

II.Dünya Savaşı yıllarında İngiliz deniz kuvvetleri istihbarat birimi tarafından yayınlanan Türkiye ile ilgili coğrafya el kitabına göre Balıkesir*
Balıkesir according to the geographical handbook on Turkey published by the British naval intelligence unit during World War II

Gönderim Tarihi / Received: 10.07.2024

Mehmet KARAYAMAN¹

Kabul Tarihi / Accepted: 14.11.2024

Doi: [10.31795/baunsobed.1514262](https://doi.org/10.31795/baunsobed.1514262)

ÖZ: Birden çok ülkeyi kapsayan savaş stratejilerini uygulamak, askeri üstünlüğün yanında istihbarat üstünlüğünü de ele geçirmek isteyen İngiltere, I.Dünya Savaşı sırasında Deniz Kuvvetleri İstihbarat Birimi bünyesinde, "A Handbook of Turkey", "A Handbook of Bulgaria" vb. başlıklı kitaplar yayınlamıştır. Kitapların gördüğü ilgi ve elde edilen başarı, II.Dünya Savaşı sırasında da benzer bir çalışmanın yapılmasına neden olmuştur. 1939 yılında, Cambridge ve Oxford Üniversitesi bünyelerinde özel coğrafya bölümleri oluşturulmuştur. Alanında uzman kişiler tarafından kaleme alınan metinler sonunda, 31 ülkeyi/bölgeyi ilgilendiren 58 cilt eser yayınlamıştır. Çalışmamızda, İngiliz Deniz İstihbarat Birimi tarafından II. Dünya Savaşı sırasında Türkiye ile ilgili olarak yayınlanan iki ciltlik eser esas alınmıştır. 1942 ve 1943 yıllarında yayınlanan "Geographical Handbook Series Turkey" adlı kitabın I. cildinde; fiziksel ve jeolojik yapı, kıyılar, bölgesel topografya, iklim, bitki örtüsü ve fauna, II. cildinde; nüfus dağılımı, limanlar, madencilik, tarım, sulama, ticaret ve iletişim hakkında bilgiler verilmiştir. Çalışmamızda, II. Dünya Savaşı sırasında Türkiye ile ilgili yayınlanan kitapta, Balıkesir bölgesine ait olan bilgiler incelenmiştir. I. Dünya Savaşı sırasında Türkiye ile ilgili olarak yayınlanan kitaptaki bilgiler de dikkate alınarak, Balıkesir merkez ve kazalarının coğrafi durumu, ulaşım imkanları, maden yatakları, limanların, kara ve demiryollarının durumu, ithalat ve ihracat oranları, nüfus yapısı hakkında bilgi verilmeye çalışılmıştır. Elde edilecek bilgilerle, II.Dünya Savaşı yıllarında Balıkesir bölgesinin sosyal ve ekonomik durumu İngiliz Deniz İstihbarat Birimi tarafından hazırlanan kaynaklara göre yorumlanmaya çalışılarak, bölge tarihine yönelik yapılacak araştırmalara katkı sağlanması amaçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: İngiliz Deniz İstihbarat Birimi, Geographical Handbook Series, II. Dünya Savaşı, Balıkesir

ABSTRACT: During World War I, the United Kingdom, which wanted to implement war strategies covering more than one country and gain intelligence superiority and military superiority, published books titled "A Handbook of Turkey", "A Handbook of Bulgaria", etc. within the Naval Intelligence Unit. The interest and success of the books led to a similar study during World War II. In 1939, special geography departments were established at Cambridge and Oxford Universities. As a result of the texts written by experts in the field, 58 volumes of works concerning 31 countries/regions were published. Our study is based on the two-volume work published by the British Naval Intelligence Unit on Turkey during World War II. Volume I of the "Geographical Handbook Series Turkey", published in 1942 and 1943, provides information on the physical and geological structure, coasts, regional topography, climate, flora and fauna, and Volume II provides information on population distribution, ports, mining, agriculture, irrigation, trade, and communication. Our study analyses the information on the Balıkesir region in the book on Turkey during World War II. Considering the information in the book published on Turkey during World War I, the geographical situation, transportation facilities, mineral deposits, ports, road and railways, import and export rates, the population structure of Balıkesir centre, and its accidents were tried to be given. With the information to be obtained, it is aimed to interpret the social and economic situation of the Balıkesir region during World War II according to the source prepared by the Naval Intelligence Unit and to contribute to the research to be conducted on the history of the area.

Keywords: British Naval Intelligence Unit, Geographical Handbook Series, World War II, Balıkesir

* Makale, 6 Haziran 2024 tarihinde düzenlenen II. Balıkesir Kongresinde sunulan bildirinin yeniden gözden geçirilmesi ile oluşturulmuştur.

¹ Prof. Dr., Bandırma Onyedli Eylül Üniversitesi/İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi/Tarih Bölümü,
mkarayaman@bandirma.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0001-9730-5000>

EXTENDED ABSTRACT

Literature review

To implement war strategies covering more than one country and region, intelligence superiority must be ensured, in addition to military supremacy. The intelligence obtained plays a significant role in the success of the military tactics and the efficient use of the available military equipment and personnel. This situation has made specialisation in intelligence activities inevitable, and each country has tried to collect information not only on military issues but also on history, geography, economy, vegetation, and natural resources.

The United Kingdom established a geography department within the Naval Intelligence Unit to collect the information it would need during World War I. As a result of the studies that started in 1915, information on the geographical characteristics, harbours, land and railway transport, mineral resources, vegetation, economic status, population structure, etc., of the countries identified were published in the form of 27 handbooks and Geography Notes under titles such as "A Handbook of Turkey", "A Handbook of Bulgaria", etc. The information concerning Turkey was published in four volumes. The books, initially made available only to military personnel, were later available to the public.

The interest and success of the books prepared during World War I brought up the idea of carrying out a similar study during World War II. In 1939, Rear Admiral John Godfrey, appointed British Director of Naval Intelligence, held discussions with Cambridge and Oxford Universities. As a result of these discussions, "Section 5: Geographical Handbooks" unit (NID5) under the direction of Professor Kenneth Mason and "Section 6: Topographical" unit (NID6) under the direction of Captain Bassett, Captain Law, and Mr. Wells were established within the "Naval Intelligence Division (NID)". The texts written by the specialists assigned to these units were published in a separate volume for each country or region. In this way, 58 volumes of works concerning 31 countries/regions were published, and works labelled as confidential were not shared with the public. The works, written to compile the information needed for solving military problems and operations to be carried out, to ensure that officers have detailed knowledge about the countries they will visit, and to provide material for the training of military personnel, have been made available to the public since 1955.

Our study is based on a two-volume work published by the British Naval Intelligence Unit on Turkey during World War II. Volume I of the "Geographical Handbook Series Turkey", published by the unit at Oxford University in 1942 and 1943, is 471 pages and contains 82 drawings, 11 folding maps, five folding plans, and 138 photographs. Volume II, published in March 1943, is 634 pages with 34 illustrations, 138 pictures, and ten folding maps. Volume I of the book contains information on the physical and geological structure, coasts, regional topography, climate, flora and fauna, diseases and pests, history, people and their lifestyles, administration, defence, law, education, and health. In contrast, Volume II contains information on population distribution, ports, mining, agriculture, irrigation, forestry, animal husbandry and fisheries, banking, industry, trade, and communication.

Methodology

This study analyses the information on the Balıkesir region in the book on Turkey during World War II. Balıkesir region was discussed in detail in the books due to its geographical location, transport facilities, and mineral deposits. In the book, the accident centres are discussed individually after giving general information on the general structure, geographical and climatic characteristics, transportation, infrastructure, and communication facilities of the Balıkesir region. Particular emphasis is placed on the city centre of Balıkesir, and information is given on its population structure, transportation facilities, barracks, hospital, electricity factory, historical monuments, airstrip, flour mills, wood cutting

workshops, tanneries, textile factories, iron workshops, mines, and import-export products. Similar information is provided for the accident centres of Balıkesir, which had an important position in terms of transportation due to its geographical location or port. The information on Ayvalık, Edremit, Susurluk, Bandırma, Burhaniye, Ilica (Akçay) and Erdek starts with the latitude-longitude of the accident centre. It continues with its historical development, production opportunities, population status, banks, public buildings, plains and granaries, geographical features, mineral deposits, vegetation, climatic characteristics, and communication opportunities. The most emphasised subject in Balıkesir and the accident centres are transportation facilities, which are critical in the event of a possible war. Detailed information on highways, railways, and ports is given, including the road routes, the number of bridges and viaducts, and the warehouses and workshops at railway stations.

After transport, the most emphasised subjects are agricultural production and mineral deposits. The boracite mine, which has a strategic value and is mined near Bandırma, was particularly emphasised. It is stated that the mine was operated by the British company Borax Consolidated Ltd., which became a worldwide cartel after 1887. Tables, maps, photographs, and drawings support the information in the book.

Findings and discussion

In our study, taking into account the information in the book published on Turkey during World War I, we have tried to give information about the geographical situation, transportation facilities, mineral deposits, the status of ports, land and railways, import and export rates, and population structure of the centre and provinces of Balıkesir. Although the books were written focusing on the orientalist perspective of the British and the issues that would be needed during military operations, they contain critical information as they are fed from many sources, especially official data. Although the maps and information in the books are outdated, they contain detailed information on the country's economic situation and the Balıkesir region in the 1940s, production relations, rural life, transport infrastructure, commercial potential, the status of mines, population, etc.

Results and recommendations

This situation allows us to comment on the historical development of the region and its current situation. With the information provided, the social and economic situation of the Balıkesir region during World War II has been tried to be interpreted, and it is aimed to contribute to the research to be conducted on the history of the area.

Giriş

Birden çok ülkeyi kapsayan savaş stratejilerini uygulamak, askeri üstünlüğün yanında istihbarat üstünlüğünü de ele geçirmek isteyen İngiltere, I.Dünya Savaşı sırasında Deniz Kuvvetleri İstihbarat Birimi bünyesinde, “*A Handbook of Turkey*”, “*A Handbook of Bulgaria*” vb. başlığı altında I. Dünya Savaşı sırasında bir dizi el kitabı ve coğrafi not kaleme almıştır. Deniz İstihbarat Başkanı Yüzbaşı William Reginald Blinker Hall tarafından kurulan coğrafya bölümü, Temmuz 1915'ten sonra çalışmaya başlamış ve dört yıl görev yapmıştır. Çalışmalar sonunda, ülkelerin karayolları, demiryolları ve diğer ulaşım biçimlerine özellikle vurgu yapan 27 el kitabı ile sayfa sayısı birkaç sayfadan 300 sayfaya kadar değişen *Coğrafya Notları* hazırlanmıştır. Kaleme alınan çalışmalar, standart bir içerik ve sayfa hacmine sahip olmayıp, çalışmalarda bazen ülkelerin kültürel ve coğrafi yapıları, bazen de iklim ve ulaşım özellikleri öne çıkartılmıştır. Çalışmaların amacı, askeri ve politik sorunların çözülmesi için gerekli olan bilimsel verileri bir araya getirmek ve bunları ordunun kullanımına sunmak, askeri operasyonlar için doğru ve güncel bilgileri derlemektir. 1921 yılında satışa sunulan eserlerin tam koleksiyonu, Kraliyet Coğrafya Derneği kütüphanesinde saklanmaktadır (Clout ve Gosme, 2003: 154-155).

Türkiye'yi ilgilendiren kitaplar dört cilt halinde yayınlanmıştır. 1919 yılında yayınlanan ilk cildin önsözünde *A Handbook of Asia Minor* başlıklı eserlerin dört cilt olarak yayınlandığı, I. ciltte genel bilgiler verildiği, II. ciltte Anadolu yarımadasının batı kısımlarının ele alındığı, Dalaman Çayından Anadolu Demiryolu rotasını takip ederek Afyon'dan İzmit'e kadar olan güzergah hakkında bilgi verildiği; III. ciltte İstanbul'dan başlayan, Eskişehir ve Kayseri'ye kadarki ovaları içine alan ve Mersin'deki Lamas (Limonlu) Çaya kadar uzanan bir sahanın incelendiği; IV. ciltin iki ayrı bölümden oluştuğu, birinci kısımda Karadeniz ile Kayseri arasındaki bölge, ikinci bölümde ise İskenderun Körfezi, Kilikya, Toroslar ve Kuzey Suriye hakkında bilgi verildiği ifade edilmiştir (*A handbook of Asia Minor*, 1919:5). Kitapların kapaklarının en üstünde “*Gizli*” ibaresiyle birlikte kitaptaki bilgileri paylaşanların, resmi sırları ifşa etme suçundan ceza alacakları, kitabın hükümetin malı olduğu, subayların kullanımına yönelik olarak hazırlandığı, gerekli görüldüğünde astsubay rütbesindeki kişilere de bu bilgilere erişim izni verilebileceği ifade edilmiştir (*A handbook of Asia Minor*, 1919:2). Başta, sadece askeri personelin kullanımına sunulan kitaplar, daha sonra kamuya açık hale getirilmiştir.

Literatür taraması

1942-1943 yıllarına ait kitaplar

I. Dünya Savaşı yıllarında basılan el kitaplarında elde edilen başarı, İngiliz Deniz İstihbarat Birimini yeni bir el kitabı hazırlama konusunda cesaretlendirmiştir. Birinci seride yayınlanan kitaplardaki bilgilerin, harita ve fotoğrafların güncelliğini kaybetmesi, kitapların sınırlı sayıda ülkeyi içermesi, daha geniş bir coğrafyayı kapsayan yeni kitaplara ihtiyaç duyulması üzerine yeni bir el kitabı serisinin hazırlanması için harekete geçilmiştir.

1939 yılında İngiliz Deniz İstihbarat Direktörlüğüne atanan Tuğamiral John Godfrey, Cambridge ve Oxford Üniversitelerindeki yetkileri ziyaret ederek, yeni bir el kitabı serisi hazırlamalarını istemiştir. Hazineden yeterli destek görmediği için hayata geçirilemeyen proje için bir yıl sonra tekrar harekete geçen Godfrey, Oxford'daki Coğrafya Okulu'ndan Profesör Kenneth Mason ile temas kurarak, isteğini yenilemiştir. Godfrey, Aralık 1940'da Cambridge Üniversitesini de ziyaret ederek, eserlerin hazırlanması hususunda her iki kurumla birer işbirliği protokolü imzalanmasını sağlamıştır.

Yapılan görüşmeler sonunda “*Naval Intelligence Division (NID)*” bünyesinde Profesör Kenneth Mason yönetiminde “*Section 5: Geographical Handbooks*” birimi (NID5) ve Yüzbaşı Bassett, Kaptan Law ve Mr. Wells'in idaresinde “*Section 6: Topographical*” (NID6) birimi oluşturulmuştur. Birimlerin bütçesi, 15 Ocak 1941 tarihinde hazine tarafından onaylanmış ve üniversite bünyesinde görev yapan coğrafyacılar, Oxford'daki Coğrafya Okulu'nda ve Cambridge'deki Lensfield Road'daki Scott Polar Araştırma Enstitüsü'nde çalışmaya başlamışlardır (Clout ve Gosme, 2003: 155-156). Oxford ekibini Profesör Kenneth Mason, Cambridge ekibini de Bay Wordie yönetmiş, Dr. Darby de genel yayın yönetmeni olarak görev yapmıştır. İki farklı üniversitede kaleme alınacak metinlerde ortak bir metot ve dil kullanılmasını sağlamak amacıyla Komutan Slade görevlendirilmiştir. Bu projede görev alan coğrafyacıların bazıları tam kadrolu bazıları da kısmi zamanlı olarak çalışmış, kaleme alınan metindeki kelime sayısına göre yazarlara para ödenmiştir.

Kitapların önsözlerinde, çalışma sırasında daha önce basılan el kitaplarından büyük oranda ilham alındığı ancak yeni eserlerin ilk serideki kitapların gözden geçirilmesi ya da yeniden düzenlenmesinden ibaret olmadığı, amaçlarının öncelikle denizcilik faaliyetleri için gerekli olan coğrafi bilgileri bir araya getirmek, komutanların sadece savaşta değil, barış zamanında da ziyaret edecekleri ülkeler hakkında kapsamlı bilgilere sahip olmalarını sağlayarak, ziyaretlerin daha verimli geçmesini sağlamak, kara ve deniz subaylarına verilecek dersler için materyal oluşturmak olduğu ifade edilmiştir.

Her ülke için ayrı ayrı hazırlanan el kitaplarında ülkelerin coğrafi özellikleri, tarihi, yönetim biçimi, şehirleşme durumu, ekonomisi, nüfus yapısı, doğal kaynakları, bitki örtüsü, ulaşım ve iletişim durumu vb. konular hakkında bilgi verilmiş, aktarılan bilgiler harita, fotoğraf, çizim ve tablolarla desteklenmiştir. Uzman kişiler tarafından kaleme alınan metinler, ilgili bakanlık personeli tarafından okunarak denetlenmiş, her cilde bir editör atanarak baskıya geçilmiştir.

Oxford ve Cambridge Üniversitelerinde oluşturulan birimler tarafından, en büyüğü 700'den fazla sayfa içeren, 31 adet ülkeyi/bölgeyi kapsayan 58 cilt kitap hazırlanmıştır. Oxford Üniversitesindeki merkez tarafından 28 ciltten oluşan 17 el kitabı, Cambridge Üniversitesindeki merkez tarafından 30 ciltten oluşan 14 el kitabı hazırlanmıştır (Gosme, 2000:25). Oxford ve Cambridge Üniversiteleri tarafından yayınlanan kitapların baskısı 1941 yılında başlamış, 1946 yılına kadar tamamlanmıştır. Kitapların kapaklarında B.R. kısaltmasından sonra 493 ile 549 arasında değişen bir sayı, “*Geographical Handbook Series*” ifadesinden sonra ülkenin ismi, varsa cilt numarası, basım tarihi ve sayfanın en altında “*Naval Intelligence Division*” ifadesi yer almıştır. Sonraki sayfada “*Gizli*” ibaresiyle birlikte eserin resmi amaçla hazırlandığı, basına ve halka açık olmadığı belirtilmiştir. Bu yasak, 1955 yılında kaldırılmış ve “*Bu cilt, 1939/45 savaşı sırasında resmi amaçlar için üretildi ve basıldı*”, ifadesi eklenmiştir.

El kitabı hazırlanan ülkeler/bölgeler şunlardır; Almanya, Arnavutluk, Batı Arabistan ve Kızıldeniz, Belçika, Belçika Kongo'su, Cezayir, Çin, Danimarka, Doğu Hint Adaları, Ekvator Afrika'sı, Fas, Filistin ve Ürdün, Fransa, Fransız Batı Afrika'sı, Hint-Çin'i, Hollanda, Irak ve Basra Körfezi, İspanya ve Portekiz, İtalya, İzlanda, Korsika, Lüksemburg, Norveç, Oniki Ada, Pasifik Adaları, Suriye, Tunus, Türkiye, Yugoslavya ve Yunanistan (Clout ve Gosme, 2003: 164-165).

Türkiye ile ilgili coğrafya el kitabı

II. Dünya Savaşı sürecinde İngiltere'nin en büyük korkularından biri, savaşın Ortadoğu'ya sıçrayıp İngiliz savaş makinesini besleyen kolonilere giden yolu kapayacağı düşüncesi idi. Bu nedenle İngiliz istihbaratı, savaşın bölgeye sıçraması durumunda bölge halkları üzerinden ayaklanma ve sabotaj gibi örtülü faaliyetlerle istilacı güçlerin ilerlemesini durdurmayı amaçlayan bir dizi plan hazırlamıştır. Türkiye coğrafyasında örtülü ve açık istihbarat operasyonlarını planlayabilmek için Türkiye ile ilgili bilgilerin derlenmesine büyük önem verilmiştir (Bezci, 2017: 26). Özellikle Kasım 1940'ta İngiliz ve Türk istihbarat servisleri arasında yapılan bir anlaşmayla İstanbul'da çok özel bir statüde kurulan Küçük Büro (Anglo-Turkish Security Bureau) ile birlikte İngiliz askeri istihbaratı Türkiye'ye özel bir önem göstermeye başlamıştır. Ayrıca İngiltere'nin savaş zamanındaki örtülü savaş birimi SOE (Özel Operasyonlar Birimi) ile Türk İstihbarat Örgütü Milli Emniyet Hizmetleri (MAH) arasında, olası bir işgale karşı ayaklanma ve cephe gerisi sabotaj üniteleri oluşturmak için yapılan çalışmalar, Türkiye üzerine istihbarat üretme ihtiyacını daha da kuvvetlendirmiştir (Bezci, 2017: 27-28).

Türkiye ile ilgili kitap, iki cilt halinde basılmıştır. Oxford Üniversitesindeki birim tarafından hazırlanan ve Nisan 1942 tarihinde basılan Türkiye kitabının I. Cildi, 471 sayfa olup içerisinde 82 çizim, 11 katlanan harita, 5 katlanan plan, 138 fotoğraf bulunmaktadır. Mart 1943'de basılan II. cilt, 634 sayfa olup içerisinde 34 çizim, 138 fotoğraf, 10 katlanan harita bulunmaktadır.

Her iki cildin de önsözü aynı olup, II. cildin önsözüne ilave olarak, J.H. Godfrey'in yerine Deniz İstihbarat Direktörlüğüne atanan E.G.N. Rushbrooke'ın kısa bir açıklaması eklenmiştir.

I.ciltte; 1.bölüm giriş, 2.bölüm fiziksel ve jeolojik yapı, 3.bölüm kıyılar, 4.bölüm bölgesel topografya, 5.bölüm iklim, 6.bölüm bitki örtüsü ve fauna, 7.bölüm hastalıklar ve zararlılar, 8.bölüm tarih, 9.bölüm insanlar ve yaşam tarzları, 10.bölüm yönetim, savunma, hukuk, eğitim ve sağlık konularına ayrılmıştır. II. ciltteki bölümler, bir önce ciltten devam etmekte olup 11.bölüm nüfus dağılımı, 12.bölüm limanlar, 13.bölüm madencilik, 14.bölüm tarım, sulama, ormancılık, hayvancılık ve balıkçılık, 15.bölüm bankacılık, endüstri ve ticaret, 16.bölüm iletişim bölümlerinden oluşmaktadır.

Kitaplarda elde edilen bilgilerin kaynağı belirtilmemiş, dipnot veya metin içinde herhangi bir eser kaynak olarak gösterilmemiştir. I.cildin 441.sayfasında kitabı hazırlayanlar ve kullanılan kaynaklar hakkında bilgi verilmiştir. Buna göre I.ciltte; M. J. Bulman (School Of Geography, Oxford University), B. M. Blackwood (Department Of Anthropology, Oxford University.), Prof. P. A. Buxton (London School Of Hygiene And Tropical Medicine), Dr. J. V. Harrison (Department Of Geology, Oxford University), F. A. Lawson, (Merton College, Oxford), M. Marshall (School Of Geography, Oxford University), Prof. K. Mason (School Of Geography, Oxford University), Prof. J. L. Myres, (New College, Oxford), Dr. W. Turrill (Royal Botanic Gardens, Kew) ve Dr. Norman White (Indian Medical Service), II.Ciltte; M.J. Custance (Cambridge University), Miss H.F. Pickard (Cambridge University), Prof. K. Mason (School Of Geography, Oxford University), Prof. J. L. Myres (New College, Oxford.), M. Marshall'ın (School Of Geography, Oxford University) görev aldığı, ayrıca N.R. Murphy (Principal of Hertford University), Dr. J.V. Harrison (Department of Geology, Oxford University), Yüzbaşı H.A.J. Parsons (Royal Corps of Signals) gibi kişilerinin de katkı sağladığı ifade edilmiştir. Şekiller ve haritaların, Oxford Üniversitesi çizim ofisinde görev yapan K. W. Hartland'ın yönetiminde hazırlandığı, II. Ciltte yer alan 68. ve 69. levhalarda gösterilen Türk halıları ve köprülerin M. Potter tarafından çizildiği belirtilmiştir (*Geographical handbook series: Turkey Vol. I, 1942:442-443; Geographical handbook series: Turkey Vol. II, 1943: 603*).

Eserin hazırlanmasında kullanılan 2 Türkiye haritasının, Ankara'da bulunan Harita Genel Müdürlüğünden alındığı, istatistiklerin büyük oranda Kingsway-London'da bulunan Meteoroloji Ofisinden temin edildiği, Kraliyet İşaret Kolordusundan, Savaş Dairesi, Ekonomik Savaş Bakanlığı, Kraliyet Uluslararası İlişkiler Enstitüsü, Kraliyet Coğrafya Derneğinden ve Bay W. D. W. Matthews'tan bazı teknik bilgiler elde edildiği ve aşağıdaki kaynaklardan yararlandığı ifade edilmiştir;

Admiralty handbooks (Turkey in Europe, Asia Minor, Mesopotamia, 1917-19)

Admiralty handbooks (climate of the Eastern Mediterranean).

Blanchard, R., *Asie occidentale* (Geographie Universelle, vol. VIII, 1929).

Chaput, E., *Voyages d'etudes geologiques et geomorphogeniques en Turquie* (1936) Clerget, M., *La Turquie: Passe et present* (1938).

Harris, G. M., *Local government in many lands* (1933).

Lynch, H. F. B., *Armenia: travels and studies* (1901).

Parker, J. And Smith, C., *Modern Turkey* (1940).

Philippon, A., *Kleinasien* (1918).

Weickmann, *Zum klima der Türkei* (1922).

Yöntem

Çalışmamızda, II.Dünya Savaşı sırasında Türkiye ile ilgili yayınlanan kitapta, Balıkesir bölgesine ait olan bilgiler incelenmiştir.

Balıkesir ile ilgili bilgiler

Balıkesir bölgesi gerek sahip olduğu coğrafi konumu gerekse ulaşım imkanları ve maden yatakları nedeniyle kitapta ayrıntılı şekilde ele alınmıştır. Balıkesir şehir merkezi ve bazı önemli ilçeler hakkında bilgi verilen eserde, zaman zaman ticaret, madenler, ulaşım ve iletişim vb. konularla ilgili bilgilere de rastlanmaktadır. Olası bir savaş durumunda en önemli sorunların başında gelen ulaşım konusuna geniş yer ayrılmış, kazanın ulaşım imkanları, güzergâh durumu, köprü ve tüneller, kara, demiryolu ve deniz taşımacılığı hakkında detaylı bilgi verilmiştir.

Bulgular ve tartışma

Balıkesir'in coğrafi yapısı ve ulaşımı

Coğrafya el kitabında, Balıkesir bölgesinin coğrafi yapısı ve ulaşım imkanları hakkında şu bilgiler verilmiştir;

“Gemlik Körfezinin batısına doğru dağlar daha yüksek ve denize daha yakın. Bunların güneyinde Marmara bölgesinin kıyasal çukuru var. Batıya gidildiğinde Bursa ovası ve Gönen nehri Apolyont ve Manyas Gölleri bulunuyor. Eşkel Koyunda bir liman var. Küçük bir dalgakıran boşaltım yapmaya imkan veriyor. Kısa bir yol Mudanya yoluna gidiyor. Batıya doğru bataklık olan Simav deltası veya Susurluk Nehri var. Nehir, kıvrımlı bir şekilde Manyas ve Apolyont Gölleri arasındaki çukurdan dağları dar bir şekilde kesiyor. Karacabey'e kadar, kışın 5 fite (1 fit=30,48 cm) kadar olan gemiler seyrişerfer yapabilir. 13 mil (1 mil = 1,609 km) kadar yol yapılabilir. Ama yazın gemiler ancak Vavara'ya kadar gidebiliyor nehrin ağzından 5 mil uzaklıkta. Delta, Yeniköy'ün batısına kadar uzanıyor, burada alçakta güzel ama açık bir liman var. Yeniköy ve Bandırma arasında 18 mil batıda Karadağ'ın dik yamaçları var. Bunlar denize doğru gidiyor ve sahili kayalık ve sarp yapıyor. Bu hat üzerinde her yer liman olarak kullanılabilir” (Geographical handbook series: Turkey Vol. I, 1942:55).

Kütahya-Balıkesir Arası Demiryolu: Kütahya ile Balıkesir arasında demiryolu ulaşımının olduğu, Kütahya'nın Eskişehir-Afyon arasındaki Anadolu demiryolunun Alayunt'a giden bir hattının son durağı olduğu, Balıkesir ile Kütahya arasında açılan yeni hat sayesinde değerli bir maden ve tarım bölgesinin demiryoluna ulaştığı, bu hat sayesinde aynı zamanda Manisa-Bandırma demiryolu arasında demiryolu hattı ile bağlantı kurulduğu ve bunun Ege ve Marmara sahillerinin savunmasına hizmet ettiği ifade edilmiştir (Geographical handbook series: Turkey Vol. II, 1943: 250).

Balıkesir-Bandırma: Balıkesir ile Bandırma arasındaki demiryolu hattının Balıkesir Ovasından geçerek, Hatap Vadisi üzerinden Susurluk'a doğru uzandığı, daha sonra 5 mil ileride Apolyont ve Manyas Göllerinin yer aldığı çukur bir vadiye ulaştığı, demiryolu hattının karayoluna yakın bir güzergâh takip ettiği, hat boyunca pek çok menfez ve küçük köprü bulunduğu ifade edilmiştir (Geographical handbook series: Turkey, Vol. II, 1943: 324-325). Demiryolu hattı ile ilgili olarak aşağıdaki bilgiler verilmiştir.

Tablo 1: Manisa-Balıkesir-Bandırma demiryolu hattının Balıkesir sınırları içindeki istasyonları

	Savaştepe (Giresun)	Karacalar	Soğucak	Çukurhüseyin	Balıkesir	Yeniköy	Ömerköy	Susurluk	Aksakal	Sığırcı	Bandırma
Manisa'ya Uzaklığı (km.)	119,9	127,7	141,6	157,8	174,6	196,7	207,2	220,1	247,7	262,6	275,1
Rakım (metre)	259	306	241	156	131	233	106	38	71	27	1
Tren Hangarı ve 20 Metre Çapında Manevra Alanı					x						x
9.000 Galon Kapasiteli Su Deposu	x	x	x	x	x	x		x	x	x	18.000 galon
Su Pompası	x		x	x	x	x		x		x	x
Gıda Deposu	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x
Kantar	x		x	x	x	x		x	x		x
Yükleme Platformu	x		x	x		x	x	x	x	x	x
Geçiş Döngüsü	x	X (295 m.)	x	x	x	x	x	x	x	x	
Makas	X (629 m.)		X (627 m.)	x (609 m.)		X (668 m.)	x	X (633 m.)	X (612 m.)	X (618 m.)	
Köprü ve Tünel	122,5 km'de Girder Köprüsü	131. ve 133. km.'de 410 m. ve 136 m. Uzunluğunda İki Tünel	44.km.'de 140 m. Uzunluğunda, 147.km.'de 200 m. Uzunluğunda ve 147,5. km.'de Tünel	157,8. km.'de 2x20 m. köprü			211.km.'de Hatap Köprüsü, 115 m. Uzunluğunda Tünel				
Viyadük		128,5 km.'de 4x30 m.+10 m 129.5 km.'de 6x30 m.	147.5 km. 6x30 m								

(Kaynak: Geographical handbook series: Turkey, Vol. II, 1943: 326-327)

Balıkesir-Bandırma arasındaki karayolu bağlantısının olduğu, tamamı sağlam vaziyette ve 14 tona kadar yük taşıma kapasitesine sahip köprüler bulunduğu, her mevsim kullanıma uygun olduğu, genelde düz bir hatta üzerinde ilerlediği sadece Balıkesir yakınlarında 800 fit yüksekliği aştığı, Susurluk yakınlarında Yahyaköy Köprüsünden geçtiği, yolun Manyas Gölünün doğu tarafından devam ederek Simav Nehrine dökülen Karadere üzerinde 1937 yılında inşa edilmiş olan 98 uzunluğunda olduğu ve 6 beton ayağı bulunan bir köprüden devam ettiği, yolun Göbel yakınlarında bulunan ve Simav vadisine uzanan tepelerden geçtiği, Göbel’de, Mustafakemalpaşa’dan gelen yol ile birleştiği, burada 1938 yılında inşa edilen ve her bir ayağı 79,98 ve 79 fit ölçülerinde üç beton ayağı bulunan bir köprü olduğu belirtilmiştir. Yolun Bandırma’dan sonra Erdek ve Gönen’e giden iki yol olduğu, biri Edincik’ten diğeri Kapıdağ kanalından (günümüzde Düzler olarak bilinen mevki) geçen bu yollar sayesinde yakın limanlarla irtibat kurmanın mümkün olduğu ifade edilmiştir (*Geographical handbook series: Turkey Vol, II, 1943: 421*).

Karacabey-Göbel: Karacabey yolunun, Bandırma-Bursa anayolundan ayrılarak bataklık gibi olan oavadan Manyas ve Apolyont Gölleri arasından geçerek Mustafakemalpaşa’ya gittiği, burada Kirmasti Nehrinin bulunduğu, yolun ovanın güney ucunu takip ederek Simav Nehrinin bir kolu üzerinden batıya doğru geçtiği Göbel yakınlarında Balıkesir-Bandırma arasındaki demiryolu ve karayolu ile birleştiği, Türkiye tarafından hazırlanan haritalarda işlek bir karayolu olarak gösterilen hattın, büyük ihtimalle arabalarla ve sadece kuru havada geçilebilecek durumda olduğu belirtilmiştir (*Geographical handbook series: Turkey, Vol. II, 1943: 419-420*).

Simav-Karacabey karayolu üzerinde bulunan, ahşaptan yapılan ve betonla güçlendirilmesi 1940 yılında tamamlanan Hanifedere köprüsünün, 45 yard (1 yard=0,9144 metre) uzunluğunda, 42, 50 ve 41 fit açıklıkların bulunan üç ayağı bulunduğu, köprü üzerinde yolun 16 fit genişliğe ulaştığı ifade edilmiştir (*Geographical handbook series: Turkey, Vol. II, 1943: 422*).

Resim 1:Hanifedere köprüsü



Kaynak: (*Geographical handbook series: Turkey, Vol. II, 1943: 419.*)

Edremit-İzmir: Edremit ile İzmir arasında bulunan yolunun stratejik bir önemi olduğu, yolun Edremit’in doğusundan Havran Nehri ovasına doğru güneybatı yönünde ilerlediği, pek çok taş ve beton köprü vasıtasıyla akıntıların üzerinden geçtiği, Burhaniye yakınlarında 1937 yılında tamamlanmış olan 82 yard uzunluğunda ve 7 köprü ayağı bulunan bir köprüyü geçtiği, Edremit Körfezinin güney sahilini takip ederek ilerlediği, Bağlar Burnu ve Boz Burunlardan geçerek tekrar sahil hattına döndüğü Mosko Adalarının karşısında Ayvalık küçük limanına ulaştığı, Ayvalık’tan sonra güneydoğuya dönerek sahilden 4 mil içeriden Altınova ovasından Dikili’ye ulaştığı belirtilmiştir (*Geographical handbook series: Turkey, Vol. II, 1943: 423*).

Balıkesir-Çanakkale: Eserde, Balıkesir-Çanakkale arasındaki yolun bölgedeki en önemli ve bakımlı yollardan biri olduğu, yolun bazı yerlerinde iki-üç şeritli geçişe müsait olduğu, tüm eski köprülerin yerine modern köprüler yapıldığı, düzenli olarak yapılan otobüs seferi ile 7 saatte Balıkesir’e veya Çanakkale’ye gitmenin mümkün olduğu, Çanakkale’den itibaren yolun, yayla kenarı boyunca Koca Nehrin ağzını takip ederek yaylayı geçip Çan’daki Kan (Kocabaş) Nehrine ulaştığı, bu bölümde, büyük köprülerin yanı sıra, tamamı taş veya betondan yapılmış on köprü bulunduğu, yolun Yenice’ye doğru

devam ederek, Gönen Çayını geçip Balya'ya ulaştığı, burada güneye dönerek Ilica-Balıkesir yolunu Balıkesir'in 21 mil batısında Kocaafşar vadisinde karşıladığı, Çan ile Balıkesir arasındaki bölümde biri büyük olmak üzere, taş ve betondan yapılmış yetmiş köprü bulunduğu, bunlardan 43'ünün Çan ve Balıkesir arasında bulunduğu ve büyük oranda taştan yapıldığı, ayrıca yolun eğimli olduğu yerlerde, yolun su basmasını önlemek için köprülerden ziyade büyük menfezler inşa edildiği belirtilmiştir(*Geographical handbook series: Turkey, Vol. II, 1943:416-417*).

Ulaşım imkanları hakkında bilgiler verildikten sonra her kaza hakkında ayrı ayrı değerlendirme yapılmıştır. Değerlendirmelerde kazaların sosyal ve ekonomik yapıları, nüfus durumu, coğrafi durumu, sanayi ve tarım ürünleri üzerinde durulmuştur.

Balıkesir kaza merkezi: (Antik Dönemdeki adı: Hadrianotherae), 39° 39' Kuzey, 27° 53' doğu enlem ve boylamında bulunan şehrin denizden 430 fit yüksekte olduğu, 1935'te nüfusu 26.700 olan şehrin önemli bir demiryolu ve karayolu merkezi olduğu, tren istasyonu bulunan kazanın Bandırma, İzmir ve Eskişehir ile demiryolu, Edremit, Çanakkale, Karabiga, Bandırma, Kepsut, Sındırgı ve Soğucak'a karayolu bağlantısı olduğu, kışla, hastane, İtalyanlar tarafından işletilen orta ölçekli bir elektrik istasyonu, Ziraat, İş ve Osmanlı Bankası şubeleri ile 6 adet otel, çoğu 1896 yılında meydana gelen depremden sonra inşa edilmiş birkaç cami ile Selçuklular döneminde inşa edilmiş olan büyük bir kapalı çarşısı bulunduğu belirtilmiştir. Kuzey-güney 12.5 mil, doğu-batı 9.5 mil genişliğinde verimli bir ovanın batı köşesinde kurulan şehrin kuzeyinden ovaya doğru akan, yazın kuruyan, Susurluk çayının doğusuna dökülen bir ırmak bulunduğu, meyve bahçeleri ile üzüm bağlarının yoğun olduğu, hububat, tütün, afyon ve pamuk üretiminin yaygın olduğu, un değirmenleri, tahta kesme atölyeleri, tabakhaneler, tekstil fabrikaları, demir atölyeleri ile 1.000 tonluk bir tahıl ambarı bulunduğu, kurşun, çinko, arsenik, demir ve gümüş madenlerinin çıkartıldığı, şehrin içme suyu ihtiyacının kuyulardan ve şehrin 12.5 mil kuzeydoğusundan şehre getirilen kaynaktan karşılandığı ancak yazın içme suyu sıkıntısı çekildiği, şehrin 7 mil güneydoğuda Bostanlı'da hava pisti olduğu ifade edilmiştir(*Geographical handbook series: Turkey, Vol. II, 1943: 195, 526-527*).

İngiliz Donanma İstihbarat Birim tarafından 1919 yılında hazırlanan kitapta, Balıkesir'in nüfusu hakkında aşağıdaki bilgiler verilmiştir:

Tablo 2: Balıkesir kazası 1912-1914 yıllarına ait nüfus istatistiği

Kaza	Yıl	Türk	Rum	Ermeni	Bulgar	Diğer Milletlerden	Toplam
Balıkesir	1912	103.624	16.184	2.574			122.382
	1914	156.092	2.655	2.966		31	161.744
Ayvalık	1912	89	46.130				46.219
	1914	454	31.035				31.894
Kemer	1912	12.549	7.239	9			19.797
Edremit	1912	27.393	13.033			32	40.458
	1914	30.846	9.699	41		40	40.626
Erdek	1912	5.418	54.700	952		1.083	62.153
	1914	15.232	31.035	1.094		305	47.666
Gönen	1912	25.601	2.850	44			28.495

	1914	34.979	2.251	53		340	37.623
Bandırma	1912	36.976	9.610	3.879	1.635	915	53.015
	1914	41.146	11.507	4.189		2.583	59.425
Bigadiç	1912	12.771	-	29			12.800
Sındırgı	1912	22.430	1.200	8			23.638
	1914	27.095	1.130	20		2	28.247
Balya	1914	33.680	3.266	298		3.650	40.894
Burhaniye	1914	20.280	4.514	43		14	24.851
Toplam	1912	246.851	150.946	7.495	1.635	2.030	408.957
	1914	359.804	97.497	8.704		6.965	472.970

(Kaynak: *A handbook of Asia Minor, 1919:294, 307.*)

Balıkesir ve kazalarına ait nüfus verilerinin kaynağı belirtilmemiş olmakla birlikte ifade edilen rakamların döneme ait salnamelerindeki bilgilerle uyumlu olduğu görülmektedir. Örneğin, Hüdavendigâr Vilayet Salnamelerindeki bilgilere göre Türk-Müslüman nüfusun az olduğu Ayvalık kazasının 1890 yılında toplam nüfusu 20.630 olup, Müslüman nüfus sayısı 170 idi. 1907 yılına gelindiğinde toplam nüfus 23.309'a yükselmiş, Müslüman nüfus ise 89'a düşmüştür. (Mutaf, 2003:74)

İngiliz Donanma İstihbarat Birim tarafından hazırlanan kitapta, Balıkesir'in ticari durumu hakkında aşağıdaki bilgiler verilmiştir;

Tablo 3: 1943 yılı itibariyle Balıkesir'e bağlı kazaların ithalat ve ihracat durumu (pound hesabıyla)

	Yıl	Ayvalık	Bandırma	Burhaniye	Erdek	Ilıca (Akçay)	Marmara
İthalat	1936	45.465	8.857	4		131.009	
	1937	40.554	229			150.555	
	1938	49.547	41.916			94.136	
	1939	26.337	44.596			35.321	
	1940	40.815	28.201			11.381	
İhracat	1936	108.820	1.076.987	19.361	11.244	709.273	20.027
	1937	212.162	1.103.131	17.861	604	1.387.376	30.206
	1938	261.635	1.572.476	27.978	1.929	699.223	51.939
	1939	765.954	7.010.150	3.695	59.321	848.318	59.321
	1940	128.416	2.007.989	20.346	20.346	116.176	27.566

(Kaynak: *Geographical handbook series: Turkey, Vol. II, 1943:599-600.*)

Yukarıdaki tablodan yola çıkarak ithalatta 45.000 pound civarında bir rakamı yakalayan Ayvalık'ın öne çıktığı, ancak savaş yıllarında Bandırma'dan yapılan ithalatın Ayvalık'tan yapılan ithalat rakamlarına yaklaştığı, ihracatta ise bir milyon poundun üzerinde bir rakama ulaşan Bandırma'nın açık ara önde olduğunu söylemek mümkündür.

Ayvalık: (Aivali; Yunancada: Kydoniai; Antik Dönemde: Cisthene). 39° 19' kuzey, 26°43' doğu enlem ve boylamında bulunan şehir merkezinin nüfusu 1910 yılında 21.000 civarında iken 1943 yılında 13.100 civarına düştüğü, orta ölçekli bir elektrik istasyonu ile İş, Ziraat ve Osmanlı Bankalarının birer şubesi olduğu, oldukça geniş bir ön cepheye sahip 5-6 kulaç (1 kulaç=1,8288 metre) derinliğinde bir limanı olduğu, gemilerden yüklerin limandan yaklaşık 50-100 yard uzakta tombazlarla boşaltıldığı, limanın günlük kapasitesinin iki ton olduğu, kötü bir karayolu kuzeydoğudan Edremit, Burhaniye'ye, güneydoğudan bir başka yol ile Dikili, Bergama ve İzmir'e bağlantısı olduğu, İzmir, Midilli, İstanbul, Limni, Dedeağaç ve Selanik'e de vapurla gitmenin mümkün olduğu belirtilerek şunlar ifade edilmiştir:

“Mekan: Kasaba, Ayvalık körfezinin doğu tarafında yer alıyor. Mosko Adaları tarafından korunuyor. Batıya doğru olan yarımada fundalıkla kaplı. Birkaç çam ve bataklık var. Güneydoğu'ya doğru verimli ve tarım yapılan bir düzlük var. Doğu ve kuzeydoğuya doğru olan tepelerde birçok zeytin ağacı var. Havası güzel. Kasaba, eskiden Midilli Adası zenginlerinin uğrak yeriymiş. Su, iki sağlam kaynaktan ve kuyulardan geliyor. İaşesi bol.

Ticaret: Kasaba, 1781 yılında ayrıcalıklı Rum yerleşimi olarak tekrar kurulmuş ama 1821 yangınında yok olmuş. 1850'de tekrar inşa edilmiş ve 1922'de boşaltılmış. Birkaç zeytinyağı atölyesi var. Bunlarda Anadolu'nun en iyi zeytinyağı üretiliyor. Sabun fabrikaları, tabaklama atölyesi, damıtma tesisleri, un değirmeni, tuz madeni, granit ocağı bulunuyor. Yerel tahıl ve odun kaliteli. Birçok balıkçı teknesi var. Kaşar peyniri yerel olarak üretiliyor. Temel ihracat ürünleri besin. Özellikle İzmir ve İstanbul'a balık gönderiliyor. Meyve, meşe palamudu, tütün, deri. İthal ettiği ürünler işlenmemiş deri, şeker ve buğday” (Geographical Handbook Series: Turkey Vol. II, 1943: 75).

1919 yılında basılan coğrafya el kitabında Ayvalık'ın ithalat ve ihracat durumu hakkında aşağıdaki bilgiler verilmiştir;

Tablo 4: 1907 yılında Ayvalık'tan ihraç edilen ürünler

Ürün	Ton	Kıymeti (Pound)
Yağlar	6.780	207.400
Un	3.970	79.000
Sabun	1.895	60.320
Tabaklanmış deri	349	48.872
Meşe Palamudu	1.140	10.144
Küspe	2.980	4.776
Nohut	225	4.365
Şarap ve içecekler	132	3.860
Kuru Üzüm	74	570
Toplam		419.307

(Kaynak: A handbook of Asia Minor, 1919:323.)

Tablo 5: 1911 yılında Ayvalık'tan ihracat yapılan ülkeler

Ülke	Kıymeti (Pound)
Bulgaristan	32.508
Romanya	20.113
Fransa	17.500
Mısır	2.100
İngiltere	1.950
Yunanistan	526
Rusya	30
Diğer ülkeler	3.000
Toplam	77.727

(Kaynak: *A handbook of Asia Minor, 1919: 323.*)

Bandırma:(Banderma, Panderma, Antik Dönem: Panormus), 40° 21' kuzey, 27° 58' doğu enlem ve boylamında bulunan şehrin denizden 125 fit yüksekte olduğu, şehir merkezinde 13.300 kişinin yaşadığı, 1874 yangınından sonra önkısmı eğimli geniş caddelerle ve Haydar Çavuş Camisi'nin etrafında geniş bir meydan ile şehrin tekrar inşa edildiği, eski Hristiyan Mahallesi'nin kuzeydoğuda bulunan yükseklikte yer aldığı, Ziraat ve Osmanlı Bankalarının birer şubesi olduğu, 4 otel, kışla, meteoroloji istasyonu, orta ölçekte elektrik istasyonu bulunduğu, Marmara denizinin kuzeydoğusuna doğru açılan ve kuzeybatıdan Erdek yarımadası ile korunan bir limanı olduğu, limanın İstanbul ile Batı Anadolu arasındaki deniz trafiği için önemli bir istasyon olduğu, içme suyunun bol ancak biraz tuzlu olduğu, kaliteli içme suyunun Erdek yarımadasındaki Magrurdağ'dan boru ile getirildiğini, şehrin batısında 650 tonluk bir su deposu olduğu, tren istasyonu girişinde küçük bir tünel olduğu, kuzeydoğuya doğru uzanan 900 m uzunluğunda küçük bir uzatma hattı bulunduğu, hattın son 500 metresinin çift hat olduğu, ahşap ve taş iskele hizmet ettiği, bir tamir atölyesi bulunduğu, tren istasyonunda içme suyu bulunduğu belirtilerek şunlar ifade edilmiştir;

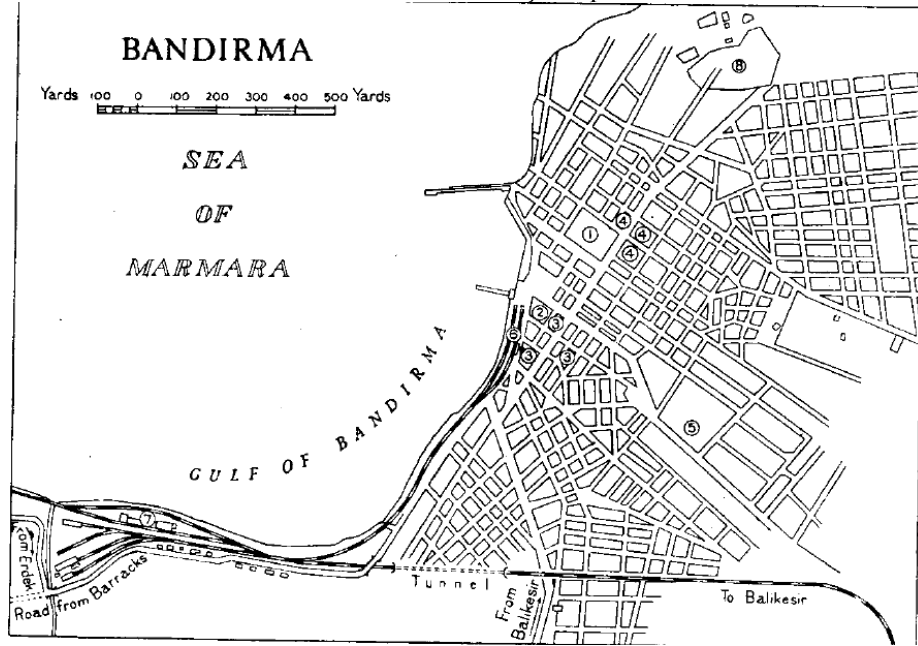
“Ticaret: Etrafı eskiden üzüm bağları, meyve bahçeleri ve bahçelerle çevrili, verimli ve zengindi. Rumların ve Ermenilerin gönderilmesi nüfusunu ve faaliyetlerini azalttı. Yine de hala hububat, keten, kuru meyve, zeytinyağı, fasulye, balık, yumurta, kümes hayvanı, bal ve Balıkesir bölgesinden sığır/büyükbaş hayvan (1936'da 49.263 baş) ihraç ediyor. Bunların yanında Susurluk yakınlarında boraks madeni çıkıyor. 40 mil güneye doğru taş ocakları, çimento fabrikası, cam fabrikası, orta ölçekli elektrik istasyonu var. Devlete ait bir şeker fabrikası inşa edilmesi planlanıyor. Yakacak ve kereste Kapıdağ'dan, Manyas Gölü'nün güneyindeki tepelerden ve Mustafakemalpaşa'dan elde ediliyor. Yazın, daha çok Kapıdağ kanalı taraflarında sıtma görülebiliyor.

Liman: Gemilerin demirleme yeri doğu tarafından kasabanın üzerine doğru olan tepeler tarafından korunuyor ama kuzeydoğudan gelen ağır rüzgarlara açık ve biraz da akım var. Liman, ön cephesi kuzey ucunda 7-10 kulaç derinliğinde uzunluğu 820 fit olan bir dalgakıranla ekipmansız olarak oluşturulmuş. Garla demiryolu bağlantısını sağlayan 300 fit uzunluğunda bir taş iskele var. Daha güneyde 50 fit kadar ahşaptan indirme bölgesi var. Ama yükleme ve boşaltma işleri daha çok tombazlarla yapılıyor. Sağ açılı uzatma şeklinde 650 fit uzunluğunda yeni bir iskele inşa ediliyor. Denize doğru 27 fit gidecek. Nisan 1942'de tamamlanması bekleniyor. Kasabanın batısına doğru 328 fit uzunluğunda fakat sadece 3 fit denize doğru bir iskele bulunuyor. Yanında demiryolu var. Depo ve mağazalar kasabanın deniz

cephesine doğru inşa edilmiş. Bu demiryolu iskelesinin geniş bir hangarı bulunuyor. Vasıfsız işçi ve liman işçileri bolca bulunuyor. Marangoz ve taşocağı işçisi bulunabilir.

Ulaşım: Bir devlet demiryolu Bandırma'yı Balıkesir yoluyla İzmir ve güneye, Kütahya Eskişehir, Ankara ve Konya ile bağliyor. Kısa bir tünel yoluyla demiryolu kasabanın güneybatı kıyısında gara ulaşıyor. Tâli hatlar, motor hangarları, tamir atölyeleri, iskele, kömür deposu var. Deniz tarafında tek bir hat var. Kötü bir motorlu taşıt yolu Bandırma'yı Karacabey, Bursa, Mudanya ve Mustafakemalpaşa'ya bağlıyor. Daha iyi durumdaki bir yol güney-güneydoğuya Susurluk, Balıkesir ve güneye bağlıyor. Manyas Gölünün iki tarafından da yol ilerliyor. İki kısa yol Erdek'in kuzeydoğusuna ve Edincik'in doğusuna gidiyor. Bu yol sadece kuru havalarda kullanılacak Gönen, Balya, Biga, Çanakkale, Bayramiç ve Edremit'e giden yolla birleşiyor. Ama çok az kullanılıyor. Uzun demiryolu rotasına bir alternatif olarak normal zamanlarda İstanbul'a her gün vapur gidiyor" (Geographical Handbook Series: Turkey Vol. II, 1943: 56-57, 3270).

Resim 2: Bandırma şehir planı



1-Hükümet Konağı, 2-Cami, 3-Hotel, 4-Kışlalar, 5-Garaj, 6-Tren İstasyonu, 7-Tahıl Siloları, 8-Mezarlık (Kaynak: Geographical handbook series: Turkey, Vol. II, 1943: 57.)

1943 yılında basılan coğrafya el kitabının II. cildinin diğer yerlerinde Bandırma'da, Marmara bölgesindeki en önemli Yunan kolonilerinden olan Antik Kizikos şehrinin bulunduğu, Kapıdağ'ın 2.620 fit yükseklikte olduğu, bütün yarımadaı dolaşan bir karayolu olduğu, Kapıdağ ile Bandırma arasında bağlantıyı sağlayan bir mil genişliğinde bataklık bir kanal bulunduğu ifade edilmiştir (Geographical handbook series: Turkey, Vol. I, 1942:59,125).

1919 yılında basılan coğrafya el kitabında Bandırma'nın ekonomik durumu hakkında bilgi verilmiştir. Bandırma'dan İstanbul, Odesa ve Mısır'a zeytinyağı, Balıkesir üzerinden afyon ve pamuk, Balat üzerinden mazı ihraç edildiği, ihraç edilen tütünün kalitesinin düşük olduğu, İstanbul'a önemli sayıda koyun ve sığır ihraç edildiği ifade edilerek ithalat ve ihracat durumu hakkında aşağıdaki bilgiler verilmiştir;

Tablo 6: Bandırma Limanından yapılan ihracatın yıllara ve ürünlere göre dağılımı

Ürün	Ton/Yıl	Ülke
Borasit	16.000 ton (1913)	İngiltere
Buğday	6.000 ton (1901)	İtalya ve Oniki Ada
Fasulye	10.000 ton (1901)	İngiltere, Almanya, Fransa
Mısır	22.000 ton (1901)	İngiltere, İtalya, Fransa, Almanya
Yulaf	6.000-9.000 ton (1901)	Fransa ve İtalya
Arpa	1.000 ton (1901)	İngiltere
Susam	500-700 ton (1901)	(İstanbul yerel tüccarlar)
Keten Tohumu	15.000 çuval (1901)	İngiltere
İpek	120 ton (1913)	Milan, Lyon, Marsilya
Yumurta	3.000.000 adet	Fransa, Avusturya
Yün	50.000-60.000 okcs (?)	Almanya, İngiltere

(Kaynak: *A handbook of Asia Minor, 1919: 322*).

Gerek 1919 yılında basılan coğrafya el kitabında gerekse 1943 yılında basılan kitapta Bandırma yakınlarında çıkartılan borasit madeni hakkında ayrıntılı bilgiler verilmiştir. Borasit madeni 1815 yılında keşfedilmiş, 1865 yılından itibaren işletilmeye başlanmıştır. 1887 yılında ise, daha sonra dünya çapında bir kartel haline gelen İngiliz Borax Consolidated Ltd. isimli şirket tarafından işletilmeye başlanmıştır (Korkmaz, 2006 : 64).

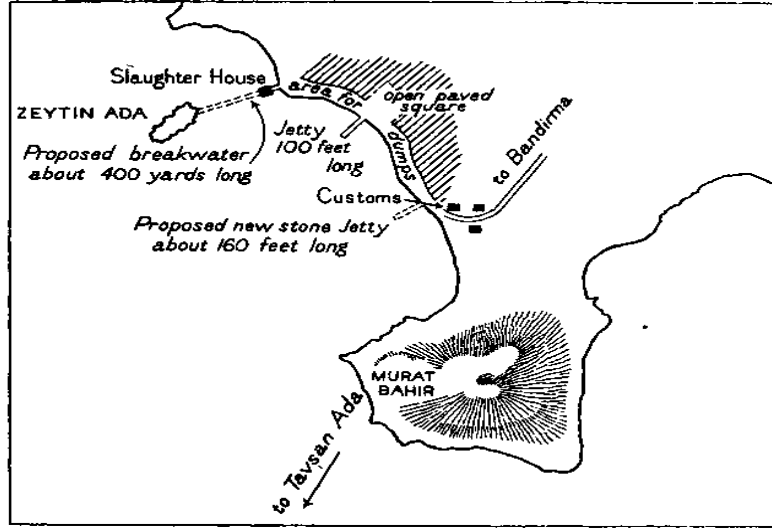
1919 yılında basılan kitapta pandermitin, borax ve kalsiyum tetraborate karışımından meydana gelen bir maden olduğu, Susurluk Çayı üzerinde bulunan Sultançayır'da çıkartıldığı, Bandırma limanından ihraç edildiği ve bu nedenle pandermite adını aldığı, ilk yıllarda 200 ton pandermite üretildiği, işletmenin 1903 yılında Amerikalı bir şirketin eline geçmesi ile birlikte üretimin yıllık 6.000 tona çıktığı ifade edilmiştir (*A handbook of Asia Minor, 1919:139*). 1943 yılında basılan II. ciltte ise pandermite/borasit madeni üretiminde Türkiye'nin ABD ve Çin'den sonra üçüncü sırada yer aldığı, sadece Susurluk'un 40 mil güneyindeki Sultançayır'da çıkartıldığı, madenin Borax Consolidated Ltd. Şirketi tarafından işletildiği, 1938 yılında 4.000 ton, 1939 yılında 15.200 ton üretim yapıldığı, Almanya'nın talebi azaldığı için 1942 yılında maden üretiminin durma noktasına geldiği belirtilmiştir (*Geographical handbook series: Turkey, Vol. II, 1943: 129*).

Burhaniye (Kemer): 39° 30' kuzey, 26° 59' doğu enlem ve boylamında, Edremit Körfezinin güney ucuna yakın Yaylacık Dağının kuzeybatısına doğru akan Karasu Nehrinin sağ tarafında bulunan şehrin nüfusunun 5.600 olduğu, Ziraat Bankasının bir şubesi ile küçük bir elektrik istasyonu bulunduğu, doğuya doğru uzanan ve 7 mil uzunluğundaki ovada tarım yapıldığı, yerel ürünlerin dışında özellikle zeytin, zeytinyağı ve meşe palamudu ihraç edildiği, bir kısmı kayalık olan küçük bir limanı olduğu, körfezin girişinde gemilerin yüklerini indirebildiği, kuzeydoğuda Edremit'e ve güneybatıda Ayvalık'a üzerinden Bergama ve Dikili'ye giden ve kötü durumda bir karayolu bulunduğu ifade edilmiştir (*Geographical handbook series: Turkey, Vol. II, 1943: 77*).

Erdek: (Artaki, Antik Dönem: Artace). 40° 24' kuzey, 27° 47' doğu enlem ve boylamında bulunan şehrin Marmara Denizinin güneyinde Kapıdağ yarımadasının güneybatı yamaçlarında kurulduğu, Erdek Körfezinin kuzey kıyılarına üstten bakan korunaklı bir balıkçı kasabası olduğu, birkaç cami ve 1.200 ev olduğu, Kapıdağ yöneticisinin oturduğu yer olmasına rağmen sokakların kötü ve kirli olduğu, ekim ve hasat zamanı dışında, liman işçileri ve taşocağı işçileri hariç vasıfsız işgücü bulmanın mümkün olduğu, Kasabanın güney ve kuzeyindeki şelale ve akıntılardan şehre içme suyu temin edildiği, su sıkıntısı olmadığı, başta üzüm, özel bir çeşit beyaz şarap ve taze balık olmak üzere pek çok ürünün İstanbul'a ihraç edildiği, şehirde deniz üssü bulunduğu, kışın kuzey ve kuzeydoğudan sert rüzgarların etkili olduğu, güney ve batı rüzgarlarınının kışın yağmur getirebildiği, yazın ise rutubetli ve kapalı havaya neden olduğu, önemli bir ticaret merkezi olan Bandırma'ya ve Edincik üzerinden Gönen'e karayolu ile bağlı olduğu ifade edilerek limanı hakkında şu bilgiler verilmiştir;

“Limn: Erdek Körfezi büyük bir limana sahip. Güneybatı hariç her açıdan korunaklı. Körfez, güneydeki dağlık burun tarafından oluşturulmuş. Burada harabe halindeki Seyitgazi Kalesi bulunuyor. Murat Bahir, Tavşan Adası ve Zeytin Adası arasında 10 kulaçlık bir liman var. Bunu, anakara ile 400 yard uzunluğunda bir dalgakıran aracılığıyla birleştirme projesi var. Küçük ama korunaklı bir liman, güney-güneybatıya bakıyor. 100 fit uzunluğundaki dalgakıran tarafından korunuyor. Kasabanın taşla döşenmiş meydanında denize dönük tarafta 100 fit uzunluğunda küçük ahşaptan bir mendirek var. Derinliği 17 fit. 1941-1942 kışında büyük hasar görmüş. Daha büyük bir mendirek için iki proje var. Kaldırmak için araç yok ama açık ön cephe, depolamayı kolaylaştırıyor. Erdek'in güneydoğusunda Edincik İskelesi var. Körfezin karşı ucunda. Küçük bir iskele ve karaya doğru uzanan ucunda bir kare şeklinde bir bina var” (Geographical handbook series: Turkey, Vol. II, 1943:61-62).

Resim 4: Genel hatlarıyla Erdek haritası (ölçeksiz)



(Kaynak: Geographical handbook series: Turkey, Vol. II, 1943:61.)

Resim 5: Erdek körfezinden bir görünüm



(Kaynak: *Geographical handbook series: Turkey, Vol. I, 1942: 57.*)

Kitapta, Erdek'e komşu adalar hakkında da bilgiler verilmiştir. Kapıdağ yarımadasının batıya doğru olan kısmında, dört adadan oluşan Paşalimanı Adaları bulunduğu, Paşalimanı Adasının Kapıdağ Yarımadasından bir mil genişliğinde Rhoda kanalıyla ayrıldığı, kuzeybatıda bütün rüzgarlara karşı korunaklı bir iskelesi olduğu, bütün koylarında demirleme imkanı olduğu, adaların 3 mil daha kuzeyinde Marmara Adası yer aldığı, bunların hepsinin Kapıdağ'ın kırılmış ve suyun altına girmemiş parçaları olduğu, Avşa Adasının neredeyse Paşalimanı Adası ile aynı büyüklükte olduğu, tarım yapılan arazinin az olduğu, kıyıları kayalık olduğu için iskele kurulamadığı, Avşa'nın bir mil kadar kuzeybatısında Ekinlik Adasının bulunduğu, kıyılarının kayalık ve limansız olduğu, Paşalimanı Adalarını oluşturan Koyun Adasının, 4 adadan en küçüğü olduğu, Paşalimanı koyunun kuzeybatısında bulunduğu etrafının taşlık olduğu, Marmara Adasının, deniz üzerindeki en büyük ada olduğu ve Marmara Denizine adını verdiği, ünlü mermer ve taş ocaklarından bazılarının hala işletildiği, adanın kuzey tarafının çorak ve beyaz mermerden oluştuğu, güney yarısının granit kayalardan ve yüksek vadilerden oluştuğu, tarım arazisinin çok az olduğu, kıyılarda falezler ve sarp kayalıklar bulunduğu tek korunaklı limanın, adanın kuzeydoğusundaki Pulat koyunda olduğu ifade edilmiştir.

Resim 6: Marmara adasından bir görünüm

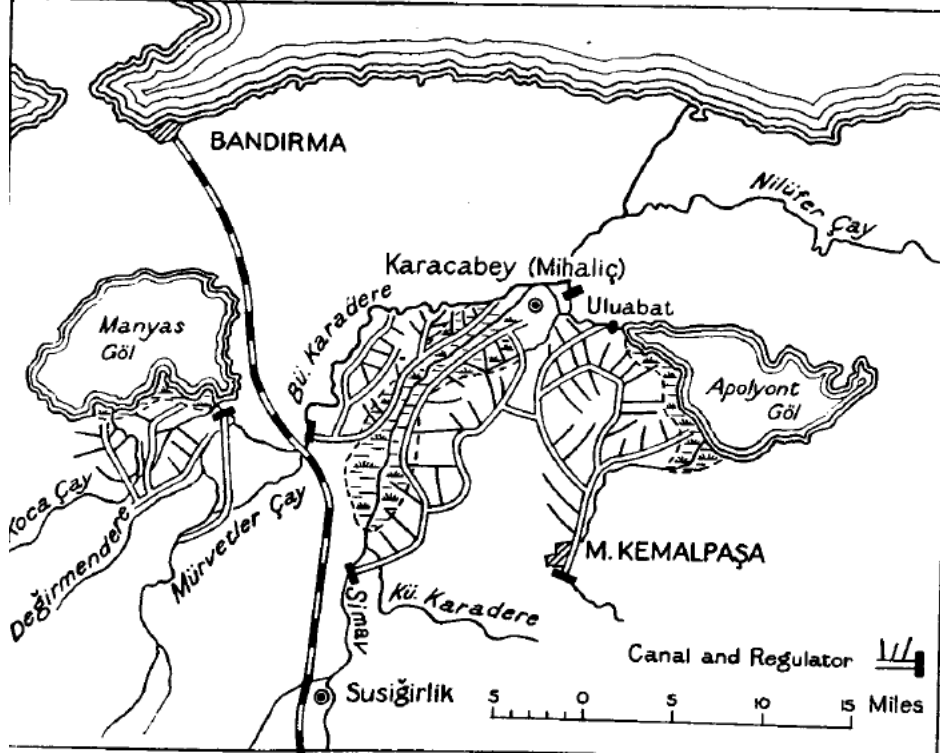


(Kaynak: *Geographical handbook series: Turkey, Vol. I, 1942: 55.*)

Kitapta, Gönen ile ilgili çok az bilgi verilmiştir. Maldere Burun'un batısında sularını Çanakkale dağlık burunlarından toplayan Gönen Nehrinin küçük bir delta oluşturduğu, bu deltanın Tahir Ovası'na kadar genişlediği, sahilde tepeler, denize dik gelen uçurum ve falezlerin bulunduğu, iç bölgede Kocabaş

Ovası'nın yer aldığı, sahile yakın kısımlarında kumlu plajların arkasında lagünlerin bulunduğu, Kocabaş ovasının ötesinde 660 fit yüksekliğinde falezlerin olduğu, yakınında Karabiga koyu ve koyun batısında kurulan Karabiga Köyü bulunduğu, koyda 210 fit uzunluğunda bir dalgakıran ve limanı mevcut olduğu, ticaret yoğunluğunun düşük olduğu, limanın daha çok ihracat için kullanıldığı, sakin havalarda gemilerin kumlu sahile yanaşabildiği, Karabiga'nın karayolu ile Biga'ya sahil yoluyla da Edincik'e bağlandığı belirtilmiştir (*Geographical handbook series: Turkey, Vol. I, 1942:59*).

Resim 7: Apolyont-Manyas gölü bölgesinde sulama sistemi



(Kaynak: *Geographical handbook series: Turkey, Vol. II, 1943: s.154.*)

Susurluk: 39° 54' kuzey, 28° 10' doğu enlem ve boylamında bulunan şehrin, Simav Nehrinin batı kıyısında ve Manyas ile Apolyont Göllerinin bulunduğu ovaya nehrin açıldığı yerde kurulduğu, deniz seviyesinden 125 fit yüksekte olduğu, 1935 yılı itibariyle şehir merkezinde 5.550 kişinin yaşadığı, kazada bir çok han bulunduğu, canlı bir ticaret hayatı olduğu, buğday ticaretinin merkezi olduğu, Bandırma-Balıkesir demiryolu hattında yer alan şehirde bir tren istasyonu bulunduğu, güneybatıda Balıkesir'e, kuzeyde Bandırma'ya ve doğuda bir hatla Mustafakemalpaşa'dan Karacabey ve Bursa'ya doğru uzanan bir karayoluna sahip olduğu belirtilmiştir (*Geographical handbook series: Turkey, Vol. II, 1943:585-586*).

Sonuç ve öneriler

İngiltere'nin I. ve II. Dünya Savaşı yıllarında hazırladığı coğrafya el kitapları, sadece İngiliz ordusunun çıkarlarına hizmet etmemiş, savaş sonrasında kamuoyu ile paylaşılan kitaplar sayesinde pek çok akademi bilgi, bilim dünyasının kullanımına sunulmuştur. I. Dünya Savaşı yıllarında yazılan coğrafya el kitaplarının bir devamı şeklinde II. Dünya Savaşı sırasında hazırlanan kitaplar, Oxford ve Cambridge Üniversitelerinde alanında uzman akademisyenler tarafından kaleme alınmış, etkin bir denetim mekanizmasından geçirilerek basılmıştır. Kitaplar, her ne kadar İngilizlerin oryantalist bakış açısına ve askeri harekât sırasında ihtiyaç duyulacak konulara odaklanarak kaleme alınmışsa da, başta resmi veriler olmak üzere pek çok kaynaktan beslendiği için, son derece önemli bilgiler içermektedir. Kitaplarda yer alan ve büyük bir ciddiyetle çizilen haritalar, eklenen çizim ve fotoğraflar da, başka kaynaklarda bulunmayan görsel bir zenginlik katmaktadır.

Türkiye’yi konu edinen kitaplar, askeri stratejiyi coğrafya bilgileri ile birleştirmeyi amaçlayan, olası bir askeri harekatta subayların ihtiyaç duyacağı bilgileri, ordunun ihtiyaç duyacağı malzeme, gıda ve ulaşım imkanlarını önceleyen bir bakış açısıyla kaleme alınmıştır. II. Dünya Savaşı sırasında Türkiye’nin İngiltere ve Fransa ile ittifak anlaşması imzalamış olması, olası bir Alman saldırısında İngiltere ile birlikte hareket etme zorunluluğu, İngilizlerin Türkiye üzerine özellikle de Trakya ve Ege bölgesine odaklanmasına neden olmuştur. Gerek kendi istihbarat kaynaklarını gerekse “müttefikleri olan Türkiye’nin” resmi kaynaklarını kullanarak çok ayrıntılı metinler ve haritalar meydana getirmişlerdir.

Gerek coğrafi konumu gerekse de sahip olduğu limanları, kara ve demir yolları nedeniyle önemli bir konumda olan Balıkesir bölgesi, kitaplarda geniş bir şekilde ele alınmıştır. Bölgenin coğrafi yapısı, bitki örtüsü, iklim özellikleri hakkında genel bir bilgi verildikten sonra başta Balıkesir kaza merkezi olmak üzere önemli şehir ve kasabaları hakkında detaylı bilgiler aktarılmıştır. Özellikle kazaların ulaşım, üretim, ticaret, maden üretimi, limanların durumu hakkında detaylı bilgileriler verilerek, şehir planları, köprü ve yolları gösteren görseller eklenmiştir.

Her ne kadar kitaplarda yer alan harita ve bilgiler güncelliğini kaybetmiş olsa da, 1940’lı yıllarda ülkenin ve Balıkesir bölgesinin ekonomik durumu, üretim ilişkileri, kır yaşantısı, ulaşım altyapısı, ticari potansiyeli, madenlerin durumu, nüfus miktarı vb. pek çok konuya ilişkin önemli bilgiler aktarmakta, bu bilgileri önceki bilgilerle ve günümüzdeki verilerle kıyaslama imkanı vermektedir. Bu neden Balıkesir bölgesine yönelik yerel tarih araştırmalarında coğrafya el kitaplarının daha fazla kullanılması, hem başka kaynaklardaki bilgilerin doğrulanmasını hem de yeni bakış açıları getirilmesini sağlayacaktır.

Kaynakça

- Bezci, E. B. (2017). Biri bizi gözetlemiş: II.Dünya Savaşı Türkiye’inde İngiliz istihbaratı, *Toplumsal Tarih*, Sayı:277.
- Clout, H. ve Gosme, C. (2003). The Naval intelligence handbooks: a monument in geographical writing, *Progress in Human Geography*, 27/2.
- Gosme, C. (2000). The Naval intelligence geographical handbook series (Great-Britain, 1941-46): a description and a call for comments, *Cybergeog: European Journal Of Geography [Enligne]*, document 137, link: <http://journals.openedition.org/cybergeog/4460>, erişim tarihi: 3 Haziran 2023.
- Korkmaz, S. (2006). *Birinci Dünya Savaşı yıllarında Balıkesir’de sosyal hayat*. [Yüksek lisans tezi]. Balıkesir Üniversitesi.
- Mutaf, A. (2003). *Salnâmelere göre Karesi (1847-1922)*, Balıkesir, Zağnos Kültür ve Eğitim Vakfı.
- Naval Intelligence Division (1942). *Geographical handbook series: Turkey*, Vol. I, The University Press, Oxford.
- Naval Intelligence Division (1943). *Geographical handbook series: Turkey*, Vol. II, H.M. Stationary Office at The University Press, Oxford.
- Naval Staff Intelligence Department (1919). *A handbook of Asia Minor*, Volume I, General, London.

Etik kurul onayı

Çalışma anket, mülakat, gözlem, deney, görüşme vb. teknikleri kullanarak katılımcılardan veri toplanmasını gerektirmediğinden bu araştırma etik kurul izni gerektirmeyen çalışmalar arasında yer almaktadır.

Çıkar çatışması beyanı

Bu çalışmada herhangi bir potansiyel çıkar çatışması bulunmamaktadır.