve 1925'te 60.000 balyayı bulmuştu. Pamuğun üretiminin yanı sıra İzmir pamuklu ürünlerin bir üretim merkeziydi. Burada pamuk ipliği, iplik ve kumaş üretimi için iki büyük fabrika bulunurdu. Biri Türk diğeri Belçika kuruluşuydu. Belçika fabrikası 30.000 iğ eğirme ile donatılmıştı ve yıllık 200.000 balya ve balya başına 31 kg üretti. Diğeri fabrikanın yıllık üretimi yaklaşık 2.000.000 m gri çarşaf beziydi. İplik ve kumaşların çoğu ev tüketiminde kullanılırdı. Ayrıca belirli miktarları da Belçika ve Romanya'ya ihraç edilirdi. Adana ve İzmir bölgelerine ek olarak Sakarya Nehri Vadisi, Akhisar ve Çanakkale çevresindeki bazı bölgelerde de pamuk yetiştirilirdi. Akhisar ve Çanakkale bölgeleri az da olsa Türkiye'de bulunan en kaliteli pamuğu üretti.²²³

2.1.4. Türkiye'de Ulaşım Raporları

2.1.4.1. Anadolu'da Araba Ulaşımı

Paul B. Fischer tarafından yazılan ve Şubat 1920'de yayımlanan bu raporda Türkiye'de ulaşım ağları ile ilgili önemli bilgiler verilmişti. Yazara göre Türkiye, yoğun tarım alanlarına sahip, yoğun nüfuslu bir ülke olduğundan ve iç bölgelerden İstanbul'a tek

²²³ Vahid Fikry, "Cotton Growing in Turkey", *Levant Trade Review*, 14 (10), Ekim 1926, 410.

demiryolu olduğu için, zorunlu olarak muazzam miktarda hayvan taşımacılığı söz konusuydu. Rusya'da Karadeniz'deki Rus limanlarından tahıl arzının kesilmesi ile sonuçlanan karışıklıklar bu ihtiyacı büyük ölçüde artırmıştı. Hayvan taşımacılığı işi, Türkiye'nin en önemli işlerinden biriydi ve şaşırtıcı derecede organize ve sistematik hale getirilmişti. Develer, yük atları, katırlar, eşekler ve atlarla ulaşım vardı ama açık farkla en ucuz ve en önemlisi kağnılarla yapılan ulaşım idi.

Bir devenin maksimum paket yükü yaklaşık 300 kg bir atın veya güçlü bir katırın maksimum paket yükü yaklaşık 200 kg'dı. At arabaları sıklıkla bin kilodan fazla taşırlar ve kağnılardan çok daha hızlılardı. Öncelikle hayvan taşımacılığıyla ilgilenen üç sınıf insan vardı. Demiryolu dışındaki şehirlerdeki tüccarlar, komisyoncu veya nakliye acenteleri ve köylü sahipleri ve hayvan sürücüleri. Büyük miktarlarda yün, post, tahıl, patates, tütün ve diğer ürünler tüccarlar tarafından satın alınır ve demiryollarına veya limanlara gönderilirdi. Yazara göre araba taşıyıcıları kendi sermayeleri üzerinde çalışmanın yanı sıra sık sık İstanbul ve Türkiye'nin diğer büyük şehirlerinde varlıklı sermayedar için satın alma acentesi olarak hareket ederlerdi. Komisyon görevlileri veya nakliye acenteleri genellikle kendi hesaplarında tüccar olarak da çalışırlardı ancak nakliye acenteleri olarak görevleri, daha uzak noktalardan kendilerine gönderilen malları boşaltmak, saymak veya tartmak ve depolamak ve diğer taşıtlarla nihai hedefine göndermekti. Sisteminin gerekliliği, bazı durumlarda malların bir demiryolu veya deniz limanına varmadan on iki gün öncesine kadar vagon taşımacılığı ile getirilmesi ve çoğu zaman tüm mesafeyi kat eden taşıtları bulmanın imkânsız olmasından kaynaklanırdı.

İç taşımacılığın bel kemiği ise taşıtı sağlayan ve onu süren Türk köylüsüydü. Bir yandan tüccarlar ve komisyon üyeleri, diğer yandan köylü arabacılar arasında sürekli bir mücadele vardı. İlki oranları düşürmeye, ikincisi oranları yükseltmeye çalışırdı. Ulaştırma oranları Türk okkası bazındaydı. Ana ulaşım noktaları arasında belirli piyasa oranları var ama pazar, sevkiyatı bekleyen malların miktarına, iş arayan arabacı sayısına, yolların ve havanın durumuna göre değişirdi. Tüccarlar ve komisyon üyeleri bunları durdurmaya çalışırken, arabacılar her zaman yapay yüksek oranlar yaratmak için manevra yapardı. Arabacılar teşkilatlanmış en aktif ve zeki olanlar arabacı başı olmuştu. Bu arabacı başlarının bazıları yüz kağnı arabasını kontrol ederdi. Komisyon üyeleri ve tüccarlar olabildiğince yüksek oranlar elde etmek için çok hile kullanan arabacı başlarıyla iş yapmak zorunda kalırlardı. Komisyon üyeleri ve tüccarlar ciddi şüphe sahibiydiler. Sağlanabilecek nakliye miktarı ve malların taşınabileceği hız şaşırtıcıydı. Arabacılar, genellikle birkaç hafta evden

uzak kalmayı gerektiren uzun yolculuklarında, biraz ekmekle, az parayla veya parasız ve yük hayvanları için birkaç çuval samanla başıboş kalırlardı. Yol kenarında kamp kurarlar ve genellikle soğukta çok az koruma ile uyurlardı. Yollar soyguncular tarafından istila edildiği için güvenli bir şekilde para taşımazlardı.²²⁴

Temmuz 1921’de yayımlanan diğer bir raporda Anadolu’daki yollar ve yol çalışmaları hakkında bilgi verilmişti. Yazıya göre Ankara’da TBMM’de görüşüldükten sonra, Anadolu’daki yolların iyileştirilmesi için Bayındırlık Bakanlığı’na 1.334.410 TL ödenek oylanmıştı. İyileştirme, eski hatların ve köprülerin onarımı ve gerekli görülen yeni yolların inşasında yapılacaktı. Güzergâhların durumu şu şekilde rapor edilmişti:

Ankara-İnebolu: bu yol iyi durumdaydı ve tam onarım gerektiren kısım 179 km’den oluşurdu. 50 km’lik son etabın inşası oylanmıştı. Samsun-Sivas: 199 km iyi durumdaydı ve 160 km’nin kapsamlı onarıma ihtiyacı vardı. Afyonkarahisar-Antalya: 102 km’si iyi durumdaydı ve 156 km’nin tamirata ihtiyacı vardı. Karaman-Silifke: 12 km’si tamamlanmış ve 42 km yol için dolguya, kalan 86 km’nin inşasına oy ile karar verilmişti. Bilecik-Yenişehir: 32 km’si iyi durumdaydı ve 5-19 km’sinin onarıma ihtiyacı vardı. Trabzon-Erzurum: 359 km uzunluğundaydı ve sadece 36 km’si iyi durumda olan yolun geri kalanı kapsamlı onarım gerektirmişti. Havza-Yozgat: 200 km uzunluğunda olan bu yolun 101 km’sinin onarıma ihtiyacı vardı. Ordu-Sivas: bu güzergâh “Milli Yol” olarak seçilmiş ve inşası için 50.000 TL kredi verilmesine onay verilmişti.

Konya vilayetinden İstanbul’a giden ana yolun bir kısmının onarımı için Bayındırlık Bakanlığı tarafından hazırlanan ve Bulgur İmam yakınlarında yapılan çalışmalar için Beyşehir’den 10 km’lik bir şose hat inşaatı başlatılmıştı. Yukarıdaki güzergâhlar, Anadolu’daki ana güzergâhları kapsamakta ve demiryolları yerine, yolların iyileştirilmesi Milliyetçi Hükümetin bütüncül siyasi ve örgütlenmesi için zorunlu hale gelmişti. Bu gelişme aynı zamanda ticari ilişkiler tam olarak yeniden kurulduğunda Türkiye’nin mali iyileşmesini hızlandıracaktı. Erzurum ve Erzincan arasında ve Samsun ile Havza arasında bir demiryolunun inşasına yönelik olarak 40.000 TL için onay verilmişti.²²⁵

²²⁴ Paul B. Fischer, “Araba Transportation in Anatolia”, **Levant Trade Review**, 8 (2), Şubat 1920, 126,130.

²²⁵ “Roads in Anatolia”, **Levant Trade Review**, 9 (7), Temmuz 1921, 506,510.

2.1.4.2. Yakın Doğu'da Yeni Ticaret Yolları

Lewis Heck tarafından kaleme alınan ve Temmuz 1920'de yayımlanan bu raporda Yakın Doğu'nun tamamındaki karayolları, demiryolları ve denizyolları hakkında bilgiler verilmişti. Yazının Anadolu ile ilgili kısmına göre Anadolu'da kendi kendini amorti edecek birçok yeni demiryolu hattı önerilmekteydi. Bunlar, Egridir'den Konya'ya, zengin bir bölgeden geçen yaklaşık 225 km uzaklıkta İngiliz sermayeli Aydın demiryolunun bir uzantısı, Samsun'dan Sivas'a, yaklaşık 90 km'si bir Fransız şirketi tarafından tamamlanan yaklaşık 394 km'yd. Bölgenin verimliliği ve bu ana güzergâhta başka ulaşım araçlarıyla zaten taşınan transit ticaret hacmi Samsun'u ikinci İzmir yapabilirdi. Bu hat her türlü mali başarıyı yakalayabilirdi. Anadolu ve Türkiye'nin doğu illeri için önerilen ve hemen kendi kendini amorti edemeyecek olan diğer ana hatlar şunlardı.

Savaş sırasında 72 km'si Türk askeri yetkilileri tarafından Rus ve İngiliz savaş esirleri kullanılarak yaptırılan Ankara-Yozgat-Sivas hattının 65 km'nin üzerinde tesviyesi tamamlanmıştı. Sivas-Erzincan-Erzurum, yaklaşık 525 km engebeli ve zor bir bölgeden, ancak bazı zengin vadiler aşılarak geçiyordu. Doğu Anadolu'da Erzurum- Kara Kilise yaklaşık 193 km. Tatvan-Muş yaklaşık 96 km, Bitlis ile kolay bir şekilde bağlanılabildi. Muş-Harput, yaklaşık 265 km. Harput-Malatya-Sivas yaklaşık 362 km, Ergani bakır madenlerine uğrayarak geçirdi. Malatya-Maraş-İslâhiye, Bağdat Demiryoluna bağlanıyordu, yaklaşık 298 km'yd.

Yukarıdaki hatlarla ilgili olarak, savaştan önce, Fransız kuruluşlarıyla yaklaşık 1408 km için imtiyazlar görüşülmüştü. Bağdat Demiryolu, Ankara'dan Sivas'a, Nusaybin'den Mardin'e, Diyarbakır ve Harput'a, Halep'ten Gaziantep'e ve Maraş'a kadar birçok ana hat ve şubeye imtiyaz vermişti. Trans-Kafkasya'daki demiryolları, Batum ve Poti'den Bakü'ye Bakü'den kuzeye ana bağlantı hattı ile birlikte yaklaşık 893 km'yd. 30 inç hacminde (dekovil hattı) savaş sırasında inşa edilen Sarıkamış'tan Hasankale 'ye ve Erzurum'dan yaklaşık 32 km öteyeydi. Bakü Demiryolu Culfa ve Erivan arasındaki Şahtahtı'ndan 217 km mesafedeki Bayezid ve Karakilise'ye (3'6 inç çapında savaş yapımı); ve Van Gölü yakınındaki Kapılı'ya (Arnis) 105 km'lik bir şube hattının 56 km uzunluğunun tamamlanmış olan hattıydı. Trans-Kafkasya'nın toplam kilometresi yaklaşık 2.550 km'yd. Tamamlanmamış iki bölge Bayezid ile Kapılı köyüne, Erzurum ve Mamahatun'u birbirine bağlayacak ve toplamda 185 km daha eklenecekti. Bayezid-Kapılı hattı bağlantılarıyla Yevlah'tan Şuşa'ya, 104 km ve Kars'tan Oltu'ya yaklaşık 177 km ve yaklaşık 300.000.000

tonluk zengin bir taş kömürü yatağına ve Culfa'dan Alyat'a, yaklaşık 418 km'lik bir hat iyi bir planlama ile devlet yardımı olmadan inşa edilebilirdi.

Erzurum'u, Karadeniz'de Trabzon'a bağlamak için çeşitli planlamalar yapılmıştı, ancak bu hat doğa şartları ve mali sıkıntılar nedeniyle yapılamadı. Uzmanlar, topografya nedeniyle, Anadolu'da standart 4'6 inçlik ray yerine 3'6 inçlik ray sisteminin tercih edilebileceğini düşünüyorlardı. Maliyet yeterli verimlilik ile dörtte bir azalacaktı. Mil başına ortalama maliyet yaklaşık 70.000 \$ olacaktı. On yıl sonra mil başına yaklaşık 8.000 \$ gelir elde edilebileceği tahmin edilmekteydi. Brüt gelirin %55'indeki işletme giderleri mil başına yaklaşık 3.500 \$ bırakacaktı.

Mevcut hatların çoğu eskiden iyi gelir açıklarını kapatmak için devlet fonlarından kilometrik garantiler almıştı. Bu sabit oran sermaye giderleri için sağlandığı için, faaliyet gösteren şirketlere hizmet verilen bölgeleri geliştirmelerinde çok az teşvik sağlamıştı. Ancak çoğu bölgede işçi sayısı artacak ve bu nedenle makadam (şose yol) yollarının inşası ve genellikle yakıtın mevcut olduğu motorlu ulaşımın kullanımı en acil ihtiyacı karşılayacaktı. Elektrik hatları, Türkiye ve Kafkasya'da olduğu gibi bol miktarda hidroelektrik enerji kaynağının bulunduğu birçok bölgedeki buhar hatlarından daha hızlı ve daha az masrafla inşa edilebilirdi.²²⁶

2.1.4.3. Türkiye'de Demiryolları

Türk Resmî Gazetesi'nden alınan ve Temmuz 1925'te yayımlan bu yazıya göre 1926'da Demiryolu İnşaatı ve İşletme Genel Müdürlüğü'nün bütçesi Tablo 38'de belirtildiği gibiydi. Gelirler: işletme makbuzları 150.000 TL, çeşitli gelirler; 20.000 TL, TBMM ödeneği; 11.388.000 TL, Toplam; 11.558,000 TL'ydi. Bütçenin sadece hükümet tarafından yapım aşamasında olan veya hükümet denetimi altındaki demiryolu hatlarını kapsadığı ve Osmanlı Anadolu Demiryolu ve Bağdat Demiryolu gibi hatları içermezdi. Bu nedenle, bu rakamlar cari mali yıl için hükümetin demiryolu inşa programı temsil alınabilirdi. Genç Cumhuriyet'in miras kalan zorluklarla mücadele etmesi göz önüne alındığında bu küçük bir mesele değildi.²²⁷

²²⁶ Lewis Heck, "New Avenues on Trade in the Near East", **Levant Trade Review**, 8 (7), Temmuz 1920, 516,520.

²²⁷ "Turkish Railway Budget", **Levant Trade Review**, 13 (7), Temmuz 1925, 298.

Tablo 38**Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Demiryolları Bütçesi**

Merkez ve Samsun-Sivas ve Ankara-Kayseri-Sivas Hatları	
Maaşlar, Ücretler, ikramiyeler ve ekstra ödemeler	672.106
Yönetim giderleri	40.000
Genel inşaat ve İşletme giderleri	7.3, 7.893.50
İşletme gelirlerinden Hazine'ye ödenenler	150.000
Toplam	8.170,000 TL
Kütahya-Tavşanlı Uzatma Hattı	
Maaşlar, Ücretler, ikramiyeler ve ekstra ödemeler	61.148,75
Yönetim giderleri	7.500
Genel inşaat ve İşletme giderleri	931.351.25
Toplam	1.000.000 TL
Arada-Diyarbakır-Ergani Hattı	
Maaşlar, Ücretler, ikramiyeler ve ekstra ödemeler	33,410
Yönetim giderleri	2,500
Genel inşaat ve İşletme giderleri	1.702, 090
Toplam	1.738,000 TL
Uzun Köprü-Keşan Dar Hattı	
Maaşlar, Ücretler, ikramiyeler ve ekstra ödemeler	18.655
Yönetim giderleri	2.500
Genel inşaat ve İşletme giderleri	128.816
Toplam	150.000 TL
Trabzon-Erzurum Hattı ve Trabzon Limanı	
Maaşlar, Ücretler, ikramiyeler ve ekstra ödemeler	60.498, 75
Yönetim giderleri	10.000
Genel inşaat ve İşletme giderleri	429.501,25
Toplam	500.000 TL
Genel Toplam	11.558.000 TL

Kaynak: Levant Trade Review, 13 (7), Temmuz 1925, 298.

Levant Trade Review'in Osmanlı Bankası'ndan aldığı diğer bir rapora göre 1929 yılında Türk demiryollarının gelişimi hakkında şu önemli bilgiler verilmişti. Yazıya göre Türkiye'de demiryollarının gelişimi, devlet tarafından üstlenilen görevlerin en acillerinden biriydi. Ülkenin doğal zenginliklerinin işletilmesi, geliştirilmesi ve iktisadi dengesi buna yakından bağlıydı. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti bunu yakından anlamış, planlamış ve kuruluşundan itibaren dikkatinin önemli bir bölümünü yeni hatların inşasına vermişti. Tüm bu hatlar, Rus sınırında olanlar hariç olmak üzere, özel imtiyazlı şirketlere aitti ve eski Türk demiryolu sisteminin mevcut yapısı aşağıdaki gibiydi.

Özel Şirketler Tarafından İşletilen Hatlar; İstanbul-Uzunköprü, şubeleri ile: Alpullu'dan Kırklareli 'ye, Karaağaç'tan Edirne'ye 337 km olan bu hat, barış antlaşmaları ile Türkiye'ye bırakılan "Compagnie d'Exploitation des chemins de fer Orientaux" hatlarının bir bölümünü kapsardı. İzmir-Turgutlu (Kasaba)-Alaşehir-Afyonkarahisar, Manisa'dan

Soma'ya ve Bandırma'ya 701 km'ydi. Bu hatlar “Sociélé Turque du Chemin de fer İzmir-Kasaba et Prolongement tarafından yönetilirdi. İzmir-Aydın-Eğridir ve şubeleri 615 km. Bu hat, Osmanlı Demiryolları tarafından İzmir ve Aydın'dan yönetilirdi. Adana-Şenyurt (Derbesiye)-Nizip, İskenderun ve Mardin'e şubeleri ile 624 km'ydi. Bu hat, “Chemin de fer de Bagdad” eski hattının bir parçasıydı, işletmesi de “Société d'Exploitation des Chemins de fer Bozanti-Alep-Nissibine et Prolongeents şirketinin elindeydi. Ana hat Suriye bölgesini Medyandan Çoban Bey'e kadar 166 km geçerci. 19 km uzunluğundaki İskenderun Şubesi, demiryolu sisteminin toplam uzunluğunu 809 km'ye taşırdı. Mudanya-Bursa 41 km'ydi. “Société du Chemin de fer de Moudania-Brousse” tarafından yürütülen dar hatlı demiryoluydu.

Devlet Tarafından İşletilen Hatlar: Haydarpaşa-İzmit-Ankara, 578 km, Eskişehir-Konya 443 km, Konya-Yenice 346 km, toplam 1367 km'ydi. İlk iki bölüm, 10 Aralık 1928 tarihli anlaşmanın ardından Hükümet tarafından satın alınan “Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie” sistemini oluştururdu. Birinci Dünya Savaşı'ndan önce Bağdat Demiryolu Şirketi'ne ait Konya-Yenice hattı, Anadolu hattının devralınmasından hemen önce Devlet Demiryolları İdaresi'ne devredilmişti. Mersin-Tarsus-Adana hattı 68 km'ydi. Adana'ya olan mesafenin geri kalanı için Bağdat demiryolu ile Yenice'ye bağlanan bu hat, Lozan Antlaşması'ndan sonra geçici olarak “Société Bozanti-Alep-Nissibine” şirketi tarafından devralınmıştı. 1 Aralık 1928 tarihli bir anlaşma ile Türk Hükümeti imtiyazlı “Compagnie du Chemin de fer Mersin-Tarsus-Adana” şirketin tazminini kabul etmiş ve 22 Haziran 1929'da Fransız Hükümeti ile bir anlaşma daha yapmıştı. Hattın fesih şartları Fransız şirketi tarafından hazırlanmıştı.

Doğu demiryolu sistemi sadece sınırlı trafiği idare eden hatlardan oluşurdu. 1927'ye kadar Bayındırlık Bakanlığı tarafından kontrol edilmişti. Daha sonra Devlet Demiryolları Genel İdaresi tarafından devralınmıştı. Sarıkamış'tan Kars'a ve 100 km'lik Rus sınırına bir geniş hat demiryolu ve iki dar hat demiryolu ile Karaköse'den Bayezid'e ve Azerbaycan sınırına, Sarıkamış'tan Erzurum'a ve Kükürtlü'ye, Van Gölü'ne 387 km'ydi. Eski rejimden miras alınan toplam demiryolu uzunluğu, 4.240 km'ydi. Bu demiryollarının 3.812 km'si geniş hat ve 428 km'si dar hatlara bölünmüştü. Bu, 100 km'lik bölge başına 0.55 km'lik bir demiryolu ortalamasını verir ki bu oran komşu ülkelere kıyasla çok küçük bir orandı. Bu oran Yunanistan'da 1.95, Yugoslavya'da 3.95, Bulgaristan'da 2.70, Romanya'da 3.75 ve Polonya'da 5.03'tü. Nüfus ile karşılaştırıldığında, bu rakam çok düşüktü her 10.000 kişi için

3,2 km demiryolu demektir. Bu oran ise Bulgaristan’da 4,5 km (bu arada Avrupa ülkelerinin en düşük olanı), Yunanistan’da 5,2 km, 6, Romanya’da 3 km ve Yugoslavya’da 8 km’dir.

Bu nedenlerden dolayı demiryolu sisteminin uzatılması, Cumhuriyet hükümetinin dikkatini çok büyük ölçüde çeken bir sorundu. Eski hatlara ek olarak, yeni inşa edilen, yapım aşamasında ve projelendirilen hatlarla birlikte Ankara, batı illeri ile Anadolu’nun doğu ve güney bölgeleri ile bağlayıp ülkenin tüm demiryolu sisteminin merkezi olacaktı. Demiryolu inşaatı programının başlaması, Ankara-Sivas ve Samsun-Sivas hatlarının inşasına izin veren yasanın kabul edildiği 23 Mart 1924’ten itibaren demiryolları bütçesi Tablo 39’daki gibiydi. Cumhuriyet’in ilk yıllarında demiryollarına ayrılan bütçe her yıl kademeli olarak artış göstermişti.

Tablo 39

1924-1929 Yılları Arasında Türkiye’nin Demiryolları Bütçe Ödenekleri

Yıl	Demiryolu yapımı için bütçe ücretleri	Türkiye Bütçesinin Toplamı	Oran
1924/ 25	11.000.000 TL	170.800,000 TL	% 6,44
1925/ 26	12.600.000	188.500.000	6. 68
1926/ 27	16.700.000	248.000.000	11.28
1927/ 28	22.000.000	194.500.000	11.32
1928/ 29	29.000.000	207.200.000	14
Toplam	91.300.000		

Kaynak: Levant Trade Review, 17 (10), Kasım 1929, 364.

Tablo 39’daki 91 milyon TL’lik rakama Cumhuriyet’in ilk yıllarında demiryolları yapımında kullanılan tüm harcamalar dahil değildi. Yapım aşamasında olan demiryolları ve yıllık hizmetin maliyeti ise bütçeye dâhildi. Yeni demiryollarının inşası bazı durumlarda doğrudan Türk Hükümeti tarafından, bazılarında ise yabancı yatırımcılar tarafından yapılmıştı. İş teslim gecikmelerden dolayı planlandığı gitmeyen demiryolları yapımları olmuştu bunlarda yapılan anlaşmalarla ileri tarihlere ertelenebilmiş ancak yapım aşamasında olan tüm hatlar en geç 1934’e kadar tamamlanmış olacaktı.

Devlet tarafından inşa edilen hatlar ise Kayseri’ye uzanan ve Sivas’a doğru devam eden Eskişehir-Ankara hattı, sonunda Erzurum’a bağlanacak ve demiryolu açısından Anadolu’nun omuriliğini oluşturacaktı. Ankara-Sivas hattının bir kolu olan Ankara-Kayseri (380 km.) hattı tamamlanan ilk bölüm olmuştu. Devlet tarafından inşa edilmiş ve Mayıs 1927’de trafiğe açılmıştı. Kayseri-Sivas hattı (180 km.) Kayseri’den başlayarak 25. kilometreye kadar tamamlanmıştı. 1929’un sonunda bu hat Şarkışla’ya (130 km) ve 1930’un sonunda Sivas’a ulaşacaktı. İnşaat aslında bir Belçikalı grubun elindeydi, ancak taahhütlerini yerine getirememişler ve çalışma, devlet adına Türk müteahhitleri tarafından devralınmıştı.

Yarısı Belçikalı grup tarafından üstlenilen Samsun-Sivas (397 km) hattı devlet tarafından devralınmıştı ve Samsun ve Zile (216 km) arasında trenler aktif olarak çalıştırılmıştı. Hat, 1929 yılı sonuna kadar Musa köy yakınında 285 km'ye kadar tamamlanmış ve 1931'de Sivas'a ulaşmış olacaktı. Bu hat üzerinde hâlihazırda Devlet Demiryolları tarafından çalıştırılan önemli kömür yatakları bulunurdu. Hükümet tarafından inşa edilen bu üç önemli demiryolu hattına, Samsun Sahil Demiryolları Türk Anonim Şirketi tarafından inşa edilen ve 1926'da trafiğe açılan dar hatlı demiryolu Samsun-Çarşamba (38 km) hattı da eklenmişti. Bu hat Devlet tarafından Haziran 1929'da satın alınmış ve Terme'ye kadar uzatılmıştı.

Özel imtiyaz sahipleri tarafından inşa edilen hatlarda ise Türkiye'de bu dönemde yapılan demiryolu hatları Alman grubu ve İsveçli bir grup arasında bölünmüştü. İsveç Grubu olan şirket, Trollhattan şehriden Nydqvist ve Holm adlı şirketti. 1 Aralık 1934'ten önce Filyos'tan Irmak'a ve Fevzi Paşa'dan Ergani'ye kadar olan hatların yapımını ve tamamlanmasını üstlenmişti. 400 km uzunluğundaki ilk hat, 1929'un sonunda Safranbolu'ya doğru 70. km'ye kadar tamamlanmıştı. Diğer taraftan Irmak-Çankırı bölümü 1930 yılı sonuna kadar bitirilmesi öngörülmüş ve her iki uçtan gelen hatların 1934'te birleştirilmesi planlanmıştı. Bu hat, Ereğli Vadisi'nin eteklerinden Anadolu'nun içlerine kömür taşınmasını sağlayacaktı. Irmak'tan Ereğli'ye, Zonguldak üzerinden uzatma yapılması planlanmıştı. Fevzipaşa-Ergani hattı (435 km) Malatya ve Diyarbakır bölgelerindeki buğday, arpa ve pirinci Anadolu-Bağdat ana hattına doğru taşıyacaktı. Bu hat ile Ergani'nin olağanüstü zengin bakır madenleri için kolay bir çıkış sağlayacaktı. Çalışma Maraş'a kadar uzatılacak ve yıl sonuna kadar 142 km'ye ulaşacaktı. 1930 sonunda Malatya'ya, 243 km'ye kadar uzatılacaktı ve 1934'te tamamen tamamlanmış olacaktı.

Alman Grubu Julius Berger Tiefbau ve Berlin Briske ve Prohl şirketlerinden oluşan Julius Berger şirketi idi. Şirket Kütahya-Tavşanlı-Balıkesir ve Ulukışla-Kayseri arasındaki hatların inşasını üstlenmişti. Kütahya-Balıkesir hattı 225 km uzunluğundaydı, Anadolu Demiryolunu Soma-Bandırma'ya bağlayacaktı. Hizmet edeceği bölge batı illerinin en bereketli bölgeleri arasındaydı. Kütahya-Tavşanlı (51 km) bölümü trafiğe açılmıştı, 1929 yılı sonunda Kütahya tarafında 100 km, Balıkesir tarafında 30 km'ye kadar hat döşenecek ve 1930'da tamamlanmış olacaktı. Ulukışla-Kayseri hattı Samsun-Sivas-Kayseri hattının güneyinde bir uzantı ve 180 km uzunluğunda olacaktı. Karadeniz ve Akdeniz limanlarını doğrudan iletişime geçirecekti. Ulukışla sonundan çalışmalara başlanmıştı ve hat yılsonuna kadar 37 km, 1930 sonunda 146. km'ye ve 1931'de Beyaz Köprü' deki bağlantı noktasına

ulaşacaktı. Son olarak, Balya'dan denize geçiş için Balya Karaaydın Madencilik Şirketi tarafından inşa edilen Ilıca ve Palamutluk arasındaki 30 km'lik dar hatlı demiryolu 1926'da tamamlanmıştı. Kısaca, Türkiye'nin Demiryolu sistemi aşağıdaki gibi özetlenebilirdi. Eski Hatlar; Şark Demiryolları İşletme Şirketi 337 km, İzmir-Kasaba Osmanlı Demiryolu ve uzantıları 701 km, İzmir-Aydın arası Osmanlı Demiryolu 615 km, Mudanya-Bursa Demiryolu 41 km, Anadolu-Bağdat Demiryolu 1367 km, Pozantı-İskenderun-Nusaybin Demiryolu İşletme Şirketi 624 km, Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu Şirketi 68 km, Doğu Vilayetleri Demiryolları 487 km eski demiryolları hatlarıydı ve toplam 4,240 km'ydı.

Tablo 40

1920-1929 Yılları Arasında Türkiye'de Yapılan Yeni Demiryolu Hatları

Yeni Yollar	Hat uzunluğu	İnşa Edilen Uzunluk
Ankara-Kayseri	380 km	380 km
Samsun-Sivas	397	216
Kayseri-Sivas	180	25
Filyos-İrmak	400	70
Fevzipaşa-Ergani	435	142
Kütahya-Balıkesir	225	51
Ulukışla-Kayseri	180	37
Toplam	2.107 km	921 km

Kaynak: Levant Trade Review, 17 (10), Kasım 1929, 368.

Tablo 40'da belirtilen hatlara Samsun-Çarşamba ve Ilıca-Palamutluk dar hatlarını da eklersek, toplamalar 2.265 km ve 989 km'ye çıkmış olurdu. Böylece, Türkiye'nin demiryolu sistemi, savaştan sonra yeni sınırların içerisinde var olan sisteme kıyasla %23 oranında artırılmıştı. Mevcut programın tamamlanacağı 1934 yılında, artış %54 olacaktı ve 100 km² başına demiryolu yoğunluğu 0.55 km'den 0.86 km'ye çıkmış olacaktı.

Ayrıca TBMM'de bu dönemde 12 yıl içinde geri ödenebilecek yeni hazine bonoları Maliye Bakanlığı tarafından 95 milyonu Sivas-Erzincan-Erzurum (250 km), Adapazarı-Bolu-Bolayır (225 km), Filyos-Ereğli (70 km) demiryolları inşaatı için tahsis edilecek olan 240 milyon TL değerine yetki veren bir yasa kabul edilmişti. Büyük ticari öneme sahip Samsun, Mersin ve Ereğli limanlarının modernleştirilmesi ve Trabzon, Amasra ve İnebolu'da dalgakıran inşası için 45 milyonluk bir miktar ayrılmıştı. Kalan 100 milyon TL, kapsamlı bir sulama programını finanse etmek için kullanılacaktı. Bu şekilde ülkenin kademeli olarak gelişimi sağlanacaktı.²²⁸

²²⁸ "Railways in Turkey", **Levant Trade Review**, 17 (10), Kasım 1929, 361,368.

2.1.5. Türkiye’de Maden Raporları

2.1.5.1. Ereğli-Zonguldak Kömür Yatakları

Temmuz 1924’te Levant Trade Review’de yayımlanan rapora göre Ereğli-Zonguldak Kömür Yatakları Osmanlı döneminde kurulan ve Cumhuriyet’in ilk yıllarında şu şirketler ve şahıslar tarafından işletilmiştir.

1. Ereğli Osmanlı Şirketi: Ereğli kömür yatağının yakınında yer alan Zonguldak’ta bir liman ve rıhtım inşası için bir ferman ile ruhsat alan eski Bahriye Nazırlığı mimarı Yanko Bey, daha sonra Osmanlı Bankası alt yöneticisi olan Leonidas Zarifi ve Gaston Auboyneau ile birlikte hareket ederek 1912 yılında 55 yıllığına kömür işletim ruhsatı almış daha sonra 70 yıla uzatılmıştı. Şirketin merkezi Paris’teydi. Sermaye 10.000.000 Frank olarak sabitlenmişti ve her biri 20.000 Frank değerinde 500 hisseye bölünmüştü. Sermayesi daha sonra 15.000.000 Frank’a yükseltilmişti. 1908 yılında şirket, 18.750.000 Franklık tahvil çıkarmıştı ve bu tahvillerin sadece 1.772.000 Frank’ı ödenmişti. Madenlerinden elde edilen üretimi günde yaklaşık 1.000 tonu yıkanmış ve yılda 360.000 ton kömürdü.
2. Bender-Ereğli Kömür Şirketi (Sarıca Zade Çakır Bey Madeni): havza yüzeyinin yaklaşık on beşte birini kapsayan yedi maden vardı. 1913’te bir Belçikalı grup Charbonnages de Bender-Ereğli adı altında bir şirket kurmuştu. Bir süre sonra bu şirket, ateşkese kadar madenleri işleten Hugo Stinnes’e satılmıştı. Sonra İtalyanlar işletmeyi devralmışlardı. Üretim günde yaklaşık yarısı yıkanmış olan 150 tondu.
3. “La Miniere” şirketi 1914’te İstanbul’daki merkez ofisinde kurulmuştu. İlk sermayesi 30.000 altın Türk lirasıydı ve hisseler bölünmüştü. Daha sonra sermayesi 150.000 liraya yükseltilmişti. Ruhsatı 99 yıllıktı. Rus Bankası da bu şirketin hisselerinin %10’unu satın almıştı. Maden ocakları Zonguldak ve Kilimli’deydi. Yıllık üretim 30.000 ila 40.000 ton arasındaydı.
4. “Charbonnages de Cozlou” şirketi Ocak 1913’te 50 yıllık ruhsatla kurulmuştu. Merkez ofisi İstanbul’daydı. Şirket, Kozlu yakınlarındaki İhsaniye ve Muradiye madenlerini işletirdi. Sermaye 30.000 liradan 6.000 hisseye bölünmüştü. Terk edilmiş maden ocakları olarak kabul edilen bu madenler, Kemal Bey Şirketi’nin günde 6 tonluk üretim miktarlarına ihale edilmişti.

5. Zonguldak Rombakı ve Panopoulo Madeni: bu maden daha önce Dr. Dounias tarafından işletilmişti, yılda 60.000 ton yıkanmış kömür üretmişti. Daha sonra terkedilmiş olarak, Mehmet Arif Bey'e ihale ile verilmişti. Günde 150 ila 200 ton kömür üretirdi.
6. Zonguldak Boyacıoğlu Madeni: Anesti Stéfanides tarafından işletilen bu madende yıllık 30.000 ton üretim yapılırdı. Bu miktar Şirket-i Hayriye tarafından toplu olarak satın alınırdı. Maden terk edilmiş madenler arasındaydı ve devlet tarafından işletilmesi için Maksut Bey'e ihale ile verilmişti.
7. Zonguldak Ahmet Ali'nin Madeni: Süleyman Sırrı Bey ve kardeşleri tarafından işletilir ve günde 50 ton kömür üretirdi.
8. Kilimli Sarıfım Madeni: önceden yılda 50.000 ton kömür üretirdi. Bu maden terk edilmiş bir mülktü ve bu yüzden işletilme hakkı "Nationale d'importations et exportstions de Turquie" adlı şirkete verilmişti. Günde 150 ton üretim yapardı.
9. Kilimli Taş Hancı Madeni: bu maden Nuri Zade Efendi tarafından işletilirdi. Günde yaklaşık 60 ton kömür üretilirdi.
10. Çamlı ve Alaca'da Halil Paşa Madeni: Halil Paşa dört madene sahipti. Yılda 50.000 ila 60.000 ton kömür üretirlerdi.
11. Kozlu Gregorich Madeni: Gregodich'in mirasçıları tarafından işletilen bu maden, günde 50 ila 60 ton kömür üretirdi.
12. Kilimli Levazım Madeni savaş sırasında askeri yetkililer tarafından işletilmişti. Bir yılığına Ebu Muhsin Kemal Bey'e verilen maden, daha sonra Levazım sınıfına devredilmişti.²²⁹

2.1.5.2. Türkiye'de Lületaş Üretimi

Lületaş madeni ile ilgili Eylül 1926'da yayımlanan rapora göre Eskişehir ve civarı madenin merkeziydi. Savaştan dolayı durma noktasına gelen lületaş üretimi ve ihracatı sorunu Cumhuriyet Hükümeti tarafından ciddi bir şekilde dikkate alınmıştı. Dergideki yazı için Fransız Ticaret Odası'ndan bu madenle ilgili birtakım istatistikler alınmıştı. Bu istatistiklere göre 1924 yılında Türkiye'den lületaş ihracatı 35.962 kg ve 75.375 TL, 1923 yılında ise 33.738 kg olarak 51.150 TL değerinde gerçekleşmişti. Cumhuriyet Dönemi'nde

²²⁹ "The Coal Bed of Ereğli-Zongouldak, **Levant Trade Review**, 12 (7), Temmuz 1924, 306,308.

de lületaşının ihraç edildiği ana merkez Viyana'ydı. Türk lületaşı ihracatının yapıldığı başlıca ülkeler ise İtalya (1924'te 30.062 kilogram) ve ABD (4.200 kg) idi. Bununla birlikte, İtalya'ya gönderilen lületaşı büyük bir kısmı sadece Trieste'ye transit olarak gönderilir ve daha sonra Almanya ve Avusturya'ya ihraç edilirdi.²³⁰

2.1.5.3. Türkiye'de Maden Aramaları

J. Mac D. Russell tarafından yazılan ve Kasım 1927'de yayımlanan bu raporda Türkiye'deki madenler hakkındaki yazı Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki maden çalışmaları hakkında önemli bilgiler vermişti. Bilimsel tekniklerle ve modern yöntemlerle çıkarılmak istenen ve Türk Hükümeti'nin üzerinde durduğu birçok maden vardı.

Eski çağlardan beri Türkiye'nin birçok bölgesinde eski usullerle çıkarılan altın madeni genel olarak Sart çayına bakan tepelerden aşağı kum ve topraktan gelen kısmında ve buna ek olarak İzmir'in dışında olan Bayraklı'ya birkaç km uzaklıktaki madenden çıkarılırdı. Cumhuriyet'in ilk yıllarında İngiltere'de bir kömür işçisi grevi baş göstermiş ve bu grevden dolayı İngilizler Karadeniz'deki kömür yataklarına yatırım yapmayı düşünmüşlerdi. İngilizlerden ayrı olarak Fransızlarda kömür madenlerine yatırım yapmayı düşünmüşlerdi. Çünkü Karadeniz kömürü kaliteliydi ve tahmini olarak toplam mevcut kömür rezervi 1.500.000.000 ton civarındaydı ve Cumhuriyet Dönemi'ne kadar bu rezervin sadece 20.000.000 tonu çıkarılmıştı. Bölgede yapılacak gelişmiş nakliye ve yükleme tesisleri ile yeni demiryolları sayesinde bu alan, yakınındaki kereste bolluğu ile büyük bir sanayi sitesi haline gelebilirdi.

Krom madeninde Türkiye, Cumhuriyet döneminden 30 veya 40 yıl önce dünya arzının yarısını üretirdi. Daha sonra Yeni Kaledonya'da, Belucistan ve Rodos'taki krom madeni keşifleri Türk kromunu dünya pazarlarından yerinden etmişti. Türkiye'de ana krom bölgesi Julius Bergee firması tarafından yapılan Kütahya-Tavşanlı demiryolu ile bağlanmıştı. Bu dönemde krom fiyatları yüksekti. Türkiye'nin tüm krom madenlerinin en önemlisi Dağardı madeniydi. Geçmişte bir İngiliz firmasına, daha sonra Ragıp Paşa'ya aitti. Bu maden Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında Roechling Brothers adlı Alman firması tarafından finanse edilen bir Türk şirketi çalıştırmıştı. Bir hat ile daha önce maden cevheri Tavşanlı'dan Kütahya'ya ana yol üzerindeki bir noktaya taşırdı, bu arada demiryolu ile İzmit Körfezi'ndeki Derince'ye gönderilirdi. Bu hat bu dönemde hizmet dışı kalmış ve maden

²³⁰ "Meerscham Production in Turkey", *Levant Trade Review*, 14 (9), Eylül 1926, 376.

kağnılar ile demiryoluna gönderilmişti. Diğer önemli madenler Artıranlar, Miran Dağı, Karlıyer ve Kozluca idi ve daha önce Alman Krupp firmasına ait olan büyük madenler krom yataklarının zenginliğine sahipti. Türkiye'nin diğer tanınmış krom madenciliği merkezi Fethiye bölgesiydi. Bu bölümün her yerinde, bazıları sahile yakın, diğerleri daha iç kısımda olan ve 1908'de fiyatlar düşene kadar büyük kârlar elde edilen birçok açık maden kuyusu bulunurdu. Cumhuriyet döneminin ilk zamanlarında bu madenlerin azı işletilirdi. Türkiye'de krom madenciliğini modern yöntemlerle yapan en iyi firması İzmir'in tanınmış İngiliz şirketi olan Paterson & Co. şirketi idi. Denizli'de İzmir-Aydın demiryolunda ve Muğla'da, ayrıca güneyde Adana ve Mersin bölgesinde krom yatakları bulunurdu. Özetle Türkiye'nin krom madeninin en yoğun olduğu bölge Kütahya-Bursa sahasıydı.

Bu dönemde Türk manganezinin en büyük rakibi, Amerikan Harriman Grubu tarafından çalıştırılan Kafkasya'daki ünlü Çiatura (Gürcistan) bölgesiydi. Buranın üretimi yıllık yaklaşık bir milyon tondu. Harriman Grubu büyük sermayeye sahipti ve ulaşım tesislerini de buna göre düzenlemişti. Türk manganezi ise manganezi çıkardığı madenlerden develer ve kağnılar ile taşırdı. Bundan dolayı Kafkasların madeni her konuda üstündü. Karadeniz manganez madenleri bu yüzden limanlara ve İstanbul'a gönderilirken ek maliyeler ile karşılaşırdu. En önemli iki manganez alanı Karadeniz'in Ereğli bölgesinde ve Rodos adasının karşısındaki Fethiye bölgesindeydi. İngiliz firmaları her iki alana da büyük ilgi duymuştu. Almanlar da bu madenlerle ilgilenmişti. Ereğli bölgesinde en önemli manganez madenleri Türk şirketine ait olanlardı. Gelişmiş yöntemlerde kullanan bu madenden ayrı olarak bu bölgede başka manganez yatakları da bulunurdu. Buradan ayrı olarak Rize'de kıyıya yaklaşık 2,5 km mesafede İngilizlerin çalıştırdığı bir maden daha bulunurdu. Fethiye bölgesinde Birinci Dünya Savaşı'ndan önce yılda 15.000 ila 20.000 ton ihracat yapılırdı.²³¹

Türkiye'nin en önemli gümüş kurşun madeni Balya-Karaaydın gümüş kurşun madenleriydi. Balya kasabasından birkaç km uzaklıktaki Balıkesir'de yer alan ve Ilıca-İskele-Palamutluk demiryolu hattı ile Akçay limanı ile bağlantılı olan Balla-Karaydın Madencilik şirketinin ruhsatı büyük bir alanı kapsardı. Karaaydın, Burgaz, Patlak, Papazlık, Mancınık ve Hacı Veli'de maden ocakları bulunurdu. 1926 Raporunda ayrıca Art ve Bonne-Espérance olmak üzere iki maden daha geçerdi ancak birincisi 1922'de faaliyetlerini

²³¹ J. Mac D. Russell, "The Mineral Resources of Turkey", **Levant Trade Review**, 15 (10), Ekim 1927, 421,426.

durdurmasından sonra maden sular altında kalmıştı. Hayvan gücünün kullanıldığı Balya-Palamutluk demir madeninin olduğu kısma dekovil hattı bu dönemde yapılmış ve bu hat için Fransa'dan 42 lokomotif sipariş edilmişti. Bir başka ünlü gümüş kurşun madeni Cumhuriyet'in ilk yıllarında aktif olarak kullanılmayan Bulgar Maden'di. Ayrıca Harput'un batısında Keban-Maden, Trabzon bölgesinde Gümüşhane, Merzifon yakınlarındaki Gümüş-Hacıköy ve Karadeniz'de Tekmezar'da bu madenler bulunurdu. Bulgar-Maden Anadolu Demiryolu üzerindeki Çifte Han istasyonundan yaklaşık 16 km uzakta Toros Dağı bölgesinde yer alırdı. Özel mülk sahipleri veya şirketler tarafından çalıştırılan ve daha sonra Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle veya sermaye yetersizliği nedeniyle kapatılan diğer madenler şunlardı. İzmit'te Karasu Şirketi'nin Kestane Pınarı madeni, Adana'da Gümüş Dere madeni, Ankara'da Dük-Dağı madeni, İzmit'te Azap Dağı madeni, Biga'da Altın Taç ve Diyarbakır Vilayetinde Percihan'dı.

Birinci Dünya Savaşı'ndan önce cıva İngiliz firması tarafından Çorlu Tepecik'te ve ayrıca Karaburun'da yılda 100 ton üretim kapasitesiyle çıkarılırdı. Aynı firma Konya'da Sızma bölgesinde yılda 50 tondan az miktarda cıva üretmişti. Aydın ve civarında, Kastamonu'da, Uşak'ta da cıva madeni bulunurdu. Bu madenlerin en önemlisi asıl üyelerinin İstanbul'da tanınmış bir İngiliz ailesinden bir İngiliz Şirketi olan Karaburun Cıva Madenleri Limited Şirketi tarafından çalıştırılmıştı. Burada şişe başına cıva fiyatı 7-10 sterlin arasındaydı ve yılda 2500 şişe cıva üretilirdi. Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında şişe başına fiyatı 20 \$ üzerindedir. Bu maden Cumhuriyet döneminde Polonyalı yatırımcılar tarafından devralınmıştı.

Antimon madeni Çin'den başka az yerde bulunurdu. Bu yerlerden birisi de Türkiye'ydi. Ödemiş'te Cinli Kaya madeni bir antimon madeniydi. Bu maden bir İngiliz şirketi tarafından 1914 yılına kadar düzenli olarak çalıştırılmış ve Newcastle'a düzenli olarak iyi kalitede antimon madeni sevkiyatları yapmıştı. Raporlara göre, İzmir-Bandırma Demiryolundaki Demir Kapıda bulunan Ömer Köy istasyonundan çok fazla uzak olmayan antimon madeni çok zengin yataklara sahipti. Ancak sermaye yetersizliğinden dolayı işletilmezdi. Ayrıca Edremit-Balıkesir bölgesinde İvrindi, Yenicesağır ve Yenicekebir'de antimon madenleri bulunurdu ancak düzenli bir çalışma yapılmazdı.

Türkiye'de bol miktarda zımpara madeni işletilir ve Nakşa Adasındaki madenlerle birlikte tüm dünyaya ihraç edilirdi. Zımpara madenlerinin sahibi Levantta bulunan çok eskiden beri bulunan bir İngiliz ailesinin üyesi olan İzmirli Ernest Abbott'ydı. Aydın'daki

toplam 45 zımpara madeninden 20'si Abbott'un şirketi tarafından işletilirdi. Tablo 41'de görüldüğü gibi 1903'den 1912'ye kadar Türkiye'de zımpara üretimi yapılmıştı.

Tablo 41

Türkiye'de 1903-1912 Yılları Arasında Zımpara Madeni Üretimi

1903-1904	19.737 Ton
1904-1905	16,980
1905-1906	23,498
1906-1907	23,975
1907-1908	26,352
1908-1909	24,476
1909-1910	25,300
1910-1911	27,657
1911-1912	29,430

Kaynak: Levant Trade Review, 15 (11), Kasım 1927, 475.

Başlıca zımpara madenleri Alacaali, Köseağaç, Tirepol, Kekre, Miskine, Gümüş Dağ, Karaca Su madenlerinin hepsi Aydın'daydı. Türkiye, Cumhuriyet'in ilk yıllarında özellikle elektrik endüstrilerinde her yıl daha fazla kullanım alanı artan, nadir bulunan ve pahalı olan molibden madenine sahipti. Bu maden Meşrutiyet Döneminde bilinmezdi. İstanbul Üniversitesi ve Alman tahlilcileri aldıkları örneklerle analizler yapmış ve kârlı miktarda molibden içerdiğini kanıtlamıştı. Maden 70.000 dönüm arazi üzerinde yayılmıştı.²³²

2.2. BÖLGESEL RAPORLAR

2.2.1. İstanbul Bölgesi Raporları

2.2.1.1. İstanbul'da Ulaşım ve İletişim Araçları

Londra The Near East yayımından alınan ve Ocak 1920'de yayımlanan bu yazıya göre Türkiye'de deniz ve kara haberleşmesiyle bağlantılı bir işletme açılması ve iyi yönetilmesi halinde çok ciddi bir kâr kaynağı olabilirdi. Askeri anlamda iletişim oldukça iyiydi. Varoşlarla iletişim hâlihazırda vagon ve gemi ihtiyacı nedeniyle çok kusurluydu. Tramvaylar aşırı derecede kalabalık ve çalışan motorlu otobüsler yoktu.

Türkiye'de hayatın en büyük sıkıntılarından biri ulaşım sorunuydu. İster Boğaz'da kısa bir yolculuk olsun, ister Marmara Denizi'nin komşu kıyılarından birine daha uzun bir yolculuk olsun seyahat konusunda her zaman aynı eski endişe vardı. Boğazda hizmet veren seyrüsefer şirketinin vapurlarının neredeyse tamamına savaş sırasında el konulmuş ve yine

²³² J. Mac D. Russell, "The Mineral Resources of Turkey", **Levant Trade Review**, 15 (11), Kasım 1927, 469,477.

savaş sırasında birçok denizaltı batırılmıştı. Sonuç, hizmetin yetersiz olmasıydı. Tekneler ise tehlikeli derecede kalabalıktı. Şirket-i Hayriye olarak bilinen bu şirket er ya da geç yeni gemi satın almaya karar vermeliydi. Yine Marmara adalarına ve Anadolu kıyılarındaki bazı küçük limanlara, halen Şirket-i Hayriye'den daha kötü hizmet veren ve Seyrisefain olarak bilinen bir devlet şirketi daha hizmet ederdi. Hizmet yetersiz ve vapurlar kirli ve yıpranmış durumdaydı. Bunun sonucunda, bir arıza olduğunda, onarılması gereken eski teknenin yerini alacak bir vapur yoktu. Sorun çözülene kadar kıyı Türk köylerinde günlerce beklenilebilirdi. Seyrisefain şirketinin özel bir şirkete dönüştürüldüğüne dair bazı söylentiler vardı ancak her halükârda yeni gemiler kesinlikle gerekliydi ve satın alımları uzun süre ertelenemezdi.²³³

2.2.1.2. İstanbul'da Deri Ticareti

Konsolos Charles E. Allen tarafından yazılan ve Aralık 1920'de yayımlanan bu yazıda İstanbul'un ağır ve hafif derileri hakkında bilgiler verilmişti. Konsolosa göre Türk tabakhaneleri geçmişte çok sayıdaydı. Birçok Avrupa ülkesine büyük miktarlarda tabaklanmış deri ihraç edildi, ancak yabancı derinin üstünlüğü büyük malzemelerin ithalatına yol açtı. Derilerin çoğu, özellikle burada çalışılmayan koyun ve keçi derileri, Avrupa'ya ve Amerika'ya ihraç edilirdi. Osmanlı Gümrük İdaresi yetkililerinden alınan 1 Ocak-31 Mayıs 1920 tarihleri arasında İstanbul Limanından ihraç edilen derilerin istatistikleri Tablo 42'de verilmişti.

Tablo 42

1920 Yılında İstanbul Deri İhracatı

Ülke	Değeri
Amerika	320,000 \$
İngiltere	132,600 \$
Fransa	113,600 \$
İtalya	562,300 \$
Hollanda	92,000 \$
İsveç	82,900 \$
Yunanistan	272 \$
Toplam (yaklaşık)	773.750 \$

Kaynak: Levant Trade Review, 8 (12), Aralık 1920, 1004.

1 Ocak-31 Mayıs 1920 tarihleri arasında Tablo 43'te gösterildiği gibi İstanbul'a deri ithalatı yapılmıştı. Bu dönemde Amerika'dan yapılan ithalat 70.466 \$ değerindeydi. Geri kalanı ise Avrupa ülkelerinden aktarılmıştı. Aynı dönemde İstanbul'a yaklaşık 250.000 \$

²³³ "Means of Communication and Transportation, Constantinople", **Levant Trade Review**, 8 (1), Ocak 1920, 76,78.

değerinde ayakkabı ithal edilmişti (1 Ocak- 31 Mayıs 1920). Amerika'nın bu ithalattaki payı ise 210.000 \$ değerindeydi.²³⁴

2.2.1.3. İstanbul Yangınları

The Orient'tan alınan ve Kasım 1921'de yayımlanan bir başka yazı İstanbul yangınları ile ilgiliydi. Bu yazıya göre İstanbul'da son on-on iki yılda yanan çeşitli mahallelerin hiçbirinin yeniden inşa edilmediği söylenmişti. Bu, ilk başta, şehir yetkililerinin herhangi bir yeni inşaata izin vermeden önce daha iyi bir cadde ve meydan planı belirleme kararlılığından kaynaklanmıştı; ancak asıl neden, insanları yoksullaştıran ve inşaat malzemelerinin fiyatlarını yükselten ve sürekli devam eden savaşıardan kaynaklıydı.

1921 yılı 2 Mart tarihli "The Orient" dergisinde alıntılanan bir makalede, İstanbul'un toplam alanının yaklaşık dörtte birinin son on iki yılda yakıldığı belirtilmişti. 26 Ağustos 1908 yangını 1500 evi yıkmıştı; 24 Temmuz 1911 yılındaki yangın 2463 evi ve ertesi gün meydana gelen başka bir yangında ise birkaç bin tane daha yanmıştı. 13 Haziran 1918'deki büyük yangın İstanbul'daki 8.000 evi daha yakmıştı. 26 Temmuz 1915'te Pera'da 1400 binayı ve 21 Haziran 1919'da Kasımpaşa'da ve 1919 Ağustos'unda Kuruçeşme banliyösünün çoğunu kül eden yangınlar çıkmıştı. 15 Ağustos 1921'de Üsküdar'da meydana gelen en son büyük yangın 1500 ila 2000 evi kül etmişti.²³⁵

2.2.1.4. İstanbul Halı ve Kilim Piyasası

Başkonsolos G. Bie Ravndal tarafından yazılan Eylül 1922'de yayımlanan bu yazı İstanbul halı ticareti ile ilgiliydi. Başkonsolosun yazısına göre İstanbul halı ve kilim piyasası uzun yıllar Kafkas kilim ve halılar için büyük dünya pazarı olmuştu. Kuzey İran bölgesi, Kafkasya ve çevresindeki bölgelerde üretilen halı ve kilimler her ne kadar genellikle İranlıların bilinse de bunlara Kafkas kilim ve halıları denirdi. Kafkas ve Kuzey İran evleri, ürünlerinin büyük bir kısmını transit olarak İstanbul'a gönderirdi. Burada büyük bir gümrük deposunda firmaların yerel temsilcileri tarafından daha ucuz kilimler 100 ila 200 parça halinde, metrekare cinsinden halı ve kilimler ise 25-30 parça halinde satılırdılar. Masraflar %2 komisyon artı %1 aracılıktı. Birinci Dünya Savaşı'ndan önce bu pazarın yıllık ortalaması 2.000.000 \$ olduğu tahmin edilirdi. Halıların yaklaşık %80'i ABD ve Avrupa ülkelerine gönderilmek üzere transit olarak satılırdı. Kalan kısım yerel ticarethaneler tarafından

²³⁴ Charles E. Allen, "Hide and Skin Trade of Constantinople", *Levant Trade Review*, 8 (12), Aralık 1920, 1004.

²³⁵ "Fires in Constantinople", *Levant Trade Review*, 9 (10), Kasım 1921, 880.

alınırdı. Ancak bu %20'den büyük kısmı, yurtdışından gelen Emirler veya İstanbul'u ziyaret eden yabancılar, turistler veya diğerleri tarafından satın alınırdı.

ABD'ye yapılan yıllık sevkiyatlar, toplam gelenlerin yaklaşık %50'sini oluştururdu. İngiltere ve Almanya'nın her biri %15 civarında satın alırdı, İngiltere daha kaliteli ürün satın alırdı. Fransa ve Avusturya yaklaşık %10'unu ve geri kalan %10, başta İtalya ve Hollanda olmak üzere diğer tüm ülkelere gönderilirdi. Birinci Dünya Savaşı üretim bölgelerindeki elverişsiz koşullar ve dokumacıların kıtlıktan ölümü, ateşkes, bu pazardaki halı ve kilim gelişlerinde büyük bir düşüşe neden olmuştu. (1921'de, savaş öncesi yıllık gelişlerin sadece %10'u oranında olduğu tahmin edilmekteydi) Savaştan önce eldeki ürün stokları 3.500.000 \$ değerindeydi. 1922 itibarıyla pazarda 1.000.000 \$'dan daha az halı ve kilim vardı. 1919 ve 1920'nin ilk yarısında fiyatlar büyük oranda yükselmişti. Ancak 1922'de daha az kaliteler savaş öncesi fiyatlardan %50 daha yüksekti ve halı kaliteleri savaş öncesi yıllardan biraz daha yüksekti. Güzel antika parçalar çok nadirdi ve neredeyse her türlü fiyata satılırdı. ABD için yapılan alımlar, çoğunlukla, bu amaçla İstanbul'daki şubeleri ziyaret eden veya bakımını yapan Amerikan evleri için alıcılar tarafından yapılırdı. 1913'te ABD'ye yapılan ihracatın beyan edilen değeri 1.016.409 \$ tutarındaydı. 1919'da 481.645 \$, 1920'de, 33.185 m² için 1.150.067 dolar; 1921 yılında 56.9959 m² için 560.829 \$ değerindeydi. Bu rakamlar, Anadolu bölgesindeki Kayseri bölgesi Anadolu küçük ipek kilimlerinin²³⁶ az miktarda ihracatını da içerirdi.

İzmir Limanı'ndan ABD'ye yapılan ihracat 1913'te 445.984 \$ iken, 1921'de 1.925.025 \$ olarak gerçekleşmişti. İstanbul'dan ABD'ye Ocak ve Şubat 1922 için belirtilen tutar sırasıyla 63.954 \$ ve 65.853 \$ değerindeydi. Kafkasya ve İran halıları, savaştan önce olduğu gibi, doğrudan ve Mısır aracılığıyla İstanbul'a getirilirdi. Üretim Birinci Dünya Savaşı'ndan önceki döneme göre azdı çünkü orduya iaşe için 1915'ten 1918'e kadar çok sayıda koyun kesilmişti. 1920 ve 1921 sevkiyatları ise çoğunlukla savaş yıllarında birikmiş ürünleri kapsardı.²³⁷

²³⁶ Kayseri yöresi kilimleri, Anadolu'da dokunan kilimlerin birçoğu ile aynı özellikleri gösterirdi ancak kendine has özellikleri de bulunmaktaydı. Motifler; birçok süsleme sanatında kullanılan motiflerle benzerdi. Yayı, perde ve çuval olmak üzere dokunan kilimler Anadolu'nun diğer kısımlarında olduğu gibi örüldükleri yöreye göre ad alırlardı. Kayseri yöresinin ünlü Sarız ve Yahyalı kilimleri kendine has özellikleriyle, Çubuklu, İbikli, Papatyalı, Nalçalı, Sandıklı, Kırkbudak, Kalaycı, Yusufkar, Yörük ve Avşar kilimleri olarak adlandırılırlardı. Bkz. Kayseri İl Kültür Müdürlüğü, <https://kayseri.ktb.gov.tr/TR-55145/geleneksel-el-sanatlari.html>. (09.05.2020).

²³⁷ Gabriel Bie Ravndal, "Constantinople Rug and Carpet Market", **Levant Trade Review**, 10 (9), Eylül 1922, 634,635.

2.2.1.5. İstanbul İçin Planlanan Serbest Bölge

Ağustos 1926'da yayımlanan bu yazıya göre Türk Hükümeti İstanbul limanını eski canlılığına kavuşturmak için serbest bölge kurmayı planlamıştı. Bu plan ticaret çevrelerinde büyük ilgi uyandırmıştı. Projenin detaylarını incelemek için Türk Ticaret Odası tarafından seçilen bir komisyon atanmıştı. Bu komisyon ilk toplantısını Ağustos ayının ikinci yarısında gerçekleştirip serbest bölgenin alanını sınırlandıracaktı. Serbest bölgenin yeri ise Sarayburnu ve Yeni Kapı arasında olduğu söylenmişti.

İstanbul'da böyle bir bölgenin kurulması isteniyordu. Çünkü bu limanın burada geçmiş zamanlardaki müreffeh koşullarına geri dönmesi için gerekliydi. Nitekim benzer bölgeleri kuran diğer devletler bu şekilde başarı sağlamıştı. Dantzig, Kopenhag ve Hamburg serbest bölgeleri iyi bilinirdi ve bu limanlardaki serbest bölge ticaretin gelişmesine katkıda bulunmuştu. Resmî açıklama olmamasına karşın İstanbul'daki serbest bölgenin büyük ölçüde Hamburg'daki bölgeye göre modelleneceği anlaşılmıştı. Konuyla ilgili başka bir görüş sunan İstanbul Orient Gazetesi ise şöyle bilgi vermişti; Önerilen serbest bölge, ülkenin ticari ve sınai faaliyetlerine birçok avantaj sağlayabilirdi. Doğal olarak böyle bir serbest bölge, gümrük veya polis denetimi olmaksızın yaklaşılabilecek birçok rıhtımla doldurulacaktı. Gemiler yüklerini boşaltabilir ve limanında ayrılabilirdi. Varış limanına gönderilmeden önce, bu mallar, nakliye sırasında hasar görmüş olabilecekleri ihtimaline karşı, incelenip uygun duruma getirilebilirdi. Böylelikle İran'dan gönderilen kilimler temizlenip tamir edilebilir ve iyi bir duruma getirildikten sonra Avrupa veya Amerika'daki varış noktasına gönderilebilirdi. Serbest bölgenin yerel işçilere iş vereceği ve böylece yeni bir endüstriyel faaliyet dalı yaratacağı rahatlıkla görülebilirdi. Ayrıca el işçiliğinin değerini artıracak ve ticari faaliyetin gelişmesinde bir faktör oluşturacaktı. Ziyaret eden gemilere su, yiyecek ve yakıt ikmali için gerekli olan işçilik sağlanacaktı.²³⁸

İstanbul ve civarındaki ekonomik gelişmelerle ilgili olarak verilen haberlerde ise şu bilgiler verilmişti. Kırklareli'nde Alpullu'da 1926 yılı Haziran ayı başlarında inşaat sürecinde olan şeker fabrikasının sonbaharın başlarında faaliyete başlayacağı düşünülmüyordu. Fabrikanın ihtiyacını karşılamak için pancar ekimi 14.000 dönüme yapılmıştı. Çiftçiler dönüm başına 10 TL peşin para almıştı. Fabrikadaki günlük pancar şekeri üretiminin, ülkenin toplam günlük tüketiminin yaklaşık sekizde biri olan 100 ton

²³⁸ "Free Zone Planned for Constantinople", **Levant Trade Review**, 14 (8), Ağustos 1926, 326.

civarında olacağı tahmin edilmekteydi.²³⁹ Ayrıca 14 Şubat 1928 Tarihli Stambol gazetesinden alınan ve Mart 1928'de Levant Trade Review'de yer alan başka bir habere göre, Azote Français Explosifs Minélite adlı şirket ile Türk Hükümeti arasında Sakarya Nehri üzerindeki Beyli Köprüde bir barut ve kimyasal tesisin yapımı için bir sözleşme imzalanmıştı. Bu şirket, Türkiye'de barut ve patlayıcıların işletilmesi gücünü elinde tutuyordu. 157.500 sterlin değerinde sermayeye sahip aktif bir kuruluş olan Oriental Industrial Monopoles Limited Şirketinden ise kontrol mekanizması kurulması beklenmişti. Yeni tesisin inşasının yaklaşık üç yıl süreceği ve 400.000.000 Frank'a mal olacağı söylenmişti.²⁴⁰

İstanbul ile ilgili diğer haberlere göre TBMM 9 Aralık 1926'da Hükümetin istihdamındaki personel için tüm üniformalarda yerel imalat kumaşının kullanımını zorunlu kılan bir yasa çıkarmıştı. Bu, yerli halkın kullandığı çoğu ürünün üretildiği ünlü Hereke fabrikasına büyük fayda sağlayacak bir önlemdi. Hereke'ye artan talebi karşılamak için yeni makineler kurulmuştu. Ayrıca bu fabrika şapka yapım makineleri ile donatılmıştı ve üretime başlayacaktı. Ayrıca bir grup doktor ve eczacı Eyüp yakınlarındaki Defterdar semtinde günlük 230 kilo pamuk hidrofil fabrikası kurmuştu. Bu pamuk dışarıdan ihraç edilenden daha kaliteliydi.²⁴¹

2.2.2. İzmir ve Civarı Raporları

2.2.2.1. İzmir Ticari Faaliyetleri

1919 yazında Yunanistan'ın İzmir bölgesini işgalinden sonra, siyasi çıkmaz İzmir hinterlandını kısıtlamıştı. Ocak 1920'de sona eren yılda Tablo 43'deki ticari kalemleri içeren toplam 32.000.000 \$ değerinde 84.400 ton mal ihraç edilmişti. İhracat çeşitli ülkelere yapılmıştı. İngiltere 42.282 ton, ABD 12,266 ton, İtalya 4,076 ton, Fransa 3.043 ton ve diğer ülkeler 22,733 ton miktarında ihracatta pay sahibiydi. Japonya, Anadolu'daki afyon pazarına savaş öncesine göre çok daha büyük bir talepte bulunmuş ve bir yedek stok biriktirme arzusunda olmuştu. Bu duruma sebep olan şey ise Barış Konferansı'nın hem haşhaş ekimi hem de çeşitli üretici bölgelerden afyon ihracatı konusundaki kısıtlamalardır. Tablo 44'de Ocak 1920 yılı İzmir limanı ithalatı verilmiştir.

²³⁹ "Sugar Factory Opens Soon", **Levant Trade Review**, 14 (7), Temmuz 1926, 283.

²⁴⁰ "French Firm Undertakes Construction of Explosives Factory", **Levant Trade Review**, 16 (3), Mart 1928, 109.

²⁴¹ "A Cotton Factory at Eyuob", **Levant Trade Review**, 16 (5), Mayıs 1928, 184.

Tablo 43**1919 Yılı İzmir İhracat Ürünleri ve Miktarları**

Ürün	Halı	Kuru Meyve	Afyon	Deri	Tütün	Palamut	Çeşitli Ürün	Toplam
Miktar (ton)	516	40.810	260	820	11.194	14.500	16.000	84.400

Kaynak: Levant Trade Review, 8 (3), Mart 1920, 196.

Tablo 44**1919 Yılı İzmir Limanı İthalat Miktarının Ülkelere Göre Dağılımı**

Ülke	ABD	İngiltere	Japonya	İtalya	Yunanistan	Fransa	Diğer Ülkeler	Toplam
Miktar (Ton)	17.053	13.006	10.542	7.021	7.703	1.667	7.160	64.152
Değer	3.039.700	12.680.000	3.879.400	4.492.400	3.630.000	1.000.00	2.000.00	30.721.500 \$

Kaynak: Levant Trade Review, 8 (3), Mart 1920, 196.

İtalya'nın ithalat değerinde ikinci sıradaki yeri, eski Avusturya-Macaristan İmparatorluğunun ve Almanya'nın ticaretinin büyük bir kısmını ele geçirmiş olmasından kaynaklanmıştı.²⁴²

Ocak 1925'te Levant Trade Review'de yayımlanan bir başka alıntı yazıya göre Türk limanları arasında en önemli liman İzmir limanıydı. Ülkenin ticari hayatında durumu İstanbul limanından bile üstündü. İstanbul limanı ise durumunu iş hacmini büyük ölçüde Türk limanları ile Karadeniz limanları arasında gidip gelen gemiler için uluslararası bir liman olma durumuna borçluydu. İzmir'in önemi ise yalnızca zenginliğine ve geniş hinterlandının ekonomik kaynaklarına dayanırdı. İzmir aslında bir Türk limanıydı. Bu nedenle siyasi değişimlerden uzaktı ve uluslararası ticari akımların dalgalanmalarını karşılamak zorunda değildi. Bu limanın önemi, değerini öncelikle coğrafi duruma, dünya pazarlarına yakınlığına ve Anadolu'nun batı kıyılarının merkezine; bitişindeki Anadolu toprağının bereketine, bazılarının kaliteli ile dış pazarlarda gerçek bir tekel olarak ihraç edilen ürün çeşitliliğine ve demiryolu sisteminin artan gelişimi sayesinde ülke içi ile iletişim olanaklarına borçluydu. İzmir, ihracatta Türk limanları arasında İstanbul hariç her zaman birinci sırada yer alırdı. İzmir'in ihracatı ithalata göre önemli bir artış kaydetmişti. Savaş

²⁴² "Smyrna Commercial Activity", **Levant Trade Review**, 8 (3), Mart 1920, 196.

öncesi istatistikler, İzmir'in iç bölgeleri ile birlikte 1913-14'te 8.061.304 altın TL değerinde mal ihraç ettiğini, İstanbul ve çevresinden 5.589.349 TL değerinde ihracat yaptığını göstermişti. Aynı dönemde İzmir dış ticareti Tablo 45'de gösterildiği gibiydi.

Tablo 45
Birinci Dünya Savaşı Öncesi ve Sonrası İzmir Limanı İstatistikleri

Yıl	İhracat	İthalat	İhracat Fazlası	Genel Ticaret
1913-1914	8,061,304 TL	5.803,350	2,257,954	13,864,654
1923	35,007,482 TL	17:911.229	17.096,253	52.918,711
1924	57.448,400	48.288.000	9,160,400	105,736,400
1914	66,102,692 TL	47.587.470	18,515,222	113,690,162
1924	57.448,400	48.288,000	9,160,400	105.736,400

Kaynak: Levant Trade Review, 14 (1), Ocak 1925, 16.

Genel ticaret, Tablo 45'e göre 1923'ten 1924'e bir yılda ikiye katlanmıştı. Dış ticaret için savaş öncesi ve savaş sonrası rakamları karşılaştırmak ve Türk altın lirasını kâğıt Türk lirasına dönüştürmek savaş öncesi tutarı 8.20 ile çarpmak gerekirdi. Tablo 46'daki istatistikler, 1924'te İzmir'deki genel ticaretin 1914'tekinden %8 daha az olduğunu son ithalatların öncekileri aştığını ve bugünün ihracatının savaş öncesi döneme yaklaştığını göstermişti.

İzmir limanı için durgunluk döneminin sona erdiği ve İzmir'in her şeyden önce İstanbul para piyasasına büyük miktarda yabancı para değiş-tokuş ihracatı yaptığı liman olarak normal gelişim sürecine girdiği söylenebilirdi. Gerçekte, resmi istatistiklere göre, 1924 yılında yabancı para ile yapılan işlemler 6.120.000 sterlin tutarındaydı. Bu tutar ürünlere göre şu şekilde bölünmüştü: Kuru üzüm 1.900.000, tütün 1.600.000, incir 980.000, palamut 300,000, halı 270.000, pamuk 225.000, zeytinyağı 150.000, afyon 110.000 ve diğer ürünler 585.000 sterlin değerindeydi.²⁴³

İzmir'de Cumhuriyet'in ilk yıllarında sanayi yatırımı olmuştu bunlarla ilgili olarak Levant Trade Review'de bazı haberler yer almıştı bu haberlere göre önemli bir yabancı firma İzmir Ticaret ve Sanayi Odası'ndan İzmir ve çevresinde mısır üreten yerleri bilmek istediğini iletmişti. Söz konusu firma, ham madde olarak mısır kullanılarak glikoz üretimi için

²⁴³ "Commercial Importance of the Port of Smyrna", **Levant Trade Review**, 14 (1), Ocak 1925, 16,18.

İzmir’de bir fabrika kurmayı önermekteydi. Türkiye’ye yılda yaklaşık 2.000 ton glikoz ithal edilmekteydi. Bu yeni kurulacak fabrikanın ihtiyaçları için 1930’da İzmir bölgesinde büyük miktarlarda mısır ekilmesi beklenmişti.²⁴⁴

2.2.2.2. İzmir’de Deri

İzmir’de deri ticareti hakkında yazılan bu rapor Başkonsolos George Horton tarafından kaleme alınmış ve Temmuz 1921’de yayımlanmıştı. Yazıda Birinci Dünya Savaşı öncesi ve sonrası İzmir deri ticareti karşılaştırmalı olarak verilmişti. Başkonsolosa göre savaştan önce İzmir bölgesinde imal edilen büyükbaş ve küçükbaş derileri yaklaşık olarak şu şekildeydi: öküz 130.000, sığır 120.000, manda 25.000, koyun 1.400.000 ve keçi 1.800.000’dü. Bu rakamlar, hastalık vb. şeyler nedeniyle en az %50 oranında azalmıştı. 1919’da ABD’ye ihraç edilen büyükbaş ve küçükbaş derilerinin toplam değeri 231.756 \$ tutarındaydı. Mevcut deri tabaklama endüstrisinin hiçbir sıkıntısı yoktu. Toplam miktar savaştan önceki duruma göre daha küçüktü ancak yapılan iş için yeterliydi.

Bölgede savaştan (Türk-Yunan) dolayı yerel tabaklama endüstrisi durmuş haldeydi. Çok sayıda tabakhane, son altı yılda bu bölgeyi işgal eden çeşitli ordular tarafından üretimlerini önemli ölçüde azaltmıştı. Manda derileri savaştan önce ince deri ürünleri üretmek için Hindistan, Burma ve Çin’den ithal edilirdi. Bu dönemde ise ithalat yoktu. Yerli ağır ve hafif derilerin büyük kısmı önceden Amerika ve Almanya’ya ihraç edilirdi mevcut durumda ise daha çok Amerika’ya gönderilirdi. Yerel tedarik, tabaklama endüstrisindeki talepten çok daha fazlaydı. Savaştan önce yerel tabaklama endüstrisinin üretimi yılda yaklaşık 30.000 sığır ve buzağı derisi idi. Hemen hemen yerel tabakhaneler tarafından ortaya çıkarılan tüm deriler ikinci sınıf kalitedeydi. Birinci sınıf deriler ise ithal edilirdi. Tabanlar, botlar için üst deri ve ayakkabı deri astarları yerli derilerin temel sınıflarıydı. Tüketilen toplam 30.000 ağır ve hafif deriden 15.000’i üst deriler, diğer 15.000’i taban ve astarlar için üretilirdi. Bu bölgede, her biri yaklaşık 30 erkek ve her biri beş veya altı çalışanı olan yaklaşık 10 küçük ve beş büyük tabakhane bulunurdu.²⁴⁵

Deri ticareti konusunda bu rapordan ayrı olarak konu hakkında Temmuz 1922’de yazılan bir diğer rapora göre İzmir’de 15 tabakhane bulunurdu. Yaklaşık iki yüz erkek işçi günlük 1 \$’a istihdam edilirdi. Bu tabakhaneler tek deri, ortak botlar ve ayakkabılar için üst deri ve kösele üretirdi. İzmir’de tabaklanmış üst deri, toplam üretimin yaklaşık olarak

²⁴⁴ “A Glucose Factory in Smyrna”, **Levant Trade Review**, 17 (7), Ağustos 1929, 256.

²⁴⁵ George Horton, “Hides and Skins in Smyrna”, **Levant Trade Review**, 9 (7), Temmuz 1921, 526,528.

yarısını oluştururdu. Ağır botlar ve koşum takımı için kullanılan ham manda derileri savaştan önce Hindistan, Burma ve Çin'den ithal edilirdi ancak bu ticarete devam edilmemişti. Savaş öncesi yıllarda İzmir'den başta Amerika ve Almanya'ya olmak üzere yaklaşık 30.000 ağır ve hafif deri ihraç edilirdi. Ancak savaştan sonra Amerika ihracat noktası olarak kalmıştı. Bu ticarete 1920'de 55 ton deri ihraç edilmiş ve 72.895 \$'değerindeydi. 1921'de ise 120 ton deri 87.081 \$ değerine ihraç edilmişti.²⁴⁶

2.2.2.3. İzmir Bölgesinde Susam Endüstrisi

Konsolosluk raporlarından alınan ve Kasım 1920'de yayımlanan bu yazıya göre susam, İzmir'de ikincil bir ürün olarak yetiştirilirdi. Yıllık mahsul, her biri 220 TL olan yaklaşık 40.000 çuvaldı. İzmir tohumu beyaz renkliydi ve ihraç edilen yağ daha açık bir renkte olduğu için diğer bölgelerde tohumdan daha iyi bir fiyata satılırdı. Yağ, yerelde yemek pişirmek için ve tohum ise bisküvi ve şekerleme yapımında kullanılırdı. Tohumun daha büyük kısmı bir Türk tatlısı olan helvanın hazırlanması için şekerle karıştırılırdı. Mahsul, köylerdeki yetiştiricilerden, daha büyük kasabalardaki tüccarlar tarafından satın alınır ve bu da değirmenlere veya İzmir tüccarlarına satılırdı.

Satın alma aracı kişiler tarafından yapıldığında, %2'lik bir komisyon aracılık bedeli olarak ödenirdi. Depolama oranları yöreye göre değişirdi. Savaştan önce 10.000 okka kapasiteli bir depo yıllık 88 \$'a kiralanabilirdi. Ancak savaştan sonra kiralar daha da artmıştı. İzmir'de, 1913 yılında susamın ortalama fiyatı ton başına yaklaşık 8 \$ değerindeydi. Savaş sonrası ise %50 daha yüksek olmuştu. İç şehirlerdeki birçok kasabada el veya beygir gücü ile çalıştırılan iki veya üç değirmen bulunurdu. Çıkarılan yağ, diğer bölgelerden daha kaliteli ve daha saftı.²⁴⁷

2.2.3. Adana ve Çukurova Bölgesi Raporları

2.2.3.1. Adana Vilayeti

Mayıs 1924'de yayımlanan rapora göre Çukurova adı altında bilinen Adana ili veya vilayeti, antik çağlarda büyük verimliliği ve zenginliği ile ünlüydü. Adana önemli bir üretim bölgesiydi. Bereketli toprak, zengin ve bol su kaynağı ile Kuzey Mısır olarak adlandırılmıştı. Pamuklu tahıllar ve yağ veren bitkiler çok başarılı bir şekilde yetiştirilirdi.

²⁴⁶ "Smyrna Tanneries", *Levant Trade Review*, 10 (7), Temmuz 1922, 484,486.

²⁴⁷ "The Sesame Industry in the Smyrna District", *Levant Trade Review*, 8 (11), Kasım 1920, 908.

Adana Vilayet alanı yaklaşık 40.000 kilometrekareydi. Bu alanın 28.000'i ekilebilir ovalar ve yaylalardan oluşurdu. 10.000 kilometrekarelik alan dağlık ve ormanlıktı. Geri kalanı ise tarımsal amaçlarla kurutulabilen ve kullanılabilen bataklıktı. Ekilebilir yüzeyin yalnızca %30'u Birinci Dünya Savaşı'ndan önce kullanılmıştı. Bu dönemde de önemli çabalara rağmen, sadece 4.000 kilometrekaresi ekilmişti. Bu durum işçi ve makine eksikliğinden kaynaklanmıştı. Savaştan önce pamuk üretimi 250 kg'lık 120.000 balyaya ulaşmıştı. Doğru yöntemlerle bu yarım milyon balyaya yükseltilebilirdi. Muazzam ormanlarda çam, kayın, sedir, ardıç ve meşe bol miktarda bulunurdu. Zeytin, gelişmek ve iyi bir ürün elde etmek için yapılabilirdi. Vilayetin madenlerinin işletildiğinde zengin bir verim vereceği de varsayılırdı.²⁴⁸

2.2.3.2. Uluslararası Adana Fuarı

Levant Trade Review'ın bir başka sayısında Lewis Heck tarafından kaleme alınan ve Haziran 1924'te yayımlanan yazıda Adana Uluslararası fuarından²⁴⁹ önemli bilgiler vermişti. Yazıya göre Adana'da ilk uluslararası tarım makineleri fuarı ve Türk yerli ürünleri sergilenmesi, 10 Mayıs-31 Mayıs 1924 tarihleri arasında gerçekleştirilmişti. Aslında bu fuar Kasım 1923 yılında yapılması planlanmış ancak gerekli hazırlıklar zamanında yapılamadığı için yaklaşık 7 ay sonra yapılabilmişti. Adana'da tren istasyonunun yakınında çeşitli çadırlar ve hayvancılık için geçici ahırlar inşa edilen fuar alanı iyi bir şekilde düzenlenmişti. Sergilenen yerli mallar çoğunlukla Çukurova'dan alınmış ve Türk tekeli adına tüm Türk tütün sınıflarının bir sergisini de içerirdi. Bu sergiden ayrı olarak yabancı traktör ve motorlu pulluklar birtakım tecrübeler sunmuştu. Tecrübelerdeki yabancı firmalar şunlardı; Amerikan Fordson ve Emerson, İtalyan Fiat ve Pavesi, Alman Stock ve Hanomag, Çek-Slovak Praga, ve İngiliz John Fowler traktörlerinin yanı sıra İsveçli bir motorlu pulluk da sergilenmiş, ancak tecrübelere girmemişti.

Bu çeşitli traktörlerin tecrübeleri 16, 17 ve 18 Mayıs'ta Adana'nın etrafında bir hafta ve sonra beş saatlik bir pulluk denemeleri yapılmıştı. Tecrübelerdeki traktörler ve motorlu pulluklar Adana ve çevresindeki tarım yapma ve toprağı ekme usullerine göre hazırlanmış olup 9 inç ve daha derine ekecek şekilde ayarlanmıştı çünkü Adana ve çevresindeki

²⁴⁸ "The Vilayet of Adana", **Levant Trade Review**, 12 (5), Mayıs 1924, 210,212.

²⁴⁹ XIX. yüzyılda ticarete önemli bir yere sahip olan eski pazar yerlerinin ve panayırların yerini sergiler ve fuarlar almış, Dünya'da ilk sergi İngiltere'de Crystal Palace'da ve Osmanlı'da ise ilk sergi Kırım Savaşı sonrası 1863'te İstanbul At Meydanı'nda Sergi-i Osmani adı altında açılmıştı. Toprak, **Türkiye'de Milli İktisat 1908-1918**, 66.

bölgelerde toprak derin bir şekilde ekilirdi. Üreticiler bu duruma hazırlıklı bir şekilde gelmişti. Hafif traktör sınıfında İngiliz John Fowler dışında Fordson ile hiçbir traktör, çok fazla ısınmalarından dolayı rekabet edememişti. Fordson ile yapılan tüm denemeler Oliver pulluk, tırmık ve Emerson- Brantingham mibzerler ile yapılmıştı. Aynı Amerikan şirketi tarafından başka bir traktör daha kullanılmıştı.

Düzenlenen yarışmada İtalyan Fiat traktörü birincilik ve altın madalya, Alman Stock ve İtalyan Pavesi ikincili ve gümüş madalya, Amerikan Fordson'a ise üçüncülük ve bronz madalya verilmişti. Traktörlere ayrıca ana test sürüşlerinin yanı sıra, tırmıklama, tahıl ekme ve çekme, harman makinesini döndürme işlemleri yaptırılmıştı.

Fuarda ayrıca Berliet, Citroen, Ford ve Fiat otomobil ve kamyonları da sergilenmişti. Fuar ve sergi alanı akşamları Delco ve Deutz markalarının küçük ışıklandırma aletleri ile aydınlatılırdı. Temsil edilen diğer tarım makineleri ise harman makineleri (Alman, İtalyan, Macar, Amerikan, Çek-Slovak), tahıl ekme makineleri (Amerikan-Çek-Slovak), küçük taşınabilir un değirmenleri (İsviçre, Alman, Macar), pirinç temizleme makineleri (Alman), atlı pulluk, tırmık, kültivatör, mısır ekme (Alman ve Çek-Slovak) gibi makinelerdi. Fuara katılım Adana ve çevresinden çok diğer bölgelerden azdı çünkü tarım bölgelerinde hasat zamanıydı ancak çok faydalı bir fuar olmuştu. Fuarın ilginç bir yanı da Ford ve Oliver fabrikaları tarafından tedarik edilen tarımda makinelerin kullanılmasını, ABD'de pamuk ekiminin yöntemlerini ve çiftçiliğin çeşitli alanlarını gösteren filmlerin izletilmesi idi.²⁵⁰

2.2.3.3. Türkiye'nin Çukurova Bölgesi

Konsolosluk raporlarından alınan ve Kasım 1929'da yayımlanan bir başka yazıda diğer bölümler gibi Çukurova'nın tarım ürünleri, tarım makineleri ve tarım projeleri hakkında bilgiler verilmişti. Levant ticaretinde Meşrutiyet ve Cumhuriyet ile birlikte önemli bir konuma yükselen Mersin Limanı Çukurova bölgesinin ihracat ve ithalat yükünü çekmiş ve Cumhuriyet hükümetleri tarafından sürekli modern aletlerle donatılmıştı. 1350 mil kare yani 3.496.484 km² ekili alanı olan Çukurova bölgesinin önemli şehirleri Adana, Tarsus, Mersin ve Ceyhan'dı. Ürünleri ise pamuk, buğday, arpa ve susamdı. Ekim altındaki toprağın %50'sini pamuk, %25'ini buğday, %10'unu arpa, %5'ini susam ve geriye kalan toprağın %10'unu yulaf, mısır ve darı oluştururdu.

²⁵⁰ Lewis Heck, "The Adana International Exposition", **Levant Trade Review**, 12 (6), Haziran 1924, 241,244.

Modern tarım makinelerinin yaygın olmadığı Türkiye’de bunun bir nedeni yoksulluk ise diğer bir nedeni çiftliklerin küçük olmasıydı. Aslında bu nedenler yerel olarak Çukurova’da görünse de genel olarak Türkiye’nin sorunuuydu. Çukurova’da hayvancılıkta önemliydi. Koyun ve keçi yetiştiriciliği yaygındı ve iktisadi yapının önemli bir noktasını oluştururdu. Yün ihracatı fazlaydı bu ihracatın başlıca alıcıları İngiltere ve ABD’ydi. 1927 ve 1928 yıllarında mersin Limanı’ndan sırasıyla 734 ton ve 1.356 ton yün ihraç edilmişti.

Bölgede yaygın olarak üretilen pamuktan dolayı faaliyet gösteren yaklaşık 20 çırçır fabrikası, Adana yakınlarında 2 iplik fabrikası, 3 pamuk tohumu yağı fabrikası bulunurdu. Çukurova bölgesinden yapılan ihracatın çoğunluğunu tarım ürünleri, ithalatı ise tekstil, şeker, çay, kahve gibi sömürge ürünleri, tarım makineleri ve petrol ürünleri oluşturmaktaydı.

Ayrıca çok sayıda inşaat ve demiryolu inşa malzemeleri ithalat ve ihracat ürünleri gibi Mersin Limanı’ndan getirilirdi. Tablo 46’da gösterildiği gibi Cumhuriyet’in ilk yıllarında ithalat ve ihracat eğilimleri sürekli artış gösterirdi.

Tablo 46
1924-1928 Mersin Limanı Dış Ticaret Verileri

Yıl	İthalat	İhracat
1924	10.846.520 TL	13.713.580 TL
1925	14.064.150	16.226.590
1926	11.359.560	14.735.110
1927	11.445.000	10.731.000
1928	24.030.000	14.297.000

Kaynak: Levant Trade Review, 17 (10), Kasım 1929, 375.

Çukurova bölgesinde şoselerle Anadolu içlerine Gaziantep, Diyarbakır ve Malatya’ya ulaşmak için kullanılan tek hızlı ulaşım imkânı otomobil ve kamyon ile sağlanıyordu. Çukurova’yı Güney Anadolu ile birleştirecek iki demiryolunda inşaat devam etmekteydi. Ulukışla’dan, Bağdat demiryoluna, Toros dağlarının kuzeyinden Kayseri’ye ve Fevzi Paşa’dan, Bağdat hattına, Adana’nın yaklaşık 125 kilometre doğusundan Diyarbakır’a olan hatlardı. Bu demiryollarının her ikisinin iki yıl içinde tamamlanması beklenmişti.

Ticaret için bölgede İstanbul firmalarının alt kuruluşları faaliyet gösterirdi. Dış ticaret genellikle Levanten tüccarların kontrolündeydi. Cumhuriyet’in ilk yıllarında bu bölgede faaliyet gösteren çok sayıda banka bulunurdu. Bu bankalar; Osmanlı Bankası, İş Bankası, Ziraat Bankası, Selanik Bankası, Alman Deutsche Bank ve Fransız Banque Française des Pays d'Orient bankalarıydı.²⁵¹

²⁵¹ “The Cilician District of Turkey”, **Levant Trade Review**, 17 (10), Kasım 1929, 374,376.

Levant Trade Review’de Çukurova ile ilgili bir başka habere göre Adana’da bir pamuk çırçır tesisi; Birmingham, Alabama Continental Gin Şirketi tarafından Adana’da kurulmuştu. Husni Sons & Chinassi şirketi uzun zaman önce Manchester, İngiltere’de kurulmuştu. Binaların tamamen çimento olduğu, beş yüz ton çimento kullanıldığı ve tesisin ABD’deki 500.000 \$’lık bir tesise denk olduğu söylenmişti.²⁵²

Başka bir habere göre ise şeker ve petrol tekeli müdürü Yusuf Ziya Bey, 1928 yılı Şubat ayının ilk bölümünde Mersin’de bir şeker fabrikasının inşasıyla ilgilendiği bildirilen güvenilir bir Hollandalı firmanın temsilcileriyle buluşmak amacıyla Ankara’ya çağrılmıştı. Söz konusu şirketin, Alpullu ve Uşak’taki Türk fabrikalarının sağlayabileceği miktarlar haricinde, Türkiye’nin talep ettiği şekerin tamamını üretmeyi de kendi mesuliyetinde kabul etme gibi konulardan söz etmişti. Böyle bir çalışmayı üstlenmek için istedikleri koşullar şöyleydi;

1. Mevcut fabrikaların yanı sıra imtiyazdan başka hiçbir şahıs tarafından yeni şeker fabrikaları inşa edilmemeliydi.
2. Mevcut fabrikaların üretimi arttırılmamalıydı, cari yıl için üretim miktarları maksimum olarak alınmalıydı.
3. 35 yıl süre ile vergiden muaf tutulmalıydı.
4. Ruhsat sahibi tarafından ithal edilen ham şeker için gümrük vergisi alınmamalıydı.²⁵³

2.2.4. Diğer Bölgesel Raporlar

2.2.4.1. Trabzon’da Savaş Ayları

Bu rapor Birinci Dünya Savaşı’nın ikinci yılında Konsolos Heizer’in İstanbul’dan Trabzon’a gidişini ve sonra geriye nasıl döndüğünü anlatmıştı. Kasım 1921’de yayımlanan rapora göre Konsolos 1916’da İstanbul’dan Trabzon’a gitmesi için bir talimat almıştı. Karadeniz’deki Rus ablukasından dolayı Karadeniz limanlarına giden gemi olmadığı için Haydar Paşa’dan Ankara’ya ve Ankara’dan Yozgat ve Merzifon üzerinden Samsun’a trenle gitmişti. Samsun’dan Trabzon’a ulaşmanın biri at sırtında, diğeri motorlu tekne ile olmak üzere iki yolu vardı. Rus savaş gemilerinin kıyılarda devriye gezmesine ve bu küçük teknelerin bir kısmını batırmasına rağmen motorlu tekneyle yolculuk daha kolay ve rahat görünmüştü. Samsun’a varıp daha sonra Trabzon’a doğru deniz yoluyla Rus savaş gemilerinin gölgesi altında gitmişti. Trabzon’a 36 saat kesintisiz buharlı gemi ile ulaşılmıştı.

²⁵² “A Cotton Ginning Plant at Adana”, Levant Trade Review, 13 (7), Temmuz 1925, 289.

²⁵³ “Dutch Firm Proposes to Build Sugar Factory at Mersina, **Levant Trade Review**, 16 (3), Mart 1928, 109.

Yazara göre Trabzon'a batıdan yaklaşmak çok güzeldi. Bölge arkadaki dağlardan denize doğru eğimliydi ve arka plan yeşil ağaçların arasında beyaz evlerle bezenmişti.

Trabzon, geçmişi olan ve zenginliklerin olduğu bir şehirdi. Kommen ailesinden Aleksios tarafından 1204 yılında kurulan bir imparatorluğun iki buçuk asır başkentiydi. Dağ etekleriyle deniz arasında eğimli bir zemine inşa edilen kentin tamamı, uçurumların çizgisini takip eden ve denize paralel uzanan Bizans surları ile çevriliydi. Üst kulelerin bazıları hala ayakta, bazıları yuvarlak, bazıları köşeliydi. Kuleler sarmaşıklarla kaplı ve aşağıdaki vadileri işgal eden bahçeler bereketli bitki örtüsüyle doluydu.

Yüzyıllar boyunca Trabzon, Erzurum üzerinden Kuzey İran'a uzanan antik kervan ticaret yolunun deniz kısmıydı. Her türlü Avrupa malı Trabzon'a, oradan da deve ile Tebriz'e gönderilirdi. Batum'dan Bakü'ye, Julfa'ya giden bir şubesi olan demiryolunun inşası nedeniyle İran pazarı kesilmeden önce Trabzon'dan yapılan ihracat da önemliydi. Bu demiryolu İran ticaretini Trabzon'dan uzaklaştırmış ve her geçen yıl kara ticareti azalmıştı. Savaş sırasında Julfa'dan gelen demiryolu Tebriz'e kadar uzatılmıştı. Bundan dolayı Batum'dan Tebriz'e bir demiryolu hattı vardı.

Trabzon, 1916'da hüznü ve tesellisi olmayan bir görünüme sahipti. Ticareti iki yıldan fazla süredir durmuştu. Tüm ürünlerin Avrupa'ya ve hatta İstanbul'a ihracatı savaş nedeniyle durmuştu. Bu bölgede büyük miktarlarda yetiştirilen fındık ihraç edilemediği için normal zamanlarda olduğu gibi 6 kuruş yerine okka başına 30 paradan satılırdı. Denizci olarak yetenekleri ile tanınan Trabzon'un cesur kayıkçılarından bazıları yelkenli teknelerine bu ucuz fındıkları yükler ve İstanbul veya Köstence'ye doğru yola çıkarlardı. Bunu başarabildikleri takdirde, onlar için büyük bir kazanç anlamına gelirdi. Dönüş yolculuğunda, kibrit, petrol, şeker, pamuklu ürünler gibi Trabzon'da çok yüksek fiyatları olan İstanbul ürünlerinden getirirlerdi. Bu, eski zamanlardan beri uygulanan, savaşan tarafların ihtiyaçlarını karşılamak için bir abluka yürütmenin hikâyesiydi. Risk ve başarı durumunda kâr büyüktü.

Fındıklar çok ucuzken, bazı girişimciler preslerle onlardan yağ çıkarmaya başlamıştı. Fındık yağı, normal yağ üretimi çok az olduğu için yemek pişirmede, sabun yapımında ve aydınlatma amaçlı kullanılmıştı. Sıradan zamanlarda kuruyemişler fakir insanlar için çok pahalıydı ancak 30 para bir okka ekmek veya etten daha ucuzdu. Kavrulmuş fındık veya fındık kebabı, yenmesi çok iyi olsa da o dönemde başka bir amaçla da kullanılmıştı. Köy halkı, bu kavrulmuş fındığın çoğunu bir tel veya iğneye koyar, iğneyi bir odun parçasına

saplar ve en üstteki findıkları yavaşça yakarak iyi bir ışık verirdi. Bütün fındık dizisi bir mum gibi yanardı.

Trabzon'dan gelen ticaret yolu, çeşitli nedenlerden dolayı çok iyi bir ilgi görmüştü. Her şeyden önce, savaşın patlak vermesinden hemen önce, Erzurum'a giden yolu tamir etme imtiyazı alan bir Fransız şirketi tarafından yeniden inşa edilen, Trabzon'un 48 km dışında çok iyi bir şose yoldu. Sarp Değirmendere vadisinde, her iki tarafında da yüksek dağlar bulunan, ata binmek veya at arabası sürmek için iyi bir yerdi. Değirmendere yolu da geleneksel bir yoldu. Ksenofon bu yol üzerinden Mezopotamya'dan yaklaşık 1600 km uzaktaki 10.000 Yunanı götürmüş ve denizi ilk kez Trabzon'un yukarısındaki zirvelerden izlemişlerdi. Trabzon'un gerisindeki dağlarda bazı ilginç Yunan manastırları vardı. Aziz George Manastırı geleneğe göre 690 yılında derin vadiden neredeyse yapay bir sütun gibi yükselen bir kayanın üzerine inşa edilmişti. Manastır tüm zirveyi kapsar ve eskiden gece çıkılan merdivenlerle ulaşıldı. Bu dönemde ise kayaya oyulmuş merdivenlerden yukarı çıkılabilirdi. Yazar Manastırı ziyaret ettiğinde yoğun bir kar fırtınası olmuştu. Bu fırtınadan dolayı bir hafta kalmak zorunda kalmışlardı.

Rus filosunun bombardımanı nedeniyle şehirden kaçan bir dizi Trabzonlu aile o sırada orada yaşıyordu. Rahipler dağ eteklerinde toprak ile onarım yapıyorlardı. Birkaç hayvan tutmuşlardı ve çok sayıda arı kovanları vardı. Arılar, muhtemelen Ksenofon'un askerlerinin sarhoş olduğu bal yapan aynı arıların torunlarıydı. Rahipler yazarı baldan üç kaşıktan fazla yememesi için uyarıyordu. Arıların menekşe çiçeği ile serpiştirilmiş parlak sarıçiçeği ile dağ kenarlarını kaplayan çiçek balını yaptıkları görülmüştü. Balın tadı güzeldi ve zehir içerdiğinden asla şüphelenilmezdi. Bir zamanlar bu yoldan geçen bir Alman subay çok yemek yediğinden üç gün boyunca hasta kalmış ve beraberindeki bir Türk askeri bir hafta boyunca onu delirtilecek kadar yemek yemişti.

Bir diğer ünlü manastır, dağ deresinin 800 metre yukarısındaki bir uçurumun önündeki bir mağaraya inşa edilmiş olan Sümela'ydı. Manastırdan dağın tepesine kadar bir başka 800 fit vardı. Uzaktan manastır, uçurumun kenarına inşa edilmiş bir kuş yuvasına benzerdi. Birçok değerli eski el yazması ve İncil'in altın varakla ciltlenmiş ve değerli taşlarla kaplı bazı süslü kopyalarını içeren bir kütüphane vardı. Bölgedeki dağcılar oldukça güçlü, dayanıklı insanlardı. Savaş sırasında erkekler yokken, beş-on mil ötedeki köylerden kadınlar ve kızlar sırtlarında, kömürle dolu büyük çuvaları satmak için Trabzon'a getirirlerdi. Bazen bir gece Trabzon'da dururlar ve odun kömürünü satıp erzak satın aldıktan sonra eve

dönerlerdi. Yazar bir gün kırdı ata bindiği sırada bir kadının çeşmeye su içmeye giderken bıraktığı odun kömürü çuvalını yol kenarında görmüştü. Köy kadınlarının taşıdığı bu yüklerin ağırlığını merak etmiş ve bu yüzden inip çuvalı omuzlamaya çalışmıştı. Bu yük yazara ağır gelmiş, iki kişinin onu sırtına kaldırması gerektiği kanısına varıp bu yükü Trabzon'a götürmenin çok zor olduğunu anlamıştı. Enver Paşa, bir keresinde Erzurum'dan Trabzon'a dönerken Zigana Geçidi karla kaplı haldeydi ve arabasıyla geçememişti. Bu yüzden bu kadınlardan birçoğuyla arabasına uzun bir halat bağlatarak aceleyle karda sürüklemiş ve çıkarmışlardı.

Trabzon'da bir yıldan biraz fazla kalan yazar ve şehrin Ruslar tarafından altı kez bombalanmasına şahit olmuştu. Rus savaş gemilerinin yaklaşması ufukta lekeler gibi görülürdü. Şehir Boztepe'de konuşlu gözlem noktasından gelen işaretlerle bilgilendirilir ve bunun üzerine şehir sakilerinin çoğu atlarıyla, inekleriyle ve hayvanlarıyla birlikte tehlike geçene kadar tepelere saklanmaya başlardı. Gemilerin yaklaştığı çoğu zaman haber verilirdi. Ancak ufukta görülmeleri bile halkın dağlara doğru kaçmasına sebep olur ve şehirde çok az kişi kalırdı.

Yazar, 1917 başlarında Rusya'nın Trabzon'u işgalinden kısa bir süre sonra İstanbul'a dönmeyi düşünmüştü ancak Rus işgali altındaki bu bölgeden çıkmanın tek yolunun Vladivostok şehri aracılığıyla olduğunu öğrenmişti. Biraz gecikmeden sonra, Petrograd ve Finlandiya üzerinden, Botni Körfezi'nin etrafından İsveç'e gitmek için izin almıştı. Bu, Trabzon'dan İstanbul'a yaklaşık 10.500 km'lik bir yol demektir.²⁵⁴

Heizer'in bu raporundan ayrı olarak Trabzon ve Karadeniz bölgesiyle ilgili şu haberler verilmişti. Sinop'ta kibrit fabrikası 1927'de Eylül ayında faaliyete geçecekti. Basına göre, bu fabrikanın kibrit üretimi ülkenin tüm ihtiyaçlarını karşılamak için yeterli olacaktı.²⁵⁵ Ayrıca Trabzon'da 1927 yılında modern bir un fabrikası kurulmuştu. Bu kuruluş, 100.000 TL sermayeli ve tam donanımlıydı.²⁵⁶

2.2.4.2. Doğu Anadolu'da Kaynaklar

Haziran 1920'de yayımlanan rapora göre Doğu Anadolu'nun tamamı maden kaynakları ile doluydu. Erzurum'dan yaklaşık 40 km uzaklıkta Hasankale (Pasinler) civarında büyük miktarlarda petrol vardı. Bu petrol uzun direklere paçavra sarıp kuyulara

²⁵⁴ Oscar S. Heizer, "War Months in Trebizond", *Levant Trade Review*, 9 (11), Kasım 1921, 910,916.

²⁵⁵ "Match Factory at Sinop Nears Completion", *Levant Trade Review*, 15 (6), Haziran 1927, 254.

²⁵⁶ "A Modern Flour Mill at Trebizond", *Levant Trade Review*, 15 (11), Kasım 1927, 492.

daldırarak elde edilirdi. Rapora göre Bakü’de kullanılan modern yöntemlerle daha fazla elde edilebilirdi. Hasankale’nin yakınında kükürt madenleri ve yoğun kömür yatakları vardı. Erzurum çevresinde çok sayıda kükürt ve demir kaynağı bulunurdu. Kars bölgesindeki Kağızman yakınlarında büyük miktarda tuz tabakası vardı ve aynı civarda muazzam miktarlarda mermere benzeyen tuhaf bir çeşit renkli taş bulunurdu. Bu taş elde etmede o kadar yumuşak ki bıçakla kesilebilir; ancak kesildikten sonra sertleşirdi.

Oltu çevresinde görünüşte antrasite benzer ama diğer tüm açılardan kehribar niteliklerine sahip zengin siyah kehribar (Oltu taşı) bulunurdu. Van bölgesinde bol miktarda petrol kaynağı vardı. Erzurum bölgesinde bulunan Kamaklı’da tuz yatakları ve kömür yatakları, kışın yüksek sıcaklıkta bulunan ancak yaz aylarında çok soğuk olan mineral su kaynakları da mevcuttu. Erzurum’a yaklaşık 70 kilometre uzaklıktaki Tercan’da daha fazla tuz yatakları vardı, ancak bu yatakların en zenginleri Doğu Anadolu bölgesinde bulunur ve tuz bakımından zengindir ki tüm Avrupa ve Asya’ya tedarik edebileceğine inanılırdı. Bitlis civarında, sakinlerin sarı bir boya elde ettikleri ve Bitlis ve Diyarbakır arasında boyalar çıkarılan bir antimon madeni vardı. Genel olarak bölgede bakır ve demir bol miktarda bulunurdu. İspir ve Kiskim (Yusufeli, Alanbaşı Köyü)’de antik altın madenlerinin izleri de vardı. Erzurum sınırlarında, sakinler tarafından ilkel bir şekilde çalışılan çok zengin bir gümüş madeni bulunurdu. Bu bölge Gümüşhane diye adlandırılırdı.²⁵⁷

Doğu bölgeleriyle ilgili bazı haberlere göre Türkiye’de büyük miktarda petrol taşıyan tabakalar içerdiği söylenen belirli bölgelerde kullanılmak üzere 1.000 TL sermayeyle bir petrol arama şirketi kurulmuştu. Şirketin projesine göre Mürefte (Tekirdağ ili Şarköy ilçesine bağlı kasaba) ve çevresindeki bölgelerde ve Van, Bitlis ve Erzurum, özellikle son araştırmacıların petrolün muhtemel varlığı hakkında en olumlu rapor verdikleri Tercan köyü civarında sondajlar yapılacaktı. Doğu vilayetlerinde petrol olan bölgelerin çok geniş bir alana yayıldığı tahmin edilmekteydi. Benzer şekilde Antalya civarında petrolün var olduğu bildirilmişti.²⁵⁸

2.2.4.3. Bursa İpeği

Dergide bulunan diğer önemli bir ticari yazı Türk ipek üretimi ile ilgiliydi. Aralık 1920’de yayımlanan rapora göre Bursa ve İzmit’te 1919-1920 yılları arasında koza üretimi

²⁵⁷ “Resources of Armenia”, **Levant Trade Review**, 8 (6), Haziran 1920, 440-442.

²⁵⁸ “Company Formed for the Exploitation of Turkish Petroleum”, **Levant Trade Review**, 15 (11), Kasım 1927, 492.

5.000-6.000 kg arasındaydı. Birinci Dünya Savaşı'ndan önce bu üretim 5.000.000-6.000.000 kg arasındaydı²⁵⁹ ve savaştan önceki üretim ile sonraki üretim arasında ciddi bir fark vardı. Bu farkın diğer bir nedeni Osmanlı'da ipek üreten başka bir merkez olan Lübnan'ın ipek üretim rakamlarının muhtemelen eklenmesiydi. Bursa ilinde 111 ipek fabrikası bulunurdu ve bu fabrikalarda işletilen Avrupa tarzı mancınık²⁶⁰ sayısı 6.533'tü. Tablo 47'de bölgedeki ipek fabrikalarının bulunduğu şehirler ile sayıları ve mancınık sayısı verilmiştir.

Tablo 47

1920 Yılında Türkiye'de İpek Fabrikalarının Bulunduğu Şehirler ve Mancınık Sayıları

Şehir	İpek Fabrikası Sayısı	Mancınık
Bursa	41	2,203
Gemlik-Mudanya	7	394
Pazarköy (Orhangazi)	8	404
Adapazarı	9	476
Çengiler	4	280
Yalova	2	120
Bilecik	24	1.600
Söğüt	16	1.056
Toplam	111	6,533

Kaynak: Levant Trade Review, 8 (7), Temmuz 1920, 552.

Bu fabrikaların %60'a yakını tahrip olmuştu ve savaştan sonra malzeme ve işçi eksikliğinden dolayı yapılamamıştı. Ayrıca koza üretiminin bu kadar düşmesinin diğer bir nedeni dut ağaçlarının yaklaşık yarısının savaş esnasında kesilmesiydi. Üretilen kozaların kilosu 130-150 kuruş arasında satılmıştı.²⁶¹

Ayrıca Aralık 1920'de yayımlanan diğer bir rapora göre aynı yıllarda koza mahsulü 350.000 kg olarak tahmin edilmiş ve önceki yıllarda bir kilo koza 2.2 TL'den satışa sunulmuştu. Savaş sırasında üretimde yakıt olarak kullanılan dut ağaçlarının yaklaşık %80'i tahrip edilmişti. İhracat için 1 kilo ham ipek 9 kilo taze koza veya 3 kilo kuru kozadan üretilirdi. Birinci Dünya Savaşı yıllarında kg (kilosu = 2,2 TL) cinsinden üretim Tablo 50'de gösterildiği gibiydi.

²⁵⁹ Yaş koza üretimi 1914/1915 yılı istatistiklerinde Eldem bu sayıyı 5.850.000 kg olarak vermiştir. 1 kg yaş kozadan 0,34 kg kuru kozaya, 1 kg ham ipek 8-14 kg yaş kozaya ve 1 kg ham ipek 3.5-4 kg kuru kozaya eşitti. Ayrıntılı bilgi için bkz. Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, 70.

²⁶⁰ Mancınık: İpekçi çıkırığı ve kozadan ipek sağlama işi. Mancınıkçı ise ipekçi çıkırığını kullanan kimse. Bkz. **Türkçe Sözlük**, Türk Dil Kurumu, (10. Baskı), Ankara, 2005, 1338.

²⁶¹ "Silk-Brusa District", **Levant Trade Review**, 8 (7), Temmuz 1920, 552.

Tablo 48

1912-1919 Yılları Arasında Türkiye’de Koza Üretimi

1912-13	3.185.859 Kg
1913-14	2.891.256
1914-15	1.902.653
1915-16	1.517.871
1916-17	1.757.566
1917-18	1.101.835
1918-19	1.000.000(tahmini)

Kaynak: Levant Trade Review, 8 (12), Aralık 1920, 1003.

Ayrıca bu yazıda ipek endüstrisinin yeniden gelişmesini engelleyen hususlar şu şekildeydi:

- Siyasî ve Askerî istikrarsızlık,
- Dut ağaçlarının tahrip olması nedeniyle koza arzının azalması,
- İşletme amaçlı sermaye yetersizliği,
- Ham ipek fiyatındaki düşüş.

Bursa ipeğinden ana ürün olarak krep kumaş (krepdösin), mendil ve çok az dokumada kullanılırdı. Diğer makaleden ayrı olarak Bursa’da 9 fabrika ile 300 iş eğirme makinesinin aktif olduğu belirtilmişti. Bu fabrikaların 3’ü Fransız, 5’i Ermeni ve 1’i Türk sermayesiydi. Fransız pazarına gönderilen bazı ipekler Amerikan modasına göre hazırlanırdı. Geçmişte Amerika’ya İtalyanlar ve Fransızlar aracılığıyla gönderilirdi ancak Amerikalılar ve üreticiler muhtemelen aracısız ipek ticareti yapmaya karar vermişlerdi. Savaştan önce Bursa’da küçük ve eski makinelerle donatılmış 83 iplik fabrikası ve 4.873 iş eğirme tezgâhı bulunurdu.²⁶²

2.2.4.4. Merzifon Bölgesinde Görünüm

Mayıs 1921’de yazılan bu rapor Merzifon ve bölgesi ile alakalıydı. Rapora göre Merzifon’da 1920-21 kışı çiftçiler için son derece elverişli geçmişti. Bu bölge son derece iyi bir tarımsal bir bölgeydi, kışlık buğday ise en önemli üründü. Buğdayı Türkiye kırmızı buğdayı ile aynı kalitedeydi ve dünyanın herhangi bir yerinde yenilmesi zordu. Sonbaharın uzun ayları boyunca toprak genellikle kuru kalır ve tarımsal işlemler durma noktasına gelirdi. Kar yağmaya başladığında toprağı örtü gibi sarar ve ekimi engellerdi. Ancak bu yıllarda nem Merzifon toprağına erken çökmüş ve kışın don olayları ve kar geç kalkmıştı.

²⁶² “Silk and Other Industries in Brusa, Turkey”, **Levant Trade Review**, 8 (12), Aralık 1920, 1000,1004.

Savaş koşulları sürdüğü bu yıllarda, sığır sayısında azalmasına ve insan gücünün eksikliğine rağmen çok fazla tarla ekilmişti.

Doğru istatistikler olmamasına rağmen halk 1921 hasadından ümit kârı. Bölgedeki arpa, kış buğdayına ve canlı hayvan için tahıl ve yem tedarikine iyi bir alternatifti. Birinci Dünya Savaşı ülkede atların, sığırların, mandaların, develerin, eşeklerin, koyunların ve keçilerin sayısını azaltsa da bu bölgede hayvan sayısında çok az eksikliğe neden olmuştu. Sığır ve koyun sürülerinin savaş öncesi sayılarının %50 ila 60 veya 75'inin yaşadığı ve yıllık üreme ile savaşın kayıplarını karşılayabileceği düşünülmüştü. Türk köylüler, koyun ve keçi ve sığırların bakımına özen gösterirlerdi. Anadolu'nun meraları ise çeşitli tarım ve hayvancılık işleri için elverişli haldeydi.

Samsun'a giden ana yolun çok büyük miktarda ticaret ve seyahat hacmi vardı. Anadolu'daki değirmenler yerel tüketim için iyi bir iri çeşit unu öğütür ve belirli bir miktarı da ihracat için çok iyi kalitede üretirdi. Kenevir, afyon, deri, meyve, sebze ve fındık, liman kentinden geçen deniz ticaretinin hacmini şişirmek için abartılı miktarlarda Samsun'a gönderilirdi. Savaş bu tür faaliyetlere ara verdiğinde bölgede 70 km kadar demiryolu tamamlanmayı bekliyordu. Son zamanlarda Türkler arasında yerel olarak hisse satmak, ana sermayeli bir şirketi oluşturmak, çok ihtiyaç duyulan ve çok arzu edilen ticaret arterini inşa etmek ve işletmek için bir hareket oluşmuştu. Çalışmaya başlayan Fransız şirketinin hakları sorusu bu bağlamda dikkate alınmamıştı. Bu bölgenin ticaretinde bir değişiklik daha vardı önce Ermenilerin olduğu yerlerde şimdi Türk tüccarların sayısının artışı gözüküyordu.

İstanbul'daki Ermenilerle ortak olan Türkler Manchester'dan pamuk ipliği ithal ederlerdi. Bunu Merzifon'dan bir merkez olarak dağıtırlar ve şehrin vergi veren kısmı olan sanayi kolundan ve toprak bölgesinden büyük pay alırlardı. Çeltik kömür madeni devlet himayesinde faaliyet gösterir ve yakın mahalde tüketim için yeterli kömür üretilirdi. Kömür sadece sıradan bitümlü sınıftaydı ancak çok az cüruf, taş veya diğer atık maddeler içerirdi. Bu durum ormanların çok hızlı bir şekilde seyretiltiği yerlerde insanlar için büyük bir nimetti. Kömür yüzeye yakın çıkarılırdı. İyi koşullar oluşturulup desteklendiğinde büyük miktarlarda çıkarılabilirdi. Türk Milliyetçilerinin (TBMM) gümüş madenlerinin işleyişine devam edeceği yönünde demeçleri vardı ama henüz bir girişim olmamıştı. Anadolu'nun

geniş ve çeşitli doğal kaynakları işletilmek için yerleşik barış düzenini ve gerekli koşullarının oluşturulmasını beklemişti.²⁶³

2.2.4.5. Diyarbakır'ın Dev Karpuzları

Mart 1924'te yayımlanan rapora göre Türk tarımının önemli ürünlerinden biri de Diyarbakır'ın dev karpuzlarıydı. İstanbul'da ABD Ticari Ataşesi Vekili R. O. Hall, Diyarbakır'ın dev karpuzlarıyla ilgili gözlemlerde ABD Ticaret Bakanlığı için ilginç bir rapor hazırlamıştı. Bu rapor, National Geographic dergisinde Mezopotamya karpuzlarının bazen 160 kg ağırlığa sahip olduğu belirtilen bir makalenin sonucu olarak ortaya çıkmıştı.

Georgia, ABD'de karpuz üretiminde ilk sırada yer aldığı için, ABD'deki Georgia eyaletinin bir yetkilisi, bu harika karpuzların bazı tohumlarını elde etmeye çalışmıştı. Hall, Mezopotamya'nın bildirilen büyüklükte karpuz yetiştiremediğini söylemişti. Bağdat yakınlarında yetişen karpuzlar küçük ve kalitesizken, Musul bölgesinde yetiştirilenlerin en büyüğü en fazla 40 kg ağırlığındaydı. Ancak Diyarbakır'da doğan ve şimdi İstanbul'da yaşayan bir Amerikalı olan Osmanlı vatandaşı, yıllar önce bir padişaha 90 okka veya 255 kg ağırlığında bir Diyarbakır karpuzu sunulduğunu ve Diyarbakır karpuzlarının bir kısmını bir devenin bile taşıyamayacağını söylemişti. Ankara'da bir Diyarbakır Milletvekili, her yıl kendi bölgesinde 40 veya 50 okka (141 kg kadar) ağırlığında birkaç karpuz yetiştirildiğini ve bazı iyi yıllarda çok daha büyük karpuz yetiştirildiğini belirtmişti. İyi bir yılda ara sıra karpuz 100 okkadan (282,6 kg) fazla olabilirdi.

Dicle Nehri'nin üst kısımlarında yer alan Diyarbakır'da bu nehir her yıl taşardı. Dev karpuzlar, sel boyunca zengin bir alüvyon tabakası bırakması sonucunda nehir boyunca oluşan taşkın ovalarında ve adalardaki kum ve alüvyonda yetiştirilirdi. Karpuz tohumları karpuzlar Mart ayında ekilir ve Ekim veya Kasım ayına kadar tam olgunluğa ulaşması için beklenirdi. Tohumlar kuyulara, havzalara veya çukurlara ekilirdi. Diyarbakır'ın eski bir sakini, kuyunun bir metre derinliğinde olması ve oldukça nemli bir seviyeye ulaşması gerektiğini belirtmekteydi. Ayrıca, kuyuda bir su birikintisi veya kuyu suyu oluşmayacaktı. Amerikalı bu vatandaş, kuyunun düz bir masa gömecek kadar büyük ve derin olması gerektiğini söylemişti. Kuyunun veya havzanın veya açmanın dibinde, toprakla 5 veya 6 kg zengin gübre karıştırılır üç ila beş tohum yüzeyin altına bir ayak ekilirdi. Sıcak havalarda, filizler 30 gün içinde görünürdü, ancak hava kötü ise, 40 veya 45 gün boyunca

²⁶³ "Outlook in Marsovan District, Anatolia", *Levant Trade Review*, 9 (5), Mayıs 1921, 350,353.

görünmeyebilirdi. Filizler görüldüğünde, ek toprak üzerlerine elenir veya etrafına toprak toplanılırdı. Kuyu veya hendek tamamen veya gerçekten küçük bir höyük oluşana kadar bu işlem tekrarlanırdı. Muhtemelen gübre, etrafa atılan veya üzerine çekilen toprakla da karıştırılırdı. Bu sayede çok uzun ve güçlü bir kök üretilir, zengin gübrelenmiş topraktan aşağıya inerek nemlenirdi. Bu şekilde beslenen her asma, 4 ila 6 karpuz taşırdı. Ancak en güçlü büyümeyi elde etmek için, biri hariç hepsi budanmalıydı. 100 kg veya daha ağır sarı kavunların da bazen aynı yöntemle üretildiği söylenirdi.²⁶⁴

2.2.4.6. Aydın'da İncir Üretimi

Konsolosluk raporlarından alınan ve Nisan 1920'de yayımlanan rapordaki bilgilere göre incir yetiştiriciliği en zengin alüvyon topraklarda gelişir ve özel iklim koşulları gerektirirdi. Yani Haziran'dan Ağustos'a kadar deniz meltemi ve 15 Ağustos'tan itibaren olgunluk döneminde kuzeyden gelen kuru rüzgârlar olmalıydı. Aydın ilinin incir üretim bölgesi Ayasuluk'tan Nazlı'ya kadar uzanan ana demiryolu hatlarının her iki yakasında 48 ila 108 km arasında yayılan bölgedeydi. Bu bölgeler önem sırasına göre Tablo 49'da gösterildiği gibiydi.

Tablo 49
1920 Yılı Aydın İncir Üretim Miktarı ve Mekânları

Yer	Miktar
Değirmencik	80-180.000 Torba
Ödemiş	48-72.000
Karapınar	40-48.000
Erbeyli	32-40.000
Balacık	32-40.000
Ayasuluk	26-32.000
Moralı Köy	16-20.000
Nazlı, Ömerli, Köşk	12-15.000
Toplam	308-471.000

Kaynak: Levant Trade Review, 8 (4), Nisan 1920, 202.

²⁶⁴ R. O. Hall, "The Giant Watermelons of Diarbekir", *Levant Trade Review*, 12 (3), Mart 1924, 102.

Her torba 100 kg veya 1 kental ağırlığında olan ve yukarıda belirtilen yerlerden Değirmencik ile Karapınar arasında kalan bölge en kaliteli inciri üretti. Muğla’da üretilen, “Hordas” denilen kalitesiz ve alkol yapımında kullanılan incirler dışında ikincil kalitede olsalar da diğer bölgelerden olanlar yenilebilir kabul edilirdi. İncir taşımacılığı demiryolu hattına yakın bölgelerde demiryolu ile Muğla’da ise deve ile yapılırdı. Yabani incirler olmazsa meyve kurur ve ağaçtan düşerdi. Her on ağaçtan birine, bir böceğin faaliyetiyle çevresindeki on ağacı verimli kılan bir demet yabani incir yerleştirilirdi.

İncir ağaçları özel bir bakım gerektirmediği için sahipleri tarafından hiçbir ekim masrafı yapılmazdı. İncirler olgunlaşır olgunlaşmaz toplanır ve kuruması için hasırların üzerine serilirdi. Toplanma sezonu 1 Ağustos’ta başlar ve Eylül sonuna kadar uzanırdı. İncir, İzmir pazarına ulaşır ulaşmaz, çeşitli ihracatçılar tarafından satın alınarak depolarına nakledilirdi. Orada kalitelerine göre ayrıştırılır ve Avrupa pazarlarının talepleri doğrultusunda farklı ebatlarda kutularda paketlenirdi.

Başlıca ithalatçı ülkeler, ihracatın %77’sini oluşturan İngiltere ve ABD’ydi. İkinci kalite ürün Almanya, Avusturya, Romanya ve Rusya’ya giderdi. Birinci Dünya Savaşı’ndan önce incirler kantar başına 80 kuruşa (3.25 \$) satılırdı. Savaş sırasında fiyat çok artmıştı. İncir üretimi, toplama masrafı, kurutma, yün poşetlere paketlenme, tren istasyonlarına nakliye ve bu istasyonlardan İzmir’e nakliye masrafı gibi çok küçük bir masrafa neden olurdu. Çalışma veya paketlenme gideri, günlük ücret oranına, hanların kirasına ve 11 okkalık tahta kutunun maliyetine bağlı olarak savaştan önce 2 kuruş iken savaştan sonra 29 kuruşa mal olurdu.²⁶⁵

Aydın’da İncir üretiminden ayrı olarak kâğıt üretimi için bir şirket kurulmuştu. Makineleri Almanya’dan sipariş edilmişti. Aydın’da mısır mahsulünün mevcut atık ürünleri hammadde için kullanılacaktı.²⁶⁶

2.2.4.7. Ankara ve Civarı Haberleri

Türk Milli Mensucat Şirketi tarafından inşa edilen kumaş fabrikasının açılışı, TBMM Başkanı Kazım Karabekir Paşa ve diğer Hükümet yetkililerinin huzurunda 2 Haziran’da Ankara’da gerçekleşmişti. Sekiz ay içinde yaklaşık 180.000 TL’ye mal olan bu fabrikada 70 işçi istihdam edilecekti ve günde 300 metre kumaş üretim kapasitesi olacaktı. Başkentteki

²⁶⁵ “Fig Production in Province of Aidin, Asia Minor”, **Levant Trade Review**, 8 (4), 262,264.

²⁶⁶ “Industry”, **Levant Trade Review**, 14 (1), Ocak 1926, 10,12.

diğer inşaat halindeki yapılar ise şunlardı; bir un fabrikası, bir buz üretim tesisi, bir yangın cihazı istasyonu, modern bir fırın ve bir belediye binası. Şehir sınırlarının ötesinde, yaklaşık 8 km'lik bir mesafede, son birkaç ay içinde çimento, tuğla ve fayans fabrikaları, enerji santrali, kireç fırınları ve bir kereste fabrikası da dâhil olmak üzere bir dizi küçük sanayi tesisi tamamlanmıştı.²⁶⁷

Konya yakınlarında modern bir tabakhane oluşturmak için 130.000 TL sermayeli bir Türk şirketinin kuruluşuna ilişkin duyuru yapılmıştı. Bu tabakhane müdürü ABD'de işi öğrenen bir Türk olacaktı.²⁶⁸ Ayrıca Konya yakınlarındaki Bor'da bir Türk konserve ve turşu fabrikasının finansmanını üstlenmeye yönelik planlar yapıldığı duyurulmuştu. Girişimin sermayesi 25.000 lira olacaktı.²⁶⁹ 100.000 Türk lirası sermayeye sahip bir şirketin Kütahya'daki kaybolan çini endüstrisini canlandırmak için kurulmuştu. Sanayi ve Maden Bakanlığı bu yatırımı desteklemişti.²⁷⁰ 6 Ekim 1926'da Kayseri'de bir tayyare ve motor fabrikası törenle hizmete açılmıştı.²⁷¹

²⁶⁷ "Cloth Factory is Opened", **Levant Trade Review**, 14 (7), Temmuz 1926, 283.

²⁶⁸ "A Modern Tannery Near Konia", **Levant Trade Review**, 13 (7), Temmuz 1925, 288.

²⁶⁹ "Pickle Factory Planned by Turkish Company", **Levant Trade Review**, 15 (6), Haziran 1927, 254.

²⁷⁰ "Kutahia Tiles", **Levant Trade Review**, 13 (8), Ağustos 1925, 334.

²⁷¹ "Aeroplane Factory", **Levant Trade Review**, 14 (10), Ekim 1926, 426.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Türkiye’de İkinci Meşrutiyet ve Cumhuriyet dönemlerinde, ticari faaliyetlerde bulunan Amerikan Levant Trade Review ‘in gözlemler ve yer yer resmî veriler eşliğinde aktardığı ekonomik bilgiler, söz konusu coğrafyanın yakın tarihi için oldukça önemlidir. Osmanlı Devleti Asya’dan başlayıp Avrupa’ya uzanan İpek ve Baharat yollarının ayrıca modern Levant ticaretinin merkezi konumunda stratejik bir alanda genişlemiştir. Dolayısıyla değişik toplum ve kültürlerin tüccarlarının uğrak noktası olan bir ekonomik zenginlik mevcuttu. Şüphesiz bu durum ülkeyi ekonomik ve kültürel anlamda eşsiz kılıyordu. Bu özellik ekonomik anlamda Osmanlı’dan Cumhuriyet’e kalan en önemli miraslardan birisiydi.

İncelenen raporlardan Amerikan Levant Ticaret Odası yöneticileri, Amerikalı konsololar ve konsolosluk temsilcileri Türkiye’nin ticari ve ekonomik omurgasını ithal ve ihraç edilebilecek kalemleri çok iyi belirlemişlerdi. Yine Amerikalıların bakış açısı ve anlayışıyla “Türkiye’den nasıl kazanç sağlayabilirim ve hangi alanda yatırım yapabilirim” düşüncesinden hareketle çıkarılan Levant Trade Review’e göre hazırlanan bu çalışmadan birçok sonuç çıkarıldı. Bu sonuçlardan birisi ve belki de en önemlisi Türkiye’nin ticaretinin önemli bir kısmının Levant merkezli olmasıdır. Bunun nedenleri Batılı devletlerin gelişmiş sanayileri, buharlı gemileri ve modernliğin simgesi olan demiryollarının kullanımınıydı. Bu kullanımlar deniz gücüne sahip olan denizaşırı emperyalist devletlerin doğmasına sebep oldu ve bundan sonra Türkiye’nin ekonomik yapısının merkezine Levant coğrafyasını oturttu. Türkiye’nin Batı Anadolu bölgesine ticari amaçlı, imtiyazlı demiryolları inşa etmesine ve bu sayede Anadolu’nun batı ve güney bölgelerindeki ürünlerini buharlı gemilerle taşımaya başladılar. Bu taşımada sadece tarım ürünleri değil ayrıca ham madde tedariki de önemli yer tutuyordu. Öyle ki Türkiye’de çıkarılan birçok madenin ticaretinde yabancıların imzası vardı. Raporlardan çıkardığımız sonuçlara göre bu dönemde Türkiye’de Batı ve Güney Anadolu’nun yanı sıra Karadeniz kıyılarında da ekonomik faaliyetler daha da aktifleşmişti. Trabzon’da son bulan ve tarihi geçmişi çok eskilere dayanan Tebriz-Erzurum-Trabzon transit ticaret yolu modern ulaşım ağlarına sahip olmamasına rağmen tarihin tozlu raflarına karışmadı ve aktif olarak kullanılmaya devam etti. Bu güzergâhtan ayrı olarak Güneydoğu Anadolu bölgesinin ve Kuzey Suriye’nin bereketli topraklarının ürünleri yapılan demiryolu hatlarıyla limanlara taşındı.

Bir başka çıkarıma göre 1911-1931 yılları arasında Türkiye'nin diğer bölümlerine nazaran Doğu Anadolu'dan Ankara'ya kadar olan kısmın birçok bölgesinde demiryolu yapılmamıştı. Bu bölgede demiryolu bulunmaması askeri ve siyasi alanların yanı sıra ekonomik başarısızlığa ve yetersizliğe de sebep olduğu anlaşılmaktadır. Eğer demiryolu hattı doğu bölgelerine dönebilseydi belki Levant merkezli olan Türkiye ticareti, doğu bölgelerinin de ekonomik istikrar sağlaması ve ticaret yollarının kullanılmasıyla daha orantılı bir şekilde dağılılabirdi. Sadece Batı eksenli olan dış ticarete doğudaki Asya ülkeleri de geniş bir yer tutabilir ve ülkenin doğu bölgelerinin gelişimi batıdaki şehirlerle aynı oranda sağlanabilirdi. Daha da önemlisi İpek ve Baharat yolları modern çehreye büründürüle bilirdi.

Diğer taraftan Türkiye'de İkinci Meşrutiyet ve Cumhuriyet dönemlerinde özellikle 1909-1913 yıllarında benimsenen klasik liberal iktisadi politikalarında tarım devleti olduğu kabullenildi ve incelediğimiz raporlardan vardığımız çıkarıma göre üretilen iktisadi politikalar tarım eksenliydi. Ancak modern çağların ilk zamanlarını oluşturan çalıştığımız dönem tarım dışında sanayi ve teknoloji yatırımlarına batılı yatırımcıların ve devletin istisnai yatırımları dışında pek fazla önem verilmemişti. Devlet eliyle yapılan teknik ve teknolojik makine, fabrika vb. yatırım yoktu. Kaldı ki ülkenin ihracata yönelik tarım yapan bölgelerinde kullanılan alet ve ekipmanlar dahi ithal ediliyordu. Bu durumda milli sermaye ülkede modern sanayi kuruluşlarına değil de yabancı ülkelere aktarılıyordu. Muhtemelen hem tarım üretimi için hem de ham maddeyi mamul maddeye dönüştürmek için sanayiye önem verilmesi ekonomik açıdan daha yararlı bir hale gelebilirdi. Bu önem Birinci Dünya Savaşı'ndan dolayı engelle karşılaşılsa bile kesintiye uğramazdı. Çünkü her anlamda Türkiye'nin dönüşümünü sağlayan müttefik Almanya ve Avusturya'dan yeterli destek alınabilirdi. Bu durumun önemi kısmen Cumhuriyet yönetiminin ilk yıllarında anlaşılmıştı ancak yine tarım politikaları temelli politikalar izlenmişti. Batılılaşma politikaları idari ve sosyal anlamda karşılık bulmuştu, ancak ekonomik anlamda netice alınamamıştı.

Çalıştığımız dönemde Türkiye'nin en önemli sorunları, modern ulaşım ağlarının eksikliği, modern sanayi kuruluşlarının olmaması, yeterli yerli ve yabancı sermayenin eksikliği gibi görünmektedir. Yapılan yatırımların verilen imtiyazlardan dolayı bir getirinin sağlamaması ve ayrıca modern maden teknik ve donanımlarının olmaması ve milli ve yerli sermayeyi yatırım yapacak bilinçli ticari kuruluşlarının bulunmaması veyahut dönemin şartlarından dolayı ülkedeki yönetimlere duyulan güvensizlik söz konusuydu. Bu güven sorunu İkinci Meşrutiyet döneminde milli iktisat politikası ile giderilmeye çalışılmıştı. Daha

sonra bu bilinç İzmir İktisat Kongresi'nde, misak-ı iktisadi politikası ile perçinlenmeye çalışılarak yeni devletin ve yeni ekonomik anlayışın temelini oluşturmuştu. Levant Trade Review'e göre Türkiye ekonomisi temelde tarım esashydı ve 1911-1931 yılları arasında yeni sınırlar ve yeni yönetim dışında bir farklılık pek fazla arz etmiyordu.

Amerikalıların çalışmalarından yola çıkarak tarım ülkesi olan Türkiye'nin 1911-1931 yılları arasında ekonomik ve sanayi gelişimini sağlamış devletler için yatırım yapmak adına bulunmaz bir fırsattı. Çünkü ülkenin gelişmiş bir sanayisi, hidro elektrik santralleri, yer altı ve yer üstü kaynaklarını kullanacak teknolojiye sahip değildi. Ayrıca Türkiye modern ekip biçme ve ürün elde etme alet ve edevatına sahip değildi. Tarımda modern sulama yöntemleri ve kanalları bulunmuyordu ki daha da önemlisi netice itibariyle çoğunlukla geleneksel yöntemler kullanılıyordu. Sermaye ve insan eksikliği Türk toplumunun gelişimini ve ilerlemesini yavaşlatmış, durgunlaştırmış hatta geriye doğru götürmüştü. Tarımda ve diğer iktisadi alanlarda yetişmiş insan eksikliğine sebebiyet vermişti. Bu eksiklik ise ekonominin gelişimine engel olmuştu.

Bu çalışmadan çıkardığımız sonuçlara göre Türkiye'nin iktisadi yapısını şu ürünler etrafında temellendiğini belirtebiliriz. Birincisi tarım ürünleridir. Bu ürünler tütün, ipek, fındık, kire, meyan kökü, afyon, pamuk vb. ürünlerdir. Ürünlerin elde edilme şekli ise XX. yüzyılın bu ilk çeyreğinde halen çoğunlukla geleneksel yöntemlerdi. Ancak Çukurova ve Batı Anadolu gibi yerlerde modern tarım aletleri ve ekipmanlarının kısmen de olsa kullanıldığı gözükmektedir. İktisadi temel taşların ikincisi madenlerdir. Madenler demiryolları yapımı için imtiyazlar elde eden şirketlere verilmişti. Bu kullanım hakkı birçok madenin ham şekilde çıkarılıp dış ülkelere gönderildikten sonra yani ham madenleri işleyecek teknolojisi olan ülkelere gönderildikten sonra tekrar ithal edilirdi. Bu durumda Türk sermayesinin yabancı bir ülkeye akması demektir. Üçüncü temel noktalardan birisi de demiryolları yapımıydı. Demiryolları dönemin en modern ulaşım araçlarıydı. Ancak Anadolu'da bu ulaşım araçlarının büyük bir kısmı yabancı şirketlerin elindeydi ve km garantisi ile yapılmıştı. Yani milli ve yerli hatlar çok azdı. Bu durumun sonuçları askeri ve ekonomik anlamda çok fazla olumsuzluğa neden olmuştu. Raporlardan anladığımız kadarıyla Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti demiryolları yapımına ve kullanılan özel demiryolları hatlarının devlet eline geçmesine çok fazla önem vermişti.

1911-1931 yılları arası hem eski Türk devletinin hem de yeni Türk devletinin ekonomik anlamda zayıf olduğu dönemlerdi. Çünkü belirtilen dönemlerin büyük

çoğunluğunda savaş ekonomileri geçerliydi. Savaş ekonomileri de yerli ve yabancı yatırımcı için bir güvensizlik ortamı demektir. Aynı zamanda kısıtlamalar, yokluklar, kıtlıklar ve insan eksikliği demektir. Bu olağanüstü durum hem Osmanlı Devleti'ni hem de Türkiye Cumhuriyeti'ni zayıf kılmıştı. Özellikle Birinci Dünya Savaşı'ndan dolayı tarım üretimi durmuş vaziyetteydi. Türk parasının değeri sürekli azalmış ve alım gücü düşmüştü. Madenlerin işletilmesi ise Birinci Dünya Savaşı'ndan ötürü durdurulmuştu. Müttefiklerin ülkede yaptığı yatırımlar geçici olarak askıya alınmıştı. Özellikle Batı Anadolu ve İç Anadolu bölgesindeki şehirlere ciddi maddi girdisi olan halı ve kilim üretimi kesildiği kesilmişti. Bu duraksama ciddi ekonomik girdileri engellemişti. Öyle ki sadece İzmir ve civarından halı ve kilim üretiminden 1913'te 600.000 altın TL kazanılmıştı. Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra önem verilen belli başlı alanlar vardı. Birincisi tarım, ikincisi ulaşım ve üçüncüsü sanayileşmeydi. Cumhuriyet yönetimi ülkenin karayolları ve demiryolları yapımına çok önem vermiş ve ciddi çalışmalar yapmıştı. Ayrıca tarımsal üretim konusunda çiftçilere yardımlarda bulunulmuştu.

İncelediğimiz raporlar doğrultusunda vardığımız kanı şuydu: İkinci Meşrutiyet, Millî Mücadele ve Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarında bölgesel ve genel konular ekseninde Anadolu'nun iktisadi dinamikleri aynıydı. İktisadi anlamda izbeye saklanmış ekonomik noktalar gün yüzüne çıkarılmaya çalışılarak Türkiye'nin ekonomik tarihine yardımcı olunmaya çalışılmıştır. Bu tarihsel izbe hem Osmanlı Devleti'nin ve Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin resmî belgeleri ile hem de bu bölgede ekonomik faaliyetlerde bulunan ve bu faaliyetleri belgelendiren diğer ülkelerin raporları ile daha da karılarak açıklanabilirdi. Son söz olarak şunu söylemekte fayda var; Türkiye Cumhuriyeti yöneticileri Osmanlı'dan miras kalan ve ekonomiyi aksatan yönleri iyi tespit etmişlerdi ve politikalarını aksayan yönleri onarma amaçlı belirlemişlerdi.

KAYNAKÇA

KİTAPLAR

- Armaoğlu, Fahir, **Türk-Amerikan İlişkileri 1919-1997**, Kronik Kitap, İstanbul 2017.
- Eldem, Vedat, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, TTK Basımevi, Ankara 1994.
- Erhan, Çağrı, **Türk-Amerikan İlişkilerinin Tarihsel Kökenleri**, İmge Kitabevi, (2. Baskı), Ankara 2015.
- Erol, Mine, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Amerika Birleşik Devletleri'yle Yaptığı Ticaret Antlaşmaları**, Damla Matbaacılık, Konya.
- Fendoğlu, Hasan Tahsin, **Modernleşme Bağlamında Osmanlı- Amerika ilişkileri**, Beyan Yay., İstanbul 2002.
- Gündüz, Tufan (Ed.), **Osmanlı Tarihi El Kitabı**, Grafiker Yayınları, Ankara 2014
- İktisat Esaslarımız, 17 Şubat-4Mart 1339 Tarihine Kadar İzmir'de Toplanan İlk Türk İktisat Kongresi'nde Kabul Olunan Esaslar ve İrad Olunan Nutuklar**, İzmir Anadolu Matbaası, TBMM Kütüphanesi, Esas No: 1936/1381.
- Kocabaşoğlu, Uygur, **Anadolu'daki Amerika, Kendi Belgeleriyle 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Amerikan Misyoner Okulları**, İmge Kitabevi, (3. Baskı), Ankara 2000.
- Kurmuş, Orhan, **Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi**, Yordam Kitap, İstanbul 2007.
- Küçükkuşurlu, Murat, **Erzurum Çarşı Pazar, Eski Erzurum Çarşıları ve Üretim Mekanları**, Çizgi Kitabevi, Konya 2018.
- Kütükoğlu, Mübahat S., **Balta Limanı'na Giden Yol Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1850)**, TTK Yay., Ankara 2013.
- Mansel, Philip, **Levant, Akdeniz'de İhtişam ve Felaketler**, Everest Yayınları, İstanbul 2011.
- Pamuk, Şevket, **Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi**, İletişim Yay., (11. Baskı), İstanbul 2017.
- Sander, Oral, Kurthan Fişek, **Türk-ABD Silah Ticaretinin İlk Yüzyılı (1829-1929)**, İmge Kitabevi, (2. Baskı), Ankara 2007.

Şafak, Nurdan, **Osmanlı-Amerikan İlişkileri**, OSAV Yay., İstanbul 2003.

Toprak, Zafer, **Türkiye’de Milli İktisat 1908-1918**, Doğan Kitap, (1.Baskı), İstanbul 2012.

Wood, Alfred C., **Levant Kumpanyası Tarihi**, çev. Çiğdem Erkal İpek, Doğu-Batı Yay., Ankara 2013.

MAKALELER

“A Cotton Factory at Eyuob”, **Levant Trade Review**, 16 (5), Mayıs 1928,184.

“A Cotton Ginning Plant at Adana”, **Levant Trade Review**, 13 (7), Temmuz 1925, 289.

“A Glucose Factory in Smyrna”, **Levant Trade Review**, 17 (7), Ağustos 1929, 256.

“A Modern Flour Mill at Trebizond”, **Levant Trade Review**, 15 (11), Kasım 1927, 492.

“A Modern Tannery Near Konia”, **Levant Trade Review**, 13 (7), Temmuz 1925, 288.

“Aeroplane Factory”, **Levant Trade Review**, 14 (10), Ekim 1926, 426.

“Agricultural Machinery in Asia Minor”, **Levant Trade Review**, 3 (2), Eylül 1913, 136.

“Agricultural Situation in Turkey”, **Levant Trade Review**, 13 (3), Mart 1925, 116.

“Ahmed İzzet Bey Outlines Possibilities of Proposed Free Zone”, **Levant Trade Review**, 14 (9), Eylül 1926, 375-376.

“American Capital in Asia Minor, The Ottoman-American Development Company” **Levant Trade Review**, 11 (4), Nisan 1923, 198-202.

“American Lumber”, **Levant Trade Review**, 5 (1), Haziran 1915, 91.

“American Oils in Turkey”, **Levant Trade Review**, 5 (3), Aralık 1915, 296-297.

“American Petroluemin Turkey”, **Levant Trade Review**, 2 (3), Aralık 1912, 270-271.

“Asia Minor Trade”, **Levant Trade Reivew**, 9 (5), Mayıs 1921, 400.

“Cloth Factory is Opened”, **Levant Trade Review**, 14 (7), Temmuz 1926, 283.

“Coaldfields in Turkey”, **Levant Trade Review**, 1 (2), Kasım 1911, 182-184.

“Commercial Importance of the Port of Smyrna”, **Levant Trade Review**, 14 (1), Ocak 1925, 16-18.

“Company Formed fort he Explotation of Turkish Petroluem”, **Levant Trade Review**, 15 (11), Kasım 1927, 492.

- “Copper Mining in Turkey”, **Levant Trade Review**, 4 (4), Mart 1915, 412-413.
- “Cotton Crop in Turkey”, **Levant Trade Review**, 1 (2), Kasım 1911, 189.
- “Crop Condition at Smyrna”, **Levant Trade Review**, 1 (1), Haziran 1911, 102-104.
- “Djavid Bey and His Program”, **Levant Trade Review**, 1 (4), Mart 1912, 426.
- “Dutch Firm Proposes to Build Sugar Factory at Mersina, **Levant Trade Review**, 16 (3), Mart 1928,109.
- “Economic Policy of The Young Turcs”, **Levant Trade Review**, 1 (3), Aralık 1911, 252-256.
- “Economic Reforms in Turkey”, **Levant Trade Review**, 5 (2), Eylül 1915, 185-187.
- “Export of Skins from Turkey”, **Levant Trade Review**, 8 (2), Şubat 1920, 138.
- “Fig Production in Province of Aidin, Asia Minor”, **Levant Trade Review**, 8 (4), 262-264.
- “Fires in Constantinople”, **Levant Trade Review**, 9 (10), Kasım 1921, 880.
- “Ford Motor Company Export Inc., Istanbul”, **Levant Trade Review**, 18 (2), Şubat 1930, 41-46.
- “Foreign Companies in Turkey”, **Levant Trade Review**, 13 (12), Aralık 1925, 522.
- “Foreign Trade of Turkey 1930”, **Levant Trade Review**, 19 (3), Mart 1931,90-92.
- “Free Zone Planned for Constantinople”, **Levant Trade Review**, 14 (8), Ağustos 1926, 326.
- “French Firm Undertakes Construction of Explosives Factory”, **Levant Trade Review**, 16 (3), Mart 1928, 109.
- “Goverment Aid to Turkish Farmers”, **Levant Trade Review**, 11 (11), Kasım 1923, 616.
- “History of American Cotton Goods İn Turkey”, **Levant Trade Review**, 1 (4), Mart 1912, 363.
- “Industry”, **Levant Trade Review**, 14 (1), Ocak 1926, 10-12.
- “Irrigation in Anatolia”, **Levant Trade Review**, 1 (1), Haziran 1911, 59-61.
- “Kambiyo Komisyonu”, **İktisadiyyat Mecmuası**, 2 (51), 5 Nisan 1333, 1-5.
- “Kutahia Tiles”, **Levant Trade Review**, 13 (8), Ağustos 1925, 334.
- “Machinery for Turkey”, **Levant Trade Review**, 5 (3), Aralık 1915, 250-251.

- “Marble in Turkey”, **Levant Trade Review**, 5 (4), Mart 1916, 408.
- “Match Factory at Sinop Nears Completion”, **Levant Trade Review**, 15 (6), Haziran 1927, 254.
- “Means of Communication and Transportation, Constantinople”, **Levant Trade Review**, 8 (1), Ocak 1920, 76-78.
- “Meerschaum Production in Turkey”, **Levant Trade Review**, 14 (9), Eylül 1926, 376.
- “Meerschaum”, **Levant Trade Review**, 1 (2), Kasım 1911, 186-187.
- “Mineral Resources in the District of Mersine”, **Levant Trade Review**, 1 (2), Kasım 1911, 142-144.
- “Mineral Resources in the Harput Region”, **Levant Trade Review**, 1 (2), Kasım 1911, 154-156.
- “Mineral Resources in the Smyrna Region”, **Levant Trade Review**, 1 (2), Kasım 1911, 144-148.
- “Mineral Resources in The Trebizond Region”, **Levant Trade Review**, 1 (2), Kasım 1911, 131-139.
- “Mineral Wealth of Asia Minor “, **Levant Trade Review**, 6 (1), Haziran 1916, 58-64.
- “Mustapha Kemal Pasha Announces Economic Policy”, **Levant Trade Review**, 14 (11), Kasım 1926, 464.
- “Navigation in the Vilayet of Hundavendighiar”, **Levant Trade Reivew**, 2 (4), Mart 1913, 377-378.
- “Number of Domestic Animals in Turkey”, **Levant Trade Review**, 13 (8), Ağustos 1925, 338.
- “Olive Oil Crops in Smyrna”, **Levant Trade Review**, 2 (4), Mart 1913, 376.
- “Outlook in Marsovan District, Anatolia”, **Levant Trade Review**, 9 (5), Mayıs 1921, 350-353.
- “Pickle Factory Planned by Turkish Company”, **Levant Trade Review**, 15 (6), Haziran 1927, 254.
- “Progres in Cilicia”, **Levant Trade Review**, 1 (4), Mart 1912, 442-444.

- “Public Works in Turkey”, **Levant Trade Review**, 5 (3), Aralık 1915, 277-278.
- “Railways in Turkey”, **Levant Trade Review**, 17 (10), Kasım 1929, 361-368.
- “Resources of Armenia”, **Levant Trade Review**, 8 (6), Haziran 1920, 440-442.
- “Roads in Anatolia”, **Levant Trade Review**, 9 (7), Temmuz 1921, 506-510.
- “Silk and Other Industries in Brusa, Turkey”, **Levant Trade Review**, 8 (12), Aralık 1920, 1000-1004.
- “Silk in Turkey”, **Levant Trade Review**, 1 (3), Aralık 1911, 280-286.
- “Silk-Brusa District”, **Levant Trade Review**, 8 (7), Temmuz 1920, 552.
- “Smyrna Commercial Activity”, **Levant Trade Review**, 8 (3), Mart 1920, 196.
- “Smyrna Tanneries”, **Levant Trade Review**, 10 (7), Temmuz 1922, 484-486.
- “Smyrna Trade Conditions”, **Levant Trade Review**, 3 (1), Haziran 1913, 46-49.
- “Smyrna’s Nuts, Figs and Olive Oil”, **Levant Trade Review**, 1 (2), Kasım 1911, 201-204.
- “Steamship Facilities”, **Levant Trade Review**, 1 (1), Haziran 1911, 3-4.
- “Sugar Factory Opens Soon”, **Levant Trade Review**, 14 (7), Temmuz 1926, 283.
- “Tannin-Production in Turkey”, **Levant Trade Review**, 8 (5), Mayıs 1920, 362.
- “Telephone System for Constantinople”, **Levant Trade Review**, 2 (2), Eylül 1912, 166.
- “Telephones at The Capital”, **Levant Trade Review**, 1 (1), Haziran 1911, 26.
- “The Agricultural Situation in thr Provinces”, **Levant Trade Review**, 8 (2), Şubat 1920, 116-120.
- “The Cilician District of Turkey”, **Levant Trade Review**, 17 (10), Kasım 1929, 374-376.
- “The Coal Bed of Ereğli-Zonguldak”, **Levant Trade Review**, 12 (7), Temmuz 1924, 306-308.
- “The Economic Kongress at Smyrna”, **Levant Trade Review**, 11 (4), Nisan 1923, 210- 216.
- “The Forests of Anatolia”, **Levant Trade Review**, 8 (8), Ağustos 1920, 620-624.
- “The Future of Constantinople”, **Levant Trade Review**, 6 (3), Aralık 1916, 219-222.
- “The Gary Tobacco Company and The Production of Turkish Tobacco”, **Levant Trade Review**, 11 (3), Mart 1923, 130-134.

- “The Hide and Leather Industry in Turkey”, **Levant Trade Review**, 13 (8), Ağustos 1925, 346-350.
- “The Merchant Marine of Turkey”, **Levant Trade Review**, 8 (1), Ocak 1920, 24-28.
- “The Second Hand Clothing Market in Turkey”, **Levant Trade Review**, 4 (4), Eylül 1915, 418.
- “The Sesame Industry in the Smyrna District”, **Levant Trade Review**, 8 (11), Kasım 1920, 908.
- “The Smyrna Fig Season”, **Levant Trade Review**, 1 (2), Kasım 1911, 182.
- “The Turkish Carpet Industry”, **Levant Trade Review**, 16 (8), Ağustos 1928, 300-303.
- “The Vilayet of Adana”, **Levant Trade Review**, 12 (5), Mayıs 1924, 210-212.
- “Tobacco Notes”, **Levant Trade Review**, 14 (1), Ocak 1926, 22-26.
- “Trade in the Near East”, **Levant Trade Review**, 1 (1), Haziran 1911, 19-20.
- “Tragacanth”, **Levant Trade Review**, 8 (4), Nisan 1920, 316-320.
- “Turkish Aims”, **Levant Trade Review**, 11 (11), Kasım 1923, 624.
- “Turkish Gum Tragacanth”, **Levant Trade Review**, 1 (4), Mart 1912, 404.
- “Turkish Imports and Exports”, **Levant Trade Review**, 11 (12), Aralık 1923, 662.
- “Turkish Opium”, **Levant Trade Review**, 17 (7), Ağustos 1929, 248-249.
- “Turkish Production of Lemons and Oranges”, **Levant Trade Review**, 13 (12), Aralık 1925, 516.
- “Turkish Railway Budget”, **Levant Trade Review**, 13 (7), Temmuz 1925, 298.
- “Turkish Rugs”, **Levant Trade Review**, 5 (1), Haziran 1915, 97-98.
- “Turkish Trade in Licorice”, **Levant Trade Review**, 2 (2), Eylül 1912, 202-203.
- “Turkish-American Commercial Treaty”, **Levant Trade Review**, 18 (1), Ocak 1930, 3.
- “War Finance and Banking in Turkey”, **Levant Trade Review**, 8 (7), Temmuz 1920, 536-538.
- “Water Supply in Constantinople”, **Levant Trade Review**, 1 (2), Kasım 1911, 199-200.
- “Wool and Mohair”, **Levant Trade Review**, 8 (5), Mayıs 1920, 378-380.

- Alp, Tekin, "Milli İktisada Doğru", **İktisadiyyat Mecmuası**, 1 (1), 1331, 1.
- Andrus, A. N. "The Vilayet of Diarbekir, Turkey, Commercially Considered", **Levant Trade Reivew**, 6 (2), Eylül 1916, 159-162.
- Baytop, Asuman-Gözler, Tekand, "Türk Kitre Zamkının Menşei ve Terkibi Hakkında", **İstanbul Üniversitesi Eczacılık Fakültesi Mecmuası**, 7 (56), 1971, 56-65.
- Briggle, Lester W., "An Agriculturist in Asia Minor, April 1925", **Levant Trade Review**, 13 (5), Mayıs 1925, 200-202.
- Calvert, F. R. J., "Farming in the Dardanelles District", **Levant Trade Reivew**, 2 (1), Haziran 1912, 28-29.
- _____ "Farming in the Dardanelles District", **Levant Trade Reivew**, 2 (2), Eylül 1912, 127.
- _____ "Farming in the Dardanelles District", **Levant Trade Reivew**, 2 (3), Aralık 1912, 242-244.
- _____ "Farming in the Dardanelles District", **Levant Trade Reivew**, 2 (4), Mart 1913, 373.
- _____ "Farming in the Dardanelles District", **Levant Trade Reivew**, 3 (1), Haziran 1913, 8.
- _____ "The Possibilities of Adana and Cilician Plain", **Levant Trade Review**, 4 (2), Eylül 1914, 148-149.
- Cumberland, W. W., "American Investments in Turkey", **Levant Trade Review**, 7 (6), Kasım 1919, 340-344.
- Debbas, John, "Progress in Cilicia", **Levant Trade Review**, 2 (2), Eylül 1912, 186-189.
- Djiras, Emile, "Turkish Forests", **Levant Trade Review**, 6 (1), Haziran 1916, 47-51.
- E. Allen, Charles, "Economic Position of Adrionople", **Levant Trade Review**, 5 (4), Mart 1916, 370-374.
- _____ "Hide and Skin Trade of Constantinople", **Levant Trade Review**, 8 (12), Aralık 1920, 1004.
- _____ "Turkish Market for Cement", **Levant Trade Review**, 5 (1), Haziran 1915, 34-36.

- Edelman, Samuel, "Commercial Importance of Samsoun", **Levant Trade Review**, 1 (2), Kasım 1911, 196-198
- F. Lange, Erwin, "Brusa Silk and America", **Levant Trade Reivew**, 5 (2), Eylül 1915, 170-173.
- _____ "Brusa, Past Present and Future", **Levant Trade Review**, 5 (3), Aralık 1915, 260-266.
- F. Nickoley, Edw., "The New National Bank of Turkey", **Levant Trade Review**, 6 (3), Aralık 1916, 238-246.
- Fikry, Vahid, "Cotton Growing in Turkey", **Levant Trade Review**, 14 (9), Eylül 1926, 372-374.
- _____ "Cotton Growing in Turkey", **Levant Trade Review**, 14 (10), Ekim 1926, 410.
- Fischer, Paul B., "Araba Transportation in Anatolia", **Levant Trade Review**, 8 (2), Şubat 1920, 126-130.
- Freres, Vayanos, "Conditions in Konia", **Levant Trade Reivew**, 2 (1), Haziran 1912, 90-94.
- Ghevond, George, "Conditions in Armenia", **Levant Trade Review**, 1 (1), Haziran 1911, 114-116.
- _____ "Conditions in Armenia", **Levant Trade Review**, 3 (4), Mart 1914, 365-369.
- _____ "Harput Notes" **Levant Trade Review**, 1(2) Kasım 1911, 208.
- _____ "Trade Conditions in Armenia", **Levant Trade Review**, 2 (4), Mart 1913, 383- 385.
- Gibbons, Herbert Adams, "Home of the Meerschaum Pipe", **Levant Trade Review**, 3 (2), Eylül 1913, 130-132.
- Gordon, Leland J., "American Commercial Relations with Turkey", **Levant Trade Review**, 16 (5), Mayıs 1928, 175-178.
- _____ "American Commercial Relations with Turkey", **Levant Trade Review**, 16 (6), Haziran 1928, 215-218.
- Gökalp, Ziya, "Millet Nedir Milli İktisad Neden İbarettir", **İktisadiyyat Mecmuası**, 1331, 1(1), 3.

- Güler, Yavuz, “Osmanlı Devleti Dönemi Türk-Amerikan İlişkileri (1795-1914)”, **Gazi Üniversitesi Kırşehir Eğitim Fakültesi Dergisi**, 6 (1), 2005, 227-240.
- Hall, R. O., “The Giant Watermelons of Diarbekir”, **Levant Trade Review**, 12/3, Mart 1924, 102.
- Heck, Lewis, “Modern Agricultural Machinery and Methods in Turkey”, **Levant Trade Review**, 13 (2), Şubat 1925, 47-50.
- _____ “New Avenues on Trade in the Near East”, **Levant Trade Review**, 8 (7), Temmuz 1920, 516-520.
- _____ “Sivas and Its Future”, **Levant Trade Reivew**, 4 (1), Haziran 1914, 42-44.
- _____ “The Adana International Exposition”, **Levant Trade Review**, 12 (6), Haziran 1924, 241-244.
- _____ “The Alum Production of Shabin Kara-Hisar”, **Levant Trade Reivew**, 3 (3), Aralık 1913, 276-280.
- Heizer, Oscar S., “Trade of Turkey”, **Levant Trade Review**, 4 (2), Mart 1915, 134.
- _____ “War Months in Trebizond”, **Levant Trade Review**, 9 (11), Kasım 1921, 910-916.
- Horton, George, “Hides and Skins in Smyrna”, **Levant Trade Review**, 9 (7), Temmuz 1921, 526-528.
- I. Nathan, Edward, “Agricultural Machinery in The District of Adana”, **Levant Trade Review**, 5 (3), Aralık 1915, 252.
- _____ “Agricultural Implements and Machinery in Mersina-Adana District”, **Levant Trade Review**, 4 (2), Eylül 1914, 146.
- _____ “Cotton Crop İn Asia Minor”, **Levant Trade Review**, 1 (4), Mart 1912, 362.
- _____ “Mining Activity in Cilicia”, **Levant Trade Review**, 1 (1), Haziran 1911, 54.
- K. Getchell, Dana, “Agriculture in the Vicinity of Marsovan, Turkey”, **Levant Trade Reivew**, 6 (1), Haziran 1916, 85-86.
- Kara, Adem, “Osmanlı Devleti- ABD Ticari İlişkileri”, **Akademik İncelemeler Dergisi**, 2 (1), 2006, 35-49.

- Karabulut, Yalçın, “Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı”, **Ankara Üniversitesi Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi**, (6), 1997, 163-188.
- Karakoç, Ercan, Hasan Küçük, “Osmanlı-Amerika Ticari İlişkilerinin Gelişiminde Önemli Bir Kişi Başkonsolos Gabriel Bie Ravndal (1865-1950)”, **5. Yıldız Sosyal Bilimler Kongresi** 13-15 Aralık 2018, 16-27.
- Kurat, Akdes Nimet, “Amerika’nın Cezayir ile Olan Münasebetleri”, **Tarih Dergisi**, (32), Haziran 2011, 689-730.
- _____ “Berberi Ocakları ile Amerika Birleşik Devletleri Münasebetleri (1774- 1816)”, **Tarih Araştırmaları Dergisi**, 2 (2), Ocak 1964, 175-213.
- Lambriche, E. K., “Agricultural Machinery in Smyrna District”, **Levant Trade Review**, 4 (2), Eylül 1914, 182-185.
- Lykiardopoulos, Demosthenes, “Notes From Cilicia”, **Levant Trade Review**, 1 (1), Haziran 1911, 110-112.
- Mcilvaine, Wilfred, “Future of Konia”, **Levant Trade Reivew**, 4 (4), Mart 1915, 350-353.
- Mears, E. G., “Needs in Asia Minor Agricultural Implements”, **Levant Trade Review**, 8 (2), Şubat 1920, 154-156.
- Megabane, G. H. “A Glance at Aintab”, **Levant Trade Reivew**, 3 (4), Mart 1914, 372- 373.
- Montesanto, Isaiah, “Agriculture in Norhern Asia Minor”, **Levant Trade Review**, 4 (3), Aralık 1914, 280-281.
- _____ “Concrete Buildins in Trebizond”, **Levant Trade Review**, 3 (3), Aralık 1913, 248.
- _____ “Market of Trebizond”, **Levant Trade Review**, 5 (3), Aralık 1915, 270-273.
- _____ “Prospects at Trebizonde”, **Levant Trade Review**, 1 (1), Haziran 1911, 92-94.
- _____ “Transit Traffic of Persia through Trebizond”, **Levant Trade Review**, 3 (1), Haziran 1913, 18-21.
- _____ “Trebizond District”, **Levant Trade Review**, 1 (3), Aralık 1911, 316-327.
- _____ “Trebizond District”, **Levant Trade Review**, 3 (2), Eylül 1913, 144.
- Norton, Thomas H. “Cotton Oil in Turkey”, **Levant Trade Review**, 5 (4), Mart 1916, 328-334.

- Obegi, Charles, "The Pistachio Market of Aintab", **Levant Trade Review**, 3 (3), Aralık 1913, 240.
- P. Keeler, Erwin, "Survey of The Turkish Lumber Market", **Levant Trade Review**, 15 (12), Aralık 1927, 530-531.
- Peter, William, "Commercial Importance of Samsoun", **Levant Trade Review**, 3 (2), Eylül 1913, 118.
- _____ "Samsoun", **Levant Trade Review**, 1 (2), Kasım 1911, 222.
- _____ "Situation at Samsun", **Levant Trade Review**, 4 (4), Mart 1915, 349.
- Ravndal, Gabriel Bie, "American Commercial Organizations in Foreign Countries", **Levant Trade Review**, 3 (3), Aralık 1913, 206-212.
- _____ "American Iron and Steel Manufacturers in the Ottoman Empire", **Levant Trade Review**, 5 (3), Aralık 1915, 280-282.
- _____ "Automobiles in Turkey", **Levant Trade Review**, 5 (4), Mart 1916, 397-403.
- _____ "Commercial Review of Turkey I", **Levant Trade Review**, 2 (2), Eylül (1912), 138-151.
- _____ "Commercial Review of Turkey II", **Levant Trade Review**, 2 (3), Aralık 1912, 222-234.
- _____ "Constantinople Rug and Carpet Market", **Levant Trade Review**, 10 (9), Eylül 1922, 634-635.
- _____ "Land Ownership in Turkey", **Levant Trade Review**, 12 (3), Mart 1924, 100.
- _____ "Trade of Turkey for 1920", **Levant Trade Review**, 10 (3), Mart 1920, 211-225.
- _____ "Turkey's Trade in Foreign Rice", **Levant Trade Review**, 6 (1), Haziran 1916, 30-36.
- Russell, J. Mac D., "The Mineral Resources of Turkey", **Levant Trade Review**, 15 (10), Ekim 1927, 421-426.
- _____ "The Mineral Resources of Turkey", **Levant Trade Review**, 15 (11), Kasım 1927, 469-477.

Şimşir, Bilal, “Türk-Amerikan İlişkilerinin Yeniden Kurulması ve Ahmet Muhtar Bey'in Washington Büyükelçiliği (1 resimle birlikte)”, **Belleten**, 41 (162), Nisan 1977, 277-356.

Tezel, Yahya Sezai, “Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist Miydi? Chester Ayrıcalığı”, **Ankara Üniversitesi SBF Dergisi**, 25 (4), Nisan 1970.287-318.

Toprak, Zafer, “Osmanlı'da ‘Ecnebi’ Ticaret Odaları,” **Finans Dünyası**, Şubat 1990, 78-81.

Turan, Şerafettin, “Levant “, (**DİA**), (23), 2003, 145-147.

Uygun, Süleyman, “Batılıların Gözdesi Meyan Kökü ve Üzerine Yaşanan Rekabet”, **OTAM**, (37), 2015, 337-373.

Ürkmez, Naim, “Ermenilerin Kontrol Noktası: İskenderun Limanı”, **Turkish Studies**, 8 (5), 2013, 901-917.

White, G. E., “Agriculture in the Region of Merzifoun”, **Levant Trade Reivew**, 2 (1), Haziran 1912, 36-43.

Yılmaz, Bülent, “Pazırık'dan Günümüze Türk Halı Sanatı”, **Oğuz-Türkmen Araştırmaları Dergisi I**, (1), Aralık 2017, 98-106.

Zelveyan, Nicham M., “Notes from Mersina”, **Levant Trade Review**, 4 (2), Eylül 1914, 146.

SÖZLÜKLER

Cambridge Learner's Dictionary English-Turkish, Cambridge Üniversitesi Yay., 2009.

Develioğlu, Ferit, **Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat**, Yay. Hazırlayan Aydın Sami Güneyçal, (30. Baskı), Aydın Kitabevi Yayınları, Ankara 2013.

Eseryel, Selçuk, **A Dictionary of Economic Terms, English-Turkish, Turkish-English**, Öztürk Yay., Ankara 1974.

Redhouse İngilizce-Türkçe Sözlük, Redhouse Yayınevi, (On altıncı Basım), İstanbul 1989.

Türkçe Sözlük, Türk Dil Kurumu Yay., (10. Baskı), Ankara 2005.

İNTERNET KAYNAKLARI

Kayseri İl Kültür Müdürlüğü Web Sitesi, <http://kayseri.ktb.gov.tr/TR-55145/geleneksel-el-sanatlari.html>, (09.05. 2020).

<https://tureng.com/tr/turkce-ingilizce>

<https://dictionary.cambridge.org/tr/>.

www.dlir.org (Digital Library for International Research)

TEZLER

Avcı, Ayşegül, “**Yankee Levantine: David Offley and Ottoman-American Relations in the Early Nineteenth Century**”, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İhsan Doğramacı Bilkent Üniversitesi, Ekonomi ve Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı, Ankara 2016.

Goodman, Robert Carey, **The Role of the tobacco trade in Turkish-American Relations, 1923-29**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Richmond Üniversitesi, Richmond, Virginia 1987.

Kayam, H. Cevahir, **Türkiye’de Tarım Politikaları (1928-1928)**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 1997.

Kınlı, Onur, **19. Yüzyılda Amerika Birleşik Devletleri’nin İzmir’deki Konsolosluk Faaliyetleri**, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yakınçağ Anabilim Dalı, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 2009

Köse, İsmail, **Türk-Amerikan Diplomatik İlişkilerinin Yüksek Komiser Amiral Bristol’un Günlük ve Raporlarına Yansıması (1917-1927)**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Trabzon 2013.

Küçük, Hasan, **Levant Trade Review and Turkish-American Commercial Relations (1911-1931)**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2019.

Taşkın, Ünal, **Osmanlı Devleti’nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elâzığ 2005.

Yılmaz, Nihat, **Osmanlı İtibar-ı Millî Bankası**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi) İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2009.

EKLER

Ek 1

Amerikan Levant Ticaret Odası Yöneticileri (1911)

İdareciler	
Onursal Başkan	Gabriel Bie Ravndal
Başkan ve Başkan Vekili (Asıl)	A. T. Chester
Başkan Vekili (İkinci)	C. F. Gates
Sekreter	O. S. Heizer
Muhasip	N. Castelli
Genel Yöneticiler	
Milo A. Jeweet	Trabzon
William H. Alston	Kavala
Francis Blackler	İzmir
T. S. Baltazzi	İzmir
Isaac Nahman	Selanik
John T. Peristiani	İskenderun
Joseph B. Audi	Beyrut
James S. Levack	Bağdat
Diğer Yöneticiler	
Samuel Anderson	
R. D. Bucknam	
C. D. Constatinidis	
T. J. Damon	
R. R. Kendall	
Robert Levy	
M. Mewes	
Lewis F. Mizzi	
H. Nergararian	
W. W. Oswald	

Kaynak: Levant Trade Review, 1/1, Haziran (1911).

Ek 2

Türkiye’de Amerikan Konsoloslukları (1911) ve Levant Trade Review Muhabirleri

Görevli Kişi	Görev Yeri	Görevi
William W. Masterson	Harput	Konsolos
William E. D. Ward	Harput	Konsolos Yrd. ve Vekili
Milo A. Jewett	Trabzon	Konsolos
Isaiah Montesanto	Trabzon	Konsolos Yardımcısı
William Peter	Samsun	Konsolosluk Temsilcisi
G. Bie Ravndal	İstanbul	Başkonsolos
O. S. Heizer	İstanbul	Başkonsolos Yrd. ve Vekili
Samuel Edelman	İstanbul	Başkonsolos Yardımcısı
Alfred R. Grech	Çanakkale	Konsolosluk Temsilcisi
George Horton	İzmir	Başkonsolos
Lucien Memminger	İzmir	Başkonsolos Yrd. ve Vekili
James W. Wilkinson	İzmir	Başkonsolos Yardımcısı
John Debbas	Mersin	Konsolos Yardımcısı
John T. Peristiany	İskenderun	Konsolosluk Temsilcisi
Anadolu’daki Levant Trade Review Muhabirleri		
Harput	George Ghevond	
Konya	Vyanos Freres	
Mersin	Demosthenes Lykiardopoulos	
Samsun	William Peter	
İzmir	Theo Baltazzi	
Trabzon	Isaiah Montesanto	

Kaynak: Levant Trade Review, 1/1, Haziran (1911).

Ek 3**Ağırlık ve Uzunluk Ölçü Birimleri**

AĞIRLIK BİRİMLERİ		
Türk	İngiliz	Metrik
1 Okka (400 Dirhem)	2.8264 lbs. (Libre)	1.282 Kilogram
1 Batman (6 Okka)	16.958 lbs	7.692 kg
1 Kantar (44 Okka)	124.3616 lbs	56,4 kg
1 Çeki (176 Okka)	497.446 lbs	225,6 kg
İngiliz	Metrik	Türk
1 libre	0.4536 kg	0.3538 okka
1 cwt (112 libre)	20.8028 kg	39.6263 okka
1 ton (2240 lbs)	1016,047 kg	792,527 okka
UZUNLUK ÖLÇÜSÜ BİRİMLERİ		
Türk	İngiliz	Metrik
1 Endaze	25.555 inches	0.64908 metre
1 Arşın (kumaş)	26,96 inches	0.68477 metre
1 Arşın (eski, Arazi)	29.8368 inches	0.7577 metre
1 Arşın (yeni)	39.3709 inches	1 metre
Metrik	Türk	İngiliz
1 metre (yeni arşın)	1.46 arşın (kumaş)	39,37 inches
1 kilometre	1,319.78 eski arşın	1.62137
ALAN ÖLÇÜSÜ BİRİMLERİ		
0.5741 metrekare	1 kare arşın (eski arazi)	6.1794 fit kare
918,56 metrekare	1 eski dönüm	9887.04 fit kare
HACİM ÖLÇÜSÜ BİRİMLERİ		
43 litre	1 kile	1.18 buşel

Kaynak: Levant Trade Review, 10/1, Haziran 1922, s. 78-79.

Ek 4**Amerikan Levant Ticaret Odası Anadolu'daki Üye Listesi (1911)**

Amerikan Levant Ticaret Odası Anadolu'daki Üye Listesi (1911)	
Tarım Makineleri ve Ekipmanları	
Adı veya Şirket Adı ve Unvanı	Şehir
Artus, Jean, İthalatçı Lykiardopoulos Fils, A., İthalatçı Selian, R. B., İthalatçı	Mersin
Avedissian & Ketchichian, İthalatçı	Adana
Balladur, Paul J., İthalatçı	İzmir
Debbas, Jean, İthalatçı Sursock, Aziz, İthalatçı	Tarsus
Demirdjian, Moses N., İthalatçı Karamanoukian & Fils, Garouge, İthalatçı Kurkdjian, Habib, İthalatçı	Antep
Draghi, Louis, İthalatçı Loutfalla, Georges, İthalatçı	Adana
Edwards & Sons, İthalatçı, Dilsiz Zade Han, Stamboul Mouradyan Frères, B.J., İthalatçı, Rue Mahmoudie, Galata Nergarian H.G., İthalatçı Horasancı Han, Stamboul, Nowill & Co., Sidney, İthalatçı, Kevork Bey Han, Galata	İstanbul
Velissarides & Co., E., İthalatçı	Trabzon
Mimar	
R. R. Kendall, c/a, Amerikan Bible House, Stamboul	İstanbul
Avukat	
Mizzi, Lewis F., Rue Asmalı Mescid, 35, Pera	İstanbul
Paleologue, Galien Whittall, Eric	İzmir
Otomobil	
Belart Lanz, F., İthalatçı, İhsan Bey Han, Stamboul,	İstanbul

Adı veya Şirket Adı ve Unvanı	Şehir
Bankalar ve Bankerler	
Atina Bankası Selanik Bankası Osmanlı Bankası Deutsche Orientbank A. G Wiener Bank Verein	İstanbul
Atina Bankası	Samsun
Atina Bankası Mêtelin Bankası Orient Bankası	İzmir
Osmanlı Bankası Pisani, Alex, G.,	Giresun
Capayannidês, G. Phostiropoulo Frères	Trabzon
Charaoni, Joseph	İskenderun
Lemmi Frères, G.	Ordu
Mavromati, André	Mersin
Kayış Malzemeleri	
Seferiades, S. A., İthalatçı	İzmir
Çizme ve Ayakkabı	
Fulias&Co., İthalatçı, Abid Han, Galata Hananel, N.B., İthalatçı, Xanthopoulo Han, Stamboul	İstanbul
Mac Vittie F., İthalatçı Magnifico, E. A., İthalatçı Tambakis, E. C., İthalatçı	İzmir
Sursock, Aziz, İthalatçı	Tarsus
İnşaat Malzemeleri	
American Trading Co., İthalatçı, Noradoung Han, Galata Matteossian, Leon, İthalatçı, İthalatçı, İngiliz Post Office Box	İstanbul

Adı veya Şirket Adı ve Unvanı	Şehir
Hah ve Kilim	
<p>Andria, H. de, İhracatçı, Küçük İsmail Paşa Han, Castelli, N., İhracatçı, Valide Han, Chasseaud, F. W., İhracatçı, İhsan Bey Han Filipachi, Paul, İhracatçı, Köprülü Han, Georgiades, Nich., İhracatçı, Georgiades Han, Bahçe Kapı Gulbenkian Bros&Co., Gubenkian Han, Stamboul, Harputlian, Kevork, İhracatçı, Büyük Yeni Han, Stamboul İhmsen & Co., İhracatçı, Rue Fincancılar, Stambou, Karadağlı, A. E., İhracatçı, Caferiye Han, Stamboul Karagheusian, A. &M., İhracatçı, Astarçıyan Han, Stamboul Kazan & Co., A. E., İhracatçı, Köprülü Han, Stmaboul Mazlumian Bros, İhracatçı, Eski Reji Han, Stamboul Messulam, A., İhracatçı, Saidiê Han, Stamboul Oriental Carpet Manufaturers Ltd., İhracatçı Pappadopulo, M. N., İhracatçı, Matheo Han, Stamboul Pardo, R. S. İhracatçı, Rue Kabristan, 14, Pera Roditi, A., İhracatçı Dikranian Han, Stamboul Sadullah & R. Levy, İhracatçı, Stamboul Souhami, R., İhracatçı, İhsan Bey Han, Stamboul Telfeyan & Co., S., İhracatçı, Dilsiz Zade Han, Stamboul Timurian, S., İhracatçı, Rue Tarakçılar, 27, Stamboul Zehnder, J. U., İhracatçı, Kendros Han, Stamboul</p>	İstanbul
<p>Blackler, F., İhracatçı Oriental Carpet Manufaturers Ltd., İhracatçı</p>	İzmir
Saatler	
Karamanoukian & Fils, Garaage, İthalatçı	Antep
Lebet Frères & Co., İthalatçı, Mahmudiye Han, Stamboul	İstanbul

Adı veya Şirket Adı ve Unvanı	Şehir
Kömür	
Rees & Co. Ltd., T. Bowen, İthalatçı Whittall & Co., C., İthalatçı	İzmir
Bakır	
Roditi, A., İthalatçı, Dikranian Han, Stamboul	İstanbul
Pamuk	
Artus, Henri, İhracatçı Brazzofoli, Max, İhracatçı Lykiardopoulos Fils, A., İhracatçı	Mersin
Debbas Jean, İhracatçı	Tarsus
Draghi, Louis, İhracatçı Simenoğlu, Aristides, İhracatçı	Adana
Pamuklu Ürünler	
Altitzoğlu Fils, J., İthalatçı Zelveian, M. & K., İthalatçı	Mersin
Arabian, Gaizak, İthalatçı Haldopoulo, N. P., İthalatçı	Trabzon
Baltazzi, Theo, S., İthalatçı Pappadimitriou Bros. & Co., İthalatçı Vafiadachi, M. & A., İthalatçı Varbetian, L. & L., İthalatçı	İzmir
Berghaus, Walter, İthalatçı, İhsan Bey Han, Stamboul Chrissafidês & Georgiades, İthalatçı, Stamboul Edwards & Sons, İthalatçı, Dilsiz Zade Han, Stamboul Giraud, O., İthalatçı, Hagopian Han, Galata Hammer & Hirzel, İthalatçı, Büyük Yeni Han, Stamboul Matteossian, Leon, İthalatçı, İngiliz Post Office Box Mouradian, Kevork, İthalatçı Stamboul Zarifi, L., İthalatçı, Hagopian Han, Galata	İstanbul

Adı veya Şirket Adı ve Unvanı	Şehir
Demirciyan, Moses, N., İthalatçı, Karamanoukian & Fils, Garaage, İthalatçı	Antep
Pamuk Tohumu Yağı	
Amar & Co., S., İthalatçı Valide Sultan Han, Stamboul Berghaus, Walter, İthalatçı, İhsan Bey Han, Stamboul Fulias & Co., İthalatçı, Abid Han, Galata Giraud, O., İthalatçı, Hagopian Han, Galata Hammer & Hirzel, İthalatçı, Büyük Yeni Han, Stamboul Sarantis Frères, İthalatçı, Abid Han, Galata Sourlanges Fils, E. N., İthalatçı, Gazi Asker Han, Stamboul Tasartes & Barzilaî, İthalatçı, Fouhafdji Han, Stamboul	İstanbul
Pamuk İpliği	
Baltazzi, Theo. S., İthalatçı	İzmir
Demirdjian, Moses N., İthalatçı	Antep
Mouradian, Kevork, İthalatçı Stamboul	İstanbul
Simenoğlu, Aristides, İhracatçı	Adana
Departman Mağazalar	
Economic Co-operative Society Ltd.	İstanbul
İlaç ve Farmasötikal Ürün	
La Fontaine Bros. Ltd., İthalatçı	İstanbul
Elektrikli Ürünler	
Aperguis & Co., N. A., İthalatçı, 40 Rue de la Doune, Galata Nowill & Co., Sidney, İthalatçı, Kevork Bey Han, Galata	İstanbul
Sursock, Aziz, İthalatçı	Tarsus
Mühendislik	
Aperguis & Co., N. A., İthalatçı, 40 Rue de la Doune, Galata, Chirin, Leon, M.E., Kenanciyan Han, 3, Stamboul	İstanbul

Adı veya Şirket Adı ve Unvanı	Şehir
İhracatçı (Genel)	
Ar.en &Co., A. G., Gulbenkian Han, Stamboul	İstanbul
Kiziroğlu & Co. Papadopoulos, S.H. Sarafoğlu, A. Th.	Samsun
Un	
Capayannidés, G., İthalatçı	Trabzon
Lebet Frères & Cie., İthalatçı, Mahmudiye Han, Stamboul Stock & Mountain, İthalatçı, Horasancı Han, Stamboul	İstanbul
Palassoff, M. P., İthalatçı	Ordu
Meyveler (İncir, Kuru Üzüm vb.)	
Barff & Co. Ltd., P. G., İhracatçı Davee, E. J., İhracatçı Elmasyan, Canik, İhracatçı Emmennial & Co., Alex. C., İhracatçı Georgiades & Co., İhracatçı Hadjantony, Ant. B., İhracatçı Hamparzum, Aram. İhracatçı Manola John, İhracatçı Missir & Co., İhracatçı Missir & Co., Nicholas J., İhracatçı Reggio & Co., Ant., İhracatçı Stassinopoulo. S. A. İhracatçı Whittall & Co., C., İhracatçı	İzmir
Mobilya	
Lambichi, M.E. İthalatçı Mac Vittie, F. J., İthalatçı	İzmir
Tucker, Thos, C., İthalatçı, Rue Perşembe Pazar, Galata	İstanbul
Genel İhracatçı ve İthalatçılar	
Curmusi, Theo. N., Çinili Rihtım Han, Galata	İstanbul

Adı veya Şirket Adı ve Ünvanı	Şehir
Haldopoulos, N. P. Mohakian, A. Nemli Zadé Frères Phostşropoulo Frères	Trabzon
Lemmi Frères, G. Palasoff, M. P.	Ordu
Pisani Alex. C., Pisani George C. Spayhopoulo Frères, P.	Giresun
Devlet Müteahhidi	
Berghaus, Walter, İhsan Bey Han, Stamboul Bucknam, R. d., Assicurazione Generali Han, Galata Edwards & Sons, Dilsiz Zade Han, Stamboul Giraud O., Hagopian Han, Galata Hecht, Emil, Ankara Han, Stamboul Tucker, Thos. C., Rue Perşembe Pazar, 26, Galata	İstanbul
Langdon, J.D., Deniz Müteahhidi	İzmir
Tahıl	
Simeonogloui Aristides, İhracatçı	Mersin
Sursock, Aziz, İhracatçı	Tarsus
Bakkaliye	
Cacoulides, J. P. H., İhracatçı, Capayannides, G., İthalatçı Hochstrasser & Co., İhracatçı Mahokian, A., İhracatçı Nemli Zade Frères, İthalatçı	Trabzon
Economic Co-operative Society Ltd., İthalatçı	İstanbul
Flulti, Nicholas, İthalatçı	Mersin
Kitre	
Branzzofoli, Max, İhracatçı, Chachaty Frères, İhracatçı Naccache & Fils, İbr., İhracatçı, Zelveian, M. & K., İhracatçı	Mersin

Adı veya Şirket Adı ve Unvanı	Şehir
Gulbenkian Bros. & Co., İhracatçı, Gulbenkian Han, Stamboul Holstein, Herm. A., İhracatçı, Allalemdji Han, Stamboul İhmsen & Co., İhracatçı, Fincancılar, Stamboul	İstanbul
Bağırsak (Sosis Kılıfı)	
Nemli Zade Frères, İhracatçı	Trabzon
Arsen & Co., A. G. İhracatçı, Gulbenkian Han, Stamboul Hecht, Emil, İhracatçı Ankara Han, Stamboul Zarifi, L., İhracatçı, Hagopian Han, Stamboul	İstanbul
Selian, R. B., İhracatçı	Mersin
Hırdavat, Silah	
Altitzoğu Fils, İthalatçı	Mersin
Aperguis & Cie., N. A., İthalatçı, 40, Rue de la Douane, Galata Bedrossian, Aram N., İthalatçı, Kutçuk Millet Han, Galata Berghaus, Walter, İthalatçı, İhsan Bey Han, Stamboul Edwards & Sons, İthalatçı, Dilsiz Zade Han, Stamboul Hammer & Hirzel, İthalatçı, Büyük Yeni Han, Stamboul Muradyan Frères, B.j., İthalatçı, Galata Nowill & Co., Sidney, İthalatçı, Kevork Bey Han, Galata Roditi, A., İthalatçı, Dikranian Han, Stamboul	İstanbul
Demirdjian, Moses N., İthalatçı	Antep
Lambichi, M. E., İthalatçı Mac Vittie, F. J., İthalatçı	İzmir
İthalatçılar (Genel)	
Alisaffi, J.	Samsun

Adı veya Şirket Adı ve Unvanı	Şehir
Altendroff, Wright & Darr, Ralli Han, Stamboul Amar & Co., S., Valide Sultan Han, Stamboul Kouroubalekian, Khosrof, Tchetcheyan Han, Galata Mouradian, Kevork, Demir Kapı Caddesi, 2, Stamboul Muradyan Frères, B. J., Rue Mahmudiye, 31, Galata Nowill & Co., Walter, Çinili Rıhtım Han, Galata	İstanbul
Capayannides, G. Hochstrasser & Co.,	Trabzon
Sigorta Acenteleri	
Curmusi, Theo. N., Çinili Rıhtım Han, Galata Liverpool & London & Globe Insurance Co., Galata Seager & Co., Walter, Çinili Rıhtım Han, Galata Yadnoulato, Ant. G., Abid Hna, Galata	İstanbul
Palassoﬀ, M. P.	Ordu
Varbetian, I., & L.	İzmir
Demir-Çelik	
Altzitzoğlu Fils, J., İthalatçı Brazzafolli, Max, İthalatçı	Mersin
Avedissian & Kechichian, İthalatçı	Adana
Bedrossian, Aram N., İthalatçı, Kutchuk Millet Han, Galata Roditi, A., İthalatçı, Dikranian Han, Stamboul	İstanbul
Capayannides, G., İthalatçı Haldopoulo, N. P., İthalatçı	Trabzon
Oya ve Nakış	
Demirdjian, Moses N., İhracatçı Karamanoukian & Fils, Garaugé, İhracatçı	Antep
Roditi, A., İhracatçı, Dikranian Han, Stamboul Sadullah & R. Levy, İhracatçı, Rue Mahmut Paşa, 232, Stamboul	İstanbul

Adı veya Şirket Adı ve Unvanı	Şehir
Deri	
American Trading Company, İthalatçı, Noradoung Han, Galata Berghaus, Walter, İthalatçı, İhsan Bey Han, Stamboul Fulias & Co., İthalatçı, Abid Han, Galata Hananel, N. B., İmporter, Meydancık, Xanthopoulo Han, Stamboul Lebet Frères & Co., P.A., İthalatçı, Mahmudiye Han, Stamboul Sarantis Frères, İthalatçı, Abid Han, Galata Sourlagas Fils, E.N., İthalatçı, Gazi Asker Han, Stamboul	İstanbul
Meyan Kökü	
Bird, A.E.C., İhracatçı Forbes, David, İhracatçı Keun & Co., Alfred A., İhracatçı	İzmir
Makineler	
American Trading Company, İthalatçı, Noradoung Han, Galata Aperguis & Cie., N. A., İthalatçı, 40, Rue de la Douane, Galata Chirin, Leon, M.E., İthalatçı, Kenanciyan Han, 3, Stamboul Lebet Frères & Co., P.A., İthalatçı, Mahmudiye Han, Stamboul, Tucker, Thos. C., İthalatçı, Rue Perşembe Pazar, 26, Galata, Zarifi, L., İthalatçı, Hagopian Han, Stamboul	İstanbul
Balladur, Chas, P., İthalatçı	İzmir
Draghi, Louis, İthalatçı, Loutfalla, Georges, İthalatçı	Adana
Kürkçüyan, Habib, İthalatçı	Antep
Lykiardopoulos Fils. A., İthalatçı	Mersin
İmalatçılar	
Avedikian Frères, İthalatçı	İzmir
Chachaty Frères, İthalatçı	Mersin
Metaller (Teneke, Çinko)	

Adı veya Şirket Adı ve Unvanı	Şehir
Bedrossian, Aram N., İthalatçı, Kutçuk Millet Han, Galata	İstanbul
Capayannides, G., İhracatçı Haldopoulo, N.P., İhracatçı	Trabzon
Madenler	
Davee, E.J., İhracatçı Lavino & Co. A, İhracatçı Magnificico E. A., İhracatçı Vafiadachi, M. & A., İhracatçı Wilkinson, James W., İhracatçı	İzmir
Motorbot ve Motorlar	
Aperguis & Co., N.A., İthalatçı, 40, Ruede la Douane, Galata Belart Lanz, F., İthalatçı, İhsan Bey Han, Stamboul Chrissafides & Georgiadês, J., İthalatçı, Kutçuk Millet Han, Galata Tucker, Thos, C., İthalatçı, Rue Perşembe Pazar, 26, Galata	İstanbul
Fındık ve Tohumlar	
Alexandrides, P. & N. İhracatçı Pisani, Alex, C., İhracatçı Pisani, Geo. C., İhracatçı Spathopoulo Frères, P., İhracatçı	Giresun
Barff & Co. Ltd., P. G., İhracatçı Fidao & Co., F., İhracatçı Hadjantony, Ant. B., İhracatçı Keun & Co., Alfred A., İhracatçı Reggio & Co., Ant. İhracatçı Whittal & Co., C., İhracatçı	İzmir

Adı veya Şirket Adı ve Unvanı	Şehir
Cacoulides, G.N., İhracatçı Cacoulides, J. P. H., İhracatçı Haldopoulo, N.P., İhracatçı Hochstrasser & Co., İhracatçı Mahikian, A., İhracatçı	Trabzon
Guevchenian, H., İhracatçı	Samsun
Karamanoukian & Fils, Garaage, İhracatçı Kürkçüyan, Habib, İhracatçı	Antep
Lemmi Frères, G., İhracatçı, Palassofl, M.P., İhracatçı	Ordu
Yağlar (Gres Yağı vb.)	
American Trading Company, İthalatçı, Noradoung Han, Galata Chrissafidés & Georgiades, İthalatçı, Stamboul Lebet Frères & Co., P.A., İthalatçı, Mahmudiye Han, Stamboul Sarantis Frères, İthalatçı, Abid Han, Galata Giraud, O., İthalatçı, Hagopian Han, Galata Tasartes & Barzilaî, İthalatçı, Fouhafdji Han, Stamboul Zarifi, L., İthalatçı, Hagopian Han, Stamboul	İstanbul
Brazzafolli, Max, İthalatçı	Mersin
Loutfalla, Georges, İthalatçı	Adana
Margarin Yağı	
Amar & Co., S., Valide Sultan Han, Stamboul Chrissafidés & Georgiades, İthalatçı, Stamboul Zarifi, L., İthalatçı, Hagopian Han, Stamboul Fulias & Co., İthalatçı, Abid Han, Galata Hammer & Hirzel, İthalatçı, Büyük Yeni Han, Stamboul Matteossian, Leon, İthalatçı, İngiliz Post Office Box Sourlagas Fils, E.N., İthalatçı, Gazi Asker Han, Stamboul Tasartez & Barzilai, İthalatçı, Tohafcı Han, Stamboul	İstanbul
Artus, Henri, İthalatçı, Brazzafolli, Max, İthalatçı Chachaty Bros, İthalatçı, Zelveian, M. & K., İthalatçı	Mersin

Adı veya Şirket Adı ve Ünvanı	Şehir
Zeytinyağı	
Barff & Co. Ltd., P. G., İhracatçı Fidao & Co., F., İhracatçı Keun & Co., Alfred A., İhracatçı Reggio & Co., Ant. İhracatçı Whittal & Co., C., İhracatçı	İzmir
Adı veya Şirket Adı ve Ünvanı	Şehir
Afyon	
Barker Bros., İhracatçı Fidao & Co., F., İhracatçı Keun & Co., Alfred A., İhracatçı Lane, R. W., İhracatçı Lavini & Co., A., İhracatçı Reggio & Co., Ant. İhracatçı	İzmir
Holstein, Herm. A., İhracatçı, Allalemcı Han, Stamboul Ihmsen & Cie., İhracatçı, Rue Fincancılar Whittal & Co., J. W., İhracatçı	İstanbul
Cila ve Boya	
Chrissafidés & Georgiades, İthalatçı, Stamboul Tucker, Thos, C., İthalatçı, Rue Perşembe Pazar, 26, Galata	İstanbul
Parfümeri	
Economic Co-operative Society Ltd., İthalatçı	İstanbul
Petrol	
Lykiardopoulos Fils. A., İthalatçı	Mersin
Doktor ve Dişçi	
Malbon, C. F., Dentist, Rue des Pelits Champs, 13, Pera	İstanbul

Adı veya Şirket Adı ve Unvanı	Şehir
Baskı Kâğıdı	
Hammer & Hirzel, İthalatçı, Büyük Yeni Han, Stamboul Sarantis Frères, İthalatçı, Abid Han, Galata Matteossian, V. H., Imp., American Bible House, Stamboul	İstanbul
Pompalar	
Altitzoğlu Fils, J., İthalatçı	Mersin
Avedissian & Kechichian, İthalatçı Loutfalla, Georges, İthalatçı	Adana
Muradyan Frères, B. J., Rue Mahmudiye, 31, Galata	İstanbul
Kauçuk Malzemesi	
Varbetian, L. & L., İthalatçı	İzmir
Hananel, N.B., İthalatçı, Xanthopoulo Han, Stamboul La Fontaine Bros Ltd., İthalatçı, Gulbenkian Han, Stamboul	İstanbul
Kasa	
American Trading Company, İthalatçı, Noradoung Han, Galata	İstanbul
Susam Tohumu	
Simenoğlu, Aristidiês, İhracatçı	Adana
Susam Tohumu Yağı	
Naccache & Fils, İhracatçı Zelveian, M. & K., İhracatçı	Mersin
Dikiş Makinesi	
Lambichi, M.E., İthalatçı	İzmir
Sadullah & R. Levy, İthalatçı, Mahmut Paşa, Stamboul	İstanbul

Adı veya Şirket Adı ve Unvanı	Şehir
Nakliyatçı (Deniz)	
Alevra, D. G. Archipelago American Steamship Co. Barff & Co., Ltd., P. G. Eliades & Mouka Fli Cauchi Whittal & Co., C.	İzmir
Archipelago American Steamship Co. Cunard Steamship Co., Çinili Rıhtım Han, Galata Curmusi, Theo. N., Çinili Rıhtım Han, Galata Marassoğlu, V., Arap Han, Galata Norddeutcher Llyod, Rue Charab İskelesi, 7-9, Galata Seager &, Co., Walter, Çinili Rıhtım Han, Galata Yannoulato, Ant. G., Abid Han, Galata	İstanbul
Artus, Jean, Mavrommati, Andre	Mersin
Hochstrasser & Co.,	Samsun
Palassoﬀ, M. P.,	Ordu
Phostiropoulo Frères	Trabzon
Gemi Levazımcısı	
Artus, Jean, Flutti, Nicholas	Mersin
İpek	
Belart Lanz, F., İhracatçı, İhsan Bey Han, Stamboul Fulias & Co., İhracatçı, Abid Han, Galata Zehnder, J.U., İhracatçı, Kendros Han. Stamboul	İstanbul
Sayegh & Fils, A. P., İhracatçı	İskenderun

Adı veya Şirket Adı ve Unvanı	Şehir
Deri ve Kürk	
Arsen & Co., A. G. İhracatçı, Gulbenkian Han, Stamboul Hecht, Emil, İhracatçı Ankara Han, Stamboul Oriental Skin Co., Exporters, Horasancı Han, Stamboul, Stock & Mountain, Exporters, Horasancı Han, Stamboul,	İstanbul
Chachaty Frères, İhracatçı	Mersin
Nemli Zade Frères, İhracatçı	Trabzon
Kırtasiye Malzemesi	
Economic Co-operative Society Ltd., İthalatçı Matteosian, V. H., İthalatçı, American Bible House, Stamboul	İstanbul
Tütün	
Adamaopoulo, A.C., İhracatçı Pirocacco, Christo, İhracatçı Serefas, D., İhracatçı	İzmir
Nemli Zade Frères, İhracatçı	Trabzon
Adı veya Şirket Adı ve Ünvanı	Şehir
Türk Lokumu	
Sellar & Co., A. W., İhracatçı, Altıparmak Han, Stamboul	İstanbul
Daktilo	
Edwards & Sons, İthalatçı, Dilsiz Zade Han, Stamboul Kouroubalekian, Khosrof, İthalatçı, Tchetcheyan Han, Galata Nowill & Co., Sidney, İthalatçı, Kevork Bey Han, Galata	İstanbul
Lambichi, M. E., İthalatçı	İzmir

Adı veya Şirket Adı ve Unvanı	Şehir
Palamut (Meşe)	
Whittal & Co., İhracatçı; Elmassian, Canik, İhracatçı. Emmanuel & Co., İhracatçı; Hamparzum, Aram, Exporter	İzmir
Yel Değirmeni	
Muradyan Frères, B. J., Rue Mahmudiye, 31, Galata	İstanbul
Şarap ve Likör	
Bedrossian, Aram N., İthalatçı, Kutchuk Millet Han, Galata Sadullah & R. Levy, İhracatçı, Rue Mahmut Paşa, 232, Stamboul	İstanbul
Reggio & Co., Ant., İthalatçı	İzmir
Yapağı ve Tiftik	
Arsen & Co., A. G. İhracatçı, Gulbenkian Han, Stamboul Hecht, Emil, İhracatçı, Ankara Han, Stamboul Gulbenkian Bros. & Co. İhracatçı, Stamboul Holstein, Herm. A., İhracatçı, Allalemci Han, Stamboul Oriental Skin Co., Exporters, Horasancı Han, Stamboul Stock & Mountain, Exporters, Horasancı Han, Stamboul, Whittal & Co., J. W., İhracatçı ve Zelveian, M. & K., İhracatçı	İstanbul
Artus Henri, İhracatçı, Chathaty Frères, İhracatçı	Mersin
Keun & Co., Alfred A., İhracatçı	İzmir
Lemmi Frères, G., İhracatçı ve Palasoff, M., İhracatçı	Ordu

Adı veya Şirket Adı ve Unvanı	Şehir
Sınıflandırılmamış Üyeler	
Anderson, Samuel, Muhasip, Robert Collage Bowen, Marcellus, Temsilci, Amerikan İncil Derneği Braggiotti, Geo. M., Maden ve Orman Chester, A.T., Osmanlı-Amerikan Kalkınma Şirketi Cook & Son. Thos., Turist Temsilcisi Gates, C.F., Robert Koleji Müdürü Heizer, Oscar S., Amerikan Konsolosluk Servisi Mill, Ernest H., Başkonsolosluk Temsilcisi Peet, W.W. Amerikan Misyonu, Muhasip Ravndal, G. Bie, Amerika Konsolosluk Servisi Theodoridi, C. A., Amerikan Liman Uzmanı	İstanbul
Jewett, Milo A., Amerikan Konsolosluk Servisi	Trabzon
Masterson, William W., Amerikan Konsolosluk Servisi Ward, William E. D., Amerikan Konsolosluk Servisi	Harput
Memminger, Lucien, Amerikan Konsolosluk Servisi Protopazzi Bros	İzmir
Nathan, Edward I., Amerikan Konsolosluk Servisi	Mersin

Kaynak: Levant Trade Review, 1/1, Haziran 1911, s. I-XX.

Ek 5

Amerikan Levant Ticaret Odası Anadolu'daki Üye Sayısı (1911)

Anadolu'da Bölgelere Göre Üye Sayısı (1911)	
İstanbul	88
Harput	2
Mersin	19
İzmir	52
Trabzon	25
Toplam	186

Kaynak: Levant Trade Review, 1/1, Haziran 1911, s. XX.

Levant Trade Review İlk Sayısı Kapak Fotoğrafi

American Chamber of Commerce
for Turkey.

1907-8

Officers

Honorary President . G. BIE RAVNDAL	2nd Vice President . C. F. GATES
President	Secretary O. S. HEIZER
1st Vice President . A. T. CHESTER	Treasurer N. CASTELLI

Directors at Large

MILO A. JEWETT. Trebizond	ISAAC NAHMAN Salonica
WILLIAM H. ALSTON Cavalla	JOHN T. PERISTIANI Alexandretta
FRANCIS BLACKLER, Smyrna	JOSEPH B. AUDI Beirut
T. S. BALTAZZI Smyrna	JAMES S. LEVACK Bagdad

Directors

SAMUEL ANDERSON	ROBERT LEVY
R. D. BUCKNAM	M. MEWES
C. D. CONSTANTINIDIS	LEWIS F. MIZZI
T. J. DAMON	H. NERGARARIAN
R. R. KENDALL	W. W. OSWALD



Standing Committees

NOMINATIONS.

SAMUEL ANDERSON, R. R. KENDALL, W. W. OSWALD, FREDERICK WIRTH, JR., LUDWIG WITTE.

MEMBERSHIP.

C. D. CONSTANTINIDIS, T. J. DAMON, WALTER SEAGER.

FINANCE.

SAMUEL ANDERSON, JOHN BOSCOVICH, R. D. BUCKNAM, M. DARR, THEO. REPPEN.

ROOMS, LIBRARY, ENTERTAINMENT

DOUGLAS BINNS, MARCELLUS BOWEN, HERMAN HOLSTEIN.

COMMERCE AND TRANSPORTATION.

S. AMAR, R. D. BUCKNAM, THEO. N. CURMUSI, FRED. HARTY, EMIL HECHT, S. HIRZEL, ERNEST H. MILL, H. NERGARARIAN, THEO. REPPEN.

COMMERCIAL INFORMATION AND STATISTICS.

FRANK. W. CHASSEAUD, O. S. HEIZER, JEAN SARANTIS.

PRINTING, PUBLICATION AND THE PRESS.

L. F. MIZZI, W. W. OSWALD, WILLIAM H. PEET.

ARBITRATION, LEGAL AND GOVERNMENT RELATIONS.

A. G. ARSEN, N. CASTELLI, W. PEEMOLLER

MEMBERS UNION PERMANENTE DES DÉLÉGUÉS DU COMMERCE ÉTRANGER.

HARRY MANDIL, FREDERICK WIRTH, JR.

Ek 7

Levant Trade Review Son Sayısı Kapak Fotoğrafi

The
Levant Trade Review

Published Monthly By The
American Chamber of Commerce for the Levant

INCORPORATED

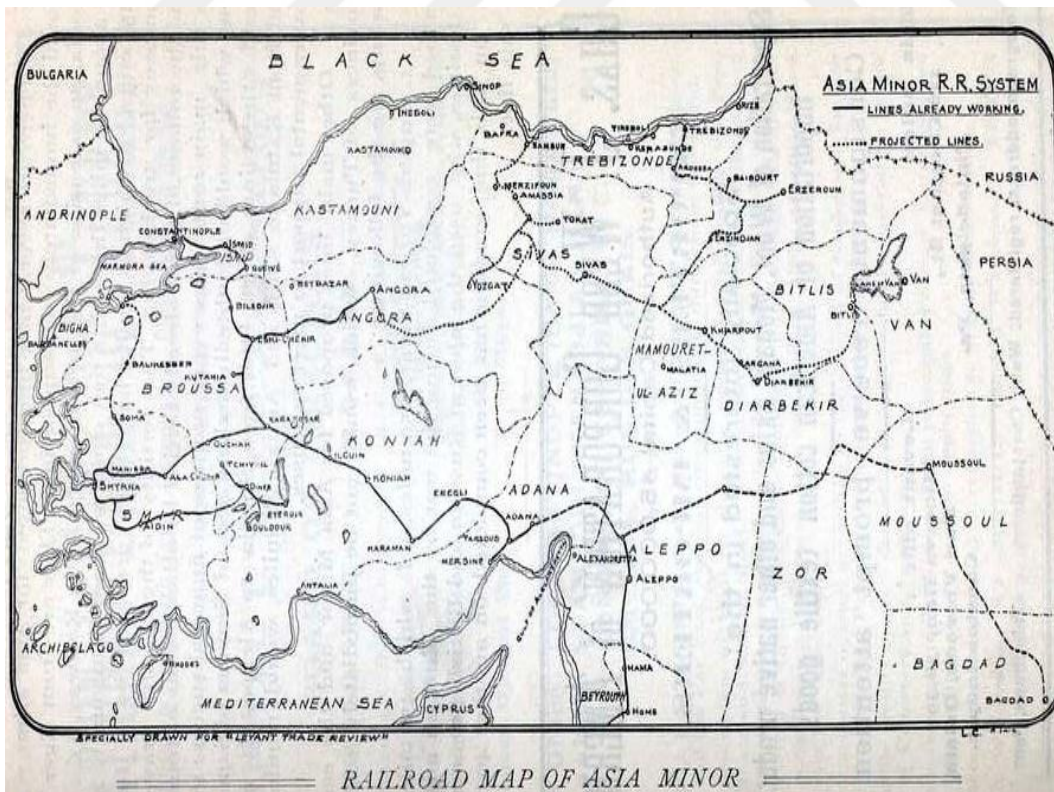
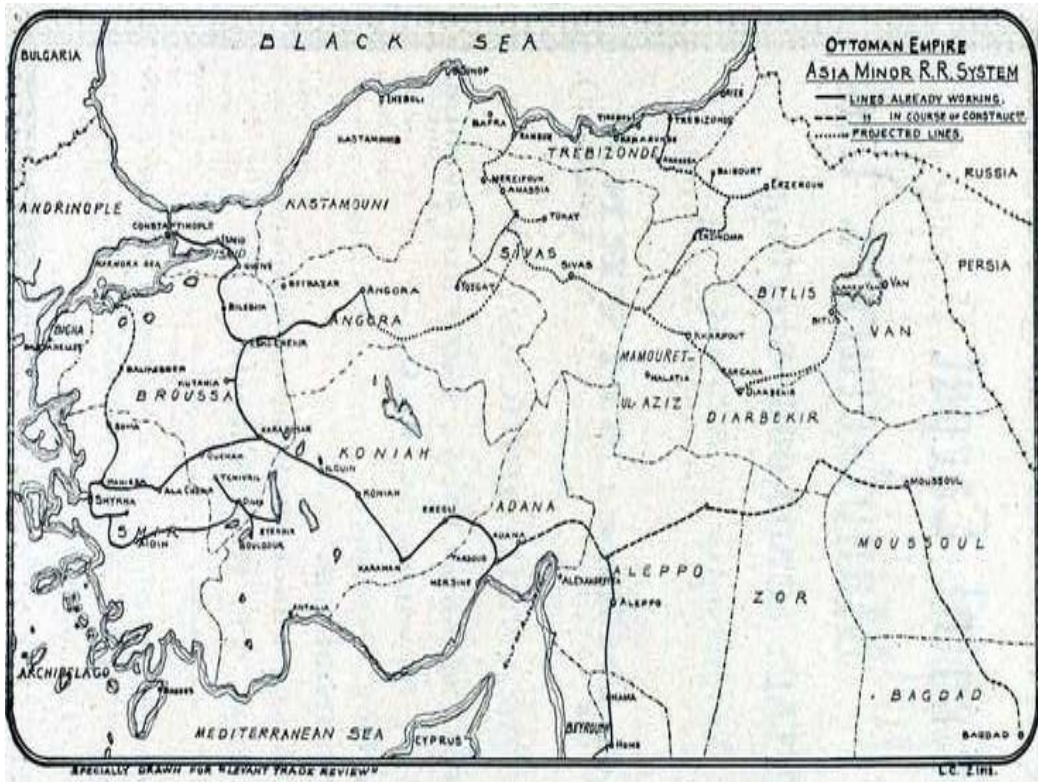
AHEN - MUNIH HAN, GALATA—ISTANBUL



MAY - JUNE 1931

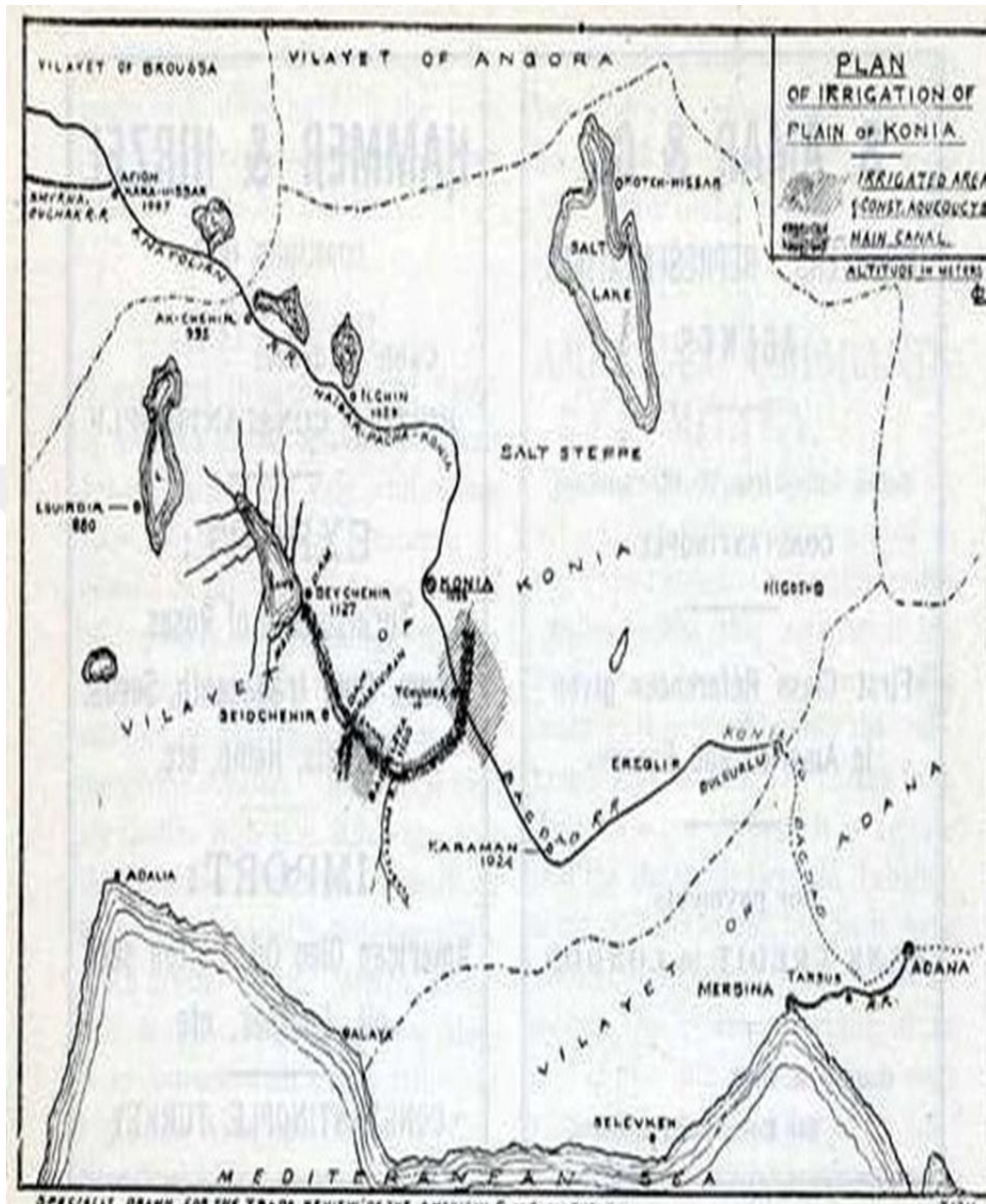
Ek 8

Levant Trade Review Demiryolları Haritaları



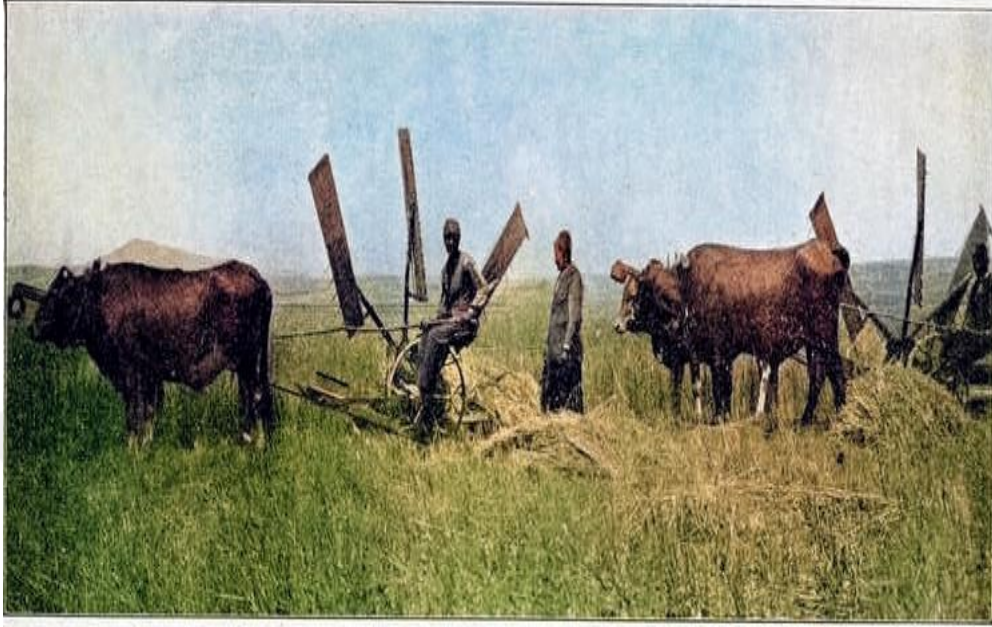
Ek 9

Levant Trade Review Konya Ovası Sulama Projesi Planı

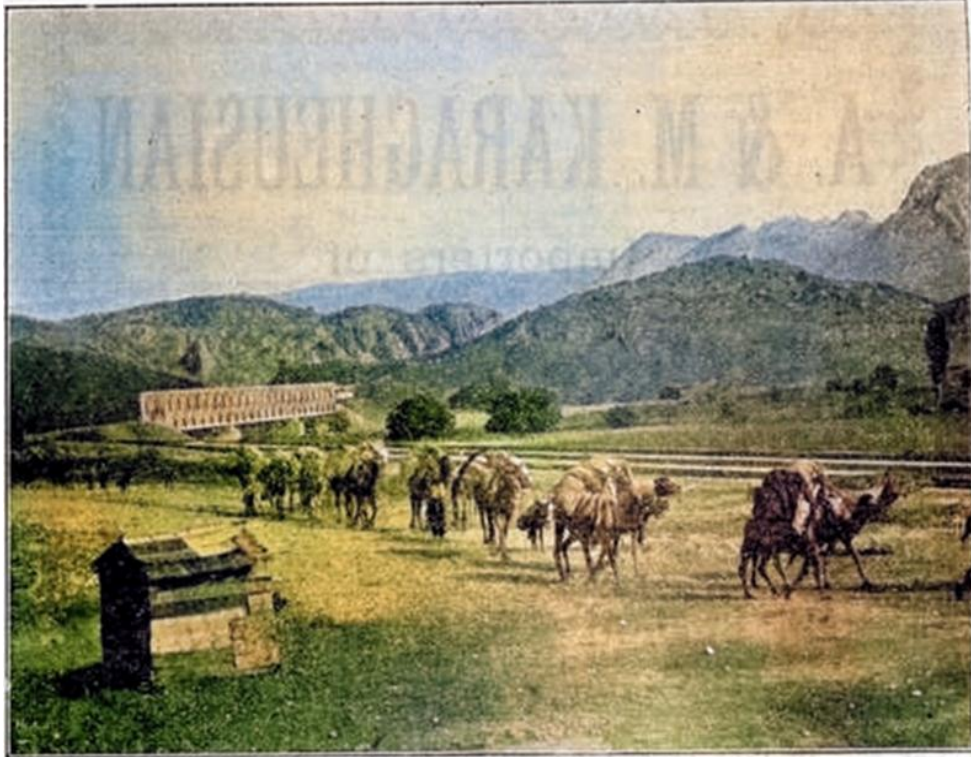


Ek 10

Levant Trade Review Çukurova Çiftçi Fotoğrafları ve Bağdat Demiryolları ile Deve Kervanı



AMERICAN REAPERS AT WORK ON THE PLAIN OF ADANA.



Camels as Feeders to Bagdad Railway.

Ek 11
Levant Trade Review Merzifon Çiftçi Fotoğrafları



Plowing in Merzifoun District.



Conveying the Wheat to the Threshing Floor.

SADULLAH, LEVY & MANDIL

CONSTANTINOPLÉ

Established in 1868.

Wholesale and Retail Dealers

**ORIENTAL RUGS & CARPETS,
EMBROIDERIES,
ANTIQUITIES, JEWELRY.**

**Buying Agency
on commission basis for Continental
and American firms.**

HOTEL M. TOKATLIAN CONSTANTINOPLÉ

SITUATED IN THE VERY CENTER OF PERA, AND CLOSE
TO ALL THE EMBASSIES

THIS EXCELLENT AND UP-TO-DATE HOTEL HAS ACCOMODATION FOR MORE THAN 160 GUESTS AND IS PROVIDED WITH EVERY MODERN COMFORT. PRIVATE APARTMENTS WITH BATH AND LAVATORY. LIFT, ELECTRIC LIGHT, CENTRAL HEATING, TELEPHONE IN EVERY ROOM. MOST LUXURIOUSLY FURNISHED SALOONS.

NUMEROUS INTERPRETERS AND GUIDES AT THE DISPOSAL OF VISITORS.

MOTORBUS AND MOTORCAR SERVICE TO MEET ALL TRAINS AND BOATS.

SPACIOUS DINING-ROOM RESTAURANT.
UNRIVALLED COOKING, EXCELLENT WINE CELLARS.
MEALS A LA CARTE.

RENOWNED FOR PASTRY AND SWEETS. TEA ROOM.
SPECIALLY MADE CHOCOLATES AND BONBONS.

OPEN ALL THE YEAR ROUND.
FAMOUS ORCHESTRA.

TELEGRAPHIC ADDRESS: TOKATLIAN CONSTANTINOPLÉ
TELEPHONE. PERA N° 2671 TO 2684.

PROPRIETOR AND DIRECTOR, M. TOKATLIAN.

SUMMER SEASON
HOTEL M. TOKATLIAN | **SUMMER PALACE**
THERAPIA (Haut-Bosphore) | **THERAPIA (Haut-Bosphore)**
REASONABLE CHARGES.

THE WESTERN UNION CABLE SYSTEM
Eight Transatlantic Cables.

Direct communication with
THE UNITED STATES, CANADA, THE WEST INDIES,
CENTRAL & SOUTH AMERICA AND ALL POINTS BEYOND.

All cables Duplexed and Equipped with the Most Modern and
Efficient Apparatus ensuring **Prompt** and **Correct** Transmission.


Land System in America, 1,480,000 miles of wire; 25,000
offices; close connection with 5,000,000 Telephone stations.

Please route your messages "Via Western Union"

AGENTS IN TURKEY:

Constantinople	Leon Matteossian
Smyrna	Ernest A. Magnifico
Aleppo	Yanni Manachy & Fils
Beyrouth	S. Audi & Frères
Agent for European Turkey	Leon Matteossian

Firestone



The Mark of Quality

« MOST MILES PER DOLLAR »

FIRESTONE TIRE & RUBBER Co., AKRON, OHIO, U. S. A.

Distributors for Turkey:
J. J. HOCHSTRASSER & Co., Stamboul
Sirkedji, Nour Han, 3-14

NATIONAL BANK OF TURKEY
(Affiliated to the British Trade Corporation, Capital Lstg. 10,000,000.)
Established 1909 by Imperial Firman.

CAPITAL L. 1,000,000.-Sterling

BOARD OF DIRECTORS:

CONSTANTINOPLE.	LONDON.
S. de Bilinski, C. B. E. (Chairman)	A. G. M. Dickson, Chairman of London Committee
Sir Adam Block, K. C. M. G.	Hon. Hugo Baring
F. Edwin Whittall	Sir Henry Birchenough, K.C.M.G.
H. E. Ahmed Djemal Bey	C. S. Gulbenkian
H. E. Nail Bey	R. H. Macaulay
H. E. Ismail Djenani Bey	E. N. Meyer

Head Office: CONSTANTINOPLE (Union Han, Galata)
Branches: STAMBOUL (KENADJIAN HAN.)
LONDON, 50 CORNHILL, E. C.
SMYRNA, RUE DES QUAIS.

The Bank has Agents in all the Principal Cities of Europe, America, and the Far East, and has correspondents throughout the world.

Every description of Banking Business undertaken, including the Purchase and Sale of Stocks, Shares, Securities, etc, the Collection of Dividends and Coupons, wherever payable; the Issue of Drafts, Letters of Credit, and Cable Transfers; Purchase and Sale of Coupons, Foreign Banknotes, Coin and Bullion; Bills negotiated and sent for collection.

Current accounts opened according to the custom of Bankers, in Turkish Liras, Sterling Pounds, Dollars and other currencies.

Mercantile credits opened abroad & Foreign Exchange insured on behalf of Exporters and Importers.

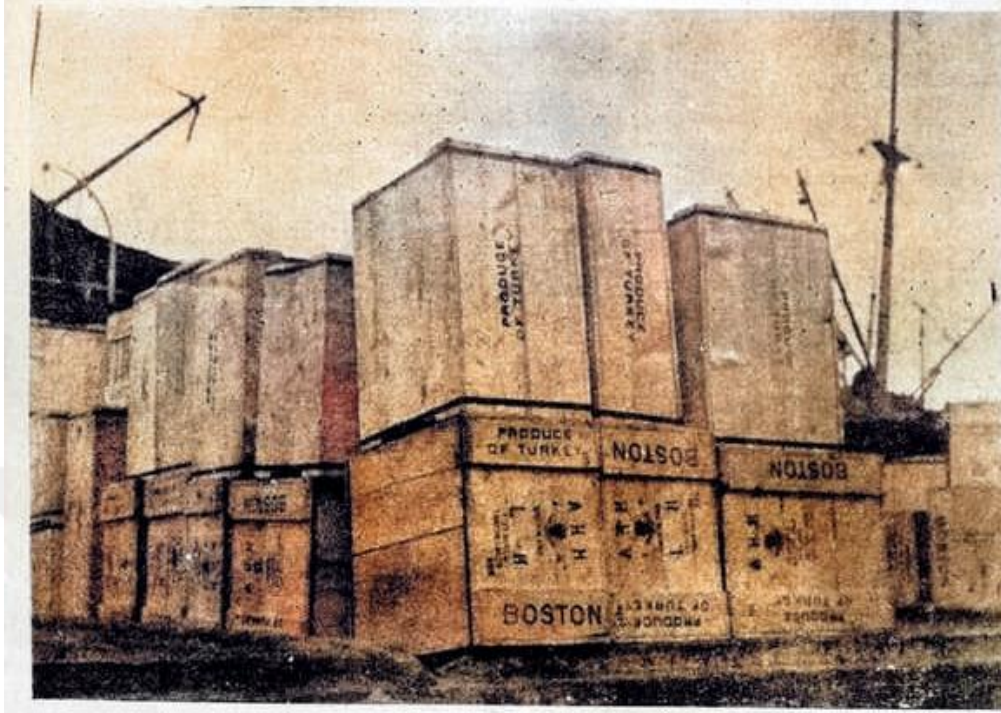
Deposits received in Turkish and the principal Foreign Currencies on terms which can be had on application.

Advances made on approved merchandise & negotiable securities.

Transit Warehouse: STAMBOUL. Bonded Warehouse: TUTUN GUMRUK, STAMBOUL.

Ek 15

Levant Trade Review'de İzmir İncir İhracat Paketleri ve İstanbul Galata köprüsü



Boxes of Figs at Smyrna ready for shipment

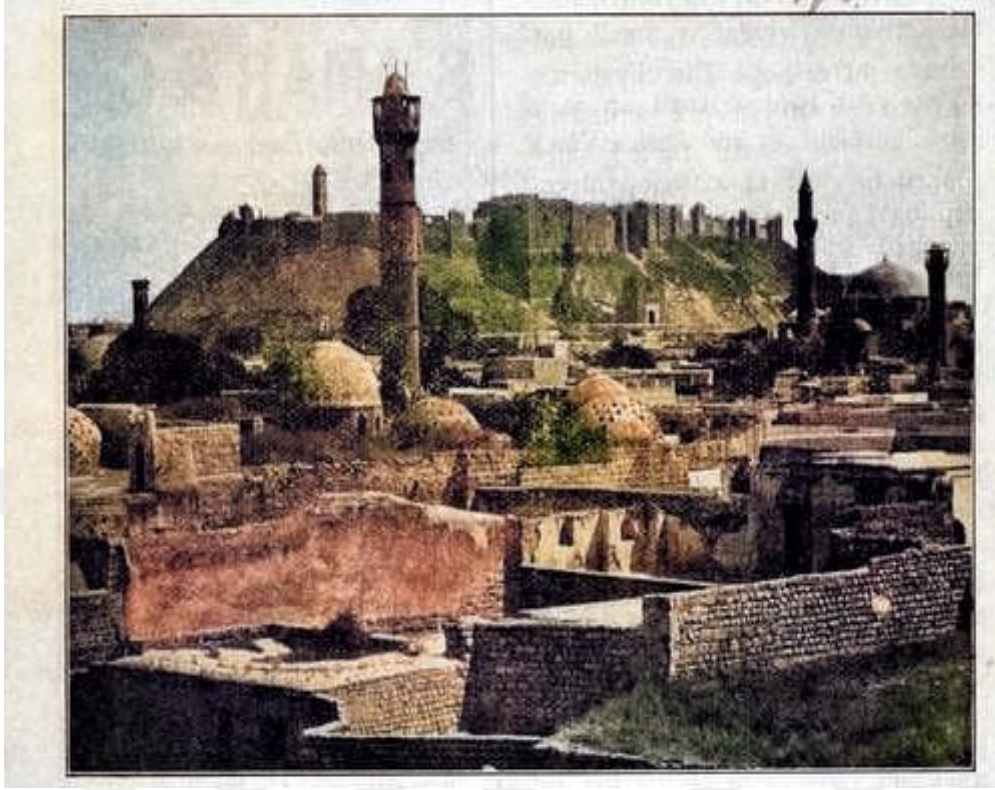


Galata Bridge (Constantinople)

Photo Sebah & Joaillier

Ek 16

Levant Trade Review'de, Konya Genel Görünümü ve Bursa İpek Fabrikası



A Bursa Silk Reeling Factory.

Ek 17

Levant Trade Review'de Edirne Genel Görünümü ve İstanbul Ford Fabrikası



General View of Adrinople
(Showing the Tunja Bridge and the Mosque of Sultan Selim)

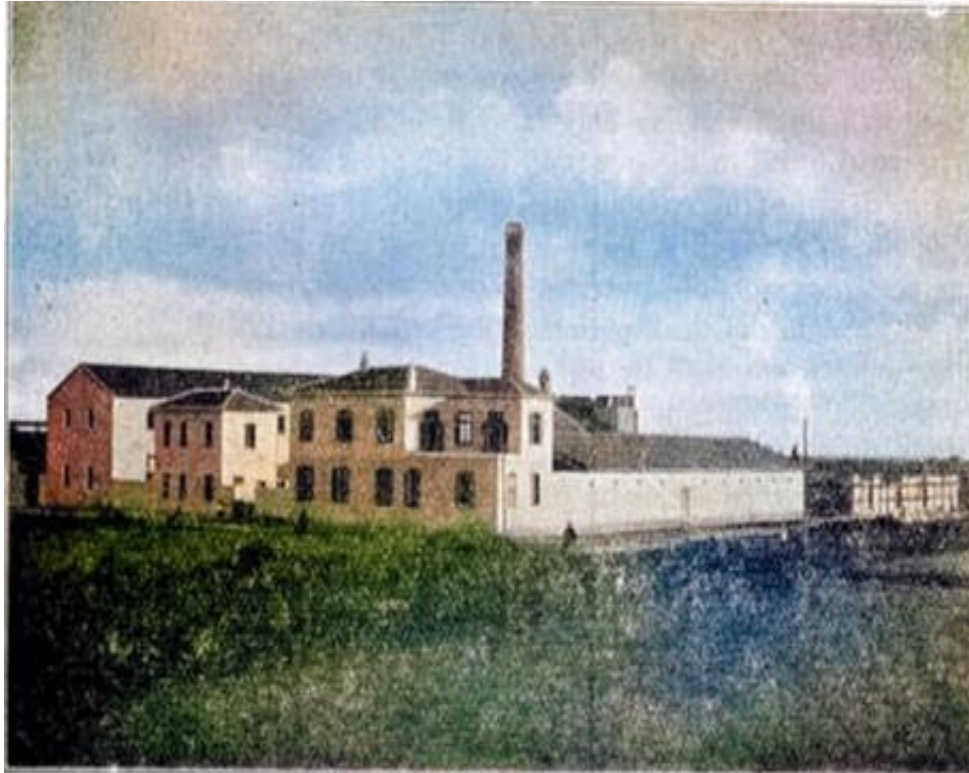


Ek 18

Levant Trade Review'da Bursa Ulu Cami ve Mersin Pamuk Yağı Fabrikası



Bursa View towards slopes of Olympos. The "Oulu Djami" Great Mosque in the foreground.



Cotton Seed Oil Mill in Mersina, Turkey.

Singer Dikiş Makineleri ve Oriental Halı Şirketi Reklam Kartvizitleri



SINGER SEWING MACHINES

BEST THE WORLD OVER

Because of
PRESTIGE —
Best known everywhere

PRICE — Lowest, Quality considered

TERMS — Unequalled for Liberality

QUALITY — Due to Experience and superior Factory Facilities

VARIETY — For Family Use and all Industrial Purposes

SINGER SEWING MACHINES = To be had only in our own sales rooms or through our canvassers

THE SINGER MANUFACTURING Co.

Every Singer Bears this  *Sewing Machine* Trade Mark

— SHOPS EVERYWHERE —

**The Oriental Carpet
Manufacturers Ltd.**

CAPITAL: £500,000 Sterling

Telegrams "TEZIAK"

Head Office: SMYRNA

BRANCH OFFICES:

NEW YORK, Mohawk Bldg., 160 Fifth Avenue.

LONDON, 4, Newgate St. E. C.

PARIS, 5, Rue Gretry.

CONSTANTINOPLE.

CAIRO (EGYPT), Place Soliman Pacha.

ALEXANDRIA, 11, Rue Rosette.

*Manufacturers of all kinds of Turkey CARPETS
& RUGS possessing factories & looms in over 30
districts of ASIA MINOR.*

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Adı-Soyadı : Adem Özdemir
Doğum Tarihi ve Yeri : Erzurum/1989
E-mail : ademozdemir2023@gmail.com

Eğitim

Yüksek Lisans : Erzurum Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, 2021.
Lisans : Erzurum Teknik Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, 2018.
Lise : Mehmet Akif Ersoy YDAL, 2009
Bildiği Yabancı Diller: İngilizce

Bilimsel Faaliyetler

Adem Özdemir, “Belgelerle Vilâyet-ı Şarkiyye Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti ve Mustafa Kemal Paşa”, **Millî Mücadele’nin 100. Yılında Uluslararası Gençlik Kongresi**, 2019, Samsun, 524-553.

Adem Özdemir, “Erzurum Kongresi’nin En Önemli İki Kutlaması, 50. ve 100. Yıl Kutlamalarının Mukayesesi”, **100. Yılında Erzurum Kongresi Uluslararası Sempozyumu**, 2019, Erzurum, 29-54.