



DERSAÂDET TİCARET ODASI GAZETESİ HABERLERİNE GÖRE OSMANLI EKONOMİSİ HAKKINDA KISA BİR DÖNEM ANALİZİ: 1885-1887

Şefik MEMİŞ¹

Öz

Birinci Meşrutiyet'in 23 Aralık 1876 tarihinde ilanı nasıl siyasi tarihimizde bir dönüm noktası ise aynı yıl 33 yıl sürecek Sultan II. Abdülhamid devrinin başlaması da Osmanlı İmparatorluğu ekonomisi için yeni bir deneyim ve dönemin başlangıcıydı. Çünkü onun döneminde daha da hızlanan sanayileşme ve ekonomik kalkınma gayretleri, düşünceden eyleme de geçiyordu. Öncelikle ticareti ve üretimi disiplin içinde geliştireceğine inanılan ticaret ve sanayi odalarının kurulması için çalışmalara girildi. Bunun neticesinde 1882 yılında aktif faaliyete geçen Dersaâdet Ticaret Odası, kendinden beklenen faaliyetleri, Arabistan'dan Balkanlar'a kadar uzanan geniş İmparatorluk coğrafyasında hayata geçirmeye başladı. Bu bağlamda Oda'nın önemli araçlarından biri de kendi adını taşıyan gazetesiydi. Gazete hem hükümet, hem de özel sektör cenahından gelen ekonomi ve ticaret ile ilgili haberleri yayınlıyor, böylece her türlü gelişmelerden tüccarların hızlıca haberdar olmasını sağlıyordu. Ayrıca yeni sektörler ve yatırımlar hakkında yaptığı bilgilendirmeler de teşvik vazifesi görüyordu. Bu yüzden, çalışmada, Dersaâdet Ticaret Odası gazetesinde tüccar gözüyle verilen haberler ışığında, Osmanlı İmparatorluğundaki ekonomik gelişmeler incelendi. Kategorik tasnife tabi tutulan haberlerin oluşturduğu perspektifle, İmparatorluk ekonomisi analiz edilmeye gayret edildi. Böylece sınırlı bir dönemi kapsamış olsa da, ilk kez Türk özel sektörünün Türkiye'deki gelişmelere nasıl baktığının fotoğrafı çekilmeye çalışıldı.

Anahtar kelimeler: Osmanlı özel sektörü, İstanbul Ticaret Odası, sanayileşme, Ticaret gazetesi.

A SHORT -TERM ANALYSIS OF THE OTTOMAN ECONOMY ACCORDING TO NEWSPAPER REPORTS OF THE DERSAÂDET (ISTANBUL) CHAMBER OF COMMERCE: 1885- 1887

Abstract

The declaration of the First Constitutional Monarchy on 23rd of December 1876 was a turning point in our political history. However, the beginning of the period of Sultan II. Abdülhamid in the same year and the following 33 years of his reign marked an important milestone in economic terms. During his reign the Sultan took concrete economic actions and industrialization efforts accelerated drastically in his time. First, trade and industry chambers were established with the aim to develop trade and production. As a result, the Dersaadet (Istanbul) Chamber of Commerce was established in 1882 and started to realize its activities. One of the important tools of the Chamber in this context was the Chamber's own newspaper. The newspaper published news about economy, trade, new sectors and investment opportunities, thus enabling merchants to be aware of all kinds of developments. This article examines the economic development in the Ottoman Empire in the light of the news presented in the Dersaadet (Istanbul) Chamber of Commerce newspaper. Thus, although only a limited period has been covered, this article analyzes for the very first time how the Turkish private sector saw and evaluated the economic developments in Turkey

Keywords: Ottoman private sector, Istanbul Chamber of Commerce, Industrialization, Trade newspaper.

¹ Dr. Öğr. Üyesi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, İşletme Fakültesi, İktisat Bölümü, ORCID 0000-0002-6926-2215, sefikmemis@yahoo.com

Başvuru Tarihi (Received): 30.09.2019 **Kabul Tarihi** (Accepted): 11.10.2019

Giriş

Yazının kamuoyunu güncel haberler aracılığıyla bilgilendirmesinin tarihi, insanlık tarihiyle karşılaştırıldığında çok kısadır. Buna karşın toplumsal yaşam; kitapların, dergilerin ve gazetelerin yazılı kültürün asıl unsurları olarak öne çıkmalarından bu yana çok hızlı bir değişim ve dönüşüm içine girmiştir. Hiç şüphesiz bu niteliğiyle birlikte süreli yayımlar, içinde yaşanılan çağın, ekonomik yaşamına ilişkin önemli verileri ve yorumlarını içerirler. Bu bağlamda Dersaadet Ticaret Odası gazetesi de, doğrudan doğruya tüccarın ve iş dünyasının sesi olması nedeniyle, ekonominin dinamiklerini ilk elden kamuoyuyla paylaşmanın aracı olmuştur. Elimizde Osmanlı ekonomisi üzerine yapılmış pek çok çalışma bulunmakla birlikte, doğrudan doğruya Osmanlı iş dünyasının sesine kulak vermiş olan çalışmaların sayısı sınırlıdır. Bu sınırlı yayınlardan biri de 5 Ocak 1885'te, yani Dersaadet Ticaret Odası'nın kuruluşundan üç yıl sonra yayınlanmaya başlayan Dersaadet Ticaret Odası gazetesidir. Hem Türkiye'de çıkan, hem de bir kurum tarafından yayınlanan ilk ekonomi yayını olarak kabul edilen Dersaadet Ticaret Odası gazetesi, özel sektörün ekonomiye bakışının bir ürünüdür. Bu çalışma, 19. yüzyılın son çeyreğindeki Osmanlı üretiminin ve sanayileşmesinin teşviki, uluslararası ekonomik koşulların ekonomi üzerindeki etkileri gibi konuların Dersaadet Ticaret Odası gazetesindeki yansımalarını ele almaktadır.

Dolayısıyla çalışmanın ortaya koyulma gerekçesi, dönemin ekonomik dinamiklerini ve temellerini çok daha iyi bir şekilde okuyabilmek amacına dayanmaktadır. Bu haberler dönemin ekonomik yaşamının fikir verici bir özeti vermenin ötesinde "anlaşılır ve ölçülebilir" bir şekilde yansıtmayı başarmaktadır. Bu yansımanın özünü, Osmanlı ekonomisinin yerli bir altyapıya kavuşturulması tasavvuru oluşturur. Diğer yandan ithal ürünlere olan talebin ülke içindeki üretime vurduğu darbe, küresel bir ekonominin koşullarını gösteren örnekler, şirket birleşmeleri ve kümelenmenin daha o günlerde öne çıkartılması gibi konular, Sultan II. Abdülhamid devrinin nasıl bir ruha ve niteliğe sahip olduğunun daha iyi anlaşılmasını sağlayacaktır.

Bu çalışmada gazetenin yayın hayatına başladığı 1885 yılından 1888 yılına kadar geçen üç yıl esas alınmış ve bu süre içinde yayınlanan sayılarda neşredilen haberler arasında ekonomiyle ilgili olanlar seçilerek gruplandırılmıştır. Bizatihi tüccarların dilinden ve kaleminden çıkan bu haberlerin yansıttığı Osmanlı ekonomisi, bu yöntemle birlikte çok daha iyi anlaşılacak ve farklı yönlerin daha iyi bir şekilde görülebilecektir. Oda gazetesinde sözkonusu üç yıl içinde yayınlanan haberler, ortak bir başlık altında tarafımızdan 8 kategoriye ayrıldı. Bu kategorileri şunlardır: "Bir Osmanlı Tekstil Merkezi Olarak Selanik, Şam Sabun ve Kumaş Sanayileri, Yerli Malların Mamulât-ı Ecnebiye ile İmtihanı, Osmanlı Terzilerinin Yabancı Hazır Giyimcilerle Mücadelesi, İran ve Kafkasya Transit Ticaretinin Merkezi: Trabzon, Bozkır Kasabası, İmparatorluğun Tiftik Merkeziydi, Tarımı Bekleyen Tehlike: Askerlik ile Kesret-i Baran ve Kuraklık, Ticareti Hızlandıracak Ulaşım Altyapısı."

1. Bir Osmanlı Tekstil Merkezi Olarak Selanik

Osmanlı sanayileşmesi ile ilgili birçok araştırma ve bilimsel makale kaleme alındı. Bu çalışmalarda sanayi devrimi ile birlikte Osmanlı'nın yaşadığı durum ile çağını yakalama gayreti sergilendi. Mevcut iktisadi durumun resmi çekildi. Ancak Osmanlı sanayileşmesiyle ilgili, spesifik örneklerle bile olsa, tüccarların, yani o dönem iş dünyasının nasıl yaklaştığına dair bir araştırma bulunmuyordu. İşte bu boşluğa dikkat çekme ve bu boşluğun önemini göstermesi bakımından Dersaadet Ticaret Odası Gazetesinde yer alan fabrikalaşmayla ilgili haberler, işlevsel bir rol oynayabilir. Çünkü bu haberler, tamamıyla profesyonel gazeteciler tarafından değil, çoğunlukla iş dünyasıyla ilgili kişiler ya da tüccarlar tarafından da kaleme alınmıştı. Dolayısıyla onların samimi görüş ve duygularını ifade ediyordu.

Ticaret Gazetesinin İmparatorluğun önemli şehirlerinde bulunan temsilcileri, gönderdikleri mektup-haberlerle vilayetlerin ekonomik nabzını tutuyorlardı. Bunlardan biri de Selanik muhbiri

(o dönem henüz jurnalci muhtevası kazanmamış, anlam temizliğini muhafaza etmeyi başarmış olan "muhabir" kelimesi, muhabirin yerine kullanılıyordu), "Memâlik-i Mahrûse-i Şahâne'de İmalat-ı Kotoniyeye" başlıklı yazısında, Selanik'te yeni kurulan bir pamuk fabrikasını anlatıyordu. Gazete, muhabirin haberine, "yeni bir teşebbüs-ı sınaîyi ilan ile kendimizi bahtiyar addederiz" diyerek giriyordu. Çünkü her bir fabrikanın tesisi memleketçe tasarruf artırımını yolunda ileri birer adım atmak makamında sayılır.

Habere göre yakın zamanda Selanik'te buhar ile çalışan iki pamuk ipliği fabrikası açılacaktı. Halen şehirde bir tane fabrika bulunmaktaydı ve yeni fabrikalardan da o fabrikanın ürünleri gibi, hatta daha büyük neticeler beklenmekteydi. Çünkü güvenilir kaynaklara göre "Sayas Fabrikası'nın imalatı 14 numaraya kadar iplik üretmekle sınırlı ise de özellikle müdürlerinin gayretleriyle kalite öyle bir derece yükseltilmişti ki, "Selanik iplikleri İngiltere'nin o cins ve o numaralı mamulâtına gerek nefâset ve gerek dayanıklılık bakımından çok üstün" olmuştu. Yine bu iplikler Osmanlı piyasalarında özel bir rağbete mazhar olmakla Dersaadet ve İzmir ve Tekfurdağı ve Mersin ile daha sair mahallere yoğun olarak gönderilmekte idi.

Haberde, hükümetin bu yöndeki teşebbüsleri teşvik amacıyla aldığı önlemlere de vurgu yapıyordu. Buna göre hükümet Sâyâs fabrikası mahsulâtından yüzde 8 oranında dahili gümrük resmi alınmasını kararlaştırmış ve böylece "Selanik iplikleri İngiltere'nin hemsins mamulâtıyla rekabet edebilecek bir hale getirilmiş ve bu sayede icra edilen rekabet hissedilir derecede hüküm ve tesirini göstererek İngiltere'den Selanik'e iplik ithalatı yüzde 45'e kadar düşmüş" idi. Beklenti, "bunun yeni fabrika işlemeğe başladıktan sonra daha ziyade inmesi" şeklindeydi.

Haberde Anadolu halkının tüketim alışkanlığına ilişkin bir ayrıntı da veriliyordu. Buna göre "son iki seneden beri özellikle Anadolu için iplik talepleri devamlı surette artmasına " karşın, "yabancı üretimi mensucatin göze çarpar surette azalmakta olduğu" görülüyordu. Bu artışın arkasında tercih meselesi vardı. Anadolu'nun Van, Musul, Diyarbakir, Adana, İzmir gibi birçok şehirlerindeki perakende iplik müşterileri memleket dâhilinde imal edilen bezleri yabancı üretim bezlere tercih ediyordu. Bu nedenle yerli mensucata rağbet günden güne artıyordu. Bu da yerli çoğalmasına artmasına sebep olmaktaydı.

Sözgelimi 1883 senesinde Osmanlı ülkesine, dışarıdan ithal edilen iplik 1.140.000 liralık iken, 1884'te 210.000 lira artarak 1.350.000 liraya ulaşmıştı. Bu ilerlemeden Sayas Fabrikası geri kalmamış hatta bundan en çok istifade eden de o olmuştu. Zira 1882'den beri mahsulâtı üç kat artmıştı. Aynı yıllar içinde basma ithalatında düşüş yaşıyordu. 1883'te 290.000 liralık bir meblağa ulaşan basma ithalatı ertesine sene 276.000 liraya düşmüştü. Bu rakamlar bize Osmanlıdaki müşterilerin mensucattan ziyade iplik sarf ve istimal ettiklerine ve binaenaleyh içeride üretilen mamullerin dışarıdan ithal edilen mensucat açığını kapatmak üzere bulunduğunu gösteriyordu.

Ülkenin başka vilayetlerinden, sözgelimi Van'dan gelen haberler de üretim artışını doğrulamaktaydı. Habere göre Van'da cila destegahları 1882'den beri yüzde altmış artmıştı. Bu gelişmelere özenle dikkat çekilen haberin sonunda pamuğun bol olarak yetiştirilen bölgelerinden olan İzmir ve Adanalı sermayedârların zaman kaybetmeden Selanikli tüccarları takip etmeleri tavsiye ediliyordu (DTOG, 1885/9).

1.1.Yerli Fabrikaların Başarıları

Selanik, Osmanlı Devleti'nin önemli bir tekstil merkezi olmasının yanı sıra sektörün en hızlı endüstrileştiği şehirlerin başında geliyordu. Hem coğrafi konumu, hem liman şehri olması, hem demografik yapısı, hem de müteşebbis ruhlu Osmanlı teb'asını barındırması sebebiyle, fabrikalaşma yarışında İstanbul hariç, diğer vilayetlere göre öndeydi. 1912 yılında Osmanlı Devleti'nin elinden çıkana kadar, pamuklu tekstil dalında, İmparatorlukta toplam fabrika üretimi kapasitesinin yarısından fazlası Selanik ve çevresinde yoğunlaşmıştı (Pamuk, 2005). Ticaret Gazetesi'nin Selanik muhabirinin pamukçuluk hakkında geçtiği haber de bunu gösteriyordu:

Habere göre, Selanik şehrinde ikisi buhar ile hareket eden olmak üzere birçok fabrika vardı. Buharla çalışan fabrikaların en büyüğü Mösyo Luyis Venepotek'in tasarrufu altındaydı. Bu fabrikada 200 beygir kuvvetinde bir makine 10 bin mekik otuz tarak bulunmaktaydı. Fabrikanın sadece inşa masrafı 25 bin lira tutarken, mekanik aletlerin değeri ise 10 bin lira civarındaydı. Buna sermayenin yekûnu 40 bin liradan ibaretti.

Foner ve Moderyatunk tasarrufunda olan ikinci fabrikada ise 150 beygir kuvvetinde bir makine ile 5 bin mekik ve 24 tarak bulunuyordu. 15 bin lirası inşa, 8 bin lirası mekanik malzemeler olmak üzere toplam 23 bin liralık bir sermaye ile kurulmuştu.

Üçüncü fabrika Selanik'e 60 kilometre mesafede bulunan Agustus şehrindeydi. Bu fabrika su ile çalışıyordu ve 2 bin mekike sahipti. Agustus, son derece önemli bir merkezdi. Şehrin girişinde bir nehir vardı. II. Abdülhamid döneminde buranın imarına özel önem verildi, özellikle ulaşım altyapısı elden geçirildi. Şehrin girişinde bulunan nehrin üzerine demir bir köprü yapıldı. Yolları ulaşımına elverişli hale getirildi (Işıklı, 2011).

Selanik'teki bu üç fabrikanın hepsi de 4 numaradan 14 numaraya kadar pamuk ipliği imal ediyordu. Böylece Selanik vilayetinin "cins-i a'la"dan olan pamukları yine Selanik'te iplik haline getirilip dokumacılık sektörünün emrine hazır hale getiriliyordu. Burada ekilen pamuk iki türdü. Birincisi yerli cins, diğeri de Amerikan cinsiydi. Oldukça verimli mahsul elde edilen 1886 yılı itibarıyla üretilen pamuk, 2.800.000 kıyyesi yerli cinsi ve 400.000 kıyyesi Amerika cinsi olmak üzere 3.200.000 kıyye olarak tahmin edilmişti. Bu 400.000 kıyye pamuk tamamen yerli fabrikalar tarafından kullanılıyordu. (Çünkü) Amerika pamukları iplikleri beyazlık ve kuvvet vermek için yerli pamukları ile karıştırılıyordu. Selanik'te üretilen 3.2 milyon kıyye pamuğun 1.2 milyon kıyyesi fabrikalar tarafından satın alınırken, 100 bin kıyyesi de yabancı memleketlere ihraç ediliyordu. İlginç bir ayrıntı da şuydu ki, tahminen 100 bin kıyyesi de hamam takımı ve saire için kullanılmak üzere vilayet dâhilinde kalmaktaydı. Fiyatlar ise oldukça önemliydi. Yerli pamuğunun muhtelif cinslerinin kıyyesi 5-5.5 kuruşa ve Amerika pamuğu yerli pamuktan 10-15 para fazlaya satılmaktaydı (DTOG, 1887/108).

2. Şam Sabun ve Kumaş Sanayileri

Şam da İmparatorluğun önemli vilayet merkezlerinden biriydi. 19. yüzyılın son çeyreğinde, ulaşım ve haberleşmenin merkezi olarak da öne çıkan Şam, sanayisiyle de göz dolduruyordu. Sözelimi Osmanlı'nın ilk elektrikli tramvayı burada hizmete giriyor, bu proje için gerekli elektriği üretecek ilk hidro-elektrik santrali kabul edeceğimiz tesis de buraya kuruluyordu (Işıklı, 2011).

Suriye, eski dönemlerden beri sabun imalatıyla bilinirdi. Avrupa'ya buradan sabun ihraç edilirdi. Ne var ki, Temmuz 1887'de Şam Ticaret Odası tarafından Ticaret ve Nafia Nezaretine, oradan da gereği için Dersaadet Ticaret Odası'na gönderilen raporla, sabun üretiminde işlerin hiç de iyi gitmediği ortaya çıkıyordu. Raporda, Şam'daki sabun imalatı hakkında bilgi verildikten sonra, zikredilen bölge sabunlarının nefaset ve halisiyeti sebebiyle şöhret bulmuş olduğundan gerek ülkenin diğer şehirlerine gerekse yabancı memleketlere önemli miktarda ihraç edildiğine dikkat çekiliyordu. Daha sonra ise bunlara karıştırılan kireç miktarının fazlaşmasından ve halis zeytinyağı yerine tortusunun kullanılmasından dolayı sürümünün azalamaya yüz tuttuğu vurgulanıyordu. Bu olumsuz durum ise bölgeye ithal yabancı sabunların girmeye başlamasına neden olmuştu.

Şam Ticaret Odası, konuyla ilgili çareyi de sabunhane sahiplerinin çağrılarak, sabun ticaretinin azalmasına sebep olan faaliyetleri yapmayacaklarına dair taahhütte bulunmaları gerektiğini talep ediyordu. Bu teklif uygulamaya sokuluyor ve Şam'daki tüm sabun üreticileri için konuyla ilgili bir "beyanname-i umumi" imzalatırılması kararlaştırılıyor ve karar Suriye Vilayeti İdare Meclisi tarafından da tasdik ediliyordu (DTOG, 1887/132). Müteakiben de "sabunhane sahiplerini evvelce

imal eyledikleri şekilde halis zeytinyağıyla sabun yapmağa mecbur eylemek için" alınan bu kararın uygulanması için Hükümetten izin isteniyordu (DTOG, 1887/156).

2.1.Şam Kumaşlarının Kalitesinin Korunması Dersaâdet Ticaret Odası'na Emanet

Kaliteyi düşürerek satışların düşmesine yol açan kötü üreticilere karşı, ülkenin değişik bölgelerinden Dersaâdet Ticaret Odası'ndan yardım talep ediliyordu. Ancak sıklıkla rastlanan bu yöntem, bu sefer farklı bir şekilde işledi. Gazetenin 16 Temmuz 1887 tarihli nüshasında yer alan habere göre, Suriye ve Şam kumaş fabrikatörleri bir müddetten beri kumaşların en ve boylarını bozmak suretiyle bu sanatın gerilemesine sebep oluyorlardı. Mahalli ticaret odası da bundan rahatsız olarak zararlı davranışların önlenmesini istiyordu. Bu maksatla hem şikâyet hem de gerekli tedbirlerin alınması için valilik makamına dilekçe verildi. Valilik bu dilekçeyi Ticaret ve Nafia Nezaretine gönderdi. Nezaret de durumun araştırılması için Dersaâdet Ticaret Odası'nı görevlendirdi. Oda da konuyla ilgili bir özel komisyon kurdu. Komisyonun toplantılarına mensucat ticaretiyle uğraşan tüccarlar da davet edilerek gerçekçi çözümler üretildi (DTOG, 1887/133).

Diğer taraftan Beyrut Osmanlı'nın önemli liman ve sanayileşen şehirlerinden biriydi. Eylül 1887'de Ticaret Gazetesinde yayınlanan bir haberde, Beyrut'un sanayi ürünlerinin, Avrupa ile rekabet edecek düzeyde olduğu anlatılıyordu. Haberde, Beyrut'ta bir kâğıt fabrikasının mevcut olduğu ve üretime geçerek Avrupa ile rekabete başladığı ifade ediliyordu. Daha da önemlisi, Beyrut Kâğıt Fabrikası'ndan İstanbul matbaalarına kâğıt getiriliyor ve baskısı tecrübe ediliyordu. (DTOG, 1887/141)

3. Yerli Malların Mamulât-ı Ecnebiye ile İmtiham

Yerli üreticiler, yurtdışından ithal edilen ürünlerle rekabette sorunlar yaşamaktaydı. Bu sorunun temelinde, ithalata uygulanan düşük gümrük vergisi ile İmparatorluk eyaletleri arasında dolaşan ürünlerden alınan dâhili vergi yatıyordu. Ağustos 1885'te Dersaâdet Gazetesinin ilk sayılarından birinde yer alan habere göre, özellikle uncular bu konuda büyük sıkıntı içindeydi. Dışarıdan ithal edilen unlar ile rekabet etmek mümkün olmadığından ülke içerisinde bulunan un değirmenleri perişan vaziyetteydi. Bu yüzden de Hükümetin yardımına muhtaç hale gelen Dersaâdet un değirmeni sahipleri, gerekli tedbirlerin alınması konusunda aracı olması için Ticaret Odası'na bir dilekçe ile müracaat ettiler.

Oda da durumu Ticaret Nezaretine, orası da Bab-ı Âli'ye arz etti. Bab-ı Âli'den gelen cevapta ise Osmanlı sınırları dâhilindeki iskeleler arasında naklolunan yerli un ve zahireden alınan gümrük resminin umûm dâhili gümrüklerin ilgâsıyla beraber kaldırılacağı ifade edildi. Ayrıca, yabancı ülkelerden gelen un ve zahirelerden alınan verginin artırılması talebinin de gümrük tarifeleri tadil edilirken ele alınacağı vaat edildi (DTOG, 1885/16).

Nisan 1887 tarihli haberden anlaşıldığına göre Hükümet, yerli unu, yabancı menşeli unlara karşı korumak için küçük çaplı da olsa bazı önlemler almıştı. Çünkü Anadolu şehirlerinden, özellikle de Sivas değirmenlerinde öğütülen unların İstanbul'a gelişi her geçen gün daha da artmaktaydı. Bu unların hem kaliteleri hem de fiyatları daha uygundu. Habere göre Sivas unlarının cinsinin a'lâ (oldukça iyi) olduğu gibi fiyatı dahi yüzde 8 gümrük alındığı halde bile ehven olup, birinci nevi 93 ve ikincisi 88 ve üçüncüsü de 81 para raddelerinde idi. Burada da ifade edildiği gibi Sivas unları, İstanbul'da ancak üzerine yüzde 8 gümrük vergisi ilave edilmek suretiyle satılabiliyordu. Buna rağmen fiyatları uygun mertebelerdeydi. Bunun farkında olan Ticaret Odası yetkilileri, bir kez daha yetkililerden, yerli ürünlerin yabancı memleketlerden gelen emtia ile rekabet edebilmesi için bu yüzde 8 dahili gümrük resminden muaf tutulmasını talep ediyordu (DTOG, 1887/118).

3.1.Osmanlı Mallarının Berlin'e Doğrudan Pazarlanması

Dersaadet Ticaret Odası Gazetesinin yurtdışında belli başlı şehirlerde muhabirleri bulunuyordu. Bu muhabirler düzenli olarak gönderdikleri mektuplarla, buldukları şehrin ticaretiyle ilgili haberler vermenin yanı sıra oralarda Türk ürünleriyle ilgili gelişmeler hakkında da İstanbul'u bilgilendiriyorlardı.

Bu mektuplardan biri de Almanya'nın başşehri Berlin'den gelmişti. Mektupta bildirilen hususlara Ticaret Gazetesi sayfalarında yer alıyordu. Buna göre Osmanlı emtialarından bazıları Berlin'de güzel müşteri bulabileceği belirtilirken, buna delil olarak da birkaç seneden beri nadiren gelen İzmir'in inciri ve üzümü ile bademin aranmakta olduğu ve zikredilen mahsullerin sapa yollardan geldiği ifade edilmişti. Buradan da anlaşılıyor ki, Avrupa şehirlerinde rahatlıkla pazar ve müşteri bulabilecek Türk malları, bu şehirlere doğrudan gönderilemediği, buralarda kalıcı irtibatlar oluşturulamadığı için hak ettiği seviyede ihracata konu olmamaktaydı.

Habere göre özellikle Osmanlı kilim ve nakışlı kumaşları ile Şark'a özgü mallar Berlin'de kolaylıkla piyasa bulabilecekti. Bunda Berlin şehrinin refah seviyesinin hızla yükselmesi ile bu malların piyasada bulunmamasının etkisi bulunuyordu. Bu arada Alman hükümeti de ticaret evlerini bütün dünyada faaliyetlerde bulunmaları konusunda teşvikler ile yardımcı oluyordu. Bu çerçevede teşkil edilen Şarkta Almanya Müsta'merat Cemiyeti, hükümetin yardımıyla bir vapur işletmeğe başlayacağı haberi veriliyordu (DTOG, 1886/23).

3.2.Barselona'da Fabrikaların Kapanması ve Adana Pamuğu

Yabancı ülkelerdeki gelişmelerin Türkiye'deki tarım üretimini nasıl etkileyebileceğine dair haber ve yorumlar da Ticaret Gazetesinde yayımlanıyordu. Bu haberlerden ikisi Barselona'daki gelişmelerin Türkiye'ye etkisiyle ilgiliydi. Çünkü Barselona fabrikalarında Adana pamukları işlenmekteydi. Bir anlamda Adana pamuğunun en önemli alıcısı, Barselonalı fabrikatörlerdi.

Bu nedenle Barselona'daki muhabiri vasıtasıyla buradaki gelişmeleri yakından izleyen Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi, 1886'da Barselona'da pamuktan mamul emtia üreten sanayiinin düşüş yaşadığını haber vererek, bunun sonucunda da bu sanatla iştigal eden bazı fabrikaların kapanmaya ve memlekette sefalet hüküm sürmeye başladığını bildiriyordu. Fabrikaların kapanması sadece Barselona'ya sefalet getirmeyecekti. Çünkü Adana pamuğunun önemli bir kısmı Barselona fabrikatörleri tarafından satın alınmaktaydı. Dolayısıyla durumdan Osmanlı Devleti de zararlı çıkıyordu (DTOG, 1886/23).

Pamuklu emtia imalatı merkezi olan Barselona"daki durgunluk 1887 yılında da devam etti. Birçok fabrikanın üretimi durdurması sebebiyle 20 bin kişi işsiz kalmıştı. Habere göre Barselonalı işadamları, her sene memleketimizden birçok miktar pamuk satın almaktaydı. Sadece Adana vilayetinden senelik 16 bin balya pamuk alınmaktaydı. Dolayısıyla Barselona'da süren ekonomik durgunluk Osmanlı ihracat tüccarları derinden üzmüştü (DTOG, 1887/129).

4. Osmanlı Terzilerinin Yabancı Hazır Giyimcilerle Mücadelesi

Sanayi devrimiyle birlikte geçilen seri üretimden Osmanlı terzi esnafını da büyük zarar görmüştü. İmparatorluğa, Avrupa ülkelerinden, özellikle de Avusturya'dan gelen hazır elbise karşısında uğradıkları zararı dile getiren bir dilekçe kaleme alan terzi esnafı, bu dilekçeyi Ticaret Nezareti'ne vermişlerdi. Nezaret de konuyu, çözüm mercii olarak gördüğü Dersaadet Ticaret Odası'na yollayarak bir rapor hazırlamasını istedi. Bunun üzerine Oda rapor hazırlayarak Nezarete sundu. Habere göre hazır elbise konusu, 1886 yılında Avusturya ile yürütülen gümrük tarifeleri görüşmelerinde ele alınan ve karara varılmasına engel olan "nukât-i mühimmeden biri" olarak öne çıkmıştı. Çünkü taraflar hazır elbise tarifesi üzerinde bir türlü anlaşmaya varamamışlardı (DTOG, 1886/46).

Hazır elbise meselesiyle yakından ilgilenmeyi sürdüren Ticaret Odası, terzi esnafının sesi olmuş, hem Hükümet hem de Bakanlık nezdinde lobi çalışmalarını sürdürmüştü. Bu arada gazetesi vasıtasıyla hazır elbisenin ülkede yaygınlaşmasıyla Hazinenin uğradığı zararı göstermek amacıyla "Hazine-i Devlet ve Hazır Elbise" başlıkla bir haber kaleme alınmıştı. İstatistikî bilgilere yer verilen haberde, hazır elbise ithalatının "günden güne artışına dikkat çekilerek, sıradan konular arasına girdiği gerekçesiyle, meselenin sıradanlaştırılmasına itiraz ediliyordu.

Haberde Hazinenin uğradığı zarar şu şekilde gösteriliyordu:

Birkaç sene önce yalnız Dersaadet ile Boğaziçi'nde tahminen 9.800 terzi ve terzi tüccarı ve takriben 37.400 kalfâ ve çırak terzicilikten geçinmekteydi. Her bir terzi senelik 20 kuruş tezkere parası ve aylık 3 kuruş rüsûm ve her bir çırak ile kalfâ aylık 5 kuruş rüsûm hesabıyla tamamından senelik 2.792.800 kuruş gelir elde ediliyordu. Fakat mevcut durumda ancak 260 terzi kalmış ve bunlar da senelik 28 kuruş tezkere parası ve aylık 7 kuruş rüsûm vermekteydiler. Senelik 6 kuruş resim veren 13.000 kalfâ ve çırak mevcut bulunmakta olduğundan alınan rüsûm ve sâire senelik 965,120 kuruşa ulaşıyordu. Dolayısıyla birkaç sene zarfında gelirlerin senelik 1.827.680 kuruş kadar azaldığı ve Hükümetin bu konuda ciddi zarara uğradığı belliydi. (DTOG, 1886/47)

Ticaret Gazetesi, 1887 yılında ise, sanayileşmenin karşı konulamayan bu gelişmesine karşı terzi esnafının bulduğu yeni bir çözümü sayfalarında duyuruyordu. Bu habere göre Avrupa mamulâtından olan hazır elbise satıcılarıyla rekabet etmek üzere İzmirli yerli terziler bir araya gelip bir şirket kurmuşlardı. Böylece İzmirli terziler seri üretim mantığına terzileri yok olmaktan kurtaracak, kümelenmenin ve şirket birleşmelerinin ilk örneği sayılabilecek bir yöntemle karşı durmaya çalışmışlardı. Şirketin amacı, aynı zamanda, kumaşı gayet sağlam ve kesimi güzel ve biçimli elbiseleri ehven fiyatla satabilmektir (DTOG, 1887/107).

5. İran ve Kafkasya Transit Ticaretinin Merkezi: Trabzon

Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren öne çıkan 7 limanından biri de Trabzon limanıydı. İzmir, Trabzon, Antalya, Mersin, İskenderun, Samsun ve Sinop'tan oluşan bu limanların ortak özellikleri, en çok ihracat yapılan limanlar olmasıydı (Işıklı, 2011). Trabzon vilayetinin yetiştirdiği fındık, bakır gibi madenler ve diğer mamullerin gönderim merkezi olan Trabzon limanının çok önemli bir diğer özelliği de Kafkasya ve İran bölgesinin transit taşımacılık merkezi olmasıydı. Gemilerle Trabzon Limanı'na getirilen mallar, burada indirilerek antrepolara yerleştiriliyordu. Daha sonra ise gerekli gümrük kontrolleri yapıp deve kervanlarına yüklenerek, yine Sultan II. Abdülhamid döneminde yapılan ya da genişletin şose ve köprülerin yer aldığı güzergâhtan İran'a doğru yola çıkartılırdı.

Ticaret Odası Gazetesi'nin 25 Ocak 1886 tarihli 2. sayısında yer alan bir habere göre İran'a transit olarak Trabzon limanından 19 Aralık 1885'e kadar gönderilen eşya 7.423 denkti. Bir hafta içinde 621 denk manifatura, 810 denk de muhtelif eşya gelmişti. Böylece toplam gönderilecek olan eşya, 8854 denke ulaşmıştı. Haberde yer alan bilgiye göre 15 gün için limandan İran'a sevk edelin eşya ise 1.980 denk olmuştu.

Trabzon'dan gönderilen eşya İran'ın Tebriz kentine gitmekteydi. Tebriz'de teslim olmak üzere her dengin nakliye masrafı 320 kuruş, her sandığın taşıma bedeli ise 370 kuruştur. O sırada yük taşımak için Trabzon limanına 900 deve gelmişti. 750 devenin ise gelmesi beklenmekteydi (DTOG, 1886/4).

Trabzon'daki gelişmeleri yakından takip eden DTO, oradaki tüccarların menfaatlerinin korunması, sorunlarının çözümü için, Bab-ı Âli nezdinde gereken teşebbüslerde de bulunuyordu. Bu kapsamda DTO Gazetesi'nin 26. sayısında İran transit mal taşımacılığıyla ilgili bir haber daha yayımlandı ve burada Trabzonlu tüccarlar tarafından Oda'ya gönderilen bir dilekçeye yer verildi. Habere göre, "... transit yoluyla İran'a gönderilen eşyanın hudutta bulunan Kızıl Dije isimli mahalde bir kere daha teftişe tabi tutulmasından dolayı tüccarlar rahatsız olmuş ve Ticaret Odası'na

konuyla ilgili şikayet dilekçesi verilmişti. Bunun üzerine Rüsûmât Emâneti nezdinde gerekli girişimlerde bulunulmuş ve bunun sonucunda da Emanet'ten Trabzon'daki memurlara gerekli emirler verilmişti" (DTOG, 1886/26).

5.1.Trabzon'dan Kafkaslar ve İran'a Demiryolu Projesi

1886 yılının ekim ayında, gazetenin 43. sayısında "Trabzon Ticareti" başlıklı bir haber daha yayınlandı. Haberde, Trabzonlu tüccarların imzalayarak Dersaadet Ticaret Odasına yolladıkları müzakkere bahsediliyordu. Bu müzakkere transit ticaretin can damarı olan depoların ahşap olmasından kaynaklanan sorunları içeriyordu. Müzakkere "transit emtiasına mahsus olan deponun ahşap olduğu gibi kâfi derecede olmadığı" anlatılıyor ve "bunun ise eşyanın büyük kısmının meydanda kalıp pek çok hasar ve ziyana uğramasına" yol açtığına işaret ediliyordu. Bu sebepten uğranılan kayıpların her geçen gün artacağından bahisle ticaretin ihtiyaçlarına kifayet edecek derecede bir diğer depo inşası için Rüsûmât Emâneti nezdinde gerekli teşebbüslerin yapılması talep ediliyordu.

Haberde iki önemli bilgi de veriliyordu. Bunlardan birincisi Rusya hükümetinin Kafkasya tarikiyle (yoluyla) olan transit ticareti yasaklayan bir karar aldığı, bunun da Trabzon limanından yapılan transit taşımacılığın genişlemesi ve yaygınlaşmasının vurgulanmasıydı. İkincisi ise Kafkasya ve İran'a yönelik transit taşımacılığın önünü açacak bir projeydi. Bu proje Dersaadet Ticaret Odası'nın buradaki ticaretin verimli bir şekilde idamesi için sunduğu bir öneriydi. Bu öneriye göre hududa doğru önceden beri tasavvur edilen bir demiryolu inşasının yerine getirilmesi idi. Bu yapıncaya kadar olması gereken ise, halihazırda Trabzon'da liman ve rıhtımda bulunan depoların ve ahşap olmasından dolayı her an tehlike tahtında bulunan gümrük binasının yıkılmasıyla kargir olarak inşası gibi bir takım tedbirlerin alınmasıydı. Habere göre bu önlemlerin alınması zorunluymuştu, çünkü daha emniyetli olan Basra Körfezi yolu, epeyce zamandan beri hissedilir derecede Trabzon'la rekabet etmekteydi. Dolayısıyla gerekli tedbirlerin hızlı bir şekilde alınması gerekliydi (DTOG, 1886/43).

1887 yılının Ekim ayında, Trabzonlu tüccarlar, İran ticaretiyle ilgili çok farklı bir taleple Dersaadet Ticaret Odası'na müracaat ettiler. Müracaatta İran'a transit tarikiyle gönderilen emtia ile ilgili olarak Rüsûmât Emâneti tarafından yapılan muamelelerin kendi ticaretlerine sekte vurduğu dile getirilmişti. Tüccarlar, Oda'dan bu uygulamanın kaldırılması için Rüsûmât Emâneti nezdinde teşebbüste bulunmasını istiyordu.

Transit ticaretle uğraşan tüccarların şikâyet konusu basitti. İran'a gidecek mallar için tüccarlar, Erzurum Rüsûmât İdaresi'nden tezkire almaktaydı. Ancak bu tezkireye rağmen, tüccarların malları, "Kızıl Dije" adlı mahalde bir defa daha muayeneye tabi tutuluyor ve tasdik ediliyordu. İran hududundaki bu bölgede yapılan kontroller, bazen 15 güne uzuyor ve zaman kaybına yol açıyordu. Ayrıca söz konusu bölgede elverişli ambar ve mağaza vesairenin mevcut bulunmamasından dolayı eşyanın her türlü hava şartlarından etkilenmeye açık kalması da şikâyet konusuydu.

Oda, tüccarların bu sorunlarına duyarsız kalmadı. Hemen Rüsûmât Emîni Edip Efendi başkanlığında konu müzakere edilip lazım gelen tedbirlerin kararlaştırılması için bir komisyon kuruldu. Komisyonunda Zaharaki Hacopolu ve Dikran Gümüşkeran Efendilerle Mösyö Jan Estavro ve Sivacioğlu Vasil Vasilonmil bulunmaktaydı (DTOG, 1887/152).

6. Bozkır Kasabası, İmparatorluğun Tiftik Merkeziydi

Dersaadet Ticaret Odası, Osmanlı'nın üretim üstünlüğüne sahip olduğu alanları daima yakından takip ederek, hem bu üstünlüğün daha da gelişmesi için, hem de karşılaşılan tehlikelerin bertaraf edilmesi için çalışıyordu. Bu ürünlerin bazıları hakkında ise çeşitli nezaretler Oda'ya görev veriyordu. Ticaret Odası Gazetesinde ele alınan bu konulardan biri de tiftik meselesiydi. Bu konuda ise Maliye Nezareti, Oda'dan bir mütalaa ve mülâhaza istiyordu. Çünkü bazı vilayetlerde

tiftik keçilerinin eksilip azalmasıyla tiftiğin kıymeti düşmekteydi. Bu da maliyenin gelirlerinde azalmaya yol açmaktaydı. Bu düşüşün gerçek sebeplerinin ortaya çıkarılması için Oda tarafından derinlemesine araştırma yapılarak bir rapor hazırlandı. Oda'nın hazırladığı raporun mühim maddelerinden bazıları şunlardı:

- 1- Tiftik keçileri ve özellikle de tekelerin ihracı şiddetle yasaklanmalı.
- 2- Keçi başı alınan vergi, çiftlik sahipleri ile hayvan yetiştiricilerini teşvik için münasip bir dereceye indirilmeli.
- 3- Alenen veya gizlice tiftik keçisi ihraç edecek olan şahıslara ağır para cezaları verilmeli (DTOG, 1885/2).

6.1.Tiftik Keçisi Kaçırılıyor

Tiftik meselesinde Dersaâdet Ticaret Odası, çok önemli bir iddiada bulunuyordu. İddiaya göre Ümitburnu taraflarında tiftik keçisi yetiştiriciliği yapan bazı şahıslar döl tecdidini için memleketimizden tiftik keçisi kaçırmaya teşebbüs etmekteydi. Hatırlanacağı gibi Oda'nın tavsiyesi üzerine keçi ihracı yasaklanmıştı. Ancak gazetenin 17 Mayıs 1886 tarihli nüshasında yer alan habere göre, konuyla ilgili Hükümet tarafından çıkarılan hususi emirler mezkûr keçilerin ihracatını men edememekteydi. Haber, keçilerin aktarım noktalarını bile veriyordu. Buna göre keçiler, Pire, Malta ve Kıbrıs'ta teslim edilmek üzere sık sık hatta İstanbul tarikiyle bile ihraç edilmekteydi. Gazete bu konuda alınan yasak kararlarının ciddi bir şekilde icra edilmediğini ifade ederek, yasağın sıkı sıkı takip edilmesini ve keçi ihracatı yapanların şiddetle cezalandırılmalarını tavsiye ediyordu (DTOG, 1886/20).

Oda'nın Osmanlı topraklarından tiftik keçilerinin kaçak yollardan ihraç edildiğine dair tespit ve açıklamaları pek ciddiye alınmamış ya da etkili olamamış ki, Ticaret Gazetesi, bu kez Haziran ayında yayımlanan bir haberiyle, bu hususu hatırlatarak, Hükümetin dikkatini çekme ve yasağın ciddiyetle uygulanması yönündeki gayretlere vurgu yapıyordu. Nihayet gazete, bu iddiasını ispatlamak için bir fırsat buldu. Habere göre, "Ümitburnu Hükümeti, Osmanlı Devleti'nden ithal edilen tiftik keçilerinde bulaşıcı hastalık bulunduğu gerekçesiyle keçilerin ithalini yasaklamıştı. Bunun üzerine Oda, hem keçi kaçakçılığı hem de hastalıkla ilgilenmek üzere ilgili daireleri bir kez daha görevlerini yapmaya çağırıyordu (DTOG, 1886/24).

6.2.Tiftiğe Yüksek Vergi ve İtirazlar

Ankara tüccarları da tiftik keçilerinden alınan vergiyi yüksek buluyorlardı. Bu nedenle Şubat 1886'da birkaç bin kişi tarafından imzalanan bir "muhtıra" Sultan II. Abdülhamid'e takdim edilerek, tiftik keçilerinden alınan verginin indirilmesi talep edilmişti (DTOG, 1886/8).

Tiftik keçilerinden alınan vergi meselesi 1887 yılında da gündemdeki yerini koruyordu. Ankara ahalisi bir kez daha tiftik keçilerinden alınan resmin düşürülmesi için yüzlerce kişinin imzaladığı dilekçeyi Oda'ya takdim ediyordu. Bu dilekçe ile tiftik emtiası ticareti ile keçi yetiştiriciliğinin içinde bulunduğu zor şartlar bir kez daha dile getirilmişti. Verginin ayrıntılarına yer verilen dilekçede, beher keçi için 4.5 kuruş resim konulduğu, bu verginin keçilerin 100-120 kuruşa ve tiftiğin beher kıyyesinin de (1 kıyye = 1280 gr.) 40-50 kuruşa satıldığı bir zamanda tayin olunduğu hatırlatılıyordu.

Ankaralı tüccarlara göre, durum şimdi değişmişti. Şimdi keçiler 20-30 kuruş, tiftiğin beher kıyyesi de 10-12 kuruş kıymete sahipti. Ayrıca bir keçinin senelik 11 kuruşluk da masrafı bulunmaktaydı. Tüccar bir keçiden ise ancak 9 kuruşluk yapağı alabilmekteydi. Dolayısıyla büyük bir zarara uğruyorlardı. Bundan dolayı verginin indirilmesi maksadıyla Hükümet nezdinde teşebbüslerde bulunması için Oda'dan ricacı oluyorlardı. Oda, Ankaralı işadamlarının bu isteğini geri çevirmedi ve hazırladığı bir raporu Ticaret ve Ziraat Nezaretine sundu.

Ticaret Odası Gazetesi, bu maliyetleri ortaya koyduktan sonra hükümetin konuyu mutlaka özenle dikkate alması gerektiğini vurgulamıştı. Beher tiftik keçisinin senelik masrafı 9-11 kuruşa ulaşmakta ve bundan 4.5 kuruşu resim ve küsuru çoban ücreti ve kış tedariki ve saireden ibaret bulunmakta olduğuna nazaran Hükümete verilen resim, umumi masraflara nispeten tahminen yüzde 40 raddelerine varmaktaydı. Her keçiden de senelik ortalama 350 dirhem tiftik alındığına, bunun da Ankara piyasasında 10-10.5 kuruş kararlarında olduğuna işaret edilen haberde, tiftik keçisi yetiştirenlerin 1-1.5 kuruş zarar ettikleri ifade ediliyordu.

Tehlikenin farkına varan Oda, artık tiftik yetiştiricilerinin bu ticareti, başka ülkelere bıraktığına atıfta bulunarak, "Tiftik keçisi sahipleri işbu ticareti Ümitburnu taraflarında bu sanatla işgal edenlere terk ederek kendi sürülerini dağıtmakta ve keçileri de kasaplara satmayı tercih etmektedirler" şeklinde haber yapıyordu.

Birkaç seneden beri Osmanlı ile ciddi bir rekabet içinde bulunan Ümitburnu'nun Osmanlı malları ayarında mal yetiştirdiği ve Osmanlıyı geçeceği dile getirilmeye başladı. Çünkü Ümitburnu taraflarındaki yetiştiricilerin geniş meraları olması, başka hayvanlar olmadığı için az masrafla bakabilmeleri ve vergi ile mükellef olmamaları söz konusuydu. Bunu önlemenin yolu vergilerin düşürülmesi idi. Böylelikle gerek keçi yetiştirenleri ve gerek Hazine bu işten faydalı çıkacaktı (DTOG, 1887/111).

7. Tarım Bekleyen Tehlike: Askerlik ile Kesret-i Baran ve Kuraklık

Tarım merkezli bir toplum olan Osmanlı İmparatorluğu'nda, tarımda elde edilecek verim, hava şartlarının insan gücünün çeşitli nedenlerle azalıp artmasıyla da ilgiliydi. O nedenle tarımla meşgul olan köylülerin askere alınması ya da askerlikten terhis edilmesi, bu alım ve terhis günlerinin hasat mevsimine rast gelip gelmeyeceği de son derece önemliydi.

Gazetede tarımla alakalı gelişmeler hakkında verilen haberlerde bu konu da önemli yer tutuyordu. Bu bağlamda Kasım 1885'te yayımlanan bir haberde, son 15 gün içinde birçok vilayetten geçilen haberlerde tarım alanlarında tohum saçıldığı aktarılıyordu. Ancak bir tehlike vardı. Tarımda istihdam edilmiş "en kabiliyetlilerden 400 bin nefer vatana karşı olan vazifesini ifa etmek için silah altına girmiş"ti. Ayrıca "200 bin nefer de bu vazifeyi ifaya davet" olunuyordu. Dolayısıyla bu 600 bin kişi aslında ziraatta kullanılacak "1.2 milyon elin tarlalarını terk etmeleri" demekti. Bu da gelecek sene mahsulü hakkında bir fikir veriyor, yani ziraatın verimliliğini olumsuz yönde etkileyecekti.

1885'te yaşanan Bulgaristan-Sırbistan Savaşı sebebiyle 400 bin kişi silah altına alınmıştı. Gazetede bu olay, "birkaç serserinin" Osmanlı ticaretine verdiği zarar olarak niteleniyor, ticaretçe olan zarar çok olduğu vurgulanarak, müsebbiplerin mesuliyetten kurtulmayacakları ve Hükümetin de bu zararları tazmin ettireceği ümit ediliyordu (DTOG, 1885/24).

1885 sonuna doğru askere alınanlar, 1886 yaz başlangıcında terhis edilmeye başlanmıştı. Gazete bu haberi, büyük bir sevinçle karşılamıştı. Çünkü askerlik hizmetlerini yerine getirmek için sonradan silah altına alınan askerlerin terhis olmaları, hasat döneminde işçi bulunmayacağına dair hâsıl olan korkuları silmişti. Bu durum ise hem sulhun tamamıyla gerçekleşeceğine hem de memleket için yeniden bir refah zamanının geleceğine delil olarak görülüyordu. Böylece 1885 Eylül'ünden beri idarecileri meşgul eden mühim olay kolaylıkla ortadan kalkmıştı (DTOG, 1886/24). Ortadan kalkan tehlike, Bulgaristan'ın Osmanlı Devleti'ne bağlı, özerk Şarki Rumeli Vilayeti'ni topraklarına ilhak etmekle başlamış, sonrasında da Sırbistan-Bulgaristan Savaşı çıkmıştı. 13 Kasım 1885'te başlayan savaş 15 gün sürdü ve 28 Kasım 1885'te sona erdi. Ne var ki, silah altındaki askerlerin bırakılması harman vaktinden sonra gerçekleşmişti (DTOG, 1886/29).

Tarım sektörü, günümüzde de sanayi sektöründen sonra ekonomik üretimin, bir başka ifadeyle GSYH'nın ikinci en önemli bileşenidir. Bu nedenle tarımdaki gelişmeleri takip etmek, gidişatı hakkında tahminde bulunmak, ekonomik üretimin boyutlarını tespit edebilmek bakımından

gereklidir. Tarımsal üretim hakkında tahminde bulunmak içinde 4 önemli alanda bilgi sahibi olmak gerekir. Bunların ikisi "tarımsal girdiler ile çiftçi kredilerinin" durumlarıdır. Diğer ikisi ise hava şartlarıyla doğrudan ilgilidir: Birincisi, "yağışların durumu", ikincisi ise "sel, doğal afet gibi tabiat olaylarının" olup olmadığıdır (Eğilmez, Kumcu, 2011). Tarım üretimini belirleyen bu iki unsur, yayınlanmaya başladığı 1885 tarihinden itibaren Dersaadet Ticaret Gazetesi tarafından da yakında takip edildi. İmparatorluğun çeşitli şehirlerindeki muhabirlerden elde edilen hava şartlarıyla ilgili gelişmeler, düzenli olarak okuyuculara aktararak tarımsal üretimle ilgili tahminler de bulunuldu.

Hava durumuyla ilgili haberlerden biri de, Şubat 1886'da yayınlandı. İcmal-i Ahval başlığı altında ilk sayfada yer alan bu haberde, Anadolu vilayetlerinden alınan haberlere göre her tarafta kuraklığın devam etmekte olduğu vurgulanıyor ve bundan dolayı bazı vilayetlerde özellikle Konya ve Sivas ve Kastamonu taraflarında zahire fiyatları artmıştı. İlginç bir yaklaşım olarak, kuraklığın "yeni mahsuller için" korku doğurduğu vurgulanırken, "hususiyile afyon için şayan-ı memnuniyet bir hal" gösterdiği de ifade ediliyordu (DTOG, 1886/8).

Yine aynı başlık altında, aynı yılın mayıs ayında yayınlanan bir haberde ise yağın yağmurların yaz mahsulâtına fevkalade menfaati olduğu anlatılıyordu. Ancak her tarafta yağmurun bolca yağmasının kış mahsullerine zarar verebileceği endişesi de dile getiriliyordu (DTOG, 1886/21).

Nisan 1887 tarihinde ise gazete Aydın, Hüdevandigâr ve Konya vilayetlerinin bazı ve Ankara, Karesi vilayetlerinin her tarafında oldukça yoğun yağmurlar yağdığını memnuniyetle haber veriyordu (DTOG, 1887/118).

Aynı yılın Haziran ayında ise "Mütenevvia" başlığı altında, benzer iki gelişme bir olumlu bir olumsuz yorumla duyuruluyordu. Birincisinde Edirne'den alınan malumata göre vilayet dahilindeki nahiyelerin çoğunda fındık büyüklüğünde dolu yağarak ekinlerde hasara yol açmış ve özellikle Cısr-i Mustafapaşa kazası bağlarıyla Çil nahiyesi ekinleri harap olmuştur. İkincisinde ise Bolu'dan gelen bir telgraf haberde hafta başında meydana gelen yoğun yağmış yağışı sebebiyle Bolu sancağında bereket ümitleri artmıştı (DTOG, 1887/130).

1887 yılının Ağustos ayında ise kuraklık haberi üzerine, Maliye Nezareti'nin bir çözüm önerisi vardı. Bu çözüm önerisi, günümüzde de hükümet tarafından çiftçiyi korumak amacıyla benzer ve farklı biçim ve ölçeklerde kullanılıyordu. Habere göre, kuraklık, bu kez yerli ahaliyi derinden etkilemişti. Bunun üzerine Maliye Nezareti, yerli ahaliye gelecek sene ekini için harman mevsiminde verilmek üzere yeterli derecede zahire dağıtımını konusunda vilayet merkezine gerekli emirleri göndermişti. Gazetenin tahkikatına göre, bu zahirelerin gelecek sene iade edilmek şartıyla aynen ambara konulmuş olan mahsullerden olduğu anlaşılıyordu (DTOG, 1887/139).

Kuşkusuz hava şartlarındaki bu değişim, hasadın verimli geçip geçmemesini etkiliyordu. Bu durum ise ürün fiyatlarına doğrudan tesir ediyordu. Kasım 1886 tarihli bir habere göre tahıl ambarı Konya Vilayeti a'şarı gayr-i sâfi varidatından geçen sene 13.437.140 kuruşa ancak ulaştığı halde bu sene mahsulün bereketsizliğiyle beraber 18.448.390 kuruşa ilzam ve ihale edildiği gazetelere yansımıştı. Bu noktada hava şartlarının ürünün verimini etkilediği, üretimi azalan ürünün de fiyatının yükseldiği ifade ediliyordu (DTOG, 1886/44).

8. Ticareti Hızlandıracak Ulaşım Altyapısı:

8.1. Karada, Denizde ve 'Demir'de Atak Dönemi

Ticaret ve sanayinin gelişmesi için ulaşımın önemini bilen İmparatorluk tüccarlarının temsilcisi Dersaadet Ticaret Odası, gazetesi vasıtasıyla bu konudaki görüşlerini açıklamayı ihmal etmiyordu. Aslında sadece açıklama yapmakla yetinmiyor, bu konuda hazırladığı layihaları ilgili nezaret ile Hükümete de sunuyordu. Bu bağlamda Gazetenin 8. sayısında yayınlanan bir haberde, Oda'nın başkâtibi vasıtasıyla okunan ve gazetenin daha önceki sayılarında neşredilen rapora göndermede

bulunularak, memlekette ticaretin ilerlemesini engelleyen manialardan kurtulmak için en etkin tedbirlerin Hükümete sunulduğu hatırlatılıyor ve bilhassa demir ve âdî yollar ile emtia mahzenlerinin inşası ve limanlarının taranıp temizlenmesi gibi hususların önemine değiniliyordu. Haberde ilginç bir nokta ise 1885'e gelindiğinde Anadolu yollarının durumuyla ilgili bilgiler veriliyor, bu tarihte en uzun demiryolunun 165 km ile İzmir-Kasaba hattı olduğu belirtiliyordu (DTOG, 1885/8; Kolay, 2011; Kolay, 2017).

8.2. Bir Büyük Projenin Akamete Uğratılması

1885 Ağustosunda gazetede, "Çekmecelerde Liman İnşası" başlığı altında çok önemli bir haber yayımlandı. Bu haber üç noktada büyük ehemmiyet taşıyordu. Birincisi Büyükçekmece ve Küçükçekmece'de liman inşası hakkında Nafia Nezaretine sunulan layihalardan bahsediliyordu. İkincisi haberin kaynağı olarak, yabancı bir gazete olan ve Brüksel'de yayınlanan Reuve Kommersiyal adlı gazete kaynak gösteriliyordu. Buradan da anlaşılıyordu ki, Çekmecelerde liman inşası son derece büyük bir projeydi ve bu projeye yabancılar da yakından ilgileniyordu. Üçüncüsü, layihalarda ilk kez bir **kanal projesinden** bahsediliyor olmasıydı.

Projelere göre, Büyük çekmece gölünde bir liman ile depo ve mağazalar inşa edilecekti. Ayrıca inşa edilecek limanın Çatalca ile Terkos ve Büyükçekmece aralarında açılacak kanallar vasıtasıyla Karadenize iltisak ettirileceği (bitişireceği) taahhüt edilmişti.

Nafia Nezaretinin yaptırdığı tetkik neticesinde mühendisler, sadece toprak masrafının yüzbin franktan ibaret olduğunu tespit etmişlerdi. Aslında bu limanın inşasından maksat Dersaadet limanının sadece askerî bir liman haline getirilmesi düşüncesi idi. Böylelikle ticari faaliyetler tamamen Büyükçekmece limanına kaydırılacaktı. Ancak bu fikrin uygulanmasının zorluğu sebebiyle layiha kabul edilmemişti.

Bunun üzerine Küçükçekmece'de daha önce inşa edilmesi planlanan liman meselesi meydana çıkıyordu. Verilen yeni layihada Küçükçekmece gölünün derinliğinden bahisle evvelki layihada beyan edilen kanallardan başka diğer müstemilatın inşası ile mükemmel ve her bakımdan emin ve metin bir liman yapılacağı taahhüt edilmişti. Bunun üzerine gerekli tetkikata başlanılmış ise de daha önce herhangi bir şey yapılmadığı için, projenin kabul edilmesi konusunda tereddüt oluşmuştu.

Haberin sonunda Oda'nın görüşlerini yansıtan cümlelere de yer veriliyordu. Buna göre meseleye ticarî faydalar açısından bakan Oda, Dersaadet Limanı'nın rüçhaniyetinin inkar edilemeyeceğine vurgu yaptıktan sonra, şu kesin hükmü veriyordu: "Bu takdirde Büyük ve küçük çekmecelerde yeniden liman inşasına şimdilik lüzum ve mecburiyet bulunmadığı şöyle dursun Devletin bu gibi faydasız sarfiyata vakti müsait olmadığı gibi Avrupa'da da bu işlere girişecek sermayedar bulunamayacağı itiraz kabul etmeyen bir hakikat olarak görülüyordu (DTOG, 1885/18).

8.3. Van Gölü'nde Seyrüsefer, Bölge Vilayetlerinde Ticareti Artıracak

Ticaret Gazetesi, 1887 yılında Van Gölü'nde devlet tarafından yürütülecek deniz taşımacılığını "Van Gölü'nde Seyr ü Sefâin" başlıklı haberleriyle tartışmaya açıyordu. Bu konu, İstanbul basını tarafından da yakından takip edilmekteydi. Bu yayımlar üzerine, Hükümet gölde gemi taşımacılığının mümkün olup olmadığı konusunda tetkikler yapmak üzere bir fen heyeti göndermeyi kararlaştırmıştı. Ticaret Gazetesi, bu konudaki haberlerini Ermeni Aravelek gazetesine dayandırmaktaydı. Burada yer alan malumata göre, birkaç sene önce zikredilen gölde vapur işletmek üzere Hükümete bir layiha takdim edildiği belirtiliyor ve halihazırda göl üzerinde Amirak misyonerlerine mahsus olarak bir vapur işletmekte olduğu ve daha büyük vapurların da işleyebileceği ifade ediliyordu.

Haberde Hakkari, Bitlis, Van ve Erzurum'un Anadolu'nun en münbit şehirlerinden olduğu belirtilerek, Van Gölü'nde tesis edilecek deniz taşımacılığının bu vilayetler arasındaki ticari

İlişkileri genişleteceği vurgulanıyordu. Ayrıca göldeki taşımacılığın bir muhabere esnasında savaş mühimmatlarının hızlı ve kolay biçimde nakledilmesini sağlayacağı kaydediliyordu (DTOG, 1887/145).

Bir ay sonra konuya ilişkin bir haber daha yayınlanıyordu. Bu haberde ise Van Gölü'nde düzenli olarak bir vapur işletmeciliği maksadıyla gerekli çalışmalara başlanması için padişah irâdesi çıktığı ve irâdenin Bab-ı Âli tarafından gerekli kişilere tebliğ edildiği bildiriliyordu. Gazete, mevcut bilgilere göre gölün deniz taşımacılığına müsait olduğunu, günümüzde Amerikan misyonerlerine mahsus küçük bir vapurun düzenli olarak seyrüsefer yaptığını hatırlatıyordu. Ayrıca eski zamanlardan beri burada taşımacılık olduğuna işaret edilerek, Muş, Bitlis, Van, Hakkari, Erzurum gibi bölge vilayetlerinin bundan istifade ettiği ifade ediliyordu (DTOG, 1887/152).

8.4.Selanik'in Yolları

Gazete, çok geniş yer ayırdığı yol çalışmalarının birinde Selanik Vilayeti'nde yapılanları anlatıyordu. 1887 yılı itibariyle Selanik'te yol ve köprü inşası fevkalade ilerlemişti. Buna göre Karaferiye'den Selanik'e kadar inşa edilen 5 kilometrelik bir şose tamamlanmıştı. Ayrıca bu yolun üzerine gayet sağlam köprüler inşa edilmiş ve Karaferiye-Selanik yolu bu havalinin en güzel yollarından birisi olmuştu. Yine Karaferiye ile Serfiçe arasında bir yol inşa edilmiş, Selanik ile Kaloş arasında 40 kilometre uzunluğunda bir yol inşasına da başlanmıştı. Siroz şosesinin harap olan bölümleri ise tamamen tesviye edilmiş ve yol üzerinde bulunan problemleri köprüler tamir edilmiş; Lenkaza nahiyesinde sekiz köprü yeniden inşa edilmiş mevcut olanlar da tamir edilmişti.

Siroz ile Cuma arasında bulunan şose üzerindeki 30 metre uzunluğunda ve 16 metre genişliğinde bir köprü ile Karasu üzerine demir malzemelerle 150 metre uzunluğunda büyük bir köprü inşa edildiği de ayrıca belirtilmişti (DTOG, 1887/156).

Sadece Rumeli'de değil, Anadolu'da yoğun yol çalışmaları yapılmaktaydı. Sözgelimi Hüdavendigâr Vilayeti dahilinde 1886 senesinde tesviyesi yapılan yolların uzunluğu 251.760 metreydi. Bu yolun 61.139 metresi genişletme ve toprak çalışmaları şeklinde olmuştu (DTOG, 1887/118).

İzmit ile Ankara arasında ise bir şose yol yapım çalışması sürüyordu. Bu arada Nafia Nezareti İzmit-Ankara şosesinin Sapanca ile Akçay arasındaki kısmında yapılacak 4 adet köprünün inşaat işlerinin müzayede yoluyla taliplerine ihale edilmesine karar vermişti. Ticaret Odası gazetesi bu ihale haberini duyurarak, köprü inşa işini yapmaya talip olanların İzmit'teki yetkililere müracaat etmelerini ilan ediyordu (DTOG, 1885/14).

9. Sonuç

Bu haberlerin işaret ettiği en önemli tema, Dersaadet Ticaret Odası gazetesinin hem yatırım yapanları, haberlerini yaparak ödüllendirmesi; hem de yeni yatırımcıları özendirmesidir. Birinci kategoride Selanik'in bir tekstil merkezi olarak öne çıkmasını anlatılırken, yapılan yeni yatırımlar ile kapasite artışlarını bildirilerek, yatırımların ne kadar kârlı olduğunun altını çiziliyor ve bu tür yatırımların yeni müteşebbislere örnek olması temenni ediliyordu.

Diğer yandan bu haberler; devletin ekonomik yaşam içindeki belirleyiciliği kadar, uluslararası etkenlerin de baskın faktör oluşunu vurguluyordu. Daha 19. yüzyılın sonlarında dünya kendi içine kapanan ekonomilerin yaşayabileceği ve gelişebileceği bir yer olmaktan çıkmıştı. Örneğin artık Barselona'daki grev, Osmanlı'nın Adana şehrindeki pamuk üretimini vurmaktaydı. Derecesi ne olursa olsun dünya ile entegre bir Osmanlı vardı, piyasaları takip ediyordu. Gazetede yayınlan Berlin'den gönderilen bir haberde, orada hangi Osmanlı mallarının satılabileceğine dair bilgiler verilerek, bu pazara girilmesi şiddetle tavsiye ediliyordu.

Türkiye'nin gündemine 1980'den sonra giren kümelenme kavramı, farklı deyişlerle Sultan II. Abdülhamid döneminde uygulanıyordu. Şirketlerin yeni dönemin ekonomik koşullarına ayak uydurmak için kümelenmelerinin ve birleşmelerinin altı çizilen haberlerde, örnek olarak Osmanlı terzileri gösteriliyor ve rekabetçiliklerini artırmak için onlara uzun süredir başarısız olan şirketleşmeyi bir an önce yapmaları tavsiye ediliyordu. Gazeteye göre Osmanlı terzileri bir araya gelerek güçlerini bir şirket şemsiyesi altında birleştirmeliydiler. Özellikle İngiltere menşeli hazır giyimcilerle rekabet edebilmek için bu şarttı.

Gazetenin yakından takip edip işadamlarını bilgilendirdiği alanlardan biri de ulaşım idi. Kara ulaşımında yeni yollar ve köprü inşasıyla ilgili haber ve ihale duyuruları düzenli olarak neşredilirken, genişletilen veya yeni inşa edilen limanlar ile demiryolundaki gelişmeler de takip ediliyordu. Bazı ulaşım projeleri ise detaylı olarak aktarılıyordu. Sözelimi Van gölünde gemi işletilmesinin civar vilayetlerdeki ticareti artıracak etkisi kapsamlı bir şekilde irdelenirken, Karadeniz ile Marmara'yı Büyükçekmece gölü üzerinden birbirine bağlayacak kanal projesinin de ne kadar önemli olduğunun altı çiziliyor, projeyi akamete uğratan engellerden büyük talihlilik olarak bahsediliyordu.

Osmanlı İmparatorluğu'nun ve Batılı ülkelerinin Kafkasya ve İran ile ticaretinde Trabzon, çok önemli bir aktarım üssüydü. Trabzon Limanı her ay onlarca gemiyi ağırlıyor, limana inen mallar antrepolara konuluyordu. Ancak hem liman, hem depolar yetersizdi, sayı ve kapasitelerinin artırılmaları gerekiyordu. Daha da önemlisi, Kafkasya ve İran ile ticareti daha hızlı ve güvenli hale getirecek bir proje de geliştirilmişti. Bu proje, Trabzon ile Kafkasya ve İran arasında demiryolu işletmeciliğine geçilmesi idi. Bu haberler, Dersaadet Ticaret Odası gazetesinin iş dünyasının gerçeklerini dile getirdiğini ve Hükümetin yatırım vizyonuna yeni projeler soktuğunu gösteriyordu.

Tarım ve hava durumuyla ilgili gelişmeler de sıklıkla gazetede haber oluyordu. Çünkü Osmanlı ekonomisi tarıma dayalıydı. Dolayısıyla tarımsal gelişmeyi, ekimi, hasadı doğrudan etkileyen her olay haberleştiriliyordu. Bunların başında da hava durumu geliyordu. Aşırı yağışlarla ilgili kuraklık tarım için büyük tehlikeydi. Tarımsal rekoltenin düşmesine neden oluyordu. Benzer şekilde tarımda istihdamı etkileyen gelişmelerle ilgili haberlerde gazete yer buluyordu. Bunların başında olası bir savaş durumunda tarımda istihdam edilecek gücün silah altına alınmış olması geliyordu. Sözelimi 1885 Sırbistan-Bulgaristan Savaşı sebebiyle Osmanlı İmparatorluğu 400 bin kişiyi silah altına alıp Rumeli'ye kaydırmıştı. Bu ise doğrudan tarımda verimliliği olumsuz etkilemişti.

Sonuç itibariyle Dersaadet Ticaret Odası gazetesini, bir yandan modernleşen Osmanlı toplumunun, diğer yandan da değişen ekonomik yaşamının gelişmelerinin doğrudan yansıdığı mecralardan biri olmuştur. Osmanlı ekonomisi dönüşürken, bu dönüşümün nasıl gerçekleştiğinin ayak izlerinin sürüldüğü gazete de tüccarın ve iş adamının hem sesi olmuş, hem de onların değişim karşısındaki tavrı adına tarihe not düşmeyi başarmıştır.

Kaynakça

Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi (DTOG) 1885, Sayı 2-26.

Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi 1886, Sayı 1-52.

Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi 1887, Sayı 105-157.

Eğilmez, M., & Kumcu, E. (2011). *Ekonomi politikası teori ve Türkiye uygulaması*. İstanbul: Remzi Kitabevi.

Eldem, E. (1999). *Osmanlı Bankası tarihi*. İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.

Işıklı, A. (2011). *Osmanlı sanayi ve ticaret albümü*. İstanbul: İTO Yayınları.

- Kolay, A. (2011). *İzmir-kasaba ve uzantısı demiryolu hatları (1863-1897)*. Yayınlanmamış doktora tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı, İstanbul.
- Kolay, A. (2017). Anadolu'da işletmeye açılan ilk demiryolu hattı: İzmir-kasaba (Turgutlu) demiryolu. *ASOS Journal Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 54, 89 - 106.
- Pamuk, Ş. (2007). *Osmanlı-Türkiye iktisadi tarihi 1500-1914*. İstanbul: İletişim Yayınları.