

Araştırma Makalesi

Savaş Ekonomisi Bağlamında Birinci Dünya Savaşı'nda Adapazarı'nın Ekonomik Durumu

Yunus Yıldız*

(ORCID: 0000-0003-1176-990X)

Makale Gönderim Tarihi

03.11.2023

Makale Kabul Tarihi

22.01.2024

Atf Bilgisi/Reference Information

Chicago: Yıldız, Y., "Savaş Ekonomisi Bağlamında Birinci Dünya Savaşı'nda Adapazarı'nın Ekonomik Durumu", *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 9/1 (Mart 2024): 826-862.

APA: Yıldız, Y. (2024). Savaş Ekonomisi Bağlamında Birinci Dünya Savaşı'nda Adapazarı'nın Ekonomik Durumu. *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 9 (1), 826-862.

Öz

Birinci Dünya Savaşı'nın Osmanlı Devleti taşrasındaki ekonomik etkileri, yeterince incelenmemiş bir konudur. Savaş ekonomisinin yerel düzeydeki etkilerinin tespiti, Osmanlı Devleti'nin savaşın ekonomik boyutunu nasıl yönettiğinin belirlenmesi açısından önemlidir. Bu çalışmanın amacı, Birinci Dünya Savaşı'nda Adapazarı kazasının ekonomisini savaş ekonomisi bağlamında incelemek ve ekonomik kalkınma olanağını araştırmaktır. Bu amaç doğrultusunda stratejik ticaret yollarının durumunu ve ekonomisine dair üretim, sermaye ile ticaret rakamları belirlenerek, savaş öncesi ve savaş dönemi rakamları incelenmiştir. Bu rakamlar; arşiv belgeleri, meclis zabıtları, iktisadi raporlar ve diğer ikincil kaynaklardan elde edilmiştir. Elde edilen bulgulara göre Adapazarı'nın stratejik konumu ve ekonomik potansiyeli nedeniyle savaş ekonomisi koşullarında gelişebileceği sonucuna ulaşılmıştır.

* Yüksek Lisans Öğrencisi, Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, T. C. Tarihi Bilim Dalı, Türkiye, yunus.yildiz19@ogr.sakarya.edu.tr.

MA Candidate, Sakarya University, Institute of Social Sciences, Discipline of the History of Turkish Republic.

Anahtar Kelimeler: Adapazarı, Osmanlı Devleti, Savaş Ekonomisi, Birinci Dünya Savaşı.

Economic Situation in Adapazarı in the First World War in the Context of War Economy

Abstract

The economic effects of the First World War on the provinces of the Ottoman Empire is a subject that has not been sufficiently analyzed. Determining the effects of the war economy at the local level is important in terms of determining how the Ottoman Empire managed the economic dimension of the war. The aim of this study is to analyze the economy of Adapazarı district during the First World War in the context of the war economy and to investigate the possibility of economic development. For this purpose, the pre-war and wartime figures were analyzed by determining the status of strategic trade routes and the production, capital and trade figures related to its economy. These figures were obtained from archival documents, parliamentary minutes, economic reports and other secondary sources. According to the findings, it was concluded that Adapazarı could develop under wartime economic conditions due to its strategic location and economic potential.

Keywords: Adapazarı, Ottoman Empire, War Economy, First World War.

Giriş

Savaş ekonomisi, bir ülkenin maddi kaynaklarının savaşın gerekliliklerini karşılayabilmesi için devlet eliyle seferber edilmesidir. İktidar ülke kaynaklarının kullanımında hem hukuken hem de fiilen yetkilerini genişletmektedir.¹ Kaynakların yetersiz kaldığı durumlarda üretimi yaygınlaştırmak, özel tüketimi kısıtlamak, savaş yatırımları dışında kalan yatırımları kesmek ve borçlanmaya gitmek gibi olağandışı önlemlerle savaş fonu yaratabilir. Kaynakların yönlendirileceği merkezi de değiştirebilir.² Bu merkezin etki alanındaki bölgeler, değişen savaş

¹ Zafer Toprak, *İttihad- Terakki ve Cihan Harbi: Savaş Ekonomisi ve Türkiye'de Devletçilik*, İstanbul, 2003, s.2.

² A.C. Pigou, "Savaş Ekonomisi", *Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 9 (1988), s.230.

koşullarında, savaş fonunun etkisiyle ekonomik gelişme imkânı bulabilmektedir.³

İktidar savaş koşullarında kaynakların kullanımı konusunda yetkilerini arttırmaktadır. Bu bağlamda iktidar, her türlü kaynağın doğrudan muhatabı konumundadır. Savaş dönemi iktidarı İttihat ve Terakkî Fırkası, ekonomiyle yakından ilgilenmiş ve sürekli müdahalede bulunmuştur. Böylece Osmanlı Devleti'nin ekonomi yönetiminde devletçilik uygulamaları görülmeye başlanmıştır.⁴ Devletçi politikalar, taşrada yaşanan her türlü ekonomik gelişmelerin merkeze daha çok bildirilmesine sebep olmuştur. Bu durum merkez- taşra ilişkisini yansıtan kaynakların çoğalmasına yol açmıştır. Kaynakların artışı, ilgili bölgelerin savaş ekonomisi koşullarına verdiği reaksiyonu tespit edebilmek açısından önemlidir. Adapazarı, başkente olan yakınlığı ve ticari ilişkilerinin katkısıyla, savaş süresince iktidarın dikkatini çekmiştir. İstanbul'un ekonomi sahasında bulunan ve doğrudan demiryolu bağlantısı olan Adapazarı, Birinci Dünya Savaşı öncesinde İstanbul'un önemli bir ihracatçısı konumundadır.⁵ Demiryolunun stratejik etkisiyle iç pazara ulaşmış ve ekonomisi gelişmeye başlamıştır. 1916'da Harbiye Nâzırı Enver Paşa, bizzat Adapazarı'na fabrika açılışına gelmiş ve bunu filme kaydettirmiştir. İttihat ve Terakkî hükümeti, Adapazarı'nın ekonomik hinterlandını kullanarak, bölgenin İstanbul'a açılan ticaret kapısı konumuna getirmeye çalışmıştır.

Birinci Dünya Savaşı Öncesi Adapazarı Ekonomisinin Genel Durumu

Adapazarı ovayla kaplı coğrafyasının etkisiyle ekonomisi tarım sektörüne dayalıdır. Tarım sektörü, nüfusun önemli bir kısmının tek geçim kaynağıdır. Üretim teknikleri fazla gelişmemiş olmasına rağmen coğrafya ve nüfus faktörüyle katma değer oluşturulabilmiştir. İstanbul'a demiryolu bağlantısı sayesinde üretimini kolayca iç pazara ulaştırmaktadır.⁶ Batı Karadeniz bölgesinin İstanbul'a ulaşan tek demiryolunun Adapazarı'nda olmasının etkisiyle önemli bir ticari transit

³ Toprak, *a.g.e.*, s.13.

⁴ Toprak, *a.g.e.*, s.11. Zafer Toprak, "İttihat ve Terakkî devletçiliği ülkeye getirdi" tespitinde bulunmuştur.

⁵ Ahmet Şerif, *Anadolu'da Tanin: I. Cilt*, Ankara, 1999, s.351.

⁶ Tüccarzade İbrahim Hilmi, *Memalik-i Osmaniye Ceb Atlası*, İstanbul, 1323, s.107.

noktasıdır. Transit nokta özelliğinden dolayı nakliye sektörü kritik öneme sahiptir. Dönemin tek nakliye aracı olan öküz ve manda arabaları Adapazarı ticaretinin önemli bir unsurudur. Adapazarı'na doğudaki komşusu Bolu'dan 1913'te yıllık ortalama 40.000-50.000 öküz ve manda arabası ihraç mal taşınmaktadır. Adapazarı'nda ticari faaliyetler de hatırı sayılır büyüklüktedir. 1913'te Adapazarı Belediyesinin yıllık geliri 280.000 kuruştur. Aynı dönemde Adapazarı'nda 72.000 vergi mükellefi olup ödenmesi gereken toplam vergi 105.000 liradır.⁷ Adapazarı, bu özellikleriyle ekonomik açıdan canlı bir bölge görünümündedir.

Birinci Dünya Savaşı öncesi Adapazarı ekonomisinin genel portresine bakıldığında iç pazara yönelik üretim yapıldığı görülmektedir. Döneme ait sayısal veriler aktaran en önemli kaynak Şark Ticaret Yıllıklarıdır. Yıllığın 1914 kayıtlarına göre, yıllık ihracatı; 300.000 kilo tahıl, 20.000 kilo keten tohumu, 400.000 kilo mısır, 16.000 kilo darı, 60.000 kilo koza, 120.000 kilo tütün, 4.000 kilo balmumu, 50.000 kilo ham ipek, 150.000 okka kenevir lifi, 80.000 kilo ceviz, 1.500.000 okka patates, 500.000 okka soğan, 800.000 okka sarımsak, 10.000 okka fasulye, 20.000.000 yumurta, 180.000 tavuk, 6.000 sığır derisi şeklindedir. İthalat maddeleri ise; İpekböceği tohumları, şeker, kahve, petrol, un, kumaş, sabun, züccaciye, hırdavat, parfümeri, tuz, biber, çarşaf, fes ve şap derisi olarak aktarılmıştır.⁸ Adapazarı ekonomisi tarımsal üretimi ve ticari hareketliliği sayesinde, normal koşullarda kendi kendine yetebileceği görüntüsünü vermektedir. Bunun yanı sıra olası bir savaş döneminde ordu ve başkent için stratejik bir konumdadır. İthalatın kesildiği dönemlerde, Adapazarı ekonomisi, temel ihtiyaç maddelerinde yabancı unsurlara olan bağımlılığı azaltma potansiyeline sahiptir. Böylece savaşın yarattığı talep artışından ötürü üretimini artırma ve pazarını genişletme imkanına sahiptir.

Birinci Dünya Savaşı Öncesi Adapazarı'nda Ekonomi- Toplum İlişkisi

Adapazarı ekonomisini daha detaylı incelemek için konuyu ekonomi-toplum ilişkisi üzerinden irdelemek gerekmektedir. Adapazarı'ndaki yerleşik ve muhacir Müslüman ahalinin büyük çoğunluğu tarımla, ufak

⁷ Şerif, *a.g.e.*, s.351, 355, 372.

⁸ *Annuaire Oriental: Commerce, Industrie, Administration, Magistrature de L'orient*, İstanbul, 1914, s.1307.

bir kısmı da hayvancılıkla ilgilenmektedir. Hristiyan azınlığa mensup Ermeniler, genellikle ticaretle uğraşan varlıklı bir toplumdur. Rumlar ise tarım ve ticaretle uğraşmalarına rağmen Ermeniler kadar varlıklı bir toplum değildir.⁹ Adapazarı'nın 1914 nüfusu ekonomi-toplum ilişkisi açısından önemli bilgiler vermektedir.¹⁰ Adapazarı'nın merkezi ile bütün nahiye ve köylerinin toplam nüfusu 102.051'dir. Nüfusun etnik dağılımı ise; 76.864 Müslüman, 16.461 Ermeni, 7.957 Rum ve diğer azınlıklardan oluşmaktadır. Bu sonuca göre Müslüman halk sayıca toplumun çoğunluğunu oluşturmaktadır. Diğer taraftan ticari faaliyetlerin yoğunlaştığı ve dolayısıyla bütün ekonomik yapının kurulu olduğu Adapazarı merkezinin nüfusu 35.000'dir. Nüfus, etnik bakımdan 18.250 Müslüman, 14.500 Ermeni ve 2.250 Rum'dan oluşmaktadır. Ortaya çıkan tabloda Adapazarı'nda Müslüman ve Rum nüfusun büyük oranda kırsalda yaşadığı görülmektedir. Diğer taraftan Adapazarı merkezinde Müslümanlar yine çoğunluktadır. Fakat Ermeni nüfusu da en az Müslümanlar kadar kalabalıktır ve daha az yayılmışlardır. Bu iki grubun üstlendikleri ekonomik roller incelendiğinde, Müslümanların kısıtlı da olsa ticari hayata katıldığı görülmektedir. Bu durumun 1914'te Adapazarı ekonomisinin merkezine yansımaları ise şu şekildedir; 66 meslek ve ticaret grubundan 21'inde Müslümanlar bulunmaktadır. Toplamda 477 işletme kaydında, 25 tekil Müslüman işletmesi ve 3 gayrimüslim ortaklığı bulunmaktadır. Geriye kalan meslek grupları ve işletmelerin önemli bir kısmında Ermeni nüfusun etkinliği bulunmaktadır.¹¹

Adapazarı'nın toplumsal yapısını oluşturan etnik ve dini grupların ekonomideki paylarını gösteren en net örnek tarım sektörüdür. Müslüman nüfus, genellikle tarımsal üretimle uğraşp düşük ücretlerle geçinmektedir.¹² Üretime bağlı iş kolları incelendiğinde; 18 Hububat tüccarı (16 gayrimüslim, 2 Müslüman), 18 Fırıncı (18 gayrimüslim), 11 Uncu (10 gayrimüslim, 1 Müslüman- gayrimüslim ortaklığı), 3 un değirmeni (2 gayrimüslim, 1 Müslüman) olmak üzere tüccar, nakliyeciler, bakkallar ve hamallardan oluşan geniş bir ticari ağda gayrimüslim

⁹ Yusuf Çam, *Millî Mücadele'de İzmit Sancağı*, Kocaeli, 2014, s. 21,23,25.

¹⁰ Orhan Sakin, *Osmanlı'da Etnik Yapı ve 1914 Nüfusu*, İstanbul, 2008, s. 239-240; *Annuaire Oriental* s. 1307.

¹¹ *Annuaire Oriental* ... s. 1307-1311.

¹² Toprak, a.g.e., s. 158. Adapazarı yöresinde 1913'te ücretler 10-15 kuruş arasındadır.

hakimiyeti görülmektedir.¹³ Bu noktada üretim ve pazarlama arasındaki eşitsizlik göze çarpmaktadır.

Bu dönemde gayrimüslim ve yabancılar ticari faaliyetlere büyük oranda hakimdir. Ekonomik etkinlikleri, düşük ücretlerle üretilen malların piyasadan toplanması, işlenmesi, pazarlanmasından ibaret değildir. Kaza ekonomisinin bel kemiği olan Arifiye-Adapazarı demiryolu hattı yabancı sermayeli bir kumpanya tarafından işletilmektedir. Tütün rejisi, kazada üretilen tütünün tek alıcısı olmakla beraber yine yabancı sermaye bünyesindedir. Aynı zamanda burada Osmanlı Bankasının bir şubesi bulunmaktadır. Diğer taraftan, bankerler, yabancı para değiştiricileri, komisyoncular, tüccarlar, sigorta şirketi sorumluları ve satış-ticaret temsilcileri gibi yerel para akışının döndüğü yapılar tamamen gayrimüslimlerin kontrolündedir.¹⁴

Birinci Dünya Savaşı öncesi Adapazarı'nda yaşayan Müslüman halkın ekonomik gelişimi kısıtlı olmuştur. Buradaki en temel problem, rekabet gücü sağlayacak sermaye birliğinin ve yönetiminin henüz oluşmamış olmasıdır. Birinci Dünya Savaşı öncesi dönemde ortaya çıkan milli iktisat düşüncesi, Adapazarı'nda yabancı sermayeye karşı bilinç oluşması noktasında önemli bir dönüm noktasıdır. Milli iktisat bilincinin oluşumu Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla ivme kazanmış ve Osmanlı Devleti'nde bir değişim süreci başlatmıştır. Bu değişimi Adapazarı'nda gözlemlemeyi mümkün kılan durum ise Adapazarı İslam Ticaret Bankasının kurulmasıdır. Adındaki İslam ibaresinden de anlaşılacağı üzere Müslüman halka hizmet için kurulan bu banka, Adapazarı'nın Birinci Dünya Savaşı'ndaki ekonomisi hakkında fikir veren en temel kaynaktır.

Birinci Dünya Savaşı'nda Adapazarı'ndaki Ekonomik Gelişmeler ve Adapazarı İslam Ticaret Bankası

İkinci Meşrutiyet'in ilanı sonrası filizlenmeye başlayan milli iktisat düşüncesiyle, Anadolu'da Müslüman-Türk sermayeli yerel bankalar kurulmaya başlamıştır. Adapazarı'nda da Ocak 1914'te, "Adembeyzade İbrahim, Sipahizade Hamit ve Şürekası İslam Ticaret Bankası" adıyla bir

¹³ *Annuaire Oriental ...* s. 1308-1310.

¹⁴ *Annuaire Oriental* s. 1307-1311.

banka kurulmuştur.¹⁵ Banka, gayrimüslim sermayeye tepki olarak ortaya çıkmıştır. Banka kurucularının beyanına göre, kazadaki Osmanlı Bankası, yalnızca gayrimüslim tebaaıyla çalışmaktadır. Müslüman ticaret sınıfı, kredi ve diğer bankacılık hizmetlerinden faydalanamamaktadır. Adapazarı'nda Müslümanlar, faaliyetlerine devam edebilmek için gayrimüslim bankerlerle iş yapmak zorunda kalıp, mütevazî kazançlarının çoğunu bu yolla banker ve tefecilere kaptırmaktadır. Bu sebeple ticari hayattan çekilmek zorunda kalmaktadır.¹⁶

Banka, 9 Mart 1914'de faaliyetlerine başlamıştır.¹⁷ Bankanın hizmet alanı yalnızca Adapazarı'dır, dolayısıyla kazadaki Müslüman sermayesinin kurumsallaşma süreci banka sayesinde gözlemlenebilmektedir. Ayrıca aktarılabilecek rakamlar doğrudan Adapazarı ekonomisinin birer verisi durumundadır.

Bankanın sermayesinin, başlangıçta 1.472.000 kuruş yani 13.629,69 Osmanlı Lirası olması öngörülmüştür. Sermayenin toplanması için ilk etapta kazadaki müesseselerin iki hisse bedeli olan 2.944 kuruşu hemen ödemeleri ve diğer hissedarların (yerel esnaf ve tüccar), haftada beş kuruşluk taksitlerle dört yılda ödeme yapması planlanmıştır. Sermayenin bir an önce toparlanabilmesi için bu dört yıllık süreçte temettülerin sermayeye eklenmesine karar verilmiştir. Bankanın faaliyete geçtiği Mart 1914'te sermayesi 2008 Osmanlı Lirasıdır. Sermaye, 1915'te 8.500, 1916'da 16.174, 1917'de 71.588 ve 1918'de 87.660 Osmanlı Lirasına yükselmiştir. 1918 sonunda tüccara bir miktar ödeme yapılmış ve 74.545 Osmanlı Lirası sermayeyle banka anonim şirkete dönüştürülmüştür.¹⁸ Banka, öngördüğü sermayeyi ikinci yılında toplamıştır. Bu sebeple dört yıllık temettü dağıtmama kararı doğal olarak iptal olmuştur. 1917'de savaşın devam etmesine rağmen banka sermayesi muazzam bir artış göstermiştir. Bu dönemde banka, kasasındaki fazla parayı

¹⁵ Toprak, *a.g.e.*, s. 77.

¹⁶ Kutluata, *a.g.m.* s. 75-76. Yazar bu bilgileri 1970'de hayatta olan banka kurucularıyla yaptığı sözlü tarih çalışmasından edinmiştir.

¹⁷ Kutluata, *a.g.m.* s. 77-78. Banka, başlarda kurucularının isimleriyle anılmıştır. Şirket adındaki "İslam" ibaresi, 1913'de Hristiyanlar tarafından kurulan Adapazarı Bankasından ayrılmak için kullanılmıştır.

¹⁸ *Adapazarı İslam Ticaret Bankası- Türk Anonim Şirketi 15 Mayıs 340 Tarihinde Suret-i Adiye ve Fevkalade Akd-i İctima Eden Hissedarın Heyet-i Umûmiyesi*, Adapazarı, 1340, s. 3-4.

değerlendirmek için sektör dışı yatırım yapmış ve Mart 1917'de 2000 lira sermayeli bir tabakhane kurmuştur.¹⁹ Tabakhane bir zamanlar burada popüler olan Fransız markaların ürünleriyle rekabet edebilecek düzeyde taban derisi üretmeye başlamıştır.²⁰

Bankanın sermaye gelişimi Adapazarı ekonomisi hakkında önemli ipuçları vermesine rağmen esas nokta bankanın faaliyetlerinin detaylı olarak tespit edilmesidir. Faaliyetler hakkındaki her veri, bankanın ve Adapazarı'nın savaş dönemi ekonomisini incelemek açısından önemlidir. Bu amaç doğrultusunda bankanın ikrazat ve varlıklarına dair rakamlar önemli bilgiler vermektedir.

1330'da (Mart 1914- Şubat 1915) bankanın sermayesi 8.500 Osmanlı Lirası olmasına karşılık ikrazat miktarı 4.885 liradır. 1331'de (Mart 1915-Şubat 1916) sermaye 16.174 lira olup ikrazat miktarı 6.892 lira ve emtia miktarı 6.350 liradır. Bankanın 1332'deki (Mart 1916- Şubat 1917) varlıkları hakkında daha detaylı bilgi bulunmaktadır.²¹ Borç senedi karşılığında alacaklar 116.770 kuruştur. Çek hesabında 484.573 kuruş 25 para bulunmaktadır. Çek ve senet hesabı lira bazında 6.013 tutarındadır. Emtia bedeli 759.191 kuruş 30 paradır (7.591 Lira). 1917'de kurulan tabakhane hesabında 196.229 kuruş 30 para (1.926 lira) bulunmaktadır. Bankanın, Milli Mahsulat Şirketinde 10 adet hisse bedeli olarak 19.000 kuruş yatırımı bulunmaktadır. Diğer bir yatırım ise Osmanlı İtibarı Milli Bankası'na yapılmıştır. Bankanın 50.000 kuruş bedelle 100 hissesi alınmıştır. 28 Şubat 1917 itibarıyla kasa mevcudu 1.946.04 kuruş 30 paradır. Bankanın toplam varlığı 3.562.789 kuruş 90 paradır. Bankanın ikramiye, maaş ve diğer masraf kalemlerine harcadığı miktar 144.542 kuruş 10 paradır. Böylece bankanın toplam para hacmi 3.707.332 kuruş 05 paradır. 1333'te (Mart-Aralık 1917) çek ve senet hesabı 29.222 liraya, emtia miktarı 22.084 liraya, tabakhane hesabı da 13.244 liraya yükselmiştir. 1334 (Ocak- Aralık 1918) sonunda çek ve senet hesabı 59.799 liraya, esham ve tahvilat varlığı 11.220 liraya, emtia ve tabakhane

¹⁹ Sarı, Narin, *a.g.e.* s.40.

²⁰ "Turkei" *Zeitschrift für angewandte Chemie*, 27 Mart 1917.

²¹ "Adapazarı İslam Ticaret Bankası 1332 sene-i maliyesine mahsus hesabat-ı umûmîyesine havi bilançosudur" *Bolu*, 3 Mayıs 1333.

hesabı 6.642 liraya ulaşmıştır. Kasada ise toplamda 24.699 lira bulunmaktadır.

Mart 1914- Aralık 1918 arasını kapsayan bu genel tabloda göze çarpan en temel unsur bankanın son iki yıldaki işlem hacminin genişlemesidir. Sermayenin ve verilen borç tutarının doğru orantıda artmasının en temel sebebi, kazadaki Osmanlı Bankasının faaliyette olmamasıdır. Buradan doğan bankacılık hizmeti eksiği Adapazarı İslam Ticaret Bankasının lehine olmuş ve kazadaki tek bankacılık odağı haline gelmiştir. İkrizatın sürekli artış halinde olması yerel esnaf ve tüccarın işlerinde bankanın ne kadar etkin olduğunu göstermektedir.

Son olarak bankanın temettü dağıtımı ve ticari faaliyetleri incelenecektir. Bankanın 1916-1917'ye ait mevduat yapısı; cari hesabı 1.569.159 kuruş 30 para, vadeli hesapta 167.800 kuruş, vadesiz de 64.965 kuruş ve emanette 288.000 kuruş 30 para olmak üzere toplamda 2.089.924 kuruş 30 paradır. 29 Şubat 1331 (13 Mart 1916) tarihli bilanço'ya göre Şubat 1915- Mart 1916 arasında hissedarlara yapılan ödeme ve ticaret gayri safisinin toplamı 868.308 kuruş 20 paradır. 1332 mali yılında (Mart 1916- 28 Şubat 1917) hissedarlara 277.699 kuruş ödeme yapılmıştır. Aynı dönemin ticaret gayri safisinin toplamı 471.399 kuruş 35 paradır. Böylece 1331 ve 1332 mali yıllarında hissedarlara ödenen ve ticaret gayri safisinin toplamı 1.617.307 kuruş 15 paradır. Bankanın iki yıllık ödemelerinin ve mevduat miktarının toplamı 3.707.332 kuruş 05 paradır.

Banka, savaş şartlarında temettü dağıtımı konusunda ayrı bir yere sahiptir. Savaş yıllarında Osmanlı Bankası gibi milyonlarca lira sermayeli bir müessese %6-9 arası temettü dağıtırken, İtibar-ı Milli Bankası ise 1918'de temettü vermeyi bırakmıştır. Anadolu genelinde müesseseler temettü vermezken, sadece bir-iki müessese %6-15 temettü vermiştir. Adapazarı İslam Ticaret Bankası, ilk senede üç ayda %18, 1331'de (1915-1916) %50, 1332'de (1916-1917) %23,5, 133'de (1917) %106, 1334'de (1918) %14,5 temettü dağıtmıştır.²²

1918'de bankanın Adapazarı'nda üstlendiği öncü rolü gösteren önemli bir olay yaşanmıştır. Banka, Osmanlı Devleti genelindeki dahili

²² Adapazarı İslam Ticaret Bankası... s. 8.

istikraz hareketinin Adapazarı kısmını idare etmiştir. Nisan 1918'de dahili istikraz kapsamında 51.000 lira kaydedilirken banka bu rakamın 20.000 liralık kısmını taahhüt etmiştir. Adapazarı'nda istikraza yazılma süreci devam ederken halkı aydınlatıcı konferanslar verilmiş ve taahhüt edilen miktar kısa sürede 93.860 liraya yükselmiştir.²³

Bankanın faaliyetleri Adapazarı'nın Birinci Dünya Savaşındaki ekonomisi hakkında önemli bilgiler vermektedir. Bankanın savaş dönemi faaliyetleri, sadece bankacılık işlemleri yapmak için kurulmadıklarını göstermektedir. Komandit şirket olarak kurulmaları ticari faaliyetleri olduğunu göstermektedir. Bankanın emtia varlığı ve ticaret gayri safisi rakamları bunu destekler niteliktedir. Mütevazı sermaye hedefi, Müslüman halkın karşılayabileceği bir tutar olarak belirlenmiştir. Buna rağmen dört yıllık sermaye hedefine iki yılda ulaşılmıştır. Müslüman halkın bu ekonomik özverisi bankanın kaza ekonomisinde söz sahibi olmasını desteklediklerini göstermektedir. Banka, Müslüman halka bankacılık hizmeti vermeyi, ticarete öncü olmayı ve sermayenin güç kazanması gibi köklü bir ekonomik dönüşümü başlatmıştır. Bankanın tabakhane tesisi kurması ve milli şirketlere hissedar olması kaza içinde ve dışında milli iktisat düşüncesine hizmet ettiğini göstermektedir.

Savaş başladıktan sonra, Adapazarı ekonomisinin önemli bir unsuru olan Osmanlı Bankası şubesi faaliyetlerini durdurmuştur. Adapazarı İslam Ticaret Bankasının ekonomi yönetimi, Osmanlı Bankasının ticari hayatta bıraktığı eksikliği başarılı bir şekilde doldurmuştur. Bankanın ticari gayri safi rakamları ve emtia varlığının sürekli olarak artışı buna işaret etmektedir. Banka, Adapazarı ekonomisinin temel odağı durumuna gelmiştir. Nitekim savaşın ekonomi üzerindeki olumsuz etkisine rağmen banka, sermaye hedefini planlanandan önce tutturmuş ve kâr dağıtmaya başlamıştır. Bankanın savaş dönemi performansı Müslüman sermayesinin kabiliyetini göstermektedir. Banka bu kabiliyeti iyi değerlendirmiş ve savaş koşullarından güçlenerek çıkmıştır.

²³ "Adapazarı", *Zaman*, 16 Nisan 1918.

Adapazarı'nda Tarımsal Üretim

Birinci Dünya Savaşı'ndan Önce Adapazarı'nda Tarımsal Üretim

Adapazarı tarımsal üretimi, ürün çeşitliliğine sahip olmasına rağmen patates ve mısır üretimiyle ön plana çıkmaktadır. 1872'de bölgede patates ziraatının başlamasıyla İstanbul'un patates ihtiyacı karşılanmaya başlamış ve Adapazarı patatesi ithal patatesin yerini almıştır.²⁴ 1913-1914'te Adapazarı Kazası, mülki idare bazında, senelik 4.100.000 kıyye²⁵ ile Osmanlı Devleti'nin en büyük patates üreticisidir.²⁶ Bu patates üretimin büyük çoğunluğu İstanbul'a ihraç edilmektedir. Kazanın en önemli tarımsal üretim kalemleri şu şekildedir; 5.000.000 kıyye soğan, 1.000.000 kıyye mısır, 615.000 kıyye buğday, 200.000 kıyye yulaf, 100.000'er kıyye darı, sarımsak ve fasulyenin yanı sıra 992.895 kıyye tütün elde edilmektedir.²⁷ Adapazarı, ürün çeşitliliği ve üretim kapasitesi sayesinde ihtiyacından fazla ürettiği malları katma değere dönüştürmektedir. Bu durum, Adapazarı'nı savaş ortamında önemli bir ipeş kaynağı haline getirmiştir.

Birinci Dünya Savaşı'nda Adapazarı'nda Tarımsal Üretim

Savaş süresince sağlıklı ve düzenli istatistik sayımı yapılamaması, savaşın tarımsal faaliyetler üzerindeki etkisinin gözlemlenmesini zorlaştırmaktadır. Bu sorunu aşmak için mevcut belgeler ve Hilâl-i Ahmer Cemiyeti'nin Adapazarı'ndaki faaliyetleri incelenerek 1916-1918 arası tarımsal faaliyetlerin genel panoraması oluşturulmuştur. Savaş şartları, Hilâl-i Ahmer'in bünyesindeki hastane, aşevi ve

²⁴ Berthold Laufer, C. Martin Wilbur, *The American Plant Migration Part I: The Potato* Berthold Laufer, United States of America, 1938, s.88.

²⁵ Kıyye, bir Osmanlı ağırlık birimidir. Standart bir değeri yoktur. Zaman ve mekâna göre değişiklik göstermektedir. Birinci Dünya Savaşı süresince de padişahlık yapan V. Mehmed döneminde 1 kıyye 1283,67 veya 1294 grama tekabül etmektedir. Bkz. Cengiz Kallek, "Okka", TDV İslâm Ansiklopedisi, <https://islamansiklopedisi.org.tr/okka> (31.12.2023).

²⁶ *Memalik-i Osmaniye'nin 1329 Senesine Mahsus Ziraat İstatistikidir*, İstanbul, 1332, s. 192. Adapazarı Kazası, Osmanlı Devleti'ndeki diğer kaza birimleri içinde en fazla patates üreten kazadır. Vilayetler bazında Sivas 9.616.397 kıyye ile en büyük üretici durumundadır. Sivas vilayeti özelinde ise Karahisar-ı Şarki sancağı 4.029.300 kıyye üretim ile ilk sıradadır. Adapazarı bu tarihlerde İzmit Müstakil Sancağına bağlıdır. İzmit, 4.243.175 kıyye patates üretimiyle müstakil ve vilayetlere bağlı sancıklar içinde en büyük patates üreticisi konumundadır.

²⁷ *Memalik-i Osmaniye'nin 1329 Senesine ...*, s. 220-221.

imalathanelerinin ihtiyacı olduğu gıda maddelerini teminini zorlaştırmıştır. Bu sorunu kendi imkanlarıyla aşmaya karar veren cemiyet, belirli bölgelerde ziraat yapmaya başlamıştır. Bu bölgelerden biri olan Adapazarı'nda Aralık 1915'te ziraata başlanmış ve Adapazarı Zeriyyat İdaresi kurulmuştur.²⁸ 1916 başlarında farklı yerlerde toplamda 2.500 dönüm arazide, mısır, patates, soğan, buğday, arpa, yulaf, tütün ve sebze ekilmiştir.²⁹

1916-1917'de ilk mahsul alınmış ve toplamda, 90.102 kg patates, 20.710 kg mısır, 11.150 kg koçanlı mısır ve 574 kg kuru fasulye elde edilmiştir. Patatesin yarısı ve koçanlı mısırın tamamı cemiyetin İstanbul'daki kuruluşlarına sevk edilmiştir. 20.000 kg mısır tanesi de mısır unu yapılmak üzere değirmenlere gönderilmiştir. 1916-1917'ye ait farklı bir istatistiğe göre; 29.763 kg buğday, 15.030 kg arpa, 5.286 kg mısır tanesi, 1.962 kg yulaf, 367 kg nohut, 88 kg kuru fasulye, 11.251 kg karaca soğan tohumu, 22.149 kg patates, 5.120 kg bakla, 60 adet tütün fidesi elde edilmiştir.³⁰

Diğer bir belgeye göre 1916 başlarından 1917 sonlarına kadar Adapazarı Zeriyyat idaresinin mahsulleri; 65.088 kg patates, 10.863 kg yulaf, 12.004 çuval buğday unu, 1260 çuval soğan, 92.596 kg mısır tanesi, 40.989 kg buğday, 1.652 çuval nohut, 1.248 çuval fasulye, 21.707 çuval arpa, 128 çuval arpacak soğanı şeklindedir.³¹

1916'nın hasılatını gösterir bir belgede; 92.365 kg mısır, 90.102 kg patates, 574 kg kuru fasulye, nohut ve mercimek, 60.000 kg ot, 700 kg domates, 1.500 kg kabak, 1.500 adet kavun karpuz, 1.300 salatalık elde edilmiştir. Zeriyyat İdaresinin 1917 hasılatını ise şu şekildedir; 19.028 kg arpa, 12.000 kg mısır, 56.326 kg patates, 2.024 kg fasulye, nohut ve mercimek, 1.377 kg soğan, 4.579 kg yulaf, 8.500 kg pirinç, 60.000 kg ot, 240.000 kg saman elde edilmiştir. Ayrıca sebze miktarı; 3.200 kg domates, 5.600 kg kabak, 4.500 kg lahana, 950 kg ıspanak, 1.080 adet patlıcan, 2.150 salata, 4.895 adet karpuz, 600 kg bamya ve bakla elde edilmiştir. İlk defa verilen 1918 hasılatı ise; 60.124 kg buğday, 14.033 kg

²⁸ Mustafa Sarı, *İzmit'te Hilal-i Ahmer Cemiyeti (1911-1925)*, İstanbul, 2016, s.109.

²⁹ Sarı, a.g.e., s. 110.

³⁰ Sarı, a.g.e., s. 119-121.

³¹ Sarı, a.g.e., s. 122- 125.

arpa, 18.574 kg yulaf şeklindedir.³² Adapazarı Zeriyyat İdaresinin üretim faaliyetleri, cemiyetin İstanbul'daki aşhaneleri içinde önemli bir hammadde kaynağıdır.³³ Hilal-i Ahmer verileri, farklı bölgelerde ziraat yapılmasından ve bunların sayımlarının farklı zamanlarda icra edilmesinden dolayı rakamlar birleştirilmemiştir.

Adapazarı'nın savaş üretimi hakkındaki en net ifadeler 8 Mart 1917'de Dahiliye Nezâreti'ne gönderilen bir telgrafta geçmektedir. Adapazarı kaymakamlığının verdiği bilgiye göre, kazanın mısır hasılatı 11.634.384 kilodur. Bu miktarın; 1.454.298 kilosu öşürdür. 7.680.000 kilo 1 Temmuz'a kadar tahsil edilecek miktardır. Kazada ekim yapmak amacıyla 160.000 dönüm arazi için 900.000 kilo tohumluk ayrılmıştır. İzmit, Karamürsel ve Yalova kazalarının bir buçuk aylık işesi için 1.350.000 kilo sevk edilmiştir. Muhtaç bölgelere 152.000 kilo mısır gönderilmiştir. Mutasarrıflıktaki muhacir ve mülteciler için 150.000 kilo mısır gerekliken bunun 51.934 kilosu eksik kalmıştır.³⁴

Bir başka konu ise Adapazarı'nın zahire ve tuz kıtlığıdır. Mayıs 1915'te Adapazarı'nda tuz kalmamış ve Düyûn-ı Umûmiyye'den temini istenmiştir.³⁵ Adapazarı'nda savaş öncesinde bir milyon kıyye civarında zahire üretimi yapılmasına rağmen 1916'da zahire kıtlığı yaşanmıştır. Şubat ayında Konya Vilayetinden Adapazarı'na zahire sevkiyatı emri verilmiştir.³⁶ Fakat vagon temini sorunundan ötürü sevkiyat Temmuz'a kadar devam etmiştir.³⁷ Bu dönemde Adapazarı İslam Ticaret Bankası da Ankara'dan Adapazarı'na 3 vagon buğday sevk ettirme girişiminde bulunmuştur.³⁸

Sağlıklı verilerin olmamasına rağmen Adapazarı tarım sektörünün savaş döneminde de önemini kaybetmediği, çalışan ücretlerinin artışı ve işe faaliyetleriyle görülmektedir. Savaşın çalışan kesim üzerindeki etkisi, ücretlerin artmasıdır. Adapazarı'nda 1913'de tarım işçilerinin ücreti 10-

³² Sarı, *a.g.e.*, s. 126- 128.

³³ Safiye Kıranlar, "İstanbul Hilâl-i Ahmer Aşhaneleri", *Sultan V. Mehmet Reşad ve Dönemi*, İstanbul, 2018, s. 879.

³⁴ BOA, DH. İ. UM. EK. (Dahiliye Nezareti İdâre-i Umûmiye Ekleri) 29/ 101.

³⁵ BOA, DH. İ. UM. EK. 93/19.

³⁶ BOA, DH. UMVM (Dahiliye Nezareti Umûr-ı Mahalliye-i Vilayât Müdüriyeti) 136/46.

³⁷ BOA, DH. İ. UM. EK. 103/12.

³⁸ BOA, DH.İ.UM 89/1

15 kuruş arasındayken, Temmuz 1917'de orakçı 60 kuruş, demetçi 80-85 kuruş, çapacı 20 kuruş ve çiftçi 100-150 kuruş gündelik almaya başlamıştır.³⁹

Birinci Dünya Savaşı'nda Adapazarı'ndaki İaşe Faaliyetleri

Savaş dönemi Adapazarı iaşe faaliyetlerini gösteren ana kaynak yerel yönetim ile Dahiliye Nezâreti arasındaki yazışmalardır. 24 Temmuz-9 Ekim 1915 arasındaki bir dizi telgraf incelenmiştir.⁴⁰ Bu dönemde gerçekleşen 23 sevkiyatta 501.206 kilo mısır⁴¹ ve 593.614 kilo patates⁴² demiryoluyla İstanbul'a nakledilmiştir. Söz konusu bazı sevkiyatlarda Levazimat-ı Umûmiye Dairesinin adı geçse de çoğu belgede yalnızca “*Dersaadet'e gönderilmiştir*” ifadesi yer almaktadır. Yapılan sevkiyatların tamamının askeri amaçlarla olmadığı görülmektedir. İstanbul'a yapılan sevkiyatların dışında Adapazarı kazasının bağlı olduğu İzmit mutasarrıflığına patates ve mısır sevk edilmiştir.

Bir başka toplu nakliyat ise Adapazarı'ndan İstanbul'a 13-22 Temmuz arasında toplamda 570.000 kilo mısır nakledilmiştir. Adapazarı kırsalında üretilen bütün mahsul, İstanbul'a nakledilmek üzere Adapazarı'nda toplanmaktadır.⁴³

Toplu sevkiyatların dışında kalan tekil iaşe faaliyetleri savaş süresince devam etmiştir. Bu faaliyetler, Adapazarı mahsullerinin ve Adapazarı üzerinden Bolu mahsullerinin İstanbul'a nakledilmesidir. Bu sebeple doğrudan bağlantılı olduğu için Bolu mahsulünün Adapazarı'na sevki de incelenmiştir. İstanbul'a iaşe sorunu savaş boyunca hükümetin çözmeye çalıştığı konulardan biridir. İaşe temini konusunda sürekli yeni uygulamaların yürürlüğe konması beraberinde mevzuat ve uygulama sorunlarını doğurmuştur. İaşe uygulamalarının Osmanlı taşrasında ne

³⁹ Toprak, *a.g.e.*, s.158.

⁴⁰ Bu belgeler, Dahiliye Nezâreti İdare-i Umûmiye belgelerinin ek fonunda (DH.İ.UM. EK.) bulunmaktadır. Çanakkale Cephesinde Kara Muharebeleri dönemine denk gelen bu telgrafların konusu, Adapazarı'ndan İstanbul'a sevk edilen patates ve mısır miktarı hakkındadır.

⁴¹ BOA, DH. İ. UM. EK. 9/31, 9/37, 9/41, 9/85, 9/84, 9/116, 9/126, 9/129, 10/8, 10/18, 10/61, 10/83, 10/108.

⁴² BOA, DH. İ. UM. EK. 9/78, 9/85, 9/84, 9/109, 9/116, 9/126, 9/129, 10/9, 10/8, 10/18, 10/61, 10/65, 10/83, 10/101, 10/107, 10/136, 10/145, 10/95, 11/43.

⁴³ BOA, DH. İ. UM. EK. 10/6.

kadar titizlikle uygulandığı kesin olarak bilinmese de bu süreçte yaşanan sorunların varlığı konu hakkında ipuçları vermektedir.

Temmuz 1915'te Bolu'dan Hendek'e 100.000 kilo mısır sevk edilmiş ve ürünler yakında Adapazarı İstasyonuna nakledilecektir.⁴⁴ Kasım'da İaşe-i Umûmîye Merkez Heyeti, Dahiliye Nezâreti'ne başvurarak, Düzce'deki zahirenin kış gelmeden Adapazarı'na nakledilmesi için araba temin edilmesini istemiştir.⁴⁵ Kasım'da Dahiliye Nezâreti, İzmit Mutasarrıflığına Evkaf Nezâreti için alınacak 10 vagon patatesin nakliyatına engel olunmamasını istemiştir.⁴⁶ Kasım sonunda, İstanbul Polis Müdüriyet-i Umûmîyesi, asker ailelerine yardım yapmak için Adapazarı'ndan patates almak istemiş ve Dahiliye Nezâreti'nden, mahalli yetkililerin kolaylık sağlamasını talep etmiştir.⁴⁷

9 Mart 1916'da Donanma Cemiyeti, muhtaçlara dağıtmak için Adapazarı'ndan 500 tohumluk mısır satın almıştır.⁴⁸ Nisan'da Ertuğrul sancağının⁴⁹ ihtiyacı için Adapazarı'ndan tohumluk patates satın alınmıştır.⁵⁰ Eylül'de Tekâlîf-i Harbiye gereği Bolu'dan Adapazarı'na 89 araba arpa nakledilmiştir.⁵¹ Kasım'da Bolu'daki Tekâlîf-i Harbiye ambarlarındaki zahirenin Adapazarı'na nakli için İzmit Mutasarrıflığından araba talebinde bulunulmuştur. Fakat Mutasarrıflık, ziraat işleri aksayacağından araba temin etmeye yanaşmamıştır.⁵² Aralık'ta Dördüncü Ordu mıntıkası lazım olan 10 vagon tohumluk

⁴⁴ BOA, DH. ŞFR. (Dahiliye Nezareti Şifre Kalemi) 479/85.

⁴⁵ BOA, DH. İ. UM (Dahiliye Nezareti İdâre-i Umûmîye) 93/1.

⁴⁶ BOA, DH. İ. UM 16/3.

⁴⁷ BOA, DH. İ. UM 89/1.

⁴⁸ BOA, DH. İ. UM 59/1.

⁴⁹ Ertuğrul sancağı, bu dönemde Hüdavendigâr vilayetine bağlıdır. Sancak, Merkez (Bilecik), Söğüt, İnegöl ve Yenişehir kazalarından oluşmaktadır. Sancağın sınırları günümüz Bilecik ve Bursa illerinin içinde kalmaktadır. Bkz. Orhan Sakin, *Osmanlı'da Etnik Yapı ve 1914 Nüfusu*, s.206,207.

⁵⁰ BOA, DH. İ. UM 59/1.

⁵¹ BOA, DH. İ. UM. EK. 19/85.

⁵² BOA, DH. İ. UM. EK. 23/76.

patatesin Adapazarı'ndan temin edilip edilemeyeceği İzmit mutasarrıflığına sorulmuştur.⁵³

Mart 1917'de Adapazarı'na sevk edilmek üzere Bolu'dan Düzce'ye 138.350 kilo zahire gönderilmiştir.⁵⁴ Mayıs'ta Dahiliye Nezâreti, İzmit mutasarrıflığından, Alman Ordusunun iaşesi için Adapazarı'ndan iki vagon patates temin edilmesine mâni olunmamasını istemiştir.⁵⁵ Haziran'da Donanma-yı Hümâyun için Adapazarı'ndan 100 baş sığır satın alınmış ve bunların donanmanın iaşesi için çok önemli olduğundan nakliyesi konusunda kolaylık sağlanması istenmiştir.⁵⁶ Şubat 1918'de Ziraat Nezâreti namına Düzce'den 50.000 kilo tohumluk mısır Düzce'den satın alınmış ve Adapazarı'na nakledilmiştir.⁵⁷

İşe işlerine dair en dikkat çekici nokta Adapazarı kaymakamlığının tutumudur. Savaş öncesinde nakliye işlerini belediye düzenlerken⁵⁸ savaşta bu görevi kaymakamlık yürütmüştür. Kazanın tarım sektörünü de kontrol eden kaymakamlık böylelikle ekonomiye doğrudan etki eder hale gelmiştir. İşe faaliyetleri devam ederken Adapazarı kaymakamlığının tavrı sürekli şikâyet sebebi olmuştur. Eylül 1915'te Dahiliye Nezâreti'ne gönderilen bir telgrafta, kaymakamlığın tüccarların patates ihracatına izin vermediğinden şikâyet edilmektedir. Adapazarı'nda patates haricinde üretim yapılmadığını, bu sebeple üreticiyi zor durumda bıraktığından ve yasak yüzünden İstanbul'daki patates fiyatlarının yükseldiğinden bahsedilmiştir.⁵⁹ Bu şikâyetten birkaç gün sonra bir tüccar, Adapazarı'ndan 300.000 kıyye patates satın aldığını fakat kaymakamlığın patateslerin İstanbul'a nakline izin vermediğini şikâyet etmiştir.⁶⁰ Başka bir şikâyete göre, İstanbul'da bulunan yatılı okulların patates ihtiyacını temin için, Maarif Nezâreti ile sözleşme

⁵³ BOA, DH. İ. UM. EK. 25/43. 4. Ordu bu tarihlerde Suriye- Filistin bölgesinde konuşlanmaktadır. 1914'te Şam Sancağı yıllık 4.00.000 kıyye patates üretimi ile Suriye Vilayetinin tek patates üreticisidir.

⁵⁴ BOA, DH. İ. UM. EK. 29/104.

⁵⁵ BOA, DH. İ. UM. EK. 36/23.

⁵⁶ BOA, DH. İ. UM. EK. 32/93.

⁵⁷ BOA, DH. İ. UM. EK. 46/54.

⁵⁸ Şerif, *a.g.e.*, s.351. Ahmet Şerif, Belediye'nin şehre giren arabalardan "bac" vergisi aldığını ve bunu mültezime ihale ettiğini aktarır.

⁵⁹ BOA, DH. İ. UM 89/1.

⁶⁰ BOA, DH. İ. UM 16/3.

yapan bir mültezimin, Adapazarı'ndan satın aldığı patateslere kaymakamlık tarafından el konulmuştur. Kaymakamlık, patateslere askeri ihtiyaç nedeniyle el koyulduğunu ve bununla kanuni olduğunu savunmuştur.⁶¹ Mayıs 1916'da Hilâl-i Ahmer Cemiyeti, muhtaç çiftçilere dağıtmak için Düzce'den mısır satın almış ve bunları Adapazarı'na nakletmek için kiraladıkları arabaların, kaymakamlık tarafından kullanılmasının engellediğini Dahiliye Nezâreti'ne şikâyet etmiştir.⁶²

Şikâyetler, iaşe temini uygulamalarının doğurduğu sorunları göstermektedir. Kalıcı bir çözüm bulunamaması beraberinde mevzuat karışıklıklarını getirmiştir. Bu karışıklık ortamında Adapazarı kaymakamlığı yetkilerini arttırmıştır. Kaymakamlık kendi iradesiyle tüccara ihraç yasağı getirebilmektedir. Evkaf Nezâreti ve Hilâl-i Ahmer'in iaşe faaliyetlerini engellemiş, Tekâlîf-i Harbiye gereği taşınacak ürünlere araba tedarik etmemiştir. Kaymakamlık kazadaki bütün arabaları kontrol etmesine rağmen, bu arabaları kullanan hayvanları besleyen Adapazarı Hayvanat Deposu Kumandanlığı ile iaşe konusunda problem yaşamıştır.⁶³ Kaymakamlıkla yaşanan bu süreç genellikle Dahiliye Nezâreti'nin tahkikatıyla uzamaktadır. Sürecin sürekli uzamasından dolayı Adapazarı'ndan ürün tedarik edecekler veya transit hattı kullanmak isteyenler, önce Dahiliye Nezâreti'ne başvurarak, mahalli yöneticilerden işlemlerde kolaylık sağlanmasının emredilmesini talep etmiştir. İaşe temini sorunu savaş boyunca çözülmediği gibi mahalli yöneticilerin tutumu da değişmemiştir.

Adapazarı'nda Sanayi ve Birinci Dünya Savaşı'nda Kereste Tedariki

Adapazarı'nda sanayi üretimini destekleyecek büyüklükte bir hammadde kaynağı olmamasından dolayı sanayinin gelişimi kısıtlı olmuştur. Adapazarı'nda sanayi küçük tezgâhlarda ormancılık⁶⁴ ve tarım sektörü⁶⁵ çerçevesinde kurulmuştur.

⁶¹ BOA, DH. İ. UM 89/1.

⁶² BOA, DH. İ. UM. EK. 14/101.

⁶³ BOA, DH. İ. UM 93/1. Mart 1916'da kumandanlığın ot ve saman ihtiyacına cevap vermemişlerdir. DH.İ.UM. EK. 32/103; Mayıs 1917'de hayvanları otlatmak için çayır ve mera tahsisi konusunda Dahiliye Nezâreti'ne şikâyette bulunulmuştur.

⁶⁴ Tüccarzade İbrahim Hilmi, *a.g.e.*, s. 109.

⁶⁵ *Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi*, Devre: 1, İçtima: 45, Cilt: 3, s.154. Rıza Paşa, Şubat 1911'de Rıza Paşa, Meclis-i Mebusanda yaptığı konuşmasında, Adapazarı'nda zirai alet

Adapazarı ve çevresi orman varlığı açısından oldukça zengindir. Buna bağlı olarak kereste, Adapazarı'nın önemli ihraç ürünlerindedir. Kereste, Kazaya bağlı Karasu, Sapanca, Akyazı, Süleymaniye, Hendek ormanlarında hazırlanmaktadır. Sektör ilkel yöntemlerle sürdürülmesine rağmen 1913'te kereste ticaretinin hacmi 90.000-100.000 lira seviyesindedir. İhracatı İtalya, Yunanistan, İskenderiye ve Beyrut'a yapılmaktadır. 1911 Trablusgarp Savaşı ve 1912-1913 Balkan Savaşlarının kereste ihracatına olumsuz etkisi olmuştur. İtalya ile ticaret 1913'te yeniden başlamış fakat Yunanistan ile ticaret kesilmiştir.⁶⁶ Birinci Dünya Savaşı döneminde Adapazarı ormanları toplamda 91.610 hektardır. Ormanların yıllık varidatı 1.078.913 kuruştur.⁶⁷ Ormancılık, vasıflı işçi çalıştırma zorunluluğundan ötürü Adapazarı'nda işçi ücreti en yüksek sektördür. Birinci Dünya Savaşı'yla beraber vasıflı işçi sıkıntısı yaşanmıştır. Hükümet, buna çözüm olarak Adapazarı'nda amele taburu oluşturmuştur.⁶⁸

Adapazarı Ahşap ve Demir Malzeme İmalathanesi

Birinci Dünya Savaşında Adapazarı ormanlarının askeri levazımat ihtiyacını karşılaması fikri ortaya atılmıştır. Adapazarı'ndaki İttihatçılardan Nihat Bey⁶⁹ 9 Mayıs 1915'te Harbiye Nâzırı Enver Paşa'ya ordu arabaları fabrikası kurma başvurusunda bulunmuştur. Nihat Bey, başvurusunda fabrikanın önemini vurgulamak için bazı amaç ve faydalardan bahsetmiştir. Buna göre en önemli amaç ülkede iktisadi gelişmeyi desteklemek için ordu ve halkın ihtiyacını karşılayacak her türlü arabayı üretmek ve ticaretini yapmaktır. Böylece Avrupa'dan

ve edevatın küçük parçalarını üreten bir fabrikadan bahsetmektedir. Fabrika, Avrupa'dan ithal zirai aletlere nazaran daha ucuz ve kaliteli üretim yapmaktadır. Bu tarz işletmeleri korumak için üretimi yapılan parçaların ithalinde gümrük muafiyeti olmaması gerekmektedir. Aksi durumda Avrupa sermayesi yerli girişimi batırmak için uğraşacaktır. Fabrika, Avrupa'dan ithal zirai aletlere nazaran daha ucuz ve kaliteli üretim yapmaktadır. Böylece yedek parçaya erişim kolaylaşmaktadır.

⁶⁶ Şerif, *a.g.e.*, s. 351.

⁶⁷ "Ormanlarımızın Tezyid-i Varidatı Nasıl Mümkündür?", *Orman Mekteb-i Âlisi Mecmuası*, 1 Eylül 1917.

⁶⁸ Haluk Selvi, "II. Meşrutiyet Dönemi'nde Adapazarı ve Çevresi (1908-1918)", *Sakarya İli Tarihi I*, Sakarya, 2005, s. 473.

⁶⁹ Kaynaklarda Dr. Nazım'ın yeğeni İttihat ve Terakkî Merkez-i Umûmiyesinin veznedarı olarak geçmektedir. Bkz. DH.İ.UM.EK. 50/111.

ithalat kesildiğinde ordu ve halkı zor durumda kalmayacaktır. Fabrika, halkı sanayiye teşvik etmek, fabrikaları idare edecek kadroları ve teknik elemanları yetiştirme noktasında da önemli bir araç olacaktır. Nihat Bey, aynı başvuruda dosyasında konu hakkında Harbiye Nezâreti'nin onayını ve belirli konularda yardım talep etmiştir. Bu taleplerden birkaçı; fabrika için mîrî arazi tahsis edilmesi, fabrika binaları için inşaat malzemeleri tedariki, amele taburlarından çalışacak işçi tedariki, Adapazarı ormanlarından hammadde sağlama imtiyazı, fabrikayı çalıştırmak için elektrik üretme imtiyazı ve rekabetten korunmak amacıyla fabrikanın Harbiye Nezâreti bünyesine alınması şeklinde sıralanabilir.⁷⁰

Haziran 1915'te Adapazarı ve çevresi ormanların fabrikaya imtiyazı konusu Meclis-i Vükelâ'da karara bağlanmıştır. Karara göre fabrikaya 50 yıl boyunca sabit fiyattan kereste temin edilecektir.⁷¹ Haziran 1916'da fabrikanın hammadde ihtiyacını karşılamak için Adapazarı ormanlarından 400.000 m³ dışbudak temini ihalesine çıkmıştır.⁷² Meclis-i Vükelâ'nın Ekim 1916'daki başka bir kararında, Bursa vilayetine bağlı İnegöl ve Düzce kazasındaki Aksu ormanlarının anonim şirket haline getirilerek fabrikaya tahsis edilmiştir.⁷³

Fabrikanın inşaatı bir yıl sürmüş ve 10 Kasım 1916'da Harbiye Nâzırı Enver Paşa ve mâhiyetinin Adapazarı'nda katıldığı bir merasimle açılmıştır. Fabrikanın teknik özellikleri şu şekildedir; 400 beygir gücünde tahrik makineleri bulunmaktadır. Anadolu'da ilk olma özelliğini taşıyan nehir suyunu içilebilir yapan makineye sahiptir. Fabrikada 400 işçi çalışmaktadır. Gelecekte her türlü ev eşyası, ziraat makineleri, değirmen aleti, tulumbalar ve yapımı basit makineleri üretmesi planlanmaktadır. Savaş şartlarından dolayı fabrikada işçi olarak asker çalıştırılmaktadır. Savaştan sonra bu askerlerin, aileleriyle beraber yaşayacakları işçi konutları yapılacaktır.⁷⁴ Fabrikanın elektrikle çalışan makinelerde yıllık 300-4500 arası araba üretim kapasitesi vardır. Fabrikanın, marangozluk

⁷⁰ BOA, DH. İ. UM 61/1.

⁷¹ BOA, MV. (Meclis-i Vükelâ Mazbataları) 198/35.

⁷² *İktisadiyat Mecmuası*, 8 Haziran 1916.

⁷³ BOA, MV. 203/89.

⁷⁴ "Yeni Bir İmalathane", *Türk Yurdu*, 24 Teşrin-i Sani 1332.

ve mobilyacılık faaliyetlerinin yanında demircilik, tornacılık ve tesviyecilik yapması da planlanmaktadır.⁷⁵

Birinci Dünya Savaşı dönemi iktisat tarihi ile ilgili çalışmaları ile tanınan Zafer Toprak'a göre, savaşın olağanüstü şartları “*milli sanayi*” hamlesinin ilk örneklerine ortam sağlamıştır. İttihatçılar bu sanayi girişimlerini, kamuoyunda sanayi bilinci oluşturmak için değerlendirmiştir. Bu sebepten, Enver Paşa, savaşın en yoğun günlerinde bizzat Adapazarı'na gidip açılış merasimine katılmıştır.⁷⁶ Enver Paşa, fabrikanın açılma fikrinin ortaya çıkışından beri süreci takip etmiştir. Fabrika kuruluşunun her aşamasında destek vermiş, fabrikada kullanılacak makineleri Harbiye Nezâreti adına Almanya'dan ithal ettirmiştir. Bu olayın propaganda gücünden faydalanmak isteyen İttihatçılar, Enver Paşa'nın Adapazarı'na gelişini ve merasimi filme kaydetmiştir.⁷⁷

Fabrika, 15 Mart 1917'de Meclis-i Vükelâ ruhsatıyla “*Adapazarı Ahşap ve Demir Malzeme İmalathanesi Anonim Şirket-i Osmaniyesi*” adıyla şirketleşmiştir. Dersaadet merkezli ve 84.000 lira sermaye ile kurulmuştur.⁷⁸ Mayıs 1917'de Düyûn-ı Umûmiyye, şirketin her biri 20 lira değerinde 4.200 hisse senedinin satışa çıktığını duyurmuştur.⁷⁹

Fabrikanın savaş dönemi faaliyetleri konusunda bilgi kısıtlıdır. Mart 1915'te Hilâl-i Ahmer'in Adapazarı'nda kuracağı fabrika için Adapazarı Ahşap ve Demir Malzeme Fabrikasından 4000 tane tahta alınmıştır.⁸⁰ Fabrikanın Tanin gazetesinde yayınladığı bir reklama göre; salonlara, yatak odalarına, yazıhanelerde kullanılmak üzere, kayın, ıhlamur, dişbudak, meşe ağaçlarından her türlü eşya üretmektedir.⁸¹

Askeri üretimin önem kazandığı bu dönemde böyle bir fabrikanın kurulması, bu amaçla yatırım yapılması savaş ekonomisinin doğurduğu bir fırsattır. Fabrikanın kurulma amacının ve gerçekleştirilmek istenilen

⁷⁵ Sabahattin Özel, *Millî Mücadele'de İzmit, Adapazarı ve Atatürk*, İstanbul, 2005, s. 27-28.

⁷⁶ Toprak, *Türkiye'de Millî İktisat ...* s. 340.

⁷⁷ <https://filmmirasim.ktb.gov.tr/tr/film/adapazari-araba-fabrikasi-> (20.10.2023)

⁷⁸ BOA, MV. 247/5.

⁷⁹ *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 19-26 Mayıs 1333.

⁸⁰ Sarı, *a.g.e.*, s. 80.

⁸¹ “Adapazarı Fabrikası Mamulâtı”, *Tanin*, 29 Ağustos 1918.

projenin, Anadolu'nun hammadde bakımından zengin bölgelerinde rahatlıkla uygulanabileceği görülmektedir. Bu yönüyle örnek bir milli kalkınma hamlesidir. Fakat fabrikanın askeri niteliğinden ziyade Zafer Toprak'ın dediği gibi propaganda yönü daha kuvvetlidir. Endüstriyel üretimle birlikte gelişen savaş teknolojisi Birinci Dünya Savaşı'nı diğer savaşlardan ayıran en belirgin özelliklerden biridir. Bu sebeple ahşap araba fabrikasının askerî açıdan stratejik bir hamle olmadığı açıktır. Bunun bilincinde olan Osmanlı Hükümeti, fabrikayı propaganda malzemesi olarak kullanmıştır. Böylece savaş ekonomisinin yarattığı ihtiyaçlar doğrultusunda sanayi girişimlerinin yaygınlaşmasını teşvik etmiştir.

Diğer Sanayi Kuruluşları ve Kereste Tedarik Sorunu

Birinci Dünya Savaşı'yla beraber kerestenin askeri amaçlarla kullanımı önemini daha da artmıştır. Kereste, bol miktarda bulunması, basit tezgahlarda kolay işlenmesi ve en önemlisi İstanbul'a doğrudan nakledilebilmesinden ötürü ordunun nakliye ve levazım araç-gereçlerinin yapımında temel kaynak olmuştur.

Adapazarı ormanlarından kesilen ağaçlar ormanın içinde bulunan el tezgahlarında işlenmektedir. Orman mamulleri Adapazarı istasyonuna kiralık öküz ve beygir arabalarıyla taşınmaktadır. Kesilen her tomruğun orman içindeki araba yoluna nakliye masrafı 5 kuruştur. Ormanın içinden Adapazarı istasyonuna kadarki nakliye ücreti 54 kuruştur. Kesilen her bir tomruğun ormandan Adapazarı'na nakli toplamda 59 kuruşa mâl olmaktadır. Tomrukları istasyona taşıyan arabalara 3-10 arası yükleme yapılmaktadır. Orman mamullerinin hazırlanmasında nitelikli işgücü kullanılmaktadır. İşçiler el bıçısıyla çalışmaktadır. Bir amale günde ortalama 5-6 ağaç keserken, iki amele birlikte 10-15 tomruk imal etmektedir. Bir amele bir günde ormandan araba yoluna 2-6 arası tomruk getirebilmektedir. Burada biriken tomruklar günde bir sefer Adapazarı'na gönderilmektedir.⁸²

Adapazarı kazasına bağlı Hendek nahiyesinde savaş öncesi dönemden İmalât-ı Harbiye Müdüriyetine bağlı hızar fabrikaları

⁸² "İzmit sancağına mülhak Adapazarı Kazası Dahilinde kain Süleymaniye ormanı hakkında nezaret-i orman müfettiş-i umumilerinden Süleyman Bey'in tatbik ve ita eylediği 9 Temmuz 331 tarihli rapor", *Ticaret ve Ziraat Nezâreti Mecmuası*, 13 Eylül 1915.

bulunmaktadır. Ağustos 1916'da Harbiye Nezâreti, İmalât-ı Harbiye Marangoz Fabrikalarının ihtiyacı için Hendek'te 5.000 arabalık kereste tedarik etmiş fakat araba tedarik edilemediğinden sevkiyat aksamıştır.⁸³ Aralık 1917'de Hendek hızar fabrikasında hazırlanan 65.410 parça ve 1.495 m³ kereste İstanbul'a sevk edilmeyi beklemektedir.⁸⁴

Kereste, savaş süresince farklı amaçlarla kullanılmıştır. Şubat 1916'da Ankara- Erzurum hattı için lazım olan 300 meşe direği Adapazarı ormanlarından temin edilmiştir.⁸⁵ Ekim 1917'de askeri ihtiyaç için Akyazı ormanlarından 5.000 m³ kereste hazırlanmıştır.⁸⁶ Kasım'da, Birinci Kolordu için gerekli olan fıçı imalinde kullanılacak tahta Adapazarı ormanlarından tedarik edilmiştir.⁸⁷ Mart 1918'de Harbiye Nezâreti, eğer iskeleti imalinde kullanılacak keresteleri Adapazarı'ndan tedarik etmiştir.⁸⁸

Adapazarı'ndan kereste tedariki konusunda en büyük problemi orduya nakliye arabaları yapan Harbiye Dairesi Sekizinci Nakliye Şubesi yaşamıştır. Mart 1916⁸⁹, Ocak 1917⁹⁰ ve Haziran 1918'de⁹¹ şube kerestelerini ormandan Adapazarı istasyonuna taşımak için araba tedariki sıkıntısı çekmiştir.

Birinci Dünya Savaşı'nda kereste, ordunun levazımat ihtiyacını karşılayabileceği yegâne malzemedir. Adapazarı ormanları, askeri ihtiyaçların karşılanması için oldukça önemlidir. Kerestenin tek alıcısı Harbiye Nezâreti ve nezâretle anlaşmalı müteahhitlerdir. Fakat Adapazarı kaymakamlığı, araba tedariki konusunda sık sık sorun çıkarmaktadır. Sorunlar bir süre sonra sürekli Dahiliye Nezâreti'nin devreye girmesiyle çözülmeye çalışılmıştır. Dahiliye Nezâreti bazen doğrudan emir vererek araba kullanımı düzenlemiştir. 1916'da ziraat

⁸³ BOA, DH. İ. UM 89/1.

⁸⁴ Ersoy Zengin, "II. Meşrutiyet Döneminde (1908-1918) İmalat-ı Harbiye Fabrikalarında Silah ve Mühimmat Üretimi", *Munzur Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 9 (2017), s. 101.

⁸⁵ BOA, MV. 200/29.

⁸⁶ BOA, DH. İ. UM. EK. 27/13.

⁸⁷ BOA, DH. İ. UM. EK. 23/54.

⁸⁸ BOA, DH. İ. UM 20/1.

⁸⁹ BOA, DH. İ. UM 93/3.

⁹⁰ BOA, DH. İ. UM. EK. 27/13.

⁹¹ BOA, DH. İ. UM. EK. 111/49.

işleri aksadığından Harbiye Nezâreti müteahhitlerinin nakliye arabası ve hayvanı kullanmalarını yasaklamıştır.⁹² Mayıs 1918'de yine aynı sebepten ötürü nakliye arabalarının ücretlerinin peşin ödenmesini emretmiştir.⁹³

Adapazarı'nın keresteye dayalı sanayisinin yanında farklı bir fabrika kurma girişimi vardır. 1917'de Adapazarı'nda bir şeker fabrikası kurulması düşünülmüştür. Şeker, savaş boyunca İstanbul'un iâşesi için önemli ve çözümlenmesi gereken bir konudur. Suat Nuri, şeker kıtlığını çözmek için, demiryolu hattı çevresine şeker fabrikası kurulmasını tavsiye etmiştir. Hammaddesi olan pancarın da demiryolu güzergahında ki verimli arazilere ekilmesiyle, pancarın taşıma maliyeti düşecektir. Üstelik fabrikaların ihtiyacı olan kömür de kolayca taşınabilecektir. Bu plana göre Adapazarı, İzmit ve Eskişehir gibi hem demiryolu güzergahında olan hem de arazisi verimli olan bölgelere 10-15 fabrika açılacağı öngörülmüştür.⁹⁴ Adapazarı'nda şeker fabrikasının açılması konusu yerel tüccarında dikkatini çekmiştir. Tüccar, Adapazarı'nın nüfusunun kalabalık olduğunu ve şeker tüketiminin fazla olduğundan bahsederek şeker fabrikası fikrine destek vermiştir.⁹⁵

Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na büyük bir endüstriyel yoksunlukla girmesi ve savaş devam ettikçe bunun eksikliğini hissetmesi, sanayileşmeye olan ilgiyi arttırmıştır. Bu doğrultuda Adapazarı sanayisi, Savaş ekonomisi yatırımlarının etkisiyle doğrudan doğruya savaş ihtiyacını karşılamaya yönelik gelişmiştir. Savaşın olumsuz gidişatı bu girişimlerin bir kısmını sekteye uğratsa da buradaki önemli nokta Adapazarı'nın sanayi bölgesi olma potansiyelidir. Bu durum Adapazarı'nın stratejik önemini gösteren bir başka unsurdur.

⁹² BOA, DH. İ. UM 59/1.

⁹³ BOA, DH. İ. UM 20/1.

⁹⁴ Ergün Ballı, "Birinci Dünya Savaşı Yıllarında İttihat ve Terakki'nin Şeker Politikası", Uluslararası Birinci Dünya Savaşı'nın 100. Yılı Sempozyumu Bildiriler Kitabı: Cilt 2, (2017), s. 133.

⁹⁵ "Memalik-i Osmaniye'de Sanayi-i Şekeriye, şeker pancarı ziraatı mı yoksa şeker kamışı ziraatı mı?", *Felâhat*, 1 Temmuz 1917.

Arifiye-Adapazarı Demiryolu Hattı

Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattının Anadolu'ya uzatılması kararı 1889'da alınmıştır.⁹⁶ Temmuz 1890'da Arifiye- Adapazarı şube hattı açılmıştır. Demiryolu ağına bağlanan Adapazarı böylece ulusal pazara açılma imkânı bulmuştur. Bu vesileyle doğrudan İstanbul'a ulaşabilen Adapazarı ekonomisi hem katma değerini oluşturacak hem de hinterlandını genişleterek demiryolundan uzak bölgeleri İstanbul'a bağlayan nokta durumuna gelecektir.

Arifiye-Adapazarı hattı açıldıktan sonra Adapazarı'nı bir demiryolu kavşağı durumuna getirmesi düşünülen bir dizi proje gündeme gelmiştir. Bu projeler mali sebeplerle gerçekleştirilememiştir. Fakat Adapazarı'nın stratejik önemini göstermesi açısından önemlidir. 1872'de Alman mühendis Wilhelm von Pressel, padişahın isteği üzerine bir demiryolu projesi hazırlamıştır. 2300 km uzunluğundaki hattın, Haydarpaşa'dan başlayarak Adapazarı, Eskişehir, Ankara, Kayseri, Malatya, Diyarbakır, Musul, Bağdat, Basra üzerinden Basra Körfezine ulaşması düşünülmüştür. Bu hat üzerinde iki şube hattının yapılması da planlanmıştır. Bunlar 150 kilometrelik Adapazarı- Bolu ve 120 kilometrelik Adapazarı- Karadeniz Ereğlisi hattıdır.⁹⁷

Ağustos 1910'da Adapazarı-İncirli hattının inşa edilmesi gündeme gelmiştir. Hattın, Adapazarı ve Karadeniz sahili arasındaki ormanların işlenmesine katkısının olacağı ve bunun İzmit sancağını ekonomik olarak kalkındıracağı öngörülmüştür.⁹⁸ Aynı yıl içinde gündeme gelen farklı bir proje ise Adapazarı-Sivas hattıdır. Hattın Adapazarı'ndan başlayıp Düzce, Bolu, Kastamonu, Boyabat ve oradan da Havza'ya kadar ulaşması planlanmıştır.⁹⁹

⁹⁶ Murat Özyüksel, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi: Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul, 2008, s. 63.

⁹⁷ Murat Özyüksel, *a.g.e.*, s. 15-16.

⁹⁸ 15 Ağustos 1910'da Mihran gazetesinde "Karadeniz Sahilinde Şimendüfer" başlıklı haberde, Adapazarı- İncirli arasında yapılacak demiryolu hattıyla mevcut demiryolu hattının Karadeniz sahiline bağlanmasından bahsedilmiştir. Adapazarı'nın Karadeniz sahiline yapılması planlanan bu hattın talebini Anadolu Şimendifer Kumpanyası yapmıştır.

⁹⁹ "Adapazarı- Sivas Şimendifer Hattı", *Muhacir*, 24 Eylül 1910.

Ereğli kömürleri Osmanlı ordusunun önemli bir enerji temin kaynağıdır. Kömürün denizyoluyla İstanbul'a taşınıyor oluşu olası bir Osmanlı-Rus savaşında Ereğli'nin tehdede açık oluşu sebebiyle tehlike arz etmektedir. Osmanlı Devleti, kömürün İstanbul'a güvenli nakliyatı için yeni güzergahlar planlamaktadır.¹⁰⁰ Birinci Dünya Savaşı öncesinde Bolu'da kömür madenleri keşfedilmiş ve hali hazırda Karadeniz Ereğlisi'ndeki kömür madenlerinin varlığıyla birlikte, hükümet Adapazarı-Bolu hattını inşa etmeye karar vermiştir. Anadolu Şimendifer Kumpanyasıyla mukavele imzalanmıştır. Hükümet, Arifiye- Adapazarı hattını bu yeni hatla birleştirip, bu hattı Haydarpaşa- Pendik hattına çifte hat olarak inşa etmeye karar vermiş ve bir kanun teklifi hazırlamıştır. Kanun teklifi Meclis-i Mebusan'da 44'e karşı 81 oyla reddedilmiştir.¹⁰¹

Birinci Dünya Savaşı'nda Adapazarı'nda Demiryolu Projeleri

Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na fiilen katılmasının akabinde Rusya, Karadeniz kıyısında bulunan Ereğli kömür madenlerini ablukaya almış ve kömür nakliyatı yapan gemileri batırmaya başlamıştır.¹⁰² Enver Paşa, kömür sevkiyatının güvenliği için Temmuz 1915'te Ereğli kömürünü Adapazarı üzerinden demiryoluyla İstanbul'a nakletmek için menzil hattı kurulmasını emretmiştir.¹⁰³ Nisan 1917'de Harbiye Nâzırı Enver Paşa, Anadolu Şimendifer Kumpanyası Adapazarı-Bolu hattını inşa ve işletme imtiyazından feragat etmesi halinde ordunun hattı inşa edilebileceğini belirtmiştir.¹⁰⁴ Nafia Nezâreti konuyu incelemiş ve kumpanyanın imtiyazdan feragat etmediğini, savaş koşulları nedeniyle hattın inşasının savaştan sonraya ertelendiği belirtmiştir. Nafia Nezâreti, hattın inşası konusunda Meclis-i Vükelâ'ya iki seçenek sunmuştur. İlki, hali hazırda imtiyaz sahibi kumpanyayla devam etmek, ikincisi Enver Paşa'nın teklifinde olduğu gibi hattı ordunun inşa etmesi

¹⁰⁰ Cengiz Keskin, *I. Meşrutiyet Döneminde Adapazarı ve Çevresi (1876-1908)*, İstanbul, 2022, s.314.

¹⁰¹ *Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi*, Devre: 1, İçtima: 114, Cilt: 7, s.520-522, 574;

¹⁰² Mustafa Sarı, Cengiz Keskin, "İzmit-Adapazarı-Ereğli Demiryolu Projesi Meselesi (1878-1918)", *Uluslararası Millî Mücadelede Servetiye Cephesi ve Kocaeli Tarihi- Kültürü Sempozyumu*, 2020, s. 318.

¹⁰³ BOA, DH. ŞFR. 54/241. Menzilin Ereğli'den Akçaşehir'e denizden ve oradan da Düzce-Hendek yoluyla arabalarla Adapazarı'na oradan da demiryoluyla İstanbul'a nakledilmesi planlanmıştır.

¹⁰⁴ BOA, BEO 4464/334795.

ve savaştan sonra kumpanyaya devretmesidir. Meclis-i Vükelâ, kesin karar vermeden önce Anadolu Şimendifer Kumpanyası ile müzakere edilmesini istemiştir. Kumpanya müdürü, hattın hemen inşa edilmeye başlanması halinde 1917 sonunda Düzce'ye varılabileceğini belirtmiştir. Fakat savaş dolayısıyla çalıştıracak işçi bulamadığını bu yüzden amele taburlarından 10.000 işçi verilmesini talep etmiştir. Amele sıkıntısı çözüldükten sonra hattın inşa maliyeti konusunun çözülebileceğini belirtmiştir. Nafia Nezâreti, amele konusunu araştırmış fakat bir çözüme kavuşturamamıştır. Sorunun devam ettiği sırada Osmanlı Devleti'nin savaştaki müttefiki Avusturya-Macaristan, Adapazarı-Zonguldak arasında bir hattın inşasını teklif etmiştir. Bu hatla Ereğli havzasındaki zengin kömür madenlerinin İstanbul'a nakledilmesi öngörülmüştür. Osmanlı Devleti, teklifin karşılığında bölgedeki kömür madenleri için olası bir imtiyaz talebini reddedeceğini ve hattın savaştan sonra Osmanlı Devleti'ne bırakılmasını şart koşmuştur.¹⁰⁵ Ekim 1917'de Enver Paşa, Sadâret'e gönderdiği bir yazıda kumpanyanın zorluk çıkarmalarından ve hattın geleceğinin belirsizliğinden dolayı imtiyazın feshedilmesini talep etmiştir.¹⁰⁶

Adapazarı ve Bolu arasında planlanan demiryolu projelerinin temel amacı, Batı Karadeniz bölgesini, Anadolu-Bağdat hattından bağımsız İstanbul'a bağlayacak ana bir güzergâh oluşturmaktır. Bu amaç doğrultusunda ilk önemli aşama hattı Bolu'ya uzatabilmektir. Projelerde bahsi geçen Düzce, Karadeniz Ereğlisi ve Zonguldak kazaları Bolu Müstakil Sancağına bağlıdır.¹⁰⁷ Demiryolu Bolu'ya ulaştıktan sonraki aşamada ise hat Karadeniz'in iç kesimlerine doğru devam edecektir. Fakat Osmanlı Devleti'nin savaş öncesi mali durumu ve devamında Birinci Dünya Savaşı'nın çıkışı bu projelerin stratejik önemlerinin farkında olunmasına rağmen ertelenmesine sebep olmuştur.

Birinci Dünya Savaşı'nda Arifiye-Adapazarı Demiryolu Hattı

¹⁰⁵ BOA, BEO (Bâbîâli Evrak Odası) 4463/334696.

¹⁰⁶ Mustafa Sarı, Cengiz Keskin, "İzmit-Adapazarı-Ereğli Demiryolu Projesi Meselesi (1878-1918)", *Uluslararası Millî Mücadelede Servetiye Cephesi ve Kocaeli Tarihi- Kültürü Sempozyumu*, 2020, s.319,320.

¹⁰⁷ *Müstakil Bolu Sancağı Salnamesi: 1334*, Bolu, s. 333-334.

Birinci Dünya Savaşı öncesinde, Arifiye- Adapazarı hattı, 1910'da 6.416, 1911'de 6.823 Osmanlı Altını hasılat yapmıştır.¹⁰⁸ Bu dönemde İzmit Mebusu Anastas Efendi, şimendifer kumpanyasının, Haydarpaşa- Adapazarı güzergahında haddinden fazla nakliye ücreti aldığından şikâyet etmektedir.¹⁰⁹ Gazeteci Ahmet Şerif, 1913'te, istasyonda daima yolcu bulunduğunu ve ticari faaliyetlerin yoğun olduğunu belirtmektedir.¹¹⁰ Bu bilgileri destekler nitelikteki en önemli veri 1913-1916 arası aylık bazda hasılat tablosudur.

Tablo 1: Arifiye- Adapazarı hattının 1913-1916 arası aylık hasılatı, *Osmanlı Altını (OA)*¹¹¹

| Aylar | 1913 | 1914 | 1915 | 1916 |
|---------|------|------|------|------|
| Ocak | | 670 | 371 | 74 |
| Şubat | | 629 | 354 | 33 |
| Mart | | 760 | 428 | 40 |
| Nisan | 571 | 725 | 433 | 37 |
| Mayıs | 578 | 741 | 353 | 34 |
| Haziran | 608 | 547 | 480 | 303 |
| Temmuz | 745 | 801 | 511 | |
| Ağustos | 772 | 143 | 527 | |
| Eylül | 971 | 258 | 477 | |
| Ekim | 849 | 501 | 418 | |

¹⁰⁸ *Senelik İhtisayat-ı Maliye*, İstanbul, 1330, s. 208. 1910'da 112.284 yolcu taşınıp 3.021 Osmanlı altını ve eşya nakliyatından da 3.395 OA olmak üzere toplamda 6.416 OA gelir elde etmiştir. 1911'de yolcu sayısı 123.287 olup 3.515 OA gelir ve eşya nakliyesinden de 3.308 OA olmak üzere toplamda 6.823 OA hasılat yapmıştır.

¹⁰⁹ *Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi*, Devre: 1, İçtima: 69, Cilt: 4, s.487. Kumpanya, 1 Vagon buğdayı, Konya- Haydarpaşa arası 750 kilometrelik mesafede 2.000 kuruşa taşınmaktadır. Fakat 626 kilometrelik Konya- Adapazarı arası sevkiyat için 2.350 kuruş almaktadır. Normal tarifede 1.670 kuruş alınması gerekirken 680 kuruş fazladan alınmaktadır. Kumpanyanın diğer bir usulsüzlüğü tüccarın, vagonları kendi hamallarıyla yüklemelerini engelleyip, yüksek ücretlerle kumpanyanın hamallarını kullanmaya mecbur bırakmasıdır.

¹¹⁰ Şerif, *a.g.e.*, s. 350.

¹¹¹ *İhsaiyat-ı Maliye Mecmuası*, Nisan, Mayıs, Haziran, Temmuz, Ağustos, Eylül, Teşrinievvel, Teşrinisani, Kanunuevvel, Kanunusani, Şubat 1330; Mart, Nisan, Haziran, Temmuz, Ağustos, Eylül, Teşrinievvel, Teşrinisani, Kanunuevvel, Kanunusani, Şubat 1331; Mart, Nisan, Haziran-Ağustos 1332.

| | | | | |
|---------------|------|------|------|-----|
| Kasım | 827 | 369 | 309 | |
| Aralık | 1251 | 1170 | 1593 | |
| Toplam | 8885 | 7318 | 6260 | 532 |

Birinci Dünya Savaşı öncesindeki tutarlarının da eklenmesiyle, Hat; 1910'da 6.416, 1911'de 6.823, 1913'te 8.885, 1914'te 7.318, 1915'te 6.260 ve 1916'nın ilk 8 ayında 532 Osmanlı Altını hasılat yapmıştır. 1910'dan savaşın başladığı Temmuz 1914'e kadar hasılat yükselme eğilimindedir. 1911 Trablusgarp ve 1912-1913 Balkan Savaşları, Adapazarı'nın doğrudan kereste ihraç ettiği ülkelerle yaşanmasına rağmen bu durum yıllık hasılatta hissedilmemiştir. Fakat Birinci Dünya Savaşı'yla beraber aylık hasılat sert bir düşüş yaşamış ve Kânunuevvel (Aralık) aylarını hariç tutulduğunda savaş öncesi aylık hasılatla ulaşamamıştır. 1916'da ise aylık hasılat en düşük seviyesini görmüştür. Bu sert düşüşün temel sebebi, demiryollarının kullanımında ordu ihtiyacına öncelik verildiği için tüccarın vagon sıkıntısı çekmesidir. İaşe ve kereste tedariki konularında da görüldüğü üzere 1916'da demiryolu sevkiyatlarında genel bir düşüş yaşanmıştır. Diğer bir tablo ise Adapazarı'nda toplanan zahirenin İstanbul'a nakliyesini göstermektedir.

Tablo 2: Arifiye-Adapazarı hattından İstanbul'a Zahire Nakliyatı¹¹²

| Yıl | Miktar/kilo | Yıl | Miktar/kilo |
|------------|--------------------|------------|--------------------|
| 1900 | 11.420.980 | 1908 | 5.438.546 |
| 1901 | 12.101.531 | 1909 | 10.751.319 |
| 1902 | 9.197.553 | 1910 | 5.301.166 |
| 1903 | 8.029.169 | 1911 | 9.949.742 |
| 1904 | 13.166.530 | 1912 | 8.688.289 |
| 1905 | 8.492.285 | 1913 | 14.101.323 |
| 1906 | 11.751.323 | 1914 | 11.569.487 |
| 1907 | 11.516.700 | 1915 | 3.840.102 |

¹¹² Türkiye İstihsalatı 1: Buğday, İstanbul, 1927, s.68.

Tablodaki veriler, Adapazarı kazasında üretilen zahirenin yanı sıra çevre bölgelerden hasat edilen ve Adapazarı'nda toplanan ürünün nakledilmesiyle ortaya çıkan rakamlardır. Savaş zamanında cephe gerisi ticaret yolları, ordunun tedariki ve sivil nüfusun temel ihtiyaçlarına erişimini sağlamaktadır. Rakamlar Adapazarı'nın ticari transit nokta oluşunun boyutunu göstermektedir. Birinci Dünya Savaşı'yla beraber zahire nakliyatında ciddi bir düşüş yaşanmıştır. Hattan İstanbul'un ekmeçlik un ve buğday ihtiyacı için 1914'te 11.569 ton buğday, 2.357 ton un ve 1915'te 3.840 ton buğday, 1.841 ton un İstanbul'a taşınmıştır.¹¹³ Ertesi sene Adapazarı'nda zahire kıtlığı yaşanmış ve Konya vilayetinden zahire sevk edilmiştir.

Geniş Osmanlı coğrafyası ve buna bağlı olarak uzak cephelere ulaşımı sağlayan tek seçeneğin demiryolu olması, savaşla birlikte hattın devlet kontrolüne geçmesine sebep olmuştur. Bu sebeple demiryolu kullanım önceliği askeri amaçlara ayrılmıştır. Vagon temini sıkıntısı Adapazarı ticaret hayatını önemli ölçüde etkilemiştir.¹¹⁴ Bu ortamda tüccar vagon bulmakta zorlanmış ve nüfuzları sayesinde vagon tahsisiyle uğraşan kimseler ortaya çıkmıştır.¹¹⁵ Vagonların askeri amaçla kullanılması Adapazarı'ndan İstanbul'a nakliyatı da doğrudan etkilemiştir. 1916 demiryolu hasılatı, ardılı altı yılın en düşük hasılatıdır. İaşe ve kereste nakliyatları incelendiğinde en yoğun nakliye döneminin 1915 olduğu görülmektedir. Takip eden yıllarda nakliyatlarda gözle görülür düşüş yaşanmıştır.

Adapazarı'nı İstanbul'a bağlayan demiryolu hattının stratejik önemi Birinci Dünya Savaşı süresince daha iyi anlaşılmıştır. Hat, İstanbul ve ordunun ihtiyacı olan eşya ve iaşenin taşınmasında tek vasıtaadır. Bu durum Osmanlı Devleti'nin demiryollarına yüklediği askeri önemi haklı çıkarmıştır.

Sonuç

Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'ndaki savaş ekonomisi yönetimi Adapazarı ekonomisinde büyük dönüşümler yaşatmıştır.

¹¹³ Toprak, *İttihad- Terakki ve Cihan Harbi*, s.149; Toprak'ın verdiği 1914 ve 1915 buğday miktarı, 2 numaralı grafikteki 1914 ve 1915 rakamlarıyla birebir örtüşmektedir.

¹¹⁴ Selvi, a.g.m., s.474.

¹¹⁵ Toprak, a.g.e. s.201.

Adapazarı'ndaki en temel dönüşüm, Adapazarı İslam Ticaret Bankasının öncülüğünde Müslüman halkın sermayesinin kurumsallaşmasıdır. Milli iktisat düşüncesinin Adapazarı'nda karşılık bulması, bankanın savaştan büyüyerek çıkmasını sağlamıştır. Böylesine bir dönüşüm, savaş öncesi Osmanlı Devleti'nde gerçekleşmesi güç bir ihtimaldir. Çünkü yabancı sermaye boyunduruğundaki Osmanlı ekonomisinde Müslümanlar kendilerine yeterince yer bulamamaktadır. Adapazarı Müslümanlarının ekonomiye katılma konusundaki bu ilk deneyimleri, gelecek yıllarda etkisini tamamen gösterecektir.

Adapazarı kazası Birinci Dünya Savaşı öncesinde demiryolunun etkisiyle İstanbul'un önemli bir ihracatçısı konumundadır. Savaş öncesi dönemdeki önemli ihraç kalemlerinden olan patates, mısır ve kereste savaş döneminde de önemini korumuştur. Böylece Adapazarı başta ordunun ve başkent'in ihtiyacı olmak üzere farklı bölge ve grupların iâşe ihtiyaçlarını karşılamıştır. Savaşta ihtiyacı duyulan kaynakların güvenle üretilmesi ve sevk edilmesi gerekmektedir. Bu sebeple savaş yatırımlarının işgal riski olmayan güvenli bölgelere yapılması gerekmektedir. Savaşın gidişatı Adapazarı'nın stratejik önemini arttırmış ve kaynakların temini konusunda güvenli bir bölge haline getirmiştir. Bu sebeple Osmanlı Hükümeti, demiryolu ağını genişleterek Adapazarı'nı İstanbul'a açılan ihraç kapısı konumuna getirmeye karar vermiştir. Bu sayede Adapazarı'nın ticari hinterlandı daha da genişleyip ve stratejik önemi artacaktır.

Adapazarı'nın savaş öncesi dönemde önemli bir ihraç malzemesi olan kereste, savaş döneminde askeri önem kazanmış ve Adapazarı sanayisinin kurulmasına ön ayak olmuştur. Savaşın en yoğun zamanlarında bu amaç doğrultusunda Adapazarı'nda bir fabrika kurulmuştur. Amacı ve hedefleri, Anadolu'da bir sanayi hamlesine örnek teşkil edecek kadar önemlidir. Kazada şeker fabrikası kurulması düşünülmüştür. Bu durum bölgenin farklı sanayi kollarının kurulabilecek altyapısı olduğunu göstermektedir.

Adapazarı'nda Müslüman sermaye hakimiyetinin kurumsallaşması sürecini sanayi ve ulaşım projeleriyle desteklenmiştir. Bu projeler uzun süre Adapazarı'nı kalkındırma planlarının temelini oluşturmuştur. Adapazarı savaşın yıkıcı koşullarına rağmen ekonomik dönüşümünü başarıyla gerçekleştirmiştir. Adapazarı, Milli İktisat düşüncesinin

meyvelerinin ilk toplandığı bölgelerden biri olmuştur. Nüfus yoğunluğuna rağmen dağınık sermaye sahip olan Müslüman halk, savaş ekonomisinin bir sonucu olarak ekonomiye katılıp söz sahibi olmuştur. Bu durum Anadolu'da gerçekleşmesi beklenen yerel ölçekli dönüşüm ve kalkınmanın ilk örneklerinden birdir. Böylece Adapazarı ekonomisi, savaş şartlarına rağmen kalkınma potansiyeline sahip olduğunu göstermiştir.

Kaynakça

Arşiv Kaynakları

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

BEO. (Bâbîli Evrak Odası) 4464/334795, 4463/334696.

DH. İ. UM. (Dahiliye Nezareti İdâre-i Umûmîye) 93/1, 16/3, 89/1, 59/1 (H-08-05-1334), 59/1 (H-03-07-1334), 89/1, 16/3, 89/1, 93/1, 61/1, 89/1, 20/1, 93/3, 59/1, 20/1, 89/1.

DH. İ. UM. EK. (Dahiliye Nezareti İdâre-i Umûmîye Ekleri) 19/85, 23/76, 25/43, 29/104, 36/23, 32/93, 46/54, 14/101, 32/103, 10/6, 29/101, 9/31, 9/37, 9/41, 9/85, 9/84, 9/116, 9/126, 9/129, 10/8, 10/18, 10/61, 10/83, 10/108, 9/78, 9/109, 10/9, 10/65, 10/83, 10/101, 10/107, 10/136, 10/145, 10/95, 11/43, 93/19, 103/12, 27/13, 23/54, 27/13, 111/49, 54/241.

DH. ŞFR. (Dahiliye Nezareti Şifre Kalemi) 479/85.

DH. UMVM. (Dahiliye Nezareti Umûr-ı Mahalliye-i Vilayât Müdüriyeti) 136/46.

MV. (Meclis-i Vükelâ Mazbataları) 198/35, 203/89, 247/5, 200/29.

Meclis Zabıtları

Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi, Devre: 1, İçtima: 45, Cilt: 3, s.154.

Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi, Devre: 1, İçtima: 69, Cilt: 4, s.487.

Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi, Devre: 1, İçtima: 114, Cilt: 7, s.520-522, 574.

Gazete ve Dergiler

"Yeni Bir İmalathane", *Türk Yurdu*, 24 Teşrin-i Sani 1332.

"Adapazarı Fabrikası Mamulâtı", *Tanin*, 29 Ağustos 1918.

"Karadeniz Sahilinde Şimendüfer" *Mihran*, 15 Ağustos 1910.

"Turkei" *Zeitschrift für angewandte Chemie*, 27 Mart 1917.

"Adapazarı İslam Ticaret Bankası 1332 sene-i maliyesine mahsus hesabat-ı umûmîyesine havi bilançosudur" *Bolu*, 3 Mayıs 1333.

Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi, 19-26 Mayıs 1333.

İhsaiyat-ı Maliye Mecmuası, Nisan, Mayıs, Haziran, Temmuz, Ağustos, Eylül, Teşrinievvel, Teşrinisani, Kanunuevvel, Kanunusani, Şubat 1330; Mart, Nisan, Haziran, Temmuz, Ağustos, Eylül, Teşrinievvel, Teşrinisani, Kanunuevvel, Kanunusani, Şubat 1331; Mart, Nisan, Haziran-Ağustos 1332.

“İzmit sancağına mülhak Adapazarı Kazası Dahilinde kain Süleymaniye ormanı hakkında nezaret-i orman müfettiş-i umumilerinden Süleyman Bey'in tatbik ve ita eylediği 9 Temmuz 331 tarihli rapor”, *Ticaret ve Ziraat Nezâreti Mecmuası*, 13 Eylül 1915.

“Memalik-i Osmaniye'de Sanayi-i Şekeriyeye, şeker pancarı ziraatı mı yoksa şeker kamışı ziraatı mı?”, *Felâhat*, 1 Temmuz 1917.

İktisadiyat Mecmuası, 8 Haziran 1916.

“Adapazarı- Sivas Şimendifer Hattı”, *Muhacir*, 24 Eylül 1910.

“Ormanlarımızın Tezyid-i Varidatı Nasıl Mümkündür?”, *Orman Mekteb-i Âlisi Mecmuası*, 1 Eylül 1917.

“Adapazarı”, *Zaman*, 16 Nisan 1918.

Kitap ve Makaleler

Adapazarı İslam Ticaret Bankası- Türk Anonim Şirketi 15 Mayıs 340 Tarihinde Suret-i Adiyeye ve Fevkalade Akd-i İctima Eden Hissedarlar Heyet-i Umûmîyesi, Adapazarı 1340.

Annuaire Oriental: Commerce, Industrie, Administration, Magistrature de L'orient, İstanbul 1914.

Ballı, Ergün, “Birinci Dünya Savaşı Yıllarında İttihat ve Terakki'nin Şeker Politikası”, Uluslararası Birinci Dünya Savaşı'nın 100. Yılı Sempozyumu Bildiriler Kitabı: Cilt 2, (2017), s. 133.

Çam, Yusuf, *Millî Mücadele'de İzmit Sancağı*, Kocaeli 2014.

İbrahim Hilmi, Tüccarzade, *Memalik-i Osmaniye Ceb Atlası*, İstanbul 1323.

Keskin, Cengiz, *I. Meşrutiyet Döneminde Adapazarı ve Çevresi (1876-1908)*, İstanbul 2022.

Kıranlar, Safiye, “İstanbul Hilâl-i Ahmer Aşhaneleri”, Sultan V. Mehmet Reşad ve Dönemi, İstanbul, (2018), s. 879.

Kutluata, Münir, “Sakarya'da Bankacılık ve Türk Ticaret Bankası”, İstanbul Journal of Sociological Studies, (1970) s. 75-78.

Laufer, Berthold, Wilbur, C. Martin, *The American Plant Migration Part I: The Potato Berthold Laufer*, United States Of America 1938.

Memalik-i Osmaniye'nin 1329 Senesine Mahsus Ziraat İstatistikidir, İstanbul 1332.

Müstakil Bolu Sancağı Salnamesi: 1334, Bolu, tarih yok.

Özel, Sabahattin, *Millî Mücadele'de İzmit, Adapazarı ve Atatürk*, İstanbul 2005.

Özyüksel, Murat, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi: Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul 2008.

Pigou, A.C., "Savaş Ekonomisi", *Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 9 (1988), s.230.

Sakin, Orhan, *Osmanlı'da Etnik Yapı ve 1914 Nüfusu*, İstanbul 2008.

Sarı, Mustafa- Keskin, Cengiz, "İzmit-Adapazarı-Ereğli Demiryolu Projesi Meselesi (1878-1918)", *Uluslararası Millî Mücadelede Servetiye Cephesi ve Kocaeli Tarihi- Kültürü Sempozyumu*, (2020), s. 318.

Sarı, Mustafa, *İzmit'te Hilal-i Ahmer Cemiyeti (1911-1925)*, İstanbul 2016.

Sarı, Mustafa, Narin, Resül, *Adapazarı'nda Ticari Hayat ve Adapazarı İslam Ticaret Bankası*, Sakarya, 2021.

Selvi, Haluk, "II. Meşrutiyet Dönemi'nde Adapazarı ve Çevresi (1908-1918)", *Sakarya İli Tarihi I*, Sakarya, (2005), 473,474.

Senelik İhtisayat-ı Maliye, İstanbul 1330.

Şerif, Ahmet, *Anadolu'da Tanin: I. Cilt*, Ankara 1999.

Toprak, Zafer, *İttihad- Terakki ve Cihan Harbi: Savaş Ekonomisi ve Türkiye'de Devletçilik*, İstanbul 2003.

Toprak, Zafer, *Türkiye'de Milli İktisat: 1908-1918*, İstanbul 2012.

Türkiye İstihsalatı 1: Buğday, İstanbul, 1927.

Zengin, Ersoy, "II. Meşrutiyet Döneminde (1908-1918) İmalat-ı Harbiye Fabrikalarında Silah ve Mühimmat Üretimi", *Munzur Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 9 (2017), s. 101.

İnternet Kaynakları

<https://islamansiklopedisi.org.tr/okka> (31.12.2023).

<https://filmmirasim.ktb.gov.tr/tr/film/adapazari-araba-fabrikasi> (20.10.2023)

Extended Abstract

The First World War was the largest all-out war ever seen in world history. The Ottoman Empire entered the war together with Germany, Austria-Hungary and Bulgaria. Due to its large surface area, the Ottoman Empire had to wage the war on more than one front. This situation creates the necessity of a strong military infrastructure to manage the war. The Ottoman Empire did not have a healthy economy and industry due to the financial problems it experienced throughout the 19th century. Before the First World War, it lost the 1911 Italian war and the 1912-1913 Balkan Wars and was seen to have military problems. Thus, it lacks the economic and industrial infrastructure to support its military power in war.

The Ottoman Empire's classical war financing methods were completely inadequate in the First World War. Moreover, its economic structure is largely dominated by foreign capital. The Ottoman Empire, which had no experience of managing the economy alone, had to deal directly with the devastating economic effects of the First World War. The Ottoman Empire, which initiated the nationalization movement of the economy before the World War, did not attribute only military and political meanings to the war. The Ottoman Empire described the war as an economic war. Thus, he gained control over the economy. In this way, he tried to mobilize the Anatolian geography, which was far from the front line and constituted the heart of the state. The movement to save the economy from foreign influence has found widespread public response. The people have taken action against the capital inequality they have experienced against foreigners for many years. Almost all of the Anatolian economy is based on the agricultural sector based on primitive techniques. The first purpose of agricultural production is to feed the region where production takes place. Due to the inadequacy of the railway network, the understanding of the national market has not developed much. Only regions with a railway network have access to foreign markets. The economy of the Ottoman Empire was established around its capital, Istanbul. The country's longest and most comprehensive railway line connects the inner regions to Istanbul. Therefore, Istanbul has created its own commercial hinterland. This hinterland consists of regions that are easy to reach Istanbul exporting their goods to Istanbul.

Adapazarı has a direct railway connection to Istanbul. In this way, it is within the commercial hinterland of Istanbul. Adapazarı has received intense foreign immigration since the mid-19th century. The need to feed the increasing population due to migration has encouraged production. In this way, the production amount has constantly increased and started to create added value. Adapazarı's economy is largely based on the agricultural sector. In addition,

lumbering is also an important business line due to the rich forest presence. Armenian and Greek capital dominates the economy. Muslim people are engaged in agriculture. Capital inequality in Adapazarı started to change with the national economy move in the country.

A few months before the start of World War I, a local bank was established to provide banking services to Muslims and integrate them into commercial life. The bank initially had modest capital. Because the Muslim people he served did not have any significant savings. The Armenian relocation in 1915 created a gap in Adapazarı's economy. During this period, the bank gave loans to the Muslim people and helped them take part in the economy. Thus, the transformation of capital took place. The bank reached the capital target it set at its establishment in two years. In 1917, it experienced a tremendous capital increase and increased its transaction volume. The bank showed a similar performance the following year and emerged from the First World War growing.

If we examine Adapazarı's agricultural production during the war, we see that it maintained its pre-war performance. The war increased the need for agricultural products. For this reason, people who were not drafted into the army began to work in the fields. Production promotion initiatives have noticeably increased employee wages. Adapazarı was the most important potato and corn supplier of the army and the capital throughout the war. It has also occasionally helped military families, needy people, refugees and surrounding areas at risk of famine. Adapazarı is the gateway of the Western Black Sea region to Istanbul, due to the railway. For this reason, the grain produced in this region is transported to Istanbul via Adapazarı. When all the information is compiled; It is seen that Adapazarı's agricultural production capacity meets the requirements of the war.

After the agriculture sector, another important business line in the Adapazarı economy is lumbering. The rich forest presence has made the region important in terms of timber supply for centuries. Timber is an important export item of Adapazarı. Before the First World War, timber was exported to Italy, Greece, Alexandria and Beirut. Timber is an important material in the Ottoman Army. The army's equipment and transportation vehicles are still made of timber. For this reason, Adapazarı timbers had strategic importance in the war due to their abundance and the fact that they could be shipped directly to Istanbul.

Due to the lack of mineral resources in the region, there are industrial establishments based on timber. Before the war, there was a small timber processing factory belonging to the army in Adapazarı. In 1915, a Muslim entrepreneur applied to the Ministry of War to establish a factory that would

produce transport vehicles for the army. The factory will free the army's supplies and transport vehicles from imported goods. It also aims to encourage the public to industry and create employment. Thus, development at the local level will be achieved. The government welcomed this application and invested in this factory despite the conditions of the war economy.

Industrial production is one of the most distinctive features that distinguish the First World War from other wars. From this perspective, it is controversial how strategic a simple wooden car factory is. Aware of this, the Ottoman Government used the opening of this factory as propaganda material. Thus, he turned the war economy into an opportunity and encouraged the expansion of industry. Towards the end of the war, the establishment of a sugar factory came to the fore. However, the negative course of the war left these attempts inconclusive. The important point here is Adapazarı's potential to become an industrial zone. This is another element that shows the strategic importance of Adapazarı.

The Ottoman Empire has always attached military importance to railways. For this reason, he developed railway projects against possible war scenarios, but could not realize them due to financial problems. The strategic importance of the railway line connecting Adapazarı to Istanbul was better understood during the war. The line played an important role in transporting the goods needed by Istanbul and the army. In the first two years of the war, the railway achieved revenues close to the pre-war period. But it experienced a sharp decline in 1916. The government's seizure of railway lines has an effect on this. The Ottoman Government planned a series of railway lines that would increase the strategic importance of Adapazarı. He planned to transfer the coal mine, timber and agricultural production of the region directly to Istanbul with lines that would directly connect Adapazarı to the Western Black Sea region. However, due to the negative course of the war and financial inadequacies, these lines could not be built.

As a result, Adapazarı experienced major transformations during the First World War under the influence of the Ottoman Empire's war economy management. Potatoes, corn and timber, which were important export items in the pre-war period, maintained their strategic importance during the war. Thus, Adapazarı met the needs of different regions and groups, especially the needs of the army and the capital. On the other hand, the feature of the surrounding regions as export points to Istanbul has become more important. For this reason, the Ottoman Government decided to increase the strategic importance of Adapazarı by expanding the railway network. If these projects were realized, Adapazarı's commercial hinterland would expand even more and gain importance. However, these possibilities did not come true because the

Ottoman Empire lost the First World War. If we leave the possibilities aside and focus on the transformation that took place, Adapazarı was one of the regions where the fruits of the National Economy thought were first gathered. The Muslim people, who did not have a significant capital despite the dense Muslim population, became capital owners as a result of the war economy. These first experiences of participating in the economy will have their full impact in the coming years. In the last years of the war, Muslim merchants increased their effectiveness in the Adapazarı economy under the leadership of the local bank they founded. Such a transformation is a difficult possibility to realize in the pre-war Ottoman Empire. Because Muslims cannot find a place for themselves in the economy under the yoke of foreign capital. In this context, war economy conditions transformed Adapazarı, a provincial unit, economically and made it one of the first examples of the transformation that will be seen in the coming years.