

Keyifli Okumalar Dileriz

Binlerce kategoride milyonlarca PDF e-kitap, ders kitapları, dergiler ve romanlara platformumuz üzerinden ücretsiz ulaşabilirsiniz.

RESMİ WEB SİTEMİZ

<https://rantey.org>

Yedek ve Duyuru Kanallarımız

Sitemize erişim engeli gelmesi veya adres değişikliği durumunda aşağıdaki kanallardan güncel giriş adresine erişebilirsiniz:

- Telegram: <https://t.me/birkitapbir>
- WhatsApp Kanalımız : <https://whatsapp.com/channel/0029VbDHv8uE50Us4lvMoc0Y>

DONALD QUATAERT
OSMANLI DEVLETİ'NDE
AVRUPA İKTİSADİ
YAYILIMI VE DİRENİŞ
1881-1908



Yurt Yayınları, 1987 (1 baskı)

*Social Disintegration and Popular Resistance in the Ottoman Empire,
1881-1908. Reactions to European Economic Penetration*
© 1983 Donald Quataert

İletişim Yayınları 2439 • Tarih Dizisi 115

ISBN-13: 978-975-05-2151-5

© 2017 İletişim Yayıncılık A. Ş.

1. BASKI 2017, İstanbul

EDITÖR Kerem Ünüvar

KAPAK Suat Aysu

UYGULAMA Hüsnü Abbas

DÜZELTİ Remzi Abbas

DİZİN Berkay Üzüm

BASKI Ayhan Matbaası • SERTİFİKA NO. 22749

Mahmutbey Mahallesi, Devekaldırım Caddesi, Gelincik Sokak, No: 6/3
Bağcılar, İstanbul Tel: 212.445 32 38 • Faks: 212.445 05 63

CİLT Güven Mücellit • SERTİFİKA NO. 11935

Mahmutbey Mahallesi, Devekaldırım Caddesi, Gelincik Sokak,
Güven İş Merkezi, No: 6, Bağcılar, İstanbul, Tel: 212.445 00 04

İletişim Yayınları • SERTİFİKA NO. 10721

Binbirdirek Meydanı Sokak, İletişim Han 3, Fatih 34122 İstanbul
Tel: 212.516 22 60-61-62 • Faks: 212.516 12 58
e-mail: iletisim@iletisim.com.tr • web: www.iletisim.com.tr

DONALD QUATAERT

Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)

*Social Disintegration and Popular Resistance
in the Ottoman Empire, 1881-1908
Reactions to European Economic Penetration*

ÇEVİREN *Sabri Tekay*



DONALD QUATAERT State University of New York (Binghamton) tarih bölümünde profesör olarak görev yapmaktadır. Osmanlı ve Ortadoğu tarihi üzerine pek çok çalışması vardır. *Social Disintegration and Popular Resistance in the Ottoman Empire, 1882-1908: Reactions to European Economic Penetration* (New York University Press, 1983) isimli çalışması Türkçe'ye *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş* adıyla çevrilmiştir (Yurt Yayınları, 1987) ve bu alanda önemli bir yere sahiptir. Quataert'in diğer bir önemli çalışması, *Manufacturing and Technology Transfer in the Ottoman Empire, 1800-1914*'dir (Isis Press, 1992). Ayrıca *Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922* (çev. Ayşe Berktaş) İletişim Yayınları tarafından 2003'te yayımlanmıştır. Zonguldak Kömür Madenleri'nin tarihi üzerine yaptığı araştırma en önemli eserlerinden biridir: *Miners and the State in the Ottoman Empire: The Zonguldak Coalfield, 1822-1920* (New York: Berghahn Press, 2006) [*Osmanlı İmparatorluğu'nda Madenciler ve Devlet: Zonguldak Kömür Havzası 1822-1920*, çev. Azat Zana Gündoğan, Nilay Özok Gündoğan, Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, 2009]. Osmanlı emek tarihi araştırmalarıyla kendi alanının en önemli isimleri arasında sayılan Donald Quataert 10 Şubat 2011'de aramızdan ayrıldı.

Annem Norine Quataert'e...

Neden Düyun İdaresi ve Reji bizi mahvediyor? (Reji) tütünümüzü okkası 60 paradan alıp 30 kuruşa satıyor. Her devletin borcu vardır ama sadece bizde Düyun İdaresi var... Neden buraya her gün yüzlerce Avrupalı gelip bizim zararımıza servet yapmakta? Sanki bizim işçilerimiz yokmuş gibi bayındırlık işleri için bize işçi göndermekteler.

İstanbul "softa"larına atfedilen bir ifade:
G St, III HA, Nr. 1100, 20 Kasım 1895,
Pera'dan Saurma, Bl. 2007-2008

İÇİNDEKİLER

KISALTMA LİSTESİ	11
ÖNSÖZ	13
GİRİŞ	17
BİRİNCİ BÖLÜM	
19. YÜZYILDA OSMANLI EKONOMİSİ	27
İKİNCİ BÖLÜM	
REJİ, KAÇAKÇILAR VE HÜKÜMET	35
Giriş: Reji'nin kuruluşu	35
Tütün kaçakçılığının ortaya çıkışı	44
Hükümet ve reji	54
1895-1899 bunalımı	61
Bunalımın sonu: Bir değerlendirme	68
Sonsöz	73
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	
ZONGULDAKLI ÇİFTÇİ-MADENCİLER VE EREĞLİ KÖMÜR ŞİRKETİ	77
Giriş	77
1914 öncesi madenciliğinden bir kesit	78
1890 öncesinde Ereğli kömür yatakları	82
Ereğli Şirketi'nin kuruluşu	89
Osmanlı kömür tüketimi ve Ereğli madenleri	91

Şirket-hükümet ilişkileri	93
Ereğli Şirketi öncesinde işçiler	98
İşçiler ve Ereğli Şirketi	105
20. yüzyılın başlarında işgücü	107
Şirketin işçi sorunları	108
İşçi sorunları: 1908 grevleri	112
İşçi sorunları: 1908-1914	116
Sonuç	118

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

ANADOLU DEMİRYOLU'NDA ÇALIŞMAK	121
Giriş	121
Demiryolunun siyasi ve askerî etkisi	122
Demiryolunun toplumsal-iktisadi etkisi	124
Demiryolunda çalışmak	126
Sendikanın kuruluşu ve 1908 grevi	136
Sonuç	150

BEŞİNCİ BÖLÜM

LİMAN İŞÇİLERİ LONCALARI VE DERSAADET RIHTIM ŞİRKETİ	157
Giriş	157
İmtiyaz ve işgücü	159
Lonca-Şirket mücadeleleri, 1894-1899	168
1907 tarifesi ve loncaların yenilgisi	175
Loncaların zaferi, 1908-1909	180
Sonuç	185
Sonsöz	188

ALTINCI BÖLÜM

AVUSTURYA-MACARİSTAN'A KARŞI BOYKOT	189
Giriş	189
İstanbul'da boykot	193
"Gâvur" İzmir'de boykot	207
Trabzon'da boykot	213
Sonuç	216

YEDİNCİ BÖLÜM

SONUÇ	225
KAYNAKÇA	237
DİZİN	246

KISALTMA LİSTESİ

A + P	Great Britain, Parliamentary Papers, Accounts and Papers (Büyük Britanya, Parlamento Belgeleri, Açıklamalar ve Belgeler)
AA	Ausw�rtiges Amt., Bonn
AE	Archives des Affaires Etrang�res, Paris (D���leri Arşivi, Paris)
ARC Reports	Soci�t� du chemin de fer ottoman d'Anatolie, <i>Bericht des Verwaltungsrathes �ber das... Betriebsjahr</i> , 1 Januar bis 31 December....
BBA	Ba�bakanlık Ar�ivi, Istanbul
BCAF	Bulletin du Comit� de l'Asie Française (Fransız Asyası Komisyonu B�lteni)
BEO	Bâb-ı �li Evrak Odası
CC	Correspondance commerciale (AE'deki ticari yazı�malar)
CL	Archives du Crédit Lyonnais Paris (Crédit Lyonnais Paris Ar�ivi)
CP	Correspondance politique (AC'deki ticari yazışmalar)
CR d'AGO	Compte Rendu d� l'Assembl� G�n�rale Ordinaire (Olağan Genel Kurul Tutanakları)
D	Dahiliye, BBA'daki sınıflandırma
FO	Foreign Office Papers, Public Records Office (D���leri Bakanlığı Belgeleri, Kamu Kayıtları Dairesi) (Yararlandığımız FO 424/91-213 basılı formatta 'Gizli Yayın'dır)

GSt	Geheimes Staatsarchiv, Batı Berlin
HHStA	Haus-Hof-, und Staatsarchiv, Administratives Register, Viyana
HHStA, PA JCCC	Haus-Hof-und Staatsarchiv, Politisches Archiv, Viyana <i>Le journal de la chambre de commerce de Constantinople</i> (İstanbul Ticaret Odası Dergisi)
MV	Meclis-i Valâ, BBA'daki sınıflandırma
OPDA	Ottoman Public Debt Administration (Osmanlı Düyün-u Umumiye İdaresi)
RCA	Rapport du Conseil d'Administration à l'Assemblée Générale du (1865-1914), ('Reji' Yönetim Kurulu'nun Genel Kurul'a '1865-1914' Raporu)
RCC	Rapports Commerciaux de agents diplomatiques et consulaires de France (Fransız dışişleri ve konsolosluk görevlilerin ticari raporları)
RCL	<i>La Revue commerciale du Levant, bulletin mensuel de la chambre de commerce française de Constantinople</i> (Doğu Akdeniz Ticaret Dergisi, İstanbul, Fransız Ticaret Odası'nın Aylık Bülteni)
ŞD	Şûrâ-yı Devlet, BBA'daki sınıflandırma
SH	Société d'Heraclée (Ereğli Şirketi)
USCR	United States, Commercial Relations of the United States with Foreign Countries (Birleşik Devletler, Birleşik Devletler'in Yabancı Ülkelerle Ticari İlişkileri)
ZStA, AA	Zentrales Staatsarchiv, Postdam, Auswartiges Amt

AGIRLIKLAR, ÖLÇÜLER VE PARA BİRİMLERİ

Dönüm	940 m ²
Okka	1,28 kg
Kantar	56 kg
Para	Kuruşun kırkta biri
Lira (altın)	100 kuruş (resmî kur)
Sterlin	Yaklaşık 110 kuruş (resmî kur)
20 frank	Yaklaşık 87 kuruş (resmî kur)

ÖNSÖZ

Avrupa ekonomisinin Osmanlı toplumu üzerindeki etkileri hakkındaki bu kitabı, birkaç yıl önce, 1876 ile 1908 yılları arasında İstanbul'da tahıllar için saptanan fiyatları derlediğimde planlamaya başladım. İstanbul'daki tahıl fiyatlarının Londra'daki fiyatlar değıştikçe dalgalandığı açıkça belliydi. Ne var ki, görüldüğü kadarıyla Osmanlı İmparatorluğu'ndaki doğal afetler nedeniyle, 1907 yılında Osmanlı ve Avrupa tahıl fiyatları arasında önemli bir fark oluşmaya başlamıştı. Hayvan hastalıkları başgöstermiş, kışlar sert geçmiş, ve kıtlık çıkmıştı; ve ben, bunların o dönemin en önemli siyasi olayı olan Jöntürk Devrimi üzerindeki etkilerini merak etmeye başladım. Yavaş yavaş, doğal afetlerin devrimin nedenlerinden sadece biri olduğunu anladım. Başlıca neden, en genel terimlerle söylenirse, Batı'nın iktisadi yayılmasının etkisiydi. Oluşmakta olan Avrupa hâkimiyetindeki dünya ekonomisi, Ortadoğu'da yaşayanların hayatlarını kazanma yollarını, toplumsal statülerini ve siyasi davranışlarını nasıl değıştirmişti? Bu soru kafamda daha da belirginleştğinde, daha önce Jöntürk Devrimi sorunuyla başa çıkmaya uğ-

raşırken uğradığım hüsrânı anladım. Siyasi ve iktisadi değişme arasındaki ilişkiler üzerine yapılmış araştırmaların sayısı pek azdı. Ortadoğu'da Batı etkisi altındaki siyaset ve düşünce hayatı bir ölçüde keşfedilmişse de, (ancak bu konuda da araştırma yapanların sayısı çok azdır), Osmanlının öyküsünün toplumsal yönü temelde incelenmeyi beklemektedir. Dolayısıyla, 19. yüzyılın sonlarında sermaye yatırımlarındaki genişleme ve ticaretteki artış en yüksek noktasına ulaştığında halk kesiminde, seçkinler dışındaki gruplarda ortaya çıkan değişimleri incelemeye karar verdim. Böylelikle, Osmanlı toplumu, ekonomisi ve siyasi yapısındaki değişimler arasındaki ilişkiler hakkında ileride yapılacak araştırmalara bir temel oluşturmayı umut ediyorum.

Araştırmama mali desteği 1970 ve 1971 yıllarında Foreign Area Fellowship Program'dan, (Yabancı Bölgeler Araştırma Bursu Programı) ve 1975'te Social Science Research Council'den (Sosyal Bilimler Araştırma Konseyi) aldığım yardımlar ve 1981'de University of Houston'dan aldığım Fakülte Geliştirme izni sağladı. University of Houston ve Türkiye'deki American Research Institute'tan (Amerikan Araştırma Kuruluşu) gördüğüm ek mali destekleri de burada minnetle anıyorum.

Lisans öğrenciliği günlerimde Irene Gendzier'in teşvik ve desteği olmasaydı, sonucu ne olursa olsun, Alman tarihi bana pekâlâ sahip çıkabilirdi. Yüksek lisans öğrenimimdeki rehberim ve tez danışmanım Stanford Shaw'a Osmanlı araştırmaları dünyasıyla tanışmamı borçluyum. Mehmet Genç ve Roger Owen bana öğüt ve bilgi verdiler, eleştirdiler; ve Andreas Tietze zamanını ayırdı, onun sabır ve bilgeliğinden yararlandım, hâlâ yol göstermeye devam ediyor. Halil İnalcık on yılı aşkın bir süreyle beni teşvik etti ve destekledi. Orhan Kurmuş ve Şerif Mardin bana önemli yardımlar sağladılar; ve Şevket Pamuk, Leila Erder, Metin Kunt, Zafer

Toprak, Selim İlkin, Halil Sahillioğlu, Nejat Göyünç ve müteveffa Cengiz Orhonlu bu çalışmaya katkıda bulundular. Rifaat Ali Abou-el-Haj'ın değerli ve çoğu zaman benzersiz kavrayış gücünden yararlandım. Carter Findley bilgisini benimle cömertçe paylaştı. University of Houston'daki meslektaşlarım arasında özellikle Thomas O'Brien'den yardım gördüm. Latin Amerika ve Ortadoğu'nun deneyimlerini tartışıp karşılaştırarak geçirdiğimiz saatler benim için eşsiz bir değer taşıyor. Paris'teki kaynakları bulabilmem ve erişebilmemde Jacques Thobie'den gördüğüm yardım, projeyi tamamlayabilmem açısından hayati öneme sahipti. Annemarie ve Leo Grebler beni hep teşvik ettiler ve destek oldular; yardımlarını burada sevgiyle anıyorum.

Aşağıdaki kütüphanelerin personeline müteşekkirim: University of Houston, University of California, Los Angeles, Hoover Institute, British Museum, Bibliothèque Nationale, Freie Universität (Batı Berlin), Belediye Kütüphanesi, İstanbul Üniversitesi ve İstanbul Hakkı Tarık Us Kütüphanesi. Ayrıca Public Records Office (Londra), Archives du Ministère des Affaires Etrangères, Archives du Crédit Lyonnais (Paris), Bundesarchiv ve Archives d'Etat de Neuchâtel (İsviçre), Haus-Hof-und Staatsarchiv (Viyana), Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes (Bonn), Zentrales Staatsarchiv (Potsdam ve Merseburg), Geheimes Staatsarchiv (Batı Berlin) ve Başbakanlık Arşivi (İstanbul) çalışanlarına teşekkür borçluyum. Arşivciler arasında Attila Çetin, Rauf Tuncay, Turgut Işıksal, Tefvik Temelkuran, Ernst Petrič, Bn. Anne Marie Ickovicz, Bn. Van Liede ve Bn. Vignes'e ayrıca teşekkür etmek isterim.

Hayat arkadaşım ve tarihçi meslektaşım Jean'a içten teşekkür borçluyum. Onun sürekli destek ve teşviki bu metni tamamlamam için vazgeçilmez önemdedi.

GİRİŞ

Avrupa ekonomisi dünya üzerinde yayılırken mevcut toplumsal, iktisadi ve siyasi kurumlarla her yerde boğuştu ve sonunda bu kurumları dönüştürdü. 19. yüzyılın sonlarında, Yeni Emperyalizm Çağı diye adlandırılan dönemde, Batı sermayesi ticaretin çapıyla birlikte genişledi. Daha eski bir döneme ait kolonyal süreci yenileyen Avrupa, birçok yeni bölgeyi dolaysız siyasi denetim alanı içine kattı. Ortadoğu'da, Osmanlı İmparatorluğu böylesi bir denetimin dışında kalmayı başardı. Yani, siyasi bağımsızlığını korudu ve Avrupa'nın iktisadi sızma girişimlerine karşı oldukça etkin bir direnme gösterdi. Bu Ortadoğu toplumunun Avrupa sermayesi ve ticaretinin ülkeye sızmasına karşı verdiği inatçı mücadele Ortadoğu tarihi uzmanlarına yeni bir bakış açısı sağlamanın yanı sıra, emperyalizm üzerine çalışma yapanlara da yerel toplumların, ekonomilerin ve siyasi sistemlerin yabancı müdahalesine tepkilerini anlamakta yepyeni fırsatlar verecektir.

Batı'nın –ister Ortadoğu'ya ister başka bölgelere– yayılmasıyla ilgilenen bilim adamları, bir avuç Avrupalı'nın kendi çıkarlarını kabul ettirip sürdürebilme yetenekleri karşısında

çoğu zaman hayrete düşerler. Üstün bir teknolojik güç kullanıldığında yabancı varlığının kabul ettirilmesi ve sürdürülmesi kolayca anlaşılır gibidir. 19. yüzyılda Amerika'nın batısındaki Kızılderililer demiryolunun ve Gatling toplarının ezici birlikteliği karşısında neredeyse yok oldular. Hemen hemen aynı yıllarda dünyanın öbür ucunda Büyük Britanya'nın topları, Mehmed Ali'nin Mısır'da güçlü bir devlet kurma ümitlerine son verirken, Batı Afrika'nın Aşanti Krallıklarını parçalıyordu.¹ Ancak, daha kapalı denetim biçimleri kullanıldığında, veya askerî zaferin artık uzun süreli bir işgale dönüştüğü durumlarda, yabancı güçlerin başka ülkelerdeki sürekli varlığının açıklanması daha karmaşıklar. Örneğin, Boxer isyanı bir yana bırakılırsa, o eski ve ince Çin uygarlığı niçin Batılı işgalcileri kovmakta daha etkin olamamıştı? 1882'den sonra, örneğin Hindistan veya Mısır'da, İngilizlere destek veren unsurları tanımlayabilsek bile bir dizi temel soru yine de cevapsız kalır. İngiltere, Fransa ve yarım düzine kadar başka ülkenin, çoğu zaman sadece sembolik askerî zaferlerle koskoca bir dünyanın gidişatına hâkim olabilmelerini özel durumlara ait özgül nedenler mi yoksa genel açıklamalar mı anlaşılır kılar?

Konunun karmaşıklığı ve öneminden bekleneceği üzere 19. yüzyılın ilk yarısından bu yana çok geniş bir yazın oluşmuştur. Önceleri bu yazının odak noktası Avrupa'ydı ve Avrupa yayılcılığında Tanrı, altın ve "şan-ü şöhret" in rolleri üzerine bitmez tükenmez tartışmalar yapıldı. Yazarlar, bu yayılmanın Avrupa'daki toplumsal ilişkiler üzerindeki etkisini ve gerek belli bir ülke içindeki gerekse Avrupa ülkeleri

1 Avrupalı olmayan halklara karşı savaşan Batılılar üstün teknolojilerine karşın sık sık zor durumlara düştüler. Bu konuda daha ayrıntılı bilgi için bkz. R.A. Kea, "Firearms and Warfare on the Gold Coast and Slave Coast from the 16th Century to the 19th Century", *Journal of African History*, 12, No. 2 (1971), s. 185-213; Peter Gran, *Islamic Roots of Capitalism, Egypt, 1760-1840* (Austin, 1979), s. 28-29.

arasındaki güçler dengesinde yarattığı değişimleri araştırmaya koyuldular. Zamanla, bu konuda şimdilerde “yorum” denebilecek farklı yaklaşımlar ortaya çıktı. Benim düşünce gelişimimi ve bu kitabın temel bakış açısını birbirinden apayrı iki açıklama türü şekillendirdi; ilk modernistlerin ve daha yakınlarda bağımlılık okulunun açıklamaları. Bu yaklaşımların her ikisinde de amaçlanan sadece Avrupa üzerinde değil Asya, Afrika, Latin Amerika ve Ortadoğu’daki olaylar üzerinde yoğunlaşmaktı.

İlk modernistler, bir bölgenin mevcut toplumsal, iktisadi ve siyasi değerlerinin bunlara tekabül eden Batı değerlerine yerini bırakır görüldüğü sürecin büyümesine kapılmışlardı.² Bu grup sadece Batı’nın rasyonel, ilerici ve dolayısıyla dünyanın diğer bölgelerine üstün olduğu gibi varsayımlardan yola çıktı. Yerel dilleri ve kaynakları kullanıyor olsalar da, ilk modernistlerin odak noktası aslında Batı’ydı. Başka bölgeler gelişimlerinin Batı modeline ne derecede yaklaştığıyla ölçülüyordu. Modernistlerin dünyası çoğu zaman Manichean bir dünyaydı; onlara göre geleneksel düzenin karanlık güçleri Batılılaşma yanlısı gruplara karşı koyuyordu. Batılılaşmanın, gittikçe daha fazla Avrupa merkezli olan dünya düzeni içinde Ortadoğu’nun varlığını sürdürmesini iyi şekilde sağlayacağını düşünüyorlardı. Batı değerlerini benimseyenler iyi, karşı çıkanlar kötüydü. İlk modernistler, Batı dışındaki bölgelerin tarihine esas olarak bu iki grup arasındaki mücadelenin tarihi olarak bakmaya başladılar. Ortadoğu tarihinde Batı değerleri taraftarlarını destekleyen geniş bir yazın oluşurken, “reformist olmayanlar” genellikle gözardı edildi. Son on yıl içinde bu yaklaşım Ortadoğu uzmanlarının ağır eleştirilerine hedef olurken, daha incelmış modern-

2 Bunun ilk örneklerinden biri Bernard Lewis’in *The Emergence of Modern Turkey* (Londra, 1961 ve sonraki baskılar) adlı yapıtıdır. Aynı gelenek içindeki başka yapıtlar arasında Stanford J. Shaw ve Ezel Kural Shaw, *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey, II* (Cambridge, 1977) sayılabilir.

leşme teorileri Ortadoğu araştırmaları alanı dışında geliştirildi. Böylece, bir zamanların egemen yaklaşımı olan ilk modernist yorumlar, bir yazarın “Neden bize benzeyemezler?” başlığıyla özetlediği gibi Avrupa-merkezci nitelikleri nedeniyle gözden düştü.³

İkinci yorum okulu olan bağımlılık okulunun ilgisi de Batı'nın diğer bölgelerdeki çıkarlarını sürdürme araçlarına yöneliktir. Ancak bu yaklaşım, ilk modernistlerin tersine, Avrupa varlığını yıkıcı bir etki olarak değerlendirir. 1970'lere kadar Ortadoğu üzerine araştırma yapmaya başlamayan bağımlılık okulu yazarları, Latin Amerika'nın ABD ve Avrupa ekonomileri karşısında yaşadığı deneyimlerden yola çıktı ve bu odak noktası değişmedi. Avrupalıların Latin Amerika'ya gelmesinden sonra bu kıta kalkınmayla sonuçlanacağı varsayılan bir büyüme süreci yaşamıştı. Ne var ki Latin Amerika azgelişmişlikten ve Batı ekonomilerine tâbî kalmaktan kurtulamadı.⁴ Bu olgunun nedenlerini açıklamaya çalışan

3 Ralph Coury, “Why can't they be like us?”, *Review of Middle East Studies*, 1 (1975), s. 113-133. *Review of Middle East Studies* modernist okulu gözden geçirmiştir. Ayrıca bkz. Peter Gran, “Political Economy as a Paradigm for the study of Islamic History”, *International Journal of Middle East Studies*, 11, No. 4 (Temmuz 1980), s. 511-526; Edward Said, *Orientalism* (New York, 1978) ve örneğin Malcolm Kerr'in bu yapıtla ilgili tanıtma yazısı, *International Journal of Middle East Studies*, 12, No. 4 (Aralık 1980), s. 544-547.

4 Bu çalışmada özellikle Andre Gunder Frank, Samir Amin ve Immanuel Wallerstein'in yapıtlarından yararlandık. Ayrıca bkz. Ivar Oxaal, Tony Barnett ve Davit Booth, ed., *Beyond the Sociology of Development: Economy and Society in Latin America and Africa* (Londra ve Boston, 1975), Wallerstein ve çalışma arkadaşlarının araştırmaları Ortadoğu üzerinde yoğunlaşmıştır. Örneğin bkz. Immanuel Wallerstein, Hale Decdeli ve Reşat Kasaba, “The Incorporation of the Ottoman Empire into the World Economy.” 1979 yılında Madison Wisconsin'de toplanan International Conference on Turkish Studies'e sunulan tebliği, Immanuel Wallerstein, “The Ottoman Empire and the Capitalist World Economy: Some Questions For Research”, Osman Okyar ve Halil İnalcık, ed., *Social and Economic History of Turkey (1071-1920)* (Ankara, 1980), s. 117-122. Ayrıca bkz. Immanuel Wallerstein ve Reşat Kasaba, “Incorporation into the World Economy: Changes in the structure of the Ottoman Empire, 1750-1839.” 1980 yılında Strasburg'da yapılan II^e Congr s International d'Historie Economique et Sociale de la Turquie'ye sunulan tebliğ.

bağımlılık okulunun ortaya attığı sorular Ortadoğu uzmanları için de büyük önem taşır. Bağımlılık okulu araştırmacıları, yaptıkları çözümlemelerle tarihe Batılılaşmayı başarmak veya başaramamak diye bakmak yerine, Batı'dan etkilenen toplumlar içinde birbirlerinden apayrı konumlara sahip olan grupları ve bu grupların Batı'yla farklı etkileşim biçimlerini ele aldılar. Dünya ekonomisinin, bazı bölgelerin geri kalmasına neden olduğu sonucunu çıkardılar ve gelişme ve modernleşmenin aslında sürekli azgelişmişlik ve bağımlılığa yol açtığı süreci yakaladılar. Modernleşmeyi inatla reddeden grupların önemini vurgulayan açıklamaların ötesine giderek geri kalmışlığın yapısal nedenlerini ortaya koydular. Daha yakın zamanlarda, bağımlılık okulu yaklaşımına kavram borcu olan bir grup akademisyen Batı'nın iktisadi nüfuzunun azgelişmişliğe yol açan veya azgelişmişliği sürekli kılan prekapitalist, feodal toplumların ortaya çıkmasına bile neden olabileceğini gösterdi.⁵ Bu çabaların bir sonucu da geleksel sözcüğünü daha da elle tutulmaz hale getirmek oldu.

İlk modernistler ve bağımlılık okulu, Batılı olmayan toplumların Avrupa ekonomisiyle karşılaşmasını direnme ve uzlaşma çerçevesinde ele aldılar. Her iki grup, özellikle ilk modernistler, uzlaşma sorununa, yani bir bölgenin nasıl Batı'ya benzeyip Avrupa ekonomisinin bir parçası haline geldiğine gereğinden fazla önem verdiler. Batı'ya benzemezliğin nasıl sürdürebileceği veya Batı ekonomisinin bir parçası olmaya nasıl direnilebileceği üzerinde yeterince durmadılar.

5 Bkz. Robert Brenner, "The Origins of Capitalist Development: A Critique of Neo-Smithian Marxism." *New Left Review*, No: 104 (Temmuz-Ağustos 1977), s. 26-92. Benim bu çalışmaya borcum aşağıdaki tartışmada da açıkça görülebilir. Aşağıdaki eleştirel yapıtlar da aynı şekilde yararlı olmuşlardır: Aidan Foster-Carter, "The Modes of Production Controversy", *New Left Review*, No. 107 (Ocak-Şubat, 1978), Joseph A. Kahl, "Fernando Henrique Cardoso", *Modernization, Exploitation and Dependency in Latin America* (New Brunswick, N.J., 1976) içinde, s. 155-170; Ernesto Laclau, "Feudalism and Capitalism in Latin America", *New Left Review*, No. 67 (Mayıs-Haziran, 1971), s. 19-38.

İlk modernistler, kendi paylarına, Ortadoğu'da Batılılaşmaya karşı direnenleri dinî gericilik yaftasıyla bir kenara koyuvermişlerdir.⁶ Bağımlılık okulu mensupları ise Batı'ya direnişin nedenleri üzerinde durdular ve bireylerin Batı'nın toplumsal ve iktisadi nüfuzuna ve Batılılaşmaya tepkilerini nasıl etkilediğini gösterdiler. Bağımlılık okulu kuramcıları Batı'ya karşı gösterilen direnç üzerine çözümlemeler yapmakla birlikte esas olarak yerel toplumdaki bazı unsurlarla Batı arasında gittikçe özdeşleşen iktisadi çıkarlar, yani bölgenin dünya ekonomisiyle bütünleşmesi üzerinde durmaktadırlar.

Bu kitapta esas olarak Osmanlı İmparatorluğu'nda bazı kişilerin Avrupalılaşma sürecine karşı gösterdikleri direnç ele alınmaktaysa da, başka grupların Batı'yla uzlaşmaları ve Batılı güçlerin ülkedeki mevcudiyetinden sağladıkları yararlarla da değinilecektir. Anadolu'nun yanı sıra başkent İstanbul, kitabın coğrafi odak merkezini oluşturuyor. Batı ekonomisinin kentlerde ve kırsal yörelerde yaşayan Osmanlılar –üretici köylüler, işçiler ve tüccarlar– üzerindeki etkilerini incelemek ve Osmanlı uyruklarının bu müdahaleci güçle girdikleri çeşitli etkileşim biçimlerini ortaya koymak amacıyla örnek-olay yaklaşım benimsenmiştir. Seçilen örnek-olaylar çoğunlukla Osmanlı tarım, madencilik, ulaşım ve ticaret kesimlerinde faaliyet göstermek amacıyla kurulan Avrupa şirketlerini ve bu şirketlerin Osmanlılarla ilişkilerini kapsar.⁷

Seçilen örnek-olayların her biri, Avrupa-Ortadoğu ilişkilerindeki kaynama noktalarını, ilişkilerin en yoğun en duyarlı

6 Uriel Heyd ulemanın bir bölümünün ilerici, yani Batılılaşma yanlısı olduğunu yıllar önce göstermiştir. Bkz. "The Ottoman Ulema and Westernization in the Time of Selim III and Mahmud II", *Scripta Hierosolymitana*, IX (Kudüs, 1961), s. 63-96. Bu makale ulemanın iktisadi çıkarlar açısından incelenmesi için iyi bir temel sağlar.

7 Osmanlı sanayiile ilgili bir örnek-olay çalışması için bkz. Donald Quataert, "The Silk Industry of Bursa, 1880-1914", *Collection Turcica, I. Contribution à l'histoire Economique et sociale de l'Empire Ottoman* (yayınlanacak).

ve zengin belgelerle desteklenmiş olanlarını kapsadığından, Batı'nın o zamanlar bölgeye nüfuzunun yapısı ve nitelikleri hakkında epeyce ipucu verir. Örnekler çok sayıda insanla ilgili ve iktisadi açıdan gerçekten anlamlı olduklarından daha genel eğilimleri göstermekte de yararlıdır.

İlk örnek-olayda Anadolu'nun en değerli ihraç ürünü olan tütün ve Osmanlı İmparatorluğu'nda Fransız denetimindeki Reji tütün tekelinin kuruluşu incelenmektedir. Reji, Osmanlı ekonomisindeki birincil önemdeki konumuna rağmen, hiçbir zaman monografik bir araştırmanın konusu olamamıştır. Bu nedenle örnek-olay çalışmamızda bu yabancı girişimle ilgili bütün konular, Reji'nin Osmanlı uyruklarının hayatları ve devletle ilişkileri üzerindeki etkisi kapsamadığı. Ancak, bölümün başında Reji'nin, hak ve yükümlülükleri ile Osmanlı ekonomisine girişi anlatılmaktadır. Daha sonra, asıl ilgi alanımıza –Reji'ye tepki olarak kaçakçılığın ortaya çıkışı, kaçakçıların kimlikleri ve amaçları ve kaçakçılık trafiğinde devletin ve memurlarının rolü– dönülmektedir. Tütün kaçakçılığı halkın yabancı tekeline karşı başvurduğu en yaygın direnme biçimiydi. Reji, Osmanlı toplumu ve devlet arasındaki çatışmanın bu yönü üzerinde durarak, bu şirketin kuruluşunun Osmanlı hayatını ne denli karmaşık biçimlerde etkilediğini göstermeyi umut ediyorum.

Madencilikle ilgili örnek-olay çalışmasında, o zamanlar Osmanlıların başlıca maden cevheri olan kömür üretiminin 1880'lerde Ereğli Şirketi vasıtasıyla Fransızlar tarafından devralınması anlatılmaktadır. Bu konuda Batı dillerinde yazılmış herhangi bir araştırmanın mevcut olmadığı gözönünde tutularak, bu bölümün başında 19. yüzyılda Osmanlı madenciliği, kömürün önemi ve ilgili mevzuat kısaca kapsamıştır. Daha sonra Ereğli madenlerinin bulunması, ilk yıllarda işletilmesi ve Ereğli Şirketi'nin kurulmasına kadar üretim eğilimleri incelenmektedir. Bu bölümde, şirketin oluşu-

mu, tesislerinin kurulması, ve Osmanlı hükümetiyle ilişkileri de anlatılmaktadır. Daha sonra madencilerin nitelikleri ve işe alınma biçimlerinin yanı sıra, gerek Ereğli Şirketi'nin kuruluşu öncesi, gerek sonrasında çalışma koşulları incelenmektedir. Bu bölümün son kısmının temel noktalarını şirketin işçi toplama çabaları, işçileri işte tutmakta karşılaştığı güçlükler ve iş yasalarında kendi lehine değişiklikler yaptırmaadaki başarısızlığı oluşturuyor.

Avrupa yatırımlarının Osmanlı ekonomisiyle dünya ekonomisini bütünleştiren bağlar içindeki önemi gözönünde tutularak son üç bölümün büyük kısmı ulaştırma kesimine ayrılmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun ikinci en büyük ve siyasi açıdan en duyarlı limanı olan İstanbul limanı ulaştırma kesimindeki ilk örnek-olay çalışmamızdır. Tekel hakları elde eden bir Fransız şirketi liman tesislerini yenileştirmiş ve o zamanlar ayakta kalan loncaların belki de en güçlüleriyle, hamallar ve mavnacılarla dolaysız bir çatışmaya girmişti. Anadolu Demiryolu Şirketi örneği de ulaştırmayla ilgilidir ve bu örnekte 1890'larda Avrupa sermayesinin yarattığı işlerde çalışan bir grup işçi ele alınmıştır. Kuruluşuyla doklarda çalışan bir grup işçinin geçimini tehlikeye düşüren Fransız liman şirketinin tersine, Almanlarca finanse edilen demiryolu şirketi binlerce kişiye iş olanağı sağlamıştı. Bu iki bölümde liman ve demiryolu işçilerinin etnik bileşimleri ve tabakalaşmaları anlatılmakta ve her birinin iş örgütlenme biçimleri ile yabancı şirketler ve Osmanlı hükümetiyle ilişkilerindeki başarı veya başarısızlıklarındaki zıtlıklar sergilenmektedir.⁸

8 Bu iki grup arasındaki farklar bende özel bir ilgi uyandırdı. Yeni bir grup olan demiryolu işçileri hükümetle düzenli iletişim olanaklarına sahip değildi. Devlet, işçi sorunlarının demiryolu şirketiyle çalışanlar arasında görüşmeler yoluyla çözümlenmesini bekliyordu. Genel olarak Osmanlı arşivlerindeki belgelerin istenenden de fazla olmasına karşın, demiryolu işçileriyle ilgili belgeler için böyle bir durum söz konusu değildi. Gerçekten, bu işçilerle ilgili bulu-

Ereğli Kömür madenlerini, İstanbul limanını ve Anadolu Demiryolu'nu işleten yabancı şirketler burada öncelikle Osmanlı toplumu içindeki nispeten küçük gruplar, yani kendi işçileri üzerindeki etkileri açısından incelenmişlerdir. Diğer iki örnek-olay çalışmasındaki bakış açısı daha geniştir. Reji tekeliyle ilgili bölümde, nüfusun büyük bir kesiminin, tütün üreticileri, tüketicileri, ve tüccarları ile Osmanlı yerel ve merkezi yönetiminin tepkileri ele alınmıştır. Örnek-olayların sonuncusunda da daha geniş perspektifli bir yaklaşım benimsenerek, Osmanlıların 1908-1909 yıllarında Avusturya-Macaristan'a karşı yaptıkları boykot incelenmektedir. Bu örnek Osmanlı sosyo-politik gruplarının Avrupa ticari nüfuzundan nasıl etkilenip nasıl tepki verdiğini gösterir ve Osmanlı Devleti'nin Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'na karşı açtığı iktisadi savaşı anlatır. İstanbul liman işçilerinin hikâyesinin devamı ve boykot hareketindeki rolleri de bu örnek-olayda incelenmektedir.

Örnek-olaylar hep birlikte devlet, halk ve Avrupa iktisadi çıkarlarının ögeleri arasındaki karşılıklı ilişkileri tanımlar ve Osmanlı toplumunun Avrupa iktisadi sızmasının yıkıcı etkilerine karşı durmadaki yeteneğini gösterir. Osmanlı şehir ve kır hayatı üzerindeki bu örnek-olay çalışmaları yoluyla ilk kez Osmanlı'nın Avrupa'yla karşılaşmasından doğan kargaşa ve karışıklığın yanı sıra toplumsal yapıda sürdürülen istikrarı görmeye başlarız.

nablen belge sayısı bir düzineyi geçmiyordu; liman ve maden işçileriyle ilgili olarak ise, bu işçiler belirli Osmanlı makamlarının, sırasıyla Bahriye Nezareti ve Rûsumat Emaneti'nin, yetki alanı içinde olduklarından çok sayıda belge bulunabilmiştir.

19. YÜZYILDA OSMANLI EKONOMİSİ

Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa ekonomisiyle bütünleşme süreci 16. yüzyılda başladı ve Avrupa'yla yapılan ticaret geliştikçe Osmanlı kapalı ekonomisi çözüldü.¹ Ne var ki, her bölgenin Avrupa sistemine katılması aynı hızda gerçekleşmedi ve Osmanlı İmparatorluğu'nun bazı bölgeleri birkaç yüzyıl boyu Batı iktisadi boyunduruğunun dışında kaldı. 1783'le 1911 arasında Osmanlı dış ticaretinde büyük artış görüldü; ticaret hacmi 4,4 milyon sterlinden 64 milyon sterline çıktı. Daha yakından bakıldığında, Osmanlıların Fransa ve İngiltere'yle yaptıkları ticaretin Fransız Devrimi ve Napolyon Savaşları nedeniyle 1829'da 2,6 milyon sterline kadar geriledikten sonra 1845'te 12,2 milyon sterline yükseldiği görülür; 1860'lara gelindiğinde ise Osmanlıların toplam dış ticareti 34 milyon sterline ulaştı. 1870'lerde Osmanlı dış ticaretinin yıllık ortalama değeri 39 milyon

1 Bu konuda ilk ve en önemli araştırmalar Prof. Ö. Lütü Barkan ve Prof. Halil İnalcık tarafından yapılmıştır. Barkan'ın toplu eserleri halen yayınlanmaktadır. Bkz. *Türkiye'de Toprak Meselesi* (İstanbul, 1980), Halil İnalcık, *The Ottoman Empire: The Classical Age, 1300-1600* (Londra, 1973), Halil İnalcık, *The Ottoman Empire Conquest, Organization and Economy* (Londra, 1978).

sterline, 1900-1909 yılları arasında ise 43 milyon sterline yükseldi.²

Birinci Dünya Savaşı öncesindeki on-on beş yıl içinde, Avrupa'yla Osmanlı İmparatorluğu arasındaki ticaret bir ölçüde gerilediyse de özellikle Fransız ve Almanlarca yapılan yabancı sermaye yatırımları arttı. Osmanlı İmparatorluğu'ndaki dolaysız yabancı yatırımlar 1860'lardan 1880'lerin sonuna kadar az çok sabit kalmışken, 1890-1914 döneminde üç kat arttı.³ 1810'dan beri fiyatlarda gözlenen sürekli düşme eğilimi, sonunda ters yüz olup kişi başına üretimin artış hızı yükseldiğinden 1895 sonrası dönem sermaye birikimine özellikle elverişliydi.⁴ Örneğin, Osmanlı İmparatorluğu'nda 1914'te var olan Fransız iktisadi girişimlerinin tümünün % 80'i 1893'ten sonra kurulmuştur. İstanbul ve Anadolu'daki Fransız yatırımları 1881'de 85 milyon frank gibi nispeten düşük bir düzeyde iken, 1895'te 292 milyon franka, 1909'da ise 511 milyon franka ulaşarak otuz yıldan kısa bir süre içinde altı kat arttı. 1909'da İstanbul ve Anadolu'daki yabancı sermaye yatırımlarının % 45'i Fransızlara aitti ve Fransa Or-

2 Charles Issawi, ed., *The Economic History of the Middle East 1800-1914* (Chicago 1966), s. 30; Immanuel Wallerstein ve Reşat Kasaba'nın 1980'de Strasbourg'da toplanan "International d'Histoire Economique et Social de la Turquie" için hazırladıkları "Incorporation into the World Economy Changes in the Structure of the Ottoman Empire, 1750-1839" başlıklı tebliğleri Şevket Pamuk'un doktora tezi "Foreign Trade, Foreign Capital and the Peripheralization of the Ottoman Empire, 1830-1913", University of California, Berkeley 1978, s. 205-207, Tablo A-13A ve Tablo A-13B. Tablo A-13B'de 1880 yılı sabit fiyatlarıyla Osmanlı dış ticaretinin 1870-1909 yılları arasında 36 milyondan 63 milyon sterline çıktığı gösteriliyor. Ayrıca şu eserlere bkz. Jacques Thobie, *Intérêts et imperialismes français dans l'empire ottoman (1895-1914)*, Paris, 1977; Orhan Kurmuş, "The Role of British Capital in the Economic Development of Western Anatolia, 1850-1913", doktora tezi, University of Londra, 1974. Charles Issawi, ed., *The Economic History of Turkey* (Chicago, 1980), Roger Owen, *The Middle East in the World Economy, 1800-1914* (Londra, 1981).

3 Pamuk, a.g.e., 115-117, aşağıda ele alınacak yabancı yatırımlara devlet borçları dahil edilmemiştir.

4 Thobie, a.g.e., aynı rakamlar için bkz. Pamuk, a.g.e., 115.

tadoğu'yla en yoğun mali ilişkiler içinde olan Avrupa ülkesiydi.⁵ Fransız yatırımcılar Rumeli vilayetleri dışındaki Osmanlı demiryolları hisselerinden üçte birini ve 1914'te Almanların yoğun bir biçimde yatırım yapmaya başlamasından sonra bile, limanların yenilenmesi için satışa çıkarılan hisselerin yarısından fazlasını zaten almışlardı. 1914'e gelindiğinde Fransızlar imparatorluktaki demirdışı cevher madencilığının % 70'ini, kömür üretiminin ise % 85'ini finanse etmekteydiler.⁶ 1895-1914 döneminde Alman yatırımları 138 milyondan 282 milyon sterline çıkarak, bu yatırımların toplam içindeki payı % 25'e yükseldi. Öte yandan, yüzyılın başında yabancı yatırım fonlarının en önemli ve neredeyse biricik kaynağını oluşturan Büyük Britanya'nın, 1908 yılında Osmanlı ekonomisindeki toplam yabancı yatırımlar içinde sadece % 16'lık bir payı vardı.⁷

1881-1908 yılları arasında, Avrupa'nın imparatorluktaki ticaret ve yatırım faaliyetleri artarken Osmanlı ekonomisi ve özellikle Anadolu ekonomisi tarımsal niteliğini korudu. Dönemin sonlarına doğru Anadolu'daki toplam nüfusunun % 75-80'i tarım kesimindeydi. Tarımın, Anadolu'nun gayrisafi bölgesel hasılasına katkısının, imparatorluk gayrisafi millî hasılası içindeki % 52'lik payının biraz üzerinde, % 59 düzeyinde olduğu tahmin edilmektedir.⁸ Moldavya, Eflak, Bosna, Hersek ve Doğu Rumeli gibi vilayetlerini kaybederek gittikçe küçülen bu imparatorlukta, Anadolu'nun kalan toplam topraklar içindeki oranı gittikçe artmaktaydı. Yine de, Anadolu'nun Osmanlı ihracatındaki payı 1840'ta % 35 iken

5 Thobie, *a.g.e.*, s. 5 ve 199. sayfadaki özet tablo. Pamuk, *a.g.e.*, s. 115-117'de, 1914'te Fransızların payı % 50 olarak tahmin edilmektedir.

6 Thobie, *a.g.e.*, s. 371, 400, 426, Pamuk, *a.g.e.*, s. 116'da 1914 yılında Fransızların bütün Osmanlı madenlerindeki payı % 74 olarak verilmiştir.

7 5. notta anılan kaynaklar; ayrıca Thobie *a.g.e.*, s. 477 ve Pamuk, *a.g.e.*, s. 115, 117. Bu rakamlara da devlet borçları dahil edilmemiştir.

8 Eldem, *a.g.e.*, s. 302-303.

1913'te % 29'a düşmüştü ve bölge dış ticaretinin büyüme oranı imparatorluk toplam dış ticaretinin büyüme oranının bir parça altındaydı.⁹ Demek ki, Osmanlı İmparatorluğu'nun diğer bölgelerine göre Anadolu daha yavaş geliyor ve dünya pazarıyla bütünleşmesi daha eksik kalıyordu. Anadolu'dan yapılan toplam ihracatın (değer olarak) en az % 80-85'ini tahıl, üzüm, tütün, incir, pamuk ve haşhaş gibi tarım ürünleri oluşturuyordu. 1881'de Anadolu'nun başlıca ihracat ürünü tahıl iken, 1908'e gelindiğinde tütün toplam ihracatın içinde % 12'lik payıyla ilk sırayı almıştı.¹⁰ Bölgenin bütün kesimlerinde ticarî tarım çeşitliliğini sürdürdü ve hiçbir ürün ihracat pazarına tek başına egemen olmadı. Yukarıda sözü edilen altı ürün hemen hemen eşit paylarla toplam ihracatın % 60'ını oluşturuyordu. Bölgesel üreticiler pazarın etkisiyle bir üründen diğerine kaydılsa da, dönem boyunca tarımın Anadolu ekonomisindeki öneminin köklü bir değişiklik geçirdiği söylenemez.¹¹ Toplanan öşürdeki değişmeye göre ölçüldüğünde, Anadolu'nun tarımsal üretiminin değeri % 75-80 dolaylarında bir artış gösterirken, (Anadolu demiryolu bir yana bırakılıp İzmir, Adana, Samsun ve Trabzon gibi başlıca çıkış kapıları hesaba katıldığında) tarımsal ihracattaki büyüme bu oranın ancak yarısında kaldı.¹²

Ulaştırma kesimindeki ilerlemeler Anadolu tarımının ticarileşmesi ve Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya ekonomi-

9 Pamuk, a.g.e., s. 24, 28 ve 42.

10 Bkz. Donald Quataert, "Ottoman Reform and Agriculture in Anatolia, 1876-1908", Doktora tezi, University of California, Los Angeles, 1973. "The Commercialization of Agriculture in Ottoman Turkey, 1800-1914, *International Journal of Turkey Studies* 1, No. 2 (Güz 1980), s. 38-55 ve "Agriculture in Anatolia, 1800-1914", 1980'de Haifa'da toplanan International Conference on the Economic History of the Middle East, 1800-1914 (1800-1914 Dönemi Ortadoğu İktisat Tarihi Uluslararası Konferansı) için hazırlanan tebliğ.

11 Daha fazla araştırma gerektiren bu noktayı pek kuvvetli olarak ileri sürmüyoruz.

12 10. notta verilen kaynaklar.

sine katılması açısından kilit öneme sahipti. Bu tür yatırımlar, yatırılan sermaye karşılığında getiri vaat ettiği gibi, bölge dışına mal akımını ve ithalat dalgasını teşvik ederek ekonominin Avrupa ticaretine daha da açılmasının tohumlarını atıyordu. Avrupalılar, özellikle 1890'larda, Beyrut, İstanbul, Haydarpaşa, Yafa, Hayfa ve İzmir'de limanların genişletilmesi veya yapımı işlerini finanse ettiler.¹³ Yabancı yatırımcılar bundan başka Osmanlı İmparatorluğu'nun Asya topraklarındaki demiryolu ağının üç kata çıkmasını da sağladılar. Bunların en önemlisi ve en ünlüsü imparatorluğun toplam demiryollarının uzunluk olarak neredeyse yarısını oluşturan Berlin-Bağdat Demiryolu'ydu.¹⁴

Ülkedeki maden cevheri işletmelerinin başlıca finans kaynağı da yine Avrupa sermayesiydi. İmparatorluk toplam maden üretiminin belki de beşte dördü Anadolu'da çıkarılmaktaysa da, bölgenin gayrisafi hasılasında madenciliğin payı % 1 civarındaydı. Yabancıların mülk edinimi üzerindeki kısıtlamaların gevşetilmesi sonucu, 1900'e gelindiğinde Anadolu'daki tarım, ulaştırma ve madencilik gittikçe artan bir şekilde dünya ekonomisiyle bütünleşti.

Avrupa'nın Osmanlı İmparatorluğu'nda giderek genişleyen faaliyetinin simgesi ve taşıyıcı gücü olan Osmanlı Düyun-u Umumiye İdaresi büyük boyutlara ulaşan konsolide Osmanlı borçlarının Avrupalı alacaklara geri ödenmesini denetlemek üzere 1881 yılında kuruldu. Osmanlı hükümetinin bir kuruluşu gibi işlev görmesine rağmen hükümete değil kendi hissedarlarına karşı sorumluydu. Düyun-u Umumiye tuz, balıkçılık, pul, ipek, tütün ve alkolden alınan vergi-

13 Thobie, *a.g.e.*, s. 376-402; ayrıca Pamuk, *a.g.e.*, s. 115-117'deki istatistikler.

14 M. Hecker, "Die Eisenbahnen der asiatischen Türkei", *Archiv für Eisenbahnwesen*, 1914, s. 744-800, 1057-1087, 1283-1321 ve 1539-1584. Thobie, *a.g.e.*, s. 317-373. Ayrıca bkz. Donald Quataert, "Limited Revolution: The Impact of the Anatolian Railway on Turkish Transportation and the Provisioning of Istanbul, 1890-1908", *Business History Review*, 51 (Yaz, 1977), s. 139-160.

ler, damga resmi, bazı bölgelerden alınan harçlar gibi önemli gelir kaynaklarını ve diğer bazı gelirleri doğrudan denetimi altında tutmaktaydı. Asıl olan, bunların en zengin ve en kolay toplanır gelir kaynakları olmasıydı.¹⁵ Düyun-u Umumiye İdaresi'nin kurulması son dönem Osmanlı tarihi içinde bile bir dönüm noktasıdır. Bu idarenin oluşturulması 19. yüzyılda Osmanlı egemenlik haklarından verilen en önemli ödünlerden biri olduğu gibi, Avrupalıların ileride Osmanlıların borçlarını reddetme olasılığından duydukları kuşku- ları da gidermişti. Düyun-u Umumiye müdevver gelirler de- nilen gelirleri toplayarak Osmanlı obligasyonları sahipleri- ne dağıtıyordu. Verdiklerini geri alacaklarından artık emin olan Avrupalı yatırımcıların yoksullaşmış Osmanlı hazine- sine önerdikleri yeni borçlar toplam yabancı borç miktarını daha da arttırıyordu. Düyun-u Umumiye İdaresi'nin kurulu- şundan sonra Osmanlı ekonomisinin geniş ve gittikçe geniş- leyen bir kesiminin işleyişi kademeli olarak yabancı denetimi altına girerek artık Osmanlı hazinesini değil Avrupalı alacak- lıları zenginleştirmekteydi. Çoğu Osmanlı uyruğu olan bin- lerce Düyun memuru, Osmanlı şehir ve köylerine yayılarak Paris, Berlin ve Londra'daki kupon sahipleri adına vergi top- luyordu. Batı'nın iktisadi çıkarları çığ gibi büyürken, Osman- lı İmparatorluğu'nun iktisadi ve siyasi özgürlüğü ve Avru- pa'yla ilişkilerindeki seçenekleri o ölçüde daralmaktaydı. Os- manlı toplumsal grupları ile Avrupa iktisadi nüfuzunu temsil eden güçler arasındaki olaylar ve etkileşimler işte bu sınırla- yıcı ortamda oluştu ve 1908 Jöntürk Devrimi'ne yol açtı. Dü-

15 Donald C. Blaisdell, *European Financial Control in the Ottoman Empire: A Study of the Establishment, Activities and Significance of the Administration of the Ottoman Public Debt* (New York, 1929).

Düyun-u Umumiye İdaresi'nin iç siyaset açısından önemine ilişkin yetkin bir görüş için bkz. A.T. Arıcanlı, "The Role of the State in Social and Economic Transformation of the Ottoman Empire, 1807-1918", Doktora tezi, Har- vard University, 1976.

yun-u Umumiye gibi II. Meşrutiyet de Avrupa ekonomisiyle artan ilişkilerin bir ürünüydü ve yine aynı şekilde son dönem Osmanlı İmparatorluğu'nun geçirdiği sürekli değişme süreci içinde yeni aşamayı başlatmıştı. Gerek Düyun-u Umumiye gerek Devrim, Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya ekonomisine gittikçe daha fazla katılımından kaynaklanan toplumsal çözülmelerin birer sonucudur.¹⁶

Ortadoğu'da iş yapan Avrupa şirketleri bu toplumsal çözülmeyi daha da keskinleştirdiler; kurulan her şirketle Osmanlı bağımsızlığı yeni bir yara alıyordu; Osmanlı hükümeti Avrupa şirketlerinin faaliyetine izin veren her imtiyaz anlaşmasıyla sanki uyruklarından bir bölümünü daha yabancıların yetki alanına teslim ediyordu.

İşçilerden bir bölümünün Avrupa şirketleriyle ilişkilerinde kendi hesaplarına başarılı olduğu söylenemez. Demiryolu işçileri, büyük ölçüde işlerinin niteliği gereği, kendi içlerinde bölünmüş durumdaydılar ve devlet tarafından etkin bir biçimde engelleniyorlardı. Demiryolları, Osmanlı İmparatorluğu'nda bulunması kolay olmayan pek çok teknik iş becerisini gerektiriyordu; bu çeşit işler için dışarıdan işçi getirilmesi gerekiyordu. Bu yabancı işçiler kendilerini ne işgücünün öbür kısmını oluşturan Osmanlı uyruklarına ne de yerel yönetim birimlerine bağlı hissediyorlardı. Bir yandan, yabancı işçilere bağımlı olma zorunluluğu hükümeti incitiyordu. Bir demiryolunu işletecek beceride ve aynı zamanda kendine sadık işgücünü bulamayan İstanbul hükümeti, demiryolu şirketiyle ilişkilerinde kısıtlı bir hareket alanı içindeydi. Dolayısıyla da çıkan tartışmalarda şirkete el koyma tehdidinde başvuramıyordu. Öte yandan, yabancı işçilerin varlığı Türk, Ermeni, Rum, Laz, Kürt diğer işçiler arasındaki

16 Devrim öncesindeki kısa dönemli iktisadi buhran için bkz. Donald Quataert, "The Economic Climate of the 'Young Turk Revolution' in 1906", *The Journal of Modern History*, D1147.

ilişkileri gerilimli bir hale soktuğu gibi, diğer yerli işçi gruplarının sahip olduğu hükümet desteğinin alınamayacağı anlamına geliyordu. Bu nedenlerle Anadolu Demiryolu Şirketi, işçileriyle ilişkilerinde avantajlı bir konumdaydı.

Ancak, pek çok yabancı şirket, işçileriyle ilişkilerinde daha genelde Osmanlı toplumu ve devletiyle ilişkilerinde, önemli güçlüklerle karşı karşıyaydı. Şirketler, madenler ve limanlarda örfle yerleşmiş, bazı durumlarda yasayla oluşturulmuş çalışma tarzlarını değiştirmekte büyük engellerle karşılaştılar. Aynı şekilde, Reji tütün tekeli kaçakçılıkla mücadele etmek zorunda kaldı. Osmanlı uyrukları, kimi zaman devlet desteğiyle kimi zaman kendi başlarına imtiyaz sahibi şirketleri engellemeyi ve imtiyazlardan doğan düzenlemelerin tam anlamıyla işlerlik kazanmasını önlemeyi sürdürdüler. Devlet kendi bağımsızlığını muhafaza ettiği ve inatçı, direngen grupları Avrupa'nın doğrudan müdahalesinin pek çok sonuçlarından koruduğu içindir ki Osmanlı toplumunun dönüşüm süreci uzadı.

1908'e gelindiğinde Osmanlı ekonomisinin iyice zayıf düştüğüne ve Osmanlıların, dünya pazarı bir yana yerel pazar için bile imalat yapamadığına hiç kuşku yok. Ne var ki, iktisadi boyunduruk Avrupalı sahiplerinin elinde iki yüzü keskin bir kılıç olmuş ve Osmanlıların iktisadi güçsüzlükleri, kısa dönemde, Osmanlı Devleti'nin, hatta bazı işçilerin yararına dönüştürülebilir hale gelmişti. Bu nedenledir ki, daha güçlü bir devlet olan Avusturya-Macaristan, Osmanlılarca sürdürülen uzun bir ticari boykot karşısında güçsüz tarafın bir dizi talebini kabul etmek zorunda kalırken, liman işçileri loncaları daha önce Avrupa şirketleri lehine kaybettikleri işlerini ve haklarını yeniden kazanmışlardı.

REJİ, KAÇAKÇILAR VE HÜKÜMET

Giriş: Reji'nin kuruluşu

Reji tekelinin, (resmî adıyla Société de la Régie cointéressé des tabacs de l'empire ottoman), kurulmasıyla Osmanlı İmparatorluğu'ndaki yerli tütün üretim ve tüketimi her yönüyle Osmanlı Bankası, Credit Anstalt ve Bleichröder banka gruplarının denetimi altına girdi; böylece, şirket, Osmanlı toplumunun geniş bir kesimi ve hükümet arasında uzatmalı bir çatışma başlamış oldu. Binlerce kişiyi çalıştıran bu tekel, tarımın, yılda 100.000 lirayı aşkın öşür getiren ve dönem sonunda ihracat değerinde ilk sırayı alan, belki de en zengin kesimini denetliyordu.¹

1 Reji hakkında şu kaynaklarda kısa bilgiler vardır: Jacques Thobie, *Intérêts et impérialisme Français dans l'empire ottoman (1895-1914)*, (Paris, 1977), s. 179-188 ve 434-438; A. du Velay, *Essai sur l'histoire Financière de la Turquie depuis le règne du Sultan Mahmoud II jusqu'à nos jours* (Paris, 1903); Charles Morawitz, *Les finances de la Turquie* (Paris, 1902); Donald C. Blaisdell, *European Financial Control in the Ottoman Empire A Study of the Establishment, Activities and Significance of the Administration of the Ottoman Public Debt* (New York, 1929); E. Pech, *Manuel des Sociétés Amonymes Foncionnant en Turquie*, 5. baskı, (İstanbul, 1911), s. 30-37. Thobie'nin kitabının dışındakiler yarım

Şirket, ihraç edilecekler dışında tütün ürününün tamamını satın almayı kabul etmişti. Tütün yetiştirmek isteyenlerin izin almak için her yıl yeniden Reji'ye başvurmaları gerekiyordu. Bu izin isteği bir tek istisnâî durumda reddedilebilirdi: yarım dönümden küçük topraklarda tütün ekilmesi ne izin yoktu. "Bütün sistemin kilit taşı" olan bu kısıtlama yoluyla Reji, kişisel tüketim veya komşulara satma amacıyla küçük tarlalarda tütün ekimini önlemeyi umuyordu.² Yine aynı nedenle, taş duvarlar ardında tütün ekimini de yasaklamıştı. Reji, asgarî ölçekten daha geniş birimlerdeki üretimi de çeşitli yollarla denetlemeye çalışıyordu. Reji, hasat öncesi ve sonrasında, tütünün miktar ve evsafını yetiştirici temsilcileriyle birlikte tespit ederdi. Ürün kurutulduktan sonra giderleri yetiştiriciye ait olmak üzere Reji depolarına taşınır ve Reji'nin gözetimi altında bu depolarda saklanırdı. Şirket, ilk altı ay boyunca depo giderlerini karşılardı; daha sonraki giderler üreticilere aitti. Tütünü iki yıl depoda tutulan çiftçi ürününün satılmasını talep edebilirdi. İthal edilenler dışındaki tütün satış fiyatları, Reji'yle yetiştiriciler tarafından ortaklaşa saptanır, uyuşmazlık halinde üçüncü taraf hakemliğine başvurulurdu. Tütün, ihraç edilmeyecekse, işlenmek üzere şirketin gözetiminde Reji fabrikalarına sevk edilirdi. İşlenmiş ürünler, Reji'nin saptadığı fiyatlarla, bu tekelden ruhsat almış olan dükkânlarda satılırdı.³

yüzyıldan eskidir; üstelik hepsi tekelin mali başarılarını değerlendirmek üzerine odaklaşmakta, fiili işleyişi ve Osmanlı içişleri üzerindeki etkisiyle daha az ilgilenmektedir.

- 2 Düyun-u Umumiye'den Edgar Vincent'la 10 Mart 1882 tarihli *London Times*'da yapılan mülakat, metni AA Türkiye 110, Böl. 8'de mevcuttur.
- 3 Reji nizamnamesinin, hak ve yükümlülüklerinin metni George Young, *Corps de droit ordonnances et actes le plus importantes du droit interieur et d'études sur Les droits coutumier de l'Empire ottoman*. V Oxford, (1906), s. 191-218'dedir. Gerek "Statues"nın gerek "Chairs de Charges"ın ayrı kitapçıklar halinde Fransızca nüshaları AA Türkiye 110, Bd. 8'de bulunmaktadır. Bunlar, 30.III.1304/Aralık 1886 tarihli bir nizamnameyle geliştirilmiştir, nizamname metni *Düstur*, birinci tertip. cilt V (Ankara, 1937), s. 696-727'dedir, Fransız-

Yeni çağın başlarından beri Avrupa'da devletin olağan gelir kaynaklarından olan tütün tekelleri, Osmanlı İmparatorluğu'nda ancak 1874'ten sonra kurulmuştu (Eski Osmanlı devlet tekeli bandrol sistemine dayanıyordu. Sadece üzerinde devletin çıkardığı bandroller bulunan ürünler serbestçe satılabilirdi. İmalatçılar, devletten satın aldıkları bu bandrolleri dağıtım öncesinde, sigara veya kıyılmış tütün paketlerine yapıştırırlardı).

1875 yılında Osmanlı hükümetinin iflası üzerine tütün satışından alınan vergiler belli başlı devlet borçlarının ödenmesini denetleme amacıyla kurulan Rüsum-u Sitte İdaresi'nin (Altı Gelir Yönetimi) sorumluluğuna verilmişti. Muharrem Kararnamesi'yle tütün tekeli ve tütün öşürü Düyun-u Umumiye İdaresi'ne devredildi.⁴ Bu arada, Fransız tahvil sahipleri Düyun-u Umumiye'yi tütün ekiminden doğrudan doğruya pay almaktan vazgeçip tütün tarımını düzenleyip vergilendirmek üzere kendilerinin ayrı bir örgüt kurmalarına izin vermesi için ikna ettiler.⁵ Muharrem Kararnamesi böyle bir örgütün kurulması hükmünü getiriyor ve hükümetin onayını alabilmek için devlete de kârdan pay vaat ediyordu. Tahvil sahipleri de, tekelin kuruluşundan sonra işbirliğini ve etkin desteğini sağlamak amacıyla hükümeti kâr paylaşımına dahil ettiler. Düyun-u Umumiye, hükümet ve üç banka gru-

cası Young, *a.g.e.*, V. s. 220-236'da ve *Le journal de la chambre de commerce de Constantinople*, Sayı 113-127'de (26 Şubat 1303-Haziran 1887) yukarıda not 1'de anılan kaynaklarda bu belgelere dayanan çözümlemeler yapılmıştır. BBA İradeler, MM 3367, 7 VI 1300/Mart 1883, Türkçe ve Fransızca görüşme metinlerini içermektedir.

- 4 Young, *a.g.e.*, V. s. 188-189, *Düstur*, birinci tertip, III (İstanbul, 1293), s. 329-360. Muharrem Kararnamesi'nde tütün öşürünün 230.000 liraya kadar olan bölümünün, Kıbrıs ve Bulgaristan'dan vaat edilen ödemeler gelmediği takdirde Düyun-u Umumiye'ye verileceği belirtilmiştir. Nitekim bu paralar gelmemiş ve öşür önce Düyun-u Umumiye'nin sonra da Reji'nin denetimine girmiştir.
- 5 BBA İradeler, MM 3367, 7.VI.1300/Mart 1883; Young, *a.g.e.*, V. s. 188-190; Thobie, *a.g.e.*, s. 179-183; AA Türki 110, Bd. 9, Pera'dan Radowitz, 7 Mart 1883. Ayrıca bkz. BBA İradeler Şurâ-yı Devlet 5284, 22.IV.1035/Ocak 1888.

bu, 1883 yılının Ocak ve Mayıs ayları arasında görüşmeleri tamamladılar ve Reji Nisan 1884'te otuz yıl süreli imtiyazını fiilen kullanmaya başladı. Düyun-u Umumiye, tekelden vazgeçmesi karşılığında Reji gelirlerinden öncelikle pay alma hakkını elde etti ve ilk yıldan sonrası için yılda 750.000 lira olarak saptanan sabit bir pay aldı. Bu pay ve temettü ödendikten sonra yarım milyon liraya kadar olan kârların % 30'u hükümete, % 35'i Reji'ye, % 35'i Düyun-u Umumiye'ye ödeniyordu. 1 milyon liraya kadar olan kârlarda ise hükümet payı % 39, Reji payı % 34, Düyun-u Umumiye payı ise % 27 idi.⁶

Üç taraf da bu düzenlemelerden kârlı çıkmayı umuyordu. Hükümet, en azından başlangıçta, % 30'luk payıyla epeyce kazanç sağlayacağına inanıyordu.⁷ Düyun-u Umumiye, tekele bir tür ortak olmakla pek çok yarar elde etmeyi bekliyordu. Reji, Düyun-u Umumiye'ye sabit gelir güvencesi verirken, gelir toplamayla ilgili sorunları ve giderleri de üstleniyordu. Gelirleri arttırmak Reji'nin de çıkarına olduğuna göre Düyun-u Umumiye İdaresi de kârdan alacağı payın artmasını haklı olarak bekleyebilirdi.

Reji, kendi hesabına büyük umutlar besliyor ve girişiminden büyük kazançlar sağlamayı umuyordu. Reji'nin ateşli taraftarları, Osmanlı İmparatorluğu'nda kişi başına tütün tüketiminin çok yüksek olduğunu her fırsatta belirtiyorlardı. İftar topu atıldığında Müslüman işçilerin oruçlarını sigarayla açtıkları söyleniyordu. Erkeklerin yanı sıra kadınlar ve çocuklar da sigara içiyor, kişi başına tütün tüketiminin yılda 937 ila 1.500 gram arasında olduğu tahmin edili-

6 Yukarıda 1. ve 3. notlarda anılan kaynaklara bakınız. 1 milyon lirayı aşan kârlar, 2 milyon lirayı geçince hükümete % 75 verilecek şekilde paylaştırılmıştı. Kârlar hiçbir zaman 1 milyon liraya varmadığı ve Jön Türk Devrimi'nden önce ancak bir defa 500.000 lirayı aştığı için burada ayrıntılar verilmemiştir.

7 BBA Yıldız 14 2386 126 11, 13 V 1307/Ocak 1890 tarihli sunuş yazısı; Yıldız 14 463 1269, tarihsiz, imzasız, muhtemelen 1897 sonlarında düzenlenmiş, daha fazla bilgi için 74. nota bakınız.

yordu.⁸ Osmanlı İmparatorluğu'ndaki tütün tüketimi, diğer tütün tekellerinin sağladığı kârlarla bir arada düşünüldüğünde, faaliyetlerine yeni başlayan Reji'yi parlak bir gelecek bekliyordu.⁹ İmtiyazın sınırlı bir süre için alınmış olması nedeniyle, herhangi bir başarısızlığın kısa dönemli ve dolayısıyla önemsiz olacağı düşüncesi de bu yeniden örgütlenmeyi destekleyen bir unsurdur.¹⁰ Üstelik, Düyun-u Umumiye'nin tahvil sahipleri, aynı zamanda üç banka grubunda da tahvil sahibi olduklarından, tütün tekelinin Reji'ye devri aile-içi bir işlemdi.¹¹

Tekelin faaliyete geçmesi Osmanlı toplumundaki çeşitli gruplar üzerindeki etkisini hemen gösterdi. Tütün üreticileri kendilerini birdenbire, geçim kaynaklarını denetleyen ve vergi toplayan yabancı bir şirkete karşı sorumlu buldular. Eski iktisadi ve toplumsal ilişkiler çözülürken yenileri ortaya çıktı. Mevcut kredi şebekesi kimileri için bir gecede değişiverdi. Samsun ve Trabzon bölgelerinde (ve şüphesiz başka yerlerde) genellikle birlikte çalışan tütün tüccarlarıyla yerel toprak sahibi eşraf, üreticilere sık sık borç vermekte ve bu alacaklarını ya doğrudan doğruya hasadın belli bir bölümüne el koyarak ya da ürünün piyasa fiyatının altında satın alma hakkını elde ederek tahsil etmekteydi.¹² Avrupalı göz-

8 RCL, 31 Mart 1897; AA Türkei 110, Bd. 27, İstanbul'dan Stemrich, 21 Temmuz 1898 ve Bd. 22, İstanbul'dan Lindau, 18 Aralık 1896; Z5 + A, Pressearchive 6034, Bl. 20, *Vössiſche Zeitung*'da (29 Ağustos, 1905) Türklerin Avrupalılardan çok önce tütün içmeye başladıkları, ayrıca Osmanlı kadınlarının tütün tiryakisi oldukları belirtilmektedir.

9 Reji yöneticilerinin beklentileri ve hayal kırıklıkları Edgar Vincent tarafından Aralık 1896'da hazırlanmış olan "Rapport sur la situation financière de l'empire ottoman"da özetlenmiştir; bu rapor AA Türkei 110, Bd. 23'te bulunmaktadır. Ayrıca 10. notta anılan kaynaklara bakınız.

10 AE, Turquie, NS 352, 15 Ekim 1896, "Note sur l'institution de l'Administration de la Dette Publique Ottomane".

11 Thobie, a.g.e., s. 181.

12 AE, CC, Trabzon 10, Bertrand, 1892 yılı için Rapport Commerciaux, Cuinet, I, s. 91.

lemcilerin sık sık hakaret dolu saldırılarına konu olan bu “tefeciler” önemli iktisadi işlevler görüyorlardı. Üreticileri mali bakımdan ayakta tutan son derecede gerekli sermayeyi sağladıkları gibi, hayatî önem taşıyan tarla-piyasa bağlantılarını da oluşturluyorlardı. İmtiyaz anlaşması gereği, Reji tütün üreticisine tahmini ürün bedelinin % 50'sine kadar faizsiz borç vermek zorunda olduğundan, yukarıdakine benzer birçok düzenek ortadan kalkmış olmalı. 1902 yılına gelindiğinde, tütün ihracatını önlemekte kullanılamayan ve ürünün satıcıya devri öncesinde ödenmesi gereken bu krediler 150.000-200.000 lira düzeyine ulaşmıştı.¹³ Eskiden faiz karşılığı borç verenler bu gelirlerini yitirirken, toplanacak hasat karşılığında borç verenler, pazarlama şebekelerinin temelinden sarsıldığını, hatta yok olduğunu görüyorlardı.

Bir başka düzeyde, üreticilerin hayatları, Osmanlı tüccar ve toprak sahiplerininkinden çok yabancı Reji'nin isteklerine uyacak şekilde düzenlenmekteydi. Ancak, bu konuda yapılmış araştırmalar olmadığı için, yabancı bir kredi kaynağının ülkeye girişinin Osmanlılar üzerindeki iktisadi ve siyasi etkilerini olsa olsa tahmin edebiliriz.¹⁴ Tütün ihracatı Reji tekelinin kapsamına alınmayıp, bu önemli alan bütünüyle tüccarların denetimine bırakılmış olduğundan kimilerinin bu yeni güce muhalefetinin muhtemelen yumuşatılmasına rağmen, bu gibi etkilerin çok yaygın olduğundan kuşku duyulmamalıdır.

Reji, binlerce Osmanlının yeni işvereni olmuştu. 1882 ve 1883 yıllarında tütün tekelinin işletilmesi Düyun-u Umumiye'nin denetimindeyken, bu alandaki faaliyetlerde 500 kadarı fabrika işçisi olmak üzere 4.200 ila 4.500 kişi çalışmaktaydı. Bu dönemde ücretlerin yıllık toplamı 270.000 lira civa-

13 Şartname/cahier'nin XV. maddesine bakınız; AA Türkiye 110, Bd. 51, İstanbul'dan Testa, 5 Aralık 1907.

14 ZS + A, Pressearchive, 6033, Bl. 67, BBZ, 24 Ekim 1903'te üreticilerin ve tüccarların Reji'ye bağımlılığı ele alınmaktadır.

rındaydı.¹⁵ Hükümet ve Düyun-u Umumiye ile vardığı anlaşma uyarınca, Reji mümkün olduğu kadar çok sayıda işçinin işlerini sürdürmesini kabul etmişti.¹⁶ Ayrıca, Reji güvenilir bulunduğu deneyimli personeli çalıştırmayı seçmiş olabilir. Faaliyetleriyle ilgili eksiksiz istatistiklerin bulunduğu ilk yıl olan 1887'ye gelindiğinde, Reji, toplam ücretleri 239.000 lira olan 5.602 idarî personel ve gözetim elemanı çalıştırmaktaydı. On iki yıl sonra, toplam ücretler % 45, her iki kategoride çalışanların sayısı ise % 57 artmıştı. Başka bir deyişle, sayısal verilerin bulunabildiği son yıl olan 1899'da, çalışanların sayısı 8.814'e, toplam ücretleri 364.860 liraya ulaşmıştı.¹⁷ Çalışanların büyük çoğunluğu –1887'de % 94'ü, 1899'da % 96'sı– Osmanlı uyruğuydu. Verilerin ayrıntısına girildiğinde 1887'de idarî personelin % 78'i ve gözetim elemanlarının tümü Osmanlı uyruğu iken, on iki yıl sonra bu oranların sırasıyla % 85 ve % 99 olduğu görülür. Reji çalışanlarının dinî gruplara göre dağılımı hakkında veriler mevcut değildir. Büyük ihtimalle, Düyun-u Umumiye'de olduğu gibi çalışanların hemen hemen tamamı Müslümandı.¹⁸ Reji'yle, onun ana örgütü olan Düyun-u Umumiye İdaresi'nin istihdam politikaları arasında belirgin bir fark bulunduğuna inanmamız için herhangi bir neden olmadığından, Reji bordrosundan maaş alan nispeten az sayıdaki Avrupalının büyük ihtimalle

15 Annual Report of the Debt Administration (Düyun-u Umumiye İdaresi Yıllık Raporu), 1888, AA Türkiye 110, Bd. 11, s. 99-100'de bulunmaktadır.

16 BBA İradeler, MM 3367, 7.VI.1300/Mart 1883'te Düyun-u Umumiye memurlarının Reji tarafından işe alınmasına ilişkin birkaç tartışma yer almaktadır.

17 CL, RCA, 1888-1900 Pech, *a.g.e.*, s. 34'te 1884 ile 1909 arasında toplam yıllık ücretler verilmekte, ancak çeşitli çalışan kategorileri ayrı ayrı gösterilmektedir.

18 CL, RCA, 1898-1900 Düyun-u Umumiye'nin yıllık raporlarında Müslüman, gayrimüslim ve yabancı görevlilerden 1893-1906 yılları arasında sürekli kadroda olanların bir listesi verilmiştir, bu yıllar arasında sürekli kadroda olanların % 88 ilâ % 34'ünü Müslümanlar oluşturuyordu. Ancak Düyun-u Umumiye kolcuları için sürekli kadroda çalışanlardan ayrı bir liste düzenlenmiş ve bu listede dinî köken ayırımı yapılmamıştır.

en üst makamlarda bulunduğu söylenebilir. Anadolu Demiryolu Şirketi'nde olduğu gibi (bkz. Dördüncü Bölüm), Reji'de de, toplam işgücünün sadece % 1 ile % 3'ünü oluşturan Avrupalılar üst yönetime hâkimdiler. Düyun-u Umumiye İdaresi'nin en üst düzey yöneticilerin istihdamında uyguladığı politika 1882 yılında ortaya konmuştur.

London Times gazetesine verdiği bir mülakatta Sir Edgar Vincent, örgütün istihdam yöntemlerini içtenlikle özetlemiştir:

“Benimsenen ilke taşradaki idari görevleri yerlilere bırakırken, sadece denetim ve üst yönetim işlerine yabancıları getirmek olmuştur. ...

Türkiye gibi bir ülkede gelir toplama sisteminin kalıcılığı açısından, yabancılar eliyle ağır vergiler toplamaktan daha tehlikeli bir şey olamaz.”

Sir Edgar Vincent, sözlerine devamla:

“Avrupalı yöneticilerin Doğulu halk kitleleri üzerinde Doğulu araçlar vasıtasıyla çalışmaya razı olmaları”nın daha iyi olacağını belirtmiştir.¹⁹

Reji, kimilerinin geçim yollarını kapatırken, çok sayıda Osmanlı uyruğuna iş sağlıyordu. İdare ve gözetim kademelerindeki toplam 8.000 kişilik kadronun çoğu yeni açılan görevlerdi ve bu fırsatlardan çok sayıda kişi yararlanmıştı. Tütün fabrikaları sahipleri veya çalışanları içinse durum çoğu zaman farklıydı. Reji'nin faaliyete başlamasıyla 300 kadar tütün fabrikası kapılarını sürekli olarak kapatmak zorunda kaldığında, çok sayıda Osmanlı girişimcisi ciddi zararlara uğramış olmalıdır.²⁰ Reji'nin kuruluşundan önce fabrika-

19 *The London Times*, 3 Ekim 1882.

20 BBA Yıldız 14 463 1269; Hüseyin Avni Şanda, *Bir Yarım Müstemleke Oluş Tarihi* (İstanbul, 1932), s. 40'ta Samsunlu bir tütün imalatçısının fabrikası kapa-

lardaki üretim, işçi sayısı ve bu işçilerin nerelerde çalıştığına ilişkin veriler mevcut olmadığından, fabrikaların kapanması sonucu işlerinden olan işçilerin sayısını tahmin etmemize imkân yok.

Reji'nin Samsun, İzmir ve Selanik gibi belli başlı üretim merkezlerinin yanı sıra İstanbul'da da birkaç fabrikası vardı. Örneğin, 1886'da İzmir'de 450 kadın ve erkek işçi çalışıyor, tütün kıyarak, sigara yaparak "çalışkanlıklarına ve cinsiyetlerine göre" günde 10 ilâ 20 kuruş kazanıyorlardı.²¹ Başkentte ise, "İstanbul iş hayatı için en önemli (sanayi) hiç kuşkusuz Reji şirketinin elinde bulunan tütün imalatı" idi.²² Samsun'da da Reji fabrikası ve idarî büroları yerel ekonomi açısından hayatî önem taşıyorlardı. 7.000 liraya yaklaşan sermayesiyle Samsun fabrikası İstanbul'daki fabrikadan sonra hemen ikinci sırayı alıyordu. Dokuz adet tütün kıyma makinesinin birkaçı sigara imalatında kullanılıyordu. 1897'den önceki on yıl boyunca "hemen hemen hepsi sürekli kadroda olan" 500 işçi ve 12 gözetimci, şehirde çevre bölgede ve komşu Sivas Vilayeti'nde satılmak üzere yılda 60.000 kg kadar sigara ve 400.000 kg kıyılmış tütün üretmişlerdi. Kente Avrupalı bir hava verdiği için övülen Reji'nin Samsun'a birçok dolaylı katkısı da olmuştu. Reji, Samsun'da değeri 40.000 lirayı aşan, toplam alanı 8.000 metrekareyi bulan yapılara sahipti; fabrika işçilerine ek ola-

nınca ABD'ye göçmen örneği verilmektedir. Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İhtisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik* (Ankara, 1970), s. 133-134'te belirtildiğine göre Reji 1884'te İstanbul, İzmir, Samsun, Adana, Şam ve Halep'te fabrikalar açmıştır. Reji'nin kuruluş görüşmeleri yapılırken tekelin kurulmasının fabrika işçilerinin sayısını arttıracak ileri sürülmüştür. BBA İradeler, MM 3367, 7.VI. 1300/Mart 1883. ZStA, AA 13458, Bl.61, 11 Nisan 1911'de ise bandrol sistemi yürürlükteyken 300, "hal-i hazırda" ise 12 fabrikada olduğu belirtilmektedir; ayrıca, 11637, Bl. 174r, 18 Nisan 1884'e bakınız.

21 ZStA, AA 11772, Bl. 117-117r, İzmir, 4 Nisan 1886.

22 ZStA, AA 53738, Bl. 78, 12 Aralık 1902 İstanbul Cıbalı Fabrikası'nda kadın işçilere sataşılması hakkında bkz. BBA BEO 156907, 20.III.1321/Haziran 1903.

rak 41 büro personeli ve 25 gözetim elemanı çalıştırıyordu.²³ Özetle, Osmanlılar Reji'nin kuruluşundan dolayı olarak ve değişik biçimlerde etkilenmişlerdi. Kimileri için Reji doğrudan doğruya olumsuz ve yıkıcı bir güçtü. Pek çok çiftçi, fabrika sahibi, işçi, faizci ve tüccar işini, pazarını veya gelirini kaybetmişti. Geçim kaynakları zarara uğramayanlar denetim altına girmiş ve hayatları bu yeni şirketin kuruluşuyla dolayı olarak etkilenmişti. Reji, kimilerine de yönetim ve gözetim kadrolarında iş ve gelir olanakları sağlayarak yararlı olmuştu.

Tütün kaçakçılığının ortaya çıkışı

Reji'nin hayatlarını çeşitli biçimlerde etkilediği kesimler her ne kadar farklı tepkiler göstermişlerse de, ülke halkı ve Osmanlı hükümeti bu tekele karşı temelde kesinlikle olumsuz duygular beslemektedir; birçok kimse, Reji'ye etkin bir biçimde direnmek ve mümkünse, onu ortadan kaldırmak gerektiğine inanıyordu. Ve çoğu kimse muhalefetini, tütün kaçakçılığına katılarak veya göz yumarak göstermişti. Elinde kalan yetkilerini kıskançlıkla koruyan Osmanlı merkezî hükümeti, uyruklarına, onları yabancı bir şirketin yetkisi altına sokan anlaşmaların uygulanmasına engeller çıkararak yarıdımçı olmuş, kaçak tütün ticaretinin bastırılması için eksiksiz bir işbirliğine yanaşmamıştır. Devlet, kaçakçılığı şirkete

23 RCL, 31 Mart 1897, Samsun'dan H. de Cortanze'nin yazısı, s. 68-75, ayrıca bkz. RCC, 1907, 1905-1906 yılları için Trabzon, 1897 raporundan sonra ortaya çıkan değişimler için E. Fornier, s. 42, 43, fabrikada sağlanan gelişmeler için BBA İradeler ŞD 6925, 22.VII.1309/Şubat 1892. 1905 yılına gelindiğinde fabrikada bir milyon kg kadar tütün işleniyordu; 1905 yılı için ZStA, AA 6714, Bl. 3, Handelsbericht.

Sunulan veriler ücretli işçilerin yönetici ve amirlere oranının 41,7'ye 1 olduğunu gösteriyor. Avusturya, Fransa ve İtalya'da bu oran sırasıyla 37,3'e 1, 16,7'ye 1 ve 16,1'e 1'di. Bkz. A.W. Madsen, *The State as Manufacturer and Trader. An Evaluation Based on the Commercial, Industrial and Fiscal Results Obtained from Government Tobacco Monopolies* (Londra, 1916), s. 43.

karşı bir çeşit direniş sayıp buna göz yummuş ve II. Meşrutiyet'in ilanından sonraki hükümet değişikliğine kadar kaçakçılık gelişmesini sürdürmüştür.

Tekelin ilk günlerinden itibaren büyük ölçüde kaçakçılık yapılmıştır. Edgar Vincent, 1882 yılında *Times*'a verdiği, yurtdışında sözü edilen mülakatta kaçakçılıkla mücadelede, karşılaşılan sorunları da ele almıştır:

Vilayetlerde belirli bir direnişle karşılaştık, birçok bölgede kaçakçılığın bastırılması için yerel yöneticilerin işbirliğini sağlamak güçtür. Anadolu'nun bazı bölgelerinde kaçakçılık silahlı çetelerce yapılmaktadır... Bu cüretkâr kaçakçılardan takibi sırasında can kayıpları meydana geldiğini söylemekten üzgünüm.²⁴

Reji, ilk yıllık raporunda kaçakçılığın “hayli yayıldığı”nı ve iyi örgütlenmiş olduğunu belirtiyordu. Ertesi yıl ise “bizat üreticilerin ve meslekten kaçakçıların içinde olduğu bu yasadışı ticaret”le mücadele edildiğini bildiriyor, ve hissedarlarına Osmanlı hükümetinin kaçakçılığın bastırılmasında yardımcı olacağı güvencesi veriyordu.²⁵ Ancak, Reji çiftçilerin direnişinin, şirketin imparatorluğun çoğu bölgelerindeki işleyişini engelleyecek ölçüde güçlü olduğunu, kuruluşundan yıllar sonra kabul etmek zorunda kalıyordu.²⁶

Kaçakçıların başarısı hükümetin Reji'ye ciddi bir şekilde yardıma istekli olmamasından kaynaklanıyordu. Üstelik Bursa'daki bir Fransız konsolosluk görevlisinin belirttiği gibi, Reji, en baştan beri “koyu bağınazlıklarından ötürü her zaman Avrupa yeniliklerine karşı çıkan Müslüman halkın” canlı di-

24 Bkz. 19. not.

25 CL, RCA, 25 Eylül/7 Ekim 1885, s. 6 ve 5/17 Kasım 1886, s. 12; ayrıca, bkz. a.g.e., 11/23 Kasım 1887, s. 4; 14/26 Aralık 1888, s. 5 ve 10; 18 Kasım 1891, s. 3-4.

26 68. nota bakınız, ZStA, Pressearchiv 6049, Bl. 77, *Berliner Tageblatt*, 20 Mayıs 1910'da tekelin belli yörelerde hâlâ yürürlüğe konmadığı belirtilmektedir.

renişiyle karşılaşmıştı.²⁷ Reji'nin tütün denetimine aldığı ilk yıl, Hoca Hasan adlı Giresunlu bir molla, tütün, Hristiyanlarla işbirliği ve İslâm'a aykırı olarak gördüğü diğer uygulamalar aleyhine vaazlar veriyordu.²⁸ Hoca'nın tembihlerine rağmen kaçakçıların başarılı olduğu anlaşıyor – halk tütün içmeye devam ediyordu. Hoca Hasan taraftarlarını Reji'ye veya diğer Hristiyanlara yardım etmemek konusunda etkilemiş olsa bile onlara tütünü bıraktıramamıştır. Sonraki yıllarda, Avrupalıların ülkedeki varlığına softalardan itirazlar gelmiştir. Softalar, Reji ve Düyun-u Umumiye'yi kendilerine hedef seçerek, tütünün alım fiyatının on katına satıldığını iddia ediyorlardı.²⁹ Başka kesimlerde de açık protestolar yapılmış, karışıklıklar çıkmıştır. 1887 Nisanı'nda çoğunluğunu On İki Ada kökenli Rumların oluşturduğu Samsun bölgesi tütün üreticileri kente yürümüşler, Reji'nin kendilerini düşürdüğü acıklı durumu Vali'ye şikâyet etmişler ve Padişah'a bir dilekçe göndermişlerdi. Bir hafta boyunca, kente en yakın köylerin halkı sırayla kente gelerek protestoda bulundu. 4 Mayıs günü Reji binası taşlandı, görevliler saldırıya uğradıysa da göstericilerin binaya girmeleri engellendi. Vali, elebaşlarından yüzünü yakalattı ve kırk kadarını sorguladıktan sonra gözaltına aldı. Göstericilerin çoğu, şikâyetlerini hükümete anlatacak temsilciler görevlendirdikten sonra köylerine döndüler.

Temsilciler, Reji görevlilerinin kendilerini son derece düşük fiyatlarla tütün satmaya zorlamak için cebir kullandıklarını belirtiyorlardı. Ayrıca, Reji'nin satın aldığı tütün miktarını kaydetme sisteminin hatalı olduğunu söylüyorlardı. Reji, görevlilerin kayıp olduğunu iddia ettiği tütünün bedelini üreticiye ödetiyor, böylece de üreticinin herhangi bir kâr sağlama umudu kalmıyordu. Çiftçiler, son olarak, Reji'nin

27 AE, CC, Bursa, 21 Mart 1886.

28 AE, CP, Turquie, Trabzon 6. 1 Ağustos 1884.

29 GSt, III HA, Nr 1100, 20 Kasım 1895; Pera'dan Saurma, Bl. 2007-2008.

kuruluş statüsünde öngörülen stok depolarını sağlamamasından şikâyet ediyorlardı.³⁰

Yedi yıl sonra Trabzon vilayetinde yüzlerce tütün üreticisi, Reji'nin verdiği düşük fiyatları ve haksız tekelci uygulamalarını protesto ederek, Samsunlu çiftçilerinkine benzer suçlamalarda bulunmuşlardır.³¹ Reji'den hoşnutsuzluğun bir başka kanıtı da, İstanbul tütüncüler loncasının 1892 yılı Ocak ayında yapmayı tasarladığı, ancak hükümetin müdahalesiyle önlenen protesto gösterileridir. Toplantının hükümetçe onaylanmadığı ve zor kullanılarak derhal dağıtılacağı uyarısı karşısında, lonca kâhyası gösterinin önlenmesine yardımcı olacağına söz vermiştir. Aynı ay, Kaçar hanedanı yönetimindeki İran'da Reji'ye karşı yapılan boykot başarıyla sonuçlandığında, Osmanlı hükümeti "İranlı asiler"in İstanbul olaylarına katıldığını bildirdi.³² Bundan, Osmanlı İmparatorluğu ve İran'daki tütün aleyhtarı protesto hareketlerini birleştirme çabaları bulunduğu çıkarılabilir. Hükümetin gösterileri dağıtmasının nedeni kamu düzeninin tehlikeye düşmesiydi. Bu noktada, devletin siyasi istikrarı koruma kaygısı, Reji'nin kendi tekelinin yıkılmasını önleme çabalarıyla çakışmıştır. Kuşkusuz, üreticiler ve tüccarlar kayıtlara geçirilmemiş başka protesto hareketleri de yapmış olmalıdırlar.

Kaçakçılık, Reji'ye karşı gösterilen tepkilerin en yaygın olanıydı. Örneğin, 1890'da, Osmanlı uyruğu bir Reji görevlisi, 6 milyon kg'a yaklaşan resmî tütün satışlarının, 12-13 milyon kg hacmindeki yasadışı ticaret yanında pek düşük kaldığını açıklamıştır.³³ 1897 tarihli bir Fransız raporun-

30 AE, CP Turquie, Trabzon 6, 10 Mayıs 1887; Samsunlu tütün üreticilerinin etnik kökenli Cuinet, I, s. 91'de tartışılmaktadır.

31 FO 424/178 Trabzon'dan Langworth, 9 Nisan 1894.

32 BBA İradeler D 99011, 24.VI.1309/Ocak 1892. İran'daki hareket hakkında ek bilgi için bu bölümün sonsözüne bakınız.

33 BBA Yıldız 14 2386 126 11, 13.V.1307/Ocak 1890 tarihli sunuş yazısı, Thobie, a.g.e., s. 187, n. 57'de bir Düyun-u Umumiye İdaresi kaynağına göre, Reji'nin

da, başlıca merkezlerde yetiştirilen tütünün “hemen hemen tamamı”nın –aslında % 70 ilâ 85’inin– Reji tescilinden geçtiği belirtiliyor. Diğer bölgelerde, üretilen tütünün yarısı kadarı tescil ediliyordu.³⁴ 1891 yılında Karasu’da üretilen tütünün dörtte bir ilâ yarısının denetimden kaçırıldığı iddia ediliyor. Başka bir kaynağa göre ise, 1896’da Reji’nin toplam tütün satışı 8 milyon kg iken, kaçak tütün satışları 10 milyon kg’dı. 1900 yılında, Sivas Vilayeti’nde tütünün % 60’ı Reji’den kaçırılıyor, İzmit’te ise nüfusun yine % 60 kadarının kaçak tütün içtiği bildiriliyordu.³⁵

Reji’nin kaçakçılıkla mücadele için her yıl daha çok kişiyi istihdam etmesi bu yasadışı faaliyetin ne denli arttığının bir göstergesidir (bkz. Tablo 2.1). Çalıştırılan kolcu sayısı 1887’de 3.600 iken bu rakam 1890’da 4.600’e, 1895’te 5.900’e, 1897’de ise 6.700’e çıktı. Bu konudaki verilerin bulunabildiği son yıl olan 1899’da ise 6.500 kadar kolcu çalıştırılıyordu. (Ertesi yıl Reji kolcu sayısının arttığını bildirmekte, ancak bu işte çalışanların sayısı verilmemektedir.) Şirket’in kaçakçılıkla mücadele için yaptığı harcamalar 1884-1908 yılları arasında sürekli bir artış gösterdi. 1880’lerin sonunda bu harcamaların yıllık ortalaması 121.000 lira iken, 1890-1894 yılları arasında 151.000 liraya, 1895-1899 yılları arasında ise 171.000 liraya yükseldi. 1908’e kadar geçen dokuz yıl içinde ise Reji’nin kaçakçılıkla mücadele amacıyla yaptığı harcamalar, 1890’ların sonundaki ortalamaya göre % 25 artış göstererek yılda 215.000 liranın üstüne çıktı (Tablo 2.1). 1894 yılına kadar bu gözetim elemanlarına ödenen ücretlerin toplam ücret-

ilk beş yılı boyunca tüketilen tütünün, rahat rahat üçte birinin kaçak olduğunun tahmin edildiği belirtilmektedir.

34 RCL, 31 Mart 1897, s. 180-183.

35 ZStA, AA 53735, Bl. 37-39r; RCL, 30 Haziran 1897, s. 194, İzmit’ten 3 Haziran 1897 tarihli mektup. AE, CC, İstanbul 115, 26 Ağustos 1896; AE, CC, Trabzon, 13, 18 Mayıs 1901, 1900 yılı için Yıllık Rapor.

ler içindeki payı % 52 civarındaydı, 1895-1899 yılları arasında bu pay % 59'a, daha sonra, 1908'e kadar ise, ortalama % 61'e çıktı.

TABLO 2.1
Tütün Kaçakçılığı Göstergeleri, 1884-1907

Yıl	Yakalanan kaçak tütün (1.000 kg)	Gözetim harcamaları (1.000 lira)	Kolcu sayısı
1884			
1885		127	
1886		119	
1887		115	3.617
1888		126	
1889		138	4.141
1890		143	4.622
1891		150	
1892		159	4.906
1893		163	
1894		143	
1895		161	5.950
1896	259	164	6.522
1897	314	188	6.701
1898	238	208	6.343
1899	197	205	6.533
1900	211	230	
1901	233	237	
1902	234	254	
1903	212	258	
1904	232	255	
1905	183	255	
1906	203	251	
1907	221	252	

Kaynak: CL.RCA, 1885-1909.

1896'da 259.000 kg, 1897'de ise 314.000 kg kaçak tütün ele geçirildi; bu rakamlar, ele geçirilen kaçak tütün miktarlarının en büyükleridir. Daha sonra, 1908 yılına kadar, yakalanıp kayıtlara geçirilen tütün miktarının yıllık ortalaması 200.000-225.000 kg'a düştü.

Kaçakçılıkla mücadele için harcadığı parayla ele geçirdi-

ği kaçak tütün miktarı karşılaştırdığında, Reji'nin 1900 yılından sonra daha fazla harcamayla daha az miktarda kaçak tütün ele geçirdiği görülür. 1897-1899 yılları arasında Reji, yakalanan kaçak tütünün her kilosu için ortalama 70 kuruş, 1900-1903 yıllarında ortalama 105 kuruş ve 1904-1908 döneminde 122 kuruş harcama yaptı. Gözetim harcamalarının Reji'nin toplam harcamaları içindeki payı 1890'ların ilk yarısında % 7-8 kadardı; bu oran 1895-1898 yılları arasında % 9,4'e ve daha sonra, 1908 yılına kadar, % 12'ye yükseldi. Bütün bu göstergeler 1884-1908 yılları arasında kaçak ticaretin sürekli artış gösterdiği, ya da en azından tespit edilebilmesinin gittikçe daha fazla harcama ve daha çok gözetim görevlisini gerektirdiğini ortaya koyar.³⁶

Kaçakçıların arasında Osmanlı toplumunun her kesiminden gelen insanlar vardı. Çoğunlukla, devlet memuru, ordu mensubu ve tütün üreticisiydiler.³⁷ Pek çoğunun kaçakçılığa girmesinin temel nedeni mali zorunluluktur. Osmanlı Devleti sivil ve askerî personelinin ücretlerini düzensiz ve uzun aralıklarla ödediğinden, maaşlar genellikle geciktiğinden, “kaçakçıların çoğu, bu yolla kazanç sağlayıp maaşlarının ödenmemesini telâfi eden askerlerdi.”³⁸ Daha önce, 1886 yılında da Alman sefaretî memurlarından biri de aynı şekilde kaçakçılığın reji gelirlerini azalttığından bahsederken “kaçakçılığı en çok askerlerin yaptığını” belirtiyordu. Kaçakçılığın “vilayetlerdeki yöneticilerin onayıyla olmasa bile en azından kayıtsızlıklarıyla desteklendiğini” ekliyordu.³⁹ Bazı yöneticilerin bu tutumları büyük ihtimalle temelde parasal nedenlere dayanmıyordu; Reji'ye muhalefetleri devlete karşı duydukları sadakatten ileri geliyordu. 1886 yı-

36 CL, RCA, 1885-1909. Bu göstergelerin Jön Türk dönemindeki değerleri için 55. nota bakınız.

37 Bu sınıflandırma 49. notta anılan kaynakta verilen sınıflandırmanın aynısıdır.

38 CL, Divers, Etude, Şubat 1892.

39 ZStA, AA 11772, Bl. 47, Pera'dan Radowitz, 11 Ocak 1886.

hında Bursa Valisi'ne "savunmakla görevli olduğu bir idare-
nin işleyişini engellediği"nden Reji'yle daha sıkı bir işbirliği
yapması için İstanbul'dan emir geldi.⁴⁰ Vali Kâmil Paşa "Re-
ji'nin ihtiyaç duyduğu himayeyi hiçbir şekilde sağlayamadı-
ğından" 1900 yılında Aydın Vilayeti'nde kaçakçılık büyük
boyutlara varmıştı.⁴¹

Tütün üreticilerinin çoğu için kaçakçılık Reji yüzünden
azalan gelirlerini artırmanın bir yoluydu. Bu, özellikle Re-
ji'nin faaliyetlerinin ilk on yılı için geçerlidir. Aslında, Re-
ji'nin ihracata ayrılmamış olan tütünün tamamını tescil edip
satın almasını hükme bağlayan yasal zorunluluk, üreticile-
rin olduğu kadar Reji'nin de zararınaydı. Reji, cebir kullana-
rak, düşük fiyat vererek, ve borç vermeyi reddederek üreti-
mi kısıtlamaya çalışmakla suçlanıyordu. 1885 yılında orta-
ya çıkan bir söylentiye göre hemen hemen hepsi tütün üreti-
cisi ailelerden gelen 200 Ermeni, Reji'nin "baskılarından ve
sebepler olduğu sıkıntılardan bıkip" Trabzon civarından Rus-
ya'ya göç etmişlerdi.⁴² Şirket, Bursalı üreticileri "caydırmak"
için 1889 yılında "çok düşük fiyat" vermişti.⁴³ Alman Kon-
solosu'nun belirttiğine göre, İzmir bölgesindeki tütün üreti-
mi daha önce yılda 10 milyon okka iken, Reji'nin yüklediği
yüksek borçlar, verdiği düşük fiyatlar ve koyduğu sıkı kural-
lar nedeniyle 1887 yılına gelindiğinde 5 milyon okkaya ka-
dar düşmüştü. 1896 tarihli bir Fransız kaynağı da bu raporu
desteklemektedir: İzmir bölgesindeki tütün üretimi çok sıkı
kurallar ve düşük fiyatlar nedeniyle önemini büyük ölçüde
kaybetmişti.⁴⁴ 1891 yılında Alman gözlemciler Karasu yöre-

40 AE, CC, Bursa, 21 Mart 1886.

41 ZStA, Pressearchiv 6030 Bl. 42, BBZ 5 Aralık 1900.

42 AE, CP, Turquie, Trabzon, 6, 4 Mayıs 1885'te de suçlamanın temelsiz olduğu
kârlardan kaçuklarını söyledikleri belirtilmektedir.

43 AE, CC Bursa, 5 Ocak 1889.

44 ZStA, AA 53742, Bl. 56, İzmir'den Stannius, 25 Haziran 1888 ve RCL, 31 Tem-
muz 1896, s. 65, İzmir'den mektup, 12 Temmuz 1896.

sinde tütün üretiminin yine Reji'nin verdiği düşük fiyatlar ve çıkardığı engeller yüzünden “son birkaç yıl içinde önemli bir gerileme gösterdiğini” belirtmekteydiler.⁴⁵ Daha uzaklarda, Hayfa'da, tekelin kurulmasından sonra, yaprak tütün ihracatı durmuştu; bu bölgede bir zamanlar “hayli önemli olan” tütün ekiminin sürekli bir gerilemeye girdiğini 1897 tarihli bir rapordan öğreniyoruz.⁴⁶

Birçok çiftçi gelir kayıplarını telâfi etmek ya da iflastan kurtulmak için tütünlerini kaçakçılara satmayı tercih ediyorlardı. Kaçakçılar, üreticilere, daha fazla tütünü Reji'nin verdiğinden daha yüksek fiyatlarla satma imkânını sağlıyorlardı. Örneğin, Karasu yöresine, “her çeşit” gözetim görevlisinin varlığına rağmen, “neredeyse sürekli bir” kaçakçı “akını” vardı; kaçakçılar tütünün okkasına 10 kuruş, yani Reji fiyatının en azından iki-üç katını veriyorlardı.⁴⁷

Çiftçiler, tütünü kaçakçılara satmakla daha yüksek fiyat sağlamak dışında yararlar da elde ediyorlardı. Böylece, üretilen tütün miktarı sınırlanmıyor, çiftçi ürününü Reji depolarında bekletip masraf yapmadan hemen elinden çıkarabiliyordu. Ayrıca üretici vergi ödemekten kurtulabiliyor, ortakçılar ürünün tamamını toprak sahibiyle bölüşmek zorunda kalmıyordu.⁴⁸

Tüketiciler açısından kaçak tütünle Reji imalatı arasında fark yoktu. Kaçakçıların genel giderleri az olduğu için bu tütün epeyce daha ucuzdu. Reji döneminde çubukla içilen tütünün yerini aldığı bildirilen sigaraya gelince, kaçakçılar Re-

45 ZStA, AA 53735, Bl. 37-39r, 24 Ekim 1891.

46 RCL, 31 Mart 1897, 42, 11 Mayıs 1897 tarihli Lazkiye yöresinde Reji'nin neden olduğu üretim düşüşleri için bkz. RCL, 30 Haziran 1897, s. 47 ve RCC, 1894, Nr. 199, s. 5. BBA, BED 129874, 30.VI.1319/Ekim 1901'de Janina (?) valisinin Reji'nin kendi bölgesindeki tütün üretimini azaltmasından şikâyetçi olduğu yazılıdır.

47 ZStA, AA 53735, 24 Ekim 1891, Bl. 37-39r.

48 Örneğin, ZStA, AA 11772, Bl. 120r, 4 Nisan 1866, AA Türkei 110, Bd. 27, İstanbul'dan Stemrich, 21 Temmuz 1898.

ji'nin alamet-i farikasını sigara kâğıtlarında kullanarak kendi sigaralarına sahiçilik görünümü katıyorlardı.⁴⁹

Köylerde ve kırsal alanlarda kaçakçılık trafiğı neredeyse tümüyle açıktı:

Kaçakçı, içinde çeyrek, yarım ve nadiren bir okkalık paketlere ayrılmış 20 kg kadar tütün bulunan bir kıl çuvalla gelir; tütün hep ya mavi ya da pembe kartonlara sarılmıştır. Reji kolcularından başka kimseden korkmasına gerek olmadığını bilerek kapı kapı dolaşır. Jandarmalar tesadüf köydeyseler, tütünü ya yarı fiyatına, ya da çoğı zaman olduğı gibi paraları yoksa, bedava almakla yetineceklerdir.⁵⁰

Daha büyük çapta iş yapan ve daha kaliteli tütün satan kaçakçıların iyi silahlanmış oldukları ve yakalanmamak için süratli atlarla dolaştıkları belirtilmektedir.⁵¹

Tekel, Bursa bölgesinde düşük tütün fiyatlarıyla rekabet edemeyeceğini görerek, üretilen tütünün kalitesini yükseltip üreticilerin tütünlerini kaçakçılara satmak yerine ihracata yönelmelerini sağlamak için yüksek kaliteli Yenice ve Samsun tütün tohumları dağıttı. Ayrıca, mahalli politikacıları ve iş adamlarının işbirliğini sağlamaya çalıştı. Örneğın 1890'da, ticari faaliyetlerini "her vilayetten eşraf arasından seçilecek müteahhitlere" devredeceğini açıkladı.⁵² Bu mahalli önderlerin, böylece, tekelin yörelerindeki faaliyetlerini desteklemekte parasal çıkarları olacağı varsayılıyordu.⁵³ Bundan başka, bu yolla Osmanlı memurları ek gelir sağlayabilecekti. Bu ek gelirlerin, yüksek mevki sahiplerinin hiz-

49 CL, V Caillard, 1892-3'ten 1896-7'ye kadar Düyun-u Umumiye Idaresi'nin Üçüncü Beşyılı Hakkında Özel Rapor, s. 39, BBA Yıldız 14 2386 126 11; AE, CC, İstanbul 115, 26 Ağustos 1896.

50 RCL, 31 Mart 1897, s. 32, İstanbul'da C.de Raymond'dan mektup.

51 AE, CC, Bursa, No. 21 Mart 1886.

52 A.g.e.

53 CL, RCA, 23 Ağustos/4 Eylül 1895, s. 5-6; Thobie, a.g.e., s. 186.

metlerinde çalışanların kendilerine bağılılığını sağlamalarına yaradığı biliniyor:

Osmanlı memur ve paşaları (Reji)'yi kuruluşundan bu yana, ya kendi servetlerini arttırmak için ya da oğullarının ve akrabalarının geçimlerini sağlamak için tahsisat talepleriyle sömürmüşlerdir. Yakınlarda, bir Vali, yalnız kendisi için değil vilayet yönetiminde çalışan bütün memurlar için aylık tahsisat istemiştir.⁵⁴

Hükümet ve reji

Şirket, taşra vilayetlerinde kendisine bir miktar destek sağladıysa da 1908'e kadar İstanbul hükümetiyle uzlaşmayı başaramadı. Reji, Osmanlı Devleti'nden kendisine yardım etmesini ve kaçakçılığın önünü almasını defalarca istediysede, II. Meşrutiyet'in ilanına kadar devlet bu yardımı veremeye yanaşmadı.⁵⁵

1884'le 1908 yılları arasında Reji yasal bakımdan kusursuz olsa bile gerçekte düşmanca denilebilecek bir resmî tutumla karşı karşıyaydı. Osmanlı Devleti'nce tutulan kayıtlarda, tekelin kârlılığını büyük ölçüde azaltan yöntem ve kuralların uygulanması da bu tutumu açıkça göstermektedir.⁵⁶

54 ZStA, Pressearchiv 6049, Bl. 77, *Berliner Tageblatt* (20 Mayıs 1910).

55 Jön Türk döneminde Reji'nin durumu için Thobie, a.g.e., s. 435-38'e bakınız. 1908'den sonra, hükümetin etkin tutumu kaçakçılığı önlemekte kesinlikle etkili olmuş, daha önceki göstergelerin kanıtladığı bir düşüş meydana gelmiştir. Reji'nin kaçakçılığı önlemek için yaptığı harcamalar Jön Türk döneminde belirgin bir biçimde azalmıştır. Reji'nin kolculuk hizmetleri için ödediği ücretler, önceki dönemde % 60'ın üzerindeyken, 1909 ile 1912 arasında % 55'e düşmüş, kolculuk giderlerinin toplamı Reji giderleri içindeki oranı da eskiden % 12 iken % 9,6'ya inmiştir. Aynı şekilde, 1 kg kaçak tütüne elkoymanın Reji'ye maliyeti de, devrimden önceki 1,22 liradan 1909-1913 yılları arasında ortalama 0,93 liraya düşmüştür. Bkz. CL, RCA, 1888-1913.

56 BBA Iradeler, MM 4161,2.IX.1305/Mayıs 1888, bu bölümün kapsamı dışında kalan sorunlar hakkında, hükümetin Reji'ye karşı verdiği yasal mücadelelere

Üstelik, hükümet kaçakçılara karşı harekete geçmeyi reddetmekle şirketi ek kârlardan yoksun bırakmıştır.

Şirket, karşılaştığı güçlüklerden birçoğu için haklı olarak devleti suçluyordu. Ne var ki, kendisinin başlıca kaygısı tekelin işletilmesi olduğundan, devletin de aynı kaygıyı paylaşacağını sanması yanlış bir varsayımdı. Reji, çoğu zaman tütün tekelinin korunması sanki devletin başlıca göreviymiş gibi hareket ediyor ve resmî kararları sırf bu açıdan değerlendirdiği görünümünü veriyordu. Böyle bir konumu benimsemekle, devletle ilişkilerini genellikle daha da gerginleştiriyordu.

Merkezî yönetim ve özellikle Saray, Reji'nin varlığından ve Osmanlı özerkliği üzerindeki muhtemel etkilerinden duyduğu kaygı ve hoşnutsuzluğu en baştan beri açığa vurmuştur. II. Abdülhamid yönetimi, bu imtiyazı vermekle yol açtığı zararın daha da büyümesini önlemek için sevimsiz gözeticilik görevinden uzak durmaya özen göstermiş, bu işin Reji'nin sorumluluğunda olduğunu ısrarla vurgulamıştır. Örneğin 1887 yılı başlarında, Saray'ın Baş Kitabet Dairesi, bazı vilayetlerdeki Reji kolcu birliklerinin kuruluş ve ödevleriyle ilgili nizamnameleri incelemiş, tütün kaçakçılığının önlenmesi sadece tekelin yararına olduğu için, bu işin hükümete değil Reji'ye ait olduğu sonucuna varmıştır. Kitabet Dairesi, Reji benzeri tekeller kurulur ve silahlı kuvvet kullanma hakkını elde ederlerse bunların “devlet içinde devlet” olacağını farkındaydı.⁵⁷ Bu nedenle, Daire Reji'nin kuvvet-

tipik bir örnektir. Bkz. ZStA, Pressearchive 6030, Bl. 26, *Berl. Bars.* 2, 15 Eylül 1900.

57 BBA, Iradeler, MM 3753, 5.IV.1034/Ocak 1887. Öneride, bu yörede iyi iş görürse başka yerlerde de benzerlerinin oluşturulacağı belirtilerek, İzmir, İstanbul, Bursa ve Aydın vilayetlerinde 1.577 kolcudan meydana gelecek bir birliğin kurulması için yetki isteniyordu. Maamafih, biz zaten 1887'de 3.617 kolcunun, 1888'deyse 4.141 kişinin görevlendirilmiş bulunduğunu CL RCA'dan biliyoruz (bkz. Tablo 2.1). Nizamnamenin basılı metni için *Düstur*, birinci tertip, V, s. 733-744'e bakınız. Bu belgede, ayrıca, kolculara kamu kuvveti sta-

lerini arttırmak için Osmanlı hükümetinin onayını alma gereğinde ısrar ediyordu.⁵⁸

1890'da, Osmanlı uyruğu bir Reji görevlisi, Saray'a tekel-den duyulan genel hoşnutsuzluğu dile getiren bir rapor sundu. Tekelin faaliyete geçmesinden beri Reji müfettişi olduğunu söyleyen Nuri Bey, Osmanlı hükümetinin payına düşen gelirin 3 milyon liradan fazla olması gerektiğini belirtiyordu. Gerçekteyse, Reji'nin toplam kârı 2 milyon lira olup, Hazineye sadece 25.000 lira vermektedir. Devletin, İtalya, Avusturya ve Fransa hükümetlerinin tütün tekellerinden elde ettikleri ölçüye varacağını umduğu kârlar gerçekleşmemişti. Dahası, üreticilerden sürekli şikâyetler geliyordu. Nuri Bey'e göre, düşük fiyatlar ve Reji'nin uyguladığı diğer baskılar nedeniyle gitgide daha çok çiftçi tütününü kaçakçılara satmaya yöneliyordu. Sonuç olarak, Nuri Bey, hükümetin tütün kârının tümünü yeniden elde etmesi imkânsızsa, (o sıra % 35'er pay alan) Reji ve Düyun-u Umumiye'ye en fazla % 10 pay verilmesini tavsiye ediyordu. Nuri Bey, Reji, sözleşmeden doğan yükümlülüklerini yerine getirmekte güçlük çekiyorsa, hükümetin imtiyazı iptal etmek için yeterli gerekçelere de sahip olduğunu belirtmişti. Üstelik, tekel zaten fazla bir kâr elde etmediği için Reji'nin bu devletleştirmeye karşı çıkmayacağına emindi.⁵⁹

Her ne kadar, önerilen devletleştirmeye gidilmediyse de, İstanbul hükümetinin Reji'ye karşı duyduğu hoşnutsuzluk devam etti. 1891 yılında Bâb-ı Âli Trabzon Vilayeti'ndeki memurların üreticileri tekele karşı koruyamadığına işaret ediyordu. Çarşambalı üreticiler, Reji memurların öşür ve di-

tüsü tanınması öneriliyordu. Thobie, *a.g.e.*, 1888'de "le gouvernement accepte d'assimiler les agents de la compagnie à la gendarmarie" denmektedir. CL, Divers Etude, Şubat 1892, hükümetin kolculara silah taşıma yetkisi verdiğini ve kamu kuvveti statüsü tanıdığını açıklamaktadır.

58 BBA İradeler, MM 4122, 29.VIII.1305/Mayıs 1888.

59 BBA Yıldız 14 2386 126 11, 13.V.1307/Ocak 1890 tarihli sunuş yazısı.

ğer vergileri yüksek miktarlarda tahsil etmelerinden şikâyet-
çiydiler ve şikâyetlerini bir dilekçeyle bildirmişlerdi. Mer-
kezî hükümet, altı ay içinde gönderdiği dört emre rağmen
vilayet yetkililerinin bu uygulamaya engel olamadığını be-
lirtiyordu.⁶⁰

Hükümet ve Şûrâ-yı Devlet'in aldığı 47 karar, hükümetçe
1895 yılında yayınlanan bir broşürde bir araya toplanmış-
tır; her ne kadar Reji'den yana çıkan kararlar şaşırtıcı bir sa-
yıdaysa da, kararların çoğunda tekelin çeşitli uygulamaları-
nın yasadışı olduğu açıklanıyordu. Hükümet, üretici ve tük-
carlardan gelen bazı şikâyetlerde, Reji'den yana çıkarak, söz
konusu uygulamaların geçerli ve şikâyetlerin dayanaksız ol-
duğunu belirtmişti.⁶¹ Örneğin, birçok çiftçi, Reji'nin bir-
den fazla tarlası olan üreticilere tek bir izin verme uygula-
masından vazgeçerek, her tarla için ayrı bir izin zorunlulu-
ğu koymasından şikâyetçiydi. Hükümet, bu usulün kaçakçı-
lığı önleme amacı taşıdığını, bu nedenle uygun görüldüğü-
nü ve üreticilerin şikâyetlerinin haklı bulunmadığını belirtti-
yordu (madde 1). Aynı şekilde, hükümet, Reji'nin bir ev için
arama emri olduğunda, kaçak malların kaçırıldığı bir başka
evi de arama hakkı olduğu konusunda yine Reji'yi destek-
liyordu. Ne var ki, bu durumda, ikinci evde kaçak mal bu-
lunmadığı takdirde ev sahibi Reji'yi mahkemeye verebilirdi
(madde 8). Hükümet taştan yapılmamış duvarların gerisin-
de tütün üretimine izin verilmesi için yapılan bir müracaatı
da geri çevirmişti; bu tür duvarlar da aramayı engelleyebilir
ve Reji personelinin girişini önleyebilirdi (madde 23). Dev-
let, burada da yarım dönümden küçük tarlalarda tütün ye-

60 BBA İradeler, D 97767, 8.III.1309/Ekim 1891.

61 "Reji İdaresi aleyhinde edilen şikâyet ve idare-i merkume tarafından derme-
yan kılınan bazı mütalâat hakkında ba irade-i seniye-i cenab-ı pâdişâhi teşkil
edilen komisyonca cereyan eden müzakerat üzerine ittihad olunan mukarre-
ratı havi talimatı ıder" (İstanbul, 1311). Metinler BBA Okuma Odası ve Hoo-
ver Institute kütüphanesinde mevcuttur.

tiştirmenin yasak olduğunu yeniden belirtiyor ve tarlaların birleştirilmesini kesinlikle yasaklıyordu. Başka bir maddede de (madde 33) merkezi hükümet, Reji'nin tütün taşımasında yardım isteme hakkı bulunduğunu mahallî yetkililere açıkça bildirmekteydi. Başka bir maddede, kolcu kuvvetlerine hakaret edenlerin Osmanlı asker ve memurlarına hakaret edenlerle aynı cezaya çarptırılacağı vurgulanmıştı (madde 41). Bazı diğer maddelerde de hükümet üreticilerin şikâyetlerini reddederek tekelin haklarını savunuyordu (Örneğin madde 7, 11, 35, 36, 39, 40, 41 ve 46). Bu kararlar arasında en anlamlısı belki de "bazı vilayet makamlarının" Reji kolcularının şehirlerde kılıç kuşanarak dolaşmalarını engelleme girişimlerinin hükümetçe desteklenmemesiydi. Hükümet Reji imtiyaz belgelerinde kılıç kuşanmasına açıkça izin veren bir hüküm bulunmadığını kabul etmekle birlikte, gerek Düyun-u Umumiye'ye gerekse Reji kolcularına silah taşıması için genel bir yetki verildiğini bu nedenle kılıç kuşanmalarının da yasal olduğunu belirtiyordu.

Yukarıda belirtilen Reji yanlısı kararlar gibi, Reji aleyhindeki kararlar da hukuken doğru görünen yorumlara dayanmıştır. Örneğin, Reji memurlarına üreticiye verdikleri borçlardan % 5 faiz alma uygulamasına son vermeleri emredilmiştir (madde 5). Bu uygulama imtiyaz belgesinde hükme bağlanan ödünç verme politikasının açık bir ihlâliydi. Reji'nin imtiyaz kurallarını ihlâl ederek, satın almak zorunda olacağı tütün miktarını azaltmak amacıyla tütün üretimini kısıtladığı broşürdeki çeşitli maddelerden anlaşılmaktadır. Ayrıca, hükümet tütün kırpıntılarını veya satılamayacak diğer tütünü, yakma uygulamasına son vermesini Reji'ye emretmiştir (madde 17). Reji'nin tescil için bürokratik engeller çıkarmaması (madde 4) veya ihracında hukuki sakinca bulunmayan tütünün ihracını önlememesi istenmiştir (madde 12). Dahası, devlet tekelin tütün gizlediğinden şüp-

helenilen ancak bu suçtan hüküm giymemiş çiftçilerin izinlerinin geri alınması (madde 6) veya sadece bir defa yasadışı tütün yetiştiren çiftçilere ekim izni verilmemesi gibi uygulamaları yasaklamıştı. Hükümet, bundan böyle, tekelin çiftçilerin izin müracaatlarını reddederken daha sağlam yasal gerekçeler göstermek zorunda olduğunu açıklıyordu (madde 11). Son olarak, hükümet izinsiz ekilmiş ve henüz olgunlaşmamış tütünle ilgili işlemi ele almıştı.⁶² İmtiyaz anlaşmaları tekele izinsiz yetiştirilen tütünü sökme hakkı veriyordu. Yasadışı tütün ekimini kesinlikle önlemek amacıyla taraflar, ürünün söküldüğü tarlaların tütün hasadının sonuna kadar sürülmesini yasaklama konusunda da anlaşmışlardı. Ne var ki, Bâb-ı Âli Maliye Nezareti'ne, "yasadışı olarak ekilmiş tütünle ilgili hiçbir yorumda bulunmaksızın", bu tarlaları boş bırakmanın üreticilerin gelir kaybına uğramasına neden olacağını bildiriyordu. Eylül 1895'te Maliye Nezareti izinsiz olarak ekilmiş olsa da olgunlaşmış tütünün imha edilemeyeceğini açıkladı. Aralık 1895'te bu karar olgunlaşmamış tütünü kapsayacak şekilde genişletildi.⁶³ Reji, devletin ekim izni verme ve izinsiz yetiştirilmiş tütünle ilgili kararlarını, kötü niyetinin bir kanıtı olduğuna işaret ederek devletin kendi uyruklarının çıkarlarını tekelin çıkarlarına üstün tuttuğundan şikâyet ediyordu.

Yukarıda verdiğimiz üç maddedeki kararları, her ne kadar Reji'nin zararına olsalar da, ekilen toprağın korunması ve yeni toprağı üretime açmanın önemini vurgulayan Osmanlı toprak mevzuatının genel çerçevesi içinde ele almak gereklidir. Örneğin 1858 tarihli Osmanlı Arazi Kanunname-i de; yasadışı dikilen asma ve ağaçların olgunlaştıktan son-

62 Bu madde aynı zamanda Reji'nin yöre yetkililerine ayrıntılı raporlar vermesi hükmünü getiriyordu. İdare, bu raporlar temelinde gerekli kararları alacak ve ancak bundan sonra Reji harekete geçebilecekti. Hükümetin Reji lehinde ve aleyhindeki kararların pek çoğu karşılaştırma (kıyas) mantığıyla alınmıştı.

63 Bu konuda Reji'nin görüş açısından bir anlatım için 68. nota bakınız.

ra sökülemeyeceklerini hükme bağlamıştır. Bu görüşe göre, böyle bir hareketin çiftçilere vereceği zarar hükümete sağlayacağı kazançtan daha fazladır. Bu yasanın başka hükümleri de işgalcilere toprağı ektikten sonra tasarruf hakkı vermektedir: toprağın izinsiz ekilmesi bile boş kalmasına tercih edilmektedir.⁶⁴ Tekel, kendi kârlarını korumayı ön planda tutan dar bakış açısıyla bu yorumları reddetmiş, kararlara Reji aleyhtarı kararlar olarak bakarak devletin tarımsal üretimi sürdürme ve artırma yönündeki genel kaygısını anlamaya yanaşmamıştır.

Devlet, ilk ve ikinci kayıt işlemi arasında bir kısım tütünün eksik olduğu bildirildiğinde, üreticinin tütün kaçakçısı sayılması şeklindeki Reji politikasını da kabul etmemiştir. Bunun yerine tütün kaçırıldığına ilişkin kanıtın hem Reji hem de mahallî yönetimin tanıklığıyla oluşmasında ısrar etmiştir (madde 31). Reji'nin daha geniş arama yetkisi isteğini, bu tür hakların kötüye kullanılabileceğini ileri sürerek geri çevirmiştir (madde 36). “Mahalli idarelerce kaçakçılığı önlemek ve sınırlandırmakta verilen yardımın genellikle sonuçsuz kaldığını” (madde 37) kabul etmekle birlikte, devlet kendi birliklerinin bu uygulamayı önlemekte kullanılmasına izin vermemiştir. Tekelin kaçakçıları izlemek için kendi memurlarını görevlendirmesi gerektiğini belirtmekle birlikte (madde 37), hükümet kaçakçı zanlılarına yapılacak baskınlarda Reji memurlarına “refakat etmek” üzere jandarma göndereceği konusunda tekele güvence vermiştir. Böylece, işin asıl yükü Reji'nin üzerinde kalmıştır.

64 1858'de çıkarılan toprak kanunu metni için bkz. *Düstur*, birinci tertip, I, İstanbul (1289), s. 165-199, ve Young, a.g.e., VII, s. 45-83. Toprak mevzuatıyla ilgili sağlam çözümlemeler Ö.L. Barkan, “Türk Toprak Hukuku Tarihinde Tanzimat ve 1274 (1858) Tarihli Arazi Kanunnamesi”, *Tanzimat* (İstanbul, 1940), I, s. 321-421 ve W. Padel ve L. Steeg, *De la législation foncière ottomane*'da (Paris, 1904) yapılmıştır.

1895-1899 bunalımı

1895'te alınan kararlar, kısmen de olsa, 1890'ların ikinci yarısında Reji ve devlet arasında süren mücadelenin bir sonucudur. Bu dönemde hem tekel hem de Osmanlı hükümeti ağır bir bunalımla karşı karşıyaydı. "Bu duraklamanın temel nedeni 1895 sonbaharında patlak veren mali bunalımdı."⁶⁵ Avrupalı ve Amerikalı bankerlerin Güney Afrika altını üzerine yaptıkları spekülasyondan zarara uğramaları sonucu dünya çapında bir bunalım başgöstermişti. Panik Osmanlı İmparatorluğu'na yayıldığı zaman, Osmanlı Ermenileri, Kürtleri ve Türkleri arasında şiddet olaylarının çıktığı bir döneme rastladı. 1895 sonbaharında İstanbul'da, Ermeniler, Avrupa'nın kendi milliyetçi davaları lehine müdahalesini sağlamak umuduyla, İstanbul'da bir bankayı basarak rehineler aldılar. Bu eylem 1897 yılına kadar sürecek olan bir çatışmayı başlattı. Mali bunalım ve ülkedeki kargaşa Reji'nin kârlılığına ve hükümetle ilişkilerine zarar verdi.

Bu karışıklıkların Reji üzerindeki etkileri resmî istatistiklerinde görülebilir. 1884'ten beri sürekli artan tütün satışları 1895'te % 3, 1896'da % 13, 1897'de % 12 oranında düştü. Aynı şekilde, daha önce artmakta olan perakende satış izinleri 1895 ve 1896 yıllarında azalmaya başladı ve 1897'de en düşük düzeyine indi. 1896-1899 yılları arasında Reji kârları o kadar azalmıştı ki, hükümet % 30'luk hissesiyle sadece 783 lira, Düyun-u Umumiye % 35 hissesiyle 913 lira kâr payı alabildi. Buna paralel olarak temettü-

65 Thobie, *a.g.e.*, s. 434; Osman Okyar ve Halil İncelik, ed., "Finance et Politique extérieure: l'Administration de la Dette Publique Ottomane, 1881-1914", *The Social and Economic History of Turkey (1071-1920)*. Ankara'da Hacettepe Üniversitesi, 11-13 Temmuz 1977'de toplanan "First International Congress on the Social and Economic History of Turkey"e sunulan tebliğler (Ankara, 1980), s. 312.

ler % 10'un üzerindeyken % 9'a, % 7'ye ve 1897-1898'de % 3,5'e düştü.⁶⁶

Bir yanda endişeli hissedarlar öte yanda karanlık bir gelecek arasında sıkışıp kalan Reji, Osmanlı Devleti'nden yardım istedi. Ne var ki, hükümet, ayaklanmaların allak bulak ettiği başkent ve imparatorlukta düzeni yeniden sağlamak kaygısındaydı. 1898 yılında Reji, hissedarlarına, 1895 ve 1896'da kârların "o dönemdeki şiddetli bunalım nedeniyle" düşmüş olduğunu bildiriyordu. Ne var ki, 1897 yılında görülen gerilemenin "tek nedeni", Reji'ye göre "satışların düşük düzeyde" olmasıydı:

Bu düşük düzey kaçakçılığın önlenmemesinden başka bir nedene bağlanamaz; bu ise, hükümetten yardım alınamadığı için, şirketin gözetim ve ekim masraflarını sürekli arttırmasına yol açmıştır.⁶⁷

1896 yılı sonlarında karışıklıklar arttığında Reji şikâyetlerini hükümete bildirdi.⁶⁸ Devletin kaçakçılığın ortadan kaldırılması taahhüdünü yerine getirmediğini öne sürerek ve 1895'ten beri hükümetin sözleşme kurallarının geçerliliğini inkâr ettiği suçlamasında bulunarak, yönetimi görevini yapmaya davet etti. Reji, zararlarının başlıca nedeninin bu düşmanca tutum olduğunu söylüyor, hükümeti daha önceki yıllarda da kaçakçılığı engellemek konusunda kendisiy-

66 CL, RCA, 1885-1909; Pech, s. 34-36. Dönem boyunca Düyun-u Umumiye Reji'den yılda 750.000 liralık payını almayı sürdürdü. Thobie, *a.g.e.*, s. 188, n. 64, s. 434-435.

67 "General Assembly of the Régie", 7 Aralık 1898. AA Türkiye 110, Bd. 28'e ekli.

68 Bu şikâyetler "De la violation et de la non exécution du Cahier des Charges De la non application des règlements par les autorités. Des entraves apportées à l'exécution du Monopole et du préjudice énorme qui en est résulté pour la Régie, la Dette Publique et le Fisc." başlığı altında toplanmıştır. AA Türkiye 110, Bd. 24'e, Pera'dan Lindau'nun 16 Şubat 1897 tarihli sunuş yazısıyla birlikte eklidir. Kanıtlar bu raporun 17 Kasım 1896'dan sonra hazırlandığını gösteriyor.

le işbirliğine yanaşmamakla suçluyordu. Örneğin, hükümet 1892-1895 yılları arasında çıkardığı mevzuatla tekelin tutuklama müzekkeresi ve celp emri almakta, mahkemeye kanıt sunmakta olağan hukuk kurallarını takip etmesi zorunluluğunu getirmişti. Reji, bu tür kurallarla “ellerinin kollalarının bağlandığı”nı gören mahkemelerin, tekelin davalarına bakma gereği duymadıklarını belirtiyordu. Sonuçta, Sam-sun’da 1893 yılında kaçakçılar aleyhine yaptığı 100’den fazla şikâyet hakkında hiçbir inceleme yapılmadan takipsizlik kararı verilmişti. Mahkeme davaya baksa bile, adli yetkililer genellikle kaçakçılık sanıklarının tarafını tutuyordu.⁶⁹

Özetle, Reji devleti kaçakçılığa karşı mücadelede işbirliği yapmamakla suçluyordu. Osmanlı silahlı kuvvetlerinin kaçakçılığın içinde olduğunu iddia ediyor ve hükümetin Reji kolcularını silahsızlandırarak şirketi bir çıkmaza ittiğini ileri sürüyordu. Reji, şikâyetlerini yüzlerce örnekle destekliyordu. Devletin Reji’yle işbirliğine yanaşmadığını kanıtlamak için verilen örneklerin birinde, İzmir Valisi’nin, merkezi idarenin desteğiyle izin almak için yapılacak son müracaat tarihlerini uzattığı ve Reji’nin izinsiz olarak ekilen tütünü sökmelerini engellediği belirtiliyordu. Konya’da ürünün sökülmesi şirketin itirazlarına rağmen mahalli memurlarca engellenmişti. Adana ve Gebze’deki Osmanlı memurları depolama sorunlarıyla ilgili olarak Reji yorumunu reddetmişler ve 1895 kurallarında belirtilen yöntemleri uygulamışlardı.⁷⁰

İşbirliğinin sağlanmamasıyla ilgili bu örnekler 1890’ların sonlarında Osmanlı toplumunda görülen çözülmeyle ya ilişkisizdirler ya da daha önceki bir döneme aittirler. Askerlerin kaçakçılık işinin içinde oldukları ve Reji kolcularının silahsızlandırılmasıyla ilgili şikâyetler ise tam tersine bu şiddet olaylarıyla yakından ilişkilidir.

69 1892 yılında Janina’da aynı şekilde 300 karar askıya alınmıştı.

70 68. ve 61. notlarda verilen kaynakları karşılaştırınız.

Reji'nin yaptığı şikâyetlere rağmen, kolcular silahlı halk tarafından etkisiz hale getirilmişlerdi. Örneğin, Demirci ahalisi Reji birliklerine baskın vermiş, yakalanan bazı kaçakçıları serbest bırakmış ve ele geçirilen tütünü geri almıştı. Aynı kazanın köylüleri Reji memurlarını taşlamış ve kuralları uygulamalarına engel olmuşlardı. Samsun Darende'de bir tekel deposu köylülerce yağmalanmış, Zile'nin içindeki ve civarındaki tesisler basılarak büyük miktarda tütün tahrip edilmişti. Komşu Tokat'ta bir silahlı çatışmada köylüler Reji kolcularının çoğunu yaralayarak el konulan 170 balya kaçak tütünü geri almışlardı. Harput kazasında çeşitli yörelerdeki depolar yakılmış ve kolcular öldürülmüştü; batıda, Adapazarı'nda, 300 kişi şirket görevlilerinin bir kaçakçıyı tutuklamasını engellemişlerdi. Ordu, sivil halkın direnişini hazırlamamışsa bile, aktif bir biçimde destekliyordu. Raporunda "kaçakçılığın aslı faili ordudur" deniliyordu. Reji, seferberliğin ve yedeklerin askere alınmasının kendi faaliyetlerine büyük zararlar verdiğini belirtiyordu. Bazı üst rütbeli subaylar karşılıklıklardan kişisel kazanç sağlamaktaydılar. Malatya'da bir binbaşı 30.000 sigara çalmış, Adana civarındaki bir jandarma subayı bölgesinde kaçak tütün satışını engellemek için para istemişti. Selanik'te ordu ve Reji birlikleri arasında açıktan açığa bir silahlı çatışma çıkmış, Adana, İstanbul ve Bursa'ya bağlı kazalarda askeri birlikler kaçak tütün ele geçirmek için kolculara saldırmışlardı; Harput yakınlarındaki şehir ve kasabaların sokaklarında askerler kaçak tütün satmaktaydılar.⁷¹

Hükümet Reji kolcularını silahsızlandırmaya karar verdi. Böylece, 1895 Eylül ayı sonlarında, Trabzon'daki sıkıyönetim yetkilileri ve kuvvetleri silahtan arındırıp, dağıtılma-

71 68. nota bakınız. Ayrıca, Ereğli yöresindeki bir jandarma komutanının kaçakçıları korumasıyla ilgili olarak bkz. BBA BEO 118425, 17. VII. 1318/Kasım 1900 ve 119571, 17.VIII.1318/Aralık 1900.

larını emretti. 1895 Ekim'iyle Aralık'ı arasında, Halep, Harput, Konya ve Bitlis'le, Bursa'nın bazı yörelerindeki Reji kolcu birliklerinin silahları alındı. İzmir valisi Hasan Fehmi Paşa, Reji kolcularının silah taşımalarını yasaklayıp bu karara aykırı davrananların hapse atılmasını emretti. Sonunda, 1896 Mart ayında, Maliye Nezareti kaçakçılığı önleme görevini ordunun üstlendiğini Reji'ye bildirdi.⁷²

Reji, hükümetin kolcuların faaliyetini sınırlama kararlarını ve Osmanlı birliklerinin kaçakçılık faaliyetini, hükümetin tekeli yıkma niyetinin yeni bir kanıtı olarak görüyordu. Hükümetin resmen karşı olmasına rağmen, bazı komutanların askerlerin kaçakçılarla ilişki kurmalarına göz yumduğu, bir kısmının bu faaliyetleri desteklediği şeklindeki Reji iddiaları belki de haklıydı. Ayrıca, hükümetin kolcu kuvvetlerinin silahlarını aldığını Reji açıkça görmüştü. Ancak, tekel Osmanlı politikasını kendi çıkar ve kaygıları açısından değerlendiriyor ve bu kararın tekeli zayıflatmak amacıyla alındığını düşünüyordu. Reji, Osmanlıların 6.000 kişilik ve temelde bağımsız bir silahlı gücün bir kargaşa döneminde devlet güvenliğini tehlikeye düşürebileceğinden çekindiklerini ve öncelikle bu nedenle silahsızlandırma kararını aldıklarını anlamaktan tamamiyle acizdi.⁷³ Silahların alınması ayaklanmaların ve şiddet olaylarının çıktığı bir dönemde gerçekleştirildiğinden, bu açıdan değerlendirilmesi, Reji aleyhtarı bir hükümet politikası olarak görülmemesi gerekir. Yine de, hükü-

72 Bkz. 68. not. Hükümetin kolculuk işlevini nerelerde ve ne süreyle yerine getirdiğini bilmiyoruz; ama bu iş herhalde bunalımın en had durumunda yalnızca birkaç ay sürmüştür. BBA BEO 128200, 12.V.1319/Ağustos 1901'de hükümetin yine yukarıda 57. ve 58. notlarda anlatılan politikayla tutarlı olarak, imparatorluk silahlı kuvvetlerine bütün kaçakçıları kovalama izni vermeyi reddettiğini görüyoruz.

73 Kolcu kuvvetlerinin silahlarından arındırılmasıyla ilgili uzun bölümde bu kuvvetlerin Ermenilerden oluştukları yalnız bir özel olayla ilgili olarak belirtilmiştir. Diğer yerlerde, ayrıntılı tanım verilmeden kolcu kuvvetleri diye anılmaktadırlar. Dolayısıyla, silahtan arındırma işinin devletin Osmanlı Ermeni topluluğunu zayıf düşürme çabasıyla ilgili olması pek mümkün değildir.

metin kendi özerkliğiyle ilgili kaygısının, kargaşaların bastırılmasına yardım edebilecek kolcu kuvvetlerinin dağıtılması sonucunu verdiği doğrudur.

Devletin bu kuvvetleri silahsızlandırma kararı Reji'ye düşmanlığından kaynaklanmamakla birlikte, hükümet tekelinin karşılaştığı güçlüklerden yararlanmaya çalışmış ve sözleşme kurallarında değişiklik yapılması için baskıda bulunmuştur.

Reji'nin şikâyetlerine rağmen, hükümet tekeli karşısındaki konumunu 1897 yılında kesinlikle ortaya koydu.

Osmanlı İmparatorluğu'nu canlandırabilecek bir şey varsa o da Reji uygulamasını tamamıyla yasaklayıp kötü sonuçlarını ortadan kaldırarak tütün tarımının kârlılığını gerçekten sağlamaktır.⁷⁴

Rapora göre, toprağın ve iklimin mükemmelliği tekeli doğaya aykırı kılıyordu. Üstelik, eskiden imparatorluğun en zengin çiftçileri arasında olan binlerce tütün üreticisi Reji'nin getirdiği kısıtlamalar yüzünden yoksullaşıyordu. Tütün tarımı, artık ülke için de devlet için de bir zenginlik kaynağı olmaktan çıkmıştı. Nuri Bey'in 1890 tarihli raporunu tekrarlayan hükümet, birçok üreticinin Reji'nin verdiği düşük fiyatlar ve kısıtlayıcı uygulamalarının neden olduğu yoksulluktan kurtulmak için istemeden kaçakçılığa itildiklerini ileri sürmekteydi. Raporda, Reji'nin faaliyet gösterdiği 14 yılda şirketle kaçakçılar arasındaki çatışmalarda her

74 BBA Yıldız 14 463 126 9, tarihsiz, imzasız, 35 sayfalık elyazısı müsvedde. Metinde, "Reji'nin kurulmasından beri geçen 14 yılda..." denilmektedir. İlk "13" yazılmışken, sonra çizilip "14" yazılmıştır. Bu nedenle, müsvedde 1897 ile 1898 yılları arasında kaleme alınmış olmalı. Ayrıca, muhtemelen, 1898 Eylülü'nde özel bir kurul tarafından verilen nihai raporun bir öntaslağıdır. Yıldız'daki belge Türkçe olup, kurul raporunun ise yalnız Fransızcası mevcuttur. Bu metinleri cümle cümle karşılaştırmadık; fakat taslakta ortaya atılan çoğu sorunlara, 1898 Eylülü'ndeki raporda da yer verilmiştir. Dikkate değer bir istisna, Reji'nin kaldırılmasıyla ilgili, alıntısını verdiğimiz, öneridir.

yıl “2.000’den fazla kişi”nin öldürüldüğü suçlaması da yer almaktaydı.⁷⁵ Ayrıca, Reji faaliyetleri nedeniyle tütün üretimi azalmıştı.⁷⁶

Nafia Nazırı 1898 Eylül’ünde Tekel’e sözleşmede temel değişiklikler öneren bir rapor sundu. Raporda, üreticilerin sınırlamaya tabi olmadan tütün satmaları ve kendi tüketimleri için az miktarda bir tütünü kayıt yaptırmadan üretebilmeleri öneriliyordu. Depo sistemi kaldırılmalı, ihracat vergileri sıfıra indirilmeli ve tütün ihracatı teşvik edilmeliydi. Reji’nin yönetim ve yönlendirilmesinde Osmanlılar daha etkin olmalı ve son olarak, hükümetin net kârdan alacağı pay arttırılmalıydı. Bu istekler çerçevesinde yapılan görüşmeler 1899’a kadar sürdürüldü.⁷⁷ Ancak Reji, çok az ödün vermişti. Tekelin yöneticileri, devletin kâr payının arttırılması gibi temel hükümet taleplerinin kesinlikle kabul edilmeyeceği konusunda kendi aralarında anlaşmaya varmışlardı.⁷⁸ Dolayısıyla, bu sorunları hissedarlar genel kuruluna götürecekleri konusunda kamuoyuna söz vermişlerse de, karar çoktan verilmişti. Sonuçta, Reji ve hükümet birbirlerine bazı küçük ödümler verdilerse de, temel konularında pek az değişiklik olmuştu.⁷⁹ 1895’te başlayan yoğun müzakereler uzadı, daha uzun aralarla yapıla yapıla 1899 yılında kesildi.⁸⁰

75 Bu belge, Şanda, *Bir Yarım Müstemleke Oluş Tarihi*, s. 40’taki (daha önce, 1898’de *Malûmat* gazetesinde çıkmış bulunan) iddianın kaynağı olabilir. Alman Sefiri Marschall bu tür çatışmalarda 472 kişinin öldüğünü ileri sürmektedir. AA Türkiye 110, Bd. 26, Pera’dan Marschall, 12 Mart 1898.

76 Bkz. 74. not.

77 Fransızca, 1 Eylül 1898 tarihli, AA Türkiye 110, Bd. 27’ye ekli; AA Türkiye 110, Bd. 29, Pera’dan Marschall, 13 Mayıs 1899.

78 AA Türkiye 110, Bd. 28, 8 Eylül 1898 tarihli rapor.

79 ZStA, Pressearchiv 6029, Bl. 29c, *Frankfurter Zeitung* (18 Aralık 1898).

80 CL, RCA 10/23 Ekim 1901. SZtA, Pressearchiv 6029; *Münchener Allgemeine Zeitung* (23 Mayıs 1899); 6030, Bl. 22, *Hamb. Car.*, 18 Ekim 1899; ve Bl. 26, BBZ, 18 Kasım 1899.

Bunalımın sonu: Bir değerlendirme

Temel anlaşmazlık konuları çözümsüz kalmakla birlikte, hükümetle Reji arasındaki gergin ilişkiler yumuşadı. Kaçakçılık, dönem sonuna kadar Reji bakımından ciddi bir sorun olmaya devam etti, ancak bu konudaki çatışma sona erdi.⁸¹

Mali durumu düzelmiş olan Reji hükümet politikalarına karşı çıkmaktan vazgeçmişti. Dolayısıyla, hükümet ve kaçakçılarla geçici bir anlaşma yapmaya istekliydi. Tekel, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki faaliyetlerine devletin işbirliğini sağlayacağı varsayımına dayanan büyük kâr beklentileriyle başlamıştı. Bir yandan devletten destek alma çabaları boşa çıkarken, bir yandan da hissedarlarının temettü taleplerini karşılayabilmek için mali açıdan kuşku götürür yöntemlere başvurarak yedek akçelerini tehlikeye atmıştı.⁸² 1895-1899 yılları arasında Reji'nin karşı karşıya kaldığı halk muhalefeti temettü dağıtımını tehlikeye düşürmüştü ve bu kargaşa yıllarında gösterdiği mali performans şirketin kendi denetimi dışındaki koşullara ne denli duyarlı olduğunu ortaya koymuştu. Siyasi ve iktisadi koşullar yüzyılın başında az çok normale döndüğünde, Reji'nin kârları ve temettü ödemeleri hızla artarak 1900'de 208.000 liradan 1903'te 418.000 liraya, 1907'de 514.000 liraya yükselmişti. Şirketin açıkladığı temettü oranı, 1898-99 yıllarında % 5 iken, 1905 yılına kadar olan dönemde % 8 ilâ 9,5'e yükselmiş, II. Meşrutiyet'in ilanından önceki son birkaç yılda ise ortalama % 12'yi bulmuştu.⁸³ 1899-1908 yılları arasında, kaçakçılıkla mücadele

81 du Velay, *Essai*, s. 512; RCL, 31 Temmuz 1908, 120-123; FO 195/2280 Kon-ya'dan Wylie, 3 Ocak 1908. Bütün bu kaynaklar, çeşitli bölgelerde geniş çaplı kaçakçılık yapıldığını göstermektedir. Her ne kadar yukarıdaki 55. notta Jön Türk döneminde kaçakçılığın gerilediği belirtilmişse de, bu iş Birinci Dünya Savaşı'na kadar sürüp gitmiştir. Bkz. Edwin Pears, *Life of Abdül Hamid*, (Londra, 1917) .s 178-179, n. 1.

82 Thobie, *a.g.e.*, s. 188.

83 CL, RCA 1900-1908; Pech., *a.g.e.*, s. 32-36.

için yaptığı harcamaların tırmanmasına rağmen Reji'nin mali durumunun düzelmesi, şirketin Osmanlı Devleti ve toplumuyla ilişkilerini dilediğince düzenleme çabalarına bağlanamaz. Bu düzelme, aslında şirketin denetimi dışındaki bir etkenden, tütün ihraç piyasasındaki genişlemeden kaynaklanmaktaydı.

Düzenin yeniden sağlanmasından sonra, gelişen tütün ihraç piyasası Osmanlı tütün üreticilerinin ürünleri için yeni pazarlar sağladı. Reji'nin faaliyet gösterdiği ilk on yıl içinde ihracat, toplam tütün satışlarının % 65'ini oluşturmaktaydı. 1895 ile 1899 arasında iç satışlar % 10 oranında azaldı, buna karşılık ihracatın toplam tütün satışı içindeki payı % 71'e yükseldi.⁸⁴ 1901 yılında kurulan Amerikan Tütün Tröstü'nün de, Osmanlı tütününe talebin artmasında katkısı oldu. Tröst, pazar koşullarını çoğu zaman yıkıcı bir şekilde etkileyerek, büyük miktarda tütünü yüksek fiyatlarla satın aldı, böylelikle Osmanlı tütün ihraç piyasasına canlılık getirdi.⁸⁵ Böylece, 20. yüzyılın ilk on yılı içinde tütün ihracat hacmi % 56 oranında arttı.⁸⁶ Üstelik, aynı dönemde ihracat-

84 Eldem, *a.g.e.*, s. 134'e göre hazırlanan tabloya göre tütün ihracatının öneminde meydana gelen değişimleri iç satışlara oranlayarak anlatmak, bu gibi değişimleri toplam tütün üretimiyle karşılaştırmaya yeğ görünmektedir. Çoğu yıllarda, ihracatla iç satışların toplamı, toplam üretime eşit değildir. Örneğin, Eldem, 1905 yılında ihracatın 16.600, iç satışlarınsa 7.800 ton olduğunu belirtiyor. Bunların toplamı 24.400 ton etmektedir; oysa, aynı kaynağa göre o yılın toplam üretimi 38.700 tondur. Aradaki fark, muhtemelen daha yüksek fiyat bulmak için depolarda bekletilen ya da düşük kaliteli olduğundan herhangi bir fiyata satılamayıp sonunda yakılan tütünlerdir. Son bir olasılık da bu verilerin yanlış olmasıdır. Benzer üretim rakamları, Salih Zeki, *Türkiye'de Tütün*, (İstanbul, 1928), s. 348-49 ve RCL, 31 Mart 1897, s. 183'te verilmiştir.

85 Tröstün kuruluşuyla ilgili olarak bkz. ZStA, AA 53745, Bl. 78-78r, 1902-1905 için İzmir raporu, 6 Mayıs 1906. Tröstün çeşitli bölgelerdeki faaliyetleri için bu rapora ve 1902 yılında Samsun için yıllık rapora ilişkin olarak BCAF, Haziran 1903, s. 271'e bakınız; RCC, 1904, Nr. 374, 6; ZStA, AA 53739, Bl. 121r-122; *Das Handelsmuseum* (24 Ekim 19127, ZStA, AA 6639, Bl. 150r'ye ekli.

86 1899'da sona eren on yılda, Osmanlı tütün ihracatı % 50'lik hızlı bir artış gösterirken iç satışlar sadece % 13 oranında yükseldi. İngiliz konsolosluk raporları temelinde Samsun, Trabzon ve İzmir'den yapılan tütün ihracatının miktar

çıların üreticilere verdikleri ortalama fiyatlar, Reji'nin önerdiği ortalama fiyatlardan % 27 ilâ 66 daha yüksekti.

Özetle, Reji'nin verdiğinden daha yüksek fiyatlar sağlayan dış pazar Osmanlı üreticileri için gittikçe genişleyen bir çıkış kapısı oluşturdu. Ancak, tütün tekeli de bu durumdan yararlandı. Yüksek ihraç fiyatlarının Osmanlı İmparatorluğu içinde yasadışı piyasada satılacak tütünün bir kısmının yönünü değiştirmiş olduğu muhakkak. Ayrıca, daha iyi pazarlama olanaklarına kavuşan üreticilerin ürün kalitesine daha fazla önem vermesinin, Reji'nin satın almak zorunda olduğu düşük kaliteli ve kullanılamaz durumdaki tütün miktarının azalması sonucunu verdiği düşünülebilir. Şirket, gelişen uluslararası pazardan başka şekillerde de yararlandı. 1899'dan sonra, yabancı alıcıların verdiği yüksek fiyatlar nedeniyle ürünlerini Osmanlı tüketicilerine sürekli yükselen fiyatlarla satabildi. Amerikan Tütün Tröstü'nün Osmanlı İmparatorluğu'ndan tütün almaya başlamasıyla birlikte Reji'nin sattığı tütünün fiyatı birdenbire % 10 arttı.⁸⁷

Tütün dış pazarının genişlemesi hükümeti şirketle ilişkilerinde ödün alamayacağı bir konuma getirdi. 1890'ların sonlarında, Reji'nin faaliyetlerini durdurması ya da devlete daha iyi koşullar önermesi ihtimali gerçekten ortaya çıktığında, hükümet ödün alabileceği en iyi fırsatla karşı karşıyaydı. Yine de, dış pazarın genişlemesi Reji'ye yardım ettiği gibi hükümetin de yararına olmuştur. Hükümetin Re-

ve değerleri Donald Quataert, "Ottoman Reform and Agriculture in Anatolia, 1876-1908", doktora tezi, University of California, Los Angeles, 1973, s. 397-398'de verilmiştir.

87 Reji'nin alış fiyatları da artmıştı; bkz. Eldem, *a.g.e.*, yukarıda 84. notta anılan tablo; Reji'nin alış ve satış fiyatlarının birbirlerine oranlarının değişmesiyle ilgili olarak bkz. Eldem, *a.g.e.*, s. 435. Reji'nin üreticilere yüksek fiyat vermesinin kaçakçılığı sona erdireceği yolundaki öneriler kısmen doğrudu. Genel masrafları olmayan kaçakçılar üretici ve tüketicilere yine de daha iyi fiyatlar verebilirlerdi. Ayrıca, şirketin yabancıların elinde olması, nizamname ve kayıt usulleri kaçakçılığı çekici bir girişim yapmaya devam ediyordu.

ji kârından aldığı pay 1890'ların başlarında yılda ortalama 42.000 lira iken, 1908 devriminden önceki beş yıl içinde ortalama 99.000 liraya yükseldi.⁸⁸ Hükümetin kâr payı bekle-
diğinin sadece bir kesiri düzeyinde kalmakla birlikte, kârla-
rın artmış olması hükümeti muhtemelen bir ölçüde yumu-
şattı. Ne şirketin yönetimindeki katkısını arttırması başara-
bilen ne de, görüldüğü kadarıyla, Reji'yi topraklarından at-
mak isteyen hükümet, şirketi tedirgin etmeyi sürdürdü. Ör-
neğin, 1906 Martı'nda devlet Ege'deki Sakız Adası'nda yaka-
ladığı kaçak tütünü yetkililere bildirmeyen bir Reji gemisi
kaptanını tekdiir etti. Bahriye Nezareti'ne göre kurallar açık-
tı ve yakalanan tütün liman yetkililerine bildirilmek zorun-
daydı.⁸⁹ Yine aynı yıl Sadaret-i Uzma Dairesi Karadeniz'de-
ki küçük Giresun limanında Reji kolcularının isteği üzerine
Osmanlı yetkililerince kaçakçılık suçlamasıyla tutuklanan
bir kaptan ve mürettebatıyla ilgili davayı ele aldı. İstanbul
hükümeti, kanıtların yetersiz olduğunu belirterek, tutukla-
nanların serbest bırakılmasını emretti.⁹⁰

Reji'yle hükümet arasındaki çatışma, Osmanlı Devleti'nin
son derecede güç bir durumda bulunduğu bir sırada orta-
ya çıkmıştı. 1870'lerde iflasla karşı karşıya bulunan devle-
tin, Düyun-u Umumiye İdaresi'nin kurulmasıyla birlikte
zengin tütün kesimindeki yabancı denetimini önlemesi im-
kânsız bir hale gelmişti. Muazzam miktarda bir dış borcun
ödenmesi gerekiyordu ve devlet Reji'den çok küçük bir ge-
lir elde ediyordu. Devlet, şirketi her şeyden önce, Osmanlı-
nın kıt kaynaklarını kurutan ve hem üreticileri hem de tü-
keticileri yabancıların denetimine tâbî kılan yabancı bir bi-
rim olarak görüyordu. Osmanlı uyruklarının çoğu, düşük fi-

88 CL, RCA, 1890-1909; Pech, s. 36.

89 BBABEO 209477, 26.I.1324/Mart 1906.

90 BBA BEO 217838, 17.VII.1324/Eylül 1906 ve BEO 222527, 18.XI.1324/Ocak 1907.

yat veren, kendilerini denetleyen ve yüksek fiyat alan bu yabancı tekelden hoşnut değildi. Ne var ki, Reji, halkın bir kesimi için bir istihdam ve gelir kaynağıydı da. Devletin yararına olan başka işlevleri de vardı. 1908'de Anayasa'nın yeniden yürürlüğe konulması öncesinde eşkıyalık ve devrimci faaliyetlerin artması üzerine devlet, Reji'den askerî yardım istemeye karar vermişti. Örneğin, 1905 yılında Sadrazam, Aydın'daki vilayet yetkililerine şakilerle mücadele etmek üzere Reji kolcularının en yeteneklilerini seçip kullanmalarını buyurmuştu.⁹¹

Yukarıda belirtilen nedenlerle, hükümet Reji'ye karşı biraz belirsiz bir tutum gösterdi. Kaçakçılık konusunda da tutarlı bir tavır almadı. Kaçakçılığı önlemeye kalkışsa, Reji'nin kurulmasıyla epeyce azalmış olan halk desteğini daha da kaybedecekti. İmparatorluğun bazı bölgelerinde halk büyük ölçüde kaçakçılıkla geçinmekteydi; özellikle Karadeniz'in Lâz kesimleriyle Ege Adaları'ndaki Rumlar kaçakçılıkla mücadeleye büyük tepki gösterebilirlerdi. Zaten devletin elinde kaçakçılığı önleyecek ne para ne de asker vardı. Bununla birlikte kaçakçılığın denetimini sadece Reji'ye bırakmayı da istemiyordu. Bunun için, tütün dışında kaçak silah trafiğinde de yer alan kaçakçı gemilerine engel olmak için Reji'yle işbirliği yapmaya karar verdi.⁹² Özellikle bu ka-

91 BBA BEO Defter 700, telgraf 70, 11 Mart 1321/Mart 1905. Aynı şekilde adam kaçıran (kaçakçılıkla ilişkisiz) bir kişinin kolluk kuvvetlerince yakalanmasıyla ilgili bkz. AE, İzmir, NS 68, 25 Haziran 1907.

92 Örneğin, BBA, BEO 256447, IX.1326/Eylül 1908. Reji'nin kıyı devriyelerinde karşılaştığı sorunlar için Thobie, a.g.e., s. 188'e bakınız. BBA İradeler MM 4534, 27.XI.1306/Temmuz 1899, Düyun-u Umumiye İdaresi'nin bir gemi satın alarak kaçakçılığın önlenmesi için kullanılmak üzere devlete devrettiğini belirtmektedir. Ayrıca, BBA BEO 209477, 26.I.1324/Mart 1906; 17132, 26.III.1319/Temmuz 1901; 75298, 14.IV.1315/Eylül 1897; 84758, 17.I.1316/Haziran 1898; 83464, 21.IV.1316/Eylül 1898; 204093, 8.X.1323/Aralık 1904; 11805, 3.VIII.1310/Eylül 1892; 16525, 1.XII.1310/Haziran 1893; 15323, 21.XII.1310/Temmuz 1893; 19040, 27.I.1311/Agustos 1893; 23736, 17.V.1311/Kasım 1893; 50154, 22.V.1313/Kasım 1895.

kaçakçılar, tekel kadar devleti de tehdit ediyorlardı. Bu tütün kaçakçıları, şakilere ve muhtemelen devrimcilere silah satarak, kaçakçılığı yabancı bir girişimi tedirgin etmek gibi belki de yararlı bir kategoriden çıkarıp devlet güvenliğini tehdit eder bir kategoriye sokuyorlardı. Böylece, Osmanlı görevlilerinin bir kısmı tekele karşı bir tutum takınır, bir kısmı aldıkları maaş karşılığında hoşgörü gösterirken, hükümet deniz yoluyla yapılan kaçakçılığı önleyebilmek için Reji'yle sıkı bir işbirliğine girdi.

Devlet, ne Reji tekelinin varlığına ne de kaçakçılığa son verebiliyordu. Şirketi kapatamadığı için kendi uyruklarının desteğini kaybetti. Kaçakçılığa resmen göz yummasının ise çifte sakıncası vardı. Böyle bir tavır, eşkıyalığı ve devrimi teşvik ederek hükümeti tehlikeye düşürüyordu. Ayrıca, yasanın koruyucusu ve bekçisi olan devleti yasadışılıktan yana gibi gösteriyordu. Osmanlı rejimi, yabancılara karşı bile olsa kaçakçılığa gerçekten ya da görünüşte razı olmakla, kendi otoritesine duyulan saygıyı yıpratmakta ve meşruiyetinin temellerini yıkmaktaydı.

Sonsöz⁹³

19. yüzyılın sonlarında, Kaçar İranı'nın ve Osmanlı İmparatorluğu'nun hükümetleri ve halkları, yabancı tütün tekelleriyle çatışmaya girmek zorunda kaldılar. Ancak, bu iki deneyim arasında önemli farklar vardı. İran, tekelden kurtuldu; ne var ki bu, istikrarsızlığa düşmesini ve özerkliğini kaybetmesini hızlandırdı. Tekele tahammül etmek zorunda kalan Osmanlı İmparatorluğu ise bağımsızlığını korudu. Bu iki Reji, on yıldan daha kısa bir zaman aralığı içinde, 1884'te

93 İran'da Reji'ye karşı faaliyetler için bkz. Nikki R. Keddie, *Religion and Rebellion in Iran: The Iranian Tobacco Protest of 1891-1892* (New York, 1966); ve A.K.S. Lampton, "The Tobacco Régie: Prelude to Revolution", *Studia Islamica*, 22 (1974), s. 119-157 ve 23 (1975), s. 71-90.

Osmanlı İmparatorluğu'nda, 1890'da İran'da kurulmuşlardı. Monarşinin tüccar-ulema direnişini kıramayacak kadar zayıf olduğu İran'da, tekel bu direniş karşısında çok geçmeden parçalandı. İran'da, Reji'nin muhalifleri İngiliz denetimindeki bir tekeli desteklemeyen Rusların varlığından da yararlandılar. Osmanlı Reji'si yabancı mali çevrelerden oluşan uluslararası bir konsorsiyumca kurulmuştu ve Batılıların bu tekelin devamından ortak çıkarları vardı; İran'daki tekel ise Avrupalılar arası rekabeti kızıştırdı. Ayrıca, önceki on yılda yerli bir tütün tekelinin kurulmuş olması da, Osmanlı İmparatorluğu'nda Reji'ye karşı muhalefeti bir ölçüde azaltmış olabilir. Osmanlı hükümetinin uyruklarını denetleyecek güçte olması da önemli bir noktadır. Devlet uyruklarının yabancı tekele karşı öfke ve hoşnutsuzluklarını göstermelerine izin vermekle birlikte bunu belli sınırlar içinde tutmuştur.

İran'da, Kaçar hanedanına rağmen, gerçekleştirildiği gibi, Reji'yi zor kullanarak korumaya yönelik bir harekete izin vermek ya da böyle bir hareketi desteklemek, göze alınmayacak iki tehlikeyi içeriyordu. Birincisi, Avrupa devletleri Düyun-u Umumiye ve Reji tahvil sahipleri adına müdahale edebilirlerdi. İkincisi, muhalefet hareketi güç kazanırken, devlet denetimi elden kaçırabilirdi. Dolayısıyla, Osmanlı devlet yapısının bir parçası olan ulema, Reji aleyhtarına önderlik etmedi. İran'da ise ulemanın üstlendiği önderlik hayatî önemdeydi. Daha önce belirtilen iki istisna dışında ulemanın halkı Osmanlı Reji'sine karşı kıskırttığına dair hiçbir kanıt yoktur. Trabzon'daki molların tütünün kötülüğü konusundaki tavrı, İran'daki ulemanın konumuna dikkate değer bir benzerlik gösterse de, bu tek bir örnektir. Üstelik, İran ulemasının kentlerde etkin bir rol oynamasına karşılık, Trabzonlu molla kırsal kesimdenidir. Osmanlı Reji'sinin yerli eşrafı bölgesel faaliyetlerine katarak kendi yanına çekmekte gösterdiği kayda değer çabalar nedeniyle (yukarıda bah-

settiğimiz İstanbullu tüccar örneği dışında), tüccarlar da tekelin kaldırılması konusunda isteksizdiler. Kaldı ki, İran örneğinin tersine, Osmanlı Reji tekeli ihracatı kapsamamakta, dolayısıyla tüccarın çıkarları bir ölçüde korunmaktaydı.⁹⁴

1887 yılında Samsun'da patlak veren Reji aleyhtarı ayaklanma, İran'da ve Osmanlı ülkesinde yabancı tütün tekellerine karşı oluşan hareketlerin farklılığını özetleyen bir örnektir. Samsun'da, öfkeli ve oldukça iyi örgütlendikleri izlenimini veren çiftçilerin Reji'nin uyguladığı politikaları protesto ettiklerini, ancak elle tutulur hiçbir sonuca ulaşamadıklarını görüyoruz. Göstericileri ne ulema ne de tüccar destekledi. Bu nedenledir ki yerel yetkililer kolayca yeterli güç toplayabildiler, önderlerini tutuklayarak hareketi dağıtabildiler. Ulema ve tüccarın önderliğinden yoksun olan ve devlet yetkililerince bastırılan Reji aleyhtarı hareket, bütün sürekliliğine rağmen, gerek Samsun'da gerekse Osmanlı İmparatorluğu'nun bütününde dağınık bir biçimde kaldı.

94 Osmanlı tütün tüccarlarının etnik ve dinsel kökenleri de bunda rol oynamış olabilir. Görüldüğü kadarıyla İran'da tüccar sınıfı geniş ölçüde Müslümanlardan oluşmuştu. Osmanlı İmparatorluğu'ndaysa tüccarların çoğu gayrimüslimdi. Osmanlı tütün tüccarları gerçekten Müslüman olmasalardı, Reji aleyhtarı hareketin Müslüman unsurları arasında geniş bir izleyici kitlesi bulamazlardı.

ZONGULDAKLI ÇİFTÇİ-MADENCİLER VE EREĞLİ KÖMÜR ŞİRKETİ

Giriş

1890'ların sonuna doğru bir Fransız Şirketi, şimdiye kadar Ortadoğu'da bulunmuş en zengin kömür yataklarının, Karadeniz kıyısındaki Ereğli kömür madenlerinin, işletme imtiyazını elde etti. Bu, Mezopotamya'daki petrol sahaları üretimi açılana kadar Osmanlı İmparatorluğu'ndaki maden yataklarını işletmeye yönelik en büyük yabancı sermaye girişi mi olarak kaldı. Société d'Heraclée (Ereğli Şirketi) 1896 yılında büyük, zengin ve kolay erişilebilir kömür cevherini yeryüzüne çıkarırmek üzere kurulmuştu. Ancak, şirket, yetersiz finansman, Osmanlı yönetiminin dostane olmayan tutumu ve işçi bulmakta karşılaştığı beklenmedik güçlükler yüzünden 1913'e kadar "bahse değer" bir kâr sağlayamadı. Şirketin karşılaştığı güçlüklerin çoğu, özellikle işçileriyle olan sorunları, maden yatakları civarındaki bölgede kömür madenciliğinin ve işçi toplamanın tarihinden kaynaklanmaktaydı.

1914 öncesi madencilikinden bir kesit

Osmanlı tarihinin başlangıç dönemlerinde madencilik, Anadolu'da önemli gelirler getiren bir alandı. Ayrıca, bulunduğu üzere, maden cevherleri işletmeciliği, Mezraa'daki bakır yatakları örneğinde olduğu gibi, bin yıl öncesi-ne kadar uzanmaktaydı.¹ Ne var ki, Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerindeki madencilik üzerine nispeten çok az şey yazılmıştır ve çoğu zaman, bu konuda verilen bilgilerin doğruluğu kuşku götürür.² Örneğin, Ubicini, önceki yıllarda Anadolu'da 82 maden faaliyet gösterirken, 1850'lerde bu sayının 14'e düştüğünü söylerse de bu bilgi gerçeği yansıtmaz.³ Young, maden mevzuatına yazdığı girişte, Osmanlı madenlerinde çalışan işçi sayısının 20.000'den 2.500'e düştüğünü gösteren istatistiklerle yukarıdakine benzer görüşleri destekleyecek kanıtlar bulmayı dener.⁴ En azından ikinci rakamın yanlış olduğunu biliyoruz. Young'ın bu rakamı verdiği yıllarda Ereğli havzasındaki kömür madenlerinde 5.000 ilâ 6.000, Eskişehir yakınlarındaki lületaşı madenlerinde 5.000 işçi çalıştırılmaktaydı. Başka yerlerdeki madenlerde çalışan işçi sayısı ise en azından 4.000'di.⁵

- 1 Örneğin bkz. Ahmet Refik, *Osmanlı Devrinde Türkiye Madenleri (967-1200)* (İstanbul, 1931); Archak Solahian, *Les Richesses Naturelles et Economiques de l'Asie Mineure* (İstanbul, 1923).
- 2 Örneğin Stanford J. Shaw ve Ezel Kural Shaw'un *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey, II* (Cambridge, 1977) adlı yapıtlarında bu konuya sadece iki sayfa (s. 234-235) ayrılmıştır.
- 3 M.A. Ubicini, *Letters on Turkey* (Londra, 1856), I, s. 343.
- 4 George Young, *Corps de droit ottoman; recueil des codes, lois, règlements, ordonnances et actes les plus importants du droit interieur et d'études sur le droit coutumier de l'Empire ottoman, VI* (Oxford, 1906), s. 15.
- 5 Bkz. s. 60; lületaşı madenleri için bkz. U.S. Department of State (ABD Dışişleri Bakanlığı), s. 338, Kasım 1908, İstanbul'dan Ozınun, s. 155; Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik* (Ankara, 1970), s. 97.

19. yüzyılda bir dizi etken Osmanlı madenciliğinin gelişimine sekte vurdu. Cumhuriyet Türkiye'sinin ilk yıllarının Madenler Müdürü, ulaşım kolaylıklarının hâlâ yetersiz olduğunu ve ormanların hoyratça yok edilmesi sonucu bazı madenlerin kereste yokluğundan kapatıldığını belirtiyordu.⁶ Ayrıca, maden kaynakları üzerine hiçbir bilimsel araştırma yapılmamıştı. Genellikle yüklü başlangıç yatırımları gerektiren bu kesimde sermaye yetersizliği yeni madenlerin işletmeye açılma imkânlarını kısıtlıyor, yabancı sermayeye karşı duyulan isteksizlik ve güvensizlik bu sorunu daha da ağırlaştırıyordu. Ayrıca, hükümetin imtiyaz vermede çok ağır davranması ve ileride de görüleceği gibi, işçi kıtlığı var olan güçlükleri daha da arttırıyordu.⁷

Madencilik ekonomi genelinde göreceli olarak önemsiz bir yer tutuyordu; maden ihracatı o dönemde Anadolu'dan yapılan toplam ihracatın (değer itibariyle) olsa olsa % 10'unu oluşturunuyordu. Başka kaynaklarda, madenciliğin Anadolu'nun gayrisafi bölgesel hasılasına katkısının % 1 kadar olduğu, imparatorluk ölçeğinde ise bu oranın % 1'in de altına düştüğü tahmin ediliyor. Dönemin sonlarına doğru Anadolu madenleri Osmanlıların toplam maden cevheri üretimini beşte dördünü sağlamaktaydı.⁸

1870'le 1908 arasında madencilığe olan ilgi artmış olma-

6 Jemal Bey, "Mines", E.G. Mears, ed., *Modern Turkey* (New York, 1924), s. 312 ve 325.

7 Young, *a.g.e.*, VI, s. 15, ne var ki Osmanlı hükümeti 19. yüzyılın sonunda iddialı bir maden arama faaliyeti başlattı. Bkz. BBA BEO 96747 ve 109492, 108357, 108315, 104953 sayılı ekler; en erken tarih 24 XI 1316/Nisan 1899'a kadar gider.

8 Eldem, *a.g.e.*, s. 303; Şevket Pamuk, "Foreign Trade, Foreign Capital and the Peripheralization of the Ottoman Empire, 1830-1913", University of California, Berkeley, Tez, 1978, s. 56'da 1911-1913 yılları için veriler mevcuttur; bu yıllarda Osmanlıların toplam ihracatının % 33-35'ini gıda maddeleri ve % 56-58'ini bütün hammaddeler oluşturunuyordu. İhracat tahminleri İzmir, Samsun, Trabzon ve Adana/Mersin için A + P, 1876-1911 temelinde yapılmıştır.

lı ki hükümet 201 imtiyaz ruhsatı çıkardı.⁹ (Yeni maden açmaya istek gösteren şirketlerden biri Ereğli Şirketi'ydi). Maden arama müracaatlarının yıllık ortalaması 10'dan azken, 1898-1900 yıllarının ortalaması 139'a fırladı.¹⁰ Ne var ki, gerek yukarıda bahsedilen engeller nedeniyle, gerekse bazı imtiyaz sahipleri sadece imtiyazlarını devrederek kâr etme niyetinde olduklarından birçok imtiyaz kullanılmadı.¹¹ Maden arama imtiyazlarının birçoğu Avrupa şirketlerine aitti. 1870 ile 1908 yılları arasında çıkan imtiyazların % 43'ü doğrudan doğruya yabancılara verilmişti.¹² Geriye kalan imtiyazlar ise, hükümetin bu uygulamaya son verme çabalarına rağmen, yasadışı faaliyet gösteren Avrupa şirketleri hesabına çalışan Osmanlı uyruklarına tanınmıştı.

20. yüzyılın başlarına doğru, maden cevherlerinin çoğu yabancılardan elindeki madenlerden çıkarılmaktaydı; eldeki verilere göre, 1902-1908 döneminde toplam maden cevheri üretimi içindeki yabancı payı başlangıçta % 50 iken % 75'e kadar yükselmişti.¹³ 1902-1908 dönemi dışındaki yıllar için bu tür veriler mevcut değil. Söz konusu dönemde ise yabancı şirketler antimuan ve borasit (Bandırma taşı) cevherinin tümünü, zımpara taşının % 90'ını, çinkonun üçte ikisini, kurşun ve manganezin beşte dördünü çıkarmaktaydılar. Görünüşe göre, altın, gümüş, lületaşı ve kil (çamaşırcı toprağı) gibi bazı madenler Osmanlı uyrukları tarafından çıkarılmaktaysa da, yabancılardan bu madenlerden bir kısmını Osman-

9 A. Gündüz Ökçün, "XX. yüzyıl başlarında Osmanlı maden üretiminde Türk, azınlık ve yabancı payları", *Prof. Dr. Yavuz Abadan'a Armağan* (Ankara, 1969), s. 801'deki tablo; ZStA, AA 53736, Bl. 169r, 31 Aralık 1984 raporunda 1890 ile 1894 yılları arasında sadece sekiz maden imtiyazı verildiği belirtiliyor.

10 RCL, 30 Haziran 1901, s. 1123-1124.

11 Bu görüş Thobie'nin o dönemdeki Fransız yatırımlarıyla ilgili yaptığı genel analize dayanmaktadır.

12 Ökçün, *a.g.e.*, s. 809.

13 *A.g.e.*, Tablo XIX, s. 859.

lı uyruğu temsilcileri aracılığıyla gizlice denetliyor olmaları da muhtemeldir.¹⁴

Kömür, hacim ve değer olarak çıkarılan maden cevherlerinin en önemlisiydi ve 19. yüzyılın sonlarına gelindiğinde yıllık toplam cevher üretiminin üçte bir ilâ dörtte birini oluşturuyordu.¹⁵ Kömür madenlerinin çoğu oldukça küçük ölçekteydiler. Erzurum yakınlarındaki 14 madenin 3.000 ton civarındaki yıllık üretimi yerel ihtiyaçları karşılıyordu.¹⁶ Kömür çıkaran tek yabancı girişim olan Ereğli Şirketi'nin üretimi ise yılda 300.000-500.000 tona, başka bir deyişle, çıkarılan toplam kömürün yarısı ilâ dörtte üçüne ulaşıyordu.¹⁷

Araştırma konusu dönemde Osmanlı madenleri, önce Ticaret ve Nafia Nezareti'nin, 1893'ten sonra ise Orman ve Maadin ve Ziraat Nezareti'nin denetimi altındaydı. Bu bakanlıklar, gerek şariat kuralları gerekse 19. yüzyıl başlarındaki Fransız yasaları doğrultusunda bir mevzuat oluşturdular. Madenlerle ilgili Osmanlı mevzuatı, devlete belli bir ödeme yapılması karşılığında toprak sahibi veya üçüncü şahıslara işletme hakkı tanıyordu. 1869, 1886, 1901 ve 1906 yıllarında çıkarılan temel maden mevzuatıyla işletme koşulları ve imtiyaz sahiplerinin hak ve ödevleri düzenlendi.¹⁸ 1906'da çıkarılan yasa, mühendis ve ustabaşılar dışında, işçiler dahil, bütün çalışanların Osmanlı uyruğu ve madenin bulunduğu bölgeden olmasını şart koşuyordu.¹⁹

14 A.g.e., XXI-XXXII tablolar, s. 860-876.

15 A.g.e., s. 816; Jemal Bey'in 6. dipnotta geçen makalesi, s. 325.

16 1906 yılı için RCC, No. 661, s. 11-14.

17 Ökcün, a.g.e., 816-817; CL, Stl, CR de AGO, 1898-1914'te verilen yıllık üretim düzeyleri, Pech, a.g.e., s. 165.

18 F. Raugon, *Smyrne, Sıtuallsm commerciale et économique* (Paris, 1892), s. 160 ve 1869 tarihli kanun metni, s. 643-660; metin ve yorumlar için Young, a.g.e., VI, s. 15-38; 1901 ve 1906 mevzuatının metinleri için *Düstur* (birinci tertip), VIII (Ankara, 1943), s. 327-332 ve 439-460.

19 *Düstur*, VIII, s. 454 ve Young, VI, s. 32.

Anadolu madenlerindeki çalışma koşulları hakkında pek az şey biliyoruz; bu koşullar muhtemelen bölgeden bölgeye, nitelikli ve düz işçilerin bulunabilirliğine ve cevherin kârlılığına göre değişmekteydi. İzmir yakınlarındaki Azap Dağı madenlerinin düz işçi ihtiyacını çevredeki iki köyün –Türk ve Rum– erkekleri ve kadınları karşılıyordu; erkek işçilerin gündelik ücretleri kadınlarınkinin iki ilâ dört katıydı. Madenin dış kısmında çalışan nitelikli işçiler komşu vilayetlerden ve hatta Diyarbakır ve Adana gibi uzak yerlerden getirilmişti.²⁰ Mezraa bakır madenlerinde çalışan düz işçiler civardaki Türk, Kürt ve Ermenilerden toplanmıştı. Bu işçilerin yüksek ücret aldıkları, 1901 yılında gündelik ücretlerinin 6 ilâ 8 kuruş arasında değiştiği söyleniyor; bu, bölgedeki tarım işçilerinin ücretlerinin iki katıydı. Nitelikli işçilerin gündelik ücretleri 15 ilâ 20 kuruşa varıyordu.²¹ Başka bölgelerdeki madencilerin ücretleri daha azdı. Karasu’da devlete ait bir maden şirketi 1891’de üç-dört ay boyunca işlerinin ücretini bile ödeyememişti; işçiler ihtiyaç maddelerini şirket memurlarına ait dükkânlardan veresiye almak zorunda kalmışlar ve ücretler dağıtıldığında memurlar önce dükkân borçlarının kapatılmasında diretmişlerdi. Şirketler ücretlerin bir kısmını kupon olarak ödüyor ve bunları sadece “kurnaz tüccarlar” kabul ediyordu.²²

1890 öncesinde Ereğli kömür yatakları

Ereğli kömür madenlerinin muazzam büyüklükte ve nispeten yeni olması, bu madenleri Anadolu’daki diğer maden işletmelerinin çoğundan farklı kılmaktaydı. İşletme gelirleri-

20 AE, CC, Smyrne, s. 55, 1885-1893, Rougon, 25 Ocak 1893.

21 RCL, 31 Ekim 1901, s. 682, ZStA, Pressarchiv, *National Z.* (1 Ocak 1907), Bl. 64.

22 ZStA, AA 53735, Bl. 27-29, İstanbul 24 Ekim 1891.

nin hayır işlerine vakfedilmiş olması nedeniyle de Osmanlı maden mevzuatı hükümlerinin dışındaydılar. En yaygın iki öyküye göre kömür madenlerini ilk keşfedenler yanan taşları görüp şaşıran çobanlar veya Padişah'a ne olduğunu anlamadıkları siyah kayalar gönderen gemicilerdi. Kamuoyunun dikkatini kömür yataklarına çekenin Uzun Mehmet adında bir şahıs olduğu söylenir. 1829 yılında Osmanlı donanması buharlıya çevriliyordu. Hükümet gerek donanmaya gerek Tophane, Tersane, Darphane ve diğer devlet tesislerine yakıt sağlamak için büyük meblağlar harcadığından Sultan II. Mahmud, imparatorluğunun sınırları içinde iyi kalitede kömür bulunması için ferman çıkardı. Uzun Mehmet, Ereğli'de yeryüzüne çıkan zengin kömür damarlarını aradı ve buldu. İstanbul'a bir çuval kömürle dönüp bunu Padişah'a sundu ve Padişah onu ömürboyu maaşa bağladı.²³

Kömür yataklarının bulunduğu topraklar hanedana aitti ve 1848'de Sultan Abdülmecid madenlerin gelirini kutsal Mekke kentindeki tesislerin desteklenmesi türünden hayır işlerine vakfetti.²⁴ Madenler hayır ve din kurumlarını finanse ettikleri gibi Osmanlı savaş ve ticaret filolarının yakıtını sağlıyorlardı. 1882'ye kadar Ereğli'de çıkarılan kömürü hükümetin belirlediği fiyattan satın almak hakkı sadece Bahriye Nezareti'ne aitti.²⁵ Madenler 1848-1865 arasında Hazine-i Hassa'nın, daha

23 Ahmet Naim, *Zonguldak Havzası: Uzun Mehmet'ten Bugüne Kadar* (İstanbul, 1934), s. 9-15. Bu bilgiler Osmanlı arşiv kaynaklarıyla mümkün olduğunca karşılaştırılmış ve doğru oldukları saptanmıştır. Naim'in kitabı H.A. Sanda'nın ilk olarak 1935'te 1908'de *Ecnebi Sermayesine Karşı İlk Kalkınmalar* adıyla yayınlanan *Türkiye'de 54 Yıl Önceki İşçi Hareketleri*'ndeki (İstanbul, 1962) anlatıma ve Sina Çiladır'ın büyük ölçüde ikincil kaynaklara dayanan *Zonguldak Havzasında Emperyalizm 1848-1940* (Ankara, tarihsiz) kaynak oluşturur. Naim'in çalışmasına dayanan diğer anlatımlar için Kemal Sülker, *Türkiye'de Sendikacılık* (İstanbul, 1955), s. 10-11'e ve farklı bir yorum için Toker Dereli, *The Development of Turkish Trade Unionism: A Study of Legislation and Socio-Political Dimensions* (İstanbul, 1968), s. 56-57'ye bakınız.

24 Naim, a.g.e., s. 19-20.

25 A.g.e., s. 39.

sonra 1909'a kadar Bahriye Nezareti'nin yönetimi altındaydılar. Kırım Savaşı'nın başlamasıyla Osmanlılar, Fransız, İngiliz ve Osmanlı donanmalarının ihtiyaçlarını karşılayabilmek için kömür üretimini arttırdılar. Savaş boyunca bir İngiliz şirketi bölgedeki madenleri işletti ve yılda 30.000 ilâ 50.000 ton kömür gönderildi.²⁶ Savaşın sona ermesiyle madenler yeniden Hazine-i Hassa'nın yönetimine girdi.²⁷ Ancak, savaş ve ticaret filolarının artan ihtiyaçlarını karşılayamadıkları için 1865'te Bahriye Nezareti'nin yetki alanına dahil edildiler.²⁸

1865-1882 yılları arasında Bahriye Nezareti kömürün tümünü sabit bir fiyattan satın alıyordu.²⁹ 1875'te "ilkel araçlar ve çeşitli yöntemlerle" çıkarılan kömür üretimi 142.000 tona tırmandı.³⁰ Madenleri ilk geliştiren Hırvat girişimcilere "bazı Lâzlar ve az sayıda" yerli Rum ve Ermeni katıldı.³¹ 1877 tarihli bir rapora göre bölgede maden işletenlerin sayısı 120 kadardı.³²

Madenleri işletenlerin % 90'ı hükümetten alacaktı.³³ Bu dönem boyunca hükümetin işletmecilere borçlu olma-

26 8 Nisan 1854'te sunulan bir başka raporu kısmen temel alan CL, "Rapport sur les mines de houille d'Héraclée par M.M. Garella, ingénieur en chef des mines et Huyol ingénieur des Mines". 20 yıl sonra İngiliz madenlerinin pek azı kalmıştı; aşağıda 29. notta anılan kaynaklara bakınız.

27 A.g.e., ayrıca Naim, s. 19 ve Eldem, s. 98.

28 BBA Dosya usulü irade 17, 15 VI 1293/Haziran 1876, hükümetin madenleri hâlâ hazine-i hassanın bir parçası olarak gördüğü ve başkalarına ancak geçici olarak verdiği yolundaki bir cümle için BBA Iradeler, D 66401, 20.III 1298/Şubat 1881'e bakınız.

29 BBA Dosya usulü irade 17, 29.V.1295/Haziran 1878; CL, "Mines d'Héraclée, Turquie d'Assie", Ocak 1877'de de yukarıda 29. notta anılan Garella raporunun 1854 tarihinde hazırlandığı belirtilmektedir.

30 CL, "Memoire sur les Mines de Houille d'Héraclée adressé à son Altesse Essad Pacha Grand Vezir à Ministre de la Marine par intérim par J.Evlampios, 5 May 1875" (aynen alınmıştır); bu raporda üretim 110.000 ton olarak tahmin edilmektedir, daha yüksek rakamlar için Eldem, a.g.e., s. 99 ve Naim, a.g.e., s. 88'e bakınız.

31 30. ve 29. notta anılan CL raporları, Naim, a.g.e., s. 21-22, 41.

32 29. notta anılan CL raporu.

33 30. notta anılan CL raporu.

sı yaygın bir durumdu ve 1870'lerin ortaları ve sonlarında hükümet Türk-Rus savaşı sırasında büyük miktarlarda kömür alımı yapmak zorunda kaldığından borçları epeyce büyümüştü. Ne var ki, 1875 yılında hükümet iflasa sürüklen-
diğinden Bahriye Nezareti aldığı kömürün parasını ödeyeme-
mez duruma düşmüştü. Maden işletmelerinin çoğu işleri-
ni bırakmak zorunda kaldılar ve Bahriye muhtemelen başka
fonları kullanarak, İngiliz kömürü ithal etti. 1880'e gelindi-
ğinde üretim 56.000 tona kadar düşmüştü.³⁴

Madenlerin kapanıyor olması gerçeğiyle yüz yüze gelen hükümet savaş sırasında bahriyeye ve askerî fabrikalara hızlı ve emin bir şekilde kömür sağlamanın yollarını aramaya ko-
yuldu.³⁵ Hükümet, kömür arzını güvenceye almak için bir-
kaç yıl boyunca birbirinden apayrı iki yöntem üzerinde dur-
du. Batılı imtiyaz sahiplerine madenleri işletme izni vere-
bilirdi. Bu görüş doğrultusunda, Ereğli bölgesindeki bütün kömür madenlerinin geliştirilmesini devralmayı ve elde edi-
len gelirin bir bölümünü hükümete vermeyi vaat eden bir Fransız grubuyla kapsamlı müzakerelere girişti. Bu düzenle-
me sonucu üretim artacak ve dolayısıyla savaş sırasında hü-
kümet bol ve hemen arzedilebilir bir kömür kaynağına sahip olacaktı.³⁶ Ancak böyle bir girişim Osmanlı içişlerine yaban-
cı müdahalesini arttırma tehlikesini taşıyordu. Devlet, öne-
rilen sözleşmeyi reddetti ve ikinci bir yaklaşımı benimseye-
rek mevcut maden işletmecilerini teşvik etmeye karar verdi.
İşletmeciler üretimlerinin hiç olmazsa bir bölümünü serbest piyasada satma iznini alabilmek için yıllardan beri müracaat etmekteydiler. Bahriye Nezareti 1882 yılında bu izni verdi; yine de işletmecilerin üretimlerinin % 60'ını devletin belir-

34 Naim, *a.g.e.*, s. 88; Eldem, *a.g.e.*, s. 99.

35 BBA Dosya usulü irade 17, 22.VI.1297/Haziran 1880, aynı dosyada Fransız uyruklu bir kişinin Ereğli Kömür Maden Şirketi adında bir şirketin kurulma-
sı için yaptığı 17.VIII.1288/Kasım 1871 tarihli bir önerisi bulunmaktadır.

36 BBA Dosya usulü irade 17, 22.VI.1297/Haziran 1880; Naim, *a.g.e.*, s. 43.

lediği fiyattan Bahriye Nezareti'ne satmaları gerekiyordu.³⁷ Hükümet bu seçeneği tanıyarak girişimcileri askerî amaçlarla gerek duyulan kömür sağlama işinde tutmaya yetecek ölçüde mali güvenceyle desteklemeyi amaçlamıştı. 1882 kararı hükümetin maden yataklarının yabancılarca işletilmesine karşı duyduğu isteksizliğin ve kömür madenciliğini, daha az etkin bir biçimde yapsalar bile, daha tehlikesiz ellerde bırakma arzusunun bir göstergesidir.

Sonraki birkaç yıl boyu, devlet havzadaki Osmanlı özel girişimini devlet kullanımına yönelik üretimi teşvik amacıyla destekledi. Koşulların daha elverişli hale gelmesiyle birkaç yeni şirket kuruldu. Örneğin, Pire'deki Yorgi gemicilik şirketi maden işletmecilerinin satmasına izin verilen % 40'lık payla kendi ticari filosunun ihtiyacını karşılamak amacıyla madenlere 20 milyon kuruş tutarında yatırım yaptı.³⁸ Bu girişimciler vergi indirimi biçimindeki bir devlet yardımından da yararlanıyorlardı. Örneğin, 1882 yılının sonunda kömürün uluslararası fiyatı düştüğünde hükümet işletmeciliğin ihracat resimlerinin indirilmesi isteğini kabul etti.³⁹ 1885 yılında hükümet Yorgi Şirketi'nin kendilerine vergi muafiyeti tanınması için verdiği bir dilekçeyi ele aldı. Hükümet, şirketi bütün vergilerden muaf tutmayı reddetti; ancak, İstanbul piyasasındaki rekabet güçlerini arttırma umuduyla Ereğ-

37 Naim, *a.g.e.*, s. 39-40; Eldem, *a.g.e.*, s. 99. 1875'te verdiği fiyat yaklaşık elli kiloya 3 kuruş 10 para, 1885'te kantar başına 3.5 kuruş ve 1893'te ton başına 63 kuruştur. Bkz. BBA İradeler, MM 4269, 24.IV.1302/Şubat 1885; 30 ve 42. notlarda anılan CL raporları. Ayrıca, işletmeciler hükümete % 10 verdikten sonra serbest piyasada kömür tozu satma izni almışlardı. Naim, *a.g.e.*, s. 35; Eldem, *a.g.e.*, s. 99.

38 Naim, *a.g.e.*, s. 43-44. Eldem, *a.g.e.*, s. 99. Yeni imtiyaz sahiplerine ilişkin örnekler için BBA İradeler, MM 3396, 1301/1883 ve MM 4239, XII 1305/Agustos 1887'ye bakınız; MM 4455, I.IX.1306/Mayıs 1889.

Şirket muhtemelen Yunan kökenli olduğu için ismini "Giurgi" olarak yazdım. Kaynaklardaki çeşitli yazım biçimleri arasında Güncü, Kurcu ve Cour-dji de bulunmaktadır.

39 BBA İradeler, ŞD 3605, 29.1.1300/Aralık 1882.

li'deki bütün üreticilerle birlikte bu şirketi de iç gümrük vergilerinden muaf tuttu.⁴⁰ Birkaç yıl sonra Hükümet'in önüne bir diğer Ereğli maden işletmecisinin, Hallaçyan'ın talebi geldi; Hallaçyan, Yorgi'nin madenleri için ithal ettiği araç ve teçhizatın gümrük vergisinden muaf tutulduğunu belirterek aynı ayrıcalıklardan yararlanmak istiyordu. 19. yüzyıl sonlarında Osmanlı Hükümeti'nin fabrika sahiplerine de bu muafiyeti tanıyıp tanımaması yaygınlaşıyordu ve Hükümet şimdi maden şirketlerine de bu muafiyeti tanıyıp tanımamaya karar vermek durumundaydı. Sonunda teçhizatın ithal vergisinden muaf tutulması kararlaştırıldı.⁴¹

Bahriye Nezareti'nin serbest piyasada satışa izin vermesinden sonra üretimde sürekli bir tırmanma görüldü, 1881-1886 yılları arasında yıllık üretim % 50 kadar arttı.

TABLO 3.1
Ereğli'de Kömür Üretimi 1881-1886
(1.000 ton)

1881	98
1882	108
1883	121
1884	132
1885	146
1886	158

Kaynak: BBA Dosya usülü irade, Bahriye Nezareti'nden Yıldız Sarayı'na, 9.VI1307/Ocak 1890.

Daha sonra, Ereğli Şirketi kurulana kadar, bölgedeki üretim yılda ortalama 150.000 tonla 160.000 ton arasında değişti.⁴² 1893 yılı civarında dört işletmecinin denetiminde-

40 BBA İradeler, MM 4269, 24.IV.1302/1885.

41 BBA İradeler, MM 5526, 21.VIII.1309/Mart 1892.

42 CL, "Rapport de MM les Ingenieurs Hardy et Rameau sur le Bassin Houiller d'Héraclée (Asie Mineure), Mai-Juin 1893." Ayrıca AE A 34^c5. Carton, No. 460, Pera'dan Cambon, 25 Kasım 1896; Aralık 1894'te yapılan yılda 150.000 tonluk bir üretim tahmini için ZSıA, AA 53736, BL.172; Eldem, *a.g.e.*, s. 101; Naim, *a.g.e.*, s. 88.

ki madenler toplam üretimin dörtte üç kadarını sağlamaktaydı. “Karamanyan Şirketi” madenlerinin üretimi 73.000 ton, Yorgi firmasının 25.000 ton ve Hallaçyan ve Gregoviç’in 12.000’er tondu. Kalan 30-40.000 ton kömür, sayısı en azından 30’a ulaşan küçük madenlerden çıkarılıyordu.⁴³ Bölgedeki toplam 124 madenin % 36’sı Türkler ve kalan % 64’ü yerli “gayrimüslimler” tarafından işletiliyordu.⁴⁴

Üretim düzeyindeki artışa rağmen devletin maden işletmeciliğinden hoşnutsuzluğu devam etti. 1890’da Bahriye Nezareti’nce hazırlanan bir raporda yerli girişimcilerden yeterli miktarda kömür elde etme çabalarının boşa çıktığı belirtiliyordu. Bilimsel madencilik yöntemlerini bilen teknisyenler yoktu; bu nedenle madencilerin sık sık kazaya uğradıkları ve madenlerin güçlkle işletilebildiği bildiriliyordu. Elverişli ulaştırma imkânları, özellikle demiryolu olmadığından maden işletmeciliği kıyıya yakın yerlerle sınırlı kalmıştı. Raporda, madenlerin yakınında liman tesisleri yapılması konusu üzerinde Şûrâ-yı Devlet’le süregelen tartışmalarda Maliye Nezareti’nin hep karşı çıktığı ve liman inşaatının başlatılamadığı belirtiliyordu.⁴⁵ Yukarıdaki nedenlerle hükümetin Fransız yatırımcıların önerisini reddederek Ereğli kömür yataklarını geliştirmekte yerli kapasitelere dayanma kararı başarısızlıkla sonuçlandı. Madenler devlet kaynakları üzerinde sürekli bir yük haline geldi ve yetkililerin, Osmanlı Devleti’nin özellikle savaş zamanında yabancı kömür kaynaklarına bağımlı kalmasından duydukları endişe giderilemedi.⁴⁶

43 42. notta anılan CL kaynağı.

44 Eldem, a.g.e., s. 99, BBA Dosya usulü irade no. 7, 9.VI.1307/Ocak 1890’da 1870’lerin sonlarında 100 madenin faaliyetinde olduğu belirtilmektedir. Ayrıca 29. notta anılan CL raporuna ve 45. sayfadaki cümleye bakınız.

45 BBA Dosya usulü irade no. 17, 9.VI.1307/Ocak 1890; Iradeler, MM 4109, 31.VII.1305/Mart 1888’de savaş zamanında Ereğli kömürünün ihracı yasaklanmış ve madenlerin askerî korunmaya alınması hükmü getirilmiştir.

46 45. notta anılan kaynaklar.

Ereğli Şirketi'nin kuruluşu

Sonunda, Ereğli Şirketi'nin kurulmasına yol açan imtiyaz, 1891 Mayıs'ında verildi; bu imtiyazla Osmanlı uyruğundan birkaç kişi Ereğli bölgesinde liman inşaatı ve kömür yükleme iznini elde ettiler.⁴⁷ Daha sonra, 1896 yılında hükümetin onayıyla, bu imtiyaz henüz kurulmuş olan Ereğli Şirketi'ne devredildi.⁴⁸ Bu imtiyaza göre şirket "elli yıllık bir dönem için Zonguldak'ta Ereğli madenleri kıyısında bir liman ve rıhtımlarını inşa etme, yönetme ve işletme ve imtiyaz fermmanı veya imparatorluğun yasa ve kurallarında belirlenen koşullar çerçevesinde şirketin tasarrufunda bulunacak bütün kömür madenlerinin işletilmesi ve madenlere hizmet götürmek amacıyla demiryolu kavşakları inşa etme"⁴⁹ hakkını elde ediyordu.

Şirket, imtiyaz koşullarına göre diğer maden işletmecileri gibi üretiminin % 60'ını hükümetin belirlediği fiyatlarla devlete satmak zorundaydı. Ancak, devlet bu payı satın almayı reddettiği takdirde şirket % 60'lık paydan piyasaya kömür arzedebilecekti.⁵⁰ Şirketin kuruluşu için gerekli 10 milyon frankın büyük bölümünün kaynağı Fransa'ydı; belli başlı hissedarlar Osmanlı Bankası, le Comptoir national d'es-compte de Paris ve Houillères du Nord et du Pas-de-Calais'ydı.⁵¹ Fransız olmayan ortaklar arasında 1891'deki ilk im-

47 BBA İradeler, MM 5173, 28.IX.1308/Mayıs 1891.

48 BBA İradeler, MM 5614, 21.XI.1309/Haziran 1892; Pech, *a.g.e.*, s. 163'te 11.VI.1311/Aralık 1893 tarihli bir fermanın söz edilmektedir. Thobie, *a.g.e.*, s. 406 ve Naim, *a.g.e.*, s. 46'da 25 Kasım 1309 (1892) tarihli bir ferman geçmektedir.

49 Şirketin kuruluşuyla ilgili ek ayrıntılar için Pech, *a.g.e.*, s. 164-165'e bakınız; Thobie, *a.g.e.*, s. 406-7; imtiyaz metninden seçilmiş alıntılar için Naim, *a.g.e.*, s. 46 ve sonraki sayfalara bakınız.

50 Örneğin, 200.000 kantara, yeni kantar başına 8 kuruş 7 para veren bir hükümet sözleşmesi için BBA BEO 195692, 20.VI. 1323/Agustos 1905'e bakınız.

51 Thobie, *a.g.e.*, s. 408.

tiyazı elde eden gemi mühendisi Yanko Bey, Rum kökenli önemli bir İstanbul bankeri Mösyö Zarifi ve Orman ve Madin ve Ziraat Nazırı Selim Melhame bulunuyordu.⁵² Fransız Sefiri Cambon Zonguldak'ta oluşan Fransız kolonisinden ve yüzlerce vatandaşın varlığının Fransa'nın çıkarlarını nasıl destekleyeceğinden hararetle söz etmiştir. Sırf iktisadi açıdan bakıldığında, gözlemciler yılda yarım milyon tonluk bir üretim düzeyi ve % 9 temettü tahmin ediyorlardı.⁵³

Yeni bir mendirekle korunan liman en sonunda 1902 yılında tamamlandı. Liman tesislerindeki "güçlü vinçlerle" günde 2.000-3.000 ton arasında yükleme yapılabilirdi.⁵⁴ Osmanlı hükümeti vadilerdeki madenleri limana bağlayan demiryolları inşa etti; ancak şirketin daha geniş bir demiryolu şebekesi kurma planları gerçekleşmedi. Birinci Dünya Savaşı başladığında çeşitli üretim merkezlerini birbirine bağlamak için gereken tüneller açılmadan kaldı.⁵⁵ Bunun yerine daha ucuz havai hatlar kuruldu. Hatlardan ikisi 1899'da, 5.200 m uzunluğunda bir başkası ise 1901'de kuruldu.⁵⁶ Şirket, ayrıca bölgenin yegâne yıkama tesislerini kurdu ve belli başlı madenlerin yakınında mekanik ayıklayıcılar monte etti.⁵⁷

Ulaştırma tesislerinin kurulmasından sonra, sadece şirketin değil diğer imtiyaz sahiplerinin üretiminde de büyük artışlar görüldü. Şirketin üretimi 1903'te 408.000 tona ulaştı,

52 AE, CC, İstanbul, 116, Constans, 17 Ocak 1899. AE, A34°5, Carton No. 460, 6 Haziran 1896, Tarabya Thobie, *a.g.e.*, s. 407.

53 AE, A34°5, Carton No. 460, 25 Kasım 1896; Thobie, *a.g.e.*, s. 408 ve 409, not 16.

54 United States Department of State (ABD Dışişleri Bakanlığı), Monthly Consular Reports, Mart 1909, No. 342, 185.

55 *A.g.e.*, s. 184-185, RCL, 31 Temmuz 1900, 550; Thobie, *a.g.e.*, s. 408-9; CL, Stl, CR d'AGO 28 Temmuz 1898, 30 Haziran 1899, Haziran 1900 ve 27 Haziran 1903; CR de l'Assemblée Générale Extraordinaire du 1 Mars 1899.

56 Thobie, *a.g.e.*, s. 409, RCL, 31 Temmuz 1900, 550-51, CL, SH, CR d'AGO, 27 Haziran 1903 ve yukarıda 54. notta anılan kaynaklar.

57 RCL, 31 Temmuz 1900, 550, *a.g.e.*, 30 Nisan 1896, s. 125'te Osmanlı gemileri ve havagazı fabrikasında kullanılan kömürün taşlı ve kirli olduğundan şikâyet edildiği belirtilmektedir.

daha sonra 500.000 ton civarında seyretti. Şirketin faaliyete geçmesinden önce diğer imtiyaz sahiplerinin yılda en çok 150.000 ton civarında kömür ürettikleri tahmin edilmektedir. 1902 yılında limanın açılmasından sonra Osmanlı uyruğu imtiyaz sahiplerinin çıkardığı kömür 80.000 ton kadardı; beş yıl sonra üretimlerini yaklaşık 120.000 tona çıkardılar. Ne var ki şirket kömür üretimine kolayca hâkim oldu. Örneğin 1902 ve 1907 yıllarında şirket toplam üretim içinde % 79 ve % 77'lik paylara sahipti.⁵⁸

Osmanlı kömür tüketimi ve Ereğli madenleri

Ereğli madenleri işletmeye açıldığında Osmanlılar geniş bir sınai temele sahip olmadıklarından kömür ihtiyaçları fazla değildi. Ancak, iç tüketimin artması ve fiyatların uluslararası pazarda yükselme eğilimi göstermesiyle birlikte Ereğli Şirketi'nin üretimi arttırmasını teşvik edecek elverişli koşullar ortaya çıktı. Buharlı gemilerin sayısının artması 19. yüzyıl sonlarında Osmanlı İmparatorluğu'nda kömür tüketiminde görülen artışın büyük kısmını tek başına açıklamaya yeter. 1909'a gelindiğinde, şirket üretiminin en büyük kısmını limana uğrayan gemilere satıyordu.⁵⁹ “Şimdiden (1904'te) Karadeniz'de seyreden gemilerin çoğunun dönüş yolu için Zonguldak kömürü aldıkları”⁶⁰ bildiriliyordu.

Zamanın Amerikan konsolosluk görevlilerinden birine göre, gemilerin aldığı kömür dahil edildiği takdirde, Ereğli'den yapılan kömür ihracatı başkentin kömür ithalatını aşmaktaydı.⁶¹ Hükümet, kamu kuruluşları ve demiryollarının

58 ZStA, AA 8729, Bl. 251-251r ve AA Türkei 197, Rd. 4, s. 20 Haziran 1907 tarihli sunuş yazısı, Anlage 1, “Das Kahlenbecken von Heraklea.”

59 Yukarıda 54. nota bakınız.

60 ZStA, AA 8730, 23 Kasım 1904, İstanbul'dan Jung, Bl. 132-33.

61 Yukarıda 54. nota bakınız. Bu tür yüklemeler dışarıda tutulduğunda İstanbul'a Ereğli'den yılda 120.000-130.000 ton kömür geliyordu.

da kömür talepleri artmıştı. 1899'da İzmir'deki Fransız konsolosu Avrupa'da kömür fiyatlarının son zamanlarda iki kat artmasının, daha az verimli olmasına rağmen Ereğli kömürünün kentteki yerel pazarları ele geçirmesine yol açtığına işaret ediyordu.⁶² O yıllarda İzmir'e yılda 84.000 ton kadar kömür gönderiliyor, bu miktarın ancak 6.000 tonu Ereğli'den geliyordu. Sonraki yıllarda İzmir'de tüketilen Ereğli kömürünün miktarı sürekli arttı. 1898 ve 1902 yılları arasında Ereğli madenleri 84.000 tonluk kent tüketiminin % 19'unu karşılarken, 1903'le 1907 yılları arasında Ereğli kömürünün 97.000 tonluk tüketim içindeki payı % 34'e yükseldi. 1908-1910 yılları arasında İzmir'de, yılda 128.000 ton civarında kömür tüketiliyor ve bu tüketimin % 60'ını Ereğli madenleri karşılıyordu. Bu yıllarda Ereğli kömürü piyasada tonu 17-18 şilinden satılırken navlun masrafının daha yüksek olduğu bildirilen İngiliz kömürünün tonu 21-22 şiline mal oluyordu.⁶³

Ereğli Şirketi, Romanya ve Yunanistan'a kömür göndermeye de başlamıştı, Yunanistan'a gönderilen kömürün hepsi değilse bile çoğu Yorgi şirketinin buharlı gemileri içindi. Ereğli Şirketi ayrıca Bursa'daki Balya-Karaaydın madenlerine önemli miktarda kok, İstanbul ve Kadıköy Havagazı işletmelerine çeşitli kalitede kömür satıyordu. Başkent'in yıllık ithal ve yerli kömür tüketimi 370.000 ton civarındaydı ve bu kömürün yaklaşık üçte biri donanma, tersane, Tophane ve diğer askerî fabrikalarca kullanılıyordu.⁶⁴ Ereğli Şirketi'nin kömür üretiminin devlete ayrılmış olan % 60'lık kısmı gerek bu tesislere gerekse Şark Demiryolları'na satılıyordu.⁶⁵

62 AE, CC Smyrne, 57, Guillois, 8 Aralık 1900.

63 ZStA, AA 6715, İzmir'den Humbert, 30 Haziran 1912, Bl. 239, ayrıca yukarıda 53. nota bakınız.

64 RCL, 31 Temmuz 1900, 551; ZStA, AA 8730, İstanbul'dan Jung, 23 Kasım 1904, Bl. 132-33; Eldem, s. 101'de, 1911 yılındaki tüketim gösterilmektedir.

65 RCL, 31 Temmuz 1900, s. 551. Şirket ayrıca İzmir-Kasaba ve Mersin-Adana

Şirket-hükümet ilişkileri

Şirketle yapılan anlaşmanın bazı sonuçları devlet açısından oldukça tatminkârdı. Üretimin büyük ölçüde artması sonucu kömür stoklarının bollaşması, savaş zamanında yerli kömür kaynaklarının bulunabilirliğini sağlama almak isteyen yetkilileri memnun etmiş olmalı. Bu açıdan girişim tam bir başarıya ulaşmıştı.⁶⁶ Üretilen ve sevkedilen kömürün her tonu için devlete beş kuruş ödendiğinden üretimdeki artış devlet gelirlerini de arttırmıştı.⁶⁷ Devlet işletme izinleri satışından da ek bir gelir sağlıyordu.⁶⁸ Ayrıca Bahriye Nezareti devlete ayrılan kömürün büyük kısmına ihtiyaç duymadığından, satın aldığı kömürün artan kısmını aldığı fiyatın üstünde satmaktaydı.⁶⁹

Şirket faaliyetini güç şartlar altında sürdürüyordu. Kömür çıkarmanın “basit, kolay ve ucuz” olduğu madenleri işletiyor olmasına ve üretimin on yılda dört kat artmasına rağmen, 1918 yılına kadar şirketin kâr grafiği pek parlak değildi.⁷⁰ Sorunların bir kısmı şirketin kendi bünyesinden kaynaklanıyordu. Şirket geniş kömür yataklarını doğru dürüst işletmeye yetecek sermayeye hiçbir zaman sahip olmamıştı. Ayrıca, şirket işleteceği madenlerin bir kısmının seçiminde yanlışlıklar yapmıştı. Başlangıçta aldığı imtiyazla zengin kömür damarlarını parasız ele geçirmiş olmasına rağmen, zaman zaman düşük kaliteli madenleri hakiki değerlerin üs-

demiryollarına kömür sağlıyordu. Bu raporların yazıldığı tarihte Fransız şirketinin kömür verdiği hatların hiçbiri Almanlara ait değildi.

66 ZStA, AA 53736, 31 Aralık 1894, İstanbul, Bl. 172.

67 RCL, 31 Temmuz 1900, s. 548-9; yukarıda 54. notta anılan kaynak.

68 AA Türkiye, 197 Bd. 4, 20 Haziran 1907 tarihli sunuş yazısı, ayrıca izinlerin “ayrım yapılmaksızın verildiği” şeklindeki cümle için 53. notta anılan kaynak.

69 AA Türkiye, 197, Bd. 4, 20 Haziran 1907 tarihli sunuş yazısı, Anlage 1, “Das Kahlenbecken von Heraklea.”

70 A.g.e.

tünde para ödeyerek satın alıyordu.⁷¹ Kısacası, şirket büyük bir borç yükü altındaydı ve “Paris, İstanbul ve Zonguldak’ta İdarî, teknik ve ticari konularda yanlış yönetimin en kötü bir örneğinin (mevcut olduğundan)” söz ediliyordu.⁷² Öte yandan, Osmanlı rejiminin ve devlet aygıtının içinde ve dışında yer alan rakip imtiyaz sahiplerinin düşmanca tutumlarıyla karşı karşıyaydı.⁷³ Şirket, yaptığı bazı inşaat masraflarıyla ilgili olarak hükümetin ödeme yapmayı reddetmesinden şikâyetçiydi. Ayrıca, şirketin iddialarına göre, Bahriye Nezareti Zonguldak Limanı’nın resmî devir işlemini 1898 yılına kadar tam bir yıl geciktirmiş ve on iki yıl boyu liman resimlerinin bir kısmını yasalara aykırı olarak elinde tutmuştu.⁷⁴ Ereğli Şirketi, hükümetin işletme izni verirken yeterince dikkat göstermemesinin şirkete ait kömürün rakip imtiyaz sahiplerince çıkarılmasına yol açtığını da ileri sürüyordu.⁷⁵

İstanbul Hükümeti’nin Ereğli Şirketi’ne çıkardığı güçlükler 20. yüzyılın ilk yıllarında Osmanlı İmparatorluğu’nda yabancıların sürdürdüğü maden faaliyetlerine karşı başlattığı toplu saldırının bir parçasıydı. Hükümet, Ereğli’deki “Osmanlı” maden işletmelerinin, Avrupalılara paravanlık yapmak yerine madenleri fiilen işletmeleri zorunluluğunu yeniden yürürlüğe koymayı düşünüyordu.⁷⁶ 1900 yılında, yeni bir yasa çıkarılana kadar yabancılara yeni maden işletmesi izni verilmesini ve bu izinlerin yenilenmesini yasaklayan bir karar yayınlandı. Avrupalılar bu kararı protesto ettiler. Buna rağmen 1886 tarihli maden yasası 1901 yılında çıkarılan bir yasayla değiştirilerek izin verme yetkisi vilayet makam-

71 A.g.e.

72 A.g.e.

73 CL, SH, CR de l’Assemblée Extraordinaire du 30 Juin 1909.

74 A.g.e., Thobie, a.g.e., s. 411.

75 Ek ayrıntı için Thobie, a.g.e., s. 411-12.

76 AA Türki, 197, Bd. 1, 1 Mart 1900.

larından merkezî idareye devredildi.⁷⁷ Yasa, önemli Osmanlı siyasi şahsiyetlerinin, Osmanlı maden işletmeciliğini ele geçirme çabasında oldukları bir sırada çıkarılmıştı. 1902 yılında bir Avrupa gazetesi “Padişah’ın hâlâ bir maden tekeli düşüncesine inanılmaz şekilde sımsıkı sarıldığı”nı yazıyor ve “Osmanlı Madenleri Şirketi’ni oluşturan güçlü bir grup için” mühendisler aradığı haberini veriyordu.⁷⁸ Her türlü yabancı madencilik girişimini safdışı bırakmak isteyen bu grup içinde Sadrazam Sait Paşa, Saray İkinci Kâtibi (Kâtib-i Sâni) ve o zamanın en etkili şahsiyetlerinden olan Ahmet İzzet Paşa’nın yanı sıra, Abud Efendi, Sürsok ve Panyiri Beyler yer alıyordu.⁷⁹ Saray mabeyincilerinden Ragıp Paşa da yoğun bir şekilde Ereğli’de maden işletmeciliğine girişmişti. 1900 yılında Osmanlı uyruklarının elindeki bazı madenleri satın almak için 6.500 altın lira tutarında bir yatırım yapmış, daha sonraları 40.000 altın lira karşılığında yeni madenler almıştı.⁸⁰ Ragıp Paşa, önce terk edilmiş madenleri sonra faal olanlarını ele geçirerek, kısa zamanda bölgede önemli bir yer kazandı. Her ne kadar 1902 tarihli bir raporda madencilik faaliyetlerinden söz edilmiyorsa da, 1907 yılında imtiyazlarını elinde tuttuğu madenler 40.000 tonluk üretimleriyle Fransız Şirketi’nin ve Yorgi Gemicilik Şirketi’nin ardından büyüklük sırasında üçüncü geliyordu.⁸¹ Osmanlıların maden-

77 AA.Türkei, 197, Bd. 2, *Frankfurter Zeitung*’dan (17 Aralık 1901) kesilmiş kupür, Young, a.g.e., VI, s. 16.

78 ZStA, Pressarchiv 6032, Bl. 45, *The Standard* (22 Nisan 1902).

79 A.g.e., Raporda Ragıp Paşa’nın da bu gruba dahil olduğundan bahsedilmektedir.

80 Naim, a.g.e., s. 44-46; Ereğli’deki rakip imtiyaz sahiplerini korkutmak üzere Ragıp Paşa 1900 mevzuatına ilham vermiş olabilirse de bu tahminden öteye geçmemektedir.

81 Naim, a.g.e., s. 44, 64-66; Eldem, a.g.e., s. 99-100; AA Türkiye 197, Bd. 4, Klapper’in Braila’dan Koppel’e yazdığı 21 Haziran 1907 tarihli mektupta Ragıp Paşa’nın Ereğli Şirketi’nden sonra en önemli maden sahibi olduğu belirtiliyor-
sa da aynı ekteki Anlage 1’de üçüncü sırada olduğu yazılıdır. Ragıp Paşa, Bahriye Nezareti aracılığıyla başka yerlerde de önemli maden imtiyazları elde etmeye uğraşmış ve Birinci Dünya Savaşı’nın başlangıcında yüksek kaliteli cev-

cilik yatırımlarının, hükümetin yabancıların maden faaliyeti-
tini engellemeyi amaçlayan mevzuat önerilerine ilham ver-
miş oldukları kuşku götürmez.⁸²

1906 yılında Osmanlı hükümeti Avrupa'nın baskısı karşı-
sında yabancılar için daha elverişli yeni yasalar çıkarmak zo-
runda kaldı.⁸³ Bunun üzerine, çeşitli Avrupa grupları nere-
deyse hiç vakit geçirmeden Ereğli madenlerine yatırım yap-
ma talebiyle ortaya çıktılar. Bir grup İtalyan sermayedar böl-
gedeki bazı işletmecilerle birleşmeyi denediyse de Bahriye
Nezareti bu girişimlere izin vermedi.⁸⁴ Daha sonraları, 1907
yılında Ereğli Şirketi imtiyazından yararlanmakta karşılaştı-
ğı pek çok güçlüğe çare bulmak için dışarıdan yardım iste-
mek zorunda kaldı. Merkezi Paris'te bulunan bir şirketle an-
laştı ve Fransa'dan sağladığı bu yeni sermayeyle Ereğli hav-
zasının tamamını ele geçirme planlarına girişti. Şirket böy-
lece üretimi arttırarak çıkardığı kömürün birim maliyetini
düşürmeyi hesaphıyordu.⁸⁵ Hükümet bu girişimi engelleme-
nin yollarını aramaya koyuldu. Düşünülen çareler arasın-
da şirketi satın almak da vardı. Padişah, kömür şirketinin
tekel yaratma çabalarını, gerek Müslümanların safdışı edi-
leceği düşüncesiyle gerekse başkent yakınında binlerce işçi
çalıştıran herhangi bir büyük girişimden çekindiği için hoş

her stoklarını satarak büyük kazançlar sağlamıştır. Bkz. Great Britain, Depart-
ment of Overseas Trade. *General Report on the Trade and Economic Conditions
of Turkey for the Year 1919* (Londra, 1920) s. 110-111. Ayrıca, Orhan Kurmuş,
"The Role of British Capital in the Economic Development of Western Anato-
lia, 1850-1913", doktora tezi, University of Londra, 1974, s. 241-2.

82 Hükümetin şirkete karşı çıkmasındaki etkenlerle ilgili görüşü için bkz. Tho-
bie, *a.g.e.*, s. 411-12.

83 RCC, 1908, 1906 için İzmir, no. 7; ayrıntılar için RCC, no. 661, 1906, 12; ZS-
tA, AA 6633'e ekli Charles M. Pepper'in "Report on Trade Conditions in Asi-
atic Turkey" raporu, (Washington, D.C., 1907), Bl. 17, 18. notta anılan kay-
naklar.

84 BBA, BEO 235069, 24 VII 1325/Eylül 1907; Thobie, *a.g.e.*, s. 412.

85 Ayrıntılar için Thobie, s. 412; mali yapının yeniden örgütlenmesi kararı için.
CL, SH, CR'de Assemblée Extraordinaire du 30 Juin 1909.

karşılamıyordu.⁸⁶ Ayrıca, Fransız tekeline şiddetle karşı çıkan mabeyincisi Ragıp Paşa'dan da etkilenmiş olabilir.⁸⁷ Ragıp Paşa 1907 yılında Ereğli'deki faaliyetlerini hızla arttırırken Berlin'e başvurarak Fransızların bölgeyi ele geçirme çabalarını durdurmakta yardım istemiş ve çıkarlarının Almanya'nın çıkarlarına paralel olduğunu belirtmişti.⁸⁸ Fransızlar Paşa'nın engellemesini aşamayınca onun kömür işletmelerini satın alma yoluna başvurdularsa da bu konudaki müzakereler Jön Türk Devrimi'yle kesildi.

Ereğli Şirketi'nin sermaye yapısının değişmesine karşı Osmanlı hükümetinin gösterdiği direniş gambot diplomasisinin yardımıyla aşıldı. Mayıs 1908'de Osmanlı askerleri arasında çıkan bir kavga üzerine bir Fransız savaş gemisi Zonguldak limanına girdi. Bu olay sonrasında Sadrazam yerel yetkilileri, Fransızların gambotu kullanabilecekleri, dolayısıyla Ereğli Şirketi'ne güçlük çıkarılmaması yolunda uyardı.⁸⁹ Fransızlara kömür madenlerindeki faaliyetlerini genişletmelerini sağlayacak bir anlaşma neredeyse kesinleşmişti ki Temmuz devrimi "müzakereleri kesti".⁹⁰

Abdülhamid hükümetinin selefleri gambot olayı nedeniyle başlangıçta şirkete karşı düşmanca bir tavır almışlardı; Fransızlarla baskı altında yapılmış olan anlaşmaları tanımayı reddediyorlardı. 1909 ilkbaharında yeni seçilen meclisteki Ereğli bölgesi temsilcileri Osmanlı maden işletmeleri-

86 AA Türki, 110, Bd.51, İstanbul'dan Mertens, 11 Aralık 1907, Thobie, s. 412-13.

87 Naim, a.g.e., s. 64.

88 AA Türki 197-Bd.4, Klaper'den Koppel'e mektup, Braila, 21 Haziran 1907.

89 BBA BEO Kat. no. 703, 320, 331 ve 337 sayılı ve 16/29 Nisan 1908. 19 Nisan/2 Mayıs 1908 ve 20 Nisan/3 Mayıs 1908 sayılı telgraflar; Thobie, a.g.e., s. 413. HHStA, F23 K43'teki 19 Mart 1908 tarihli raporda ise gambotun gelmesinden önce görüşmelerin başarıyla sürdürüldüğü ileri sürülmektedir.

90 Yukarıda 54. notta anılan kaynaklar. Görüşmeler için bkz. Mehmet Said Paşa, *Said Paşa Hâtıratı, III* (İstanbul, 1326/1910), s. 350-392. Ayrıca, yine görüşmelerle ilgili çok kısa bilgiler için bkz. BCAF, Nisan 1908, s. 207, ve BBA İradeler, Ticaret ve Nafia 1326, Rebiülâhir No. 5 ve Rebiülevvel No. 6.

nin şirket tarafından yıkıma sürüklenmesini şiddetle protesto ettiler. Şirketin ulaştırma ve yükleme tesislerinin kullanımı için fahiş ücretler aldığını, ayrıca, rakiplerini çökertmek için bu tür hizmetlerden yoksun bırakma gibi hileli yollara başvurduğunu ileri sürüyorlardı.⁹¹

Mart 1909'da Nafia Nezareti ve Şirket'in liman ücretlerinin şirketçe tahsiline ilişkin bir anlaşmayı yürürlüğe koyma çabalarıyla birlikte devlet Fransız şirketiyle işbirliği yapmaya başladı. Her ne kadar bu anlaşma en azından bir süre mahalli memurlar tarafından gözardı edilerek uygulanmadıysa da, Ereğli Şirketi'nin 1908'den sonra iktidara gelen hükümetlerle ilişkisinin bir göstergesi oldu. Dost olmayan bir hükümet ve başarısız bir mali grafiğin görüldüğü Abdülhamid döneminin tersine, şirket daha sonra devletin desteğini genellikle yanında buldu ve savaş öncesinin son yıllarında kârlarını bile arttırdı.⁹²

Ereğli Şirketi öncesinde işçiler

1867 yılına kadar devletin Ereğli'deki madenleri geliştirme çabaları tecrübeli madenci sayısının çok az olması nedeniyle pek başarıya ulaşamadı. Dolayısıyla, kömür yatakları Hazine-i Hassa'nın yönetimine girdiğinde devlet çareyi Karadağ ve Hırvatistan'ın tecrübeli madencilerini çalıştırmakta buldu.⁹³ Kırım Savaşı başladığında bölgede sürdürülen önemsiz madencilik faaliyetinin ilkel bir nitelik taşıdığından öte, bu işçiler ve çalışma şartları hakkında bilgimiz yok.

91 Ökçün, s. 875-878, *Takvim-i Vekayi*'deki haberler temelinde.

92 CL, SH, CR d'Ago, 30 Haziran 1909 ve 30 Haziran 1910; Thobie, *a.g.e.*, s. 413-15.

93 CL, 1875 raporu, n. 30. Hırvatların Bosna'dan geldiği anlaşıyor. Raporda kendilerinden "Boşnak Hırvatları" olarak söz edilmektedir. Karadağ'ın bağımsızlığı 1878 Berlin Kongresi'nde tanınmış, daha sonra Avusturya Bosna'yı işgal ederek 1908'de topraklarına katmıştı.

Madenlerin müttefik filolarının yakıt ihtiyacını karşılama potansiyelini belirlemek üzere Fransız hükümeti araştırma yapmak için bölgeye bir maden mühendisi gönderdi. Fransız mühendisin verdiği bilgiye göre madenlerde çalışanların sayısı 500 civarındaydı. Galerileri açma ve kömürü kırma işinde genellikle Hırvatlar çalışıyordu. Barclay Brothers yönetimindeki bir İngiliz şirketinin tuttuğu az sayıda İngiliz madenci de vardı; bu işçilerin sayıları hastalık ve memleketlerine dönmeleri nedeniyle her gün daha da azalıyordu. Batı Avrupalı madencilere göre daha düşük nitelikte iş yaptıklarını kabul edilen Hırvatlara İngiliz madencilerin iyi bir örnek olacağı düşünülüyordu.⁹⁴

Ereğli'deki madencilerin her birine iki ilâ dört vasıfsız işçi yardım ediyordu; on dört-on sekiz yaşları arasındaki bu “gençler ve çocuklar” kömürü madenin girişine taşıyorlardı. Fransız mühendise göre bölgeden yeterli sayıda vasıfsız işçi sağlanabilirdi. Hırvat madencilerin sayıca az olduğunu, sorunun doğrudan doğruya Avrupa'dan personel getirilerek çözümleneceğini bildiriyordu.⁹⁵ Ne var ki, Fransız mühendis yerli halkın iş becerisinin ileriki yıllarda artacağını tahmin etmiyordu. Kırım Savaşı sırasındaki faaliyet, sonraki yıllarda üretimin artması ve bunun sonucu yüzyılın ilk yarısından itibaren yerli halkın kazandığı madencilik tecrübesi, Ereğli bölgesinde kömür madenciliği uygulama ve tekniklerine aşına ve sayıları gittikçe artan bir kadronun oluşmasına yol açtı. Bunların bir kısmı madenlerin civarına yerleşmiş olan Hırvat ve Karadağlılar olsalar bile çoğunluk yerli halktandı.⁹⁶

94 CL, yukarıda 26. notta geçen 1854 raporu, yukarıda 30. notta anılan 1875 tarihli CL raporuna ekli 29 Aralık 1876 tarihli bir yazıda Garella raporunun Fransız hükümetinin isteği üzerine hazırlandığı belirtilmektedir.

95 CL, 26. nottaki 1854 raporu.

96 Naim, a.g.e., s. 93; 42. nottaki 1893 tarihli CL raporunda bölgedeki dükkân sahiplerinin aşın kazanç sağladıkları belirtilmektedir.

Mayıs 1867’de hükümet, daha sonra Ereğli Şirketi’nin ve Cumhuriyet Türkiye’si dönemindeki maden işletmecilerinin kaderini kesinlikle etkilemiş olan, maden işletme kurallarını tespit etti. Bahriye Nezareti’nin madenleri devralmasından iki yıl sonra aynı zamanda maden müdürlüğü görevini üstlenen Ereğli Sancağı Kaymakamı Dilâver Paşa, galerilerin açılması ve tahkiminde uyulacak standartları ve madenleri işletenlerin hak ve ödevlerini düzenleyen madencilik nizamnamesinin çıkarılması işine nezaret etti. Tam anlamıyla, ilerici bir maden mevzuatı modeline uygun olan çeşitli hükümler, madenlerdeki çalışma şartlarının düzenlenmesini amaçlıyordu.⁹⁷ İhtiyaç duyulan kömürün sağlanabilmesi için Ereğli Sancağı’nın 14 kazasındaki köylülere madenlerdeki belirli işleri yapma zorunluluğu getiriliyordu. Nizamnamede işçiler üç kategoriye ayrılıyordu; *kazmacılar*, *küfeciler* ve pompaları çalıştıracak hayvanları sağlayan *kıracılar*. İlk kategori diğer ikisinden kesin bir şekilde ayrı tutulmuştu. 14 kazadaki her köye belirli bir madene işçi yollama yükümlülüğü verilmişti. Köylüler maden ağzından yukarıya küfelerle kömür taşıma ve maden için gerekli hayvanları sağlama ve gütme işlerini yapmak zorundaydılar. Örneğin, kömür taşıyacak yeterli sayıda işçi bulmak için her köy 13 ilâ 15 yaşları arasındaki bütün erkeklerin bir listesini çıkarıyordu. Bu listeyi sağlamakla yükümlü olan köy muhtarı aynı zamanda işçilerin zamanında gönderilmesinden de sorumluydu. Ayrıca, maden işletmecilerinden ücreti alıp işçilere dağıtanın yine muhtar olduğu anlaşıyor. İlk grup madenlerde 12 gün çalışır daha sonra aynı köyden gelen bir

97 Nizamnamenin 22. maddesi, nizamnamenin Türkçe metni BBA Dosya usulü irade No. 17, 4 Muharrem 1284/Mayıs 1867’de bulunmaktadır; Naim, kitabında nizamnameye birçok kez atıfta bulunarak çeşitli maddelerden doğru alıntılar yapmıştır. Ancak, emeğin zorunlu niteliği hakkındaki değerlendirilmesi karışıktır. Bölgeye ilişkin çeşitli CL raporları ve şirketin yıllık raporlarında bu nizamnamenin tarihi araştırılmamıştır.

başka gruba yerini bırakırdı. Köyler, ayrıca daha güç ve çok daha beceri isteyen galeri açma ve kömür çıkarma işini yapacak işçileri de temin ederlerdi. Ancak, nizamname bu işçilere ayrıcalık tanıyordu. Kazmacılar madenlerde zorla çalışmak durumunda değillerdi; maden sahibiyle beceri ve tecrübelerine uygun bir ücretle çalışmak üzere tek tek pazarlığa girerlerdi.

1867'de çıkarılan nizamname çerçevesinde her üç kate-
gorideki işçiler önemli bir himayeden yararlanıyorlardı (Bu hükümler kolonyel köleliğe benzer bir sömürü tarzının, keyfi ve cebri çalıştırmanın ve esaretin, tıbbî bakım veya yatacak yer sağlanmadan ücretsiz istihdamın görüldüğü bir tarzın yerini almıştı). Nizamname ücretleri düzenliyor, çalışma saatlerini sınırlıyor ve çalışma koşullarını tanımlıyordu. İşçilere tıbbî hizmet, ilaç ve yatakhane sağlanması artık zorunluydu. Ayrıca çalışma saatleri, vardiyaların süresi ve tatiller de düzenlenmişti. İşçilerin sebepsiz işten çıkarılmasına ve işçilere ihtiyaç maddeleri satan dükkân sahiplerinin aşırı kazanç elde etmesine karşı hükümler de vardı.⁹⁸

Hükümet madenlerle ilgili düzenlemeleri kömür üretimi için duyduğu isteği iç istikrar ve hâkim tarım sisteminin devamı için duyduğu istekle dengelemek üzere yürürlüğe koymuştu. Gerekli kömürü sağlamak amacıyla vasıfsız işçilere zorunlu bir çalışma sistemi getirmişti. Bu işçileri ve kazmacıları yumuşatmak amacıyla yukarıda sayılan teşvik ve himaye hükümlerini kabul etmişti. Ayrıca kapsamlı ve temel önemde bir hükümle, madenlerde çalışma yöredeki 14 kazaya ayrılmıştı; hükümet başkalarının girişini önleyerek sadece yerli halkın bu işlerde çalışmasını güvenceye almıştı. Hükümet, ayrıca bu işten ek bir gelir sağlanacağını da garanti-sini getirmişti; madenlerdeki iş tam-zamanlı iş olmayacaktı. Hükümet köylülerin rençber olarak kalmalarını istiyordu;

98 97. notta anılan kaynaklar.

mevzuat tam-zamanlı çalışan maden işçilerinin ortaya çıkışını önlemeyi ve istikrarlı bir tarımsal nüfusun varlığını devam ettirmeyi amaçlıyordu.⁹⁹

Maden Dairesi'nden bir mühendis, Mayıs 1875'te hazırladığı bir raporda işçilerin ne şekilde kazmacı, küfeci ve kiracı kategorilerine ayrıldığını anlatmıştır. Kuyuları açanlar ve kömürü çıkaranlar günde 15 ilâ 18 kuruş kazanıyor ve 10 saatlik iş gününde (bu süre 1867 yılında belirlenmişti) her işçi 22 kantar kömür çıkartıyordu. Ancak, ücretler zamanında ödenmediğinden düzensiz bir çalışma ortamı vardı, yine bu nedenle işe devamsızlık yaygındı ve maden işletmecilerinin sürekli şikâyet konusuydu. Dekovil kullanılan birkaç maden dışında kömür işçiler tarafından ortalama 15 kg alan hasır sepetlerle taşınıyordu. 14 ilâ 18 yaşlarında olan bu işçiler 7-8 saatlik vardiya süresince galerilere olan 200-300 m.'lik yolu ortalama 18 defa gidip gelerek 300 kg kömür taşırlardı. Bu iş için her birine 6 kuruş gündelik ödenirdi; pompaları çalıştıran işçiler de aynı ücreti alırlardı. 500 kadar "bahriye eri" kömürü madenlerden kıyıya katırlarla nakledecekler ve bu işin karşılığı olan ücreti hükümet maden işletmecilerine ödediği paradan keserdi. Fransız mühendisin hazırladığı raporda 1867 mevzuatının işçilerle ilgili hükümlerine uyulduğu belirtiliyor. Ancak, mühendis diğer hükümlerin çoğunun uygulanmadığı, maden işletmeciliğinin cehalet, ilgisizlik ve yoksulluğun ceremesini çektiğini bildiriyor, imtiyaz sahiplerinin veya devlet memurlarının hak ve görevlerine ilişkin kuralların mevcut olmadığını belirtiyor.¹⁰⁰

1880 yılında bir grup Fransız yatırımcı, Ereğli'deki bir

99 Cumhuriyet Türkiye'sinde madenlerdeki çalışma koşulları ve emek tabakalaşmasıyla ilgili bir araştırma için bkz. Delwin A.Roy, "Labour and Trade Unionism in Turkey: The Ereğli Coalmines", Elie Kedourie (ed.), *The Middle Eastern Economy* (Londra, 1977) içinde, s. 125-172. Bu makalede işçi alına ve tabakalaşma biçimlerinin bugüne kadar sürdüğü gösterilmektedir.

100 CL, yukarıda 30. nottaki 1875 raporu.

maden imtiyazı için teklif verdi. Sonuçsuz kalan bu teklifte Fransızlar 1867'de getirilen kuralların bir ölçüde uygulandığını ileri sürerek işçilerin barınma ihtiyacını karşılamayı kabul ediyorlardı.¹⁰¹ Sonraları, 1882 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nun başmühendisi ve Padişah'ın mimarı Serkis Bey'e bir maden imtiyazı verildi. Bu imtiyazın koşullarına göre yeni madenlerin tamir atölyesinde yabancı ustabaşı ve işçiler çalıştırılacaktı. Madenciler ise yerli halktan olacaktı; kırsal kesimde yoksulluk hüküm sürdüğünden yerli halkın düşük ücretle kolayca çalıştırılabileceği belirtiliyordu.¹⁰²

Eregli Şirketi'nin kurulmasıyla sonuçlanan çalışmalar çerçevesinde 1893 Mayıs'ında iki mühendis madenlerle ilgili bir rapor hazırladı. Raporda devletin işgücü temini için daha önce almış olduğu önlemlere işaret ediliyor, her madene civardaki birkaç köyün tahsis edilmesi, köylülerin yarı-gün esasıyla ve münavebeyle çalıştırılmaları ve karşılığında askerlik hizmetinden muaf tutulmaları gibi uygulamalar anlatılıyordu. Gerek bu rapordan, gerek 1877'de sunulan daha kısa bir rapordan anlaşıldığına göre madenlerde Balkanlar'dan gelen Osmanlı uyrukları ve hatta bazı yabancılar da çalıştırılmaktaydı. 1877'de hazırlanan raporda İstanbul'daki göçmen büroları aracılığıyla tutulan Bulgar ve Hırvatlardan söz ediliyordu.¹⁰³

1893'te sunulan bir rapora göre az sayıda İtalyan ve Karadağlı işçi de çalıştırılmakta, bunlar sürekli olarak maden bölgesinde ikamet etmekteydiler. "Maden (civarındaki) kazalardan gelenler dışında... yeraltı işine Müslüman işçilerin

101 BBA, Dosya usulü irade no. 17, 22.VI.1287/Haziran 1880.

102 CL, "Rapport sur le Bassin Houiller de Kakousou - Héraclée en Asie Mineure concédé par firman Imperial à S. Exc. Serkis Bey...", İstanbul, 3 Nisan 1882.

103 Yukarıda 29. ve 42. notlarda anılan 1877 ve 1893 tarihli CL raporları. 98. nota bakınız; Karadağlılar Fransız Şirketi madenleri devralana kadar, Bosnalılar ise ülkelerini Avusturyalılar ilhak edene kadar bölgede çalışmışlardı. 1893 raporunda sözü edilen İtalyanlar muhtemelen İtalyan uyruğunda olan Hırvatlardı.

gönderilmesi kesinlikle yasak” olmasına rağmen madenleri işletenler başka bölgelerden gelenleri de bu işlerde çalıştırıyorlardı. Raporda, Ereğli bölgesinden tutulan kazmacılarla dışarıdan gelenlere verilen ücretlerin karşılaştırılması da bunu doğrular. Bölgenin Müslüman kazmacıları günde 8 ilâ 20 kuruş kazanırken (aslında bu ücret 15 kuruşu nadiren geçiyordu), aynı işi yapan İtalyan ve Karadağlılara 11 ilâ 20 kuruş gündelik ödeniyordu. Diğer işçilerin gündelik ücretleri 6 kuruştı; gerek kazmacıların gerek diğer işçilerin ücretleri 1875’ten beri değişmemişti. Raporda “Kanaatimizce, yumuşak başlı, uysal ve güçlü kuvvetli olan bu insanlar otoriteye karşı büyük saygı beslerler” deniyordu.¹⁰⁴

1875’ten beri süregelen ücretlerin zamanında ödenmemesi sorunu hâlâ çözülmemişti ve üç aya varan gecikmeler yaygındı. Ödemeler, çoğu zaman işçilere piyasa fiyatının % 50-75’i fazlasıyla satılan mallarla, aynı olarak yapılıyordu.¹⁰⁵ Hükümet bu sorunu çözmeye çalışıyordu; 1894’le 1897 yılları arasında İstanbul hükümeti Ereğli Madencilerinin bir kısmına ücret yerine ödenmek üzere *sergiler* (resmî makamca yapılacak ödeme emri) çıkardı. Maliye Nezareti bu *sergiler*’in Ereğli bölgesindeki vergi memurlarınca toplanacak vergilere karşılık tutulmasını emreliyordu.¹⁰⁶ Kastamonu vilayetinin yetkilileri işçilere nakit para ödenmesinde ısrar edince merkezi idare bunu kabul etti; ancak ücretlerin vilayetin gelir kaynaklarından ödenmesi hükmünü getirdi.¹⁰⁷ Bu ihtilaf en azından 1897 yılında dört köyün muhtarı

104 CL, yukarıda 42. notta anılan 1893 raporu. Önceki alıntının tam şekli şöyledir: “Maden kazaları divanlarından gelenlerden başka Müslüman işçilerin yeraltı işine gönderilmesi kesinlikle yasaktır.” Bu, aşağı yukarı Ereğli sancağının 14 kazasındaki köylerden gelenlerin dışındakilerin çalıştırılmayacağı demektir.

105 A.g.e.

106 BBA BEO 37805, 28.IV.1312/Eylül 1894 ve BEO 40619, 2.VII.1312/Aralık 1894, ayrıca, BEO 43126, 25.VII.1312/Şubat 1895.

107 BBABEO 44575, II.X.1312/Nisan 1895, ayrıca BEO 48683, 12.I.1313/Haziran 1895 ve BEO 53093, 9.VI.1313/Kasım 1895.

maden işçilerinin ücretlerinin ödenmemesini telgrafla protesto edene kadar, çözümlenmeden uzayıp gitti.¹⁰⁸

İşçiler ve Ereğli Şirketi

Ereğli Şirketi'nin kömür madenlerini işlettiği yıllarda devlet yabancı personel ve işçilere ilişkin işgücü politikasıyla daha yakından ilgilenmeye başlamıştı. Şirket ve taşeronları 1897 yılında liman ve demiryolu tesislerini inşa ederken, hükümet Osmanlı uyruğu Kürt işçilerin Karadağlılarla takviye edilmesine izin verdi.¹⁰⁹ Ancak, 1897 Ağustos'un-da 270'ten fazla Karadağlı liman ve demiryolu inşaatında çalışırken, Kürt ve yabancı işçiler arasında şiddetli bir çatışma patlak verdi. Karadağlı bir işçi bir Osmanlı askerinin su içmesini engelleyince kanlı bir çatışma çıktı ve çevreye yayıldı.¹¹⁰ Vilayet yetkililerinin açıklamalarına göre olaylar sonucu iki Müslüman işçi –bir Türk ve bir Kürt–, yaralandı¹¹¹ ve bir Müslüman köylü, Osmanlı uyruğu iki Rum, ve bir Fransız öldü. Bunun üzerine mahalli makamlar bütün Karadağlıları İstanbul'a yolladılar. Karadağlı diplomatlar sadece suçluların cezalandırılması gerektiğini ileri sürerek olaya müdahale ettiler ve Padişah işçilerin çoğunun Zonguldak'a dönmesine müsaade etti.¹¹² Karadağlılar daha sonra 1898 yılının Mart ve 1900 yılının Haziran aylarında inşaat projele-

108 BBA BEO 67221, 15.VIII.1314/Ocak 1897; ayrıca, BEO 71683, 21.XI.1314/Nisan 1897.

109 BBA BEO 72732, 29.I.1315/Haziran 1897; BEO 72936, 5.II.1315/Temmuz 1897.

110 BBA BEO 74535 2/14 Ağustos 1897. Kastamonu vilayetinden Bahriye ve Dahiliye Nezaretleri'ne. Bu belge Ereğli kaymakamlığı ve maden müdürlüğünün birbirlerinden ayrıldığını gösteriyor; 1867'de Dilaver Paşa her iki makamdan da ayrılmıştı.

111 15 Ağustos 1897 tarihli bir telgrafta bir Karadağlının da yaralandığı yazılıdır.

112 BBA BEO 74535, 17.IV.1315 ve 18.IV.1316, Bahriye Nezareti'nden Sadrazam'a; BEO 74697, 23.III.1315/Ağustos 1897; BEO 74525, 24.III.1315/Ağustos 1897.

rinde çalıştılar ve olağan politikaya bir istisna olarak hükümet bu işçilerin istihdamına izin verdi.¹¹³

Ekim 1897’de, Bahriye Nezareti, şirketin 20-30 kadar yabancı teknik uzman getirme çabalarına atıfta bulunarak, maden bölgesinde yabancıların çalıştırılması karşısında hükümetin tavrını kesinlikle ortaya koydu. Nezaret, şirket faaliyetleri başladığından beri Osmanlı hükümet politikasının şirketin inşa etmekte olduğu rıhtım, liman ve ilgili projelerde “mühendis ve ustabaşı” gibi özel bilgi gerektiren konular dışında yabancı işçilerin çalıştırılmamasını emrettiğini belirtiyordu.¹¹⁴ Gerek Fransız elçiliğinin gerek şirketin uzman göndermek izni için kendisine “mütemadiyen” başvurmasından şikâyet eden Sadrazam da aynı görüşteydi. Ereğli’ye yabancı işçi gönderilmesini yasaklayan ve halen bölgede bulunan yabancıların tedricen çıkarılmasını öngören kararların çoktan alınmış olduğunu söylüyordu. Buna rağmen Fransız elçiliği şirket lehine müdahalede bulunmak istiyor ve hükümete “muazzam” miktarda yazı gönderiyordu. Sadrazam, bu tür diplomatik baskıların uygunsuz ve Padişah’ın emirlerine aykırı olduğunu ekliyordu. Sadrazam, Bahriye Nezareti’ne Ereğli madenlerine yabancı işçi gönderilmesi için istenen izinlerin reddedilmesini emrediyordu.¹¹⁵

Sadrazam’ın Nezaret raporuna yanıtı ve Dilâver Paşa nizamnamesi Şirket’in fena halde ihtiyaç duyduğu nitelikli işçi kaynaklarına erişmesini kısıtlıyor, kâr potansiyelini azaltıyor ve diplomatların “Anadolu’da gerçek bir Fransız kolonisi” oluşturma hayallerini söndürüyordu.¹¹⁶ Her ne kadar

113 BBA BEO 80806, 18.VIII.1315/Ocak 1898; BEO 112369, 9.II.1318/Haziran 1900, BEO 81435, 10.X.1315/Mart 1898. Emirler saray sekreteryası baş kâtibinden gelmişti.

114 BBA BEO 76875, 17.V.1315/Ekim 1897. Yabancı uzmanlar muhtemelen 109. notta anılan uzmanlardı.

115 BBA BEO 80806, 18.VIII.1315/Ocak 1898.

116 AE, A 34°5, Carton No. 460, Pera’dan Cambon, 25 Kasım 1896.

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki diğer yabancı şirketler için, Osmanlı uyruğunda olmayanların çalıştırılmasını yasaklayan mevzuat bir engel oluşturmamışsa da, 1867 mevzuatının özel kısıtlamaları, çalıştırılacak işçilerin 14 kaza halkıyla sınırlanması ve dolayısıyla şirketin bölgede faaliyete geçmesinden önce işgücünün niteliğinin belirlenmiş olması, Ereğli Şirketi'nin bu yasaklamadan kaynaklanan ciddi sorunlarla karşılaşmasıyla sonuçlanmıştı.

20. yüzyılın başlarında işgücü

20. yüzyılın başlangıcında Ereğli Şirketi ve diğer maden şirketlerince tam-gün ve yarı-gün çalıştırılan işçilerin sayısı 10.000'e ulaşıyordu. Bunların tamamı, veya neredeyse tamamı Müslüman işçilerdi; 1867'den beri madencilerin askerlik hizmetinden muaf tutulmaları Müslüman halkın madenlerde çalışmasını teşvik eden bir etken olmuştu.¹¹⁷ Fransız şirketi belli bir anda her kategoriden 1.200-1.500 kadar “yerli” işçi çalıştırıyordu. Bir yıl boyunca çalıştırdığı işçi sayısı 6.000'e ulaşıyordu.¹¹⁸ Maden işçilerinin yaklaşık dörtte üçü münavebeyle çalışıyordu. Bu işçiler civar kazaların çiftçi topluluklarından geliyorlardı; her defasında madenlerde iki-üç hafta kadar kalıyorlardı. 20. yüzyılın başlarında yeraltındaki işlerin çoğunu ve maden ağzındaki işlerin hepsini yarı-gün temelinde münavebeyle çalışan işçiler yapıyordu. İşgücünün dörtte birini ise genellikle maden dışındaki işleri yapan ve daha sürekli çalışan Kürt ve Lazlar oluşturunuyordu.¹¹⁹

117 Yukarıda 42. notta anılan CL, 1893.

118 HHStA, F 19, K 22, Heft 3, 1901, Prof Dr E. von Düring Pasha, “Die wirtschaftliche Erschliessung Kleinasiens”e ekli, s. 40-41; AE, A 34^c5, Carton no. 460, Kasım 1901, RCL, 31 Temmuz 1901, 768, BCAF, Ocak 1902, s. 39.

119 ZStA, AA 8730, İstanbul'dan Jung, 23 Kasım 1904, Bl. 136. Roy, a.g.e., s. 126-131'de 1870'lerde yeraltında çalışanların % 70'inin ve maden dışında çalışanların tümünün yarı-zamanlı çalışan işçiler olduğu belirtiliyor.

Maden işletmecilerinin kömürün bir kısmını piyasada satmalarına izin verildiği yıl olan 1882'den beri, Trabzon, Artvin ve Rize gibi yoğun nüfuslu bölgelerden göç eden bu işçiler madenlerde en az dört aydan başlayıp yıllara varan sürelerle kalıyorlardı. Şirket Lâzlara daha fazla önem veriyor, münavebeyle çalışan işçilere göre daha iyi tıbbî bakım, barınma imkânı ve daha yüksek ücret sağlıyordu.¹²⁰

Elimizde, sadece Dilâver Paşa nizamnamesinde kapsanan üç işçi kategorisiyle ilgili ücret verileri mevcut; bu grupların ücretlerinin, muhtemelen hükümetçe saptandıkları için otuz yılı aşkın bir süreyle değişmemiş oldukları anlaşıyor.

TABLO 3.2
Ereğli'de Gündelik Ücretler, 1875-1911
(kuruş olarak)

	1875 ^a	1882 ^d	1890 ^a	1900 ^b	1907 ^c	1908-1911 ^d
Kazmacılar	15-18			8-20	12	10-20
Küfeciler	6				6	6
Kiracılar		5	6	6		

Kaynaklar:

a) 31., 103. ve 43. nolu notlarda anılan CL raporları.

b) RCL, 31 Temmuz 1900, s. 549.

c) AA Türki 197, Bd. 4, 20 Haziran 1907 tarihli sunuş yazısı, Anlage, I.

d) Eldem, s. 101-102.

Şirketin işçi sorunları

Şirket birçok nedenle istikrarlı ve vasıflı bir işgücü sağlamakta sorunlarla karşılaştı. Bu nedenlerden biri hükümetin kömür madenlerini askerlik hizmetinden muaf tutma politikasını ihlâl ederek, 1903'teki Makedonya bunalımı ve daha sonra Jön Türk dönemindeki savaşlar sırasında işçilerin çoğunu askere almasıydı.¹²¹ Hükümetin bu tutumu şirketin

120 119. notta anılan kaynaklar.

121 CL, SH, CR d'AGO 28 Haziran 1904, ayrıca SH, CR d'AGO 18 Haziran 1913.

Balya-Karaaydın madenlerindeki işçiler Hristiyanlı. 1912'de Jön Türkler

işçileriyle olan sorunlarını daha da ağırlaştırdı. Şirket, Zonguldak'a büyük masraflarla getirdiği Avrupalı personel de dahil olmak üzere işçilerini elinde tutmaya büyük önem veriyordu.¹²² Konut ve diğer tesisleri sağlayarak yabancıları ve maden civarında yaşayan Osmanlı uyruklarını elde tutmaya çalışıyordu. Örneğin maden sahasındaki merkezlerden birinde bir mühendis evi, memurlar için 13 ev, 5 işçi barakası ile fırın ve dükkân gibi ihtiyaçları karşılamak üzere 11 çeşitli bina yaptırmıştı. Şirket ayrıca, küçük bir hastane ve muhtemelen Fransız mühendis ve müdürlerin çocukları için iki ilkokul inşa ettirmişti. Konutların ve temel tıbbî bakım tesislerinin şirketin inisiyatifiyle yapılmadığını, Dilâver Paşa nizamnamesinin bu özel zorunlulukları getirdiğini hatırlatmak gerek.¹²³

1899 yılında şirket kazmacı sayısının azlığına başka çözüm yolları ararken “işçilerin tek tek işe alınması ve gündelik ücret ödeme yerine tedricen işçilerin sorumluluğunu üstlenen kırsal kesimdeki küçük girişimcilerle parçabaşı sözleşmeler yapma uygulamasını” başlattığını bildiriyordu.¹²⁴ 1902 yılına gelindiğinde şirket parçabaşı programlarını sürdürmek üzere yeni sözleşmeler imzalamıştı.¹²⁵ Şirket her ne kadar toplanan işçi sayısından memnunsa da bu işçilerin güvenilirliğinden şikâyet ediyordu: “Bu işçilerin yerel alışkanlıklar nedeniyle düzensizlikler gösterdiğini gözlemledik; ye-

gayrimüslimlere zorunlu askerlik hizmeti getiren yasa çıkaran kadar şirketin yıllık raporlarında askerî seferberliğin işgücünü etkilediğinden söz edilmemiştir. Bkz. CL, Société Anonyme Ottomane des Mines de Balıka Karaaidin. Assemblée Générale... Rapport du Conseil d'Administration, 1895-1913.

122 CL, SH, CR d'AGO, 28 Temmuz 1898 ve AE, A 34°5, Carton No. 460. Pera'dan Cambon, 25 Kasım 1896. Bu personel muhtemelen “mühendis ve ustabaşı gibi özel bilgi gerektiren işler” ve yöneticiler kategorisine girmektedir. Bkz. s. 59 ve 114. not.

123 CL, SH, CR d'AGO 1898-1906, Thobie, a.g.e., s. 409-410.

124 CL, SH, CR d'AGO 30 Haziran 1899.

125 A.g.e., Haziran 1902 için.

terli sayıda ve tam bir eğitimden geçmiş personelin sürekli mevcudiyetini temin için sonuçta madenlere daha istikrarlı bir işgücünün tahsisıyla ilgilenmekte yarar vardır.”¹²⁶ Şirket 1906 yılında “madenlerine tahsis edilen köylerden azami işgücü temin etmek için büyük gayret sarfettiğini” bir kez daha belirtiyordu. İşçi toplayabiliyordu ama bu işçilerin becerileri istenenin çok altındaydı.¹²⁷

İşin yarı-zaman temelinde ve münavebeli olması işçiler açısından tam-zamanlı çalışmaya göre daha güvenceliydi. Örneğin 1901’de şirket kömür fiyatlarının düşük olması nedeniyle faaliyetine ara verdiğinde, tam-zamanlı çalışan madenciler gelirlerinden yoksun kalacaklar ve madenlerin uzun süreyle kapalı kalması işçiler için yıkım olacaktı.¹²⁸ Ereğli’deki maden işçilerinin madenleri açılana kadar dayanabilmelerinin nedeni tam-gün temelinde çalışmıyor olmaları ve madenlerde çalışmadıkları zamanlarda köylerinde üretmeye devam ettikleri ürünlerle geçimlerini sürdürebilmeleriydi. Ya da, tam bir tarımsal toplumda ciddi sıkıntılara yol açabilecek bir kötü hasat durumunda madenlerde çalışanların alternatif bir geçim kaynağı vardı. Örneğin 1904’teki kötü hasat nedeniyle şirket olağandan daha bol işgücü bulabilmişti.¹²⁹

İşçiler kendilerini her şeyden önce madenlerde ek gelir kazanan çiftçi saydıklarından köylü eğilimlerini korudular. Şirketin yararına olarak, madenlerdeki işlerine bağlı bir grup kimliği edinmediler ve dolayısıyla da işçi sınıfı bilinci veya örgütlenme isteği bu işçiler arasında gelişmedi. Bu, hem daha önce belirtilen ücretlerdeki duraklamayı hem de şirket yetkililerinin ve diğer Avrupalıların övgülerini ve

126 A.g.e., 28 Haziran 1901 için.

127 A.g.e., 30 Haziran 1906 için.

128 A.g.e., Haziran 1902 için.

129 A.g.e., 29 Haziran 1905 için.

olumlu yorumlarını kazanan yumuşak başlılığı büyük ölçüde açıklar.

Şirket, işçilerin kendilerini madenci olduğu kadar çiftçi saymalarından yarar sağladığı kadar, işçilerin kendileri hakkındaki görüşleri nedeniyle büyük güçlüklerle de karşılaşyordu. İşçilerin geçimleri tamamen şirketin insafına kalmamıştı; kendilerini şirketten bağımsız hissedebiliyorlardı. Bu nedenle de bu işgücüne bel bağlamak daha güçtü. Şirket, işçileri denetim altında tutabilmek için konut inşa etme ve parçabaşı iş sözleşmeleri yapma politikasına başvurdu. Ancak köylüler, öncelikle tarımın devrevî hareketine bağlı kaldıklarından bu politika başarıya ulaşmadı. 1900 yılında Zonguldak'ta bir Avrupalının tespit ettiği gibi gerek tohum ekme gerek hasat zamanında maden işçileri tarlalarında kaldıklarından kömür üretimi % 30-40'a düşüyordu. 1905 yılı gibi hasadın bol olduğu yıllarda işçiler ek gelir kazanmakla daha az ilgileniyor, maden işinden kaçınıyorlardı; bu nedenle de 1905'te kömür üretimi önceki yıllara göre % 10 daha düşüktü.¹³⁰ Üretimdeki düşmenin bir nedeni de hükümetin vergi tahsil memurları paylarını aldıktan sonra işçilerin ürünü depolamak için zamana gerek duymalarıydı.¹³¹ Özet olarak tarım çoğu zaman Ereğli Şirketi'nin zararına çalışıyordu. Şirket, 1907 yılı raporunda şunları bildiriyordu:

“Kadim çağlardan beri metal madenlerinin işletilmesinde çalışan bir madenci nüfusa sahip olan Trabzon ve Sivas merkezlerinden madenlerimize gelecek işgücüyle uzun zamandır mevcut olan işçi sorunu çözüme kavuşmak üzeredir.”¹³²

Şirket metal madenlerinden gelen işçileri galerilerde ve maden ağzında kazmacı olarak tam-gün esasıyla çalıştırı-

130 RCL, 31 Temmuz 1900, 547-551; Zonguldak'tan Hubert Calavas'tan mektup. 10 Ekim 1900.

131 CL, SH, CR d'AGO, 30 Haziran 1906.

132 A.g.e., 29 Haziran 1907 için.

yordu. 1905'e kadar yılda 70.000 ilâ 90.000 frank civarında seyreden ücretler, tam-gün esasıyla istihdamdaki artışı yansıtarak 1906-1907 yıllarında ortalama 151.000 franka çıkmıştı. Bu madencilerin istihdam edildikleri ilk tam yıl olan 1907'de üretim % 15 artmıştı; böyle bir artış oranı Zonguldak liman tesislerinin tamamlanmasından beri görülmemişti.¹³³ Şirket yeraltı işini sadece Ereğli bölgesindeki 14 kazanın sakinlerine ayıran nizamnameyi Ragıp Paşa sayesinde çiğneyebilmişti. Giderek maden girişimcisine dönüşen bu saray mabeyincisi madenlerinde çalıştırmak üzere yeterli sayıda işçi bulamama sorunundan etkileniyordu. 1906'da Kastamonu Valisi'ne yazdığı bir yazıda bu güçlükten bahsetti. Ragıp Paşa'nın baskısı altındaki vali kısa bir süre sonra kısıtlamanın kaldırıldığını ve her üç kategorideki maden işinin bütün Osmanlı uyruklarına açık olduğunu ilan etti.¹³⁴

İşçi sorunları: 1908 grevleri

Ne işçilerle ilgili yeni kurallar ne de Jön Türk hükümetleriyle ilişkilerinin düzelmesi şirketin işçi sorunlarına çözüm getirmedi. Osmanlı İmparatorluğu'ndaki diğer şirketlerle birlikte Ereğli Şirketi de Temmuz 1908 devrimini takip eden

133 A.g.e., 1905-1908 arası için. Maaşların % 67 ilâ % 116 artmasına karşın üretim sadece % 15 yükselmişti.

134 Naim, a.g.e., s. 110-111. Yabancıların hariç tutulmasına devam edildi. 1919 yılında Türkiye üzerine hazırlanan (81. notta anılan) İngiliz raporunda Nisan 1908'de Ereğli'de çalışmayı yöredeki 14 köyle sınırlayan bir yasanın çıkarıldığı belirtiliyor. Bu konuda üç yorum olabilir: (1) 1919 raporu yanlıştır; (2) Ragıp Paşa'nın uyguladığı nizamname imparatorluk yasalarıyla çelişmektedir; (3) kısıtlama 1906-1908 yılları arasında yürürlükten kaldırılıp sonra yeniden uygulamaya konulmuştur. Dördüncü bir yorum:

– Naim'in, Ragıp Paşa yönetimindeki 1906 yasaklamasıyla ilgili cümlesinin yanlış olması mümkün görünmüyor. 1906 yılında Trabzonlu ve Sivaslı madencilerin işe alınmasıyla, Naim'in Ragıp Paşa'nın eylemi için verdiği tarihin birbirlerine uygun düşmesi Naim'in ifadesinin doğruluğunu güçlendiriyor.

aylarda işçi olaylarıyla sarsıldı. Şirket yetkilileri 1909 Haziranı'nda hazırladıkları raporda 1908'de dört grevin yapıldığını belirtiyorlar. Eylül'de yapılan bir grev tüm işin durmasıyla sonuçlanmıştı; madenlerdeki grevler ciddi boyutlara ulaşmıştı.¹³⁵ Eylül sonuna doğru askerî birliklerin gönderilmesi de işe yaramamış ve grevciler işbaşı yapmamışlardı.¹³⁶ Şirket, Kâmil Paşa'ya madenlerdeki "genel anarşi"nin faaliyetlerin kısa bir süre için tamamen durmasına yol açtığından şikâyet ediyordu. Şirketin iddiasına göre yabancı işçiler yerli işçilerin trenleri çalıştırmalarını ve madenlerde çalışmalarını engelliyordu (bir rapora göre 15 işçi kömür taşıyan lokomotifleri tahrip ederken diğerleri de kömür gemilerinin hepsini durdurmuştu). Şirket 21 yabancı ajitatörün karışıklıkları yaygınlaştırdığını belirtiyordu.¹³⁷ Ertesi hafta "özellikle tehlikeli" altı ajitatör mahkemeye çıkarılmak üzere İstanbul'a gönderildi, dört kişi ise bölgede nezarete alındı. Şirket, böylece "hiçbir talihsiz olay çıkmadan" karışıklıklara son verildiğini iddia ediyordu.¹³⁸

Grevler sonrasında şirket ücretlere ortalama % 30 zam yaptı ve söylendiğine göre işçilerin taleplerini kabul etti.¹³⁹ Şirket Ticaret Nezareti'nin yeni çıkarılan grev kanunlarını makabline şâmil olarak altı ajitatöre uygulamasında ısrar ediyordu. Grev sırasında işçilerin en az % 90'ının hemen çalışmaya başlamayı istemelerine rağmen ajitatörler tarafından engellendiklerini bildiriyordu. Devletin ajitatörlerin "çok uzun bir süreyle" Zonguldak'a dönmelerini önlemesi isteni-

135 BBA BEO 256168, 27 Eylül/Ekim 1908, Ereğli Şirketi'nden Sadrazam'a, 29.VIII.1326/Eylül 1908, Şanda, *54 Yıl Önceki...* s. 25, Naim, s. 113-114.

136 BBA BEO 255257, 13/26 Eylül-1908.

137 BBA BEO 255491, 30 Eylül 1908, BEO 256020, 18 Eylül/Ekim 1908; BEO 255441, 29.VIII. 1326/Eylül 1908, Şanda, *54 Yıl Önceki...*, s. 25 ve 18, Thobie, s. 413 ve n. 26.

138 BBA BEO 256158, 27 Eylül/Ekim 1908, Ereğli Şirketi'nden Sadrazam'a BEO 255859, 25 Eylül/Ekim 1908.

139 Naim, *a.g.e.*, s. 113-114; Thobie, *a.g.e.*, s. 413 ve n. 26.

yordu.¹⁴⁰ Ne var ki bir hafta sonra, şirket yetkililerinin Sadrazam'a hiddetle bildirdiklerine göre Zonguldak'ta gözaltına alınan işçiler kefaletle serbest bırakılmış ve duruşmaları belirsiz bir tarihe ertelenmişti. Osmanlı adaletinin uygulanmasına müdahale etmeme arzularını dile getiren şirket yetkilileri yine de bu tahliyelerin devletin düzeni sürdürme çabalarını baltalayacağı görüşünde olduklarını söylüyorlardı.¹⁴¹

19 Ekim'de maden müdürü, Zonguldak Kaymakamı'na grevlerin sona ermesinden sonra ortaya çıkan bir şiddet olayını şikâyet etti. İki işçi trenleri hareket ettirmeye çalışan bir Fransız memuru yaralamışlar, bir diğerini tehdit etmişler, bu sırada dört kadar silahlı işçi madenlerde çalışanlara saldırmıştı. Kaymakam Sadrazam'a verdiği raporda şirketin gerekli formaliteleri yerine getirmemiş olduğunu, dolayısıyla bu iki işçiyi gözaltına alınanın doğru olmayacağını yazıyordu. Kâmil Paşa'ya maden işçilerine saldıran dört kişi hakkında gerekli formların doldurulmadığını bildiriyordu. Yerel mahkemede bu dört kişi aleyhine dava açılması bu nedenle mümkün değildi. Ayrıca, verilen yeminli şهادete göre yerel yöneticilerin daha önce İstanbul'a gönderilen kişilerin tahliyesi için karar almak üzere olduklarını bildiriyordu.¹⁴² Kaymakam, şirket müdürünün işçilerle yeni sorunlar çıkmayacağını tahmin ettiğini ancak işçilerle "yabancı memurlar" arasında sürtüşmelerin devam etmesinin ihtimal dışı olmadığına inandığını da bildiriyordu. Bu nedenle Zonguldak Kaymakamı 30 kadar askerin madenlerde bırakılmasını tavsiye ediyordu.

Sonunda Osmanlı yöneticileri 1908 Eylül sonlarıyla Ekim ayı ortalarına kadar süren şiddet olaylarıyla ilişkili olarak tu-

140 BBA BEO 256168, 27 Eylül/Ekim 1908, Ereğli Şirketi'nden Ticaret ve Nafia Nezareti'ne.

141 BBA BEO 256167, 4 Ekim 1908.

142 BBA BEO 256168, 7/20 Ekim 1908; Thobie, a.g.e., s. 413'te Eylül 1908'deki grevler sırasında hiçbir şiddet hareketinin meydana gelmediği belirtilmektedir.

tuklananların çoğunu, belki de hepsini serbest bıraktılar. Daha sonra şirketin olaylarla ilgili olarak ortaklarına sunduğu raporda “temsilcilerimiz aleyhine işlenen suçların faillerinin tümüne sağlanan dokunulmazlık”tan şikâyet ediliyor ve “Eylül’den beri artan” maksatlı saptırmalar ele alınıyordu.¹⁴³

Grevcilerin memnuniyetsizliğinin özel nedenleri tam olarak bilinmemektedir. Ücretlerinden memnun olmadıkları muhakkak; bir kısım işçi şirketin işçilerin sağlık harcamalarına yardım etmesini talep ediyordu.¹⁴⁴ Makineleşme korkusu da huzursuzluk yaratmış olabilir. Lokomotiflerin tahribi belki de işi durdurmayı amaçlayan bir grev taktiği değil, münavebeyle çalışan işçilerin işlerini tehdit eden makineleri bozma çabalarının bir sonucuydu. İşçilerin Sivas ve Trabzon’dan getirilen metal madencilerinden de rahatsızlık duymuş olmaları muhtemel. Şirket, Haziran 1909’da, “bu madencileri tedricen bırakarak yerli halk arasında işgücünü geliştirme yoluna başvurma” kararını açıkladı; bu işçiler şirketi hayal kırıklığına uğratmışlardı. Bir kere, 1906 ve 1907 yıllarında bu işçiler yeni kömür çıkarma tekniklerini öğrenmekte zorluk çekmişlerdi. Ayrıca, ilk yıl Zonguldak madenlerinde altı ilâ sekiz ay çalışarak sürekli işgücüne yapılan ödemeleri önemli ölçüde arttırmışlardı. Yerli işçilere göre daha az verimliydiler, madenlerdeki kişi başına günlük üretim 1905’te rekora yaklaşan 747 kg’dan 1906’da 714 kg’a düşmüştü. 1907’de kişi başına günlük üretimin 729 kg’a çıkmasıyla bir düzelme görülmüşse de yeterli değildi. İşçilerin yerli madencilerden daha yüksek ücret isteyip daha az üretmeye devam ettiklerini söylüyorlardı.¹⁴⁵ Daha da kötüsü bu işgücü; “beklentilerimizin tersine madenlerimiz-

143 CL, SH, CR d’AGO 30 Haziran 1909.

144 ZStA, AA 34975, Bl. 11r, İstanbul’dan Mertens, 14 Ekim 1908; Thobie, s. 413; CL, SH, CR d’AGO 30 Haziran 1909; Naim, s. 113-114.

145 CL, SH CR d’AGO, 1905-1909.

de daha uzun süre kalarak gelişme göstermedi; aksine 1908 Eylül grevlerindeki başlıca huzursuzluk kaynaklarından biri oldu.”¹⁴⁶

Tam-zamanlı esasıyla profesyonel işçiler olan metal madencileri niteliklerinin bilinciyleydiler ve kolayca örgütlenmişlerdi. Şirketin belirttiğine göre işgücünün çalışmayı isteyen % 90’lık kesimini karıştıran “yabancı ajitatörler” bunlardı.¹⁴⁷ Bu madencilerle civardaki köylüler arasındaki sürtüşme de grevlere neden olmuş olabilir. Bölge köylerinden gelecek yarı-gün çalışan işçilerin bu yeni işçileri kendi işlerini tehdit eden bir unsur saymış olmaları da muhtemel. Ayrıca Sivas ve Trabzonlu madenciler muhtemelen Hristiyan, yerli madenciler ise Müslümandı; bu farklılık da sürtüşmenin bir nedeni olabilir.¹⁴⁸

İşçi sorunları: 1908-1914

Şirketin karşılaştığı işçi sorunları, metal madencilerine işten çıkarma kararının alınmasından ve 1908’de meydana gelen grevlerin sona ermesinden epey sonra, Birinci Dünya Savaşı’nın başlangıcına kadar devam etti. Şirket 1908’le 1913 yılları arasında işçileri madenlere çekme çabalarında epeyce başarılı oldu. Bu amaçla, yeni konutlar için yaptığı harcamalar en azından 1 milyon franka ulaşıyordu. Ancak şirket raporlarında tam-gün ve yarı-gün esasıyla çalışanlar için yapılan konut harcamaları ayrıca gösterilmemiştir. Yarı-gün esasıyla çalışanlar için yapılan konutlar 80 kişilik barakalardı ve şirketin iddiasına göre bu barakalar yerli halk arasında revaçtaydı. Ancak konutların çoğunun yabancı ve aylıklı

146 A.g.e., 30 Haziran 1909 için.

147 BBA, BEO 255491, 30 Eylül 1908.

148 ZStA, Pressarchiv, National Z. (1 Ocak 1907), Bl. 64, ABD konsolosu Norton’dan alıntı. Müslüman ve Hristiyan madenciler arasındaki ihtilaflarla ilgili genel bir rapor için bkz. ZStA, AA 6641, Bl. 29, İzmir, 12 Şubat 1914.

işçiler için yapıldığı anlaşıyor. Şirketin 1912 yılı raporunda, Avrupalı işçi ve yöneticiler için yapılan lojmanların yeterli, yerli işçilerin barınaklarının ise yetersiz olduğu belirtiliyor.¹⁴⁹

1901 ile 1913 yılları arasında şirket işçi sayısını iki kat artırarak 3.500 civarına çıkarttı. Bunların 3.000'i "çoğu zaman şirket binalarında yaşayan" madencilerdi. Her şeye rağmen nitelikli yeraltı madencilerinin sayıca yetersiz olması şirketi rahatsız etmekteydi. 1911 yılı raporunda şirket, kazmacı sayısının tedricen artmakta olmasına rağmen, bu işçilerin kömürün çıkarılması işini yapmayan işçilere oranının gözle görülür ölçüde düştüğünü itiraf ediyordu. Sonuç olarak kişi başına üretimde % 5,5'lik bir azalma görülmüştü.¹⁵⁰

Maden şirketinin işçileriyle sorunları ciddi bir biçimde devam ediyordu. İşçilerle yabancı memurlar arasında birçok çatışma patlak verdi ve 1910 Ağustos'unda 500 kadar işçi greve gitti.¹⁵¹ Dahası, aynı yıl ürün bol olduğundan işçiler hasada gitmek üzere madenleri bıraktılar; bu olay da işçilerin kendilerini şirkete bağımlı hissetmediklerini gösteriyordu. Daha sonra Osmanlı Devleti İtalya'yla savaşa girdi, Balkan Savaşları çıktı ve daha önce belirttiğimiz gibi tecrübeli işçiler askere alındı. Balkan Savaşları sırasında hükümetin askere aldığı işçilerin yerine verdiği işçilerin "tamamen tecrübesiz" oldukları ortaya çıktı. Şirket Ereğli bölgesindeki "yeni köyler"den işçi bulmaya çalıştıysa da başarılı olmadı.¹⁵² Osmanlı İmparatorluğu 1914'te seferberlik ilan et-

149 CL, SH, CR d'AGO, 1909-1913.

150 Thobie, *a.g.e.*, s. 415; 1905-1911 dönemi için diğer işgücü tahminleriyle ilgili olarak bkz. Eldem, *a.g.e.*, s. 102; CL, SH, CR d'AGO 30 Haziran 1910, RCL, 31 Temmuz 1901, s. 766-772, BCAF, Ocak 1902, s. 38; RCL, 31 Ekim 1901, s. 766; AE, A 34°5, Carton no. 460.

151 CL, SH, CR d'AGO 30 Haziran 1910; Velikov 1964'te sözü edilen grev. Şirketin yıllık raporlarında geçmemektedir.

152 SH, CL, CR d'AGO 1911-1913 ve kolera ve yoğun karın maden faaliyetleri üzerindeki etkisi için.

tiğinden şirkete “çocuklar, yaşlılar, kendini sakat gösterek askerden kaçanlar ile madende daha önce hiç çalışmamış olanlar...” kalmıştı.¹⁵³

Sonuç

Ereğli Şirketi açısından, madenlerin işletilmesi Osmanlı İmparatorluğu’nun demografik, iktisadi ve siyasi niteliklerinin tehdidi altındaki bir girişimdi. Her ne kadar bazı ortaklar veya şirket yetkilileri bu girişimden kâr etmiş olsalar da, girişim mali açıdan başarısızdı. Ayrıca, kötü yönetim ve yetersiz finansman da şirketin başarısız mali grafiğini açıklamakta yardımcı olabilir. Burada ilgilendiğimiz şirketin gidişatını etkileyen unsurlardan –ister insan yapısı olsun ister doğadan kaynaklansın– bir parça “Osmanlı” olanları. Şirket, madenleri işletmek amacıyla, toprak ürünlerindeki istikrara özel bir önem veren bir devletin yönetimindeki seyrek nüfuslu bir tarımsal bölgeye girmişti. Üstelik şirket faaliyete başladığı sırada bu yerli nüfusla kömür madenlerini yönetenler arasındaki ilişkiler kurulmuş durumdaydı. Kömür madenleri başlangıçta hiçbir kâr kaygısı olmaksızın, Osmanlıların askerî stratejik ihtiyaçlarını karşılamak üzere açılmış ve işletiliyordu. Sınırlı miktarda kömür sağlamak için yarı-gün esasıyla çalışan yerli işçilerin yardımıyla Karadağ ve Bosna’nın Hırvat bölgelerinden gelen Osmanlı uyruğu işçiler yeterli olmuşlardı. Ancak kömür ihtiyacı arttığında Balkanlar’ın uzak köşelerinden işgücü sağlanması pratik olmaktan çıkmıştı; ayaklanıp Osmanlı siyasi denetiminin dışına çıkan yabancılar her halükârda daha zor erişebilir hale gelmişlerdi. Böylece, maden işletmecileri alternatif işgücü daha sonra da ilave işgücü arayıp bulmak durumunda kaldılar. İhtiyacı karşılamak üzere yerli halkın işgücü sağlanması

153 A.g.e., Haziran 1914.

gereğini getiren 1867 hükümleri çıkarıldı. Halkı madenlerde çalışmaya zorlamanın akıl kârı olmadığını kavrayan devlet, yerli işçilere güvenli gelir ve istihdam sağlayarak ve belirli işleri yapma hakkını sadece yerli halka tanıyarak yerli işçileri kömür çıkarmaya teşvik etti.

Devlet, kömüre, toplumsal istikrara ve vergi gelirlerine duyduğu ihtiyaçları dengeleme çabasıındaydı. Çiftçilerin madenlerde bir defada en çok birkaç hafta çalışması hükmünü getirmişti, bunlar daha sonra yerlerini başka işçilere bırakıp tarlalarına döneceklerdi. Bu sistem işçilere ek bir gelir sağlayarak onları devrevî tarımsal dalgalanmalardan, muhtemel yoksullaşmadan ve özel girişimcilerce zorla istihdam edilmekten koruyordu. Hükümet istikrar amacına ulaştı ve tarımdan vergi toplamaya devam etti; ancak yeterli miktarda kömür sağlayamadı. Her ne kadar Osmanlıların askerî amaçlarla ihtiyaç duydukları kömür miktarına ilişkin veriler mevcut değilse de, hükümetin içinden gelen şikâyetler devletin sonraki dönemlerde Ereğli madenlerindeki üretimden memnun olmadığını gösteriyor. Bu nedenle kömür arzı sorununu çözmek üzere Ereğli Şirketi'nin kurulmasına izin verdi; ancak gerek siyasi gerek mali açıdan kendisine uygun gelen münavebeli işgücü sistemini muhafaza etti. Üstelik, çıkarılan kömür miktarı temelinde şirketten aldığı resimlerle de yeni gelirler elde etmiş oldu.

Ne var ki ödenen bedel Osmanlı toprağında yabancılara yeni bir mevzi verilmesi, bir grup Osmanlı uyruğunun dahi geçimlerinin doğrudan doğruya yabancı bir başkente ve yabancı amirlere bağlanmasıydı. Hükümet bu gerçeğin farkına vardı ve şirketi satın almaya uğraştıysa da yabancı çıkar gruplarını yerlerinden sökemedi. Yerel düzeyde ise hükümet daha etkindi. Şirket'in şikâyetlerine rağmen münavebeli işçi çalıştırma politikasına bağlı kaldı ve böylece Ereğli bölgesindeki Osmanlıları tam-gün maden işçiliğinin geti-

receği –mevsimlik ve uzatmalı işsizlik gibi– olumsuz etkilerin pek çoğundan korudu. Bölgeye yılın belirli zamanlarında gelerek sürekli işçi olarak çalışan Kürtler ve Lâzlar ise dünya kömür pazarının ve şirketin kaderine en fazla bağımlı olanlardı. Ancak, gerek bu işçiler gerek yerli işçiler şirkete konut ve tıbbi bakım sağlama yükümlülüğünü getiren Dila-ver Paşa nizamnamesinden yararlanmaya devam ettiler. Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Fransız ticarî ve mali girişimlerinin büyüklüğüne ve Fransız diplomatlarının büyük nüfuzuna rağmen şirket bu hükümleri kendi lehine değiştiremedi. Bir Osmanlı devlet adamı, Ragıp Paşa, kişisel kazancı için münavebeli çalışma sistemini ihlâl etti ve Trabzon ve Sivaslı madenciler Ereğli'de çalışmaya başladılar. Ancak bu çabalar boşa çıktı ve yerli halk yeraltı işindeki tekelinin büyük bölümünü yeniden ele geçirdi.

Osmanlıların ülkeye nüfuz eden Avrupa sermayesiyle karşı karşıya gelişinin hikâyesini grevlerin içinde bulmak mümkün: grevler ayrıca Osmanlı merkezi hükümeti yerel yetkilileri ve uyruklarının bölünmüşlüğüne ortaya koyar. İstanbul hükümeti, kendi iç istikrar amacına uygun olarak ve Fransız hükümetinin şirket çıkarlarının korunması talebine boyun eğerek savaş gemileri ve askerî birlikler göndermişti. Grevcilerden bir kısmı tutuklandırsa da Zonguldak'taki Osmanlı yetkilileri müdahale ederek tutuklananların, İstanbul hapis-hanelerinden bile, tahliyesini sağladılar.

ANADOLU DEMİRYOLU'NDA ÇALIŞMAK

Giriş

Batı'nın sanayileşmesiyle ilgili yazında demiryolları tarihinden daha büyüleyici pek az konu vardır; demiryolu, Batı'nın teknolojik başarısının medar-ı iftiharıdır. Batı uygarlığını dünyanın diğer bölgelerine taşıyan araçtır. Transsibirya hattının yapımı için verilen mücadele, Cape-Kahire projesi ve Promotory Point'te vurulan o altın kazma darbesi, 19. yüzyıl insanının doğa güçleri ve barbarlığa karşı zaferini çoğu zaman mecazlarla anlatan uzun bir öykünün bölümlerini oluştururlar. Taraftarlarına göre, demiryolu yeni topraklara barış götürecektir, bu topraklar yaşanır, ekilir-biçilir hale gelecek ve uygarlaştırılacaktı. Bu, yatırımcıların, hükümetlerin, yeni bölgelere yerleşenlerin ve bütün insanlığın yararına bir gelişmeydi. Dış güçlerin topraklarına girmesinin yerli halka kendiliğinden yarar sağlayacağı varsayılıyordu. Ortadoğu'da Berlin-Bağdat demiryolu, karşılıklı yararları olduğu düşünülen bu uygarlaştırıcı girişimin hemen akla gelen en ünlü örneğidir. Avrupalı destekleyicilerinin gözünde bu demiryolu, Osmanlı topluluğunun Avrupa'ya daha sıkı bir şekilde bağ-

lanması olanağını sunuyordu. O dönemde, Ortadoğu'da gerçekleştirilecek harikalar üzerine yazılanlar, Kuzey Amerika, Rusya ve Afrika üzerine anlatılanlara çok yakındır.¹

Demiryolunun siyasi ve askerî etkisi

Berlin-Bağdat Demiryolu'nun yapımı, Osmanlı İmparatorluğu'nun Asya topraklarındaki tahıl üretimi düzeylerini ve nüfusun dağılım özelliklerini etkiledi. Ayrıca, Osmanlı uyruğunda olsun olmasın binlerce kişiyi kendisine çeken iş olanakları yarattı. Ortadoğu'da yeni bir işçi sınıfının doğmasına yol açtı. Bu demiryolunun şöhreti, büyük ölçüde Birinci Dünya Savaşı öncesi Avrupa diplomasisinde sahip olduğu yerden kaynaklanır. Bağdat'a kadar uzanan bir demiryolunun finansmanı ve yapımı için sürdürülen görüşmeler epeyce ünlüdür.² Kısaca 1889 yılında Osmanlılar, Almanlarca finanse edilen Anadolu Demiryolu Şirketi'ne bir imtiyaz vermişlerdi. Şirket, Haydarpaşa-Izmit arasındaki kesimi yenile-

1 Bkz. Edmund Naumann, *Vom Golden Horn zu den Quellen des Euphrat* (Münih, 1893); W. von Pressel, *Les chemins de fer en Turquie d'Asie* (Zürih, 1902) ve Hayri Mutlucağ, "Yakın tarihimizde ilk sosyal, iktisadi ve teknik kalkınma planı", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, No. 19, s. 3-13, No. 20, s. 11-18, No. 21, s. 29-35, No. 22, s. 53-54, No. 23, s. 30-32 ve No. 24, s. 14-23.

2 William Langer, *The Diplomacy of Imperialism 1890-1902* (New York, 1935), s. 629-650; Lathar Rathmann, *Berlin-Bagdad. Die imperialistische Nahostpolitik des kaiserlichen Deutschlands* (Berlin, 1962); John B. Wolf, *The Diplomatic History of the Bagdad Railroad* (Columbia, Missouri, 1936), Edward Mead Earle, *Turkey, the Great Powers and the Bagdad Railway* (New York, 1923). M. Hecker, "Die Eisenbahnen der asiatischen Türkei", *Archiv für Eisenbahnwesen* (1914), s. 744-800, 1057-1087, 1283-1321 ve 1539-1584.

Osmanlıların demiryolu görüşmelerine ilişkin bakış açısı hakkında henüz kapsamlı bir çalışma yapılmamıştır. Bkz. BBA İradeler, MM 4326, 12.IV.1306/Aralık 1889, MM 4377, 9.VI.1306/Şubat 1889; MM 4330, IV. 1306/Aralık 1888 ve MM 4105, 26.VII.1305/Nisan 1888, Bağdat hattı görüşmeleri BBA BEO 106504, 19.VIII.1317; 106505, 20.VIII.1317/Ocak 1899 ve BFO 107484, 23.IX.1317/Şubat 1899'da mevcuttur. Ayrıca BEO 246529, 1.II.1326/Mart 1908. Hattın ilk 200 km.'sinin tamamlanması BFO 208527, 18.I.1324/Mart 1906'da ele alınmıştır.

dikten sonra, 1895 yılında hattın Ankara'ya kadar olan bölümünü ve Eskişehir üzerinden Konya'ya uzanan kısmını tamamladı. 1903 yılında, Konya'yı Bağdat üzerinden Basra şehrine ve körfezine bağlayacak bir hattı, inşa etmek ve işletmek üzere Bağdat Demiryolu Şirketi kuruldu. 1914'e gelindiğinde her ne kadar Bağdat bölümleri tamamlanmamış durumdaysa da bu iki hat Anadolu'da, Ege bölgesi dışındaki yegâne demiryolu ulaşımını sağlıyor ve Osmanlı İmparatorluğu'ndaki toplam demiryollarının uzunluk olarak hemen hemen üçte birini oluşturuyordu. Anadolu ve Bağdat Demiryolu şirketleri, ayrı ancak tamamen özdeş gruplar tarafından finanse edilip işletilen bütünleşmiş bir sistemdi.³

Almanlar, demiryolunun kendilerine bölgede etki sahibi olma fırsatını sağlayacağını düşünmüşlerdi; gerçekten de, 1914'e gelindiğinde Almanya, imparatorluğun Anadolu topraklarındaki başlıca güç olma yolundaydı. Osmanlı hükümeti ise iktisadi amaçlardan çok stratejik ve askerî gerekçelerle demiryolunun yapımını istiyordu. Başka bir deyişle, Osmanlı askerî stratejistleri, demiryolunun uzak eyaletlerin denetimini kolaylaştıracağı ve birliklerin hızla sevkedilmesine imkân vereceği düşüncesindeydiler. Gerçekten de, 1897'deki Osmanlı-Yunan Savaşı'nda ve 1912 ve 1913'teki savaşlarda Anadolu'daki askerler eskiden olduğundan çok daha hızlı bir şekilde sevkedildiler. Aynı şekilde, Birinci Dünya Savaşı'nda da Osmanlıların Avrupa ve Sina/Hicaz cephelerine birliklerini demiryoluyla sevketmeleri, bu savaştaki direnişlerinin uzamasını sağlamış olabilir.⁴

3 F. Pech, *Manuel des Sociétés anonymes fonctionnant en Turquie*, 5. Basım (İstanbul, 1911), s. 59-67, 200-202 ve ayrıca Donald Quataert, "Limited Revolution: The Impact of the Anatolian Railway on Turkish Transportation and the Provisioning of Istanbul, 1890-1908", *Business History Review*, 51 (Yaz 1977), s. 139-160'da anılan kaynaklar.

4 Osaka-Japonya'daki Kansai Üniversitesi'nden Toru Sugihara Anadolu-Bağdat girişiminin bu yönünü incelemektedir.

Demiryolunun toplumsal-iktisadi etkisi

Anadolu Demiryolu'nun diplomatik-siyasi-askerî yönleri anahatlarıyla bilinmektedir; iktisadi ve özellikle toplumsal önemine ilişkin olarak bilinenler ise çok daha azdır. Hattın Osmanlı ekonomisi üzerindeki etkisi, demiryolunun ulaştığı bölgelerde toplanan vergilerin artmış olmasıyla gösterilebilirse de bu konuda ihtiyatlı olmak gerekir.⁵ Örneğin, hattın çalışmaya başlamasından 1910 yılına kadar, demiryolunun geçtiği İzmit, Kütahya, Ertuğrul ve Ankara kazalarında tarımsal üretimden alınan vergiler değer olarak % 174'e çıkmıştır. Yıllık ortalama artış oranı % 1,5'tir. Bu ise o dönemde Anadolu'da görülen en yüksek vergi artışı oranları arasındadır.⁶ Bu vergi artışları demiryolunun etkisini ölçmeye kısmen yardımcı olsa da, bu artışların aynı zamanda meta fiyatlarının yükselmesi ve Düyun-u Umumiye'nin vergi tahsildarlarının bu kazalara girmesinden kaynaklandığı unutulmamalıdır. Birincisi, meta fiyatları 1890'ların sonundan Birinci Dünya Savaşı'na kadar oldukça istikrarlı bir artış içindeydiler. İkincisi, hat boyunca uzanan kazalardaki vergi toplama yöntemleri daha etkin bir hale gelmişti. Demiryoluna yatırım yapan Avrupalılara güvence sağlama çabalarının bir parçası olarak, Osmanlı İmparatorluğu çeşitli bölgelerdeki vergi gelirlerini toplama görevini Düyun-u Umumiye'ye vermişti. Düyun-u Umumiye memurları vergi toplama usullerine çeki düzen verdiler. Bu memurların daha dürüst ve ödüllendirici vergi

5 Donald C. Blaisdell, *European Financial Control in the Ottoman Empire* (New York, 1929), s. 6-7, Vincent Caillarol, "Turkey", *Encyclopedia Britannica* (11. basım), XXVII (1911), s. 426-442, A. du Velay, *Essai sur l'histoire financière de la Turquie* (Paris, 1903), s. 402-408.

6 Hesaplamalar OPDA (Düyun-u Umumiye İdaresi) Rapport annuel sur la gestion des dîmes, aghnams et revenus divers par le Conseil d'Administration de la Dette Publique Ottomane depuis son debut année '1304 (1888-9) Jusgu à la fin de l'exercice (1325 '1909-10'). İstanbul, 1900-1910'da bulunan istatistiklere dayanmaktadır.

toplama yöntemlerini başlattıkları genel bir kanıdır.⁷ Yukarıda sözü geçen dört bölge ile demiryolundan epeyce uzak iki Karadeniz kazası olan Trabzon ve Gümüşhane’de aynı usul-ler uygulanmıştı. Buna rağmen, Trabzon ve Gümüşhane’deki tarım vergileri yılda en az % 3,8 oranında artarken, demiryolu çevresinde yer alan dört kazada sadece % 1,5’lik bir yıllık artış görüldü.⁸ Her ne kadar, demiryolunun tarımsal üretimi, dolayısıyla da tarımsal vergileri arttırdığı bir gerçekse de, demiryolunun iktisadi kalkınma üzerindeki etkisini vergi artış-ları temelinde ölçerken ihtiyat gerekir.

Demiryolunun ekonomi üzerindeki etkisi, artan tahıl ve ta-ze meyve üretiminin rekabet gücü olan fiyatlarla sevkine im-kân veren yeni pazarlama ağlarının kurulduğu gözlemi yapıldığında belki de daha iyi anlaşılır.⁹ Örneğin yeni üretimi tem-sil eden demiryoluyla tahıl sevkiyatı on yıl içinde 6,2 milyon kantara ulaşmıştı.¹⁰ Benzer şekilde, Kuzeybatı Anadolu’nun taze meyve ve sebzeleri başkentte kolayca bulunur olmuşlar-dı. Ayrıca, kentin zenginlerinin demiryolu boyunca köşkler satın almalarıyla, demiryolu İstanbul yakınında hızlı bir ban-liyö gelişmesini başlatmıştı. Demiryolu ayrıca hükümetin ye-ni toprakları yerleşime açmasına ve 1902 yılına gelindiğin-de bu bölgelere Balkanlar’da kaybedilen topraklardan gelen 30.000 kadar göçmeni yerleştirebilmesine imkân vermişti.¹¹ Göçmenler ileri tarım tekniklerini ve şiddetle ihtiyaç duyulan sermayelerini de birlikte getirdiklerinden demiryolu do-laylı olarak tarımda ek gelişmelere de katkıda bulunmuştu.¹²

7 A.g.e., s. 1304-1315 (1888-9’dan 1899-1900’e), ayrıca A. du Velay, *Essai sur l’histoire financière de la Turquie depuis la règne du Sultan Mahmoud II Jusqu’à nos jours* (Paris, 1903), s. 535-539.

8 İstatistikler yukarıda 6. notta anılan kaynaklardan alınmıştır.

9 *The London Times* (3 Ocak 1905), s. 13.

10 Quataert, a.g.e., s. 148-149 ve söz konusu yapıtta anılan kaynaklar.

11 ZStA, AA 15071, Bl. 19r, İstanbul’dan Mertens, 2 Temmuz 1907.

12 ZStA, AA 8730, Bl. 30, ek bilgi için bkz. John Kolars ve Henry J. Malin, “Popu-lation and Accessibility: An analysis of Turkish Railroads”, *The Geographical*

Demiryolunda çalışmak

Anadolu ve Bağdat hatlarının yapımı, merkezi Frankfurt'ta olan ve hem Osmanlıları hem de yabancıları bazen yıllarca istihdam eden inşaat şirketlerince yürütülüyordu.¹³ İzmit-Ankara kesiminde inşaat ekipleri Haziran 1890'dan Aralık 1892'ye kadar aralıksız olarak çalıştılar; daha kısa olan Eskişehir-Konya hattı ise 1894'ün sonlarından itibaren işçilerine yedi ay süreyle iş imkânı sağladı. Bağdat hattında, 1904 yılında ilk 200 km.'lik bölümün tamamlanmasından sonra, inşaat 1911'e kadar durdu; ancak 1911'den sonra Haziran 1914'e kadar işe aralıksız devam edildi.¹⁴ Aynı dönemde, Alman İmparatorluğu'nda, Rusya'da ve başka ülkelerde yerli köylü nüfus demiryolu inşaatı için gerekli niteliksiz işgücünün başlıca kaynağını oluşturuyordu.¹⁵ Osmanlı demiryollarında da kırsal kesimde yaşayanlar bu tür işgücü ihtiyacının en büyük bölümünü karşılamaktaydı. Her ne kadar devletin bazı hatların yapımına yardım için cebri işgücü kullanmış olma ihtimali varsa da, pek çok kaynağa göre, en azından yüzyılın sonuna doğru ücretli işçiler doğrudan doğruya şirketler tarafından istihdam edilmekteydi.¹⁶ 1904 yılında İngiliz konsolosluğundan bir memur, Kon-

Review, LX, No. 2 (1970), s. 229-246, Wolf-Dieter Hutteroth, "The Influence of Social Structure on Land Division and Settlement in Inner Anatolia", Peter Benedict, Erol Tümertekin ve Fatma Mansur, ed., *Turkey Geographic and Social Perspectives* (Leiden, 1974) içinde, s. 19-47.

13 Hecker, a.g.e., s. 791, 1579-1580.

14 A.g.e., s. 791-2, 795, 1068-9; Anadolu Demiryolu kesiminde inşaat ortalama-sı yılda 140 km. idi.

15 Lothar Baar, *Die Berliner Industrie in der industriellen Revolution* (Berlin, 1966), 174.

16 BBA BEO 249935, 14.V.1326/Haziran 1908, Sadrazam'ın Ticaret ve Nafia Nezaret'i'ne gönderdiği bir yazıda gelecekteki demiryolu inşaatlarında ücretli zorunlu emek kullanımı tanımlanmaktadır. Arşiv belgelerinden, Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemindeki bayındırlık projelerinde ücret karşılığı zorunlu emek uygulamasının yaygın olduğu anlaşılmaktadır.

ya'nın hemen ötesindeki demiryolu inşaatı hakkında şunları söylüyordu:

Çok sayıda insanın –Türk, Ermeni ve Çerkez– Şiraz ve Erzurum gibi uzak yerlerden sırf işçi olarak çalışma ihtimali üzerine yaya olarak gelmiş olmaları dikkat çekicidir.¹⁷

On yıl sonra, başka gözlemciler Bayram Dere'nin güneyindeki kesimi inşa etmek üzere Sivas ve Karadeniz kıyılarından gelen işçiler olduğunu belirtiyorlardı.¹⁸ Başka bir kaynakta belirtildiğine göre demiryolu inşaatında çalıştırılan niteliksiz işçilerin çoğu Karadeniz bölgesinin kıyı kesimlerinden ve bunların çoğu Kürt'tü. İşçiler ekip halinde, “ekibinin tam olarak devamından sorumlu olan bir ekipbaşının yönetiminde tutuluyorlardı – Türkler birkaç lira kazandıktan sonra tehdit veya serzenişe aldırmadan işlerini bırakıp evlerine dönmeye eğilimli olduklarından bu gerekli bir tedbirdir.”¹⁹

Avrupalılar ise daha nitelikli ve yüksek ücretli işlerde çalışma imkânı buluyorlardı. “Duvarcılık gibi en alt düzeyde olsa bile beceri isteyen bütün işler hemen hemen her zaman yabancılar veya yerli Hristiyanlar tarafından yapılıyordu.”²⁰ Arabistan'daki eyaletlerde gerek Anadolu'da Osmanlı demiryolu hattının yapımında çalışan Avrupalıların çoğunu İtalyanlar oluşturuyordu.²¹ Eskişehir-Konya hattı ve Bağdat hattının Türk kesimlerindeki taşımacılık ve duvarcılık gibi nitelikli işler İtalyanların elindeydi.

17 FO, 424/106, Adana'dan Townshend, 23 Mart 1904, s. 34.

18 W.J. Childs, *Accross Asia Minor on Foot* (Londra, 1917), s. 266 ve Hecker, *a.g.e.*, s. 1683.

19 Büyük Britanya G.W. Prothero, genel yayın yönetmeni, *Anatolia*, (Londra, 1920), s. 70.

20 *A.g.e.*, BBA İradeler, D 100195, 1309/1891-2.

21 BBA BEO 126662, 27.IV.1319/Ağustos 1901, BEO 127178, 13.IV.1319/Temmuz 1901, BEO 133935, 20.X.1319/Ocak 1902.

Avrupalı işçilerle Osmanlı halkı arasında zaman zaman sorunlar ortaya çıkıyordu. 1895 yılının Noeli'nde İtalyan işçiler Konya sokaklarında silahlı olarak dolaşmak gereğini duymuşlardı.²² Zaman zaman karşılaştıkları aktif düşmanlığa karşı kendilerini savunmak için silaha ihtiyaç duyduklarını düşünmüş olabilirler. Örneğin, 1896'da İzmir-Kasaba hattı inşaatı Afyonkarahisar'a yaklaştığı sıralarda, İtalyan işçilerin bulunduğu bir ev silahlı Kürtlerin saldırısına uğramıştı. Mayıs 1896'da, Kürtler yabancı işçilerin bulunduğu bir başka barakaya saldırmış, pencerelerin dışına barikat kurup kapıdan içeri ateş etmişlerdi. Beş İtalyan ve iki Avusturyalı inşaat işçisi ölmüş, ve "baraka tamamen yağmalanmıştı."²³ Olay, Osmanlı Bankası'na yapılan baskının ve Reji'yle kaçakçılar arasındaki sorunların bir bunalım boyutlarına vardığı sırada meydana gelmişti. Her bölgeden "avare Kürtlerin varlığı nedeniyle" yabancı demiryolu işçilerinin içinde bulunduğu tehlikenin "ilgili tarafların inşaatı bırakıp vatanlarına dönmelerine karar vermelerine yol açan boyutlara vardığı"na ilişkin raporlar geliyordu.²⁴

Güçlüklere ve karşı koymalara rağmen hatlar tamamlandı. Anadolu ve Bağdat kesimleri açıldıkça demiryolu şirketleri çeşitli konumlardaki işçilerle tam-gün istihdam sağlar oldular. Örneğin Anadolu Demiryolu, 1.300 km.'lik hattı, köprüleri, makasları, yan hatlarıyla denetim, bakım ve tamir gerektirdiğinden, şirket ilanlar vererek temizleyiciler, bekçiler, gişe memurları, makasçılar, istasyon şefleri aramak-

22 Cl. Huart, *Konia, la ville des derviches tourneurs, souvenirs d'un voyage en Asie Mineure* (Paris, 1897), s. 76, FO 424/186, Konya'dan Keun, 28 Aralık 1895, s. 22; Childs, a.g.e., s. 277, ayrıca 1904'te meydana gelen diğer karışıklıklar için 47. nota bakınız.

23 GSt, III, Habt, Nr. 1101, 2 Haziran 1896, İstanbul'dan Saurma ve 8 Temmuz 1896, Bl. 2113 ve 2187. BBABEO 60725, 4.II.1314; 60946, 10.II.1314; 61183, 16.II.1314/Temmuz 1896, BEO 61603, 26.II.1314; 61815, 4.III.1314; 62025, 9.III.1314/Ağustos 1896 ve 62595, 28.III.1314/Eylül 1896.

24 GSt, III, Habt. Nr. 1101, İstanbul'dan Saurma, 2 Haziran 1896 tarihli rapor.

taydı. 1.417 kadar yük vagonu bakım ve yönetim gerektiriyor, 111 lokomotif için mühendis ve ateşçilere ihtiyaç duyuluyor, 261 yolcu vagonu için hizmet personeli gerekiyordu. Ve bütün bunlara ek olarak, merkezde idari personele ihtiyaç vardı.²⁵

Türk, Ermeni ve Rumlar, doğuştan Osmanlı uyruğu olanlar, işgücünün çoğunu oluşturuyordu; ancak Avrupa ülkelerinden gelip iş bulan ve Osmanlı uyruğuna geçenler de vardı. Daha sonra bunlardan da Osmanlı uyruğu olarak söz edilmektedir.²⁶

Sonradan sendikacı olan bir doktorun ve şirket müdürünün hikâyeleri Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryollarında çalışmaya gelen yabancıları bekleyen değişik kariyerlere birer örnektir. 1908'de demiryolu işçileri sendikasının kurulmasına katkıda bulunan Arhangelos Gavril Yunan kökenli bir tıp doktoruydu; sendikanın başkanlığını yaptıktan sonra kariyeri ümitsizlik içinde sona erecekti. "Pek çok bölgede" çalıştıktan sonra Anadolu hattında sağlık hizmetleri şefi olmuş ve hizmeti sırasında Osmanlı uyruğuna geçmişti.²⁷

Yöneticiler kesimine bakıldığında ise Edouard Huguenin (Paşa)'nın çok daha iyi belgelenmiş kariyeri Osmanlı demiryollarındaki hizmetin sağlayabileceği çeşitli fırsatları gösterir. 1856'da İsviçre'de Neuchatel'de doğan Jules-Edouard Huguenin-Vuillemin'in becerikli ve zeki bir sigara taciri olduğu söylenir. Bir süre Jura Sanayi Demiryolu'nda bir istasyonda çalıştı, 1879 ilkbaharında Türkiye'ye giderek

25 Hecker, *a.g.e.*, s. 1287-194 ve ARC raporları, 1889-1914.

26 BBA BEO 693/2, telgraf no. 500, s. 373-374, Aydın Valisi, 15 Eylül 1324 ve No. 501, s. 373-375, 15 Eylül 1324/Eylül 1908. 1908'den itibaren Konya'daki sulama tesisleri için çok sayıda İtalyan, Avusturyalı ve Kürt işe alınmıştı. Bkz. AA Türki, 152, Bd. 45, Konya'dan Bruge, 18 Temmuz 1908.

27 A. Gabriel, *Les dessous de l'administration des chemins de fer Ottomans d'Anatolie et de Bagdad* (İstanbul, 1911), *Jeune Turc'te* 5 Temmuz 1910'da yayınlanan bir makalenin kopyası, s. 196 ve ayrıca s. iii-vi, s. 155.

1926'daki ölümüne kadar bu ülkede kaldı. Önce, Haydarpaşa-Izmit hattının kontrolörlük bölümünde küçük bir memur olarak çalıştı, orada Genel Müdür Kuhlmann'ın dikkatini çekti ve 1889 yılında, Ankara hattının imtiyazının alınmasından hemen sonra şirketin genel sekreterliğine getirildi. Huguenin bu görevdeyken Anadolu Demiryolu'nun yönetimini İsviçre modeline göre biçimlendirdi ve hattın hızla gelişmesini yönetti. Kuhlmann'ın yerine Zander genel müdürlüğe tayin edildiğinde, Huguenin genel müdür yardımcılığına getirildi ve Bağdat hattının kurulmasında hayati bir rol oynadı. Daha sonra Zander'in yerine Helferrich getirildi. Helferrich 1908 Şubat'ının sonunda Deutsche Bank'ta yönetim kurulu üyesi olmak üzere Berlin'e giderken Anadolu Demiryolu'nun genel müdürlük görevine Huguenin'i getirdi. 1911'e gelindiğinde Huguenin, dört demiryolunun –Bağdat, Mersin-Adana, İzmir-Kasaba ve Selanik-Manastır– ve Haydarpaşa Liman Şirketi'nin yönetim kurullarında yer alıyordu. Bomonti Bira Fabrikası'nın en büyük ortaklarından biriydi ve daha 1899'da *Stamboul* gazetesinin en büyük hissedarı olmuştu. Hemen hemen her yıl iki ay İsviçre'de tatil yapıyor ve orada Osmanlı Demiryolları'nda çalışmak isteyen İsviçrelilere yaptığı büyük hizmetlerle tanınıyordu. Kayın-pederine demiryolu yönetiminde bir iş bulduktan başka işe başladığı kontrolörlük bölümünü İsviçrelilere ayırmıştı. Osmanlı İmparatorluğu'ndaki hizmeti Huguenin'i zengin, güçlü ve saygın bir kişi yapmıştı. Alman Kayzeri'nin 1898'deki İstanbul ziyareti sırasında Huguenin dördüncü sınıf Kırmızı Kartal nişanını almış, daha sonra Fransız l'égion d'honneur nişanını takmıştı. Ayrıca, Belçika ve İtalyan hükümetleri ve Vatikan'da Huguenin'i nişanlarla ödüllendirmişlerdi. Sultan Abdülhamid'den Osmaniye ve Mecidiye nişanlarını almıştı. Anadolu Demiryolları müdürü Saray'la ve Jön Türklerin nefret ettiği bazı kişilerle yakın ilişkiler içindeydi. Bu ilişkileri-

ne rağmen, 3 Şubat 1926'da İstanbul'daki ani ölümüne kadar II. Meşrutiyet ve Cumhuriyet döneminde de başarılı kariyerini korumuştur.²⁸

Anadolu ve Bağdat hatlarının Almanlar tarafından finanse edilmesinin İstanbul'daki üst yönetimde genel olarak Almanların hâkim olması sonucunu verdiği düşünülürse, Huguenin'in kariyeri daha da şaşırtıcı gelecektir. Alman milliyetçileri, şirketin Alman kültürünü teşvik amacıyla istihdam politikasında kendi vatandaşlarını tercih edeceğini varsıyorlardı. 1901 ve 1908 yıllarında Reichstag üyeleri ve Yurtdışındaki Alman Kültürü Derneği, şirketi Alman kültürünün mezar kazıcısı olmakla suçladılar. Şirketin Almanya'daki yöneticileri iddiaları reddettiler ve cevaplarında şirketin politikaları hakkında değerli bilgiler verdiler. Yöneticiler, örneğin, şirketin Haydarpaşa ve Eskişehir'deki Alman okullarını kurmuş olduğunu ve Türkiye'deki benzer kuruluşlar için büyük harcamalar yaptığını belirttiler. Eskişehir'deki okulda öğretim dilinin Almanca olduğunu ve 108 öğrenciden 87'sinin şirket memurlarının çocukları olduğunu bildirdiler.²⁹

Ayrıca, demiryolunda çalışanların etnik dağılımı hakkında epeyce bilgi de verdiler. 1901 yılında yapılan bu savunma şirket yönetici kadrosunun, bakım servisi, atölye, teknik servis ve muhasebe bölümlerinin şefleri, ilk genel müdür ve yönetim kurulu başkanı da dahil olmak üzere, genellikle Alman uyruklulardan oluştuğunu gösteriyordu.³⁰ Gerçek-

28 Le véritable Messager beiteux de Neuchâtel pour l'an de grace. 1927, s. 44-45, Gabriel, a.g.e., s. 104-107, 133-134. AA Türki 110, Bd. 31, *Deutsche Tageszeitung*'dan (22 Mart 1901) kupür, *Levant Herald* (24 Şubat 1908), s. 1; Pech, a.g.e., s. 54, 75, 90, 103, 202 ve 323; Thobie, a.g.e., s. 42, n. 199. Ayrıca RCL'de Fransız Ticaret Odası'nın aktif bir üyesi olduğu belirtiliyor.

29 AA Türki 110, Bd. 31, *Deutsche Tageszeitung*'dan (22 Mart 1901) kupür; AA Türki 152, Bd. 45, Gwinner ve Helferrich'in Yurtdışında Alman Kültürü Derneği başkanı Hentig'e yazdıkları 7 Eylül 1908 tarihli mektup.

30 29. notta anılan kupür.

ten de, en yüksek makam olan genel müdürlük Huguenin'in tayinine kadar Alman uyrukluların elindeydi.³¹ Kendilerini milliyetçi eleştirilere karşı savunan yönetim kurulu üyeleri 1908 yılında 14 şirket yöneticisinin aylık kazançlarının 1.000 franktan fazla olduğunu açıklıyorlardı. Bunların, şirketin İstanbul'daki üst düzey yöneticileri olduğu varsayılabilir. Üst düzey yöneticilerinin % 43'ü imparatorluk Almanya'sının uyrukları, % 21'i ise Almanca konuşan İsviçreli ve Avusturyalıydı. Demek ki üst düzey yöneticilerin hemen hemen üçte ikisi kültürleri itibariyle Almandı. Aynı veriler, yüksek kazançlı görevlerin ezici bir üstünlükle Avrupalıların elinde olduğunu da gösterir; bu tür görevlerde sadece iki Osmanlı uyruğu –toplamın % 14'ü– bulunmaktaydı.³² Ayrıca, şirketin yönetim birimlerini oluşturan on bölümün amirlerine bakıldığında da Avrupalıların çoğunlukta olduğu görülür. Yedi bölümün başında Avrupalılar, diğer bir bölümün başında ise (Osmanlı uyruğu oldukları varsayılan) Ermeniler vardı. Demiryolu işletmeciliğinin uluslararası niteliğine paralel olarak, yedi Avrupalı yönetici dört ayrı ülkenin, Almanya, Fransa, İsviçre ve Avusturya'nın uyruklarıydı.³³

Hemen bir alt düzeydeki görevlerin çoğunluğu da yine Avrupalıların elindeydi. 1901 yılı raporuna göre "orta kademeye yöneticilerin çoğunluğu" Almandı.³⁴ Şirket yönetim kurulunun 1908 tarihli yazısında, Osmanlı uyruğu olmayan "sürekli kadrodaki" 207 görevlinin ulusal kökenleri gösterilmektedir; burada da benzer bulgular ortaya çıkar. Bu gö-

31 Gabriel, s. 103'te Alman çıkarları ve dilini savunduğu için Huguenin ağır bir şekilde eleştirilmektedir.

32 29. notta anılan mektup. Kuşkusuz, Avrupa'da doğup sonradan Osmanlı uyruğuna geçenler de Osmanlı uyruğu olabilirdi. 1906'da bir gazetede "sadece önemli görevler"ın Almanlara ait olduğu belirtiliyordu. ZStA, Pressarchiv, 8390, (21 Şubat 1906), Bl. 11.

33 Gabriel, a.g.e., s. 103, Ayrıca ZStA, Pressarchiv 6033, 25 Nisan 1903, Bl. 20.

34 29. notta anılan kupür.

revlilerin beşte birinden biraz fazlası imparatorluk Almanyası uyrukları, % 26'sı ise Almanca konuşan Avusturyalı ve İsviçrelilerdi. Demek ki sürekli istihdam edilen görevlilerin % 47 kadarını anadili Almanca olanlar oluşturmaktadır. Bu düzeydeki diğer Avrupalıların ülkelerine göre dağılımı şöyledir: İtalya (% 15), Yunanistan (% 12), Alman olmayan İsviçreli (% 5), Fransa (% 10), Belçika (% 3), ve diğerleri (% 7).³⁵ Orta kademe görevlilerin hemen hemen yarısı, genellikle büro işlerinde ve istasyonlarda çalışan Osmanlı uyruğu Rum ve Ermenilerdi.³⁶

En alt düzeyde ise, çalışanların onda dokuzu kadarı, şirketin toplam işgücünün çoğunluğunu oluşturan Osmanlı uyruklarıydı. Bunların pek azının Ermeni veya Rum olmasına karşılık, trenlerde, lokomotiflerde, demiryolu hattında ve atölyelerde çalışanların çoğunu Türkler oluşturuyordu: "Tren personeli (ve) işçileri Türktür."³⁷ Ankara ve Konya demiryolu hatlarına bakım teçhizatının bulunduğu Eskişehir atölyelerinde çalışan 420 işçinin % 80'den fazlası Türktü. Bir demiryolu kavşağı olan bu şehirde şirket çoğu Rum ve Ermeni olan 140 kişiyi bekçi ve istasyon personeli olarak çalıştırıyordu.³⁸

Özetle, demiryollarında çalışanların % 90'ının Osmanlı uyruğu olmasına karşılık, en üst düzeydeki ve bol kazançlı görevler Avrupalılara (özellikle Almanlara) aitti. Orta ka-

35 29. notta anılan mektup (iki müdür ekleme yapmışlardı; 209 yerine 207 olacak).

36 Gabriel, *a.g.e.*, s. 131-133'te orta kademe görevlilerin yarısının, Hecker, *a.g.e.*, 1291'de ise görevlilerin çoğunun Osmanlı uyruğu Rum ve Ermeniler olduğu ileri sürülmektedir. Hecker'in daha doğru olması muhtemel.

37 Hecker, *a.g.e.*, 1291. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra yazılan Prothero, *a.g.e.*, s. 70'de "demiryollarının çoğunda makinist, ateşçi ve kâtiplerin hepsinin ya yabancı ya da Osmanlı uyruğu Hristiyanlar" olduğu belirtiliyor.

38 *The London Times* (28 Aralık 1904), ZStA, AA 1796, Bl. 104'teki kupür. Hecker, atölyelerde 350 Türk'ün çalıştırıldığını belirtmektedir. Bu rakam, bir gruptaki 280 işçinin % 80'inin, 140 kişilik bir başka grupta ise işçilerin tümünün Türk olduğu şeklindeki *Times* tahminine yaklaşılmaktadır; gazete, ayrıca, üçüncü bir grubun bütünüyle Rum ve Ermenilerden oluştuğunu yazıyor.

deme görevlerdeki Avrupalıların sayısı aynı düzeydeki Osmanlı uyruğu Hristiyanların sayısına hemen hemen eşitti. En alt kategorideki görevlerin çoğunda Müslüman Türkler çalışıyordu.

Osmanlı uyruğu Türk, Rum ve Ermeniler, Avrupalı yöneticiler hakkındaki şikâyetlerini pek çok kere dile getirmişlerdir. Aynı işi yapan Avrupalılarla eşit ücret almamaktan, iltimasçılıktan, yaşama koşullarına ilgi gösterilmemesinden ve sertlikten yakınıyorlardı. Büro işlerinde, yabancıların Osmanlılardan daha fazla ücret aldıklarını ve tamir atölyelerinde çalışan yabancı işçilerin ücretlerinin Osmanlı uyruğu işçilerden % 50 daha fazla olduğunu gösterecek bazı özel kanıtlar vardır.³⁹ Ermeni istasyon şefi Türk ateşçinin iki katı ücret alıyor olabilirdi; ama Avrupalı âmirinin maaşı bu ücretin birkaç katıydı.⁴⁰

Yönetim, Avrupalıları tercih ettiğinden Osmanlı uyruklarının üst düzey görevleri edinmesi çok zordu. 1899'da *Times*'da çıkan bir haberde Anadolu Demiryolu Şirketi'yle eski Haydarpasha-Izmit hattında çalışan personel arasındaki sorunlar anlatılıyordu. Gazete, şirketin “yerlileri, özellikle Türkleri safdışı bırakma çabasında olduğu görünümünü verdiği”ni ve “geçim araçlarından yoksun kalan Türklerin doğal olarak kaygılı olduklarını” yazıyordu.⁴¹ Bir Alman gazetesi şirketin hiçbir iş yapmayan birçok memur tespit ettiğini belirterek şirketi savundu. Şirketin, “işçilere değil memurlara”, sadece Türklere değil hem Hristiyanlara hem de

39 Gabriel, a.g.e., s. 114, 132-133, RCL, 31 Ağustos 1908, 235-6'da bir inşaat şantiyesinde çalışan İtalyanlar günde 35-40 kuruş ücret alırlarken, aynı işi yapan Osmanlı uyruğu Rumların ücretinin 15 kuruş olduğu yazılıdır. 28 Ağustos 1908 tarihli *İkdam*'da ise ücretlerin eşit olduğu belirtiliyor.

40 Gabriel, a.g.e., s. 135'te müdürlerin maaşlarından söz edilmektedir; 1896'da çeşitli kategorilerdeki demiryolu işçilerinin ücretleri için USCR, 1896, II, s. 502 ve Special Consular Reports, Money and Prices in Foreign Countries, XIII, Part I, s. 209'a bakınız.

41 AA Türki 142, Bd. 3'e ekli 4 Kasım 1889 tarihli kupür.

Müslümanlara yol verdiği belirtiliyordu.⁴² Bu şirket açısından akılcı bir tedbirdi. Ne var ki, işten çıkarılanlar yerlerine “ülkeye yeni gelmiş olan, iş tecrübesi, ülke veya dili hakkındaki bilgisi bulunmayan Almanlar ve Yahudiler” alındığı zaman, bu işlemi tabiatıyla ayrımcılık olarak değerlendirdiler.⁴³ Gerçekte, yöneticiler, genç, iyi eğitilmemiş ve demiryolu tecrübesi olmayan Avrupalıları, çoğu zaman kendi ülkelerinin vatandaşlarını, yönetici stajyer olarak getiriyorlardı.⁴⁴

Avrupalıların denetiminde olan şirketin sosyal haklar politikası da Osmanlı memur ve işçilerin aleyhine sürdürülüyordu. Örneğin 1907 yılı sonunda kurulan emeklilik fonu programına sadece maaşlı şirket personeli katılabiliyordu. Aylık maaş değil de gündelik ücret alan işçiler –yani personelin çoğu– bu programın dışında tutulmuştu.⁴⁵ Bu genellikle Avrupalıların elinde bulunan görevlerin bir alt düzeyinde yer alan Osmanlı uyruğu Hristiyanların gözünden kaçmadı. Dolayısıyla, sendikalaşma faaliyeti bu tür personel arasında daha çok kabul gördü. Çoğunluğunu Türklerin oluşturduğu en alt kademelikler pek çok şekilde eziliyorlardı. Örneğin, 1899’da, ardarda gelen iki kötü hasat yılından sonra Şirket’in taşıdığı yük ve gelirleri azalmıştı. O yılın Kasım ayında demiryolu hat bakım bölümünün Fransız yöneticisi bir tasarruf planını uygulamaya koydu. Gündelik ücret alan işçilere artık saat ücreti veriliyor, yağmur veya benzer nedenlerle çalışamadıkları zaman işçilere ücret ödenmiyordu.⁴⁶ Ayrıca, yaralanan işçiler ücret almadan haf-

42 A.g.e., 20 Kasım 1889 tarihli *Kölnische Zeitung*’dan kupür.

43 Bkz. 40. not. BBA İradeler, SD 3979, 18.VI.1301/Nisan 1884’te İzmit hattındaki görevlilerin önceki yıllardaki mali yolsuzluklarından söz ediliyor.

44 Gabriel, a.g.e., s. 102, 132-133.

45 ARC, 1907 raporu, Statuts de la Caisse de retraits des agents du Chemin de fer ottoman d’Anatolie (İstanbul, 1907); Gabriel, a.g.e., s. 139-155.

46 Gabriel, a.g.e., s. 111-112.

tararca hastanede yatıyorlardı. Maaşlı personel hastalandığında işten atılıyor ve ancak gündelik ücretli olarak yeniden işe alınıyordu.⁴⁷ Daha da kötüsü, bazı işçilere zalimce davranılıyordu. Bir keresinde, 1904 yılında, bu davranış biçimi işçilerin iş bırakmalarına yol açmıştı. Son olarak, Alman yöneticiler, personeli, Almanya'da olağan karşılanabilecek ancak Osmanlı İmparatorluğu'nda tahakküm olarak görülen bir dizi ince ve sıkı kurala tabi tutmakla ün yapmışlardı.⁴⁸

Sendikanın kuruluşu ve 1908 grevi

Hayat pahalılığının 1907 ve 1908 yıllarında hızla artması, Osmanlı İmparatorluğu dışındaki demiryolu işçilerine yapılan ajitasyon ve 1908 Devrimi işçilerin huzursuzluğunu arttırarak, Ağustos 1908 ortalarında bir sendikanın kurulmasına ve ertesi ay bir grevin başlamasına yol açtı. İki yıl üst üste Osmanlı İmparatorluğu'nun birçok bölgesinde alınan kötü hasat ekmeçlik tahıl arzını düşürmüş, sert geçen kış ve kurak yaz sürülerde kayıplar meydana getirerek et fiyatlarında olağanüstü bir tırmanmaya yol açmıştı. Aynı zamanda, ABD gibi dünya pazarına tahıl ihraç eden başlıca üretici ülkelerin yanı sıra Osmanlı İmparatorluğu'nun tahıl ihtiyacının önemli bir bölümünü karşılayan Romanya ve Bulgaristan'da da üretim düşerek, mevcut stokları daha da azaltmıştı. 1907 ve 1908 yılları boyunca, doğal afetler hiçbir umut ışığı olmaksızın birbirini izlerken ülkedeki tahıl ve ekmeç fiyatları tırmanmaktaydı.⁴⁹ Doğal olayların başlattığı bu fiyat artışları demiryolu işçilerinin sabit kaldı-

47 Gabriel, *a.g.e.*, s. 156-157.

48 *A.g.e.*, BBA BEO 18123, 14.VII.1322/Eylül 1904, *The London Times* (3 Ekim 1905), ZSİA, AA 6667, Bl. 118'deki kupür.

49 Donald Quataert, "The Economic Climate of the 'Young Turk Revolution' of 1908", *Journal of Modern History* (Eylül 1979). On Demand Publication D1147.

ğı bir dönemde gerçekleşmişti. Yani, gerçek-gelirler sürekli düşmekteydi.⁵⁰

1907 yılı boyunca, demiryolu işçilerinin huzursuzluğu iktisadi nedenlerle arttı. Ocak 1907’de Bulgaristan’daki demiryolu görevlilerinin grev ilanından sonra, pek çok Osmanlının epeyce ilgi duyduğu bir ülke olan Hindistan’da demiryolu işçileri 1907 Kasımı’nda on dört gün sürecek bir grev başlatmışlardı. Aynı yılın sonunda, Bulgaristan’ın Filibe şehrini Edirne Selanik ve İstanbul’a bağlayan hattın Osmanlı kesiminde çalışan memur ve işçiler bir sendika kurup ücretlerinin Bulgaristan’daki meslektaşlarının ücret düzeyine ulaşacak şekilde arttırılmasını talep ettiler.⁵¹ Düşük ücretlerden, uzun çalışma saatlerinden ve sosyal hakların yokluğundan şikâyetleri, Anadolu Demiryolları’nda çalışanların daha sonra ortaya koyacakları şikâyetlere çok benziyordu; bu demiryolu işçilerinin örgütlenme modelinin Avrupa’dan önce Balkanlar’a ve Türkiye’nin Avrupa topraklarına, daha sonra Anadolu demiryolu sistemine yayıldığını gösterir. 1907 Temmuz’unda Anadolu hattı personeli yönetime başvurarak “büyük bir sorun olan hayat pahalılığının” incelenmesini ve ücret ve maaşların arttırılarak “bu soruna çare bulunmasını” istediler.⁵² 31 Aralık 1907’de hissedarlar olağanüstü genel kurulu toplandı. İşçi talepleri karşısında kurulun vardığı sonuç, ücretli personel için 1,5 milyon franklık bir emeklilik fonu oluşturmaktı. Emeklilik programı hükümleri yevmiyeli işçileri dışarıda bırakıp sadece maaşlı personeli ilgilendirdiğinden şirketin işçiler arasındaki

50 Yukarıda 40. notta anılan kaynaklar.

51 ZStA (Merseburg), Min. des Innern, Rep. 77, Tit 2514, Nr. 5, bd. 3, Bl. 229-229r, 256-256r, HHStA, AA, F31, K8, 27 Ağustos 1908, Viyana; Velikov (1964), s. 41.

52 “Compte-Rendu de la 3me Assemblée Générale du 27 Août 1908”, (Anadolu Demiryolu Şirketi Çalışanları), ZStA, AA (Merseburg) Rep. 93, Abt. E., Nr. 396, Bl. 106-109r’a ekli.

huzursuzlukla ilgili kaygılarının maaşlı personeline yönelik olduğu anlaşılıyor.⁵³

Temmuz 1908'de Osmanlı Anayasası yeniden yürürlüğe girince işçiler bunun kendilerine çalışma koşullarını iyileştirme fırsatı sağlayacağını düşündüler. Anayasa'nın yeniden işlerlik kazanmasından üç hafta sonra, 13 Ağustos 1908'de, "her mevki ve dereceden" işçilerin katıldığı bir toplantıda Anadolu Demiryolları İşçileri Sendikası kuruldu.⁵⁴ Yeni kurulan sendika Türk olmayan, belki de Osmanlı uyruğu bile olmayan personel tarafından yönetiliyordu. İlk toplantıda 37 yönetici seçildi. Bunlardan sadece beşi Türktü; geri kalanlar Balkan, Rum veya Ermeni kökenliydi. Talep ve açıklamaları, şirketle ve hükümetle çatışmaya girmekten kaçınmaları gözönüne alınırsa, yöneticilerin sağ kanat bir sosyal demokrat topluluk oldukları söylenebilir. Ancak, sendika, pek çok Osmanlının gözünde, garip, tehditkâr ve epeyce radikal bir kuruluştu.

Sendika üyeleri, başkan, başkan yardımcısı, sekreter ve bir danışmanı, başka şirketlerin, özellikle Osmanlı Bankası'nın verdiği gibi, yüksek bir ücret artışı talep etmekle görevlendirdiler. 13 Ağustos günü, genel kurul "her türlü bireysel faaliyeti, kışkırtıcı hücumları ve amirlere karşı her türlü saygısızlık gösterisini" yasakladı. Kurul, sükûnet, çalışma ve disiplin tavsiyeleriyle sona erdi.⁵⁵ Dört gün sonra, komite görevini yerine getirerek ücret artışı istedi.⁵⁶

O sıralarda tatilde olan Huguenin'in yokluğu, bazı yöneticilerin paniğe kapılmasına neden oldu. Huguenin'in kayın-pederi istifaya kalkışmış, bir başka üst-düzey yönetici işçilerden birinin taktığı özgürlük kokartını "o pis şeyi çıkar"

53 Yıllık rapor ve broşür için 45. nota bakınız.

54 "Procès Verbal de l'Assemblée Générale des employés du C.F.O.A. en date du 13 Août 1908", AA Türki 152, Bd. 45, Bl. 122'ye ekli, basılı, iki sayfa.

55 Bkz. 54. not.

56 Gabriel, a.g.e., s. 157.

diyerek koparmıştı.⁵⁷ Genel müdür İsviçre tatilini yarıda keserek 22 Ağustos'ta döndü.⁵⁸ Sendika ikinci genel toplantısını yaptı. Açılış konuşmasında, sözcü, yönetimin sendikanın varlığını İttihat ve Terakki Cemiyeti'ne bildirmiş olduğunu belirtti. "Biz ne grevciyiz ne de devrimci" cümlesini defalarca tekrarlayan konuşmacı, üyeleri huzur ve düzeni devam ettirmeye çağırdı. Sendika, protestolarını barışçı bir biçimde yapmalı, düşmanlara kendilerine karşı kullanacakları silahlar vermemeliydi. "Grevin düşmanlarımızın gizli isteği olduğunu" pek iyi bildiklerini belirtti. Barışçı ve yasal olan her yola başvurulmaktaydı. Konuşmacı, "davamız haklı olduğu için aşırı önlemlere gerek yoktur," diyordu. Sendika komitesi "dolgun bir ücret artışı için "saygılı bir istekte" bulunmuştu. Konuşmacı, bunun grubun taleplerinden "en âcili" olduğunu belirtiyordu. Konuşmacıya göre sabır gerekliydi. Herkes şirketin kararını beklemeliydi. Sendika sözcüsü konuşması boyunca sık sık; saflara ayrılık tohumu ekmek isteyen kışkırtıcı ve entrikacılar uyulmaması için herkesi uyardı. Düşmanların "bizi parçalamak niyetiyle aramızda kargaşa, kuşku, uyumsuzluk ve güvensizlik yayma" çabalarına karşı birlik korunmalı ve sağlamlaştırılmalıydı.⁵⁹

Daha sonra "güzide avukat" Adil Bey'in sabır telkiniyle başlayan konuşması yaklaşık bir saat sürdü. Adil Bey'e göre, birçok alternatif çözüm yolu mevcut olduğundan greve gerek yoktu. Ayrıca, sendika Deutsche Bank'a Alman Sefiri'ne veya Nafia ya da Adalet Nezaretlerine başvurabilirdi. Topluluğun örgütün bazı üyelerinin yabancı olması nedeniyle yasadışı olduğu şeklindeki iddialardan ürkmesine gerek olmadığını belirtti. "Biz Osmanlılar, vatandaşlarımızla yaban-

57 *Stamboul*, (22 Temmuz 1908), *La Turquie* (17 Ağustos 1908), Gabriel, a.g.e., s. 180'de anılmıştır.

58 *Stamboul* (22 Ağustos 1908).

59 "Compte-Rendu de la 2me Assemblée Générale du 22 Août 1908", AA Türkiye 152, Bd. 45, Bl. 121'e ekli, basılı, 7 sayfa.

cı dostlarının arasında hiçbir zaman ayırım yapmadık,” dedi. Kur’an ve Şeriat’ta ırk, milliyet veya dinine bakılmaksızın bütün insanlara eşit muamele vardı. Daha sonra, Osmanlıların yabancıları her zaman bir grup olarak iyi karşıladıklarını, ancak mevcudiyetleriyle başkalarına zarar veren yabancı kişilerin bu muameleyi beklememeleri gerektiği yolunda uyarıda bulundu.⁶⁰

Demiryolu şirketinin yöneticileri sendikanın taleplerini reddettiler. Bu arada, Alman Sefiri Marschall Sadrazam ve Hariciye Nazırı’yla görüştü.⁶¹ Huguenin, hükümete sendikanın devrimciler ve anarşistlerden ibaret olduğunu, Haydarpaşa Garı’nın kan gölüne dönüştüğünü söyledi.⁶² İşçi taleplerine karşı gösterilen bu hırçın tepkiye Anayasa’nın yeniden yürürlüğe konmasını izleyen günlerde sıkça rastlanır. Örneğin, 13 Ağustos’ta Huguenin’in en büyük ortağı olduğu *Stamboul* gazetesinde aşağıdan gelen anarşi ve İstanbul sokaklarında sınıf savaşı çıktığına dair hezeyanlar yer alıyordu. Sendikalaşma çabaları İstanbul’da yaşayan Batılıların çoğuna Terör veya Paris Komünü günlerini çağrıştırıyor, Avrupa’da olduğu gibi işçilerin ayaklanacağı korkusuna yol açıyordu. Bu beklentiler 1908 Temmuz’unda Anayasa’nın yürürlüğe girmesi öncesi ve sonrasında meydana gelen olaylardan kaynaklanıyordu. Temmuz 1908 öncesinde imparatorluğun birçok bölgesinde ekmek ayaklanmaları ve benzer karışıklıklar ortaya çıkıp daha sonra her yerde grevler patlak verince Avrupalıların korkuları artmıştı. Bu açıdan, Huguenin’in söyledikleri ve *Stamboul* gazetesinde yazılanlar sendika liderinin ve avukat Adil Bey’in konuşmalarına yakındı. Hepsi karışıklıkların toplumsal bir kargaşaya yol açacağı konusundaki ciddi kaygılarını dile getiriyorlardı.

60 A.g.e.

61 *İkdam* (27 Ağustos 1908), s. 2 ve *Stamboul* (27 Ağustos 1908).

62 Bkz. 52. not.

Sendikaya göre, genel müdür, işçilerin taleplerine karşı “gittikçe daha saldırgan ve uzlaşmaz” bir tavır takınıyordu. Bunun üzerine sendika komitesi üyelere genel müdürün işine son verilmesini önerdi. Sendikanın 27 Ağustos günü Haydarpaşa’da yapılan 3. genel kurulunda bu öneri oybirliği ile kabul edildi.⁶³ Bu arada 26 Ağustos 1908 günü Sadrazam, İttihat ve Terakki Cemiyeti, Sefir Marschall, Berlin’deki Deutsche Bank, İstanbul’daki yönetim kurulu üyesi Kautz ve Huguenin’e aşağıdaki telgraf gönderildi:

Anadolu Demiryolu Şirketi personeli örgütünün, durumun iyileştirilmesi ve on dokuz yıldır devam eden üzücü, despotça, zâlimâne, aşağılayıcı ve keyfi uygulamalara son verilmesi için genel müdür Huguenin’e yaptığı ricalar sonuçsuz kalmıştır, personel genel müdürünün işine son verilmesini oybirliğiyle talep etmektedir. Bu işlem üç gün içinde yapılmalıdır; talebin reddi halinde, personel ortaya çıkacak sonuçlardan sorumlu olmayacaktır.⁶⁴

Üçüncü genel kurula sunulan bir raporda sendika başlıca şikâyetlerini sıralıyordu; bunların başında birkaç gözde eleman bol maaş alır ve terfi ederken ücretlerin düşük ve terfilerin kısıtlı olması geliyordu. Sendika, durumun düzeltilmesi için gösterilen çabaları gözden geçirdikten sonra, Huguenin’in işine son verilmesini talep etmek için personelin di-

63 A.g.e., s. 59. nota ve Gabriel, a.g.e., s. 164’e bakınız.

64 Metin 52. notta anılan kaynakta, 15 Eylül 1908 tarihli *İhdam*’da ve ilk olarak 1935’te 1908’de *Ecnebi Sermayesine Karşı İlk Kalkınmalar* adıyla basılan H.A. Şanda, *Türkiye’de 54 Yıl Önceki İşçi Hareketleri* (İstanbul, 1962), s. 19’da mevcuttur. Kadıköy’den 23.30’da çekilen telgrafın tam metni ayrıca AA Türkiye 152, Bd. 45’te bulunmaktadır.

Telgrafın çekiliş zamanı ile toplantının yapıldığı bildirilen tarih arasında bir çelişki vardır. Bildirilen toplantı tarihinde bir yanlışlık olabilir; 52. nottaki kaynağın başlığında ve bir kere de metninde 27 Ağustos 1908 tarihi geçmekteyse de, basılı metnin sonunda 13 Ağustos (yeni takvimle 26 Ağustos) 1908 tarihi verilmektedir. Ya da, sendika yöneticileri telgrafı üyeler tarafından resmen onaylanmadan 26 Ağustos akşamı göndermiş olabilirler.

ğer konuları bir yana bıraktığını açıkladı. Sendika komitesi, şirket yönetim kuruluna başvuracağını, istenen sonuç alınmazsa Huguenin'in işine son verilmesi için hissedarlar genel kurulunu toplantıya çağıracağını açıkladı. Komite, ayrıca, devlet için vazgeçilmez bir araç olan demiryoluna karşı vatanseverce bir yaklaşım içinde olduğunu belirtiyordu.

Osmanlı olsun veya olmasın bütün kapitalistlerin mülkünü kutsal saydığımızı hükümet bilmelidir; bu mülkün bir tek zerresinin bile kaybolmayacağını temin ederiz.⁶⁵

Sendika, ayrıca genel müdürün kişisel güvenliğini de garanti ediyordu. Toplantı sonunda, sendika, personelin kutsal saydığı görev ve işlerine barış içinde devam ettiklerini açıkladı.⁶⁶

İstanbul ve Berlin'deki yöneticiler yapılan görüşmelerde genel müdürün işten alınmasını tartışmayı reddettiler, ücret sorunlarında ise biraz daha esnek davrandılar.⁶⁷ 27 Ağustos'ta yeni Dahiliye Nazırı Hakkı Bey, Sefir Marschall genel müdür Huguenin ve demiryolu yönetim kurulunun üyeleri Testa ve Kautz'la bir toplantı yaptı. Daha sonra, Testa ve Kautz Haydarpaşa'ya giderek sendika komitesinden beş kişilik bir heyetle görüştüler. Genel Müdür'ün işten alınması talebi reddedildi.⁶⁸ Şirket temsilcileri ücret konusunda ise daha ayrıntılı önerilere ihtiyaç olduğunu ve konunun acilen dikkate alınacağını belirttiler.⁶⁹ Ertesi gün Berlin'deki Deutsche Bank yöneticisi Helferrich, sorunları çözüme kavuşturması koşuluyla ücret artışını kabul ettiğini bildirdi.⁷⁰

65 Bkz. 52. not.

66 A.g.c.

67 AA Türkei 152, Bd. 45, Tarabya'dan Marschall, 27 Ağustos 1908, Berlin'den Helferrich, 28 Ağustos 1908.

68 AA Türkei 152, Bd. 45, Tarabya'dan Marschall, 27 Ağustos 1908.

69 A.g.c., ayrıca Testa, Kautz ve Gross, 29 Ağustos 1908.

70 AA Türkei 152, Bd. 45, 28 Ağustos 1908.

2 Eylül günü şirketin İstanbul'daki yönetimi çalışanlara ücret zammı ve bir defaya mahsus olmak üzere hayat pahalılığı ikramiyesi vaat etti.⁷¹ O zamana kadar şirket yöneticisi ve çalışanları arasındaki "gerilim çok artmıştı".⁷² Ayrıca, Alman Sefiri'ne göre, kıskırtıcılar işçilerin öfkelerini arttırıyorlardı.⁷³ Bu nedenle, Zaptiye Nazırı Sami Paşa düzeni korumak üzere 3 Eylül günü Haydarpaşa'ya askerî birlikler gönderdi. Zaptiye Nazırı, Anadolu hattında çalışan yabancı işçilerin konuk olduklarını, ancak grevi başlattıkları veya yardımcı oldukları takdirde konukluk haklarının ortadan kalkacağı konusunda yabancı sefaretlerle mutabakata varıldığını açıkladı.⁷⁴ Bu açıklama hükümetin, Osmanlı uyruğu olmayanların Anadolu Demiryolu, işçi hareketindeki rolü hakkındaki kaygılarının büyümekte olduğunu ortaya koyuyordu. Bulgaristan'daki demiryolu işçi örgütleyicilerinin Osmanlı İmparatorluğu'na sızma çabaları Osmanlı yöneticilerinin dikkatini çekmiş bulunuyordu; bunlardan birini İstanbul'dan çıkarmışlar, birkaçını ise Bulgar yetkililerine iade etmişlerdi.⁷⁵ Bir taraftan, ne hükümet, ne şirket ne de basın, yabancı ajatatörler meselesini demiryolu işçilerinin ücretlerinin, çok düşük olduğu yolundaki iddialarının haklılığını reddetmek için bir mazeret olarak kullanmak istiyordu. Birçok İstanbul gazetesinin yanı sıra *Tanin* gazetesinde yazan bazı Jön Türkler ücretlerin artması gerektiğini ve Türk işçilerinin daha yüksek konumlarda çalışmaya hakları olduğunu kabul ediyorlardı. *İkdam*, ücret taleplerinin geçerli olduğunu ve çalışma koşullarının düzeltilmesi gerektiğini be-

71 AA Türki 152, Bd. 45, Tarabya'dan Marschall, 2 Eylül 1908.

72 Bkz. 68. not.

73 Bkz. 71. not.

74 *İkdam* (3 Eylül 1908), s. 2.

75 BBA BEO 253885, 30.VII.1326/Agustos 1908, BEO 253869, 3.VIII.1326/Eylül 1908.

lirtiyordu.⁷⁶ Öte yandan, basın bu taleplerin kabul ettirilmesi için yapılan grev hazırlıklarından yabancıları sorumlu tutuyordu. Gazeteler “grev hazırlıklarının büyük bölümü”nün “yabancı uyruklu” demiryolu “işçi ve memurları”ndan kaynaklandığını yazıyorlardı. Hükümet, işçilere devletin çıkarlarını gözönünde tutmalarını ve yabancılar tarafından yoldan çıkarılmalarına izin vermemelerini öğütlüyordu.⁷⁷ Alman Sefareti’nin belirttiğine göre, hükümet, Osmanlı uyruklu memur ve işçilerin yabancıların grev kışkırtmalarına kapılmayacaklarından emin değildi.⁷⁸

5 Eylül’de sendika, şirketin müdüre karşı çıkanların işine son verilmeyeceğine dair söz ve taahhütlerini kabul etmediğini açıkladı.⁷⁹ Sendika, müdürün görevden alınması ve “alt düzeydeki yerli görevlileri”, özellikle Ermenileri, ezen üst düzey yöneticilerden başlanarak yönetimde reform yapılması taleplerinde ısrar ediyordu.⁸⁰

Huguenin’in temsil ettiği şirketle, genellikle avukat Adil Bey’in de dahil olduğu beş kişilik bir heyetin temsil ettiği sendika arasındaki görüşmeler 27 Ağustos’ta yapılan genel kuruldan beri sürdürülmekteydi.⁸¹ Çeşitli zamanlarda bu toplantılara arabulucular da katıldı; Batı dillerinden birinde yayın yapan yerel bir gazetenin temsilcisi, Nafia Nezareti temsilcileri, “İttihat ve Terakki Komitesi”nin bir üyesi toplantılara katılan arabulucular arasındaydı. Eylül başına ge-

76 Tanin, 19 Recep 1326, s. 3; *İkdam* (3 Eylül 1908) ve (2, 6 Eylül 1908); AA Türkei, 152, Bd. 45, Tarabya’dan Huguenin, Kautz ve Marschall, 10 Eylül 1908. Ayrıca ZStA, Pressarchiv 8390, 7 Eylül 1908, Bl. 62-63.

77 *İkdam* (3 Eylül 1908), s. 2; AA Türkei 152, Bd. 45 (5 Eylül 1908), *İkdam*’daki bir makalenin çevirisi ve yorumu.

78 A.g.e., ayrıca HHStA, F 31 K8, Yeniköy’den Pallavicini’nin 31 Ağustos 1908’de verdiği rapora göre: “(Şark ve Anadolu hattı grevlerinde) başı çeken ana unsurun Ermeni memur ve işçiler olduğu anlaşılıyor.”

79 *İkdam* (5 Eylül 1908), s. 2.

80 Gabriel, a.g.e., s. 182.

81 A.g.e., s. 164.

lindiğinde, sendika, şirketin isteğine uyarak, 13 Ağustos'taki kısa, beş satırlık "yüksek bir ücret artışı" talebinin tersine, taleplerinin ayrıntılı bir listesini çıkarmıştı. Listede, sendikanın tanınması dahil, otuzdan fazla talep yer alıyordu. Sendika, maaşlılar ve ücretlilerle ilgili taleplerini ayrı ayrı çıkartmıştı ve her iki kategoride de en kıdemli olanlar için en yüksek ücret artışları istenmekteydi. İş tanımlarının ve her kategorideki işçiler için asgari ve azami ücret düzeylerinin yayınlanması istenmekteydi. Sendika, önderlerinin Hristiyan Avrupalı kökenlerini açığa vuran bir talebinde de, Pazar gününün hafta tatili olmasını istemekteydi; her dinin önemli kutsal günlerine de uyulmalıydı. İşçilerin sadece liyakatlerine bakılarak işe alınmaları, çalışanların tümü ve aileleri için tıbbi bakım ve özel yan ödemeler talep ediliyordu.⁸²

Şirketin İstanbul yönetimi, Berlin'e istenen ücret artışlarının şirketi mali açıdan ciddi bir şekilde tehdit etmediğini, aslında, 1891'de kabul ettikleri mali çerçeveye uygun olduğunu bildirdi. İstanbul'daki yöneticiler, şirketin önemli ödümler vermemesi halinde ciddi bir grevin başlayacağını da bildirerek Deutsche Bank'tan talimat istediler. Çalışanların "toplumsal hareketi"nin son derecede tehlikeli bir boyuta ulaştığına, ve yaklaşan seçimler nedeniyle ne Osmanlı hükümetinin ne de İttihat ve Terakki Komitesi'nin harekete geçmeyeceğine inanıyorlardı. Şirket yöneticilerine göre ücret artışı dışındaki talepler şirketin varlığını tehlikeye sokacak ölçüde kapsamlıydı. Dolayısıyla, İstanbul'daki şirket yöneticileri, Osmanlı hükümeti yatırılan sermayenin geri ödenmesini garanti etmedikçe Deutsche Bank'ın yeni borç vermemesi gerektiği sonucuna varıyorlardı.⁸³ Üç gün sonra, 13 Eylül'de,

82 *La Turquie* (21, 22 Eylül 1908), Gabriel, a.g.e., s. 183-189'daki alıntıdan; *Tanin*, 19 Şaban 1326, s. 3; *İkdam* (15 Eylül 1908), s. 2.

83 AA Türkiye 152, Bd. 45, Tarabya'da 10 Eylül 1908 tarihli ve saat 10.45 ve 11.07'de çekilen iki telgraf; telgrafların birincisi Huguenin, Kautz ve Marschall, ikincisi Marschall imzalıdır. 18 Eylül 1908'de, ani grevin bitmesinden bir gün

Berlin'deki yöneticiler aynı görüşte olduklarını belirterek, sorunun çözülmesi için grevin doğuracağı sonuçlara katlanılabileceğini bildirdiler. Hesaplarına göre zararı her durumda Osmanlı hükümeti ödeyecekti. Gelirler belli bir düzeyin, Osmanlı hükümetinin taahhüt ettiği kilometre başına güvencenin, altına düştüğü takdirde Düyun-u Umumiye tarafından toplanan vergi gelirlerinin bir kısmı şirkete ödeniyordu.⁸⁴ Banka yönetimi İstanbul'daki yöneticilerine işçilerin diğer taleplerinden vazgeçmeleri ve grev ihtimalinin kesinlikle ortadan kalkması şartıyla, bir defaya mahsus olmak üzere % 10 ikramiye ve % 10 ücret zammı verme yetkisi tanıdı. Aksi takdirde grevin sonuçlarına katlanmak daha iyi olacaktı.⁸⁵

12 Eylül'de, beş kişilik bir heyet şirketle ücret artışlarında anlaşıp diğer taleplerden vazgeçmeyi kabul ettiğinde, sendika saflarındaki ilk çatlaklar başgösterdi. Ancak 14 Eylül'de komitenin bütün üyelerinin hazır olduğu bir toplantıda heyetin vardığı anlaşma reddedildi ve taleplerin tümünün geçerli olduğu açıklanarak grev çağrısı yapıldı.⁸⁶

Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir, Konya ve Bulgurlu hatlarının memur ve işçileri grevdeler. Dün işçiler, önlerinde bando, ellerinde bayraklarla gösteriler yaparak Kadıköy ve çevresinde yürüyüş düzenlediler. Bir önceki gün Haydarpaşa İstasyonu'nun kapısına bir bildiri asarak, akşam trenlerinin ulaşmasından sonra bütün çalışanların greve gideceğini açıkladılar.⁸⁷

sonra, Maliye Nezareti ve Osmanlı Bankası 3,8 milyon lira tutarında bir borç anlaşması imzaladılar. AA Türkei, 152, Bd. 45, İstanbul'da B. Devlet Bey'den.

84 AA Türkei 152, Bd. 45, Deutsche Bank'ta Helferrich'ten Berlin'de Stemrich'e, 14 Eylül 1908.

85 A.g.c., bu yazışmalardan sonra Helferrich'ten (muhtemelen Huguenin'e) bir telgraf gelmiştir.

86 AA Türkei, 152, Bd. 45, Tarabya'dan Marschall, 14 Eylül 1908, BBA BEO 254550, 17.VIII.1326/Eylül 1908.

87 *İkdam* (15 Eylül 1908), s. 2; Sanda, 54 Yıl..., s. 23, *Tercüman-ı Hakikat*, 15 Eylül 1908, s. 2.

Nafia Nezareti bir son dakika çözümü için çırpınmıştı. Şirket maaş ve ücretleri arttırmayı kabul etmiş ve iki taraf işçi, hamal ve diğer alt kademe görevlilerinin, 1 Ağustos'tan itibaren geçerli olmak üzere ücretlerine yapılacak zamlar konusunda anlaşmaya varmışlardı.⁸⁸ Ancak, şirketin maaşlı personel için verdiği teklif kabul edilmedi.⁸⁹ Şirket, sendikayla müzakereleri sürdürürken bir yandan da Nafia Nezareti'nde diğer Osmanlı demiryolları temsilcileriyle bir toplantı yaptı ve hükümetin şirketi korumasını istedi.⁹⁰

Grev 15 Eylül günü de devam etti ve şirket maaşlı personele ortalama % 20 zam ve bir buçuk maaş tutarında ikramiye vermeyi kabul etti.⁹¹ O akşam, sendika başkanı ile Avukat Adil Bey Sadrazam'ın makamına çağırıldılar. Huguenin şirketin kilometre garantisi ödemeleriyle sevinerek yetineceğini bildirdi. Bunun üzerine sendika başkanı bir karşı-öneride bulundu.⁹² İşçilerin hükümet koruması altında hemen ertesi gün işbaşı yapacaklarını taahhüt etti. Sadrazam'a, Berlin'den aksine bir cevap gelmediğine göre sendika komitesinin isteklerinin kabul edildiğini varsaydığını ve ücret artışlarıyla ikramiyelerin işletme gelirlerinden ödeneceğini umut ettiğini bildirdi.⁹³ Alman Sefiri olanları telgrafla Berlin'e bil-

88 *İkdam* (14 Eylül 1908), s. 3; *Sabah* (14 Eylül 1908), s. 3; *İkdam* (15 Eylül 1908), s. 2.

89 *İkdam* (15 Eylül 1908), s. 2'de yayınlanan şirket önerisiyle 82. notta anılan *La Turquie*'deki maddeleri karşılaştırmız. Ayrıca bkz. *Tanin*, 22 Şaban 1324, s. 2-3.

90 *Sabah* (15 Eylül 1908), s. 3; AA Türkiye 152, Bd. 45, Tarabya'dan Marschall, 17 Eylül 1908.

91 AA Türkiye 152, Bd. 45, 15 Eylül 1908; ayrıca AA Türkiye 152, Bd. 45, Pera'dan Marschall, 15 Eylül 1908.

92 Gabriel, a.g.e., s. 164-165, Gabriel, toplantıdan bir görgü tanığı olarak söz edip, Sadrazam'ın önerisi karşısında Huguenin'in öfkesini anlatır.

93 *Sabah* (16 Eylül 1908), s. 3; AA Türkiye 152, Bd. 45, Tarabya'dan Marschall, 16 Eylül 1908; 22.40 ve 23.48'de çekilen telgraflar; a.g.e., *Frankfurter Zeitung*'dan alıntı; AA Türkiye 152-Bd. 45, Berlin'de Helferrich'den Stemrich'e, 16 Eylül 1908 ve Huguenin ve Kautz'dan Deutsche Bank'a ve Tunçay'a göre toplantı şirketin ısrarı üzerine yapılmıştı (*Sol Akımlar*, s. 20-21).

dirdi.⁹⁴ Protestolarının muhtemelen sonuçsuz kalacağını belirtiyor ve “halen burada hüküm süren anarşik durumdan sorumlu tutulamayacağını” söylüyordu.⁹⁵

Ne var ki, sendika başkanı ve avukatın yaptığı anlaşmadan sendika komitesinin haberi yoktu. Böylece zaten pamuk ipliğine bağlı olan birlik de son buldu. Öyle anlaşıyor ki, başkan ve avukat grevin sona ereceğini ve işbaşı yapılmasıyla daha fazla kilometre garantisi ödemesine gerek kalmayacağından, hükümetin sendikanın belli başlı taleplerini desteklemeye yöneleceğini varsaymışlardı. Üyelerin en azından bir kısmı bu varsayımı paylaşıyorlardı. Maaşlı memurların grevi sona erdirmek istemelerine karşılık, gündelik ücretle çalışan işçilerin grevin devamından yana olmaları muhtemel.⁹⁶ Dönemin gazeteleri sadece sendika komitesinde ikilik çıktığını bildiriyorlar. Yani, bir grup bütün talepleri yerine getirilene kadar grevi sürdürmek isterken, diğerleri hemen işbaşı yapmaktan yanaydı.⁹⁷ Sadrazamla tek başına anlaşmaya hazır olan ve muhtemelen sendika komitesinin reddettiği anlaşmayı yapan beş kişilik heyette yer alan sendika başkanı, kesin bir anlaşma sağlanmadan işbaşı yapmak isteyen gruptaydı.

Sendika gittikçe daha çok bölünerek dış etkilere daha açık hale geldi; sonunda, şirket ve hükümetten gelen baskılar karşısında dağıldı. 16 Eylül günü geç saatlerde, tam on üç saat önce anarşi tehlikesinden söz eden Marschall, çektiği telgrafta grev komitesinin hükümet koruması altında işbaşı yapma tehdidinin boşa çıktığını müjdeliyordu.⁹⁸ Hükümet harekete geçerek Haydarpaşa ve “bütün diğer istasyon-

94 AA Türkiye 152, Bd. 45; Tarabya'dan Marschall, 16 Eylül 1908.

95 A.g.e., Marschal'ın telgrafından, Helferrich ve Gwinner'in 15 Eylül tarihli sendikaya ödünler veren telgraflarını görmemiş olabileceği anlaşıyor.

96 Sanda, 54 Yıl... s. 24. Grevle ilgili verdiği tarihlerde yanlışlık vardır.

97 AA Türkiye 152, Bd. 45, Tarabya'dan Marschall, 16 Eylül 1908.

98 A.g.e., AA Türkiye 152, Bd. 45, Helferrich'ten Stemrich'e, Berlin, 11 Eylül 1908 ve Huguenin ve Kautz'dan Deutsche Bank'a.

lardaki” telgrafhane antrepolarını işgal etmişti.⁹⁹ İşgal sükûnet içinde gerçekleştirilmişti; polis Haydarpaşa telgrafhanesine geldiğinde, orayı koruyan işçiler telgrafhanede kalmalarının hükümet emirlerine itaatsizlik olacağını söyleyerek sessizce çıkıp gitmişlerdi.¹⁰⁰

Şirket, sendika komitesini toplantıya çağırarak sendika içindeki bölünmeden yararlanmaya girişti.¹⁰¹ Sendika, ücret ve maaş artışları dahil görüşmek istediği nihai talep listesini getirdi. Müdür, bölünmenin kendine güç kazandırdığına haklı olarak inanarak, istenilenin epeyce altında artışlar önerdi. Beş ila on ve on ila on beş yıl hizmeti bulunan memur ve işçiler için istenen ayda 200 ve 250 kuruş artışa karşılık şirket sırasıyla ayda 150 ve 200 kuruş zam teklif etti.¹⁰² Osmanlı Zaptiye Nazırı’nın baskısıyla sonunda ücret artışlarının daha yüksek olmasını kabul eden müdür, aslında Deutsche Bank’ın kabul ettiği ikramiyeleri vermeyi reddetti.¹⁰³ Maaş artışları, ve daha önce gündelikli işçiler için kabul edilmiş olan ücret artışları karşılığında, sendika diğer bütün taleplerinden vazgeçmeye zorlandı. 16 Eylül akşamı Huguenin maaş taleplerini kabul ettiğini resmen açıkladı ve diğer konulardaki anlaşmazlıkların çözümlenmemiş olduğunu bildirdi. Gabriel’in bir ikramiye vaadi olarak değerlendirdiği imzalı bir açıklama vermeyi kabul etti ve verdi de. Aslında, bu açıklama hiçbir şey vaat etmeyen bir laf kalabalığıydı.¹⁰⁴ Zaptiye Nazırı da, Huguenin’in ikramiye vereceği ko-

99 97. nota bakınız. *İkdam* (17 Eylül 1908), s. 2.

100 *İkdam* (17 Eylül 1908), s. 2.

101 A.g.e.

102 Gabriel, a.g.e., s. 183-189’da belirtilen ve *La Turquie*’de (21-22 Eylül 1908) yayınlanan önerilerle karşılaştırınız; *Tanin*, 19 ve 22 Şaban 1326, s. 3 ve 2-3; *İkdam* (15 Eylül 1908), s. 2.

103 98. notta anılan kaynaklar. İkramiye ve % 20 zamla ilgili yetki için 91. notta anılan kaynaklara bakınız.

104 *Tanin*, 20 Şaban 1326, s. 7. Gabriel daha sonra Huguenin’i düzenbazlıkla suçlamıştır, s. 165-167. Sanda, *54 Yıl...*, s. 23’te ve onu kaynak alan Oya Sencer,

nusunda grevcilere açıkça ama yanlış bir güvence verdi.¹⁰⁵ Hükümetin maaşların cömertçe artırıldığına inandığını ve grevcilerin işbaşı yapmaları gerektiğini söyledi.¹⁰⁶ Nazır, konuşmasında özellikle Müslüman grevcilere seslenerek onları merkezi Filibe'de bulunan bir sendika yüzünden Osmanlı İmparatorluğu'na zarar verecek hareketlerde bulunmama-ya çağırırdı.¹⁰⁷ Daha sonra Huguenin'i çağırdı. Anlaşma ilan ve kabul edildi.¹⁰⁸ 17 Eylül sabahı, bir trenin Pendik hattında güven içinde yola çıkmasından sonra, demiryolu olağan faaliyetlerini yeniden başlattı. Grev bitmişti.¹⁰⁹

Sonuç

Anadolu Demiryolu'nda işgücünün oluşturulması, sendikanın verdiği mücadele ve bu mücadelenin sonucu, Avrupa sermayesinin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki işçiler ve si-

Türkiye'de İşçi Sınıfı'nda (İstanbul, 1969) bu suçlama yinelenmektedir. Gabriel, s. 166'da yayınlanan Huguenin'in mektubunun fotokopisi aynen aşağıdaki gibidir:

AU COMITE DE L'UNION DES EMPLOYES DU C.F.O.A. Haydar-Pacha
Je Confirme mes assurances officielles en ce qui concerne la reconnaissance de COMITE DE L'UNION DES EMPLOYES DU C.F.O.A., dans la limite de la Loi, ainsi que de toutes les autres revendications présentées en date du 16 Septembre 1908, sauf la gratification qui reste subordonnée à mes efforts et sous réserve des articles qui sont à débattre ultérieurement et à appliquer au fur et à mesure et de ceux qui dépendent d'une décision gouvernementale.
Constantinople, le 13 Septembre 1908.

LE DIRECTEUR GENERAL
(imza Huguenin)

105 *İkdam* (17 Eylül 1908), s. 2.

106 98. ve 99. notlardaki kaynaklara bakınız.

107 HHStA, F 31, K 8, Anadolu Demiryolu Sendikası muhtemelen daha önce, 1907 sonbaharında kurulan, sendikayla ilişkiliydi. Bkz. 51. not.

108 AA Türkei 152, Bd. 45, Tarabya'da Marschall, 17 Eylül 1908, 11:00; *İkdam* (18 Eylül 1908), s. 2. Sanda, *54 Yıl...*, s. 20 ve Sencer, *İşçi Sınıfı*, s. 186-188'de yinelenmektedir.

109 AA Türkei 152, Bd. 45, Helferrich'ten Stemrich'e, 17 Eylül 1908; *İkdam* (18 Eylül 1908), s. 2. Ayrıca, BBA BEO 256032, 22.VIII.1326, *Sabah* (16 Eylül 1908), s. 3 ve (17 Eylül 1908) s. 3.

yasi hayat üzerindeki etkisini canlı bir şekilde gösterir. İşçilerin meslek düzeylerine göre ayrılması şirketin teknolojik ihtiyaçlarını gösterdiği gibi Batı sermayesinin Osmanlı toplumsal, iktisadi ve siyasi yapılarını değiştirmekte olduğu süreci de yansıtır. Yönetimin en üst düzeyindeki mevkiler sermayeyi temsil eden ve bir süre için, belirli teknik hizmetlerin yerine getirilmesinde gerekli becerilere tek başlarına sahip olan Avrupalılarca işgal edilmekteydi. Batı sermayesinin diğer birçok girişiminde de yer almış olan Osmanlı Rumları ve Ermenileri, tutum ve eğitimleri itibariyle şirkette yürüttükleri orta kademe yönetim, büro işleri ve idari işlere uygundular. Müslüman Türkler şirketin yönetim kademelerinin altındaki işlerde çalıştırılıyordu.¹¹⁰

1908'de ortaya çıkan sendika, uzmanlaşmış bir lonca veya işçi sendikasıdan çok ABD'deki "Knights of Labor"a benziyordu; şirketin işçilerini, bütün çalışanlarla birlikte kabul etmeye hazırdı. Buna rağmen, demiryolu işçileri, işgücünün tabakalaşmasına paralel bir biçimde gruplaşmış, gerek etnik açıdan gerek üyelerinin amaçları açısından büyük farklılıklar gösteriyordu.

Sendika üyelerinin sadece üst ve orta kademe çalışanlarından oluşmuş olması muhtemel. Ne var ki, üye listeleri ve üyeliğe alınma, üyelik aidatları gibi verilere sahip olmadığımızdan bu ihtimal olmaktan öteye gitmeyen bir önerme. Osmanlı uyruğu Hristiyan işçilerin ücretlerin yanı sıra, sendi-

110 William Ochsenwald'ın bana sağladığı bilgilerden 1910 yılına kadar hicaz hat-
tında da benzer bir işçi tabakalaşmasının bulunduğu anlaşılıyor. Daha sonraları, Müslümanlar ve Hristiyan Osmanlılar bu hatta daha önemli rol oynamaya başladılar. Bkz. W. Ochsenwald, *The Hijaz Railroad* (Charlottesville Va., 1980), s. 32-41 ve 93-98. Hicaz demiryolunun dinî niteliği bazı kesimlerde Osmanlı Hristiyanlarının çalıştırılmasını önlediği gibi, genel olarak yabancıların varlığının fazla hissedilir bir ölçüde olmamasına da neden olmuştur. Dolayısıyla da Müslümanlara özel ilerleme olanakları sunmuştur. Anadolu hattı ise, tam tersine, Osmanlı demiryollarındaki tabakalaşmaya tipik bir örnektir. Prothero, a.g.e., s. 70'de, Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra nitelikli Türk işçilerinin eğitildiği belirtilmektedir.

kanın tanınması, emeklilik fonu ve hastalık yardımı gibi konularla ilgilendikleri açıkça görülüyor. Müdürün davranışından özellikle hoşnutsuz olanların, ve müdürün görevden alınmasını, sendikanın Ağustos sonunda açıkladığı taleplerinin en başına koyduranların Osmanlı uyruğu Hristiyanlar ve yabancılar olduğu anlaşıyor. Muhtemelen şirket içi iktidarı ele geçirmek için manevra yapan yabancı memurlar arasındaki ulusal çekişmelerin bir sonucu olan bu konu, işgücünün büyük bölümünün çıkarlarını ilgilendirmiyordu.¹¹¹ İşçiler, müdüre ne olacağından çok ücret ve maaş artışlarıyla ilgileniyorlardı; şirketin alt-kademe personeline ücret artışı vermeyi hemen kabul etmiş olması dikkate değer bir noktadır. Bu hareket, şirketin, greve son vermeye niyetli oldukları sanılan yüksek ücretli personelden çok, daha radikal ve grevi sürdürme yanlısı oldukları sanılan alt kademe işçilerden çekindiğini gösterir. Çoğu Müslüman-Türk olan bu işçilerin, yabancıardan ve Osmanlı uyruğu Rum ve Ermenilerden daha radikal nitelik taşıdıkları söylenebilir. Demek ki, Osmanlı ve Avrupalı Hristiyanların elinde olan sendika önderliği, daha tutucu oldukları sanılan işgücünün üst kademe öğelerini temsil etmekteydi.

Türk işçilerin, sistematik bir şekilde olmasa bile, Hristiyan sendika önderlerinin istediğinin ötesinde değişiklikler için ağırlıklarını koydukları söylenebilir. Dolayısıyla, denetimi kaybedeceklerinden korkan sendika önderleri, grevi bir an önce sona erdirmek için harekete geçmişlerdi. Şirket de, işçileri ücret zammı vererek yumuşatmak istiyordu. Sendika önderleri, önce 12 Eylül günü şirketin önerilerini kabul etmişler, daha sonra hükümet koruması altında işbaşı yapmayı teklif etmişlerdi. İşçilerin dağınık ve sendika önderlerinin

111 Kimileri grevin, Fransız ve İsviçreli personelin Alman yönetimi devirmek için yaptıkları gizli bir girişim olduğunu ileri sürüyorlar. Bkz. Kemal Sülker, *Türkiye'de Sendikacılık* (İstanbul, 1955), s. 14 ve ZStA, Pressearchiv, Bl. 89-90, *Deutsche Zeitung* (4 Eylül 1908).

yaptığı anlaşma nedeniyle iyice karışıklığa itilmiş olması, ve devlet kuvvetlerinin demiryolunu teslim almaya hazır olması karşısında, sendika yönetimi zorluk çıkarmadan greve son vermişti. Ama, Müslüman-Türk işçiler, sendikanın Osmanlı uyruğu Hristiyan yönetiminin, kendilerini Avrupalı-Hristiyan işverene teslim ettiğini düşünüyorlardı. Müslüman-Türk işçilerin işçi mücadelesindeki bu güvenilmez müttefiklerinin, zaten sallantıda olan Osmanlılar arası kardeşlikte de pek güvenilemeyecek unsurlar oldukları sonucuna varmış olmaları muhtemel.¹¹² Böylece 1908 Eylül'ünde patlak veren grev ve ortaya çıkan sendikal bölünme, Osmanlı İmparatorluğu'nda süregelen etnik rekabeti kızıştırdı ve güçlenen Türk milliyetçiliğine de katkıda bulundu.

Grevin neden olduğu mali yük kolayca tahmin edilemez. Şirket, 1908 yılı raporunda gelirlerinin önemli ölçüde düştüğüne işaret ederken bu duruma kötü hasadın yanı sıra grevin de yol açtığını belirtiyordu. Raporda, personel ücretlerine yapılan zam nedeniyle işletme masraflarının arttığı da belirtiliyordu.¹¹³ 1908 yılında masrafların gelir içindeki payı hızla yükselmişti. Bu oran, 1900-1907 yılları arasında % 39 ilâ % 56 arasında oynarken, 1908 ve 1909 yıllarında % 66'ya ulaşmıştı. Yine de, bu durumda, kısmen de olsa 1908 yılında taşınan tonajın 1907'ye göre % 38 oranında azalmasından da görüleceği gibi, kötü hasadın da payı vardı.¹¹⁴ Demiryolu ve Deutsche Bank yöneticileri özel yazışmalarında, grev ön-

112 Başka yerlerde, demiryolu çalışanları etnik ve ulusal kökenler temelinde süren rekabeti yansıtıyor ve kışkırtıyorlardı. Temmuz 1903'te, Şark Demiryolu Şirketi'nden bir grup işçi bir trene saldırdı. Hükümet, bu eyleme tepki olarak, Osmanlı demiryolu hizmetinde çalışan Bulgarları işten çıkardı. Osmanlı İmparatorluğu'ndaki çeşitli demiryollarından Ticaret ve Nafia Nazırı'na gelen 29 Ağustos - 15 Eylül 1903 tarihli telgraflar için BBA BEO 164012'ye bakınız. Ayrıca, BEO 225579, 23.1.1325/Mart 1907; BEO 164100, 12.VII.1321/Kasım 1903 ve İradeler, Nafia 1321, cl 1, 4.VI.1321/Temmuz 1903.

113 ZStA, AA 15072, Bl. 55, 55r.

114 Hecker, a.g.e., s. 1555-1556.

cesi günlerde şirketin İstanbul'daki yönetiminin tahminlerinin tersine, ücret zamlarının aslında belli bir külfet getirdiğini belirtiyorlardı. 1909 yılı Ocak ayının başlarında Deutsche Bank Müdürü Gwinner, "Bütün maaş ve masrafların artması nedeniyle Anadolu Demiryolu'nun kâr-zarar hesaplarının şimdiden tehlikede olduğunu" söylüyordu.¹¹⁵

Grev, Osmanlı hükümetini ve özellikle Jön Türkleri zor durumda bırakmıştı. Anayasa'nın yeniden yürürlüğe girmesini izleyen aylar hükümet için bir istikrarsızlık dönemi olmuştu; Arabistan, Anadolu ve Avrupa topraklarını birbirine bağlayan ve bu üç bölgenin de başkentle ilişkisini kuran hayati önemdeki Anadolu hattındaki taşıma ve haberleşme faaliyetinin durdurulması için özellikle elverişsiz bir dönem yaşıyordu. Osmanlı Devleti'ni askerî açıdan güçlendirdiği için demiryolu çok önemliydi; demiryolunda işin durdurulması birliklerin hareketini engelleyerek ulusal güvenliği tehlikeye düşürürdü. Ayrıca, ekonominin geliştirilmesi açısından da Anadolu hattı önemliydi. Bu hatta ulaşımın durması iktisadi gelişmeyi köstekleyeceği gibi kilometre başına garanti ödemek zorunda olan devlete külfet getirecekti.¹¹⁶ Hükümetin demiryolu trafiğinin durmasına ve sendikalaşma çabalarına karşı olmasına rağmen, birçok hükümet üyesi ve Jön Türk hayatın pahalılandığı bir dönemde ücretleri sabit kalan demiryolu personelinin güçlük içinde olduğuna inanıyor ve maaş artışı ve terfi taleplerini destekliyor-

115 AA Türki 152, Bd. 46, Huguenin'den Gwinner'e, 9 Ocak 1909; Gwinner'den Huguenin'e, aynı tarih; ve Pera'da Marschall'dan Gwinner'e, 11 Ocak 1909. BBA BEO 255260, 30.VIII.1326/Eylül 1908; Nafia 1326, 4 Şaban, 13.VIII.1326/Eylül 1908. Hükümetin şirketten borç alması yaygın bir olguydu. Ayrıca 83. nota bakınız.

116 Tanin, 20 Şaban 1326, s. 7'de Konya istasyonunun kapatıldığını bildiren 2 Eylül 1324 tarihli bir telgraftan söz ediyor. Bunun dışında hattın diğer kesimlerinin kapalı olduğuna ilişkin hiçbir bilgi yoktur; sadece hattın başlangıcının, yani Haydarpaşa-Pendik kesiminin kapalı olup sistemi durdurmuş olması mümkün.

du. Bu tutumla birlikte, mümkünse grevi barış içinde sona erdirmeye istegi, maaşlı personelin zam alması sonucunu vermişti. Bu personelin büyük ihtimalle kendi başına elde edemeyeceği bir kazançtı.

Anadolu hattındaki grev –gerçekte her ne kadar yumuşak geçmiş olsa da– hükümet açısından “özgürlüğün” halk tarafından nasıl yanlış anlaşılabilirliğini gösteren ürkütücü bir örnektir. Bu nedenle, devlet hızla harekete geçerek 25 Eylül’de grevleri yasakladı ve sendikaları feshetti. Çıkarılan yasada, şikâyeti olan işçilerin mahkemeye başvurabileceği ya da istifa edebileceği, ama grev yapamayacağı hükmü vardı.¹¹⁷ Huguenin’in Osmanlı Adliye Nezareti’ne bu yasanın hazırlanmasında yardımcı olduğu söylenir. Örneğin, 2. maddede, işçilerin bir şirketin ne yönetimine talip olabilecekleri ne de yönetimi belirlemek isteyebilecekleri hükme bağlanmıştır.¹¹⁸

Anadolu Demiryolu grevinin etkilerini sadece bu yasa da değil, hükümet açıklamalarında ve basındaki haberlerde de izlemek mümkündür.¹¹⁹ Örneğin, Dahiliye Nazırı, sosyalizmin ve uluslararası sendikaların imparatorluk için doğurduğu tehlikelerin üzerinde önemle durdu. İstanbul Os-

117 Geçici yasanın metni *Düstur*, tertib-i sani, I (İstanbul, 1909), s. 88-89’da; son yasanın metni *Düstur*, s. 433-436, 22.VII.1327/27 Temmuz 1325’te. Ayrıca bkz. Tunçay, *Sol Akımlar*, s. 22-23 ve 22 n. 10; Velikov (1964), s. 44; Sülker (1955), s. 16; BBA BEO 255931, 17.IX.1326/Ekim 1908; JCCC, 24 Ekim 1908, s. 335-336; Great Britain, Department of Overseas Trade, General Report on the Trade and Economic Conditions of Turkey for the year 1919 (Londra, 1920), s. 134-136; Gabriel, s. 168-169; Sanda, *54 Yıl...*, s. 26. Yasanın farklı bir yorumu için Zafer Toprak’ın yayınlanacak çalışmasına bakınız.

118 Sanda, *54 Yıl...*, s. 26; Tunçay, s. 22 ve 22, n. 10; Gabriel s. 168’te Adil Bey Kont Ostrorog’a sendikanın yeniden kurulması ve yasal olarak tanınmasındaki yardımları için teşekkür edilmektedir. Sendika önderlerinden bazıları hakkında ek görüşler için *İlham* (5 Eylül 1908), s. 2’ye bakınız. Gazetenin bu sayısında “Anadolu Demiryolu Çalışanları Komitesi Birliği”nin, Adil Bey’in meclis adaylığını tavsiye ettiği bildirilmektedir.

119 Bu demeçlerin metni için JCCC, 7 Kasım 1908, 349-350 ve 24 Ekim 1908, s. 335’e bakınız.

manlı Ticaret Odası'nın Kasım ayı başlarında yayınladığı, işçi taleplerinin şirketlerin imtiyazlarını ve yönetimlerini ele geçirme çabaları olarak değerlendirildiği bir risale de greve duyulan tepkiyi iyice anlatır. Risalede editörler Osmanlı işçilerinin örgüt kurmalarına ve grev yapmalarına izin verilmesinin bir bebeğin bilinçsiz ellerine iki yüzü keskin bir kılıç vermekle aynı şey olacağını ileri sürerler.¹²⁰ Grev karşısındaki bu tepkiler, sabık Osmanlı rejiminin otoriter ataerkilliğini özetlediği, Aynı tutumun Jön Türk yöneticilerince de sürdürüleceğinin habercisi olduğu gibi, Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminde yeni bir işgücünün var olduğunun kabulüdür.

120 JCCC, 7 Kasım 1908, s. 349-351.

LİMAN İŞÇİLERİ LONCALARI VE DERSAADET RIHTIM ŞİRKETİ

Giriş

Kasım 1890'da Osmanlı hükümeti çoğunluğunu Fransızların oluşturduğu bir grup yatırımcıya İstanbul'da liman tesisleri kurma ve işletme imtiyazı verdi.¹ Çağın gerisinde kalmış limanın yenilenmesi için verilen bu imtiyaz başkenti eski ticari önemine kavuşturma, yatırımlara büyük kazançlar sağlama gibi fırsatlar yaratıyorsa da, yerleşik ve güçlü İstanbul liman işçilerini tehdit etmekteydi. 19. yüzyılın daha önceki dönemlerinde makineleşmenin getirdiği diğer buluşlar nasıl zanaatkar loncalarındaki pek çok kişinin işini tehlikeye düşürmüştü, bu ulaşım işçilerinin işleri de aynı şekilde teknolojik ilerlemelerin doğurduğu bir tehlikeyle karşı karşıyaydı. Sonuçta, imtiyaz sahipleri, hükümet ve loncalar arasında ortaya çıkan mücadele, Avrupa ticaret ve yatırımlarının Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki yıkıcı etkisinin tipik bir ör-

1 Osman Nuri (Ergin), *Mecelle-i Umur-u Belediye*, III (İstanbul, 1330), s. 595-610; Edgar Pech, *Manuel des sociétés anonymes fonctionnant en Turquie*, 5. Basım (İstanbul, 1911), s. 179-182; Jacques Thobie, *Intérêts et impérialisme français dans l'empire ottoman (1895-1914)* (Paris, 1977), s. 162-164, 563.

neğidir. Bu tüccar ve yatırımcılar Osmanlı yönetimini, uyruklarının karşısında, kendilerinden yana bir konum almaya tedricen zorladılar. Liman yapımının neden olduğu karışıklık böylece II. Abdülhamid yönetiminin halk desteğinin erimesini kolaylaştırdı. Bu örnek aynı zamanda, Osmanlı toplumdaki bir grubun, kendi faaliyet alanlarına yapılarına do-laysız bir Avrupa müdahalesiyle karşılaştığında ortaya koy-duğu direnç ve gücü de gösterir. Liman işçileri loncaları za-yıflamakla birlikte İstanbul liman bölgesini denetimini elle-rinde tuttular ve üyelerinin çoğunun işlerinin başarıyla ko-rudular. Ne var ki, bu görelî başarı İstanbul limanının ve-rimliliğini azalttı, şirketin kârlılığına zarar verdi ve belki de başkentin canlanmasını önledi.

İstanbul limanının modernleştirme kararı, ticaret hacminin artmasından ve deniz taşımacılığındaki teknolojik ilerleme-lerin, özellikle yelkenliden buharlı gemilere geçişin, mevcut tesisleri gittikçe yetersiz hale getirmesinden kaynaklanı-yordu. İstanbul'un başlıca ticari rakibi İzmir'deki yeni liman te-sisleri ünlü rıhtımla birlikte 1876'da inşa edilmişti. 1870'le-rin başından 1890'ların başına kadar İzmir'de yapılan yükle-me-boşaltma tonajı üç katına çıkmış ve daha 1872'de % 80'i aşan buharlı gemi payı 1880'lerin başında % 95'e yaklaşmış-tı.² İstanbul limanındaki yükleme-boşaltma tonajı, bu lıma-nın yenilenmesinden önceki otuz yıl içinde iki veya üç kat-lık bir artış göstermişti. 1860'ların başında yüklenen-boşal-tılan kargo 6,5 milyon tondur. 1873 ve 1874'te bu 4,6 mil-yon tona düştüyse de 1880'lerin sonuna doğru yılda 10 mil-yon tona yükseldi.

1860'larda ve 1870'lerde İstanbul limanından yapılan tıca-rette yelkenli ve buharlı gemilerin payı hemen hemen eşitti. 1880'lerin sonuna doğru ise yelkenlilerin toplam tonaj için-deki ortalama payı % 10'un altına (1 milyon ton civarına)

2 ZStA, AA 53745, Bl. 16, 8728, Bl. 135.

düşmüştü. Daha sonra başkentin ortalama yükleme-boşaltma tonajı 1890-1909 döneminde yılda 15 milyon tona çıkarırken, yelkenli gemilerle taşınan yük miktarı hem mutlak hem de göreceli olarak azalarak % 4'e kadar düştü.³

Gerek İstanbul'da gerek başka yerlerde buhar gücünün yelken karşısında artan üstünlüğü, buharlı gemilerin sağladığı hız ve güvenilirlikten kaynaklanıyordu. 19. yüzyılda İstanbul'a uğrayan buharlı gemilerin ortalama ağırlığı 1.250 tondur. Bu gemilerin hacmi ve taşıma kapasitesi her geçen gün artıyordu.⁴ Ne var ki, sonuç olarak İstanbul'a gelen pek çok buharlı gemi kıyıda birkaç yüz metre ötede Haliç ağzının yakınına konulmuş şamandıralara baştan ve kıçtan demir atmak zorunda kalıyorlardı. Bu verimsiz yöntem yükleme-boşaltma zamanını uzatıyor, taşıma maliyetini yükseltiyordu. Liman alanı içindeki yetersiz rıhtım ve doklara sadece küçük buharlı gemiler doğrudan yanaşabilmekteydi.⁵

İmtiyaz ve işgücü

1890'da verilen imtiyazda büyük gemilerin yanaşabilmesi için, Galata tarafında Tophane'den Azapkapısı'na, İstanbul tarafında Sirkeci'den Unkapanı'na uzanan kıyı şeridinde olmak üzere Haliç'in her iki yakasında da iskele ve dokların inşa edilmesi hükmü vardı. Soci  t   des Quais, Docks et Entrep  ts de Constantinople (Dersaadet Rıhtım Şirketi) önerilen iki rıhtım arasındaki bölgede, rıhtımdaki trafiği denetlemek, bölge içinde bir feribot sistemi kurmak, rıhtımlarda tramvay hattı inşa etmek ve antrepo ve depolar kurmak

3 ZStA, AA 53739, Bl. 79, İstanbul Limanı, İstanbul'un ticareti Bahriye müdürü-yetine tertib ve tabi ettirilmiştir. (İstanbul, 1928), s. 75 ve AA DR.Otto Blau Nachlasse, Bl.41'deki yükleme istatistiklerine göre.

4 ZStA, AA, 3. notta anılan kaynak.

5 Örneğin bkz. AE, Turquie, 107, İstanbul'dan Gazay, 29 Eylül 1882 ve William Cochran, *Pen and Pencil in Asia Minor* (Londra, 1887), s. 279.

konusunda tam bir yetki elde etmişti. Şirket Galata tarafında inşaata hemen başladı ve bu bölgedeki rıhtımları 1894 ve 1895 yılları içinde deniz trafiğine açtı. Şirket, İstanbul tarafından Sirkeci'yle Karaköy köprüsü arasındaki rıhtımları 1899 yılında tamamladı.⁶

Rıhtım Şirketi dokları ve rıhtımları geliştirene kadar, liman bölgesindeki yükleme ve kara taşımacılığı İstanbul haval ve kayıkçılarının tekeline girmişti. Anadolu'dan gelen bu işçiler başkentin en güçlü ve iç dayanışması en sağlam loncalarının üyeleriydiler. İstanbul'da bir kış boyundan on beş yıla kadar çalışan kalabalık göçmen işçi kitlesinin bir parçasıydılar. Kimi durumlarda yüzyıllar öncesine uzanan göç dalgalarıyla başkentteki çeşitli işlerde çalışmak üzere Anadolu'nun her tarafından (ve Karadeniz havzasının diğer bölgelerinden) işçiler gelirdi. Örneğin, 19. yüzyılın sonunda Erzurum kazasının kuzeyindeki fakir bir bölge beş-altı aylık işler için "İstanbul'a bile giden" 20-40 yaş arası erkekleri sürekli olarak sağlayan bir kaynaktı.⁷ Van, Muş, Erzurum'un yoksul sınıfları için "kış boyu çalışacak bir iş bulmak üzere İstanbul'a göç etmek" olağan bir durumdu.⁸ Aynı şekilde, 1850'lerde "Ermeni köylüleri"nin de Ağustos ve Eylül aylarında İstanbul'a göçtükleri biliniyor. Göçmenler iki-üç yıl kalıp "evlenmeye ve bir parça toprak ya da hayvan almaya" yetecek parayla dönerlerdi.⁹ En azından bazı bölgelerde, belirli köyler geleneksel olarak İstanbul'un belirli iş gücü ihtiyaçlarını karşılardı. Örneğin Orta Anadolu'daki bir köyden İstanbul'un bakkalları, bir başka köyden rakı satıcıları çıkar, Müslüman bir köyün erkekleri ise Osmanlı sarayında aşçı ve uşak olarak çalışırlardı. İstanbul'da çalışan hamalla-

6 1. notta anılan kaynaklara bakınız.

7 Vital Cuinet, *La Turquie d'Asie; géographie administrative statistique descriptive et raisonnée de chaque province de l'Asie Mineure*, I (Paris, 1890), s. 205-206.

8 FD 424/178, Trabzon'dan Longworth, 6 Ekim 1894.

9 M.A. Ubicini, *Letters on Turkey*, çev. Lady Easthope (Londra, 1856), II, s. 318.

rın bir bölümü halkın Türkçeyle karışık bir Rum lehçesiyle konuştuğu bu bölgedendi.¹⁰ İstanbul limanında, İstanbul gümrüğünde çalışan bir grup işçi Müslümandı;¹¹ 1850'den beri gümrükte çalışmaktaydılar. Ancak, başkentteki hamalların çoğu İstanbul'a yıllar önce Van Gölü bölgesinden gelmiş olan Ermenilerdi.¹² "1895-1896 olaylarına kadar, gümrük içindeki mal taşıma ve geçici işler hemen hemen tamamen Ermenilerin elindeydi."¹³ 1890'ların ortalarında, Rıhtım Şirketi'nin Galata tarafındaki faaliyetlerini başlattığı bir sırada, Ermeniler işlerini bırakmak zorunda kalmışlardı.¹⁴ Daha sonra Kürtler, İstanbul'da hamallar içinde çoğunluğu ve önderlik konumunu ele geçirdiler.¹⁵ Bunların bir bölümü, Ermeni hamallarla aynı bölgeden, Bitlis ve Harput'tan geliyorlardı.¹⁶ 1908'de, Anayasa'nın yeniden yürürlüğe girmesinden hemen sonra, işlerini kaybetmiş olan Ermeni hamalların bir bölümü başkente dönerek gümrük idaresinde eskiden beri yapageldikleri hamallık işini (Rüsumat Emanet-i Celilesi hamallığını) geri istediler. 1908 Ağustos'unun başlarından 1909 Mayıs'ına kadar bu amaçla dilekçeler verdiler. Ancak sonunda, taleplerinin Rüsumat Emaneti'nce reddedildiği anlaşıyor.¹⁷

Demek ki, yabancı Rıhtım Şirketi'nin kuruluşu, yıllardır Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Avrupa ticari girişimleri-

10 FO 424/132, Kayseri'den Wilson, 20 Temmuz 1882.

11 BBA BEO 260923, 15 Kânunievvel 1324/Aralık 1908.

12 FO 424/141, İstanbul'dan Dufferin, 8 Mart 1884, ekte Everett'en alınan raporlar.

13 ZStA, AA 8729, Bl. 71.

14 Edwin Pears, *Forty Years in Constantinople*, (Londra, 1916), s. 283.

15 N. 13; W.M. Ramsay, *The Revolution in Constantinople and Turkey* (New York ve Londra, 1909), s. 88.

16 BBA BEO 268888, 9.VI.1327, Haziran 1909. Ayrıca bkz. Altıncı Bölüm, s. 55, 130 ve sonrası.

17 BBA BEO 258721, 13.XI.1326/Aralık 1908; 263647, 9.I.1327/Ocak 1909; 2 Mart 1325/Mart 1909; 25.II.1327/Mart 1909; 265892, 18.IV.1327/Mayıs 1909.

le yakın bir ilişki içinde olan bir etnik topluluğun geleneksel işlerinden birini kaybetmesiyle aynı döneme rastlamıştı. Ne var ki, Ermenilerin bu işlerini kaybetmesi her yerde görülmez; örneğin, Karadeniz’de, Samsun’da 20. yüzyılın başlarında hamalların “neredeyse tamamının Ermeni” olduğu bildirilmektedir.¹⁸

İstanbul’daki kayıkçıların çoğunluğu da Anadolu’dan gelmekle birlikte farklı etnik kökenlere sahipti. Bir rapora göre “insanları Haliç’ten, büyük İstanbul’u bölen ve Boğaz’ın uzatındaki o güzelim deniz parçasından karşıya geçiren kayık sahipleri”nin çoğunluğunu Yahudiler oluşturmaktaydı.¹⁹ “Bayram ve yas günlerinde” yardım sağlamak üzere bir dernek kurmuş olan Yahudi kayıkçılar başkentin çeşitli semtlerinde aileleriyle birlikte yaşıyorlardı.²⁰ Mavunacı ve salapuryacılar loncasına üye olan diğer kayıkçıların büyük çoğunluğunu, aralarında Kürtler, Türkler ve Ermeniler bulunmakla birlikte, Karadeniz kıyısından gelen Rum ve Lazlar oluşturmaktaydı. Bunların “pek azı” İstanbul yakınındaki Karasu yöresinden gelmişti ve % 8 ile 10’u Trabzon Vilayeti’ndendi.²¹ Çoğu, tarıma elverişli olmayan “lanetli toprağın” atalarının hayatlarını sürdürmek için denize yönelttiği İnebolu’dan geliyordu.²² Aynı şekilde, hamallar da kendilerinin, eğitim ve kamu hizmetlerinden yoksun çorak topraklardan geldiklerini söylerlerdi. Ailelerine bakmak ve ekilebilir toprak satın almak için İstanbul’da çalışıyorlardı.²³

18 RCL, 31 Mart 1904, s. 353.

19 Yitzhak Rafeh, “The Benevolent Society of the Boat-Owners in Constantinople”, Sefunot (Jerusalem, 1966), s. 621-632, Charles Issawi, ed., *The Economic History of Turkey* (Chicago, 1980) s. 71-72’deki alıntı.

20 19. notta anılan kaynak.

21 Bkz. 15. not; ayrıca, Great Britain, Department of Overseas Trade, General Report on the Trade and Economic Conditions of Turkey, dated Jan., 1921, s. 32.

22 *Bizde Mavunalar ve Mavunacılık*, (İstanbul umumî mavuna ve salapurya esnafı cemiyeti tarafından tertib ve neşr edilmektedir.) (İstanbul, 1339), s. 7-8.

23 BBA BEO 268888, 19.V.1327/Haziran 1909.

İstanbul'daki hamal va kayıkçılar (Yahudi sandalcılar hariç) bekâr olarak yaşamaktaydılar. Kayıkçılar (ve belki de hamallar) altı kişilik gruplar halinde yaşıyor, her grup kendilerine yemek pişiren, temizlik işlerini yapan ve anlaşmazlık halinde hakemlik yapan yaşlı bir adama ücret ödüyordu.²⁴ Rıhtımların tamamlanmasından sonra en azından bir bölümü şirketin inşa ettiği barakalarda yaşamaya başladılar.²⁵ Bu iki grup “çoluk-çocuksuz sürgünde yaşayan, kazandıkları parayı evlerine gönderen, çok uzun aralıklarla ‘memleket’e giden ve ancak çalışamayacak kadar yaşlandıklarında memleketlerinde yerleşen acınası bir topluluk” olarak tanımlanmıştır.²⁶

Ne var ki, bu işçiler başkentteki hayatlarını ve işlerini geçici bir olgu olarak görüyor ve İstanbul'da ancak köylerine dönmeye yetecek miktarda para biriktirene kadar kalacaklarını umut ediyorlardı.²⁷ Etnik köken ve aynı köyden olmak güçlü bir bağdı. Hamallar ve kayıkçılar bu şekilde kendi iş alanlarındaki istihdamı denetleyip başkalarının bu işlere girmesini önleyebiliyorlardı.²⁸

Hem hamallar hem de kayıkçılar hamallık sınıflandırmasına dahil loncalara üyeydiler. 1880'lerde, İstanbul hamalları çalıştıkları semtlere göre ayrı ayrı loncalarda örgütlenmişlerdi; loncanın “başı” olan kethüda bu makamı satın alır ve hükümet tarafından da tanınırdı. Lonca kethüdası çalışma hakkı için İstanbul Şehremaneti'ne aylık bir harç öder-

24 Lucy, M.J. Garnett, *Home Life in Turkey*, (New York, 1909), s. 19-20.

25 Rıhtım Şirketi'yle hükümet arasında, şirket rıhtımlarında işçi barakaları kurma hakkı üzerine çıkan bir anlaşmazlığın ayrıntıları için bkz. Osman Nuri (Ergin), *Mecelle-i Umur-u Belediye*, V, (İstanbul, 1335), s. 288-289.

26 H.G. Dwight, “A Turkish Village”, *Scribner's Magazine*, 45 (Haziran, 1909).

27 BBA BEO 268888, 9.VI.1326/Haziran 1909; bu metin kısmen okunmaz durumdadır.

28 Bu husus için Şerif Mardin'e teşekkür borçluyum. Hamallar loncası 1909'da verdiği bir dilekçede lonca üyeliğine girişi denetleyebilmesinin önemini vurguluyordu. BBA BEO 268888, 8 Haziran 1325/Haziran 1909.

di.²⁹ Loncaya, kethüdaya (“yüksek” olduğu söylenen) bir harç ödenerek üye olunurdu.³⁰ Üyeler, iş bulduklarında, kazançlarını şehrin aynı kesiminde çalışan gruba dağıtılmak üzere kethüdaya teslim ederlerdi. Her grubun bir hastalık ve sakatlık fonu vardı. Ayrıca, üyelerin iki veya üç yılda bir memleketlerini ziyaret etmek amacıyla para çekebilecekleri bir fon vardı.³¹

Semt temelinde örgütlenenlerin yanı sıra, en azından üç hamal grubu daha vardı; antrepolarda çalışanlar, kayıklarda çalışanlar ve gümrüklerde çalışanlar.³² Her grubun sorumluluk alanları tanımlanmıştı. Örneğin Galata gümrüğünde, her birinin kendine ait işleri olan dört resmî hamal kategorisi vardı. Hamalların bir kısmı ambarlarda, bir kısmı avluda çalışmaktaydılar. Bir kısmı malları sırtlarında taşırlar, bir kısmı ikişer üçer kişilik gruplar halinde uzun sıriklarla taşırlardı. Bu dört grupta kimse diğeri bir grubun alanına giren malları taşıyamazdı.³³

Ancak, gümrükte çalışan hamallar lonca kethüdaları tarafından sömürölmekteydiler. Çeşitli kaynaklarda “hayasızca sömürölen bu yoksul insanlar (hamallar) cehalet ve iyi niyetinden yararlanan” kethüdalarından söz edilir.³⁴ 1908’de lonca üyeleri kethüdaların konumundan kişisel kazanç sağlamakta yararlandığından şikâyet etmişlerdir. Dediklerine göre, her üye aylık harcın yanı sıra gündelik kazancının bir kısmını kethüdaya veriyordu. Buna ek olarak grup yıllık bir harç veriyor, ayrıca her üye yıllık ruhsat harcı ödüyordu. Memle-

29 USCR, “Labor in Europe”, 1884-5, 11, s. s. 1653; Lucy M. J. Garnett, *Turkey of the Ottomans* (Londra, 1911), s. 161. RCL, 28 Şubat 1895, s. 3-87.

30 BBA BEO 268888, 9.VI.1326/Haziran 1909.

31 23. notta anılan kaynaklara bakınız.

32 RCL, 31 Ağustos 1907, s. 53-55.

33 RCL, 30 Nisan 1895, s. 114-117.

34 ABD Dışişleri Bakanlığı, İstanbul’dan Bristol, çeviri bir raporun 12 Ocak 1921 tarihli sunuş yazısı.

ketine dönerken yerini bir başkasına satan hamal da kethüdaya yüklü bir son ödemede bulunuyordu.³⁵

Kayıkcı loncaları da, üyelerin doklarda iş yaptığı teknelerin çeşidine göre alt bölümlere ayrılmıştı. Bu bölümlerden her biri diğerinden bağımsızdı. Hamal loncalarında olduğu gibi kayıkcı kethüdaları lonca üyelerinin yasal temsilcileri olarak çalışma haklarını korurlardı.³⁶ Ancak, bir zamanlar kethüdaya ait olan üyeler arasındaki anlaşmazlıklarda hakemlik görevi *İstanbul Liman reisine* aitti.³⁷ Lonca üyeleri ücretlerini doğrudan doğruya tüccarlardan alırlar ve iş günü sonunda dağıtılmak üzere kethüdaya teslim ederlerdi.

İstanbul'da yolcu ve eşya taşımasında dört çeşit tekne kullanılırdı. Kayıklar genellikle yolcu taşımasında kullanılan küçük dar teknelerdi. Limanda demir atmış teknelerden doklara yük taşınmasında 30 ile 50 ton kapasiteli mavunalar kullanılırdı. 1912'de İstanbul limanında 400 kadar mavuna vardı. Sandallar kayıklarla aynı boyuttaydı, ancak gemilerden kıyıya yük taşımakta kullanılan kürekli teknelerdi. Salapuryalar ortalama 10 ton kapasiteli depo tekneleriydi.

Kayıkcı loncaları her ne kadar başkentin en iyi örgütlenmiş ve en güçlü loncaları arasındaysa da, Rıhtım Şirketi faaliyetlerine başladığı sırada tekелci denetim güçlerini kısmen de olsa kaybetmiş durumdaydılar.³⁸ 1895 tarihli bir raporda Rus ve Avusturya gemicilik şirketlerinin “eski bir gelenek sonucu kendi mallarını kendi araçlarıyla taşıma hakkına sahip olan” yegâne kuruluşlar oldukları belirtiliyor. Bu şirket-

35 *İlâdam* (13 Ağustos 1908), s. 4; ayrıca bkz. RCL, 31 Ağustos 1907, s. 54.

36 34. notta anılan kaynak; RCL, 31 Temmuz 1901, s. 116; AE, A34¹ Div. Aff. Conim. Carton 458, Paris'ten Granet, 7 Mayıs 1895; RCL, 31 Mart 1895, s. 155-164; mavunacılar loncası 1300 (1882) yılına kadar diğer loncalar gibi şehremanetine karşı sorumluydu; daha sonra gerekli harçları ödediği liman idaresine karşı sorumlu oldu, *Bizde Mavunalar...*, s. 13.

37 HHStA, F34, K65, *Moniteur Oriental*'dan (4 Mart 1909) kupür.

38 34. ve 36. notlarda anılan kaynaklara bakınız.

lerin yanı sıra belki diğer bazı kuruluşlar da lonca denetimi dışında büyük mavunalar işletmekteydiler.³⁹

Avrupa tüccar kolonisi bu liman işçilerinden –özellikle “vahşi, sakar ve ilgisiz” hamallardan– 19. yüzyılın sonlarında sahip oldukları azımsanamayacak güç nedeniyle nefret ediyor ve çekiniyorlardı.⁴⁰ Birçok Batılı gözlemci bu loncaların insiyatif kullanılmasını ve Avrupalıların serbest rekabet dediği şeyi engellediğine inanıyordu. “Loncalar, özellikle hamal loncaları, yerli sanayiın gelişmesi önünde büyük bir engel oluşturmaktadır.”⁴¹ Kimileri “ticaretteki örgütlenme bozukluğunu hamallar loncası tekelinin yarattığını belirtmekteydi.”⁴² Kimileri lonca kethüdalarına rüşvet verme zorunluluğundan rahatsız oluyordu.⁴³ İstanbul’daki Avrupalılar, Kürt hamalları “sürekli tehlike kaynağı, saray çetesinin her an kullanabileceği bir silah...” olarak görüyorlardı.⁴⁴ 1891 yılında Fransız sefiri, Osmanlı-Fransız (ticaret) anlaşması hükümlerinin hamallarinkine benzer tekelileri yasakladığını öne sürmüştür (Ne var ki beş yıl sonra sigara kâğıdı ithalinde Fransız tekelini can-ı gönülden onaylayacaktı).⁴⁵

Hamal ve kayıkçılar iktisadi etkilerinin yanı sıra siyasi nüfuza da sahiptiler; güçlü dayanışmaları ve gördükleri vazgeçilmez hizmetler, belki de II. Abdülhamid döneminden bile önce sarayın himayesinden yararlanmalarını sağlamıştı.⁴⁶ 1902 yılında Almanlar “loncalarda örgütlenen bu

39 Granet’nin hazırladığı rapordan 36. notta sözedilmektedir; ayrıca RCL, 31 Temmuz 1901, s. 116.

40 RCL, 31 Ağustos 1907, s. 55’ten alıntı.

41 RCL, 31 Ağustos 1908, s. 323, ayrıca RCL, 31 Ocak 1901, s. 694-695’te Beykoz kâğıt fabrikasının uğradığı başarısızlıktan mavunacılar sorumlu tutulmaktadır.

42 Pears, *40 Years...*, s. 271.

43 BBA BEO 268888, 19.IX.1327/Ekim 1909.

44 Ramsay, *Revolution...*, s. 88-90.

45 AE, CC, Turquie, Paris’ten Cambon, 30 Ağustos 1904.

46 Garnett, *Turkey of the Ottomans*, s. 161.

hamalların en üst düzeydeki gümrük memurları arasında bile koruyucuları olduğu”na dikkati çekiyorlardı.⁴⁷ Her ne kadar bu himaye loncalara güç sağlamış olabilirse de, Birinci Dünya Savaşı sonrasında bu loncaların bir kısmı çöküşlerinin II. Abdülhamid döneminde başladığından, bu dönemde saray mabeyincilerinin lonca fonlarını zimmetlerine geçirdiğinden ve Padişah’ın kendi maiyetinden kişileri kethüdalıklara getirdiğinden şikâyet etmişlerdir.⁴⁸ Gerçekten de İstanbul gümrük hamalları kethüdalığı sarayla yakın ilişkileri nedeniyle II. Meşrutiyet’ten sonra ortadan kaldırıldı.⁴⁹

Rıhtım Şirketi’nin varlığı ve hükümetin kabul ettiği imtiyaz hükümlerinin çoğu, hamal ve kayıkçıların refahına, özerkliğe ve meslekî güvenliğe doğrudan yöneltilen bir tehditti. Rıhtımların tamamlanması büyük gemilerin doğrudan doklara yanaşmasını mümkün kılacaktı. Tabii ki, bu tüccarlara pek sıkıntılı gelen ve zamanlarını alan, ancak mavunacıların geçim kaynağı olan, yükün limandan doklara mavunalarla taşınması gereğini ortadan kaldıracaktı. Şirketin liman bölgesinde antrepo inşa etme hakkı da depo teknelerine (salapurya) duyulan ihtiyacı ortadan kaldıracaktı. “Malların gemilerden boşaltılmasından sonra”, depoların yetersizliği nedeniyle “gün boyu hatta hafta boyu salapuryalarda beklemesi zorunluluğundan” sürekli şikâyet eden Avrupalı tüccarlar, antrepoların bu depo-teknelerinde çalışanların işini elinden alacak olmasıyla tabii ki ilgilenmiyorlardı.⁵⁰ Ayrıca, imtiyaz bölgesinde yolcu ve yük taşınması için buharlı gemilerin çalıştırılması kayıkçıların işlerini kaybetmesine neden olacaktı. Anlaşmada, bu teknelerin sadece geniş rıh-

47 ZStA, AA 8729, İstanbul’dan Quandt, 28 Nisan 1902, Bl. 71.

48 *Bizde Mavunalar...*, s. 11-12.

49 BBA BEO 268888, 6.V.1327/Mayıs 1909.

50 ZStA, AA 6630, Bl. 85, *Konstantinopler Handelsblatt*’tan (12 Aralık 1906) kupür.

tımın iki ucundaki iskelelere yanaşabilecekleri hükmünün yer alması, şirketin imtiyaz bölgesinde bu geleneksel taşıma biçimine son vermeye niyetli olduğunu gösteriyor. Rıhtım-da kurulması planlanan tramvay hattı da tüccarların yüklerini topluca taşıtmasına imkân vererek hamalların geçim kaynağını ortadan kaldıracaktı. İmtiyaz, loncaların liman bölgesindeki haklarına son vermeyi amaçlıyordu. Mavunacı ve salapuryacılar için Rıhtım Şirketi'nin kurulması, geçim kaynaklarına vurulan bir dizi darbenin sonuncusuydu. Hemen hemen elli yıl önce, Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi'nde çok sayıda kaykçıyı işinden ettiği biliniyordu.⁵¹

Lonca-Şirket mücadeleleri, 1894-1899

Loncalar, bir yandan şiddete başvurarak, bir yandan saraya dilekçeler vererek, yabancı şirketin getireceği yeni teknoloji ve sermaye-yoğun teçhizatın oluşturduğu tehdide karşı hemen harekete geçtiler. Resmen kuruluşundan bir ay sonra, Temmuz 1894'te Rıhtım Şirketi Galata tarafındaki liman tesislerini işletmeye başladı. Ancak, bir Fransız buharlı gemisi rıhtıma doğrudan yanaşmak istediğinde işlerinin elden gideceğini öne süren mavunacılar loncası tarafından uzaklaştırıldı. Lonca, şirketin limanı “cari denizcilik uygulamalarına göre” tasarlamış olduğunu, yani gemilerin rıhtıma dikey olarak, kıçı rıhtıma ve başı denize bakarak şamandıralara bağlanacağını söylüyordu.⁵² Böylece, geminin her iki yanına büyük yüzer doklar bağlanarak, gemiden yüzer dokla-

51 Cengiz Orhonlu, “Osmanlı Türkleri devrinde İstanbul'da kaykçılık ve kayk işletmeciliği”.

52 Bu anlaşmazlık Osmanlı ve Fransız belgelerine geçmiştir. Beyoğlu dördüncü kâtib-i âdil'i önünde 1.III.1312/Eylül 1894'te imzalanan anlaşma metni *Biz-de Mavunalar...*, s. 36-37'de mevcuttur. Aynı anlaşmayla ilgili Fransız raporu M.Granet'nin birbirinin eşi iki yazısıyla (Paris 7 ve 14 Mayıs 1895) AE, A34^al, Div. Aff. Comm. Carton No. 458'de bulunmaktadır.

ra, oradan da rıhtıma mallar boşaltılabilecekti.⁵³ Fransız gemisi rıhtıma yanaşıp yüzer dokları kullanmaya kalkıştığında, lonca üyeleri harekete geçerek kendilerini dağıtmaya gelen hükümet kuvvetlerini bile geri püstürtmeyi başardılar. Bunun üzerine Padişah şirketin mavunacılar loncasıyla anlaşana kadar faaliyetlerini durdurmasını emretti.

Şirket loncanın mal nakliyesi ile ilgili haklarını tanımak durumunda kaldı. Haliç'in iki yakası arasındaki mallar, rıhtımda bir gemiden diğerine yüklenecek mallar, demiryoluyla gelen bütün mallar, iki köprü arasındaki alanda boşaltılan mallar ile bir geminin rıhtımda boşalttığı ve daha sonra başka bir gemiye yüklenecek malların taşınması loncaya bırakıldı.⁵⁴ Şirket ayrıca işini kaybeden mavunacılar için iş imkânları arayacağını ve bundan böyle limanda yabancı denizcilik şirketlerine ait mavunaların faaliyetlerini durdurup ticari trafiği sadece lonca üyesi mavunacılara ayıracağına söz verdi.⁵⁵ Bu ödünlerin karşılığında M. Granet loncanın Rıhtım Şirketi'nin "doğrudan doğruya gemi güvertesinden karaya ve karadan gemi güvertesine" yükleme ve boşaltma yapmasını kabul etmesini bekliyordu. Şirket, bu anlaşmanın kendisine yılda 200.000 franka mal olacağını Fransız hükümetine bildirdi.⁵⁶ Rıhtım Şirketi gemilerin yükünün doğrudan karaya boşaltılabilmesinin, kendisinin temel varlık nedeni olduğunu ekliyordu.⁵⁷ Ne var ki, lonca şirketin kendisine ayırmayı kabul ettiği yükün hepsini taşımadı. Şirket, yüzer doklardan yük taşımayı kendi mavunalarını kullanmayı sürdürdü, yabancı denizcilik şirketlerinin mavunaları fa-

53 Gemilerin bu yöntemle demir attığını gösterdiği sanılan fotoğraflar Sedat Hakkı Eldem, *İstanbul Anıları* (İstanbul, 1979), s. 276-277, 270-281'de bulunmaktadır.

54 52. notta anılan kaynaklar.

55 52. notta anılan kaynaklar.

56 52. notta anılan Granet'nin yazısı.

57 52. notta anılan kaynaklar.

aliyetlerine devam ettiler. Sonuç olarak lonca, 1.000 mavuna ve onlara bağımlı aileleriyle birlikte 12.000 kişinin geçim araçlarından yoksun kaldığından şikâyet ediyordu.⁵⁸

6 Şubat 1895'te, Galata rıhtımının bir bölümünün açılışından hemen sonra, mavunacılar liman tesislerine hücum ederek yüzer dokların bağlarını çözdüler. Şirket, Osmanlı makamlarından yardım alamayınca lonca karşısında geçici olarak geriledi. "Bu nedenledir ki burada olağandışı bir görünüm var; rıhtıma yanaşan ama rıhtım tesislerini kullanmayan buharlı gemilerin görünümü". Bunun yerine, "lonca üyeleri kıyıdan 5 metre ötedeki gemilerin yükünü mavunalarıyla rıhtıma getirip şirkete teslim ediyorlardı".⁵⁹

Şirket protestolarına devam etti. Nafia Nezareti ile Sadaret-i Uzma ve Hariciye Nezareti'nin hukuk danışmanları şirketin haklarının çiğnendiğini kabul ediyorlardı.⁶⁰ Ticaret ve Nafia Nazırı Sadrazam'a yük taşıma işinin loncaya geri verilmesinin rıhtım yapılmasının ana amacının gerçekleşmesini engelleyebileceğini ve kâr olasılığını ortadan kaldıracağını bildiriyordu. Bundan böyle sıkı bir jandarma gözetimi getirilecekti. Lonca, bunun üzerine hükümete bir dilekçe vererek yüzer dokların kaldırılmasının yanı sıra, yabancı denizcilik şirketlerinin özel mavunalar kullanmasının yasaklanmasını istedi.⁶¹ Hükümet, Padişah'ın da onayını alarak şirketten Rus ve Avusturya Denizcilik Şirketleri'ne ait mavunaları satın almasını istedi. Ancak, şirket bunun 250.000-300.000

58 BBA BEO 107432, 18 Teşrinisâni 1315/Temmuz 1899 ve 108454, 21.X.1317/Şubat 1900.

59 Granet'nin 52. notta anılan yazıları, RCL, 28 Şubat 1895, s. 83-87. Ayrıca bkz. J. Krauss, "Schiffahrt, Guterumschlag, und Lagerung", Josef Hellauer, ed., *Das Türkisch Reich* (Berlin, 1918) içinde, s. 84-98, Issawi, a.g.e., (1980), s. 174-175'te alıntı. Bu kaynakta, Messageries yolcu gemisinden sonra gelen bir gemi nedeniyle Fransızlarla mavunacılar arasında kavga çıktığı belirtiliyor. Ancak, bunun Granet'nin söz ettiği olay olup olmadığı açık değil.

60 Granet'nin 52. notta anılan yazıları.

61 BBA BEO 108454, 21.X.1317/Şubat 1900.

franka malolacağını ve “önemli bir rakipten kurtararak Osmanlı mavunacılarına yeni bir katkı sağlayacağını” bildirdi.⁶² Hükümet, ayrıca gemilerin rıhtıma yanaşp, her iki taraftaki yüzer doklardan yükleme-boşaltma yapılması yerine uzunlamasına rıhtıma yanaşp yavaşamayacağını incelenmesini istedi. Çaresiz kalan şirket sorunlarının sona ermesi şartıyla yabancı mavunaları satın almayı ve gemilerin rıhtıma uzunlamasına yanaşmasını kabul etti.⁶³

Şirket gerçekten de bazı Avrupa şirketlerine ait mavunaların satın alınmasıyla ilgili anlaşma hükümlerini yerine getirmeye çalıştı; 1900 yılı Şubat’ında hazırlanan Bahriye Nezareti raporunda şirketin çalışması yasaklanan İngiliz gemi şirketlerine ait mavunaları satın almaya teşebbüs ettiği bildiriliyordu. Bir yandan, Avusturya Lloyd Şirketi’nin de dahil olduğu buharlı gemi şirketleri (bkz. Altıncı Bölüm) kendi mavunalarını Rıhtım Şirketi’ne sattıktan sonra haklarının korunacağı konusunda hükümetten güvence istiyorlardı. Öte yandan, bu şirketler mavunalarını sattıktan sonra yeni mavunalar satın almayacakları konusunda M. Granet’nin şirketine güvence vermiyorlardı.⁶⁴

Gerek denizcilik şirketleri gerekse tüccarlar loncanın zaferrinin kendilerini nasıl etkileyeceği konusunda endişe duyuyorlardı. Kuralların İstanbul limanında iş yapma maliyetini arttıracığından emindiler. Yüzer dokların kullanımı yasaklandığından, gemilerin boşaltılması uzun sürüyordu; bu rıhtımın inşa edilmesinin temel gerekçesine aykırıydı. Sonuç olarak, tüccarların limanda konaklama masrafı arttığı gibi, navlunun taşınması için mavuna ücreti ve şirkete handling ücreti ödüyorlardı. Her ne kadar bu son ücret hukuken gümrük hamallarına ödenecek parayı da içermekteyse de as-

62 Granet’nin 52. notta anılan yazıları.

63 52. notta anılan kaynaklar.

64 BBA BEO 107432, 19.X.1317/Ocak 1900, 108454, 6 Şubat 1315/Şubat 1900.

lında tüccarlar hamallara malların taşınması ve depolanması için ayrı bir ücret ödemekteydi.⁶⁵

Şirketle loncalar arasında sıkışıp kalan yabancı tüccarlar Rıhtım Şirketi'nden tarifeyi düşürmesini istediler. 1895 yılının Mart'ından Haziran'ına kadar İstanbul'daki yabancı ticaret odalarının üyeleri şirket tarifesini inceleyerek çözüm yolları üzerine tartışılar. Tüccar, şirketin konaklama ve taşıma ücretlerini azaltması ve rıhtıma kadar mavunayla yapılan taşımanın maliyetini de üstlenmesi gerektiği sonucuna vardı.⁶⁶ Çeşitli yabancı ticaret odalarının hazırladığı bir raporda; "Rıhtıma yanaşan gemilerdeki malların mavunacıların fuzuli müdahalesi olmaksızın rıhtıma veya yüzer doklara doğrudan boşaltılabilmesi" isteniyordu.⁶⁷

Kızgın müşteriler, inatçı lonca üyeleri ve işçilere karşı harekete geçmekle isteksiz bir hükümetle karşı karşıya olan şirketin sorunları, 1899'da Haydarpaşa'da liman yapımı için verilen bir imtiyazla daha da arttı. Marmara Denizi'nin ağzının öbür yanında, başkentin Asya tarafında olan Haydarpaşa, Anadolu Demiryolu'nun başlangıç noktasıydı. Nisan 1899'da demiryoluna liman yapma hakkı verildi.⁶⁸ Bu, Haliç'in eski İstanbul tarafındaki tesisleri tamamlanmak üzere olan Rıhtım Şirketi'nin işlerinin bir kısmını alacaktı. Kısmen bu yeni rekabete karşı koyabilmek ve müşterilerini yumuşatabilmek amacıyla Şirket Ekim 1899'da bazı ücretlerde indirim yaptı.⁶⁹ Dört kalemden yapılan indirimlerden üçü lonca-

65 RCL, 28 Şubat 1895, s. 83, 87.

66 RCL, 31 Mart 1895, s. 155-164, 30 Haziran 1895, s. 139-142.

67 RCL, 30 Haziran 1895, s. 139-142; ayrıca 31 Mayıs 1895, s. 98.

68 AA Türki 152, Anlage to Bd. 10'daki imtiyaz belgesi metni; ayrıca, sefir Cambon'un protestosu için bkz. AE, A34^c1, 13 Şubat 1899; Pera'dan Granet, 20 Mart 1899, 7 Haziran 1899'da Rıhtım Şirketi'nin Osmanlı hükümetinden tazminat alacağı bildirilmektedir.

69 AE, A34^c1, Carton No. 460, Tevfik Paşa'dan Constans'a, 27 Ekim 1899 ve ekindeki 18 sayfalık broşür ve Young, a.g.e., III içinde, s. 332-342 ve Osman Nuri (Ergin), *Mecelle-i Umur-u Belediye*, III, (İstanbul, 1330), s. 620-634.

yı ilgilendiriyor ve hepsi bir arada kayıkçılar ve hamalların gelirinin azalması sonucunu getiriyordu. Açıkta demirleyen gemilerden yapılan taşıma ücreti –şirket bu işi mavunacılara bırakmıştı– % 10 azaltılmıştı. Şirket, bu indirimin yol açtığı kaybı üstlendiğinden lonca gelirleri azalmamıştı. Ancak diğer iki değişiklik hamal ve kayıkçıların ücretlerini doğrudan ilgilendiriyordu. Şirket, malların mavunayla gümrüklere taşınma ücretini % 30 azaltarak mavunacıların gelirlerini düşürmüştü. Ve taşıma ücretinin kapsamı değiştirilerek mavunalardan yük boşaltma, rıhtımda taşıma ve gümrüklere nakliye ücretleri de dahil edilmişti. Sonuç olarak, hamallık ücreti ortadan kalkmıştı; bundan böyle bu hizmetin karşılığı şirket tarafından ödenecekti.⁷⁰

Mavunacılar ve hamallar 1894'te kazandıkları ezici zaferden sonra 1899'da eski güçlerini kaybetmişlerdi. Aradan geçen beş yıl içinde şirketin gücü loncanın aleyhine artmıştı. 1894'te lonca üyeleri henüz kurulmuş olan ve kendine güvensiz bir şirkete karşı hızla harekete geçmişlerdi. Sahasından emin, kararlı bir rakip karşısında hazırlıksız yakalanan Rıhtım Şirketi geri çekilmek zorunda kalmıştı. 1899'a gelindiğinde ise kararlılıklarından hiçbir şey kaybetmeyen mavunacılar, karşılarında, kendilerine verilen ödünlerin çoğunu yerine getirmekle birlikte, ilk sözleşme metninde yazılı olduğu üzere İstanbul limanındaki denetimi loncadan alıp şirkete verme sürecini devam ettiren daha deneyimli bir yönetim bulmuşlardı.

Hamallarla Rıhtım Şirketi arasında çıkan bir ihtilaf, yabancı şirketlerin Osmanlı toplumundaki etnik ilişkiler üzerindeki etkisini açıklamak bakımından önem taşır. İmtiyaz belgelerinde Rıhtım Şirketi'nin ve loncanın malların taşınmasını denetleyebilecekleri bölgeler açıkça belirtilmişti. Baş-

70 69. notta anılan kaynaklar, ayrıca değişmeyi getiren tüccar şikâyetleri örnekleri için RCL, 31 Ocak 1896, s. 145-147 ve 28 Subat 1897, s. 132-133'e bakınız.

ka bir belgede de Şirket'in kendi bölgelerinde resmen tanınan loncalara üye hamalları çalıştırma şartı koşulmuştu.⁷¹ 1899 yazında şirketin tuttuğu hamallarla, Galata'daki doklara komşu Mumhane semti hamalları arasında bir uyuşmazlık çıktı. Hükümet bir soruşturma yaparak, şirketin inkâr etmesine rağmen lonca üyesi olmayan, gerekli bilgi ve kefalete sahip olmayan işçileri çalıştırdığını ortaya koydu. Rıhtım Şirketi, iş yapıldığı sürece kimin çalıştırıldığının önemli olmadığı şeklinde bir cevap verdi. Şehremaneti, hamalların rıhtımda çalışanların seçilme ve işe alınma şeklinden şikâyetçi olduklarını belirtiyordu; başkentte loncaya üye olmadan şirket hamalı olarak çalışmak isteyenler vardı. Şehremaneti, bir kısım lonca üyelerinin işlerini böyle kişilere kaptırmış olması nedeniyle hükümetin harekete geçmesinin gerekli olduğu sonucuna vardı.⁷²

Loncaya üye olmaksızın çalışmak isteyenlere ilişkin belirtiler daha da açık bir hale geldi ve bu tartışma 1901 yazına kadar sürdü. Soruşturmada görev alan devlet memurları şirketin loncaya ait belirli hamallık görevlerini gaspetmekle yasaya aykırı davrandığı sonucuna vardılar. Ayrıca, şirketin bu işlerde çalıştırmak üzere seçtiği Rum, Ermeni ve diğerlerinin çoğalarak bu işlerde çalışmakta olanların işlerini ellerinden aldıklarını belirttiler.⁷³ Şirket, üyelerinin çoğu Müslüman olan hamal loncalarının gücünü kırmak amacıyla Osmanlı Hristiyan cemaatlerinden lonca üyesi olmayan kişileri işe alıyordu. Bu tartışmalar boyunca, devlet kendisini Müslüman uyruklarının haklarını, yabancı şirketle işbirliği yapan Hristiyan uyruklarının eylemlerine karşı koruma durumunda buldu. Bu, devlet için yararsız bir açmazdı.

71 BBA BEO 128214, 27.XI.1317/Mart 1900, ayrıca 102181, IV. 1317/Ağustos 1899, 101437, 3.IV.1317/Ağustos 1899.

72 BBA BEO 128214, 27.XI.1317/Mart 1900.

73 BBA BEO 128214, 27.IV.1319/Ağustos 1901.

1907 tarifesi ve loncaların yenilgisi

Loncalar, daha sonra, 1907 yılında Osmanlı hükümeti, Rıhtım Şirketi ve Avrupa devletleriyle Osmanlı gümrük vergilerini % 8'den % 11'e çıkaran birbiriyle ilişkili iki anlaşma imzaladığında yeni bir tehditle karşı karşıya geldiler. Hükümet, çoktan beri istediği bu artış için uluslararası onay alabilmek uğruna İstanbul limanını geliştirmeyi ve imparatorluğun her tarafında liman faaliyetlerini düzeltmeyi kabul etmek zorunda kalmıştı. Gümrük tarifesi görüşmelerini, gümrük idaresi ve Osmanlı liman tesislerinde bir dizi değişiklik elde etmek için kullanan Büyük Britanya Sefiri burada önemli bir rol oynamıştı.⁷⁴ Bu değişiklikler arasında, ilk olarak büyük devletlerin 1906 yılında topluca verdikleri bir notada dile getirilen “hamallık” sorununun “kesin ve tatminkâr bir biçimde düzenlenmesi gerektiği” talebi de vardı.⁷⁵ Osmanlı hükümeti bu noktada geri çekildi ve imzalanan nihai anlaşmalar hamalların bir kısım işlerini kaybetmeleri ve İstanbul hamallarının özerkliğinin tümüyle ortadan kalkması sonucunu verdi. Tarife anlaşması görüşmelerinde hamallara verilen özel önem, hamalların şirket ve Avrupalı tüccarlar için hâlâ ciddi bir tehdit oluşturduğunun kanıtıdır. Hamal loncaları taşıma ücreti aldıkları tüccarlarla dolaysız iş yapmaya hakları olduğu konusunda ısrar etmekteydiler.⁷⁶ Böylece, Rıhtım Şirketi ortaklarını ve yabancı tüccarları yumuşatmak amacıyla loncaları sıkı devlet denetimi altına alma çabaları, II. Abdülhamid yönetimini liman işçileri örgütleriyle karşı karşıya getirdi. Lonca üyelerinin buna tepkisi, İttihatçılarla işbirliğine girmek oldu.

74 Örneğin, USCR 1907, II, İstanbul'dan Ozmun, s. 528.

75 Anlaşmanın çeşitli taslakları için AA Türki 110, Bd. 48'e ekli not, Pera'dan Marschall'ın sunuş yazısı, 24 Nisan 1907.

76 Çifte ücret uygulamasının sürdürüldüğüne ilişkin kanıtlar için bkz. BBA BEO 150412, 19.XI.1320/Şubat 1903.

Avrupalılarla Osmanlılar arasındaki görüşmeler ilerledikçe, Saray, Rıhtım Şirketi'ni ilgilendiren dört talep ile genel olarak Osmanlı liman tesislerini ele almak üzere şirketle toplantılar yaptı. 1907 Mart'ında Padişah İstanbul ve Galata'da gümrük binaları ve antrepoların yapımına izin vermeyi kabul etti.⁷⁷ Şirket, gümrük binalarının yanı sıra dar hatlı bir demiryolunun yapımını en kısa zamanda tamamlamaya söz verdi, böylece mallar demiryoluyla taşınacak ve sırik hamallarına duyulan ihtiyaç tamamen ortadan kalkacaktı. Rüsumat Emaneti yedi Osmanlı limanında daha gümrük binalarını ve nakliye tesislerini geliştirme niyetinde olduğunu açıkladı. Rüsumat Emaneti ayrıca 200 yeni gümrük memurunu işe almaya söz vererek, açıklamasının başka bir bölümünde hamallar sorununa değinmekteydi.⁷⁸ "İstanbul ve Galata gümrüklerindeki hamallık hizmeti kural ve ücretlerini büyük ölçüde değiştiren özel bir nizamname iradeyle yürürlüğe konmuş, bulunmaktadır. Hamalları gümrük yetkililerinin denetimi altına sokan bu nizamname ticaret hayatının gerekleri düşünülerek hazırlanmıştır."⁷⁹ Bu yeni nizamnamede İstanbul gümrük hamallarının çalışma koşulları tanımlanmakta ve gümrük sahası ve yakınında malların taşınması ve tüccara teslimiyle ilgili masraf ve ücretler saptanmaktaydı.⁸⁰

1907'de getirilen kurallar 1863'te çıkarılan hamallarla ilgili nizamnameyle karşılaştırılırsa, hamalların özerkliğinin

77 AA Türkei 110, Bd. 48, Osmanlı hükümetinin notası, 4 Mart 1907, ZStA, AA 6631, İstanbul'dan Mertens, 18 Mart 1907, ZStA, AA 6633, Bl. 35-35r, anlaşmanın IV nolu ekinin 10. maddesinde sırikli hamallara artık gerek duyulmıyacağı belirtiliyordu.

78 77. not, ZStA, AA 6631, Tarabya, 4 Ağustos 1907.

79 77. not, notanın III. maddesi, ayrıca 74. not.

80 Anlaşma metni ve "Instructions sur le hamalage des douanes de Constantinople" başlıklı (15 Muharrem 1325/25 Nisan 1907) VI nolu eki için 75. nota bakınız. Anlaşmanın VI nolu eki İzmir hamallarıyla ilgilidir. Ayrıca hamalların, ücretlerinin toplanmasıyla ilgili olarak bkz. *Düstur*, 8, s. 632-635, 9.III.1325/Nisan 1907.

azaldığı görülecektir. Her iki nizamname de şehrin çeşitli nakliye bölgelerine ayrılması ve ücret tarifesinin bölge, ağırlık ve hacme göre belirlenmesi bakımından birbirlerine çok benzemektedir. Ancak, ücret tarifesinin uygulanması ve anlaşmazlık halinde hakemlik konularında birbirlerinden bütünüyle ayrılmaktaydılar. 1863 nizamnamesinde bu sorunların çözülme biçimi açık bırakılmıştı. Aslında, nizamname hükümleri ücret tarifesi dışında pek az konuyu düzenlemekteydi. Ortaya çıkan sorunların Şehremaneti ve lonca arasında çözümleneceği varsayılıyordu. 1907 nizamnamesi ise tam tersine hükümetin loncalara geniş bir hareket alanı bırakmaya niyetli olmadığını göstermekteydi.⁸¹

1907 yılında çıkarılan nizamname loncanın istihdamı sınırlandırarak üyelerinin geçim araçlarını koruma hakkını kısıtlıyordu. İşçilerle değil ticaretin akışıyla ilgilenen bu nizamnameliğin ilk maddesi loncanın Galata ve İstanbul gümrüklerinde 1.002 hamal, 64 istifçi ve 43 el arabalı hamal bulundurmasını hükme bağlıyordu. Kethüdaların kendi başlarına daha fazla adam tutmaları yasaklanmış, bu konuda Rüsumat Emaneti'nden izin almaları zorunluluğu getirilmişti. Tüccarlara sadece çalışma izni alan kişilerin çalıştığından emin olmaları için lonca yöneticileri dahil hamalların Rüsumat Emmini tarafından verilecek numaralı kollukları takmaları öngörülüyordu. Rüsumat Emmini'nin çalışmasını uygun bulmadığı hamallar yerine Kethüda hemen yeni işçileri işe alacaktı. Her ne kadar işe alınacak hamalları Kethüda Rüsumat Emmini'yle birlikte seçecekse de kurallara aykırı hareket eden hamalı cezalandırma yetkisi sadece Rüsumat Emmini'ne aitti. Aynı şekilde hamalbaşı, veznedar ve tüccarlar arasında bir anlaşmazlık çıktığında hamalların Rüsumat Emmini'ne itaat etmesi isteniyordu. Emin'e kararlarına uymayan veya yasadışı yollardan ücret almaya kalkışan hamalbaşı, veznedar ve

81 Nizamnamelerin metni 70 ve 75. notlarda anılan kaynaklarda bulunmaktadır.

hamalları işten atma yetkisi verilmişti. Kethüda sadece işine son verilen lonca üyelerinin yerine yeni hamallar getirebilecekti, işten atılanları temsil edemeyecek ya da bu konuda aracılık yapamayacaktı. Böylece tüccarların çoktan beri istedikleri gibi, yeterli sayıda ve işe yatkın işçinin mevcudiyeti güvencesi kendilerine verilmişti. 1897 yılında Avrupalı tüccarların bir sözcüsü, “hamal sayısının artması”nı ve “zorba, sakar ve aptalların defedilmesi”ni istemişti.⁸²

Malları mavunalara yükleyen gümrük hamallarının ücretleri doğrudan doğruya Rıhtım Şirketi tarafından ödenecekti, hamalların tüccardan ücret istemesi yasaklanmıştı. Bu hüküm, 1899 yılında çıkarılan şirket nizamnamesi mavunalardan boşaltılan mallar için hamalların ayrı bir ücret talep etmesini yasaklamış olduğundan, işçilerle mavunalar arasındaki son ilişkiyi de koparıyordu. Hamalların sadece gümrük sahası içinde ve dışındaki malların taşınması için resmen saptanan ücretleri almalarına izin veriliyordu. Ayrıca, tüccarlara gümrükteki malları kendi olanaklarıyla taşıma hakkı da tanınmıştı.

Rıhtım Şirketi ve yabancı tüccarların loncalarla devlet arasındaki ilişkiyi nasıl koparmış olduğu, bir hamalın mallara zarar vermesi halinde izlenecek yöntemi tanımlayan madde de görülebilir. Zarar gören tüccar durumu incelemesi için Rüsumat Emaneti'ne başvuracaktı. Rüsumat Emaneti zararın bir hamal tarafından yapıldığını saptarsa, tüccarın zararını karşılayacaktı. Bu durumda loncanın bu parayı devlete hemen ve itirazsız ödemesi gerekiyordu. Loncaya yasal itiraz hakkı verilmemişti.⁸³

İşçilerin gücünü sınırlayan bu kurallara rağmen lonca birkaç ödün elde etti. Özellikle, loncanın bazı geleneksel hakları teyit edilmişti. Örneğin, gümrük memurları mavuna ve-

82 RCL, 28 Şubat 1897, s. 132-133 ve 80. notta anılan anlaşma kaynakları.

83 80. notta anılan anlaşmanın VI. nolu eki.

ya salapuryalardaki malları denetlediklerinde, hamallara bu yükü taşımamış olmalarına rağmen geleneğe göre belirli harçlar ödenecekti. Ayrıca, yükün karada tartılmasından sonra hamallar yük taşımasıyla ilgili geleneksel harçları alacaklardı. Tüccarların kendi mallarını kendi olanaklarıyla taşımalarına izin veren maddenin bile telafi edici bir yönü vardı: tüccarın hamallara malın kentteki ilk bölgeye kadar taşınmasında ödenecek ücreti vermesi gerekiyordu. Yapılmamış hizmetler için ödenen bu ücretler tüccarları öfkelen-dirmiş olmalı; bu, gerçek gücün hâlâ loncanın elinde olduğunu da gösterir. Ve son olarak, lonca üyeleri eskiden olduğu gibi aldıkları ücretleri gümrük hamalları ve salapuryacılar arasında paylaşılmak üzere kethüdaya vermekteydiler.

1907’de yapılan anlaşmalar hamallar loncasının özerkliği açısından ciddi sakıncalar içeriyordu. Gerek imtiyaz belgesinde gerekse 1899 tarifesinde örtülü biçimde var olan şirket hakları çok daha açık bir biçimde ifade edilmiş ve sonunda, kuruluşundan hemen hemen on beş yıl sonra şirket hamalların denetimi yetkisini loncadan resmen almıştı. Şirket, nizamnameyi hemen uygulamaya koydu. Şirket, taraflardan yasadışı ücret aldıklarını belirterek 42 hamalı rıhtımdan “cebren uzaklaştırdı”.⁸⁴ Aynı loncaya üye olan sadece 15 hamalın şirket için çalışmasına izin verildi.⁸⁵ Hükümet de lonca komitesini lağvetti.⁸⁶ Karşısında şiddetle birlikte devleti gören lonca pek direnmediyse de Haziran 1907’de bazı hamallar işbaşı yapmayı reddettiler ve arkadaşlarını da işi bırakmaya teşvik ettiler. Şirket bu hamalları işten çıkardı.⁸⁷ 1907 yazına gelindiğinde Rıhtım Şirketi İstanbul limanının büyük ölçüde sıkı bir denetime almış gibiydi. 1890’ların

84 BBA BEO 255630, 15 Mart 1324, BEO 261857, 23 Şubat 1324/Mart 1909.

85 BEO, 258370, 21.VIII.1326/Eylül 1908.

86 BBA BEO 258370, 30 Temmuz 1908.

87 BBA BEO 231817, 1 Temmuz 1907.

ortalarından beri şirket mavunacılarla belirli bir uzlaşmayı sürdürmüş ve sonunda hamallara boyun eğdirmişti. Şirket, İngiliz ve Fransızlardan oluşan yeni yönetici kadro yönetiminde Ağustos 1907’de büyük yükleme araçları getirmiş ve İstanbul ve Galata’daki tesislerin genişletilmesine ilişkin yeni anlaşma doğrultusunda planlar hazırlamıştı.⁸⁸

Loncaların zaferi, 1908-1909

Şirketin İstanbul limanındaki faaliyetlerini güvenlik ve düzen içinde sürdürme umutları 1876 Anayasası’nın Temmuz 1908’de yeniden yürürlüğe konulmasıyla kırıldı. Şirket devlet desteğini kaybetmişti, loncalar üzerindeki yetkisi sınırlanmıştı. Anayasa’nın yeniden yürürlüğe konulmasının üzerinden bir hafta geçmeden, işten çıkarılan 42 hamal eski işlerine “zorla” girdiler ve tüccarlardan doğrudan doğruya ücret almaya başladılar. Ayrıca, mavunacılar, şirkete karşı 1894’te giriştikleri eylemi tekrarlayarak, gemilerden yapılacak boşaltma ve yüklemelemlerde şirketin yüzer dokları kullanmasını engelleyerek, gemicilerin mavunaları kullanmasında directtiler.⁸⁹

Şirket mavunacıları önlemek üzere harekete geçerek 30 Temmuz 1908’de hükümete resmen şikâyet etti ve dava açacağı tehdidinde bulundu. Altı ayı aşkın bir süre boyunca hamallar, mavunacılar, şirket ve hükümetin yer aldığı bir mücadele ve görüşme dizisi sürdürüldü. Sonunda, hükümet işçilere karşı kuvvet kullanmaya niyetli olmadığından mücadeleyi kazanan hamallar ve mavunacılar oldu. Örneğin, 2 Ağustos’ta Ticaret ve Nafia Nezareti Bahriye Nezareti’nden şirket işlerine müdahalelere müsamaha gösterilmemesini is-

88 RCL 31 Ağustos 1907, s. 209, ZStA, AA 6633, Bl. 35-35r.

89 Bkz. 86. not, ayrıca RCL, 31 Temmuz 1908, s. 63, BBA BEO 258370, 1 Ağustos 1908.

tediyse de, bu tür müdahalelere karşı kullanılabilecek araçları ikna ve sözlü emirle kısıtladı. Lonca üyeleri emirleri hiçe saydılar, hatta bir tekne dolusu askerin rıhtıma çıkmasını engellediler.⁹⁰

13 Ağustos'ta Sirkeci rıhtımında büyük bir grev çıkınca hükümet liman işçilerine karşı kuvvet kullandı. Hamalların öncülüğünde, "en alt sınıftan Kürtler ve diğer Müslüman kalabalığı"na dahil olan kömürcülerle birlikte binlerce liman işçisi greve katıldı.⁹¹ Dr. Ali Rıza Tevfik Bey'in de dahil olduğu İttihat ve Terakki Komitesi üyeleri bir süvari müfrezesiyle gelerek, ertesi gün greve devam edenleri vurmakla, suda boğmakla, hapsetmekle tehdit ettiler.⁹² Grev kırıcılar asker ve polis korumasına alındı ve grevciler işbaşı yaptılar.⁹³ Bir hafta sonra, liman işçileri yeniden greve gidince polis elebaşlarını hemen tutukladı ve işçilerin tehditle işbaşı yapmalarını sağladı.⁹⁴

Ne var ki, hükümetin temelde liman işçilerine karşı kuvvet kullanmadaki isteksizliği hamallar, mavunacılar ve Rıhtım Şirketi arasındaki anlaşmazlıkların hükümet müdahalesi olmadan uzun süre devam etmesinden anlaşılıyor. Liman işçilerinin kitle grevlerinde Dr. Ali Rıza Tevfik Bey bir kısım Avusturyalı-Dalmaçyalı işçiyi elebaşı olarak göstererek olayı örtbas etmek istedi.⁹⁵ Yabancılar karşı yapılan bu suçla-

90 Bkz. 86. not ve BBA BEO 258370, 1 Ağustos 1908 ve 19.X.1326/Kasım 1908.

91 E.F.Knight, *The Awakening of Turkey: A History of the Turkish Revolution* (Philadelphia, Pa., 1909), s. 237, ayrıntılar için Stefan Velikov, "Sur le mouvement ouvrier et socialiste en Turquie après la révolution Jeune-turque de 1908", *Etudes Balkaniques*, 1 (1964), 43; *İkdam* (13 Ağustos 1908), s. 3-4, *Stamboul* (13 Ağustos 1908).

92 *Stamboul* (15 Ağustos 1908), HHStA, PA XII Türkei, K 196, Yeniköy'den Pallavicini, 15 Ağustos 1908, bu sendikacının diğer faaliyetleri için Altıncı Bölüm'e bakınız.

93 Knight, *Awakening*, s. 237-238, Velikov, *a.g.e.*, 1964, s. 43.

94 *İkdam* (20 Ağustos 1908), s. 3, *Stamboul* (21 Ağustos 1908).

95 *Stamboul* (15 Ağustos 1908) ve (21 Ağustos 1908).

malar bir şaşırtma taktiği idi, gerçek tehlike başkentin bağlantılarını kesecek grevlerdeydi. Bu nedenledir ki çeşitli etnik grupların katıldığı 13 Ağustos grevine ve hatta bir hafta sonraki önemsiz greve hükümet yetkilileri böylesine sert bir tepki göstermişlerdi. Rıhtım Şirketi olayında hükümet Osmanlı işçilerinin ticareti sekteye uğratmak niyetinde olmadıklarının farkındaydı, istedikleri işe kendi denetimleri altında devam etmekte. Eylemleri, tıpkı Luddite'lerinki gibi işlerine sahip çıkıp geçim araçlarını korumaya yönelikti. Dolayısıyla, eylemleri ücret artışı talepleriyle yapılan grevlerden açıkça farklı bir nitelikteydi ve hükümetin tepkisi de bu nedenle farklı olmuştu.

Sirkeci rıhtımındaki karışıklıklar sürerken Galata tarafındaki hamallar Rıhtım Şirketi'nin 1907 anlaşmaları uyarınca Tophane ambarını genişletmesini engellediler. 22 Ağustos'ta şirket "yeni düşünceleri (Anayasa) yanlış yorumlayan Galata Gümrüğü hamallarının rıhtım bölgesini ele geçirerek kendi başlarına çalıştırmaya başladıklarını" bildiriyordu.⁹⁶ 17 Eylül'de hamallar şirketin kendilerinden aldığı kömür ikmal hakkının geri verilmesini istediler.⁹⁷ Dokların başka bölgelerinde de mavunacılar işten çıkarılan işçilerin oturduğu barakaların şirketçe geri alınmasını engellemişlerdi.⁹⁸ Eylül'ün son günlerinde Osmanlı yönetimi, çok ağırdan alarak şirket lehine harekete geçti. 28 Eylül'de Sadrazam, loncanın tüccarlardan ücret aldığını ve şirketi tanımayı reddettiğini belirtti. Ancak, loncalara, direktmeleri halinde cezalandırabileceklerini bildirmekle yetindi.⁹⁹ Ne var ki, hamallar ve mavunacıların, malların ancak doğrudan doğruya gemiden rıhtıma aktarılması halinde şirketin mal-

96 BBA BEO 258370, 22 Ağustos 1908.

97 BBA BEO 258370, 19 Eylül 1908.

98 A.g.e.

99 BBA BEO 261857, 2.IX.1326/Eylül 1908.

ları taşıyabileceğini ileri sürerek Rıhtım Şirketi'nin yetkisini tanımamayı sürdürmelerinden sonra, hükümet lonca iddialarının geçersiz olduğunu açıkladı.¹⁰⁰ (Ekim 1908'de, boykot başladığı sırada şirket yüzer dokları kullanmaktan vazgeçmişti, yük ve yolcular mavunalarla taşınıyordu).¹⁰¹ Daha sonra, Aralık 1908'de şirket yüzer dokları kullanmaya başlayabilmek için polisten yardım isteyince, Sadrazam Zaptiye Nezareti ve Liman Reisliği'ne dokları mavunacılar-
dan korumaları için emir verdi.¹⁰² İleriki sayfalarda görüleceği gibi Kâmil Paşa bu emri mavunacıların boykot ettikleri bir gemiyi emirlerine rağmen boşaltmayı reddettikleri hafta içinde vermiş ve Zaptiye Nazırı boykot kırıcıları kalabalıktan koruyamadığını bildirmişti. Bu emirden bir gün sonra hamallar ve mavunacılar yoğunluğu artmış olan boykot lehine gösteriler yaptılar.¹⁰³ Emirlerle uyulmuyordu. 28 Aralık'ta Sadrazam, Bahriye Nezareti'ne mavunacılar loncasının şirkete karşı kuvvet kullanmaya ve haklarını çiğnemeyi sürdürmesine izin verilmeyeceğini bildirdi. Loncanın bu eylemlerinin ileride şirketin tazminat talep etmesine yol açabileceğini belirtti. Ancak, hiçbir zaptiyenin işçilere müdahale etmemesi gerektiğini ekledi. Şirketin Ticaret ve Nafia Nezareti'ne verdiği dilekçeden de anlaşılacağı gibi Şubat başında durum hâlâ değişmemişti.¹⁰⁴

“Tesislerimizin yeniden serbestçe çalışmaya başlayabilmesi için çıkarılan pek çok emre rağmen, resmî yetkililerin desteği sağlanamadığı için bu önlemlerden hiçbir sonuç alınamamıştır.”¹⁰⁵ Mavunacılar loncası Şubat başına kadar

100 BBA BEO 258370, 19.X.1326/Eylül 1908.

101 BBA BEO 259012, 18.XI.1326/; 21.XI.1326; ve 31.XI.1326/Aralık 1908.

102 BBA BEO 259012, 21.XI.1326/Aralık 1908.

103 Altıncı Bölüm'e ve 52.-53. notlara bakınız.

104 BBA BEO 259743, 4. XII. 1326/Aralık 1908.

105 BBA BEO 261857, 1 Ocak 1909 tarihli ve Ticaret ve Nafia Nezareti 16.I.1327/Şubat 1909'a ekli dilekçe.

mahkemeden üst üste erteleme kararları almıştı. Ticaret ve Nafia Nezareti'ne göre bu kararlar loncanın yararındaydı.¹⁰⁶

Hamallar da, bir yandan zor kullanarak bir yandan hükümetin olayları bastırmak için etkin önlemler almaya istekli olmayışından yararlanarak, kazançlı çıkmışlardı. 30 Kasım 1908'de Kâmil Paşa Rıhtım Şirketi'nin işlerine müdahale eden hamalların işten çıkarılmasını ve emirlere uymayan hamalların derhal emirlere uyması gerektiğini bildirdi.¹⁰⁷ Ancak bu açıklama Avusturya'ya karşı yapılan boykotun yoğunlaştığı bir sırada yapılmıştı; hamallar konumlarını değiştirmediler. Ayrıca, Avusturya'ya karşı yapılan boykot, kısmen de olsa liman işçilerinin Avusturya mallarını taşıma ve boşaltmayı reddetmeleri nedeniyle başarılı bir sonuçta yaklaşmış olduğundan, hamallar 1907 tarife anlaşmalarında kaybettikleri hakların çoğunu yeniden elde ettiler, ma-vunacılar 1890'larda kaybettikleri tekellerini ele geçirdiler.

28 Aralık'ta, Osmanlı İmparatorluğu'nda boykotçular konumlarını sağlamlaştırmış ve Avusturya'ya karşı kazanılan zafer kesinleşmişken işten çıkarılan 42 hamalın üyesi olduğu lonca yeniden işe alınmaları için Sadrazam'a bir dilekçe verdi. Dilekçede Sadrazam'dan Rıhtım Şirketi'yle görüşmesi isteniyor ve işten çıkarılanların geri alınmamasının genel bir iş bırakmasıyla sonuçlanacağı nazik ama dolaysız bir biçimde bildiriliyordu.¹⁰⁸ Ertesi ay, içlerinde Dahiliye ve Zaptiye Nazırları'nın da bulunduğu hükümet üyeleri sorumluluktan sıyrılarak kararı mahkemelere bırakma yolunu seçtiler.¹⁰⁹ Ocak ortasında Osmanlılar ve Avusturyalılar Avusturya mallarına karşı yapılan boykotun ilke olarak sona erdiril-

106 BBA BEO 261857, 16.I.1327/Şubat 1909 ve 15 Mart 1324/Mart 1909.

107 BBA BEO 258370, 6.XI.1326/Kasım 1908.

108 BBA BEO 260923. 15 Kânunievvel 1324/Aralık 1908; dilekçede Hüseyin Mehmet Hüseyin, Mustafa, Yusuf, Ömer Hasan Malik, Mehmet ve diğerlerinin mühürleri vardır. Ayrıca bkz. BEO 259819, 7.XII.1326/Aralık 1908.

109 BBA BEO 260923. 1.I.1327/Ocak 1909; BEO 258370 27.XII.1326/Ocak 1909.

mesi kararına vardıklarını açıkladılar. Sadrazam hamalların boykot eylemini durdurmaları için hemen harekete geçti. Bu sırada, boykotu sona erdiren anlaşmanın resmen onaylanmasından tam bir ay önce, Kâmil Paşa Rıhtım Şirketi'yle görüşerek işten çıkarılan hamalların yeniden işe alınması için uzlaşmaya vardı. Şirket müdürü 42 işçiden 30'unun kendi seçeceği yerlerde işe başlamasını kabul etti.

Diğer 12 işçi gümrükteki eski işlerinde çalışacaklardı. Sadrazam bütün hamalları anlaşmanın bozulması halinde şikâyet ya da mahkemeye başvurma hakları olmayacağı yolunda uyardı. Ayrıca, hamalların eyleminin yasadışı olduğunu tekrarlayarak, Zaptiye Nezareti'nden elebaşlarının cezalandırılması için gerekli belgelerin savcılığa verilmesini istedi.¹¹⁰

22 Mart 1909'a gelindiğinde, Meclis-i Mebusan, Rıhtım Şirketi'yle liman işçileri arasındaki mücadeleyle ilgili yazışmaları görüşmüş ve yorum yapmadan iade etmiş bulunuyordu. Daha sonra bu sorun bir yana bırakıldı.¹¹¹ Mavunacılar da yabancı gemicilik şirketlerine ait mavunalarının artık kullanılamayacağı yolundaki taleplerini elde etmişler, on yılı aşkın bir süre içinde ilk defa tekellerini yeniden ele geçirmişlerdi.

Sonuç

Şirket'le liman işçileri arasındaki mücadele, ilgili bütün taraflara pahalıya mal oldu. Loncanın direnişi ve dönem boyunca zaman zaman patlak veren şiddet olaylarının şirket kârlarını etkilediği muhakkak.¹¹² Örneğin loncalar ve tüccarlar limanda bir parça barış sağlanabilmesi için şirketi, yüzer doklardan vazgeçmek gibi verimsiz ve yüksek maliyetli

110 BBA BEO 261857, 23 Şubat 1324/Mart 1909.

111 BBA BEO 264623, 29.II.1327/Mart 1909.

112 Thobie, a.g.e., s. 384-391.

önlemler almaya zorladılar. “Aslında, (1914’te) savaş çıkana kadar gemilerin çoğu rıhtıma bordadan yanaşacak yerde açıkta yükleme ve boşaltma yaptılar.”¹¹³ Ve, tüccarların di-retmesine rağmen şirket, loncalara limanda doğrudan doğruya ücret alma hakkını tanıdı ve gelirinin bir kısmını kaybetti. Bu mücadelelerin İstanbul’un ticaret hayatı üzerindeki olumsuz etkileri hakkında ancak tahmin yürütülebilir. Genel tonaj yükselmeye devam ettiyse de hem loncaların hem de şirketin aldığı ücretler ve gereksiz ya da verimsiz yöntemlerin kullanılıyor olması nedeniyle iş yapma maliyeti büyük ölçüde yükseldi.

Loncalar da durumdan zarar gördü. Bazı ayrıcalıklarını kaybettiler, içinde bulundukları süreç hiçbir şekilde belirli veya düzenli değildi. Şirketle mücadeleleri sırasında loncalar hep tetikteydiler; amaçlarına ulaşmak için kimi zaman sokak taktiklerine kimi zaman mahkemelere başvurdular. Karşı taraftan gelen baskılar, şirketin yeni kurulduğu zamanlardaki gibi zayıf olduğunda ya da bu baskılar, iş ya da uluslararası politika kaygılarıyla hükümet tarafından geçici olarak yumuşatıldığında, loncalar başarılı olabildi. Sonuç olarak, 1907 anlaşmaları yapıp Avrupalı tüccarlar ve Rıhtım Şirketi karşısında yalnız kalana kadar, loncalar ayrıcalıklarının çoğunu korudular. Bu, Osmanlı İmparatorluğu’ndaki yabancı girişimlerin varlığının hükümetle uyrukları arasındaki bağları bir kez daha koparmasına neden oldu ve İttihatçıların sahip olduğu desteği arttırdı. Yapılan anlaşmalar, hükümet tarafından terk edildikleri bir sırada loncaları, İttihat ve Terakki hareketinin içinde olan gümrük yetkililerinin denetimi altına sokmuştu. Bu gizli devrimciler, bir raslantı sonucu, artık hükümetten uzaklaşmış olan güçlü ve iç dayanışması sağlam bir işçi topluluğu üzerinde yetkili kı-

113 Krauss, a.g.e.,’de sorumluluğun büyük bölümü yer darlığına ve limanda ödeme sorunlarıyla ilgili sürekli şikâyetlere yüklenmektedir.

lınmışlardı.¹¹⁴ Ancak, İttihatçılarla liman işçileri arasındaki bu yeni ittifak sürekli olmadı. Abdülhamid yönetimi gibi İttihatçılar da lonca üyelerinin iş güvenliği taleplerinin, devletin daha genel çıkarlarıyla her zaman bağdaşmadığını düşünüyorlardı. Böylece, loncalara karşı hareket ancak burada anlatılan olaylar sonucu durabildi. Daha 1909 yılı baharında “hepsi de az çok eğitilmiş olan İttihat ve Terakki Komitesi” üyeleri “ticaretteki düzensizliği esnafın tekelinin doğurduğunu anlıyor ve bunun uyrukları rahatsız olan veya zarara uğrayan bütün sefaretlerin düşmanlığını üzerlerine çektiğini kabul ediyorlardı...”¹¹⁵

İktisadi politikayı saptama yetkisine loncanın müdahale etmesine karşı olan hükümet, gemi sahiplerinden gelen şikâyetleri de dikkate alarak Mayıs 1909’da hamalların gücünü kısıtlayan yeni kararlar çıkardı.¹¹⁶ Bu yeni kararların bir bölümü 1907’deki tarife değişikliği anlaşmasıyla getirilen kurallarla aynıydı. Ticaret hayatının ve hazinenin çıkarlarını korumak amacıyla alındığı bildirilerek uygulamaya konan bu kurallarla, lonca kethüdalarının görev ve sorumlulukları gümrük idarelerine verildi. Gümrükte çalışan hamallar artık gümrük hizmetleri görevlisi sayılacaklardı. Kimin çalışacağına, ne iş yapacağına ve ödenecek ücrete gümrük memurları karar verecekti. Hükümet açıkça loncaı ortadan kaldırmak ve İstanbul hamallarını doğrudan doğruya devlet denetimi altına almak istiyordu. Bu önlemlere rağmen 1913 yılında bir gözlemci şunları yazıyordu:¹¹⁷

114 Altıncı Bölüm’deki kaynaklara ek olarak bkz. FO 424/199, İzmir’den Hampson, 6 Eylül 1899. İzmir gümrüğünde çalışan Ahmet Efendi, Paris’teki Jön Türk komitesiyle ilişkileri ve Jön Türk grubunun üyesi olması nedeniyle tutuklanarak sürgüne gönderilmişti.

115 Pears, *40 Years*, s. 271.

116 *Das Handelsmuseum* (27 Mayıs 1909) (Bd. 24, Nr. 21), s. 327.

117 BBA BEO 268888, 6.V.1327/Mayıs 1909 ve 19.V.1327/Mayıs 1909, 19.IX.1327/Ekim 1909.

Bir yandan hamallar bir yandan mavunacılar rıhtım işletmesine katılmaktadır. Eski rejimin, bir yönetim aracı olan ve meşrutiyet rejiminde de sanıldığından daha büyük ölçüde diplomasinin yardımcı unsurları olarak kullanılıp güçlerini artıran bu örgütlerin küstahlığı, şirketimizin ve herkesin başına defalarca dert çıkarmıştır.¹¹⁸

Sonsöz

Liman işçileri loncaları güçlerini Birinci Dünya Savaşı sonrasında kadar korudular. 1921 tarihli bir İngiliz belgesine göre “Mavunacılar ve Salapuryacılar Loncası” ile “Hamallar Loncası” İstanbul loncalarının en önemlileriydi. Ne var ki, Temmuz 1924’te Türkiye Cumhuriyeti hamallar loncasını lağvetti ve mavunacılara karşı da aynı şekilde harekete geçeceği bildirdi.¹¹⁹

118 8 Kasım 1913 tarihli bir alıntıyı kullanmamı sağlayan J. Thobie’ye teşekkür borçluyum. Ayrıca bkz. *Das Handelsmuseum*, 24 Ekim 1912, ZStA, AA 6639, Bl. 150-150r’deki kupür.

119 Yukarıda 21. notta anılan Şubat 1921 raporu benzer bir değerlendirme için 34. notta verilen ABD kaynağına bakınız. Great Britain, Department of Overseas Trade, Report on the Economic and Commercial Conditions in Turkey, dated April 1925 (Londra, 1925), s. 22, 18-19 ve aynı başlıklı Nisan 1924 tarihli (Londra, 1924), rapor, s. 6-7.

AVUSTURYA-MACARİSTAN'A KARŞI BOYKOT

Giriş

5 Ekim 1908'de Habsburg İmparatoru II. Franz Jozef, Berlin Antlaşması'ndan beri fiilen Avusturya denetiminde olan iki Osmanlı vilayetini, Bosna ve Hersek'i ilhak etti. Sonraki birkaç gün içinde Bulgaristan bağımsızlığını ilân etti, daha sonra da Osmanlıların elindeki Girit kıta Yunanistan'ıyla birleşti. Bu olaylar İttihat ve Terakki'nin Osmanlı İmparatorluğu'nu canlandırma umutlarını suya düşürdü ve devrimcilerin gözden düşmesi tehlikesini doğurdu. Ancak, Avusturya'nın eylemini izleyen 72 saat içinde İstanbul'da yığınlar Avusturya dükkânlarına müşterilerin girişini engellediler. Avusturya'ya karşı boykot başlamıştı; boykot, Şubat 1909'da Osmanlıların ilhakı tanınması ve Avusturya'nın 2,5 milyon lira ödemeyi kabul etmesinden sonra sona erdi.¹

Zayıfın güçlüye karşı kullandığı bir silâh olarak Osmanlı boykotunu önceleyen pek çok benzer eylem vardır. Amerikan cumhuriyetinin kurucularının Büyük Britanya'ya karşı yürüttükleri boykot bunlardan biridir. Yunanistan, boykot

1 F.G. Aflalo, *Regilding the Crescent* (Philadelphia, 1911), s. 279-282.

silahını 1885'te Fransa'ya, 1897'de Almanya'ya karşı kullanmıştı. İran'daki tütün boykotu ve daha sonra yabancı mallara konulan ambargo, iyi örgütlenmiş bir boykotun siyasi amaçlara ulaşmaktaki gücünü göstermiştir. 1905 yılında, bu tür eylemlerden en az üçü daha görüldü: Hintlilerin İngiltere'ye boykotu ve Çin'in Birleşik Devletler ve Japonya'ya karşı sürdürdüğü boykotlar.² O zamandan beri Çinliler Japonya'nın zaferi karşısında duydukları öfkeyi Japon mallarına karşı sık sık uyguladıkları boykotlarla dile getirmişlerdi; "boykot Çin dayanışmasının mihenk taşıydı."³ 1908 Jöntürk Devrimi öncesinde Prizren'de boykotlar olduğu Avusturya konsolosluk raporlarından anlaşılıyor.⁴ Boykotun, iktisadi sağlıkları için gıda ve hammadde ithalatına gerek duyan sanayi ülkelerine elverişli bir silah olmadığı dönemin yazarlarınca ileri sürülmüştür. Daha çok, sanayileşmemiş ülkeler, özellikle önemli miktarda mamul madde ithal edenler, sanayi ülkelerinin çapraşık ve karmaşık iktisadi yapılarına karşı boykot silahını en etkin biçimde kullanabilirlerdi.⁵

Avusturya'da pek az mali yatırımı, dolayısıyla kaybedecek pek az şeyi olan Osmanlı Devleti, bu ülkeye karşı boykot yapmak için en elverişli durumdaydı. Osmanlı Devleti çeşitli Avrupa ülkelerinin önemli bir müşterisiydi. Boykotun yapıldığı dönemde, İngiltere, Fransa, Almanya ve Avusturya Osmanlıların ithalatının sırasıyla % 24, % 8, % 14 ve % 14'ünü karşılıyordu. Avusturya birçok bakımdan en uygun hedefti.⁶ Osmanlıların Avusturya'ya ihracatı pek faz-

2 Ludwig Elster, Adolp Weber ve Fredrich Wieser, ed., "Boykott", *Handwörterbuch des Staatwissenschaft*, 4. Basım (Jena, 1926) III, s. 2-6.

3 René Pinon, *Europe et la Jeune Turquie*, (Paris, 1913), s. 272.

4 HHStA, AA, PA, XII.

5 Pinon, *a.g.e.*, s. 275-286, 287.

6 Şevket Pamuk, "Foreign Trade, Foreign Capital and the Peripheralization of the Ottoman Empire, 1830-1913", University of California, Berkeley, Tez, 1978, s. 37, s. 218.

la değildi; gerçekte, başlıca müşterileri içinde en önemsizi, ihracatının % 8'ini yaptığı Avusturya'ydı. Öte yandan İngiltere, Fransa ve Almanya'nın Osmanlı toplam ihracatı içindeki payları sırasıyla % 18, % 14 ve % 11'di.⁷ Osmanlı Devleti tütününün üçte birini Avusturya'ya satmaktaysa da, 1908 ve 1909'da dünya pazarında tütün talebi olağanın üstüne çıktığından Avusturyalılar sınırlarını Osmanlı mallarına kapasalar bile (ki bu yola başvurmadılar) Osmanlı tütünü birçok pazarda satılabilirdi.⁸ (Avusturya hükümeti tütündeki devlet tekeline önemli miktarda gelir sağladığından ve arz akışını sekteye uğratmayı istemediğinden Türk tütününe ambargo uygulamamıştı.) Türkiye'ye ihraç edilen başlıca Avusturya malları stratejik önemleri pek az olan şeker –toplamın % 30 kadarı– ve festi. Avusturya mallarının yeri başka ülkelerden yapılacak ithalatla doldurulabilirdi. Her ne kadar kimi Osmanlı tüccarları Avusturya mallarının boykot edilmesinden dolayı zararlara uğrayabilirlerse de, tüccarların çoğu başka arz kaynakları bulabilirlerdi. Üstelik, kimileri boykotu “kutsal bir şey” sayıyorlardı.⁹ Bu nedenle, “anavatan” ilhakla küçük düşürülmüşken tüccarların açıkça şikâyet etmeleri çok güçtü. Avusturya'da ise ticaret ve sanayi çevreleri bu tür kısıtlamalarla karşı karşıya değildiler ve boykotun sona ermesi için hükümete baskı yapıyorlardı. Ve Avusturya, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki siyasi konumunu daha da zayıflatmaktan çekindiğinden Osmanlılara silah göndermeye devam ediyordu. Artık bilinen bu senaryoda büyük devlet pazarını kaybetmek veya bir rakibe kaptırmak istemiyordu.

Boykot ilerledikçe Avusturya'nın gücünün sınırları ve Os-

7 A.g.e., s. 36, s. 238.

8 1907 ve 1908 yıllarında Osmanlıların Avusturya'ya ihracatı değişmedi. Pasmuk, a.g.e., s. 238.

9 ZStA, AA 6635, Bl. 124-124r, İstanbul'dan Padel, 30 Aralık 1908.

manlı konumunun şaşırtıcı gücü hakkında pek çok şeyi ortaya koydu. Boykotla ilişkili dört grup vardı. Sadrazam ve hükümeti, İttihatçılar, tüccarlar ve özellikle beş aylık mücadele boyunca boykotu sırtlanan liman işçileri. Liman işçilerinin etkin katılımı olmasa boykotun sürdürülebileceği kuşkuludur. Ama, bu işçiler neden boykota katılmışlardı? Korkutulmuşlar mıydı? Terörist miydiler, başkalarının “körü körüne izleyicileri” miydiler, yoksa eylemleri bağımsız mıydı? Onları harekete geçiren vatanseverlik dürtüleri miydi, kişisel kazanç düşüncesi miydi?¹⁰

Boykotun gerçekten nasıl başladığı belirsiz kalmıştır. İstanbul İttihatçılarının gayriresmî gazetesi *Tanin*’de ilhakin hemen sonrasında çıkan bir dizi makalenin boykotu başlattığı genellikle kabul edilir. 10 Ekim’de çıkan öfkeli bir yazıyla bütün Osmanlılar “Avusturya’nın murdar mallarını” boykot etmeye çağrıldılar.¹¹ Bir gözlemciye göre ise 7 Ekim’de *Servet-i Fünun*’da çıkan bir makale boykotun gerçek ilham kaynağıydı.¹² Aralık ayı başında Avusturya sefiri Pallavicini’nin söylediğine göre İttihat ve Terakki Komitesi’nin önde gelen üyelerinden biri olan yeni Adliye Nazırı boykotun gerçek örgütleyicisiydi.¹³ Ancak, böylesine basit ve tek bir neden aranırken, örgütleyiciye hiç de gerek duymayan öfkeli bir halkın varlığı yeterince hesaba katılmaz. Birçok İttihatçı için ilhak ulusa yapılmış bir hakaretti. Kimileri bunu İslâm’a karşı bir küfür veya Padişah’ın yetkilerini kısıtlayan Anayasa’ya bir ceza sayıyorlardı. İlhakla galeyana gelen bazı kişiler Padişah’ın mutlak yetkilerinin geri verilmesini talep ediyor-

10 Allalo, *a.g.e.*, s. 278-282, Osman Nuri, *Abdülhamid-i sani ve devr-i saltanatı* (İstanbul 1327), 1166-1174 ve daha yakınlarda Erdal Yavuz, “1908 Boykotu”, *ODTÜ Gelişme Dergisi: 1978 özel sayısı*, Türkiye iktisat tarihi üzerine araştırmalar, s. 163, 181.

11 Allalo’dan alıntı, *a.g.e.*, s. 279.

12 AA Türki 155, Bd. 4 içinde.

13 HHStA, F34, K33, 3 Aralık 1908, İstanbul.

lardı.¹⁴ Nedeni ne olursa olsun, kitlelerin öfkesi, Osmanlıların askerî bir karşı eylem yapamayacağını anladıklarında daha da arttı. 7 Ekim'de çoğu Selanikli olan bazı önemli İstanbul tüccarları Avusturya mallarını boykot etmeye karar verdiler.¹⁵ Bunların çoğu, süregelen yağmaların yönünü değiştirerek kitleler üzerinde denetim kurma amacıyla boykotu kullanmak isteyen Jöntürklerdi.¹⁶ Daha sonra, boykot İstanbul'dan imparatorluğun diğer bölgelerine yayıldı.

İstanbul'da boykot

Boykot, 8 Ekim günü başta medrese öğrencileri ve İttihat ve Terakki Komitesi üyeleri olmak üzere binlerce Türk, Rum ve Ermeni'nin Harbiye Nezareti önünde toplanmasıyla başladı.¹⁷ Çoğunun ellerinde Osmanlı ve Yunan bayrakları ve elle yazılmış pankartlar bulunan topluluk Avusturya firmaları önünde gösteri yaptı ve dinî gerekçeler dahil bir dizi gerekçeyle boykot çağrısında bulundu. Ertesi gün konuşmacılar kalabalıklar önünde uzun ve heyecanlı nutuklar attılar ve Avusturyalılara ait dükkânlara müşterilerin girmesi engellendi.¹⁸ Evlerde, camilerde, dükkânlarda gelişigüzel yapılmış pankartlara isimleri yazılmış Avusturya dükkânlarından Müslümanların alışveriş yapmaması isteniyordu.¹⁹ Üçüncü gün, protestonun şiddeti yeni konuşma ve gösterilerle arttı ve *Tanin*, dine değil vatan sevgisine dayanan bir duyuru

14 Yavuz, s. 163.

15 ZStA, AA 6634, Bl. 29, 12 Ekim 1908. Dönmeler 17. yüzyılda İslâmiyeti kabul eden bir Yahudi mezhebinin üyeleriydiler. Müslümanların ibadetlerini kabul etmekle birlikte Musevi inançlarına gizlice bağlı kalmışlardı. Ubicini, II, s. 357-358.

16 Örneğin bkz. Yavuz, a.g.e.

17 ZStA, AA 6634, Bl. 29-311, ayrıca *Die Neue Türkei* (8 Ekim 1908).

18 ZStA, AA 6634 (12 Ekim 1908), Bl. 29-311; ayrıca ZStA, AA 6634, Bl. 27-28, 13 Ekim 1908.

19 AA *Türkei* 155, Bd. 3, Tarabya'dan Marschall, 10 Ekim 1908.

yayınlayarak Osmanlı vatanseverlerini, Batı'nın "sempati ve teşvikine" en çok ihtiyaç duyduğu anda terk edilen meşruiyet Türkiye'sinin intikamını almaya çağırırdı.²⁰ Aralarında epeyce mollanın bulunduğu kalabalık kitleler gazete binaları önünde toplandılar.²¹ Aynı gün, başkentteki devlet fes imalat tesisi üretimini birdenbire arttırdı.²²

İstanbul ve Selanik'teki liman işçileri ve mavunacıların Avusturya Lloyd firmasına ait gemilerden yük taşımayı reddetmesiyle boykot yaygınlaştı ve daha ciddi boyutlara ulaştı.²³ Ancak, 11 Ekim günü iyimser raporlara göre, resmî baskılar ve Jöntürklerin etkisiyle boykotun sona erdiği bildiriliyordu.²⁴ Ertesi gün ise Avusturya'ya karşı düşmanlığı körükleyen kitle toplantıları yapıldı. Dr. Ali Rıza Tevfik Bey İstanbul'un Avrupa kesiminde toplanan bir grup önünde konuşurken subaylar ve ulema kentin Müslüman kesimindeki Sultan Ahmet Camii önünde toplanmış 15.000 kadar kişi önünde konuşmalar yapıyorlardı.²⁵

Boykotun ilk haftasında Almanya Avusturya'nın müttefiki olduğu için boykota dahil edildiyse de,²⁶ Alman dükânlarındaki alışveriş hemen olağana döndü.²⁷ Sadrazam ve Hariciye Nazırı'nın boykotu sona erdirmek üzere aldıkları önlemlerden sonra Avusturya'ya karşı boykotun hızı da geçici olarak kesildi.²⁸ Gerçekten, 19 ve 21 Ekim gün-

20 Allalo, *a.g.e.*, s. 279; yukarıda 15. not, Bl. 29-311; HHStA, PA XII, K. 352, Yeniköy'den Pallavicini, 10 Ekim 1908.

21 AA Türki 155, Bd. 3, Tarabya'dan Marschall, 10 Ekim 1908.

22 Bkz. 15. not, Bl. 29-311.

23 HHStA, F34, K32, Viyana'dan Müller, 12 Ekim 1908.

24 Bkz. 15. not, Bl. 29-311.

25 Pinon, *a.g.e.*, s. 275 ve AA Türki 155, Bd. 3, Tarabya'dan Marschall, 14 Ekim 1908.

26 ZStA, AA 6634, Bl. 27-28, 13 Ekim 1908 ve Alman Dışişleri Bakanı'na gönderilen bir telgraf, 13 Ekim 1908, AA Türki 158, Bd. 10 içinde.

27 *A.g.e.*, Bl. 25-25r, 17 Ekim 1908.

28 HHStA, F34, K32, Pallavicini'nin telgraf ve mektupları, Yeniköy, 14, 15 ve 17 Ekim 1908.

leri Avusturya Sefiri Pallavicini ambargonun sona erdiğini açıkladı.²⁹

Ne var ki, bu sırada boykot daha örgütlü ve disiplinli bir eyleme dönüştürülmüştü. Hareketin kendiliğinden direnci bir haftayı ancak geçebilmiş ve bu sırada boykot çağrılarını İttihatçı subaylardan liman işçileri ve ulemaya kadar uzanan Osmanlıların coşkun desteğini bulmuştu. Bu derin ve gelişmemiş öfke birkaç amaç için kullanılabilirdi.³⁰ Dr. Ali Rıza Tevfik Bey'in konuşmasının içeriği o zamana kadar biriken Avusturya aleyhtarı duyguların kendiliğinden niteliğinin yanı sıra, bu duyguların biçim ve yönünün belirsiz olmasının arkadaşlarının konumunu tehlikeye düşürebileceğiyle ilgilendiğini de gösterir. Ali Rıza Tevfik Bey konuşmasında disiplin ve düzen temaları üzerinde durmuştur. Ona göre boykotun etkin olması için kalabalıkların dükkânlar önünde toplanmasına gerek yoktur, gerçekte bu "saçma ve gereksiz"dir. Etkin olmak için Avusturya dükkânlarından uzak durmak yeterlidir.³¹ Tüccarlarla birlikte Ali Rıza Tevfik Bey boykotu bir emniyet sübabı olarak kullanmak istiyordu. Bu çabalar ulemanın ilk toplantılara katılmasıyla (ve daha sonra katılmamasıyla) birlikte ele alındığında, boykotun bazı Jöntürklerce kendi konumlarını sağlamlaştırmak, kitle hareketini yönlendirmek ve ilhaka karşı tepkiyi muhaliflerinin ellerine bırakmamak amacıyla kullanıldığını ortaya koyar.

Avusturya'ya karşı duyulan yaygın düşmanlığa rağmen, 19 Kasım'a kadar boykot pek de büyük bir başarıya ulaşmadı. Avusturya dükkânlarından yapılan alışveriş azalmakla birlikte genel izlenim perakende satış düzeyindeki boyko-

29 HHSIA, F34, K32, Viyana'dan Lloyd, 17 Ekim 1908, Yeniköy'den Pallavicini, 19, 21 Ekim 1908.

30 Yavuz, *a.g.e.*, s. 164 ve kaynakları.

31 Pinon, *a.g.e.*, s. 275.

tun öyle büyük ölçüde etkin olmadığı yönündedir. Ancak liman işçileri Avusturya gemi ve mallarına hizmet vermeme-yi sürdürüyor ve bu Avusturya Lloyd firması ve işadamlarının epeyce masraf ve zaman kaybına uğramalarına neden oluyordu. İstanbul'daki Avusturya-Macaristan Ticaret Odası, Josep Back imzalı bir yazıyla Viyana hükümetine bir dilekçe göndererek, loncaların işbaşı yapmalarının sağlanmasını talep etti ve bu talep boykotun tek merkezden yönetilen örgütlü bir harekete dönüşmesinde rol oynayan olaylar zincirinin ilk halkasını oluşturdu. Liman işçilerinin hareketin sadık militanları olduğunu ilk kez böylesine açıkça gösteren bu dilekçede, mavunacıların, loncalarının Osmanlı hükümetiyle yaptıkları anlaşma uyarınca, geminin bandırasına bakmadan bütün malları yükleme ve boşaltmaya yasal olarak zorunlu oldukları belirtiliyordu.³² 16 Kasım'da Avusturya yönetimi Osmanlı hükümetini boykot sona ermediği takdirde görüşmeleri kesmekle tehdit etti. Bunun üzerine Sadrazam boykotu sona erdirmeyi kabul ederek, Lloyd'un zaptiye koruması altında kendi hamallarını çalıştırmasını önerdi.³³ Ancak 17 Kasım'da liman işçileri Lloyd gemilerinden yük boşaltmayı ve hatta yolcu indirmeyi reddettiler.³⁴ Jöntürkler Kâmil Paşa'nın önerisindeki meydan okuyuşa tepki göstererek, bundan sonra boykotu hem Avusturya hem de Osmanlı hükümetlerine baskı uygulamak amacıyla koordineli bir hareket olarak yönettiler.

Boykotun desteklenmesi işi 8 Kasım'da yapılan bir toplantıda Avusturya mallarını boykot etmek, gümrüklerden geçen malların menşeyini inceleme amacıyla bir komite oluşturmak ve boykota uymayanları teşhir etmek amacıyla kurul-

32 HHStA, F34, K33, 29 Ekim 1908 tarihli dilekçe 8 ve 10 Ekim 1908 tarihli önceki dilekçeler, ayrıca bkz. ZStA, AA 6634, Bl. 40-45r, 23 Ekim 1908.

33 HHStA, F34, K33, İstanbul'dan Pallavicini, 16 Kasım 1908.

34 HHStA, F34, K33, İstanbul'dan Rodich, 20 Kasım 1908.

muş olan “boykot sendikası”na bırakıldı. 19 Kasım’da boykot komitesi yeniden toplanarak boykotu yeni ve daha sağlam bir uygulama düzeyine kavuşturan bir dizi öneriyi kabul etti. Yirmi imzacı, boykot sendikası”na son resmî kayıt günü olarak 28 Kasım gününü saptadılar. Bu sendika, boykotu destekleyen işadamlarına belge verecek, Avusturya tüccarlarıyla iş yapanları ise teşhir edecek bir “İktisadi Harp Cemiyeti” kurdu. Kuralların uygulanması o zamanlar sayıları 200’e ulaştığı bildirilen Cemiyet denetçilerince izlenecekti.³⁵

İstanbul sendikası, kentin Müslüman iş kesiminde bulunan ve 3 Kasım’da kurulan boykot sendikasının altı kurucusundan biri olan Kibarzade Sarım’ın madeni eşya toptancı dükkânındaydı. Kibar Ali de denen bu kişiye boykotun önderi olarak bakılıyordu. Onunla birlikte, boykotun diğer lideri olan ve Saray’a mal satan Ziya Balcı İttihat ve Terakki Komitesi’nin uzun zamandan beri aktif üyeleriydiler. Yıllarca Paris’teki *Meşveret* gazetesinde çalışmışlar ve İstanbul’da siyasi gösteriler düzenlemişlerdi. Biri veya her ikisi daha önce örgütlü bir boykot hareketi başlatmakta rol aldıklarını söylediğimiz İstanbul dönme tüccarlarındandı. Her ikisi de sendikanın İttihat ve Terakki Komitesi adına değil halk adına konuştuğunda ısrar ediyorlardı. Onlara göre, meşrutiye getiren o ünlü hürriyet kahramanı Niyazi Bey değil, halktı ve yine boykotu halk yönetmekteydi. Bu iki boykotçunun daha zeki ve tehlikelisi sayılan Kibar Ali, Avusturya’nın ilhaka karşı tazminat olarak Osmanlı devlet borcunun belli bir kısmını saymasını talep ediyordu, gerek o gerek Ziya boykotu 24 saatte bitirebilecekleriyle övünüyorlardı.³⁶

35 *Neue Freie Presse* (3 Aralık 1908), ZStA, AA 6634, Bl. 88-88r içinde, *Stamboul* (2 Aralık, 1908), ZStA, AA 6635, Bl. 121 içinde.

36 Wladimi Giesl von Gieslingen, *Zwei Jahrzehnte im Nahen Orient* (Berlin, 1927), s. 190-193, HHStA, F34, K33, İstanbul’dan Pallavicini, 30 Kasım 1908, *Kontantinopler Handelsblatt* (3 Aralık 1908), HHStA, F34, K33, içinde, *Neue Freie Presse* (24 Ocak 1909), ZStA, AA 6635, Bl. 210-210r içinde.

Kasım ayı sonlarında sendika kendisine katılmaya isteksiz olan tüccarlar üzerindeki baskısını arttırdı.³⁷ Boykot bildirilerinden ikincisinin yayınlandığı gün –hepsi Rum, Ermeni, Yahudi veya yabancı kökenli olan– 20 kadar tüccar Avusturya firmalarına verdikleri siparişleri iptal edeceklerini ve yeni sipariş vermeyeceklerini açıkladılar.³⁸ 21 Kasım’a gelindiğinde Avusturya ticaretine karşı boykot yoğunlaşmıştı.³⁹ Lloyd artık kendi mavuna ve tayfalarıyla mallarını boşaltamaz olmuştu. Hamallar, malların gümrük alanına girişini engellemeyi sürdürdüklerinden, Lloyd’a ait az sayıdaki salapura hemencecik dolmuş ve şirket masrafları karşılayarak malları gönderenlere iade etmeye başlamıştı.⁴⁰ Hamallar, tüccarların Lloyd gemilerinden mal almalarını engelledikten başka, şimdi de Avusturya limanlarından gelen gemilere hizmet vermeyi reddediyorlardı.⁴¹ Hükümetle ilişkilerinde de daha saldırgan bir tutum içindeydiler.⁴² 22 Kasım’da boykot sendikasının başkanı Sadrazam’ın boykotu etkin bir biçimde desteklemesini eleştirdi.⁴³ Birkaç gün sonra mavunacılar loncası kâhyası çağırılmasına rağmen Sadrazam’ın huzuruna çıkmadı.⁴⁴ Hamallar da Sadrazam’ın gemilerin boşaltılmasıyla ilgili emirlerini hiçe sayıyorlardı, buna rağmen Kâmil Paşa askerî birliklerin kullanılmasının söz konusu olmayacağını, böyle bir hareketin yönetimine karşı halkın öfkesini kolayca çekeceğini itiraf ediyordu. İstanbul’daki İngiliz Sefiri yerel güç dengesini değerlendirerek, hamalların ça-

37 HHStA, PA XII, K.352, Pallavicini’nin telgrafı, İstanbul, 13 Kasım 1908.

38 HHStA, F34, K.33 19 Kasım 1908 tarihli yazı.

39 Örneğin FHStA, F34, K33, İstanbul’dan Rodich, 20-21 Kasım 1908.

40 HHStA, F34, K33, İstanbul’dan Rodich, 21 ve 25 Kasım 1908.

41 HHStA, F34, K33, 27 Kasım 1908, BBA BEO 257990, 29.X.1326/Kasım 1908, 11/24 Kasım 1909, 6.XI.1326/Aralık 1908.

42 HHStA, F34, K33, İstanbul’dan Pallavicini, 21 Kasım 1908 ve AA Türkiye 155, Bd. 3, Pera’dan Marschall, 22 Kasım 1908.

43 Giesl, a.g.e., s. 190-193.

44 HHStA, PA XII, K.352, İstanbul’dan Pallavicini, 27 Kasım 1908.

lışmayı reddetmesi halinde Sadrazam'ın onları zorlayamayacağı sonucuna varmıştı.⁴⁵ Ancak, Kasım'ın son günü, yerli Rumlardan bazı mavunacılar Lloyd yolcularını ve postasını boşaltmaya başladılar. Bu hareket, liman işçilerinin saflarını bölerek boykotu zayıflatma tehlikesini taşıyordu. Mavunacılar boykot sendikasına getirilerek harekete bağlılık yemini etmeye zorlandılar. Aynı gece hamallar ve mavunacılar bir kitle toplantısı yaparak boykotu daha büyük bir gayretle yürütmeye and içtiler.⁴⁶ Mavunacılar bir geminin boşaltılması için Ticaret ve Nafia Nazırı ile Sadrazam'dan gelen emirlere uymayı reddettiler.⁴⁷

Aynı gün Kâmil Paşa, Lloyd'un zaptiye koruması altında kendi personelini kullanarak gemilerini boşaltmasına izin vermek suretiyle insiyatifi siyasi karşıtları ve liman işçilerinden almayı denedi. Ne var ki, Zaptiye Nazırı bu işçilerin çalıştırılmaları halinde kendilerini "kalabalıktan" koruyamayabileceğini bildirdi. Lloyd acentası da, Kürt hamallara karşı korunacaklarına ilişkin kesin bir güvence verilmeden işçi bulunmasının güç olacağını ekledi. Daha sonra, 4 Aralık günü kentin Müslüman kesiminden 300 hamal ve mavunacı Galata'ya girerek oradaki hamalların kendileriyle işbirliği yapmasını sağladı. Bir gece içinde boykot sendikasının üye sayısı 1.000'den 15.000'e fırladı.⁴⁸

Hükümet yeniden saldırıya geçmeyi denedi. 5 Aralık'ta yeni Dahiliye Nazırı Hilmi Paşa hamalların yerine Alman, İtalyan ve diğer Avrupalı işçilerin tutulacağını açıkladı ve bu iş-

45 AA Türki 155, Bd. 3, Pera'dan Marschall, 23 Kasım 1908 ve ZStA, AA 6634, Bl. 86, *Kölnische Zeitung*'dan (30 Kasım 1908) kupür; HHStA, F34, K65, Pera'dan Pallavicini, 23 Kasım 1908, HHStA, PA XII, K.352, İstanbul'dan Pallavicini, 25 Kasım 1908.

46 Pinon, *a.g.e.*, s. 276, HHStA, F34, K33, İstanbul'dan Pallavicini, 30 Kasım, 1 Aralık 1908.

47 HHStA, F34, K33, İstanbul'dan Rodich, 1 Aralık 1908.

48 HHStA, F34, K65, Pera'dan Pallavicini, 5 Aralık 1908 ve 6 Aralık 1908'de gönderilen telgraf, *Stamboul* (5 Aralık 1908) HHStA, F34, K33'teki kupür.

çilerin çalışma özgürlüğü ve himayelerinin zaptiye, jandarma ve gerekirse ordu tarafından sağlanacağına söz verdi. Ancak, bu yeni işçi getirme politikası için gümrüklerde çalışan hamalların mutlaka yumuşatılması gerektiği sonucuna varıldı.⁴⁹

Boykot güçleri kazanmıştı. Osmanlı (ve Avusturya) hükümetleri hareketin kan dökülmeden ve İstanbul'daki yönetimin kaldıramayacağı tehlikelere girilmeden bastırılmasının hiçbir yolu olmadığı sonucunu çıkarmıştı.⁵⁰ Sadrazam bile emirlerine karşı gelmiş olmalarına rağmen loncaları ambargoyu sona erdirmeye zorlamasının mümkün olmadığını kabul ediyordu.⁵¹

Aralık ayında boykot sendikaca denetlenmemiş bütün malları kapsayacak şekilde genişletildi.⁵² O zamana kadar tüccarların çoğu boykota uyacaklarını ve mallarının sendikanın boykot komitesince denetlenmesini kabul edeceklerini açıklamışlardı. Bu komite konşimentoları inceleyerek uygun bulunan malların mavunacılar tarafından boşaltılması işini düzenliyordu. Sonuç olarak, gerekli temiz kâğıdının alınabilmesi için sendikaya üyelik elzem olmuştu.⁵³ Örneğin 20 Aralık'ta bazı Fransız ve Alman tüccarlar bir İtalyan gemisiyle yollanılan ve Avusturya menşeli olmadıkları kabul edilen bazı malları teslim almaya uğraştılar. Mavunacılar ve hamallar boykot komitesinin onayını istediler ve bu onayı almaya giden tüccarlara sendika üyeliğinin zorunlu olduğu söylendi. Nüfuzlu Avrupalı ve Osmanlı yetkililerin defalarca müdahale etmesine rağmen konu ve mallar on gün askıda

49 *La Turquie'deki mülakat*, HHStA, K65 içinde, Pera'dan Pallavicini, 5 Aralık 1908, ayrıca HHStA, F34, K33, İstanbul'dan Pallavicini, 3 Aralık 1908, F34, K65, 5-6 Aralık 1908.

50 AA Türkei 155, Bd. 3, Pera'dan Marschall, 4-5 Aralık 1908, HHStA, PA XII, K. 352, İstanbul'dan Pallavicini, 9 Aralık 1908.

51 ZStA, AA 6634, Bl. 82a, *Frankfurter Zeitung* (25 Aralık 1908).

52 AA Türkei, 155, Bd. 3, Pera'dan Padel, 25 Aralık 1908.

53 ZStA, AA 6635, B. 123-123r, Padel, 27 Aralık 1908, İstanbul'dan Martens, 29 Aralık 1908'e ekli.

kaldı. Sonunda tüccarlar teslim oldular, boykot sendikası taahhüdünü imzalayıp üyelik aidatlarını ödediler.⁵⁴

9 Ocak 1909'da Avusturya Sefiri boykotun sona erdirilmesi için yeni ödünler verdi. Üç gün sonra Kâmil Paşa, hükümetinin bu ödünleri kabul edilebilir bulduğunu açıkladı.⁵⁵ Bir Osmanlı-Avusturya anlaşması pek uzakta değildi; ama yine de anlaşmanın iki devlet tarafından resmen imzalanması ve Osmanlı Meclisi'nce onaylanması gerekiyordu. Böylece, Sadrazam ve boykotun hemen sona erdirilmesini isteyen yetkililerle boykotun anlaşmanın resmen onaylanmasına kadar uzatılmasını isteyen boykot yanlısı güçler arasında bir buçuk ay sürecek görüşmeler başladı. Sonunda Kâmil Paşa savaşı ve Sadrazamlığı kaybetti ve boykot 26 Şubat'ta formalitelerin tamamlanmasına kadar sürdü.

Kâmil Paşa'nın Avusturya'nın koşullarını kabul ettiğini açıklamasından bir gün sonra Meclis-i Mebusan bu öneri hakkında olumlu görüş bildirdi. Bunun üzerine Sadrazam, Pallavicini'ye Avusturya gemilerinde yükleme-boşaltmanın hemen başlayacağı konusunda güvence verdi.⁵⁶ Ancak, Osmanlı Dahiliye Nazırı aynı görüşte değildi ve Sadrazam'a, hükümetin halkın yaptığı bir boykota müdahale etmeye hakkı olmadığını bildirdi. Ona göre, boykotu sona erdirmek sadece halka ait bir ayrıcalıktı.⁵⁷ 15 Ocak'ta Avusturyalı tüccarlar, karamsarlık içinde, boykotun "İstanbul'daki resmî ve gayriresmî" önderlerinin hareketin durdurulması için Selanik, İzmir veya Beyrut'a henüz hiçbir emir göndermemiş olduklarını belirtiyorlardı.⁵⁸ O sıralarda, bir Avustur-

54 ZStA, AA 6635, B. 124-124r, İstanbul'dan Padel, 30 Aralık 1908 ve Bl. 119-120, İstanbul'dan Martens, 29 Aralık 1908'e ekli.

55 Giesl, a.g.e., s. 195, HHStA, PA XII, K. 352, Pera'dan Pallavicini, 12 Ocak 1909.

56 HHStA, F34, K65, Pera'dan Pallavicini, 14 Ocak 1909.

57 BBA BEO 260457, 16.XII.1326/Ocak 1909.

58 HHStA, F34, K65, Viyana'da Österreichs-Orientalisches Aktiengesellschaft,

ya gazetesinin muhabiri Kibar Ali'yi dükkânında ziyaret etti ve onun Avusturya'nın niyetlerine hiç güvenmediğini, anlaşma gerçekten imzalanana kadar boykotu sürdürmeye kararlı olduğunu gördü. Görüşme sırasında, gazetecinin boykot komitesinin yürütme gücü saydığı "Galata hamallarının ünlü şefi" Ali dükkâna geldi. Başı sıfır numara tıraşlı, tıknaz, cahil bir Kürt olarak tanımlanan Ali, tüccar vatandaşının ifade ettiği duyguları paylaşmaktaydı ve boykotun gazeteler Avusturya'yla, Osmanlı İmparatorluğu arasında barış yapıldığı haberini verdiklerinde biteceğini söyledi. O zamana kadar Sadrazam askerleriyle on kez gelse bile, boykotun süreceğine yemin etti. Hamalların önderi sözlerini bitirirken anlaşma yapıldığında Osmanlı ve Avusturya bayraklarının yan yana dalgalanacağı bir yürüyüşün yapılacağına söz verdi.⁵⁹

19 Ocak'ta boykot komitesi Meclis Osmanlı-Avusturya anlaşmasını resmen onaylayana kadar faaliyetlerini uzatmaya söz vererek⁶⁰ Kâmil Paşa'yla çatışmayı sürdürdü. 20 Ocak'ta, önerilen anlaşma metni gazetelerde yayınlandığında Sadrazam, boykot komitesiyle görüştü⁶¹ ve Avusturya mallarının gümrüklerden geçirilmesi ve boykot komitesinin "halkın temsilcileri olan" mavunacılar ve hamalları yükleri boşaltmaya ikna etmesi gerektiğini ileri sürdü. Mavunacılar anlaşıldığı kadarıyla Sadrazam'a cevap vermedilerse de hamallar Meclis Osmanlı-Avusturya anlaşmasını resmen onaylayıncaya kadar boykotun sürdürüleceğini açıkça belirttiler.⁶² Ertesi hafta, Kâmil Paşa Rüsumat Emaneti yoluyla

15 Ocak 1909.

59 Yukarıda 36. notta anılan *Neue Freie Presse*'deki mülakat.

60 ZStA, AA 17141, Bl. 37a, İstanbul'dan Mertens, 21 Ocak 1909 ve HHStA, F34, K65, Pera'dan Pallavicini, 24 Ocak 1909 ve HHStA, PA XII, K.352, Pera'dan Pallavicini, 24 Ocak 1909.

61 ZStA, AA 6635, Bl.205, *Berliner Lokal-Anzeiger* (21 Aralık 1909) ve HHStA, PA XII, K.352, İstanbul'dan Pallavicini, 20 Ocak 1909.

62 BBA BEO 260457. 28.XII.1326/Ocak 1909.

gümrük yetkililerine hamallara işbaşı yapmalarının gerekli olduğu yolunda baskı yapılmaları için emir verdi.⁶³ Sadrazam emrini 1 Şubat'ta yinelediye de boykot devam etti. Örneğin Şubat'ın ilk haftası içinde Lloyd'a ait bir geminin yolcuları şirketin kendi tayfası tarafından karaya çıkarıldıysa da, Sadrazam'ın şeker yükünün boşaltılması için verdiği emre rağmen geminin yük boşaltması engellendi.⁶⁴ Kâmil Paşa boykotun nedenlerinin ortadan kalkmış olduğunu gümrüklere üçüncü defa bildirdiye de, hamallar ve mavunacılar yük boşaltmamayı sürdürdüler.⁶⁵ Kâmil Paşa, daha önce işten çıkarılan 42 hamalın yeniden işe alınmalarını sağlamak için Rıhtım Şirketi'yle görüşerek boykotu bu yolla sona erdirmeyi denedi ve 7 Şubat günü şirket önerisini kabul etti.⁶⁶ Üç hafta sonra Osmanlılarla Avusturya arasında nihai anlaşma imzalandı. Yeni Sadrazam Hilmi Paşa hamallardan boykotu sona erdirmelerini rica etti ve boykotun devamının vatanseverliğe aykırı olacağını ekledi. Aynı gün, 27 Şubat öğleden sonra, İstanbul hamalları bir toplantı yaptılar ve Ali Rıza Tevfik Bey bu toplantıda boykotun sona erdirilmesinden yana bir konuşma yaptı.⁶⁷ Bunun üzerine gümrük ve rıhtım hamalları Avusturya mallarını boşaltmayı kabul ettiler.⁶⁸

Hamallar tatmin olmuşlardı ama mavunacılar için bu yeterli değildi. Ve Avusturya için İstanbul limanındaki ticari tehlikeler bir süre daha devam etti. 24 Ocak'ta, protokol metninin açıklanmasından hemen sonra, liman işçileri ambargoyu sona erdirmek için boykot sendikasının ko-

63 BBA BEO 260457, 5 Kânunisani 1324/18 Ocak 1909, bu yazışma *Stamboul*'da (27 Ocak 1909) doğru olarak verilmiştir, HHStA, F34, K65'teki kupür.

64 HHStA, F34, K65, Pera'dan Pallavicini, 30 Ocak 1909, HHStA, F34, K65, İstanbul'dan Rodich, 3 Şubat 1909.

65 HHStA, F34, K65, *Konstantinopler Handelsblatt* (3 Şubat 1909), *La Turquie* (5 Şubat 1909) ve *Osmanischer Lloyd*'dan (5 Şubat 1909) kupürler, HHStA, F34, K65, İstanbul'dan Rodich, 6 Şubat 1909.

66 Bkz. Beşinci Bölüm, s. 117.

67 ZStA, AA 6636, B1.61a, *Deutsche Tageszeitung*'dan (27 Şubat 1909) kupür.

68 HHStA, F34, K65, İstanbul'dan Rodich, 27 Şubat 1909.

şullarının dışında yeni koşullar ileri sürdüler. Lloyd acentası M. Gergomilla “bütün dış görünüşe rağmen” hamallar ve mavunacıların “öteden beri peşinde oldukları bazı taleplerin yerine getirilmesi için” boykotu kullanmak istediklerini söylüyordu.⁶⁹ Bir kısım hamal ve mavunacılar, boykot öncesinde aldıkları ücretler yükseltilmeden ve “Lloyd karşısında Dalmaçyalılarla eşitlikleri kabul edilmeden” Avusturya’dan gelen kargolara hizmet vermeyi reddediyorlardı (Sawa Davidoviç adlı Dalmaçyalı bir girişimci, belki de kayıbiraderi İstanbul’un güçlü ticari acentalarından biri olduğu için Lloyd’da tercihli muamele görüyordu. Osmanlı hamalları bu kayırmacılığın sona ermesini talep etmişlerdi).⁷⁰ Lonca üyeleri daha yüksek ücret almak istiyorlardı, ama daha da önemlisi yabancı işçileri limandan çıkarmanın peşindeydiler.

Her ne kadar başlangıçta bu işin içinde hem hamallar hem de mavunacıların olduğu söylenirse de yukarıda belirtilen amaçlar sadece mavunacıları ilgilendiriyordu. 26 Ocak’ta Lloyd acentası Kürt hamalların ve boykot komitesinin önderi Ali’yle görüşmüştü. Ali hamalların para çekmek umuduyla boykota devam edecekleri iddiasını öfkeyle reddederek “gerçek Osmanlı ve özellikle Müslüman vatanseverler olarak hareket etmiş” olduklarını söylemişti.⁷¹ Hamalların mavunacılar loncasıyla işbirliği içinde olup olmadığı sorulduğunda Ali olumsuz cevap vermişti. Ali’ye göre boykotun sona ermesi sadece mavunacılara bağlı değildi ve hamallar loncasının vereceği kararı hiçbir şekilde etkileyemezler-

69 HHStA, F34, K65, Pera’dan Pallavicini, 24 Ocak 1909.

70 HHStA, F34, K65, Pera’dan Pallavicini, 25 Ocak 1909, İstanbul’dan Rodich, 26 Ocak 1909, *La Turquie*’den (25 Ocak 1909) kupür.

71 HHStA, F34, K. 65, İstanbul’dan Rodich, 27 Ocak 1909, ekinde M. Gergomilla’nın 26 Ocak 1909 tarihli mektubu. Yabancı basın hamalların çabaları ve kaybettikleri gelir karşılığında (1 milyon frank kadar) mali tazminat istediklerini ısrarla bildiriyordu. Ancak bu iddiaların belgelerle desteklenmediği anlaşılmaktadır.

di. 31 Ocak'ta bütün hamal şefleri toplanıp (Kürt olduğunu söylediği) temsilcilerinin Avusturya-Osmanlı anlaşması üzerindeki raporlarını dinleyeceklerdi. Eğer Avusturya'nın ödünleri halkı tatmin edecekse lonca şefleri mavunacıların kararını beklemeden hemen o gün işi başlatacaklardı.⁷² 1 Şubat'ta Kâmil Paşa Avusturya Sefiri'ne boykotun gerçekten sona ereceğini söylediğinde belki de hamal şeflerinin toplantısına atıfta bulunuyordu. Toplantıda hamallara Avusturya'nın resmî anlaşmayı imzalamaya ve tazminatı ödemeye niyetli olduğu ve ayrıca, belki de, 42 kişinin yeniden işe alınacağı konusunda güvence verilmiş olması muhtemeldir.⁷³

Gümrük ve rıhtım hamalları 27 Şubat'ta işbaşı yaptılar, mavunacılar ise Dalmaçyalılar ve yabancı gemicilik şirketlerinin mavunalarında çalışan diğer kişilerin loncalarına katılmaları sağlanana kadar işe başlamayı reddettiler.⁷⁴ Lonca buna ek olarak, mavuna ücretlerinin günde 50 kuruştan 70 kuruşa, salapurya ücretlerinin ise 20 kuruştan 30 kuruşa çıkarılmasını istiyordu.⁷⁵

İstanbul'daki yabancı basın mavunacıların taleplerini eleştirerek bu talepleri adaletsiz, "edepsizce" ve yasadışı olarak niteliyordu. İstanbul'da yayınlanan *Moniteur Oriental* loncaların 1840 ticaret anlaşmalarıyla ortadan kaldırılmış olduğunu ve halen gemicilik şirketi mavunalarının kullanılıyor olmasının, loncanın hiçbir tekel hakkına sahip olmadığını kanıtladığını ileri sürüyordu.⁷⁶

Gemicilik şirketlerinin temsilcileri loncanın kendi mavunalarını kullanmalarına izin vermemesini ve gemilerin bo-

72 71. notta anılan kaynak.

73 ZStA, AA 6636, Bl. 12-12r, *Pester Lloyd*'dan (2 Şubat 1909) kupür.

74 HHStA, F34, K65, *Osmanischer Lloyd*'dan (2 Şubat 1909) kupür.

75 HHStA, F34, K65, 6 Şubat 1909 tarihli *Moniteur Oriental*, Manizade adlı önemli bir tüccarın müdahalesiyle mavunacıların 60 kuruşluk bir artışa razı olduklarını bildiriyor.

76 HHStA, F34, K65, *Moniteur Oriental*'dan (4 Mayıs 1909) kupür.

şaltılmasında tekel hakkına sahip olduğu iddiasını kınadılar. Ayrıca, gemilerin boşaltılmasında kullanılan özel mavunaların sayıca yetersizliğinden ve lonca daha fazla mavuna yapımına izin vermeyeceğinden bu tür teknelerin sayısının artırılmasının imkânsız olduğundan şikâyet ediyorlardı. Lonca üyelerinin amaçlarına ulaşmak için kuvvet kullanacağından emin olan ve tek başına bütün gemilere hizmet edilmeyeceği gerçeğinin farkında olan Rıhtım Şirketi loncanın çalıştırdığı tekneleri kullanacağını belirtti.⁷⁷

4 Mart'ta mavunacılar loncası hâlâ direnen üç şirkete –on sekiz mavunalı Lloyd, on mavunalı bir Rus şirketi ve altı salapurya ile bir depo teknesi olan bir İtalyan şirketine– baskın verdi. İtalyan ve Rus şirketleri 11 Mart'a gelindiğinde mavunacıların taleplerinin çoğuna boyun eğmişlerdi. Lloyd da sonunda Osmanlı mavunacılarının Dalmaçyalıların teknelerini her iki tarafın anlaşacağı bir fiyattan satın almasını ve Dalmaçyalıların mavuna hizmetine son vermesini kabul etti. Buna karşılık mavunacılar Lloyd gemilerine hizmet vermeye söz verdiler. Bezgin Lloyd yönetimi ve Avusturya sefiri karşısında kazanılan bu çarpıcı zafer, yabancı şirketlerin mavunacıların çıkar alanlarında elde ettikleri mevzilerin çoğunu yok etti. Bir ay önce yeniden işe alınan hamallar örneğinde olduğu gibi, mavunacıların elde ettikleri anlaşmada güçlerini ve yabancı sermayenin onların karşısındaki gücünün sınırlılığını gösterir; daha geniş bir perspektifte ise boykot, Osmanlı Devleti'nin esnekliğini ve Avusturya'nın güçsüzlüğünü ortaya koyar. 13 Mart'ta mavunacılar işe başladılar ve, boykotun başlamasından beş ay sonra İstanbul'daki iş hayatı ve ticaret olağana döndü.⁷⁸

77 A.g.e., ayrıca HHStA, F34, K65, *La Turquie*'dan (4 Mart 1909) kupür.

78 HHStA, F34, K65, İstanbul'dan Rodich, 11 ve 15 Mart 1909, ekinde 14 Mart 1909 tarihli *Osmanischer Lloyd*'dan bir kupür. İstanbul'dan Pallavicini, 17 Mart 1909.

“Gâvur” İzmir’de boykot

İzmir’de Avusturya malları ve gemilerine karşı yapılan boykot, bu kent hareketi desteklemekte pek çıkarları olmayan Avrupalı tüccarların hâkimiyetinde olduğundan hiçbir zaman yaygın bir destek görmedi.⁷⁹ Kentteki Avusturya ve Alman Konsolosları, kent nüfusunun üçte bir kadarı Türk olduğundan, ancak iç kesimlerdeki Türk perakendecilerin Avusturya mallarını reddetmeleri halinde boykotun başarıya ulaşacağına inanıyorlardı.⁸⁰ İzmir nüfusunun küçük ve “aşağı sınıflara mensup” bir kesimi gazete ve afişlerdeki çağrının etrafında bir araya gelip hareketi desteklediler.⁸¹ Boykotun devamı, İstanbul’da olduğundan çok daha fazla İttihatçıların ve liman işçilerinin uyanıklığına bağlıydı.

10-14 Ekim arasında Osmanlı Türk ve Rum gazeteleri Avusturyalılar ve Almanlardan satın alınan malların ticaretini yapan dükkânların listesini vermeye başladılar ve halkın Fransız, İngiliz ve Ermeni dükkânlarından alışveriş yapmasını önerdiler. Yine de kimileri, listedeki dükkânlardan alışveriş yapmaya devam etti. Daha sonra 15 Ekim’de İzmir liman işçileri bir Lloyd gemisini boşaltmayı reddettilerse de bir Alınan gemisinin boşaltılmasına müdahale etmeleri zaptiye tarafından engellendi. Birkaç gün sonra yine polisin müdahalesiyle bir Avusturya Lloyd gemisinden yük boşaltılabildi.⁸² 30 Ekim’de “bazı Osmanlı gazetelerinin yazı işleri müdürleri ve İttihatçılar”, Avusturya’ya verdikleri şeker siparişlerini iptal için ikna etmek üzere kentin sömürge malları satan tüccarlarıyla bir toplantı yaptılarsa da, çoğu Rum olan

79 Pinon’un a.g.e., s. 280-281’de İzmir boykotuyla ilgili olarak yaptığı kısa anlatım yanlıştır.

80 HHStA, F34, K32, İzmir’den Herrfeld, 16 Ekim 1908.

81 HHStA, F34, K33, Viyana, 23 Kasım 1908.

82 HHStA, F34, K32, İzmir’den Herrfeld, 14, 15, 16, 18 Ekim 1908, AA Türkei 158, Bd. 10, İzmir’den Mordtmann, 17 Ekim 1908.

bu tüccarlar işbirliğine yanaşmadılar. Hareketi canlandırmak üzere yapılan birkaç toplantıya rağmen boykotun can çektiği bildiriliyordu.⁸³ Daha sonra, 5 Kasım'da kentin İttihatçı komitesi boykot hareketini üstlenerek destek kazanmaya çalıştı. Yerel İttihat ve Terakki Komitesi, Miralay Tefik Bey'in başkanlığında ve Düyun-u Umumiye İdaresi müdürü ile Gümrük Başmüfettişi Tefik Paşa'nın da dahil olduğu bir boykot komitesi oluşturdu. Her biri kentin bir semti için olmak üzere dört "alt-klüp" örgütlendi, bu dört klübün her biri boykotu yürütmek üzere onar kişilik bir boykot komisyonu oluşturdu. Bunlar Avusturya malları taşıyan gemileri ve Avusturya malı olan müşterileri saptıyorlardı.⁸⁴ Kentin İttihatçı gazetesi *İttihat*'ın yanı sıra diğer Osmanlı gazeteleri yasak malları bulunduran dükkânların isimlerini yayınladılar. Ertesi ay İzmir boykotunda görülen her türlü canlılığın tamamı gümrük memurlarıyla gazetelerin, özellikle İttihatçıların çıkardıkları gazetelerin çabalarından kaynaklanıyordu. Yine de İzmir boykotu çok başarılı değildi.⁸⁵ Epeyce göze çarpan fes ticareti durmuş ve şeker ithalatı azaltılmıştı. Diğer alanlarda ise boykotun Avusturya ticareti üzerindeki etkisi hissedilmiyordu. Ne var ki, kent tüccarlara, iç bölgelerdeki perakendecilerden gelen ve artık boykot edilen malları kabul etmeyeceklerini bildiren mektupların sayısı gittikçe artıyordu. Örneğin, yerli bir Rum tüccarın satın aldığı Avusturya kâğıdı gümrükten geçerek iç bölgelere gönderilmişti. Orada, müşteriler malı kabul etmediler. İzmir'deki gümrük memurlarının bütün ruloların üzerine Avusturya menşeli olduğunu belirten damgalar bastıkları sonradan ortaya çıktı.⁸⁶ Ancak, Lloyd gemilerinin yükleri genellikle ke-

83 HHSIA, F34, K33, İzmir, 2 Kasım 1908.

84 HHSIA, F34, K33, İzmir, 5 Kasım 1908.

85 Yukarıda 81. notta anılan kaynak ve HHSIA, İzmir'den Cischini, 20 Kasım 1908.

86 85. notta anılan kaynaklar ve ZStA, AA 6634, B1.70, *Neue Freie Press*'den (21 Kasım 1908) kupür.

sintiyeye uğramadan boşaltılıyor ve Avusturya malları kolayca bulunabiliyordu.⁸⁷

3 Aralık'ta, İstanbul, Selanik ve Trabzon'daki boykot komiteleri İzmir'den gelen bütün malları bir listeye koyup bu kente artık yabancı bir kent işlemi yapmaya karar verince İzmir'deki boykot hissedilir ölçüde sıkılaştırıldı.⁸⁸ Avusturya mallarının İzmir'de boşaltılmasını önlemek üzere kentin İttihat ve Terakki Komitesi neredeyse bir hafta boyu tabançalı İttihatçıları gümrük binası dışında bekletti.⁸⁹ İzmir İttihatçı komitesi ayrıca boykotu yürütmek için çeşitli gösteriler düzenledi. 7 Aralık'ta yapılan ilk mitingde bir kısmı Selanik'ten getirilen 100 kadar hamal ana caddelerde ve çarşıda yürüdüler. Sekiz gün boyu, "binlerce" fes gümrük binası önünde paramparça edilirken, İttihatçılar ve gümrük hamalları Avusturya gemilerinden her türlü mal aktarılmasını önlediler. Silahlı İttihatçılar, kızgın hamallar ve boykot edilen malları satan firma listelerini burada görünce ürken İzmir tüccarlarının çoğu Avusturya malı sipariş etmez oldular. Daha sonra mavunacılar 9 Aralık'ta gümrük binasında 200 hamalla yaptıkları bir toplantıda Avusturya gemilerinden mal boşaltmamayı kabul ettiler. Avusturya konsolosluğu gümrük hamallarının devlet memuru olduklarını belirterek Vali'den harekete geçmesini istedi. Ancak, kentin İttihatçı komitesinin baskısı altında olan ve kan dökülmesinden çekinen Vali sadece dört zaptiye gönderdi.⁹⁰ Buna rağmen zaptiyeler Lloyd acentasının gümrükte çalışmak üzere tuttuğu işçileri korumayı başardılar. Orada bulunan 200 hamal zaptiye müfettişini protesto ettilerse de, müfettiş mal

87 HHStA, F34, K33, İzmir, 25 Kasım 1908.

88 AA Türkiye, 155, Bd. 3. Pera'dan Marschall, 12 Aralık 1908, ekinde 4 Aralık 1908 tarihli *Journal de Smyrne*'den kupür.

89 HHStA, F34, K33, İzmir, 4-5 Aralık 1908 ve 3 Aralık 1908.

90 HHStA, F34, K33, 12 Aralık 1908 tarihli *La Turquie*'den kupür, AA Türkiye 155, Bd.10, İzmir'den Mordtmann, 7, 8, 9 Aralık 1908.

boşaltılmasını engellemelerinin Avusturya ile bir savaşa yol açabileceğini buna da Osmanlı Devleti'nin hazırlıklı olmadığını söyleyince, kalabalık, acentanın tuttuğu işçilerin limanda bekleyen bir Lloyd gemisinden mal boşaltmalarına izin verdi.⁹¹ Karşı karşıya gelenler hükümetin içindekilerdi: Vali, zaptiye komiseri, İttihatçılar ve hamallar. 18 Aralık'ta İttihatçı komitesi halka dağıttığı bir bildiride Vali'yi işe karışmaması için uyardı.⁹² Ancak vali yine de müdahale ederek, boykot komitesi temsilcilerinin karşı çıkmalarına rağmen 22 Aralık'ta limana gelen bir Lloyd gemisini korumak üzere zaptiye gönderdi.⁹³

İzmir'deki boykot komitesi Aralık sonuna doğru taleplerini hükümete kabul ettirmeye başladı. Valiye sadece ciddi ayaklanma durumunda zaptiye kullanması için İstanbul'dan emir gelmiş olduğundan Lloyd gemileriyle gelen yükün yalnız küçük bir bölümü boşaltılabiliyordu. Bu nedenle "boykot komitesinin temsilcileri" olan bir hamal ve mavunacı kalabalığı rıhtıma toplandığı zaman zaptiyeler harekete geçmeyi reddetti.⁹⁴ Aynı şekilde 7 Ocak'ta zaptiye şefi rıhtım işçilerini bir Lloyd gemisinin yükünün boşaltılmasına izin vermeye ikna edemedi. Sonunda, gemi hiç yük boşaltmadan ayrıldı.⁹⁵

Hemen hemen aynı günlerde mavunacıların Avusturya menşeli yükleri boykot etme çabalarının başarıya ulaşmakta olduğu sırada⁹⁶ İzmir boykot komitesi iç kesimlere mal gönderme koşullarını açıkladı. Boykota uymayı kabul eden tüccarlara boykot komitesince Avusturya mallarını satın al-

91 HHStA, F34, K33, İzmir, 11 Aralık 1908.

92 HHStA, F34, K33, İzmir, 18 Aralık 1908.

93 HHStA, F34, K33, İzmir, 22 Aralık 1908.

94 HHStA, F34, K64, İzmir'den von Cischini, 25 Aralık 1908.

95 HHStA, F34, K64, İzmir, 11 Ocak 1909.

96 HHStA, F34, K33, İzmir, 17 Aralık 1908 ve AA Türkei 155, Bd.3, İzmir'den Mordtmann, 20 Aralık 1908.

madıklarına ilişkin belgeler verilecekti. İç kesime yapılacak bütün sevkiyatların komite tarafından onaylanıp faturalarının damgalanması gerekiyordu. İç kesimlerdeki tüccarlara belgesi olmayan ve faturalara komitece onaylanmamış tüccarlardan aldıkları malları geri gönderme talimatı verilmişti.⁹⁷ Ocak başında, Alman Levant Hattı'nın bir gemisinde Avusturya şekeri bulunmasından sonra, yeni boykot kuralları getirildi. Boykot komitesi bundan böyle tarafsız ülkelere ait mallara çeşitli konsolosluklarca belge verilmesi emrini verdi.⁹⁸

Aralık ayı sonu ve Ocak ayı başlarında yeni bir hareketin İzmir'in iktisadi hayatını daha da bozması tehlikesi ortaya çıktı. Girit'i ilhak eden Yunan Krallığı'na karşı bir boykot başlayacak gibiydi. Bu hareket, Avusturya'ya karşı eylemde önemli bir rol oynadıkları söylenen Müslüman Giritli göçmenlerden kaynaklanıyordu ve halen komşu Manisa kentine yayılmış durumdaydı; Manisa'daki İttihatçılar yerli Rumları Atina hükümetinin eylemini protesto etmeye zorlamışlardı. Yunanistan'a karşı yapılacak bir boykotun yerli Rumlarla göçmenler arasında çatışmalara yol açabileceğinden endişe duyan İzmir boykot komitesi, müdahale ederek bu eylemi engelledi.⁹⁹

Avusturya'ya karşı yapılan boykot başarıya ulaşmıştı. Tüccarlar kitle halinde Avusturya firmalarına verdikleri siparişleri iptal ederek boykot sendikasıyla işbirliği yapmayı kabul ettiler.¹⁰⁰ Aralık sonuna gelindiğinde İzmir grubu, tanesi 1

97 ZStA, AA 6635, Bl. 209, ekinde Türkçe'den çeviri bildiri metni.

98 ZStA, AA 6635, Bl. 94, İzmir'den Mordtmann, 2 Ocak 1909. Berlinli bir müşteriye yazılan özel bir mektupta German Levant Line yönetimi, resmen yalanlamasına rağmen, Avusturya mallarını "sistemli bir şekilde" Türkiye'ye taşıdığını kabul etmiştir. Bkz. ZStA, AA 6635, Bl. 11-13, Berlin'de Ernst Hoffmann'a Hamburg'dan yazılan 12 Aralık 1908 tarihli mektup.

99 ZStA, AA 6635, Bl. 173-174, İzmir'den Mordtmann, 8 Ocak 1909.

100 HHStA, F34, K33, İzmir'den Hercule Balladur, 21 Aralık 1908.

ilâ 2 liradan 4.000 kadar belge düzenlemişti; belgelerde malın menşei ve belge sahibinin boykot komitesi üyesi olduğu belirtiliyordu. Üyelik, İzmir'de iş yapmak için zorunlu hale gelmişti.¹⁰¹ Avusturya'yla Türkiye'nin ilke olarak anlaşmaya vardıkları ve bunu yakın gelecekte resmen imzalayacakları haberi 17 Ocak'ta İzmir'e ulaştığında boykotun hemen sona erdirileceğini sanan tüccarlar bu haberi büyük bir sevinçle karşıladılar.¹⁰² Ne var ki, yerel boykot komitesi Selanik İttihat ve Terakki Komitesi'nden aldığı emirler uyarınca, boykotun sürdürüleceğini açıkladı.¹⁰³ ve böylece 20 Ocak'ta Hamburg'dan gelen bir Alman gemisinde Avusturya şekeri bulununca gemideki mallar tümüyle boykot edildi. Şeker aynı ailenin iki üyesine, Hacı Mustafa ve Hasan Basıç'a geliyordu. Bosna göçmeni olan Hacı Mustafa, boykot komitesine üyeydi. Hamallar onu hain ilan ederek yükü boşaltmayı reddettiler, anlaşmazlık sürerken şeker üç hafta boyu mavnalarda kaldı. Sonunda, Alman konsolosluğu temsilcileri ve gemicilik şirketi komitenin inatçı üyelerini ve mavunacıları şekerin Avusturya menşeli olmadığına ikna ettiler ve yük 13 Şubat'ta gümrükten çekildi.¹⁰⁴

Boykot, Osmanlı-Avusturya anlaşması Şubat sonunda resmen açıklanana ve boykot komitesi üyeleri bittiğini ilan edene kadar devam etti.¹⁰⁵ Boykot komitesi üyesi bir hoca boykot sırasında verdikleri vatanseverce hizmetten dolayı ma-

101 HHStA, F34, K64, İzmir, 29 Aralık 1908, ZStA, AA 6635, B1.79, *Berliner-Lokal Anzeiger* (31 Aralık 1908) kupürü.

102 HHStA, F34, K65, İzmir, 17 Ocak 1909.

103 HHStA, F34, K65, İzmir, 17 Ocak 1909, ayrıca bkz. telgraf, Selanik, 16 Ocak 1909 ve İzmir, telgraf, 17 Ocak 1909.

104 HHStA, F34, K65, İzmir'den von Cischini, 23 Ocak 1909 ve HHStA, F34, K64'teki 25 Aralık 1908 tarihli raporu, ZStA, AA 6636, B1.22-23, Pera'dan Marschall, 2 Şubat 1909 ve B1.59a, ekinde 6 Şubat 1909 tarihli rapor bulunan İstanbul'dan yazılan 18 Şubat tarihli rapor.

105 HHStA, F34, K65, İzmir 9 Şubat 1909 ve İzmir, 27 Şubat 1909; HHStA, F34, K65, İzmir'den von Cischini, 1 Mart 1909.

vunacı ve hamallara şükranlarını bildiren bir konuşma yaptı ve artık işe başlamaları gerektiğini bildirdi. Ertesi gün, merkezi Selanik'te bulunan bir İtalyan şirketinin müdürü olan boykot komitesi başkanı Avusturya konsolosluğunu ziyaret etti. Yanında komite üyelerinden ikisi olduğu halde boykotun bittiğini açıkladı ve Avusturya'yla iyi ilişkilerin yeniden kurulmasından duyduğu sevinci dile getirdi.¹⁰⁶

Trabzon'da boykot

İstanbul ve İzmir'deki hareketlere göre Trabzon'daki boykotta ilişkin belgeler daha azdır. Bu kentte de boykot İttihatçılarca yönetilmiş ve liman işçilerince desteklenmiştir. Gümrük müdürü başkanlığında ve İstanbul ve Selanik'teki komitelerden aldığı talimatla Trabzon İttihat ve Terakki Komitesi kentin tüccarlarını ilhakı tartışmak üzere 12 Ekim'de toplantıya çağırdı. Hristiyan tüccarlar ve bazı Müslümanlar Avusturya mallarının boykot edilmesini kabul ettiler ve mavunacılar Lloyd Şirketi yüklerini taşımamaya söz verdiler. Ertesi akşam yapılan ikinci toplantıda yerli tüccarlardan oluşan bir boykot komitesi seçildi ve komitenin kâtipliğine bir gümrük memuru getirildi.¹⁰⁷ Bundan başka, Kasım'ın son haftasında yerli Hristiyan tüccarların işbirliğine yanaşmadıkları ve Müslüman tüccarların büyük bölümünün boykotu sona erdirmeyi istediklerinin bildirilmesinin dışında boykotla ilgili hiçbir bilgi yoktur. Ne var ki, İttihatçılar emirlerine uyan liman işçilerinin yardımıyla boykotu sürdürdüler.

German Levant Line'ın Trabzon bürosu Kasım ayının hemen hemen tamamı boyunca hiçbir Avusturya malı veya ge-

106 HHStA, F34, K65, İzmir, 3 Mart 1909.

107 HHStA, F34, K33, Trabzon, 24 Kasım 1908, HHStA, F34, K32. Trabzon'dan Von Moricz, 13-14 Ekim 1908.

misinin boşaltılmadığını bildirerek, hareketin Trabzon'da İzmir'dekinden daha etkin bir biçimde yürütüldüğünü belirtiyordu. Gemilerdeki yük faturalara bakılmaksızın, menşinin saptanması için inceleniyordu. Malları incelemek için mavunacılar ve gümrük memurları birlikte çalışıyorlardı; Ocak başında, Trabzon boykotunu denetimlerinde tutanların bir mavunacı, bir tüccar ve bir gümrük memuru olduğu söyleniyordu.

Boykotun kırılmasını engellemek üzere, çoğu zaman gümrük memurlarının yönlendirmesiyle, şiddet kullanılıyordu. Örneğin Kasım sonunda, mavunacıların başkanı bir Alman şilebindeki yükün aslında Avusturya malı olduğuna karar vererek yükü gemiye geri göndermişti. Başlangıçta bu kararı gümrük memurları da desteklemişler, ama sonunda geminin kendi özel mavunasıyla yükünü boşaltabileceğini söylemişlerdi.¹⁰⁸ Ertesi sabah bu mavunanın tahrip edildiği görülmüştü. Daha sonra, 3 Aralık'ta, Avusturya mallarını taşımak için özel olarak tutulan bir hamal saldırıya uğramış, yükü alınarak sokakta yakılmıştı.¹⁰⁹ Aralık'ın ilk haftası içinde yerel basın boykotun heyecanını yükselten yazıları arttırmıştı.¹¹⁰

13 Aralık akşamı mavunacılar ve boykot komitesi üyelerinin yaptıkları iki toplantıda yerel tüccarlar Osmanlı limanlarından (yani İzmir'den) yaptıkları Avusturya malları ithalatını durdurmaları yolunda uyarıldılar. Göstericiler, aksi halde ölüm olaylarının ortaya çıkabileceğini belirtiyorlardı.¹¹¹

108 HHStA, F34, K33, İstanbul'dan Rodich, 27 Kasım 1908, ekinde Trabzon'dan bir Lloyd raporu. *German Levant Line*'in Trabzon bürosundan gelen 25 ve 26 Kasım tarihli yazılar için ZStA, AA 6635, Bl. 14-17 ve 18-19.

109 HHStA, F34, K33, Trabzon, 4 Aralık 1908.

110 HHStA, F34, K33, Trabzon, 8 Aralık 1908, ZStA, AA 6635, Bl 11-13, 12 Aralık 1908 tarihli *German Levant Line* yazısı.

111 HHStA, F34, K33, Trabzon, 14 Aralık 1908, ayrıca HHStA, F34, K33, Austro-Orientalische Handelsaktiengesellschaft'dan mektup, 24 Aralık 1908.

Aralık'ın son haftası içinde gümrük binasındaki casuslar boykota uymayanları gözetlediler ve mavunacılarla hamallar herkesin gözü önünde, zaptiyeden hiçbir müdahale görmeden, Avusturya mallarını imha ettiler. 29 Aralık'taki bir olayda birinin elinde çekiç bulunan yirmi kadar mavunacı bayraklar ve marşlarla yürüyüş yaparak halkı Avusturya mallarını ortaya çıkararak imha etmeye çağırdılar. Avusturya yapısı bir tabancayı çekiçle ezdiler, ve "boykot ambarı"ndan çıkarılan bazı malları yaktılar.¹¹² Daha 13 Ekim'de elinden gelen hiçbir şey olmadığını belirtmiş olan Trabzon Valisi, boykota müdahale etmedi.¹¹³ Valiyle birlikte, belediye başkanı Namlızade Cemal Bey İttihat ve Terakki Komitesi'nin bütün taleplerinin yerine getirilmesi gerektiğini açıkladılar.¹¹⁴ Liman işçileri ve İttihatçıların istedikleri gibi hareket etmelerine izin verildi. Ne var ki Ocak ayı ortasına gelindiğinde tüccar desteği ortadan kalkmıştı. İttihat ve Terakki klüplerinin dışında var olan son boykot komisyonunda belediye başkanı, bir avukat, iki tüccar, bir gemi acentası ve "iki Türk" vardı. Bu grup, rüsumat emininin boykotun Lloyd gemileriyle gelen bütün malları kapsayacak biçimde genişletilmesi kararına karşı çıktı ve hamallarla mavunacılar emirlerine uymayınca kendini feshetti. Daha sonra bu liman işçileri doğrudan doğruya İttihat ve Terakki klübünün yönetimi altına girdi.¹¹⁵ Ocak ve Şubat ayları boyunca boykot çok sıkı bir şekilde sürdürüldü.¹¹⁶ 7 Şubat'ta Sadrazam Trabzon Rüsumat Emaneti'ne boykotu sona erdirmeye emri verdiğinde rüsumat emini boykotu yapanın idare de-

112 HHSStA, F34, K64, Trabzon, 29 Aralık 1908.

113 HHSStA, F34, K32, Trabzon'dan von Moricz, 13 Ekim 1908, F34, K64, Trabzon, 28 Aralık 1908.

114 HHSStA, F34, K65, Trabzon, 12 Ocak 1909.

115 HHSStA, F34, K65, Trabzon, 5 Şubat 1909.

116 Örneğin bkz. HHSStA, F34, K65, 9, 12 Ocak ve 5, 16, 22 Şubat 1909 tarihli Trabzon raporları ve Lloyd'un 25 Ocak 1909'da sunulan İstanbul raporu.

ğil halk olduğu cevabını verdi.¹¹⁷ 27 Şubat'ta Vali Osmanlı-Avusturya anlaşmasının resmen onaylandığını açıkladı ve anlaşmayı yerel gazetelerde yayınlattı. 2 Mart'ta İttihatçılar mavunacılara boykotu sona erdirmeye emri verdiler ve mavunacılar bu emre uydular.¹¹⁸

Sonuç

Osmanlıların kendi topraklarının Avusturya tarafından ilhakına karşı duydukları kendiliğinden öfke Avusturya malları ve gemilerine karşı yapılan yaygın bir boykotla sonuçlandı. Boykotu başlatanlar büyük ihtimalle İstanbul tüccarları içindeki İttihat ve Terakki üyeleri idi. Ayrıca, Karadeniz'de Trabzon'da, Balkanlar'da Üsküp'te ve Arap vilayetlerinde Beyrut'taki tüccarlar aynı gün toplanıp boykot kararlarını açıkladılar. Halkı boykotu desteklemeye çağırmak için pankartlar, telgraf ve basın kullanıldı. İlhak edilen Bosna ve Hersek vilayetlerinin tarihi, coğrafyası, nüfus yapısı ve ekonomisi hakkında bilgiler veren broşürler birdenbire ortaya çıkarken başka broşürlerle de ilgili antlaşmaların metinleri yayınlandı.¹¹⁹

Boykot komitelerinin bir bölümü ilhakın hemen sonrasında, bir bölümü Kasım ve Aralık'ta oluşturuldu.¹²⁰ Trabzon, İzmir ve Yafa'da İttihatçı gümrük memurları boykot komitelerinde yer alarak liman işçileriyle sıkı bir işbirliğine girdiler.¹²¹ İttihat ve Terakki yanlısı basın da davayı destekledi-

117 HHStA, F34, K65, Trabzon, 7 Şubat 1909.

118 HHStA, F34, K65, Trabzon, 27 Şubat ve 1 Mart 1909, Trabzon, 2 Mart 1909.

119 Bkz. yazar ismi yok, *Bosna ve Hersek* (İstanbul, Karabet Matbaası, 1908). Aynı yayınevi Berlin, Ayastefanos ve Kıbrıs antlaşmaları metinlerini içeren ucuz broşürler çıkarmıştır. Ayrıca, Ali Ulvi, *Avusturya'nın Bosna Hersek'i ilhakına karşı bir müdafaa vatanpervane* (İstanbul, 1324), 64 s.

120 HHStA, F34, K33, Selanik, 14 Kasım 1908 ve AA Türkiye 155, Bd, 3, *Vössihe Zeitung*'dan (16 Aralık 1908) kupür.

121 ZStA, AA 6635, B1.99-99r, Yafa'dan Rassler, 20 Aralık 1908.

se de, bazı durumlarda başarılı olamadı. Örneğin Bağdat'ta, Selanik İttihatçı grubunun üyesi olan bir yerel gazete yazı işleri müdürü Ocak sonuna kadar halkı boykota çağırdıysa da çabaları boşa çıktı.¹²² Başka kent ve kasabalarda da boykot hareketi ya hiç başlamadı ya da ilk coşku kıvılcımından sonra hemen desteğini kaybetti. Örneğin Adana'da Ekim başlarında boykotu destekleyen büyük kalabalıklar çabucak ortadan kayboldu ve Avusturya'yla ticaret kesintiye uğramadan sürdü.¹²³ Suriye'nin iç kesimindeki Halep'te boykot pek destekçi bulamadı.¹²⁴ Boykot en etkin biçimde Aralık'tan Şubat sonlarına kadar sürdürüldü. Bazı tüccarlar, özellikle gayrimüslimler, harekete istemeden katıldılar. Ve İzmir'de boykotu coşkuyla destekleyen pek az kişi vardı.

Ocak ortasında, iki hükümetin anlaşmalarının açıklanmasından sonra Selanikli İttihatçılar, belki de, anlaşmanın imzalanmasını sağlama almak için, çeşitli boykot merkezlerindeki işçilerden boykota devam etmelerini istediler. Ocak'ın sonraki günlerinde Beyrut, Tarablusşam, Trabzon ve İzmir'deki hamallar, mavunacılar ve Jöntürkler boykotun önderliğini üstlendiler.¹²⁵ Boykotun sürdürülmesinde liman işçilerinin hayati önemi vardı. Halkın ve tüccarın desteği azalırken, liman işçileri İttihatçıların emirlerine uyarak hareketin devamını sağladılar. Özellikle bu son dönemde Ocak başında anlaşmaya varıldığının açıklanmasından, 26 Şubat 1909'da Avusturya'yla Osmanlı İmparatorluğu'nun anlaşma yapmalarına kadar geçen sürede liman işçilerinin desteği özellikle önemliydi.

122 ZStA, AA 6636, B1.64-64r, Bağdat'tan Metius, 29 Ocak 1909.

123 BBA, BEO 256518, 1 Teşrinievvel 1324/14 Ekim 1908 tarihli Adana raporu, ZStA, AA 6634, Mersin, 15 Ekim 1908, AA Türkiye 158, Bd. 10, Mersin'den Belart, 16 Ekim 1908 ve Mersin'den Christmann, 20 Ekim 1908, HHStA, F34, K33, Mersin 30 Kasım 1908, F34, K65, Mersin 7 Ocak 1909.

124 ZStA, AA 6636, B1.53-57r, Halep'ten Mirchendorf, 23 Ocak 1909.

125 ZStA, AA 6635, B1.223-224r, Beyrut'tan Schroeder, 17 Ocak 1909.

Boykotun Osmanlı ekonomisi üzerindeki doğrudan etkisini saptamak güçtür. 1907 ve 1908'deki kötü hasat halkın alım gücünü düşürmüş ve Amerika'daki mali bunalım birçok tüccarın stoklarını azaltmasına yol açmıştı. Dolayısıyla ticaret hacmi boykot başlamadan düşmüştü. Ayrıca, boykot bir yılın son çeyreğinde başlayıp ertesi yılın ilk iki ayında sürdürüldüğünden ekonomi üzerindeki etkisini tahmine çalışmak tehlikelidir ve dolayısıyla boykotun etkisini 1908 ticaret düzeyleriyle önceki ve sonraki yılların ticaret düzeylerini karşılaştırarak ölçme girişimleri yanıltıcı olabilir. Bu nedenle ticaret düzeylerindeki değişimler boykotu yansıtabileceği gibi şu ya da bu ölçüde yukarıdaki nedenlerin biri veya birçoğundan kaynaklanıyor olabilirler.

Üstelik, Avusturya tüccar topluluğunun sözcüleri çıkarlarına ve zamanın siyasi gereklerine göre zararlarını olduğundan çok veya az göstermişlerdir. Viyana'nın ticaret dergisi *Das Handelsmuseum* 1908'in bir iktisadi bunalım yılı olduğunu ve boykot nedeniyle Avusturyalı tüccarların uğradığı zararların küçük olduğunu belirtmiştir. Dergiye göre zarara uğrayanlar aslında Osmanlı tüccarları ve boykotun yol açtığı yüksek fiyatlar yüzünden Osmanlı tüketicileriydi. Alman sefareti ise tam tersine, Avusturyalıların 15 Aralık 1908'e kadar uğradıkları zararın çok büyük olduğunu, Lloyd hesaba katılmadığında 20-25 milyon krona ulaştığını bildirmiştir. Örneğin, boykotun sonuna doğru fes ticaretinin 2-3 milyon kron dolayında gerilediği belirtilmiştir; Lloyd'un uğradığı zararların ise 1,8 milyon krona ulaştığı tahmin edilmekteydi.¹²⁶ Ambargo sona erdikten sonra *Das Handelsmuseum*'da Lloyd'un sevkiyatlarının 1,88 milyon kron azaldığını belirterek aynı tahmini vermiştir; bununla birlikte dergi,

126 *Neue Freie Press*, 6 Ocak 1909, AA Türkiye 155, Bd. 4'teki kupür, ZStA, AA 6635, Bl.25-31, İstanbul'dan Jung ve ZStA, AA 6636, Bl. 18-19'daki kupür. Ekim 1908'de Lloyd iş hacminin önceki yılın aynı ayına göre 450.000 kron kadar düştüğünü belirtmişti.

en ciddi şekilde etkilenenlerin Osmanlı uyrukları olduğunu yinelemiştir.¹²⁷

1908'de İngiltere, Almanya ve Avusturya'dan yapılan ithalat 1907'ye göre sırasıyla % 6, 22 ve 25 arasında azalırken Fransa'dan yapılan ithalat % 11 artmıştır.¹²⁸ (Bir başka kaynakta ise boykottan kazançlı çıkanın Fransa değil İngiltere olduğu ve Avusturya'nın Osmanlı ticareti içindeki payının 1907'de % 19'dan 1908'de % 13'e düştüğü belirtilmektedir.)¹²⁹ Yine başka verilere göre, Kasım 1908'de, Avusturya'dan yapılan fes ithalatı Kasım 1907'ye göre % 60, şeker ithalatı hacmi ise % 25 azalmıştır.¹³⁰ Kasım 1907'den Kasım 1908'e Osmanlı İmparatorluğu'ndaki 34 Avusturya postahanesinin toplam iş hacmi % 10 kadar düştüyse de, İstanbul şubesi dahil olmak üzere bazı şubelerin iş hacmi epeyce artmıştı.¹³¹ Belirli Osmanlı limanlarının ticari verilerinin anlamları belirsiz olabilir. Örneğin, Samsun limanından İngiltere gibi boykotla hiçbir ilgisi bulunmayan bir devletten yapılan ithalatın değeri düşmüştü.¹³² Aynı zamanda İzmir'e gelen Avusturya ithalatı azalıyordu.¹³³ Boykotun Avusturya ticaretinde doğurduğu zararların kesin boyutu ne olursa olsun, o zamanlar Avusturya hükümetini, bu talihsiz olayı bitirmek üzere pazarlık masasına oturtmaya yetecek bir ölçüye ulaştığı görülmüştü.

127 1 Temmuz 1909.

128 Pamuk, *a.g.e.*, Tablo A-14A ve A-14B, s. 213-220. İlişkili bir tablo olan A-14C'de Pamuk Osmanlıların çeşitli devletlerle ticaretinde 1908 yılını çıkarır.

129 Yavuz, *a.g.e.*, s. 174.

130 Pinon, *a.g.e.*, s. 285. sayfadaki tablo, Yavuz, *a.g.e.*, s. 176. sayfadaki tabloyla karşılaştırınız.

131 "Ausweis über die reellen Einnehmen der dem k.k. Botschaftspostamte unterstehenden Postämter pro Monat November 1908" başlıklı HHStA, F34, K64.

132 A + P 1909, 98, Trabzon'dan Longworth, tarihsiz.

133 Gr. Br., Diplomatic and Consular Reports. Turkey, Report for 1908. Trade of the Consular District of Salonica (Büyük Britanya, Dışişleri ve Konsolosluk Raporları. Türkiye. 1908 Yılı Raporu. Selanik Konsolosluk Bölgesi Ticareti), HHStA, F34, K65'e ekli; *Das Handelsmuseum* (20 Mayıs 1909), s. 308-309.

Boykotun tek tek kişiler üzerindeki mali etkisini ölçmek de güçtür. Kimileri bu işten kazançlı çıkmışlardı. Kimileri için bu, Avusturya şirketlerine olan borçlarını ödememek için bir fırsattı. Suriyeli tüccarlar Beyrut'taki boykot sırasında kentteki Alman tüccarlarına gönderilen faturaları, mallarının menşeyini bahane ederek iade etmek niyetiyle, dikkatle inceliyorlardı; böylece bu malları doğrudan doğruya fabrikadan daha ucuza sipariş edeceklerdi.¹³⁴ Yığınlar boykot adına, ama aslında rakipleri safdışı etmek için şeker ve katran sevkiyatlarını tahrip etmeye kışkırtılıyorlardı.¹³⁵ Bazı tüccarlar stoktaki mallarını daha pahalıya satmak için boykotu uzatmaya çalışmış olabilirler.¹³⁶ Bazı tüccarlar ise zarara uğramışlardı. Örneğin 1909 Ocak'ının sonlarında bir Osmanlı tütün tüccarı Trieste'ye doğrudan sefer yapan Lloyd gemileri engellendiğinden tütününü gönderememekten şikâyet ediyordu.¹³⁷ Boykotun ilk döneminde Müslümanların önemli günü olan Şeker bayramı sırasında satışlar engellendiğinden, birçok başka tüccar en azından kısa dönemde zarar etmişti.

Aşağıdaki Josef Back von Surany örneği, zararların ciddi boyutlara ulaşabildiğini gösterir. Orosdi-Back mağazasının en büyük dört ortağından biri olan Back, şirketin İstanbul, Halep, Beyrut ve diğer kentlerdeki şubelerinin yönetiminde yer alıyordu. Boykotun başlangıcında Avusturya toplulu-

134 ZStA, AA 6635, Beyrut, 1 Ocak 1909 ve 17 Ocak 1909, Bl. 179-181 ve 223-224r'ye ekli *Hamburger Nachrichten* (23 Ocak 1909) kupürü. Selanikli tüccarların sağladıkları bazı iktisadi yararlar için bkz. AA Türkiye 155, Bd. 4, Viyana'dan Tschirschky, 2 Kasım 1909, ayrıca bkz. HHStA, F34, K32, *Die Neue Türkei* (3 Kasım 1908) kupürü, ZStA, AA Merseburg, abt. II, Rep 120, C270, Bl. 121, *Das Handelsmuseum* (19 Kasım 1908) kupürü. HHStA, PA XII, K.352. İstanbul'dan Pallavicini, 18 Kasım 1908.

135 ZStA, AA 6635, Bl.179-181, Beyrut, 1 Ocak 1909 ve Bl.223-224, Beyrut, 17 Ocak 1909.

136 *Das Handelsmuseum* (17 Ocak 1909), 375.

137 BBA, BEO 260815, 1.1.1327/Ocak 1909.

ğunun önde gelen üyelerinden biri ve pek çok fahri görevin sahibiydi. Avusturya-Macaristan Ticaret Odası'nın başkanı olarak, Oda'nın Viyana'dan yardım isteyen 29 Ekim tarihli dilekçesini imzalamıştı. Mağaza, Fransız kökenli olduğunu, Fransız konsolosluğunun koruması altında bulunduğunu açıklamasına rağmen, Back ailesi Habsburg uyruğunda olduğundan sorunlar ortaya çıktı. Mağaza ciddi zararlara uğradı. Bunun üzerine Back İstanbul boykot komitesine katıldı ve İstanbul'daki mağazayı boykot afişleri ve üyelik belgeleriyle donattı. Mağazanın Beyrut şubesi kentteki Avusturya postahanesinden, mağazanın önündeki posta kutusunu mağazanın içine almasını istedi. Ocak ayı başlarında Avusturya sefiri, Back'in boykotçu hamallar için bir konser düzenlemeyi planlayan bir komiteye başkanlık etmeye bile cesaret ettiğini bildiriyordu. Boykot sona ermek üzereyken Back Ticaret Odası'ndaki başkanlık görevini kaybetti ve Avusturya-Macaristan Yardımseverler Derneği'ndeki diğer görevlerinden ayrıldı. Ayrıca, Sefaret, onun karma ticari mahkemelerdeki görevini de askıya aldı.¹³⁸

Açıkça belirtildiği gibi, boykot örgütlü bir hareket olarak oluşumunu İttihatçılarla Alman işçileri loncalarının koalisyonuna borçluydu. Hamal ve mavunacı loncaları, örgütsel yapıları İttihatçılarca bilindiğinden ve loncaların üyeleri kendi içlerinde etnik bütünlük gösterdiğinden, birçok bakımdan en uygun koalisyon ortaklarıydılar. İttihatçılar için boykot sadece Avusturya'ya karşı değil, iç düşmanlara karşı da kullanılan etkin bir silah oldu. İlhaka karşı etkin bir di-

138 HHStA, F34, K33, Viyana *Das Handelsmuseum*'un mektubu (22 Aralık 1908) İstanbul'dan Rodich, 22 Aralık 1908 ve 8 Ocak 1909, HHStA, F34, K65, İstanbul'dan Pallavicini, 26 Şubat 1909 ve 6 Ocak 1909, ve HHStA, F34, K65, *Das Handelsmuseum*'un mektubu, (15 Şubat 1909); Ayrıca, AA Türkiye 155, Bd. 3, Halep, 22 Ekim 1908. Şirketi ve mali performansı için E. Pech, *Manuel des Societes Anonymes fonctionnant en Turquie*, 5. basım (İstanbul, 1911), s. 268-271. Ayrıca Hermann Ritter V.Back'in Macar uyruğu olduğuna ilişkin bir iddia ve şirketin tarihi için AA Türkiye 197, Bd. 1, Berlin'den Neeff, 20 Ocak 1900.

renme gösteremeyen hükümetin tersine İttihatçılar yabancı saldırısına karşı tepki göstererek geniş bir koalisyonu burada tutmayı başarabildiler.¹³⁹ İttihatçıların loncalarla ittifakı şanslı bir zamana rastladı. Yakınlarda ortaya çıkan yeni işçi örgütlenme biçimleri yabancılarla dolu ve ürkütücüydü. Bunlar denetim altına alınmış olsalar bile potansiyel bir tehlike olarak kalmışlardı. 1907 tarife antlaşmalarıyla saldırıya uğrayan liman işçileri loncaları, katılımlarıyla kendilerini emekçi sınıflardan bir ortak bulacak olan İttihatçılarla bir araya gelmekle ilgileniyor, bunu istiyorlardı. Tarife değişiklikleriyle birlikte başlayan bu yeni ortaklık, 1908'in Haziran ve Temmuz'unda Sultan Abdülhamid yönetiminden desteğini esirgemiştir. Eğer Padişah'ın cezası buysa, boykot da yeni yeni ortaya çıkan İttihatçı seçkinlerle liman işçileri arasındaki ittifakın bir başka meyvesi olarak görülebilir. Bu lonca kadroları olmaksızın boykot hareketlerinin başarısız olacağı muhakkaktır.

İstanbul'un hamal ve mavunacıları, gerek Rıhtım Şirketi'ne karşı verdikleri mücadelede, gerekse boykota verdikleri destekle güçlerini ve bir müttefik olarak değerlerini ikna edici bir biçimde göstermişlerdi. Osmanlı devlet aygıtının, İttihatçıların ve Rıhtım Şirketi'nin loncaların taleplerini kabul etmekten başka pek çareleri yoktu. Hamallar, bir başka biçimde de boykotu kendi amaçları için başarıyla kullanmışlardı. İstanbul'da Rum mavunacıların karıştığı 30 Kasım olayı Kürt hamallara dokları etnik çeşitlilikten temizleme ve daha önce Ermeniler bahasına elde ettikleri konumu sağlamlaştırma fırsatı vermişti.

En azından bir bölgede, doğrudan doğruya boykotun et-

139 Ancak kimileri Jöntürkleri bu iki vilayeti tazminat karşılığı satmakla suçlamışlardır; bkz. Ali Rüşdü, *Bosna Hersel'in memalik-i osmaniyeden tefrikiyye Avusturya'ya satmak filinde bulunanların vücub telinini natık Bosna Hersel ahalisi namına meb'usan ve ayan-i osmani meclislerine verilen layihadır* (İstanbul, 1324/1908).

kisiyle liman işçileri İttihatçı oldular. Aralık 1910'da Trabzon'daki Amerikan konsolosluğundan bir görevlinin bildir-
diğine göre Vali'nin, konsolosların ve yabancılardan etkisi bü-
yük ölçüde azalırken, çoğunluğunu hamal ve mavunacıla-
rın oluşturduğu İttihat ve Terakki Komitesi kenti bütünü-
le denetimine almıştı. Görevlinin raporuna göre, Avusturya
boykotundan beri mavunacılar yerel İttihatçıları yönlendir-
mekteydiler.¹⁴⁰

Avusturya'ya karşı yapılan eylem İttihatçılara, sonraki yıl-
larda düşmanlarına karşı sık sık kullanacakları bir silah ver-
di. Ama, Avusturya'nın açık seçik bir düşman, yapılan boy-
kotun basit bir eylem olmasına karşılık, sonraki eylemler
pek de öyle değildi. Bu ilk çabayla bütün Osmanlıların ko-
layca tanımlanabilir bir dış düşmana karşı harekete geçiril-
mesi amaçlanıyordu. Hemen hemen bütünüyle bir dış düş-
mana karşı yapılan Avusturya boykotunun başarısının İtti-
hatçı önderleri, muhtemelen bu silahı o kadar uygun olma-
yan biçimlerde Osmanlı uyruklarına karşı kullanmaya itti.
Bir boykot ülkeyi bölebilirdi ve İzmir'deki boykot komite-
si 1909 yılı başında Rumlara karşı boykot uygulama çaba-
larını engellediğinde bu gerçeğin farkındaydı. Ama başkala-
rının daha ihtiyatsız davranmaları 1910-1914 yılları arasın-
da Anadolu Rumlarıyla Müslümanlar arasında yıkıcı bir ik-
tisadi savaşın çıkması sonucunu verdi.¹⁴¹ Burada önderle-
rin önünde bir seçenek olduğunu söylüyorum. Yunanistan'a
karşı bir boykotu reddetmeyi sürdürerek uyrukları arasında
bir iç savaş felaketinin çıkmasını önlemeye yardımcı olabi-
lirlerdi; ne var ki Giritli göçmenlerden gelen baskı seçenek-
leri yok etmiş olabilir.

140 ABD Dışişleri Bakanlığı, 867.00/321, Trabzon'dan Milo, 22 Aralık 1910.

141 Rinon, a.g.e., s. 291-294; Doğu Ergil, "A Reassessment: the Young Turks, Their Politics and Anticolonial Struggle", *Balkan Studies*, 16, No. 2 (1975), s. 59-65; bir siyasi partinin yabancı mallarını boykot çağrısı için George S. Harris, *The Origins of Communism in Turkey* (Stanford, California, 1967), s. 29.

Avusturya boykotu Osmanlı toplumundaki gerilimleri arttırarak gayrimüslimlerin ülke ekonomisindeki yerlerini kaybetmeleri sürecini aydınlatmıştır. Osmanlı Hristiyanları, Avrupa ekonomisiyle Müslümanlara göre daha yakın bir ilişki içindeydiler ve dolayısıyla Batı iktisadi sistemindeki aksamalara karşı daha duyarlıydılar. Hristiyanlar, Avusturya karşıtı eylemlere karışmayarak veya karşı çıkarak kısa vadeli iktisadi çıkarlarını korumak isterlerken, Avrupa'nın ticari girişimleriyle daha az ilişkili olan Müslümanlar boykota uymaya daha istekliydiler. Bu nedenle de Hristiyanlar vatanseverce davranmadıkları suçlamalarına hedef oldular. Boykot, Müslüman bir toplumda yaşayan, ama Batı ekonomisine bağımlı olan Osmanlı Hristiyanlarının hassas konumunu ortaya çıkardı. Gayrimüslim ve Müslüman tüccar toplulukların farklı çıkarlarını göstererek Hristiyanların Osmanlı İmparatorluğu'nun ticaret ve sanayi hayatından silinmelerini hızlandırdı.

SONUÇ

Batı ekonomisi bölgeye nüfuz ederken, pek çok Osmanlı geçim kaynağını ve hayat tarzını korumaya uğraştı ve bunu başardı da. Avrupa iktisadi sistemiyle bu Ortadoğu toplumunun karşı karşıya gelişinde sadece toplumsal çözülmenin değil direnmenin de gözlenmesi, Osmanlı İmparatorluğu'nun Birinci Dünya Savaşı öncesinde oluşmakta olan dünya ekonomisine katılımının, henüz devam etmekte olan bir süreç olduğunu gösterir. Osmanlılar, Avrupa ekonomisinin genişlemesinin beraberinde getirdiği dünya ölçüsündeki bir dizi değişimin aktörleri olarak Latin Amerika ve Kara Afrika gibi diğer bölgelerde yaşayanların deneyimlerini paylaştılar. Tıpkı, çoğu zaman çok uzaklardaki kıyılarda yapılan ticaret nedeniyle Afrika'nın içlerindeki toplumların yıkıma uğraması gibi, Osmanlıların hayatı da fiziksel olarak çok uzaklarda bulunan Avrupalılar nedeniyle değişti.¹

Avrupa'daki ulaşım devrimi, herhangi bir Batılının bu top-

1 Simsarlar için bkz. Norman Long, "Structural Dependency Modes of Production and Economic Brokerage in Rural Peru", Ivar Oxaal, Tony Barnett ve David Booth, ed., *Beyond the Sociology of Development: Economy and Society in Latin America and Africa* (Londra ve Boston, 1975), s. 253-282.

lulukları görmesinden çok önce Doğu Anadolu ve Karadeniz kıyılarındaki köylülerin hayatına yeni bir biçim verdi. 1880'lerde Avrupalı konsoloslar Ereğli bölgesi köylülerinin hayat tarzlarındaki değişmelere işaret ederken (çoğu zaman farkında olmadan) buharlı geminin (bir Avrupa ürününün) etkisinden söz ediyorlardı. Ermeni ve Kürt köylüler Doğu Anadolu'dan İstanbul'a büyük gemiler için çalışmak üzere durmadan göç ediyorlardı. M. Granet bu köyleri hiç görmemişti ama onun Rıhtım Şirketi ve getirdiği teknolojik yenilikler, bu köylülerin hayatlarını sürdürebilmelelerini derinden etkilemişti. Avrupalıların, 1890'larda Anadolu'nun içlerinde ve Afrika'da oluşmasına katkıda bulunduğu ve bu karmaşa arasındaki güçlü benzerlik burada sözü edilmeye değer.

Afrika örneği öğreticiyse, Latin Amerika örneği de büyük değer taşıyabilir. Örneğin, gerek Latin Amerika gerekse Osmanlı İmparatorluğu'ndaki köylü aileler bir köy hayatı sürdürmek istiyorlar, ama tarımsal kaynakların kıt olduğu bölgelerde yaşıyorlardı. Dolayısıyla, her ne kadar madenlerde çalışmayı kabul ettiler veya uzaklardaki liman kentlerinde çalıştılsa da köyle bağlarını korudular. Odak noktaları köy olan bu işçiler köydeki hayat tarzlarını desteklediği sürece ücret düzeylerine aldırıyorlardı.² Hemen yukarıda anılan örnekler Osmanlıların Batı ekonomisiyle deneyimlerinin her zaman benzersiz olmadığını ve muhtemelen başka paralelliklerin de araştırmacılarca keşfedilmeyi beklediğini gösterir (Ortadoğu ve Osmanlı İmparatorluğu üzerine araştırma yapan tarihçiler birbirlerinden kopuk kalır ve diğer alanlardaki yazını görmezden gelmeye devam ederlerse, araştırma gereğinden güç ve uzun olacağı gibi daha başarısız kalacaktır).

2 Samir Amin'in *Imperialism and Unequal Development* (New York, 1977), s. 57-59 ve Long, a.g.e.'de Aleksandr Vasilevich Chayanov'la ilgili tartışmaya bakınız.

Osmanlı İmparatorluğu'nun çözülüşü dört şirketin kuruluşuyla daha da hızlandı. Yerli insan gücü ve mali kaynakların demiryolları ve kömür madenlerinin geliştirilmesine yetmediğinin görülmesi, Anadolu Demiryolu ve Ereğli Şirketleri'nin kurulmasıyla tütün gelirlerinin tahsis koşulları Osmanlı yatırımcılarının anlamlı bir katkıda bulunmasını önledi. Tütün tekeli işletmek üzere bir şirketin kurulması Fransız yatırımcıların kendi aralarında çözümledikleri bir meseleydi ve Osmanlı Devleti birbirine tıpatıp benzeyen iki kuruluş arasından ya Düyun-u Umumiye'yi ya da onun izin verdiği bir grubu seçecekti. Sonuç olarak, Avrupalılar limanları, demiryollarını, kömür madenlerini çalıştırdıkları gibi tütün tekeli de aldılar. Bunların yabancı yatırımcılara teslimi hem Osmanlıların hem de yabancıların Avrupa'nın devletten daha güçlü olduğu kanısına varmalarına yol açtı. Ve imparatorluk topraklarını siyasi ve askeri bakımdan birbirine bağlayacak demiryollarına ancak vilayetlerin ipotek edilmesiyle sahip olunabileceği görülmüyordu.

Avrupalıların ülkeye girmeleri, Osmanlı devlet yapısını hem yatay hem de dikey olarak kesen yıkıcı, bölücü bir güçtü. Gruplar arasında yüzyıllardır süren etkileşim 1800'den sonra çürüyerek çatışmaya dönüştü. Burada ele alınan örneklerde, Müslüman demiryolu işçileri Osmanlı Rum ve Ermenilerinden çok daha az ücret aldıklarını görmezden gelmediler. Gruplar arasında derinleşen düşmanlık bu işçiler ücretlerini arttırmak için demiryolu yönetiminin karşısına çıkınca bir felakete dönüştü. Daha iyi işlerde çalışan Osmanlı Hristiyanları grevden vazgeçerek işlerini korumak isteyince Müslümanların düşmanlığını kazandılar. Doklarda, işten çıkarılan Ermeni hamalların yerini alan Kürt hamalların giderek egemenliği ele geçirmeleri başka bir gerginlik yarattı. Boykot örneğinde, Rum mavunacılar boykotu kabul etmeyip, en azından geçici olarak, ülke davasına düşman güç-

lerle işbirliğine girdikleri için zarar görmüşlerdi.³ İstanbul ve İzmir gibi en önemli merkezlerde ticarete hâkim olan Osmanlı Hristiyanları da iş hayatına karşı bir tehlike oluşturduğu için boykota karşı çıkmışlardı. Görüldüğü gibi bu onları Müslüman Osmanlılarla karşı karşıya getirdi ve Birinci Dünya Savaşı'ndan ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra tamamlanacak olan bir süreci, Müslümanların Anadolu ticari hayatında Hristiyanların yerlerini alması sürecini hızlandırdı. Aynı ölçüde bölücü bir gelişme Reji'nin kıyıları, tarlaları ve kentleri denetlemek üzere binlerce Osmanlı uyruğunu çalıştırmasıydı. Bu kişiler, sonuçta, kendilerini diğer Osmanlı uyruklarının karşısında buldular. Hükümetle uyrukları arasındaki bağ, devletin kaçakçılığı az çok hor görmesine bağlı olarak da zayıfladı. Kaçakçılığa göz yumulması, Abdülhamid yönetiminin halk üzerindeki ege-menliğini daha da zayıflatan yaygın bir suç ortamı yarattı.

Genelde, hükümet kendisini sık sık çeşitli yabancı çıkarları koruma zorunluluğu içinde bulduğundan, Osmanlı Devleti'yle uyrukları arasındaki ilişkiler gerginleşti. Bazı devlet memurları, Avrupa ekonomisinin ülkeye nüfuzundan kişisel kazançları için yararlanmak istediler. Bu, bölünmeleri daha da arttırdı. Mabeyinci Ragıp Paşa sonunda bölgede bulunandan daha çok iş gücünü gerektiren bir maden imparatorluğu kurdu. Bölge dışından işçi tutmaya çalıştı ve Ereğli bölgesi işçilerinin hükümetle yıllar önce vardıkları bir düzenlemeye dayalı tekelleri kırmak zorunda kaldı. Böylece, Ragıp Paşa devletin on yıllardır sürdürdüğü köylü-madencilerin koruyucusu rolünü zedeledi ve sonuçta II. Abdülhamid yönetimi sırasında, yerli halkın ekmeğini küçülttü.

Devlet, İstanbul liman işçilerinin şiddet kullanmalarını

3 Hamalların önderinin mavunacılar loncasından bağımsız olduklarını ileri sürdüğü cümlelerin değerlendirilmesi ek bilgi olmadığından güçtür. İddiasında kendi loncasından duyduğu gururu, ya da belki iki grup arasındaki etnik ve dinî farkları yansıtıyor olabilir.

belirli sınırlar içinde yararlı gördü. Ancak, Rıhtım Şirketi'ne karşı uygulanan şiddete göz yumduğunda, özellikle gelişmiş bir hukuk sistemine⁴ sahip olmakla övünen bir devlet için çelişkili bir politika benimsedi ve kendi meşruiyetini zedeledi. Sonunda diplomatik baskılar ve kendisinin şiddeti denetim altına alma isteği sonucu Rıhtım Şirketi'nin haklarını korumak için doklara zaptiye göndermek zorunda kaldığında, statüsünü daha da zedeledi. Uyruklarının bir kısmını daha böylece kendisine yabancılaştırdı. Sonunda, 1907 tarife değişiklikleri hamalların hükümetten kopup İttihatçılara kaymasına yol açtı.

Sunduğumuz bulgular 19. yüzyılda Osmanlı hükümetinin iktisadi konulardan hiç de habersiz olmadığını, akılsızca davranmadığını göstermiştir. Kişisel düzeyde, siyasi konular iktisadi çıkarlarla iç içeydi, bir sadrazam bir saray mabeyincisi ve nazırlar Avrupa şirketlerini ülkeden atmayı amaçlayan madencilik girişimlerine yatırım yaparlarken bir kısım Osmanlı memurları da paralarını ve güvenlerini yabancı şirketlere yatırdılar. Resmî düzeyde, Osmanlı yöneticileri, geleceği ve iktisaden yapılabilir olanı gören iktisadi planlılardı. Ama yabancı sermaye ihtiyacı çok büyüktü. Daha önce Avrupa parası alınmadan demiryolu yapma çabaları, 1870'lerdeki başarısız İzmit-Ankara hattı örneğinde olduğu gibi, devlete mali ve teknik imkânlarının yetersiz olduğunu göstermişti. Dolayısıyla, demiryoluna sahip olabilmek için bu kesimde Avrupa denetimine razı olmuştu. Kömür madenciliğinde, devlet çok gerekli gördüğü yurtiçi kömür arzını sağlama almak için yerli girişimcilere mali teşvikler tanımıştı. Daha sonra başarısızlığa uğrayan deneylerin acı tecrübesiyle, yabancıların mevcudiyetine izin vermişti. Osman-

4 19. yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'nun rasyonel bir biçimde örgütlenmiş ve yasal olarak tanımlanmış bir sisteme doğru yönelimi için bkz. Carter V. Findley, *Bureaucratic Reform in the Ottoman Empire. The Sublime Porte, 1789-1922* (Princeton, 1980).

lı Devleti'nin iktisadi politikası temelde esnek ve yaratıcı, istenilen amaçlara erişebilmek için ancak asgari zorunluluklara göz yuman bir politikaydı.

Avrupa ticaret ve sermaye çevrelerinin hedefleriyle Osmanlı yönetiminin amaçları arasındaki çatışma, hem Avrupa nüfuzunun çözücü gücünü hem de hükümetin Batılıların talepleri karşısında direncini gösteren bir dizi örnekte açığa çıkmıştır. İki tarafın varsayım kümelerinin farklı olması zaten gerilimli ve güç olan ilişkilerini, çoğu zaman kimsenin kusuru olmadan, şiddetlendirdi. Hükümet, öteden beri var olan toprak mevzuatı ilkelerine bağlı kalarak kaçak tütün ekimine izin verdiğinde, Reji bu kararı düşmanca bir davranış olarak gördü. Tekel, 1890'lardaki kargaşada birliklerinin silahsızlandırılmasını bu birliklerin varlığının açıkça muhtemel bir çatışma kaynağı oluşturmaya rağmen, öfkeyle karşıladı. Ve, bazı bölgelerde anarşi hüküm sürerken, Reji hükümetin kaçakçılığı önlemede ısrar etti. Yine yıllar sonra, boykot çok değerli iç ihtiyaçlara hizmet ederken, Avusturya hükümeti Osmanlı yönetimini kendi uyruklarına karşı harekete geçmeye zorlamak istedi. Kâmil Paşa'nın bu yönde gösterdiği çabanın, sadrazamlığı kaybetmesinde payı vardır.

Osmanlı topraklarında faaliyet gösteren Avrupa şirketlerinin kendilerine özgü sorun ve engelleri vardı ve bu çok yaygın bir tema olmuştu. Osmanlı İmparatorluğu'nda (veya herhangi bir yabancı ülkede) iş yapmak Batılı tüccar ve yatırımcılar için rizikolu bir girişimdi. Josef Back'in boykot sırasındaki yıkımı, Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemindeki tehlikeleri kişisel düzeyde gösterir (tıpkı Huguenin'in kariyerinin çekici yönleri vurgulaması gibi). Ticaret yapan belli başlı ülkelerin konsolosları, tarımdaki kötü hasadın, iç huzursuzlukların ve savaşın ülkelerinin Ortadoğu'yla yaptığı ticaret üzerindeki olumsuz etkilerini kayıtlarına geçirmişlerdir. Ancak, Avrupa şirketlerinin kabul etmek

zorunda olduğu olağan rizikolar Osmanlı yönetiminin siyasi bağımsızlığı nedeniyle daha da artmaktaydı. Örneğin, Reji'nin 1890'lardaki gelir kaybına, kısmen de olsa, kolcu birliklerinin silahsızlandırılması için alınan resmî karar neden olmuştı. Hükümet Makedonya bunalımı ve Tarablusgarp ve Balkan Savaşları nedeniyle seferberlik kararı verdiğinde, Ereğli Şirketi'nin sorunları artmıştı. Bu insan yapısı felaketler sırasında liman ve demiryolu şirketleri de azalan navlun gelirleri nedeniyle zarar görmüşlerdi.

Şirketler, Osmanlı toplumunda kendi çıkarlarını savunan grupların –madenciler, liman işçileri, kaçakçılar ve boykotçular– kararlı direnişiyile karşı karşıya kalmışlardı. Karşı çıkanlar arasında en etkin olanları İstanbul'un liman işçileri ve Ereğli madenlerindeki işçilerdi – yani kendilerini köylü sayan ve bu temelden çıkarak harekete geçen insanlar. Birbirlerine sıkı sıkıya bağlı ve iyi örgütlenmiş olan bu insanlar çıkarlarını koruyup yabancıların saldırısını engellediler. En azimli olanları mahkemelerde ve rıhtımlarda Fransız emperyalizmine karşı savaşan liman işçileriydi. II. Abdülhamid yönetimi sırasında, Rıhtım Şirketi'nden önemli ödünler koparırlarken, şirket onların özerkliklerini sürekli azaltmaya uğraştı. 1907 tarife değişikliklerinin kabul edilmesiyle ağır bir yenilgiye uğradıktan sonra, hamallar ve mavunacılar Temmuz 1908'in ve boykotun sunduğu fırsatlardan yararlandılar ve Avusturya aleyhtarı eylemin sona ermesinden üç hafta önce işten çıkarılan hamallar işlerine yeniden kavuştular. Mavunacılar, eski konumlarını yeniden ele geçirip rakiplerini safdışı etmek amacıyla, boykot bittikten sonra da mücadeleyi sürdürdüler. Bu işçilerin değişen lonca yapısı Avrupa ekonomisinin hayatları üzerindeki etkisine yeni bir bakış açısı sağladı. Görüldüğü gibi, loncaların azalan yetkileri 1907'de devlet, üyelerini işe alma ve işten çıkarma hakkını elde ettiğinde daha da daralmıştı.

Madenciler ve Ereğli Şirketi örneği de Osmanlı işçilerinin direnişini açıkça gösterir. 1906'da tekellerini kaybetmelerine rağmen yerli madenciler bölge dışından işçi çalıştırılmasına karşı çıkmaya devam ettiler. Birkaç yıl sonra, şirket bundan vazgeçti ve kendini bir kez daha yerli işçilere bağladı. Anadolu Demiryolu örneğinde ise, tam tersine, gerekli olan birçok beceriye sadece yabancılar sahipti ve bu nedenle de işçilerin iç bütünlüğü ile işçiler, işveren ve devlet arasındaki ilişkiler tamamen farklıydı.

İşçilerinin muhalefetine ek olarak, şirketler bir de yerel Osmanlı mahkemelerinin genellikle demiryolunda, limanda ve madenlerde çalışanlardan yana karar vermeleri gerçeğiyle çarpışmak zorundaydılar. İşçilerin şirket kurallarına uymayı reddetmelerine yasal bir gerekçe veren bu hukuki destek son derece değerliydi (Avrupalılar için de özellikle engelleyici olmuş olmalı). Bu, aynı zamanda Osmanlının dokusundaki bir başka söküğü de ele veriyordu. Mahkemeler, Avrupa baskısının bütün ağırlığını taşımak zorunda kalan merkezî yönetime göre, yerel grupları çok daha kolayca ve beceriyle savunuyorlardı. Hükümet Avrupalıların önünde boyun eğip grevci madencilerin tutuklanmasını emrederken, Ereğli mahkemeleri salıverilmelerini sağlamışlardı. Bâb-ı Âli doklardaki işçilerin yasadışı eylemlerini önlemek için harekete geçerken, başkentteki bölge mahkemesi işçilerin davranışını desteklemişti. Reji, merkezî hükümet, yerel mahkemeler ve Osmanlı halkının büyük bir kesiminin kaçakçılık yapması veya göz yumulması biçiminde başgösteren bir muhalefetle karşılaşmış, bu muhalefet kârlılığına büyük ölçüde zarar vermiş ve bir süre için varlığını tehlikeye düşürmüştü. Bu şirket resmî yetkililerin ve halkın düşmanlığıyla başa çıkabildiğinden değil, Osmanlı tütününü genişleyen bir uluslararası pazarda satılabildiğinden sonunda başarılı olabilmişti. Ereğli Şirketi ise kendi payına parlak olmayan bir

grafik çizmiş ve ancak Abdülhamid yönetiminin düşmesinden sonra gelen daha dost yönetimlerin varlığıyla durumunu düzeltebilmişti.

Her ne kadar, bu şirketlerin kurulmasının beraberinde getirdiği toplumsal-iktisadi değişmelerle siyasi yapı değişimleri arasındaki ilişki daha kapsamlı bir çalışmayı gerektirse de, burada incelenen örnek-olaylardan birkaç sonuç çıkarmak mümkün. Örneğin, Ağustos ayında avukat Adil Bey'in demiryolu işçileri önünde yaptığı konuşma ile Ekim ayında Ali Rıza Tevfik Bey'in Avusturya'nın ilhak kararlarıyla galeyana gelmiş kalabalıklara yaptığı konuşma, kitle davranışını denetlemek ve yönlendirmek için harcanan büyük çaba açısından çok benzeşirler.

Aynı nedenle İttihatçı önder çok anlamlı bir biçimde 27 Şubat'ta ortaya çıkıp hamalları boykotu sona erdirmeye teşvik etmişti. Ulemanın da, aylardan beri ilk kez yardım için orada bulunması da anlamlıdır. Bu eylemler, kuşkusuz, seçkinlerin kitle davranışını denetleme çabalarının bir parçası olarak görülebilir de, daha geniş bir anlam taşıyor da olabilir. Üst üste biriken kanıtlar, 1908 Temmuz'unun ve sonraki ayların, Osmanlı İmparatorluğu için dağınık ama yaygın bir toplumsal kargaşa dönemi olduğu doğrultusundadır.

1880'lerin kitlesel şiddet hareketleri Osmanlı toplumunda yıkıcı güçlerin oluşmaya başladığını göstermişti. Daha sonra, 1890 ile 1908 yılları arasındaki mali ve tarımsal bunalımlar kıtlıklara yol açarak, Anadolu, Arabistan ve Avrupa vilayetlerindeki gösterileri başlattı. Kısa-dönem sorunların neden olduğu toplumsal huzursuzluk, Avrupa iktisadi nüfuzunun doğurduğu ve bu çalışmadaki örnek-olaylarda gösterilen uzun-dönem gerilim ve dengesizliğin boyutlarını büyüttü. 1908'in ilkbahar, yaz ve sonbaharı boyunca seçkinler, gittikçe tırmanarak patlak veren toplumsal huzursuz-

lukla boğuştlar; grevler bu kargaşanın kısmi ama önemli belirtileriydi.

Grevler, Osmanlının Avrupa iktisadi yayılmasıyla ilgili olarak o ana kadar yasadışı deneyimin imbiğinden çıkmış ürünler olduklarından ve Osmanlı işgücü ve toplumunda süregiden toplumsal değişmeler ve etnik-dinî bölünmeler hakkında çok şey açıkladıklarından, özel bir dikkatle incelenmişlerdir. Çeşitli yabancı şirketler grevler karşısında aynı tepkiyi gösterdiler; hepsi hükümetin müdahalesini istedi ve genellikle ücret artışı önerdi. Hükümet de genellikle benzer tepkiler gösterdi; grevler yeni yönetimlerin yanlış renk verdiği turnusol testleriydi. Anadolu Demiryolu örneğinde, grev, sonraki Osmanlı yönetimleri boyunca devam eden uzlaşmaz işçi-devlet ilişkilerinin gelişimini hızlandıran iş yasalarıyla sonuçlanmıştı. 20. yüzyıl başındaki bu tür çalışma mevzuatıyla yarım yüzyıl önceki mevzuat karşılaştırıldığında görülebileceği gibi, Osmanlı Devleti'nin çalışanlar karşısındaki tutumu gittikçe sertleşmişti. Dilaver Paşa'nın madencilerle ilgili nizamnamesi örneğinde, veya liman işçilerine ilişkin 1863 kurallarında devlet ya tarafsızdı ya da işçileri koruyan bir tutum içinde, onları bir ilişkinin ortağı olarak görmekteydi. Yüzyıl başına gelindiğinde ise görüldüğü kadarıyla, bu politikanın sürdürülmesi güçleşmişti ve 1907 kurallarında işçiler denetlenmesi gereken karşıtlar olarak görülüyordu. Avrupa tarafından dönüştürülen işçiler ve devlet, gittikçe daha çok karşılıklı çatışma içinde görülen çıkarların peşindeydiler. Sonunda, II. Abdülhamid yönetimi, denetleyemediği toplumsal ve siyasi değişmeye kurban gitti.

İttihatçılar bir süre için yeni hükümetlerin dışında kaldılar ve artık iyice açığa çıkmış bulunan, ve anayasaya göre yasal olan, huzursuzlukla başa çıkmaya çalıştılar. Tırmanan toplumsal bunalımı denetim altına almak için manevra yaparak, ordu gücüyle, emek-aleyhtarı yasalarla, işçileri

aralarında etnik rekabeti kışkırtıp parçalayarak sürdürülen sert bir ataerkil politikayı uyguladıktan sonra 1909 baharına doğru kısmen başarıya ulaştılar. Bosna ve Hersek'in ilhaki nedeniyle yapılan boykot başıboş kalmış kitle enerjisini dizginlemek, yönlendirmek ve sonunda denetlemeye yardımcı olmak için kullanan İttihatçı önderlere Tanrı'nın Avusturya eliyle verdiği bir hediye gibiydi. Boykot yabancı bir yağmacıya karşı eylemin güçlü çekiciliğiyle, dikkatleri, işçileri etkileyen konular gibi temel ülke sorunlarından uzaklaştırdı.

Dolayısıyla, 1908 Jöntürk Devrimi Ortadoğu için, dönemeci almayı becerememiş bir dönüm noktası görünümündedir. Avrupa'daki 1848 devrimlerinden bütünüyle farklı olmayan 1908 olayı, büyük ölçüde gerçekleşmeden kalan bir toplumsal değişme potansiyelini ortaya çıkarmış, yeni bir küçük grubun siyasi karar verme sürecine katılmasından başka bir sonuç vermemiştir.

1890'ların deneyimleri, Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa ekonomisiyle karşı karşıya gelişini niteleyen ikiz temayı, direnme ve çözülme temalarını çok uygun bir biçimde içinde barındırır. Reji Osmanlı toplumu ve hükümetini kendi isteklerine boyun eğdirme çabasında temelde hüsrana uğrarken, İstanbul limanında liman işçileri ve kıydan beş metre öteye tekne yolculukları, Rıhtım Şirketi'nin umutlarını alaya alıyordu. Tam bu sırada, Osmanlı toplumunun bazı kesimleri Avrupa yayılmasının aktörlerini kovalarken, Batı ekonomisi Ortadoğu'ya yeni bölücü güçleri, Anadolu Demiryolu ve Ereğli Kömür Şirketleri'ni sokuyordu. Toplumun unsurlarının direnişi Avrupa yayılmasının eşitsiz ve düzensiz niteliğini gösterse bile, Osmanlı toplumunun bütünüünün dünya pazarınca dönüştürülmesi kaçınılmaz bir biçimde sürmekteydi.

KAYNAKÇA

ARŞİV KAYNAKLARI

1. Başbakanlık Arşivi, İstanbul

Aşağıdaki tasniflerdeki belgelere başvurulmuştur:

Bâb-ı Âli Evrak Odası

Adliye 26	Şehremaneti 689
Bahriye 35, 37, 38, 45, 47	Şûrâ-yı Devlet 596, 597, 599, 600
Dahiliye 65, 100, 105-107	Şûrâ-yı Devlet mazbata defterleri 618, 619
Harbiye 263	Zaptiye 653, 655, 657, 663
Hariciye 157, 188	
Meclis-i Ayan 518, 521	
Nafia 540-542, 546-547	Şifre telgrafları 693/2, 699, 700, 703
Ticaret 557	Arzuhal defterleri 791-793
Rüsumat 594, 595	

İrade Tasnifi

Meclis-i Mahsus, 1298-1309	İmtiyaz 1310-1313, 1326
Şûrâ-yı Devlet, 1298-1309	Maliye 1318
Dahiliye, 1298-1309	Nafia 1310-1327
Orman ve Maden 1311-1317, 1322-1324	
Bahriye 1312, 1318, 1322-1325	Şehremaneti 1326-1327
Dahiliye 1314-1326	Zaptiye 1326
Harbiye 1326	
Hariciye 1326-1327	Dosya usûlü, Karton No. 17

Hususi İradat

Yıldız Tasnifi

2. Archives du Cr dit Lyonnais, Paris. (Cr dit Lyonnais-Paris Arşivi)

Reji tütün tekelinin yıllık raporları, 1885-1914.

Ereğli Şirketi'nin yıllık raporları, 1898-1914.

Ereğli Şirketi'nin özel raporları, 1899-1909.

Notlarda anılan kişi ve şirketlerin anlatım ve özel raporları.

3. Archives du Minist re des Affaires  trang res, Archives du Quai d'Orsay,

Paris. (Dışışleri Bakanlığı Arşivi, Quai d'Orsay Arşivi, Paris)

Correspondance consulaire et commerciale, 1793-1901. (Konsolosluk ve ticaret yazışmaları, 1793-1901).

Constantinople (İstanbul), 106-107, 115-117

Tr bizonde (Trabzon), 9-13

Smyrne (İzmir), 55-57

Brousse (Bursa), no. (?)

Erzeroum (Erzurum), 4

Correspondance politique et commerciale, 1897-1918. (Siyasi ve ticari yazışmalar, 1897-1918). NS 325, 352, 400

Correspondance Politique, 1871-1896. (Siyasi yazışmalar, 1871-1896).

NS 6, 67, 68, 82, 83

Affaires Diverses Commerciales. ( eřitli ticari konular)

A34^A 1, Carton 458, 1879-1900

A34^C 1, Carton 460, 1899-1901

A34^C 5, Carton 460, 1896-1897

Basılı kaynaklardan aşağıdakilere başvurulmuştur:

Rapports commerciaux des agents diplomatiques et consulates de France. (Fransız Dışışleri ve Konsolosluk G revlilerinin Ticari Raporları, 1894-1895, 1904, 1906-1911).

4. Ausw rtiges Amt, Bonn.

Aşağıdakiler  zellikle  nemliydi:

Türkei 110, Bde. 8-11, 17, 18, 21-28, 31, 48, 50, 51

Türkei 142, Bd. 3

Türkei 152, Bde. 45, 46 and Anlage to Bd. 10

Türkei 155, Bde. 3-4

Türkei 158, Bd. 10

Türkei 197, Bde. 1, 2, 4

Dr. Otto Blau Nachl sse

5. Foreign Office Papers, The Public Records Office, Londra. (Dışışleri Bakanlığı Belgeleri, Kamu Kayıtları Dairesi, Londra).

FO 195, se ilmiř raporlar

FO 424 (basılı ve mikrofilm olarak), se ilmiş raporlar.

Parliamentary Papers, Accounts and Papers, 1876-1911. (Parlamento Belgeleri, A ıklama ve Belgeler, 1876-1911).

6. Geheimes Staatsarchiv, Berlin (West).

III, Hauptabteilung, Türkei, 15 Bde.

7. Haus-Hof, und Staatsarchiv, Vienna.

Administratives Register:

F 19, K 22

F 23, K 43

F 31, K 8

F 34', K 32, 33, 64 and 65

F 67, K 3

Politisches Archiv (Center for Research Libraries yoluyla mikrofilm olarak):

Türkei XII, K 195, 196 and 352

8. United States, National Archives.

Monthly Consular Reports, 1884-1909 and Special Consular Reports, 1884-1885 and 1896. Published variously by the Department of State and the Department of Commerce and Labor. (Birleşik Devletler, Ulusal Arşiv) (Dışişleri Bakanlığı veya Ticaret ve Çalışma Bakanlığı'nca yayımlanan Aylık Konsolosluk Raporları, 1884-1909 ve Özel Konsolosluk Raporları, 1884-1885 ve 1886)

Papers Relating to the Foreign Relations of the United States, 1907-1921.

Published by the Department of State. (Birleşik Devletler'in Dış İlişkileriyle ilgili Belgeler, 1907-1921. Dışişleri Bakanlığı Yayını).

9. Zentrales Staatsarchiv, Potsdam.

Aşağıdakiler özellikle önemlidir.

Auswärtiges Amt.

15071-15072 Eisenbahnangelegenheiten

53735-53739, 8729, 8730 Konstantinopel (İstanbul)

53742, 53745, 6715 Smyrna (İzmir)

6631, 6633-6636, 6639, 6641, 11637 Handelsverhältnisse mit der Türkei

11772, 13457, 13458 Das türkische Tabaksmonopol

6714 Samsun

Pressearchiv, Türkei 6029, 6030, 6032-6034, 6049, 8390.

10. Zentrales Staatsarchiv, Merseburg.

Ministerium des Innern, Rep. 77, Tit. 2514

Ministerium des Innern, Rep. 93, Abt. E, Nr. 396

KITAP, MAKALE VE TEBLİĞLER

Allaló, F. G., *Regilding the Crescent*, Philadelphia, 1911.

Amin, Samir, *Imperialism and Unequal Development*, New York, 1977.

Anon, *Bosna ve Hersek*, İstanbul, 1324.

Ancanlı, A. T., "The Role of the State in Social and Economic Transformation of the Ottoman Empire, 1807-1918", tez., Harvard University, 1976.

- Baar, Lothar, *Die Berliner Industrie in der industriellen Revolution*, Berlin, 1966.
- Barkan, Ö. L., "Türk toprak hukuku tarihinde Tanzimat ve 1274 (1858) tarihli arazi kanunnamesi", *Tanzimat*, İstanbul, 1940, 1, s. 321-421.
- , *Türkiye'de toprak meselesi*, İstanbul, 1980.
- Bizde Mavunalar ve Mavunacılık*, (İstanbul umumî mavuna ve salapuryacı esnafı cemiyeti tarafından tertip ve neşr edilmektedir), İstanbul, 1339.
- Blaisdell, Donald C., *European Financial Control in the Ottoman Empire: A Study of the Establishment, Activities, and Significance of the Administration of the Ottoman Public Debt*, New York, 1929.
- "Boykott", *Handwarterbuch des Staatswissenschaft*, Ludwig Elster, Adolp Weber ve Fredrich Wieser, ed., 4. Basım (Jena, 1926) III, s. 2-6.
- Brenner, Robert, "The Origins of Capitalist Development: A Critique of Neo-Smit-hian Marxism", *New Left Review*, no. 104, Temmuz-Ağustos 1977, s. 26-92.
- Caillard, Vincent, "Turkey", *Encyclopedia Britannica* (11. basım), XXVII (1911), s. 426-442,
- Childs, W.J. Across Asia Minor on Foot, Londra, 1917.
- Coury, Ralph, "Why Can't They Be Like Us?", *Review of Middle East Studies*, 1, 1975, s. 113-133.
- Cuinet, Vital, *La Turquie d'Asie; géographie administrative statistique descriptive et raisonnée de chaque province de l'Asie Mineure*, 4 cilt, Paris, 1890-1894.
- Çiladir, Sina, *Zonguldak havzasında emperyalizm 1848-1940*, Ankara, tarihsiz.
- Dereli, Toker, *The Development of Turkish Trade Unionism: A Study of Legislature and Socio-Political Dimensions*, İstanbul, 1968.
- Düstur, Birinci Tertib, 4 cilt, ve 4 ek cilt, İstanbul, 1289-1302 ve ayrıca V-VIII. cilt-ler olarak basılan 4 ek cilt, Ankara, 1937-1943.
- , Tertib-i sani, 12 cilt, İstanbul, 1329-1927 (1911-1927).
- Dwight, H.G., "A Türkish Village", *Scribner's Magazine*, 45, Haziran 1909, s. 701-711.
- Earle, Edward Mead, *Turkey, the Great Powers and the Bagdad Railway*, New York, 1923.
- Eldem, Vedat, *Osmanlı İmparatorluğunun iktisadi şartları hakkında bir tetkik*, An-kara, 1970.
- Eldem, Sedat Hakkı, *İstanbul Anıları*, İstanbul, 1979.
- Ergil, Doğu, "A Reassessment: The Young Turks, their politics and anti-colonial struggle", *Balkan Studies*, 16, 2 (1975), s. 59-65.
- Ergin, Osman Nuri, *Mecelle-i Umur-u Belediye*, 5 cilt, İstanbul, 1330-1338.
- Findley, Carter V., *Bureaucratic Reform in the Ottoman Empire, The Sublime Porte. 1789-1922*, Princeton, 1980.
- Foster-Carter, Aidan, "The Modes of Production Controversy", *New Left Review*, no. 107, Ocak-Şubat, 1978, s. 47-77.
- Gabriel, A., *Les dessous de l'administration des chemins de fer Ottomans d'Anatolie et de Bagdad*, İstanbul, 1911.

- Garnett, Lucy M.J., *Home Life in Turkey*, New York, 1909.
- , *Turkey of the Ottomans*, Londra, 1911.
- Giesl von Gieslingen, Wladimir, *Zwei Jahrzehnte/im Nahen Orient*, Berlin, 1927.
- Gran, Peter, *Islamic Roots of Capitalism, Egypt, 1760-1840*, Austin, 1979.
- , "Political Economy as a Paradigm for the Study of Islamic History", *International Journal of Middle East Studies*, 11, No. 4, Temmuz 1980, s. 511-526.
- , Great Britain, *Department of Overseas Trade, General Report on the Trade and Economic Conditions of Turkey for the Year 1919*, Londra, 1920.
- , *General Report on the Trade and Economic Conditions of Turkey, dated Jan., 1921*, Londra, 1921.
- , *Report on the Economic and Commercial Conditions in Turkey, dated April 1924*, Londra, 1924.
- , *Report on the Economic and Commercial Conditions in Turkey, dated April 1925*, Londra, 1925.
- Great Britain, G.W. Prothero, genel editör, *Anatolia*, Londra, 1920.
- Harris, George S., *The Origins of Communism in Turkey*, Stanford, Calif., 1967.
- Hecker, M., "Die Eisenbahnen der asiatischen Türkei", *Archiv für Eisenbahnwesen*, 1914, s. 744-800, 1057-1087, 1283-1321 ve 1539-1584.
- Heyd, Uriel, "The Ottoman Ulema and Westernization in the Time of Selim III and Mahmud II", *Scripta Hierosolymitana*, IX Jerusalem, 1961, s. 63-96.
- Huart, Cl., *Konia, la ville des derviches tourneurs; souvenirs d'un voyage en Asie Mineure*, Paris, 1897.
- Hutteroth, Wolf-Dieter, "The Influence of Social Structure on Land Division and Settlement in Inner Anatolia", Peter Benedict, Erol Tümertekin ve Fatma Mansur, ed., *Turkey, Geographic and Social Perspectives*, Leiden, 1974, s. 19-47.
- Inalcık, Halil, *The Ottoman Empire: The Classical Age, 1300-1600*, Londra, 1973.
- , *The Ottoman Empire: Organization and economy*, Londra, 1978.
- Issawi, Charles, ed., *The Economic History of the Middle East, 1800-1914*, Chicago, 1966.
- , *The Economic History of Turkey*, Chicago, 1980.
- İstanbul limanı, *İstanbul'un ticaret-i bahriye müdüriyetince tertib ve tabı ettirilmiş tir*, İstanbul, 1928.
- Jemal Bey, "Mines", E. G. Mears, ed., *Modern Turkey içinde*, New York, 1924, s. 310-327.
- Kahl, Joseph A., "Fernando Henrique Cardoso", Joseph A. Kahl, ed., *Modernization, Exploitation and Dependency in Latin America içinde*, New Brunswick, N.J., 1976, s. 155-170.
- Kea, R. A., "Firearms and Warfare on the Gold Coast and Slave Coast from the 16th Century to the 19th Century", *Journal of African History*, 12, No. 2, 1971, s. 185-213.

- Keddie, Nikki R., *Religion and Rebellion in Iran, The Iranian Tobacco Protest of 1891-1892*, New York, 1966.
- Knight, E. F. *The Awakening of Turkey: A History of the Turkish Revolution*, Philadelphia, Pa., 1909.
- Kolars, John ve Henry J. Malin, "Population and Accessibility: An Analysis of Turkish Railroads", *The Geographical Review*, LX, No. 2, 1970, s. 229-246.
- Kurmuş, Orhan, "The Role of British Capital in the Economic Development of Western Anatolia, 1850-1913", University of London, Tez., 1974, *Türkçesi Emperyalizmin Türkiye'ye girişi* adıyla basılmıştır, İstanbul, 1974.
- Laclau, Ernesto, "Feudalism and Capitalism in Latin America", *New Left Review*, 67, Mayıs-Haziran 1971, s. 19-38.
- Lambton, A. K. S., "The Tobacco Régie: Prelude to Revolution", *Studia Islamica*, 22, 1974, s. 119-157 ve 23, 1975, s. 71-90.
- Langer, William, *The Diplomacy of Imperialism 1890-1902*, New York, 1935.
- Lewis, Bernard, *The Emergence of Modern Turkey*, Londra, 1961 ve sonraki basımlar.
- Long, Norman, "Structural-dependency, modes of production and economic brokerage in rural Peru", Ivar Oxaal, Tony Barnett ve David Booth, eds., *Beyond the Sociology of Development: Economy and Society in Latin America and Africa* içinde, Londra ve Boston, 1975, s. 253-282.
- Madsen, A. W., *The State as Manufacturer and Trader, An Evaluation Based on the Commercial, Industrial and Fiscal Results obtained from Government Tobacco Monopolies*, Londra, 1916.
- Mardin, Şerif, "Power, Civil Society and Culture in the Ottoman Empire" *Comparative Studies in Society and History*, XI, 1969, s. 169-182.
- McCarthy, Justin, "Greek Statistics on Ottoman Greek Population!" *International Journal of Turkish Studies*, 1, No. 2, Güz 1980, s. 66-76.
- Mears, E. G., *Modern Turkey*, New York, 1924.
- Morawitz, Charles, *Le finances de la Turquie*, Paris, 1902.
- Mutluçag, Hayri, "Yakın tarihimizde ilk sosyal, iktisadî ve teknik kalkınma planı", *Belgelerle Türk Tarih Dergisi*, no. 19, s. 3-13, no. 20, s. 11-18, No. 21, s. 29-35, no. 22, s. 53-54, no. 23, s. 30-32 ve no. 24, s. 14-23.
- Naim, Ahmet, *Zonguldak havzası, Uzun Mehmetten bugüne kadar*, İstanbul, 1934.
- Naumann, Edmund, *Vom Goldnen Horn zu den Quellen des Euphrat*, Münih, 1893.
- Nuri, Osman, *Abdülhamid sāni ve devr-i sultanatı*, İstanbul, 1327.
- Ochsenwald, William, *The Hijaz Railroad*, Charlottesville, Va., 1980.
- Ottoman Public Debt Administration, *Rapport annuel sur la gestion des dimes, aghnams et revenus divers part le Conseil d'Administration de la Dette Publique, Ottomane depuis son debut annie 1304 (1888-9) jusay'a la fine de l'exercice [1325] (1909-10)*, İstanbul, 1900-1910.
- Orhonlu, Cengiz, "Osmanlı Türkleri devrinde İstanbul'da kayıkçılık ve kayık işletmeciliği", *Tarih Dergisi*, 21, 1966, s. 109-134.

- Owen, Roger, *The Middle East in the World Economy, 1800-1914*, New York, 1981.
- Oxaal, Ivar, Tony Barnett ve David Booth, eds., *Beyond the Sociology of Development: Economy and Society in Latin America and Africa*, Londra ve Boston, 1975.
- Ökçün, A. Gündüz, "XX. yüzyıl başlarında osmanlı maden üretiminde Türk, azınlık ve yabancı payları", *Prof. Dr. Yavuz Abadan'a Armağan*, Ankara, 1969, s. 801-895.
- Padel, W. ve L. Steeg, *De la législation foncière ottomane*, Paris, 1904.
- Pamuk, Şevket, "Foreign Trade, Foreign Capital and the Peripherilization of the Ottoman Empire, 1830-1913", University of California, Berkeley, Tez., 1978.
- , "Foreign Trade, Foreign Capital and the Peripherilization of the Ottoman Empire, 1830-1913", University of California, Berkeley, Tez., 1978. [Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme, 1820-1913, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994.]
- Pears, Edwin, *Forty Years in Constantinople*, Londra, 1916.
- , *Life of Abdul Hamid* Londra, 1917.
- Pech, E., *Manuel des Sociétés Anonymes fonctionnant en Turquie*, 5. baskı İstanbul, 1911.
- Pinon, René *Europe et la Jeune Turquie*, Paris, 1913.
- Pressel, W. von, *Les chemins de fer en Turquie d'Asie*, Zürih, 1902.
- Quataert, Donald, "Agriculture in Anatolia, 1800-1914", 1980'de Hayfa'da yapılan International Conference on the Economic History of the Middle East, 1800-1914, A Comparative Approach (Ortadoğu İktisat Tarihi Uluslararası Konferansı, 1800-1914, *Karşılaştırmalı Bir Yaklaşım*) adlı konferans için hazırlanan tebliğ.
- , "Limited Revolution: The Impact of the Anatolian Railway on Turkish Transportation and the Provisioning of İstanbul, 1890-1908", *Business History Review* 51 (Yaz, 1977), s. 139-160.
- , "Ottoman Reform and Agriculture in Anatolia, 1876-1908", Tez, University of California, Los Angeles, 1973.
- , "The Commercialization of Agriculture in Ottoman Turkey, 1800-1914", *International Journal of Turkish Studies* 1, No. 2, Güz, 1980, s. 38-55.
- , "The Economic Climate of the 'Young Turk Revolution'in 1908", *The Journal of Modern History*, On Demand Publication, D1147.
- , "The Silk Industry of Bursa, 1880-1914", *Collection Turcica, I. Contribution à l'histoire économique et sociale de l'Empire ottoman*, yayınlanacak.
- Ramsay, N., *The Revolution in Constantinople and Turkey*, New York ve Londra.
- Rathmann, Lothar, *Berlin-Bagdad, Die imperialistische Nahostpolitik des kaiserlichen Deutschlands*, Berlin, 1962.
- Refik, Ahmet, *Osmanlı devrinde Türkiye madenleri (967-1200)*, İstanbul, 1931.
- Rougon, F., *Smyrne, Situation commerciale et économique*, Paris, 1892.
- Roy, Delwin A., "Labour and Trade Unionism in Turkey: The Ereğli Coalmines", Reprinted in Elie Kedourie, ed., *The Middle Eastern Economy*, Londra, 1977, 125-172, and initially appearing in *Middle Eastern Studies*, 12, No. 3, Ekim, 1976, s. 125-172.

Rüşdü, Ali, *Bosna Hersek'in memalik-i osmaniyeden tefrikiyle Avusturya'ya satmak fikrinde bulunanların vücut telinini natık Bosna Hersek ahalisi namına meb'usan ve âyân-i osmânî meclislerine verilen lâyahadır*, İstanbul, 1324/1908.

Said, Edward, *Orientalism*, New York, 1978.

Said Paşa, Mehmet, *Said Paşa'nın Hatıratı*, 3 cilt, İstanbul, 1328.

Shaw, Stanford J. ve Ezel Kural Shaw, *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey*, 11, Cambridge, 1977.

Sencer, Oya, *Türkiye'de işçi sınıfı*, İstanbul, 1969.

Société du ehemîn de fer ottoman d'Anatolie, *Bericht des Verwaltungsrathes über das... Betriebsjahr* (1 January bis 31 December 1889-1914), Berlin, 1889-1914.

—, *Statuts de la Caisse de retraits des agents du Chemin de fer ottoman d'Anatolie*, İstanbul, 1907.

Solakian, Archak, *Les Richesses Naturelles et Economiques de l'Asie Mineure*, İstanbul.

Sülker, Kemal, *Türkiye'de sendikacılık*, İstanbul, 1955.

Şanda, Hüseyin Avni, *Bir yarım müstemleke oluş tarihi*, İstanbul, 1932.

—, *Türkiye'de 54 yıl önceki işçi hareketleri*, İstanbul, 1962, ilk olarak 1935'te, 1980'de ecnebi sermayesine karşı ilk kalkınmalar adıyla yayınlanmıştır.

Thobie, Jacques, *Intérêts et impérialisme français dans l'empire ottoman (1895-1914)*, Paris, 1977.

—, "Finance et Politique extérieure: l'Administration de la Dette Publique Ottomane, 1881-1914", Osman Okyar ve Halil İnalcık, eds., *The Social and Economic History of Turkey (1071-1920)*, Ankara, 1980, s. 311-322.

Tunçay, Mete, *Türkiye'de Sol Akımlar (1908-1925)*, İstanbul, 1967.

—, *Türkiye'de Sol Akımlar (1908-1925)*, İstanbul, 1967. [*Türkiye'de Sol Akımlar*, Cilt 1, (1908-1925), İletişim Yayınları, 2009.]

Ubcini, M.A. *Letters on Turkey*, 2 cilt, çev. Lady Easthope, Londra, 1856.

Ulvi, Ali, *Avusturya'nın Bosna Herseki ilhakına karşı bir müdafaaı vatanperverane*, İstanbul, 1324.

Velay, A. du., *Essai sur l'histoire financière de la Turquie depuis le règne du Sultan Mahmoud II jusqu'à nos jours*, Paris, 1903.

Velikov, Stefan, "Sur mouvement ouvrier et socialiste en Turquie après la révolution Jeune Turquie de 1908", *Etudes Balkaniques*, 1 (1964), s. 29-48.

Wallerstein, Immanuel, "The Ottoman Empire and the Capitalist World Economy: Some Question for Research", Osman Okyar ve Halil İnalcık, ed., *The Social and Economic History of Turkey (1072-1970)*, Ankara, 1980 içinde, s. 117-122.

Wallerstein, Immanuel, Hale Decdeli ve Reşat Kasaba, "The Incorporation of the Ottoman Empire into the World Economy", 1979'da Madison-Visconsin'de toplanan International Conference on Turkish Studies (Türkiye Araştırmaları Uluslararası Konferansı) için hazırlanan tebliğ.

- Wallerstein, Immanuel ve Reşat Kasaba, "Incorporation into the World-Economy: Changes in the Structure of the Ottoman Empire, 1750-1839", 1980'de Strasbourg'ta toplanan II e Congrès International d'Histoire Economique of Sociale de la Turquie (II. Türkiye İktisadi ve Toplumsal Tarihi II. Uluslararası Kongresi) için hazırlanan tebliğ.
- Wolf, John B., *The Diplomatic History of the Bagdad Railroad*, Columbia, Missouri, 1936.
- Yavuz, Erdal, "1908 Boykotu", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 1978 özel Sayısı, Türkiye iktisat tarihi üzerine araştırmalar, s. 163-181.
- Young, George, *Corps de droit ottoman; recueil des codes, lois, règlements, ordonnances et actes les plus importants du droit interieur et d'études sur le droit coutumier de l'Empire ottoman*, 7 cilt, Oxford, 1905-1906.
- Zeki, Salih, *Türkiye'de Tütün*, İstanbul, 1928.

DOĞRUDAN ALINTI YAPILAN GAZETE VE SÜRELİ YAYINLAR

- Çeşitli arşivlerde bulunan gazete kupürleri için notlara bkz. Çoğu arşivlerde kupürler dağınık bir biçimde yazışmalara ekli olarak bulunmaktadır. Buna bir istisna Osmanlı İmparatorluğu'na ilişkin ciltler dolusu kupüre sahip özellikle zengin bir kaynak olan Potsdam Zentrales Staatsarchiv'dir.
- Bulletin du Comitè de l'Asie française*, Paris, 1902-1908.
- Das Handelsmuseum*, Viyana, 1909.
- İkdam*, İstanbul, 1908.
- Le journal de la chambre de commerce de Constantinople*, İstanbul, 1885-1887 ve 1908.
- Levant Herald İstanbul*, 1908.
- La Revue commerciale du Leant (Bulletin de la chambre de commerce française de Constantinople*, İstanbul, 1895-1897, 1899-1901, 1903-1908.
- Sabah*, İstanbul, 1908.
- Stamboul*, İstanbul, 1908.
- Tanin*, İstanbul, 1326.
- Hakikat*, 1908.
- The London Times*, 1905.
- Le véritable Messenger boiteux de Neuchâtel pour l'an de grace 1927*.

- Abdülhamid II. 55, 97, 98, 130, 158, 166, 167, 175, 187, 222, 228, 231, 233, 234
- Abdülmecit 83
- Abud Efendi 95
- Adana 30, 43, 63, 64, 79, 82, 92, 127, 130, 217
- Adapazarı 64
- Adil Bey 139, 140, 144, 147, 155, 233
- Afyonkarahisar 128
- Ahmet izzet Paşa 95
- Ali (Hamal) 202, 204
- Ali Rıza Tevfik Bey 181, 194, 195, 203, 233
- Alman Levant hattı 211
- Amerikan Tütün Tröstü 69, 70
- Anadolu Demiryolu İşçileri Sendikası 129, 136-142, 144, 145, 147-149, 150-153, 155
- Anadolu Demiryolu Şirketi 24, 25, 34, 122, 124, 126, 128, 130, 134, 137, 141, 143, 150, 154, 155, 172, 227, 232, 234, 235
- Ankara 123, 124, 126, 130, 133, 146, 229
- Arhangelos Gavril 129
- Artvin 108
- Avusturya-Macaristan Ticaret Odası 196, 221
- Aydın 51, 55, 72, 129
- Bağdat 122, 123, 126-128, 130, 131, 217
- Bağdat Demiryolu Şirketi 123
- Bağımlılık Okulu 19-22
- Barclay Brothers 99
- Basra 123
- Bayram Dere 127
- Berlin 15, 31, 32, 97, 98, 121, 122, 130, 141, 142, 145-148, 189, 211, 216, 221
- Berlin-Bağdat Demiryolu 31, 121, 122
- Beyrut 31, 201, 216, 217, 220, 221
- Bitlis 65, 161
- Bleichröder 35
- Bomonti Bira Fabrikası 130
- Bursa 22, 51, 53, 55, 64, 65, 92
- Crédit Anstalt 35
- Cambon 87, 90, 109
- Çarşamba 56
- Darende 64
- Demirci, 64
- Dersaadet Rıhtım Şirketi 159
- Dilaver Paşa 100, 105, 106, 108, 109, 234

Diyarbakır 82
Docks et Entrepôts de Constantinople 159

Düyun-u Umumiye 31-33, 36-39, 40-42, 46, 47, 53, 56, 58, 61, 62, 71, 72, 74, 124, 146, 208, 227

Ertuğrul 124
Erzurum 81, 160
Eskişehir 78, 123, 127, 131, 146
Eskişehir-Konya Tren Hattı 127

Filibe 137, 150
Franz Jozef II. 189

Gebze 63
Gergomilla 204
Giresun 46, 71
Girit 189, 211, 223
Granet 165, 166, 168-172, 226
Gregoviç 88
Gümüşhane 125
Gwinner 131, 148, 154

Hacı Mustafa 212
Hakkı Bey 142
Halep 43, 65, 217, 220
Hallaçyan 87, 88
Harput 64, 161
Hasan Basıç 212
Hasan Fehmi Paşa 65
Haydarpaşa-Ankara tren hattı 146
Haydarpaşa-Eskişehir tren hattı 146
Haydarpaşa-Konya tren hattı 146, 154
Haydarpaşa-Izmit tren hattı 122, 134
Hayfa 31, 52
Helferrich 130, 131, 142, 146-148, 150
Hilmi Paşa 199, 203
Hoca Hasan 46
Houillères du Nord et du Pas-de-Calais 89
Huguenin, Edouard 129, 130, 132, 138, 140-142, 144-150, 154, 155
Das Handelsmuseum 69, 188, 218, 220, 221

İldam 134, 141, 143, 144, 147, 155
İktisadi Harp Cemiyeti 197
İnebolu 162
İstanbul Liman Reisi 165
İstanbul (Havagazı İşletmesi) 92
İstanbul Tütüncüler Loncası 47
İzmir 30, 31, 43, 51, 55, 63, 65, 69, 72, 82, 92, 116, 128, 130, 158, 176, 187, 201, 207-214, 216, 217, 219, 223, 228
İzmir-Kasaba hattı 92, 130
İzmit 48, 122, 124, 126, 130, 134, 135, 229

Josep Back 196, 220, 221, 230

Kaçar Hanedanı (İran) 47, 73, 74
Kadıköy 92, 141, 146
Kadıköy (Havagazı İşletmesi) 92
Kâmil Paşa 51, 113, 114, 183-185, 196, 199, 201-203, 205, 230
Karamanyan Şirketi 88
Karasu 48, 51, 52, 82, 162
Kastamonu 105, 112
Kautz 141, 142, 145, 147, 148
Kırım Savaşı 84, 98, 99
Kibar Ali 197, 202
Kibarzade Sarım 197
Konya 63, 65, 123, 126-129, 146, 154
Kuhlmann 130
Kütahya 124

Le Comptoir National D'escompte de Paris 89
Lloyd Şirketi 171, 194, 196, 198, 199, 203, 204, 206-210, 213-215, 218, 220
Londra 13, 15, 28, 32, 42, 96, 133, 136

Mahmud II. 22, 83
Makedonya (Bunalımı) 108, 231
Malatya 64
Marschall 67, 140-142, 145, 147, 148, 154, 175, 209, 212
Manisa 211
Meşveret 197

- Mezraa 78, 82
 Miralay Teflik Bey 208
 Modernistler 19-22
 Moniteur Oriental 205
 Mösyö Zarifi 90
 Muharrem Kararnamesi 37

 Namlıade Cemal Bey 215
 Niyazi Bey 197
 Nuri Bey 56, 66

 Orosdi-Back Şirketi 220
 Osmanlı Bankası 35, 89, 128, 138, 146
 Osmanlı-Yunan Savaşı 123

 Panyiri Bey 95
 Paris 15, 32, 89, 94, 96, 140, 165, 168, 187, 197
 Pallavicini 144, 195, 201, 206, 220, 221
 Pendik (Hattu) 150
 Pire 86

 Ragıp Paşa 95, 97, 112, 120, 228
 Rize 108
 Rüşum-u Sitte İdaresi 37

 Sait Paşa 95
 Sakız Adası 71
 Samsun 30, 39, 42-44, 46, 47, 53, 64, 69, 75, 79, 162, 219
 Samsun (tütün tohumu) 53
 Sami Paşa 143
 Sawa Davidoviç 204
 Selanik 43, 64, 130, 137, 193, 194, 201, 209, 212, 213, 217, 220
 Selim Melhame 90
 Serkis Bey 103
 Sina/Hicaz (cephesi) 123
 Sivas 43, 48, 111, 112, 115, 116, 120, 127

 Société d'Heracleée 77
 Stamboul 130, 139, 140, 181, 199, 203
 Sürsok Bey 95

 Şark Demiryolu (Şirketi) 153
 Şiraz 127
 Şirket-i Hayriye 168

 Tanin 143, 149, 154, 192, 193
 Testa 40, 142
 Teflik Bey (Miralay) 208
 Teflik Paşa 172, 208
 Times 42, 45, 133
 Tokat 64
 Trieste 220
 Trabzon 30, 39, 44, 47, 51, 56, 64, 69, 74, 79, 108, 111, 112, 115, 116, 120, 125, 162, 209, 213-217

 Ubicini 78, 193
 Uzun Mehmet 83

 Üsküp 216

 Van 160, 161
 Vincent, Sir Edgar 36, 39, 42, 45
 Viyana 15, 196, 218, 220, 221

 Yafa 31, 216
 Yanko Bey 90
 Yenice (tütün tohumu) 53
 Yorgi Şirketi 86-88, 92, 95
 Young 36, 37, 60, 78, 79, 81, 172

 Zander 130
 Zile 64
 Ziya Balci 197
 Zonguldak 83, 89-91, 94, 105, 111-115, 120



19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa iktisadi gücü karşısındaki konumu zayıflarken ve bu gücün imparatorluk üzerindeki etkisi artarken Osmanlı tebaasının tepkisi nasıl şekillendi? Yalnızca iktisadi süreçlerle ilgili bir tepki mi söz konusuydu yoksa kişiler-gruplar farklı saikler de öne sürdüler mi? Ele alınan direnç ve eklemlenmelerin biçim ve içerikleri neydi? Quataert özellikle madencilik, tren yolu, tütün rejisi ve liman işletmelerinde şekillenen, Osmanlıların Avrupa iktisadi yayılımı karşısındaki etkileşim biçimlerini, tutumlarını ve karşı koyma pratiklerini ele aldığı bu eserinde, Osmanlı toplumsal hayatının daha önce incelenmemiş yönlerine odaklanıyor.

“Oluşmakta olan Avrupa hâkimiyetindeki dünya ekonomisi, Ortadoğu’da yaşayanların hayatlarını kazanma yollarını, toplumsal statülerini ve siyasi davranışlarını nasıl değiştirmişti? (...) Osmanlının öyküsünün toplumsal yönü temelde incelenmeyi beklemektedir. Dolayısıyla, 19. yüzyılın sonlarında sermaye yatırımlarındaki genişleme ve ticaretteki artış en yüksek noktasına ulaştığında halk kesiminde, seçkinler dışındaki gruplarda ortaya çıkan değişimleri incelemeye karar verdim.”

DONALD QUATAERT

