



ABD Büyükelçisi Joseph C. Grew'un Karadeniz Seyahati ve Gözlemleri

US Ambassador Joseph C. Grew's Black Sea Trip and His Observations

Hakan GÜNGÖR¹

Geliş Tarihi: 29.09.2018 / Düzenleme Tarihi: 12.11.2018 / Kabul Tarihi: 12.11.2018

Özet

ABD Büyükelçisi Joseph C. Grew'un 15 Ağustos 1929'da Karadeniz sahil vilayetlerine yapmış olduğu seyahat ile Türkiye ve ABD arasında ticari ve ekonomi ilişkilerin gelişmesinde önemli bir rol oynadı. Grew İstanbul'a büyükelçi olarak atandıktan iki yıl sonra ve Türkiye ile ABD arasında bir ticaret anlaşmasının arifesinde Türk ekonomisinin potansiyelini anlamak için Karadeniz'e bir seyahat düzenledi. Gezi heyetinde ABD'li yetkililer dışında İngiliz büyükelçisi Sir George Clerk ve İngiliz Ticaret Sekreteri Colonel Harold Woods gibi mühim şahsiyetlerde vardı. Bu seyahat, yabancıların Türkiye'nin ve Anadolu'nun artan ehemmiyetine dikkat çekmesi açısından önem arz etmekteydi. Bu gezi ABD ve Türkiye arasında imzalanan Ticaret ve Seyr-ü Sefain Antlaşması'nda (Treaty Of Commerce and Navigation) önemli bir rol oynadı. Grew'un gezi sırasında tuttuğu günlüğü ve ABD Dışişlerine gönderdiği raporu temel alınarak hazırlanan bu çalışma, iki ülke arasındaki münasebette büyükelçinin ve Karadeniz'e düzenlemiş olduğu seyahatin rolü irdelemektedir. Bu Seyahat'in iki ülke arasında imzalanan ticaret antlaşması üzerinde önemli bir etkisi olmasıyla beraber, Karadeniz'in o günkü sosyal, ekonomik ve politik sorunlarını analiz etmemize yardımcı olacak gözlemlerin yapılması ve bunların büyükelçi Grew tarafından kaleme alınmış olması açısından da ehemmiyetli bir yer tutar.

Anahtar kelimeler: Joseph Grew, ABD, Türkiye, Karadeniz, Ticari Antlaşma

Abstract

U.S. Ambassador Joseph C. Grew's travel to the Black Sea region, which was held on August 15, 1929, played an important role in the development of commercial and economic relations of Turkey and the United States. Other than the U.S. officials, there were prominent figures such as British ambassador Sir George Clerk and British Trade Secretary Colonel Harold Woods in Black Sea trip. This trip was important in terms of drawing the attention of foreigners to Turkey's Anatolia. This trip took an important role in the signing of the Treaty of Commerce and Navigation between the U.S. and Turkey. This study, which is based on the diary that Grew kept during the trip and the report he sent to the State Department, examines American and Turkish relations and the importance of the ambassador's visit to the Black Sea region. This trip had a significant impact on the trade treaty signed between the two countries, and it is also important because it will help us to analyze the social, economic and political problems of that day in the Black Sea region.

Key Words: Joseph Grew, the US, Turkey, Black Sea, Trade Treaty

Giriş

1927'de Türkiye'nin ilk Amerikan büyükelçisi olarak atanan Joseph C. Grew, atandıktan yaklaşık iki yıl sonra Marmara dışındaki bölgelerin sosyal-ekonomik durumunu görmek için 15 Ağustos 1929'da Karadeniz bölgesine bir seyahat düzenledi. Gezi esnasında Grew bölgenin ticaret olanaklarını araştıracağından, bu seyahatin Türkiye ile ABD arasında ticarete teşvik edici bir rol oynayacağı düşüncesi Türk ve Amerikan kamuoyuna hâkimdi. Grew ve heyeti dışında İngiliz büyükelçisi ve diğer İstanbul'daki yabancı diplomatlarda Karadeniz gezisine katıldılar. Bu seyahate toplam on bir kişi katıldı, bunların içinde Amerika büyükelçisi Joseph C. Grew, İngiliz büyükelçisi Sir George Clerk ve İngiliz Ticaret Sekreteri Colonel Harold Woods gibi dış ilişkilerde etkili olan şahsiyetlerde vardı. Bir büyükelçinin böyle bir Anadolu turu yapması nadiren görülen bir durumdu. Grew'un bu seyahati, yabancıların dikkatini Türkiye'nin ve Anadolu'nun artan önemini çekmesi açısından önem arz etmekteydi. Grew'un günlüğü ve ABD Dışişlerine gönderdiği raporu temel alınarak hazırlanan bu çalışma iki ülke arasındaki münasebette büyükelçinin rolüne ve seyahatine odaklanmaktadır. Bu Seyahat Amerika Birleşik Devletleri ile Türkiye arasında imzalanan ticaret antlaşması üzerindeki etkisinin yanı sıra, Karadeniz'in o günkü sorunlarını analiz etmemize yardımcı olacak gözlemlerin yapılması açısından da önem arz etmektedir.

Grew'un Karadeniz seyahati Türkiye ile ABD arasında 1 Ekim 1929'da imzalanan Ticaret ve Seyr-ü Sefain Antlaşması'nın (Treaty Of Commerce and Navigation) hemen öncesinde olması antlaşma üzerinde mühim bir rol oynadı (supplement:1931, 116-119). Amerika Birleşik Devletleri, Osmanlı Devleti'yle Ticaret ve Seyr-ü Sefain Antlaşması'nı ilk defa 1830'da imzaladı (Armaoğlu:1991).² İki ülke arasındaki ilişkileri düzenleyen bu ticaret antlaşması neredeyse yüzyıl boyunca yürürlükte kaldı. Ancak, Birinci Dünya Savaşı'ndan doğan sorunlar ve Türkiye'de cumhuriyet rejiminin kurulmasının bir sonucu olarak, ABD'nin de dahil olduğu büyük güçler Türkiye'yle yeni anlaşmaları müzakere ettiler. ABD

¹ Dr. Ordu Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Ordu, Türkiye.

E- Posta: hakangungor490@gmail.com

² Bu antlaşmanın detayları ve Osmanlı-ABD ilişkilerini Fahir Armaoğlu 1991 yılında yayınlamış olduğu çalışmasına ele almaktadır.

temsilcisi olarak Lozan Barış görüşmelerine katılan Mr. Grew Türk heyeti ile 6 Ağustos 1923'te Lozan'da bir anlaşma imzalamasına rağmen (FRUS:1923, 879-1252)³, ABD senatosu bu anlaşmayı Ocak 1927'de reddetti (Gordon:1932, 211-12). Fakat I. Dünya Savaşı sırasında bozulan diplomatik ilişkilerin yeniden başlatılması amacıyla ABD'nin İstanbul'daki Yüksek Komiseri (High Commissioner) olan Mark Lambert Bristol ile Dışişleri Bakanı Tevfik Rüşdü Bey arasında Şubat 1927'de geçici bir anlaşma (modus vivendi) imzalandı. Mr. Grew büyükelçi olarak atanınca, bu geçici anlaşma Şubat 1929'da Ticaret ve Seyr-ü Sefain Antlaşması imzalanıncaya kadar uzatıldı (Grew: 1952, 798-9). 15-26 Ağustos 1929 tarihleri arasında Karadeniz bölgesine düzenlemiş oldukları geziden kısa bir süre sonra, 1 Eylül 1929 yılında Türkiye ve Amerika Birleşik Devletleri arasında Ticaret ve Seyr-ü Sefain Antlaşması imzalandı.

Ticaret ve Seyr-ü Sefain Antlaşması 1929

Amerika Birleşik Devletleri ve Türkiye Cumhuriyeti ticari ilişkilerini sürdürmek, geliştirmek ve bunun sınırlarını tanımlamak amacıyla Ticaret ve Seyr-ü Sefain Antlaşması imzalamaya karar verdiler. Bu anlaşmada ABD'yi büyükelçi Joseph Grew temsil ederken Türkiye'yi Diyarbakır Milletvekili ve eski bakan Zekai Bey ile Dışişleri Bakanlığı Müsteşarı Menemenli Numan Bey temsil etti. Bu anlaşmanın önemi sadece Türkiye ile ABD arasındaki ticari ilişkileri resmîleştirmek değil, aynı zamanda Harbi Umumi sırasında bozulan ABD-Türkiye münasebetlerini yeniden tanzim etmek ve iki ülke arasındaki diplomatik ilişkiyi tesis etmesinden de kaynaklanmaktadır. Çünkü bu anlaşmayla ABD Senatosu ilk defa Türkiye Cumhuriyeti ile yapılan resmi bir anlaşmayı onayladı. Ayrıca bu antlaşmayla ABD gümrük ve deniz seferlerinde Türkiye'yi en ayrıcalıklı millet (the most favored nation treatment in customs and navigation) olarak kabul edip bu konuda imtiyaz verdi. Büyükelçi Grew, Türkiye'nin talep ettiği 'gümrük ve deniz seferlerinde en imtiyazlı millet' maddesini ABD Dışişleri Bakanı Henry L. Stimson'a kabul ettirmek için çok çabaladı ve bu konuda başarılı da oldu (supplement:1931, 116).

Türkiye'nin bu anlaşmayı imzalamak için çeşitli nedenleri vardı. Büyükelçi Grew Türkiye'nin bu anlaşmayı imzalamak istemesinin sebeplerini bir kaç madde ile sıraladı. Ona göre Türkiye, ABD ile kendi dengine ve hatta çok avantajlı bir ticaret anlaşması imzaladı. Çünkü Türkiye, ABD'den ithal ettiğinden daha fazla mal ihraç ediyordu. Bununla birlikte Türkiye ABD'nin sermaye ve şirketlerini ülkeye çekip, onların getirdiği sermaye ile kamu işlerini hızlandırmak ve avantaj elde etmek istiyordu. Bu antlaşma ticari kazanımların yanı sıra politik fayda da sağlayacaktı. ABD ile Türkiye arasında I. Dünya Savaşı sırasında çıkan gerilim ve 1923'te Lozan'da iki ülke heyeti arasında imzalanan antlaşmanın ABD Senatosu tarafından reddedilmesi gibi diplomatik çatışmalar bu antlaşmayla yerini siyasi bir müzakere ortamına bıraktı. Bu tür kazanımlar Türkiye'nin antlaşmayı imzalanmasında istekli olmasını sağladı (Grew: 1952, 798-9; Trask: 1971, 111). Grew'un belirttiği gibi, Türkiye bu antlaşmada ABD'ye göre daha çok kazanımlar elde etti. Fahir Armaoğlu Türk Dil Kurumu'nda verdiği bir konferansta antlaşmanın ABD'nin hoşuna gitmediğini dile getirdi (Armaoğlu: 1997), çünkü Lozan Barış görüşmeleri sırasında ABD temsilcilerinin Türkiye ile imzalamış oldukları ticaret antlaşmasıyla ABD daha çok avantaj ve imtiyaz elde etmesine rağmen, senato bu antlaşmayı reddetmişti. Hâlbuki 1929'daki antlaşmasında Türklerin lehine maddeler değiştirilmesine rağmen senato bu sefer onayladı.

1929 tarihli Ticaret ve Seyr-ü Sefain Antlaşması Türk ve Amerikan ilişkilerini düzenleyen önemli bir dönüm noktasıydı. Ayrıca bu antlaşma Büyükelçi Grew için de büyük bir diplomatik başarı oldu, çünkü 1917'den beri ilk kez resmi bir antlaşma Türkiye ile ticari ilişkileri düzenledi. 1926'da geçici bir ticari anlaşma (modus vivendi) yapılmasına rağmen, böyle resmi bir anlaşma ile iki ülke arasındaki ticari ilişkiler güvenilir bir zemine oturmuş oldu. ABD ve Türkiye arasında hem ticari hem de diplomatik açıdan önemli bir anlaşma olan Ticaret ve Seyr-ü Sefain antlaşmasının öncesinde, Grew nezaretindeki heyetin Karadeniz'e yapmış olduğu seyahatin bu anlaşma üzerinde çok önemli etkisi oldu. Çünkü İzmir Vapuru ile Karadeniz gezisine çıkan Grew ve heyeti, bölgenin doğal ve yeraltı zenginliklerini tespit etmekle beraber burayı muhtemel bir pazar olarak da görmüşlerdir.

1920- 1929 yılları boyunca ABD ekonomisi hızla gelişti. Ülkenin toplam zenginliği bu yıllar arasında iki kattan fazla arttı ve bundan dolayı ABD tarihinde bu yıllar 'the Roaring Twenties' yani 'Kükreyen 1920'li Yıllar' olarak adlandırıldı (Streissguth: 2001). Fakat ABD ekonomisinin kükreyen ömrü fazla uzun olmadı ve yerini 29 Ekim 1929'da Siyah Salı (Black Tuesday) gününe bıraktı. Çünkü Wall Street borsası çöktü ve ABD 1929 Büyük Dünya Ekonomik Bunalımı ile tanıştı. Türk ve ABD heyetinin iki ay önce imzalamış oldukları Ticaret ve Seyr-ü Sefain Antlaşması'nın önemi ve uygulanması Dünya Ekonomik Bunalımından dolayı kısmen gölgede kaldı. Ancak, ABD Başkanı Franklin D. Roosevelt başa geçtikten sonra 'Yeni Düzen' (New Deals) adıyla ekonomik reformlar başlattı ve 1940'li yıllarda ABD dünyanın en güçlü ülkeler arasına girdi (Leuchtenburg: 2009). Başkan Roosevelt dönemi ve II. Dünya Savaşı sırasındaki Türk ve ABD yakınlaşmasının zeminini oluşturan etkenlerden bir tanesi kuşkusuz ki Grew döneminde imzalanan Ticaret ve Seyr-ü Sefain Antlaşması oldu. Ticari ve siyasi anlamda Türk-ABD yakınlaşmasını pekiştiren bu gezinin incelenmesini iki kısım olarak ele alacağız. Çalışmanın ilk kısmında Grew'un sırayla ziyaret ettiği Karadeniz şehirlerinin o günkü ekonomik, sosyal ve kısmen politik durumunu aktaracağız. İkinci kısmında ise Karadeniz sahil vilayetlerini bir bütün olarak ele alıp, Grew'un raporlarında yazdıklarını Türk kaynakları ışığında inceleyeceğiz.

Karadeniz Seyahati

Karadeniz vilayetlerine seyahat edecek olan diplomatik heyet 15 Ağustos 1929 günü yola çıktı. Büyükelçi Grew yolculuğa başlamadan önce içişleri Bakanı Tevfik Rüşdü Bey'e detaylı gezi programını gönderdi. Tevfik Rüşdü Bey bu heyetin uğrayacağı yerlerde iyi misafir edilmesi hususunda valiliklere telkinlerde bulunduğundan, Grew'un heyeti her gittiği şehirde çok iyi karşılandı. Mr. Grew Zonguldak, Samsun, Giresun, Trabzon ve Rize valilerinin göstermiş oldukları misafirperverlik

³ O dönemde Türkiye'de ABD'nin Yüksek Komiseri olarak görev yapan Amiral Mark L. Bristol'da Lozan'a ABD temsilci heyetinin bir üyesi olarak gitmişti.

ve kibarlık karşısında çok etkilendiğini dile getirdi (Grew: 1952, 717-20). İstanbul'dan İzmir Vapuru ile Karadeniz'e açıldıktan sonra heyetin ilk durağı Zonguldak oldu.

16 Ağustos günü Zonguldak'a varan büyükelçi Grew'un dikkatini çeken ilk şeylerden biri kömür şirketleri oldu. Mr. Grew, şehirin temel geçim kaynağı kömür olmasına rağmen, limanın bakımlı olmamasını oldukça garipsedi. Zonguldak'ın kara yolları elverişli olmamasından, yolcu ve sanayi taşımacılığı da büyük oranda deniz yolu üzerinden yapılıyordu (Grew: 1952, 717-18). Kısacası, deniz yolu şehir taşımacılığı ve ekonomisinin arter damarıydı. Buna rağmen limanların yeterli ehemmiyeti ve alakayı görmemesinin en büyük nedeni Türkiye'nin I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı gibi hayati savaşları daha yeni atlattığı olmasındandır. Bu savaşlar sırasında Türkiye maddi ve manevi kaynaklarının büyük bir oranını cephelere aktardığından, ülkenin kamu çalışmalarında doğal olarak aksaklıklar meydana geldi. Çünkü I. Dünya Savaşı'ndan önce Karadeniz limanlarının bakımlı olduğu, ithalat ve ihracatın yapıldığı salnamelerde bahsedilmektedir. Örneğin, Yusuf Oğuzoğlu Karadeniz limanları hakkında yapmış olduğu çalışmada, bu limanlara 20. yüzyılda uğrayan yabancı gemilerin sayısını ve yapılan ithalat ve ihracat oranlarını vermektedir (Oğuzoğlu: 2015, 496-509). Bu verilerde limanların ticaret gemilerine ev sahipliği yaptığı ve gerekli teşkilat ve donanımına sahip olduğu anlaşılmaktadır. Zonguldak ziyareti sırasında Büyükelçi Grew kömür ihracat rakamlarıyla yakından ilgilendi.

Mr. Grew gezi sırasında Maden Genel Müdürü Mehmet Refik Bey ile de görüştü. Büyükelçi bu görüşmede Refik Bey'den 1928 ve 1929 yıllarına ait kömür ihracat verilerini aldı. Bu verilere göre 1928 yılı kömür ihracatı 1.200.000 tondur ve 1929 yılı için beklenti ise 1.500.000 tonun üzerindeydi. Cumhuriyetin ilk yıllarında Zonguldak'taki en büyük kömür şirketi, Française d'Héraclée adında bir Fransız şirketi idi. Française d'Héraclée şirketi yıllık 700.000 ton kömür üretiyordu. Bu Fransız şirketi ile birlikte, Zonguldak'ta ayrıca bir İtalyan şirketi ve irili ufaklı bir kaç tane Türk şirketi daha vardı. Mr. Grew'un iddiasına göre Zonguldak'taki yabancı şirketler, özellikle Fransız şirketi, Türkler tarafından baskıya ve kötü muameleye maruz kalıyordu. ABD Büyükelçisi burada Fransız şirketini temsil eden Sir George ile bir görüşme gerçekleştirdi. Bu görüşmede Sir George, Mr. Grew'a yabancı şirketlerin kar oranları artmaya başladıktan sonra Türk halkının onları düşman gibi görmeye başladığını ve yerel yöneticilerinde işlerine engel olmak için elinden gelen tüm zorlukları öne sürdüklerini dile getirdi (Grew: 1952, 717-19). Aslında halkın yabancılara ve özellikle Fransızlara karşı şüpheyle yaklaşması normaldi. Çünkü hem Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde hem de Kurtuluş Savaşı yıllarında Fransız Devleti ve şirketleri Zonguldak kömür ve madenlerini sömürdüler (Sarıkoç: 1991, 579-590). Hatta Kurtuluş Savaşı yıllarında Anadolu Fransızlar tarafından işgal edildi. Fransızlara karşı verilen bağımsızlık mücadelesi üzerinden henüz on yıl dahi geçmemişti. Halkın dolayısıyla yabancılara temkinli yaklaşması oldukça doğaldı. Fakat Sir George'un aksine, Mr. Grew yerel yöneticilerin yabancılara karşı kibar davrandığını aktardı. Nitekim Mr. Grew Zonguldak'ın güzelliğine ve oranın valisi olan Akın Bey'in misafirperverliğine hayran kaldığını günlüğünde aktardı (Grew: 1952, 717-19).

Grew ve ekibinin Zonguldak'tan sonraki durakları Sinop oldu. Gezi heyeti Sinop'un tarihi ve doğal güzelliğine hayran kalmasına rağmen, şehirde ekonomik canlılığın olmamasını garip karşıladı. Hatta Büyükelçi Grew günlüğünde Sinop'u ekonomik olarak ölü diye tasvir etti. Çünkü o dönemde şehirde önemli bir ticaret faaliyeti mevcut değildi, Sinop'taki tek fabrika Kibrit fabrikasıydı ve oda çürümeye terk edilmişti. Grew Sinop hakkında vermiş olduğu bilgiler şehrin tarihi ve doğal güzellikleri ile sınırlı kaldı. Sinop limanı ve ekonomisi hakkında ciddi bir şey kaleme almamıştı. Heyet, Sinop'ta yaptığı kısa bir geziden sonra Samsun'a varmak için yola çıktı (Grew: 1952, 717-20).

Samsun'un transit ticaret merkezi olması, özellikle Amasya, Tokat, Sivas, Kayseri, Harput, Diyarbakır gibi Anadolu'nun iç bölgeleri ile ticari ilişkiler içinde olması ve 1836 yılından itibaren buharlı gemilerin İstanbul-Samsun-Trabzon güzergâhında seferler düzenlemesi şehri I. Dünya Savaşı yıllarına kadar bir ticaret kenti haline getirdi. Osmanlı, İngiliz, Avusturya, Fransız ve Rus buharlı gemileri Karadeniz'e düzenli seferler düzenleyerek bölgeyi ekonomik olarak canlandırdılar. Bölge ticari anlamda canlı olmasına rağmen, modern anlamda bir limana uzun bir süre kavuşamadı. Samsun'daki Fransız Konsolosluğu'nda görevli olan H. De Cortanze'nin 1903'te verdiği bilgilere göre fırtınalı zamanlarda yüklemeye ve boşaltma işlemleri için limanın uzaklarında demirlemiş gemilere yük götürüp getiren tekneler büyük kayıplar veriyordu (Yılmaz: 2013, 181-198). Bu zararların en aza indirgenmesi için büyük yük gemilerin yanaşabileceği modern bir liman gerekiyordu.

1904 yılından sonra ilk ciddi liman çalışması 1910 yılında Türkiye Milli Bankası tarafından başlatıldıysa da 1960'lı yıllara kadar Karadeniz sahil vilayetleri modern bir limana kavuşmadı. Samsun, Karadeniz'in ekonomik anlamda lokomotif durumunda olmasına rağmen, burada da kayıpları azaltmak için modern bir liman ve uzun bir dalgakıran yapımı Cumhuriyetin ilk yıllarında yapılmadı. Hâlbuki bir modern liman ve dalgakıran inşası şehrin iktisadi ve refah düzeyini artıracaktı. Özellikle, Samsun-Sivas demiryolu inşası tamamlandıktan sonra yukarıda saydığımız İç Anadolu şehirleri de bu ekonomik gelişmeden direkt faydalanacaktı (Topal: 2006, 327-8; Yılmaz: 2008, 580-594).

18 Ağustos 1929 sabahı Samsun'a varan gezi ekibi şehir hakkında önemli gözlemlerde bulundu. Samsun'un iktisadi hayatı hakkında gözlemler yapan heyetin aktardığına göre şehrin ekonomisi, diğer Karadeniz şehirlerine kıyaslan, ciddi bir gelişme göstermiştir. Büyükelçi Grew, Samsun'daki ticari hayat hakkında bilgi elde etmek için Gary Tütün Şirketi'nden sorumlu olan Randolph Currin, yerel Osmanlı Bank'a yöneticileri ve Amerikan Tütün Şirketleri yöneticileri ile görüştü. Samsun'un hem Türk hem de Amerikan şirketlerinin tütün havzası olduğunu dile getiren Grew, Sinop'un aksine Samsun'un modern görüntüsünün yanında canlı bir ticarete sahip olduğunu belirtti. Samsun hakkında belli fikirler edindikten sonra Grew ve ekibi Rize'ye gitmek üzere hareket ettiler (Grew: 1952, 721).

Grew'a göre Karadeniz'in en fakir kentlerinden biri Rize'ydı. Fakat şehir doğal güzelliği ile ziyaretçilerini adeta büyülüyordu. Rize Cumhuriyet'in erken döneminde ticari ve sanayi olarak gelişmiş bir şehir olmadığından, halkın büyük bir çoğunluğu Trabzon üzerinden geçimini sağlıyordu. Büyükelçi Grew'un aktardığına göre Rize kadınları ağır işlerde çalışıyor, erkekleri ise kahvede sigara, çay, kahve ve nargile içip oturuyordu. Tarım Bakanlığının Rize'de açmış olduğu fidanlık bahçesini ziyaret eden Grew, burada ormanlık alanların korunması ve geliştirilmesinin yansırı verimliliğin artırılması amacıyla modern tarım yöntemlerinin yerel halka öğretildiğini gözlemledi. Rize'nin yeraltı kaynakları bakımından zengin olduğu bu dönemde de biliniyordu. Rize'nin bakır ve manganez zenginliğinden yararlanmak için devletin özel bir teşebbüsü yoktu.

Tabi yeraltı kaynaklarının çıkarılması için öncelikle sermaye ve kalifiye elemana yani uzmanlara ihtiyaç vardı. Türkiye kuruluş yıllarında bu birikimlere sahip olmadıktan, yeraltı madenlerini kullanamadı. Fakat tüm bu yeraltı ve yerüstü zenginlikler Grew ve heyetinin dikkatini çekti. Gezi heyeti Rize'yi gezip inceledikten sonra dönüş için hazırlıklarını yapmaya başladı. Dönüş yolunda uğradıkları ilk şehir Trabzon oldu (Grew: 1952, 721-23).

İngiliz Büyükelçi Sir Goerge ve Amerikan Büyükelçi Mr. Grew Trabzon'a vardktan kısa bir süre sonra Trabzon valisi ile görüştüler. Vali Trabzon ticaretinin I. Dünya Savaşı öncesi dönemden daha iyi olduğunu ve Erzurum üzerinden İran ile ticaretin arttığını iki büyükelçiye söylediye de, bunların doğru olmadığını şehirde ticaretin tamamen durduğu bilgisi başka bir resmi görevli tarafından heyete verildi. Grew'un ismini zikretmediği bu memurun aktardığına göre şeker, kibrit ve diğer mallar ihraç edilmeye kadar iade edilemeyen özel bir depozito gerektiriyordu, bu da ticareti büyük oranda baltalıyordu. İran'a transit ticaretin ciddi şekilde zarar gördüğü ve ticaretin çoğunun Rusya üzerinden yapıldığı bilgisi Grew ile paylaşıldı (Grew: 1952, 723-27). Vali ve memurun farklı görüşlerinin birçok sebebi vardı. Vali merkez hükümetini temsil ettiğinden daha çok teorik bilgiler paylaşıırken, memur ise fiziki uygulamayı göz önüne alarak değerlendirmeyi yapmıştır.

Mr Grew ve heyetinin Trabzon halkı ile görüşmeler gerçekleştirdi. Bu görüşmeler esnasında halk, Ankara hükümetini demiryollarına yaptığı yatırımlardan dolayı çok ciddi eleştirdi. Halk bu yatırımların sulama, tarım ve sanayiye yapılması gerektiğini söylüyordu (Grew: 1952, 723-27). Fakat halkın söylediklerinin aksine hükümetin demiryolu yapımına ehemmiyet vermesinin altında hem güvenlik hem de ekonomik sebepler vardı. Türkiye'nin batısından doğusuna, kuzeyinden güneyine asker ve hammaddede aktarmak mevsim şartlarına bağlı olarak bazen aylar alabiliyordu, ama yapılan demiryolları sayesinde hem askeri birliklere hızlı hareket kabiliyeti kazandırıldı hem de nakliyat işi ucuzla getirilip teslimatı hızlandırıldı. Heyet Trabzon'un sosyal ve ekonomik durumu hakkında bilgi elde ettikten sonra şehirdeki tarihi kiliseler, camiler ve yapıları gezip buradan ayrıldılar ve 26 Ağustos günü boğazdan tekrar İstanbul'a geldiler. 15 Ağustos 1929'da başlayan Karadeniz gezisi onbir gün sonra 26 Ağustos günü İzmir Vapurunun İstanbul boğazından geçmesi ile son buldu. ABD heyeti üzerinde ciddi etki bırakan bu gezinin raporu ise gezi bittikten onbir gün sonra Grew tarafından ABD Dışişleri Bakanlığına sunuldu.

Grew'un Karadeniz Raporu

Büyükelçi Grew İstanbul'a vardktan sonra Karadeniz seyahatini bir rapor halinde ABD Dışişleri Bakanlığı'na 6 Eylül 1929 tarihinde sundu. Büyükelçi Karadeniz'in ekonomik, sosyal ve politik hayatı hakkında detaylı bilgiler verdiği bu rapor, Eylül 1929 tarihinde ABD Dışişleri Bakanı Henry Lewis Stimson'a ulaştı. Karadeniz'in güzelliğine, tarihine, zenginliğine ve bereketliliğine hayran kalan Mr. Grew, raporunun girişinde Türkiye hakkında şu ifadeleri yazıyordu, "Tarihsel zenginlikleri, doğal güzellikleri, bereketli toprakları, tarlaları, meyve bahçeleri, ormanları, madenleri ile zengin bu görkemli ülke, eğer doğru bir şekilde geliştirilirse Türkiye Cumhuriyeti gerçek bir hazine haline gelebilir" (Grew: 1929, rapor). Ancak Karadeniz o dönemde canlı bir ekonomik pazara sahip değildi. Zonguldak'tan gelen sınırlı kömür üretimi, Samsun'dan gelen tütün, Giresun ve Trabzon'dan gelen fındık her ne kadar bölgenin geçim kaynağı olduysa da, Türkiye bu ürünler için ne ülke içinde nede ülke dışında ciddi bir pazar oluşturamadı. Zaten yukarıda bahsettiğim şehirler dışında, Karadeniz sahil kentleri ekonomik açıdan o dönemde kısmi olarak durağandı.

Ekonomi

Mr. Grew Karadeniz'deki bu ekonomik durgunluğun sebeplerini raporunda detaylı olarak yazdı. O dönemde ekonomik durgunluğun kaynağı olarak gördüğü bazı sebepler günümüzde de bölgenin kanayan yarası olmaya devam ediyor. Büyükelçi Grew'a göre ekonomik sıkıntının birçok nedeni vardı. Bunlardan bir tanesi nüfusun bölgeye dağılık yerleşmesi ve halkın üretmiyor olmasıydı. Yoğun yerleşimin olmadığı bu coğrafyanın nüfusu günümüzde dahi şehir merkezleri dışında kalan bölgelerde, yani kırsal kesimlerde, coğrafi şartların uygun olmamasından dolayı hala dağılık yerleşime büyük oranda devam etmektedir. Büyükelçinin sıraladığı diğer bir neden ise devletin ciddi anlamda bu bölgede sanayileşmeye öncülük etmediğiydi. Ayrıca yerel halkın ürettiği ürünlerin hızlı bir şekilde vergilendirilmesi bölge ekonomisi üzerinde olumsuz bir etki oluşturuyordu (Grew: 1929, rapor).

1920'lerdeki Karadeniz vilayetlerinin en büyük ekonomik sorunlarının başında yetersiz altyapı ve ihracat pazarının oluşmamasıydı. Bölge dünya pazarına ürün yetiştirecek kapasiteye sahip olmasına rağmen, sınırlı üretim yapıyordu. Karadeniz halkı ihracat konusunda yeterli iletişimi sağlayamadığı ve dünya pazarına açılmadığı için sadece kendisine yetebilecek kadar ürün yetiştiriyordu, hatta fazla üretim gereksiz görülüyordu. Büyükelçi Grew'un raporuna göre yabancı yatırımcıların girmiş olduğu Zonguldak, Samsun ve kısmen Giresun'da durum biraz daha farklıydı. Bu şehirlerdeki halk biraz daha fazla çalışıyordu, çünkü fazla üretilen kömür, tütün ve fındığın alıcısı vardı ve halk ürün fazlasını hemen nakit paraya çevirebiliyordu. Bu şehirlerdeki halk sanayi ve ticaretin gelişimine doğrudan çalışarak, insan gücüyle katkı sağlıyordu. Grew'un gözlemlerine göre halkın bu çabası bile devlet tarafından desteklenmiyordu. Hükümet politikasını eleştiren büyükelçi raporunda şu ifadeleri yazdı: "küçük bir maliyetle hükümet tarafından böcek ve parazitlerin ortadan kaldırılmasına yönelik bir çalışma, birkaç yıl içinde halkın gelirini muhtemelen iki katına çıkaracaktır; ama böyle bir adım atılmadı. Giresun'da bu yıl fındık üretimi çok düşük oldu. Üretim Allah'a ve hava durumuna bırakılmış, fakat bilimsel metot ve ciddi bir bakım ile zarar minimize edilebilirdi" (Grew: 1929, rapor). Hükümet erken Cumhuriyet döneminde bazı tarım politikaları uygulayarak verimliliği artırmaya çalıştıysa da Karadeniz'de bu politikaların etkisi hemen his edilmedi (Tarım Bakanlığı: 2014, rapor).⁴

⁴ 1925 yılında Aşar Vergisinin kaldırılması ile Cumhuriyetin tarım politikası heyecan uyandırdı ise de fındığa getirmiş olduğu % 8'lik vergi mükellefiyeti yüzünden bu heyecanın Karadeniz'de fazla uzun olmadı. Fakat 1927 yılında çıkarılan 6207 sayılı hükümet kararnamesi ile fındık fidanlarının ihracatı yasaklanması, 1930 yılında İş Limitet Şirketi kuruluşu ve 1931 yılında fındık ticaretine başlanması ve 10 Ekim 1935'te Ankara'da Birinci Ulusal Fındık Kongresi toplanması gibi atımların 1930'lu yıllardan sonra fındık üretim ve pazarına önemli katkılar sağladı.

Cumhuriyet dönemi tarım politikasını eleştiren Grew, hükümetin madenler konusundaki politikasını da ciddi anlamda tenkit ediyordu. Grew'a göre Hükümet kömür üretimine yardımcı olmuyor, hatta yabancı şirketlerin ihracatına dahi engel olmaya çalışıyordu. Ona göre, o dönemde Zonguldak kömür madenlerinde en büyük işletme payı Fransız şirketlerinindi. Grew raporunda Fransız Konsolosu ve kendisi arasındaki bir görüşmeyi de aktardı. Bu görüşmede Fransız Konsolosunun Grew'a aktardığına göre Zonguldak'ta ki Fransız şirketleri kâr etmeye başlar başlamaz Türk Hükümeti bunlara şüpheyle yaklaştı ve şirketin işlerini engellemeye başladı (Grew: 1929, rapor). ABD Büyükelçisine göre Karadeniz'in ekonomik gelişimini engelleyen başka bir etken ise yıllardan beri bölgenin sarp dağlarına yerleşmiş ve sürekli halkı yağmalayan eşkiya gruplarıdır. Grew'a göre bu sebepler bir bütün olarak 1920'lerin son çeyreğine kadar Karadeniz bölgesinin içe kapalı, durağan ve yetersiz bir ekonomik yapıya sahip olmasına neden oldu.

Büyükelçi bölgede gözle görülür bir gelişmenin sadece Samsun'da olduğunu, bununla yabancı tütün şirketleri ve Samsun valisinin özel gayretleri ile mümkün olduğunu raporunda yazdı. Karadeniz bölgesinde ekonomik refah düzeyi iyi olan şehirlerin başında Samsun geliyordu. Grew raporunda Samsun'da ekonomik faaliyet yürüten yabancı tütün şirketleri hakkında da bilgi veriyordu. Samsun'da ikamet eden başlıca yabancı tütün şirketleri Gary Tütün Şirketi, Alston Tütün Şirketi ve Amerikan Tütün Şirketi'yd. Grew'a göre bu şirketlerin satın alma ve sevkiyat işlemlerini buradan yapması, yeni Samsun-Sivas demiryolunun kademeli olarak açılması ve Vali Kazım Paşa'nın yeteneği ve enerjisi nedeniyle şehirde başarılı bir iş ortamı oluşturuldu (Grew: 1929, rapor). Yabancı tütün fabrikaları hem istihdama katkı sağlamaları hem de ihracat yapmaları bölgenin önemli ekonomik ayağını teşkil ediyorlardı.

Mr. Grew Karadeniz'in zengin yeraltı kaynakları ile yakından ilgilendiğinden bölgedeki madenler hakkında detaylı malumat topladı. Büyükelçi yaptığı araştırmalar neticesinde bölgenin manganez ve bakır madenleri açısından çok zengin olduğunu, Giresun'dan Rize'ye kadar keşfedilmemiş zengin manganez ve bakır rezervlerin olduğunu raporunda yazdı. Ayrıca Grew raporunda, geçmişte buralarda İngiliz yatırımcıların manganez madenciliğini kârsız olarak geliştirmeye çalıştıklarını aktarıyordu (MTA: 2010, rapor).⁵ Ancak ciddi girişimciler, büyük sermaye ve gelişmiş teknoloji olmadan bölgedeki yeraltı rezervlerin gerçek miktarını o dönemde belirlemek neredeyse imkânsızdı. I. Dünya Savaşından çıkmış ve yeni bir rejimi benimsemiş olan Türkiye, bu madenleri tespit edip işleyecek sermaye ve teknolojiye sahip değildi. Büyükelçiye göre Karadeniz maden zenginliğinin yanı sıra, iklim zenginliğine de sahipti.

Karadeniz iklimi tropikal ürünler yetiştirmeye oldukça elverişliydi. Grew raporunda tropikal ürünler olan portakal ve mandalınanın Rize'nin hemen hemen her yerinde yetiştiğini, doğru tarım yöntemleri ve oluşturulacak ciddi bir pazar ile bu ürünler bölgenin geçim kaynağı olacağını yazdı. Fakat bu tropikal ürünlerin kalitesi düşüktü. Ürünler büyük olmalarına rağmen, buruşuk olduklarından ve yeteri kadar sulu olmadıklarından kendilerine geniş bir pazar bulamıyor ve halka ciddi bir ekonomik kazanç sağlamıyordu. Grew'a göre bilimsel çalışma ile meyve mahsulü ve endüstrisi büyük ölçüde geliştirilebilirdi. Bunun ile birlikte endüstriyel gelişimin en önemli ayaklarından olan ulaşım ve iletişim sorunu çözülmüş olması gerekirdi. Ona göre Karadeniz'de yerleşimin dağınıklığı ve ekonomik durağanlığın temel sebeplerinden birisi ulaşımdı ve Türkiye'nin kalkınması için demiryolu ulaşımının hemen yapılması gerekiyordu (Grew: 1929, rapor). Nitekim o dönemlerde Atatürk'te durumun fakındaydı ve eleştirilere maruz kalmasına rağmen demiryolu yapımı ile ilgili çalışmalara hız verdi.

Bir ülkenin gelişmişlik düzeyini gösteren ana unsurlardan biri ulaşımdır. Yeni kurulan hükümet sınırlı bir bütçesi olmasına rağmen, 1923 yılından hemen sonra hareket geçip karayolu ve demiryolu inşasına başladı. Atatürk "Demiryolları; bir ülkeyi medeniyet ve refah nurlarıyla aydınlatan kutsal bir meşaledir"(Atatürk: 1997, 416) demekle meselenin önemini tüm boyutları ile ortaya zaten koymuştu. Fakat 1929 yılında ülke genelinde toplam 5144 km. demiryolu işletilmesine rağmen, Karadeniz'de demiryolu işletmesi Samsun ile sınırlı kaldı (Çolak: 2013; Arslan: 2010).

Karadeniz'deki ticaret ve ekonomik kalkınmanın temelini oluşturan ulaşımı yetersiz bulan Mr. Grew, Cumhuriyet rejiminin bölgedeki yatırımlarını hızlandırması gerektiğini ve bu tür teşebbüslerin bölgeyi ekonomik olarak kısa sürede canlandıracağını ABD Dışişleri Bakanlığı'na gönderdiği raporda yazdı. Büyükelçi, Zonguldak'ta limanları birbirine bağlayan demiryollarının olmaması ve Samsun'u önemli bir tarım havzası ve sebze üretim merkezi olan Çarşamba'ya bağlayan kestirme bir demiryolunun eksikliği, ekonomik açıdan bir talihsizlik ve yetersizlik olarak değerlendirdi. O dönemde Karadeniz bölgesini İç Anadolu'ya bağlayan tek demiryolu Samsun'dan Zile'ye kadar giden demiryolu hattıydı. Mr. Grew'un aktardığı bilgiye göre iki yıl içinde yani 1931 yılına kadar bu hat Sivas'a kadar uzanacaktı. Başka bir demiryolu projesi ise Zonguldak kömür madenlerine yakın bir bölge olan Filyos'tan başlayıp, Ankara'ya kadar uzanan bir hattı. Ancak bu hattın yapımı henüz başlamış ve ciddi bir mesafe kaydedilmemişti. Grew'un aktardığına göre 1929 Ağustos ayına kadar bu hatta sadece yedi kilometre ray döşenmişti. Karadeniz'de demiryolu eksikliği ile birlikte karayolu ulaşımında da problemler vardı (Grew: 1929, rapor). Ülke genelinde aynı veya nakdi sıkıntılardan dolayı yol yapım çalışmaları meşakkatli bir iş halini aldı. Karadeniz bu sıkıntıyı yaşayan bölgelerden biriydi (Çolak: 2013, 347-8).⁶

1929 yılındaki mevcut Karadeniz yolları bakımsız ve bazı yerlerde kullanılmaz durumdaydı. Mr. Grew'un aktardığına göre bu yollarda hiçbir tamir ve tadilat yapılmıyordu. Örneğin Kastamonu'nun İnebolu ilçesinden iç kesime giden yolda hiçbir tamir yapılmamıştı. Büyükelçi'nin raporunda Rize, Trabzon ve Giresun'u birbirine bağlayan sahil yolu aşırı yağmurun yol açmış olduğu sel ve toprak kaymasından dolayı bozuk olduğu, köprülerin yıkıldığı ve kullanılmaz olduğunu bilgisi vardı. Bu raporda Giresun-Sivas-Malatya'yı birbirine bağlayan yolun büyük bir kısmının yıkıldığı ve tamamen kullanılamaz halde

⁵ Maden Tetkik Arama Enstitüsü'nün (MTA) , Doğu Karadeniz Bölgesi'ne ait belirlemiş olduğu maden yataklarına baktığımızda bölgenin yeraltı madenleri açısından çok zengin olduğunu görüyoruz. Örneğin MTA'nın raporuna göre Giresun ili bile tek başına Bakır, Kurşun, Çinko, Demir, Uranyum gibi birçok değerli madeni barındırıyor.

⁶ Türk Hükümeti henüz Milli Mücadele döneminde karayolları eksikliğini fark etti ve bu konuda adımlar atıp tedbirler almaya çalıştı. İlk olarak yol işleri 21 Şubat 1921 tarih ve 102 sayılı Tarik-i Bedel-i Nakdisi Kanunu ile ele alındı. Bu kanunla beraber yol işlerinde çalışmalara başlandı. Sonraki yıllarda bu kanun yeterli olmadı ve 19 Ocak 1925 tarihli ve 5542 sayılı Yol Mükellefiyeti Kanunu'nun kabulü ile halkın fiziki olarak yol yapım ve inşasına katılımı sağlandı. Böylece yol yapımına başlanıldı ise de, bu kanun uzun ömürlü olmadı ve 1927 yılında yol yapım ve bakım çalışmaları vilayetlere bırakıldı.

olduğu yazıyordu. Büyükelçi, sadece 1912 yılında Fransız Şirketi tarafından yapılan ve 1915 Rus işgali sırasında geliştirilen Trabzon, Erzurum, Ermenistan ve İran'ı birbirine bağlayan otoyolun düzenli işlediğini ve hasarsız olduğunu aktardı (Grew: 1929, rapor). Karadeniz bölgesinde yetersiz demiryolu ve karayolu ulaşımının yerini denizyolu taşımacılığı alması beklenirken, 1920'lerde Karadeniz vilayetlerinin birçoğunda kullanılabilir düzenli işleyen limanlar yoktu.

İstanbul Boğazından Rize'ye kadar olan hemen hemen tüm Karadeniz kıyı şehirleri cumhuriyetin ilk yıllarında düzenli işleyen limanlardan yoksundu (Köse: 2013, 103-108).⁷ Karadeniz'in kışları hırçın ve fırtınalı olması ve bölgede gelişmiş modern liman olmamasından gemiler haftalarca limana yanaşmak için açıkta bekliyordu. Grew'a göre bölgede demiryolu eksikliği ve karayolu elverişsizliğinden nakliyat ve ihracatın ana kapısı deniz yoluyla. Karadeniz'in dünya ticaretine açılan ana kapısı deniz yolu olmasına rağmen, yeterli limanın olmaması Karadeniz'in gelişimini yavaşlattı, ticari faaliyetlerini durma noktasına getirdi ve kapalı bir ekonomik hayat yaşamasına neden oldu. Büyükelçi'nin raporuna göre, ağırlıklı olarak Fransız ve İtalyan gemileri Karadeniz'in sınırlı ithalat ve ihracat taşımacılığını yapmasına rağmen, zaman zaman Türk ve Amerikan gemileri de bölgenin taşımacılığında aktif rol alıyordu (Grew: 1929, rapor).

Büyükelçi Grew bu gezi esnasında Karadeniz sahil şehirlerinin zengin toprağını, yeraltı madenlerini, ticaret ve turizm potansiyelini gördü. Grew'a göre, bölgeye ekonomik canlılığın getirilmesi için demiryollarının inşası, karayolların tamir ve yapımı ve deniz taşımacılığının gelişimi için devletin buralara sermaye aktarması, altyapı çalışmalarını geliştirmesi gerekiyordu. Günümüzde dahi bölgenin birçok yerinde bu yatırımlar hala yapılmamıştır. Devlet ne kadar karayolları tadilat ve yapımında bölgeyi tatmin edici bir noktaya getirdiyse de, demiryolu yapımı hala Samsun'u geçmedi ve denizyolu taşımacılığında da istenilen düzeye ulaşılmadı. Grew raporunda Karadeniz ekonomik durumunun yanı sıra bölgedeki sosyal hayat hakkında da bilgiler verdi.

Sosyal Hayat

Atatürk'ün başlattığı sosyal reformların bazıları Karadeniz'de tepkiyle karşılandı. Halkın tepki gösterdiği bu reformların başında 1925 yılında kabul edilen Şapka Kanunu gelmekteydi. Bu yeni kanun ile cumhuriyet rejimi fes giymeyi yasaklamış ve yerine şapka giymeyi zorunlu hale getirmişti. Ancak Şapka Kanunu ülkenin birçok vilayetinde tepkiyle karşılandı. Çünkü Müslümanların dini sembolü haline gelen fes kaldırılmış yerine batının, yani Hıristiyan dünyasının, benimsemiş olduğu şapka getirilmişti. Halkın bir kısmı bu durumu İslamiyet'in ve Müslüman kültürünün yozlaştırılma çabası olarak görmüş ve büyük bir tepkiyle karşılamıştı (Atf: 1924; Kılıç: 1995, 530-534; Güngör: 2017, 203-221).⁸ Şapka Kanunu Türkiye'nin diğer bölgelerinde olduğu gibi Karadeniz bölgesinde de memnuniyetle karşılanmadı. Bölgenin birçok vilayetinde kanun ile ilgili hoşnutsuzluk söz konusu olmakla beraber, Rize halkı göstermiş olduğu tepkiyle daha çok ön plana çıktı. Bu durumun bölgedeki şahitliğini yapan Mr. Grew, kanunun 4 yıl önce ilan edilmesine rağmen, fes konusunun Karadeniz halkı tarafından 1929'da bile tartışıldığını gözlemledi.

Atatürk'ün başlatmış olduğu sosyal reformların tamamı bölgede tepkiyle karşılanmadı. Grew'un aktardığına göre Fes'in aksine, Latin Alfabesi kolay bir şekilde bölgede kabul gördü ve bunun nedeni okuma-yazması olmayan köylü halkın eski alfabeyle nazaran yenisini daha erken öğrenilebiliyor olmasıydı. Büyükelçi Grew Cumhuriyet'in din ve kadın konusunda getirmiş olduğu reformların coğrafyadaki etkisini neredeyse hiç görmediğini iddia etti. Ona göre Karadeniz halkı dini anlamda diğer bölgelere göre daha muhafazakardı ve bu konudaki gözlemlerini şu ifadelerle açıkladı, "Muhtemelen Türkiye'nin hiçbir yerinde dini fanatizm bu bölgedekinden daha çok yaygın değildir" (Grew: 1929, rapor). Gittiği vilayetlerde Karadeniz kadınlarının büyük bir çoğunluğunu tesettürlü olduğunu aktaran Grew, bölgenin iş yükünün kadınların omzunda olduğunu belirtti. Çünkü bölgede tarladaki ağır işleri kadınlar yaparken, erkekler sorumluluktan uzak kahvehane hayatı yaşıyordu. Grew raporunda cumhuriyet reformlarının getirmiş olduğu sosyal yükümlülükler bölgede his edilmediği ve herhangi bir ilerleme kaydedilmediğini yazdı.

Sonuç

Karadeniz bölgesi uluslararası ticaret bakımından değerlendirildiğinde sahip olduğu stratejik önemi ve ticari potansiyelini en çok Osmanlı Devleti'nin son döneminde kullandı. I. Dünya Savaşı sonrası bu bölge ekonomik olarak hemen canlanmadı. O yüzden Türkiye, Samsun gibi hem ulusal hem de uluslararası ticaret potansiyeli olan şehir ve limanları cumhuriyetin erken döneminde etkili bir şekilde kullanamadı. Grew'un raporunda belirttiği önemli hususların başında sahil vilayetlerin birçoğunda modern liman, karayolu ve kısmen demiryolu ihtiyacıydı. Devletin 1930'lu yıllara kadar bu altyapı çalışmalarını yapmaması, tarımda modern yöntemler kullanmaması ve kaynak sağlamamasından Karadeniz'de çok sınırlı bir üretim ve ihracat oldu. Karadeniz bir zamanlar Rusya, İran ve Avrupa ülkelerine ithalat-ihracat yapan bir ticaret gölü olmasına rağmen, bu bölgede 1930'lu yıllarda ekonomi ve ticari hayat durma noktasına geldi. Ancak Türkiye'nin buraya yatırım yapmasının makul sebepleri vardı. Türkiye I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı'ndan yeni çıkmış, insan ve sermayesini büyük oranda bu savaşlarda kaybetmişti. Türkiye 1930'lu yıllardan sonra dünya pazarına yavaş yavaş açılmaya başladı. Ticaret ve Seyr-ü Sefain Antlaşması bu açılımın ilk meyvelerindendi.

ABD Büyükelçisi Joseph Grew, Türkiye ve Amerika Birleşik Devletleri'nin ekonomik ve diplomatik ilişkilerinin tesisinde önemli bir rol aldı. Grew'un özel gayret ve çabası ile imzalanan Ticaret ve Seyr-ü Sefain Antlaşması, iki ülke arasındaki

⁷ Cumhuriyet döneminin aksine 19. Yüzyıl Osmanlı Döneminde Karadeniz bölgesi uluslararası ticarete bir gelişme yaşadı ve birçok Avrupa Devletinin gemilerinin uğrak yerleri arasında yer aldı.

⁸ Kanuna karşı duranların başında İstanbul Fatih Camisi imamı İskilipli Atf Hoca gelmekteydi. İskilipli tepkilerini kaleme aldığı *Frenk Mukallitliği ve Şapka* adlı eserini daha kanun çıkmadan 1924 yılında yazmıştır. Eser aynı yıl toplatılmasına rağmen, bazı nüshaları el altında Anadolu'ya dağıtıldı. Eserde Atf Hoca İslam dinin hedef alındığını ve Şapka Kanununun Müslümanlara zarar vereceğini savunmuştur. Ankara İstiklal Mahkemeleri Zabıtları, Ahmed Nedim tarafından derlenmiş ve Ankara İstiklal Mahkemesi Zabıtları-1926 adıyla kitap halinde basılmıştır. Bu kaynakta Atf Hoca'nın mahkeme savunması hakkında detaylı bilgi mevcuttur.

ticaret ve ekonomik ilişkilerin mihenk taşı oldu. Grew'un bu antlaşmada ısrarcı olmasının iki ana sebebi vardı. Birincisi Lozan Antlaşması'na ABD gözlemci heyetinin başkanı olarak katılan Grew, Türk heyeti ile Lozan'da Ticaret ve Seyr-ü Sefain Antlaşması imzaladı. Ancak ABD Senatosu siyasi nedenlerden bu antlaşmayı reddetti. Grew daha sonra Türkiye'ye Büyükelçi olarak atanınca, Türk Hükümeti nezdinde itibar elde etmek ve ciddiye alınmak için antlaşmayı tekrar gündeme getirdi. İkincisi ise iki devlet arasında görüşmeler devam ederken, Grew Karadeniz'e seyahat düzenledi ve İstanbul dışındaki bölgelerinde ticari potansiyelini gördü. Karadeniz bölgesinin hem doğal güzelliğini hem de ekonomik potansiyelini gören Grew, görüşülmekte olan ticaret antlaşmasının imzalanması hususunda ABD Dışişleri Bakanlığını ikna çabasını artırdı ve bunun her iki ülkenin menfaatine olacağı konusunda ısrarcı oldu. Grew uğradığı Karadeniz vilayetlerinin tamamında bölgenin tarım, yeraltı kaynakları ve ticaret hacmi hakkında malumatlar topladı ve ABD Dışişleri Bakanı Stimson'a gönderdiği raporunda da detaylı olarak yazdı. Grew Karadeniz bölgesinin altyapı çalışmasının tamamlanması halinde, Türkiye'nin çok zengin bir ülke olacağını belirtti.

Kaynakça

- Armaoğlu, F. (1991). Belgelerle Türk-Amerikan Münasebetleri. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Armaoğlu, F. (1997, Mart 27). Atatürk Döneminde Türk-Amerikan İlişkileri. Ankara, Türkiye: <http://www.atam.gov.tr/dergi/sayi-38/ataturk-doneminde-turk-amerikan-iliskileri> [Erişim Tarihi, 18.09.2018].
- Arslan, M. (2010). Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi.
- Atıf, İ. M. (1924). Frenk Mukallitliği ve Şapka. İstanbul.
- Atatürk, M. K. (1997). Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, c:I-III. Ankara.
- Cevdet Yılmaz. (2008). Cumhuriyetin İlk Yıllarında Samsun Liman'ında Ulaşım ve Nakliyat. O. Köse içinde, İlkadım'dan Cumhuriyete Milli Mücadele (s. 580-594.). Samsun: İlkadım Belediyesi Kültür ve Eğitim Müdürlüğü Yayını.
- Çolak, F. (2013). Atatürk Dönemi'nde Türkiye Cumhuriyeti'nin Ulaşım Politikasına Genel Bir Bakış. Turkish Studies, 345-364.
- Gordon, L. J. (1932). American Relations with Turkey, 1830–1930: An Economic Interpretation. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Grew, J. C. (1952). Turbulent Era: A Diplomatic Record of Forty Years; 1904-1945, vol. II. Boston: Houghton, Mifflin.
- Grew, J. (September 6, 1929). To Secretary of State Stimson. Boston: Houghton, Mifflin.
- Gungor, H. (2017). Comparative Republican Religion: Eighteenth Century France and Twentieth Century Turkey. B. A. Johnson içinde, The French Revolution and Religion in Global Perspective: Freedom and Faith (s. 203-219). New York: Palgrave Macmillan.
- Köse, M. Z. (2013). XIX. Yüzyıl Ortalarında Samsun Limanı'nda İthalat ve İhracat. O. Köse içinde, Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik (Cilt I, s. 103-108). Samsun: Canik Belediyesi Kültür Yayınları.
- Kılıç, S. (1995). Şapka Meselesi ve Kılık Kıyafet İnkılabı. Ankara Üniversitesi Atatürk Yolu Dergisi, 530-534.
- Leuchtenburg, W. E. (2009). Franklin D. Roosevelt and the New Deal, 1932-1940. New York: Harper Perennial.
- Maden Tetkik Arama Enstitüsü. (2010). Maden Tetkik Arama Enstitüsü: GİRESUN İLİ MADEN VE ENERJİ KAYNAKLARI. 10 16, 2018 tarihinde http://www.mta.gov.tr/v3.0/sayfalar/bilgi-merkezi/maden_potansiyel_2010/Giresun_Madenler.pdf adresinden alındı.
- Nedim, Ahmed (1993). Ankara İstiklâl Mahkemesi Zabıtları-1926. İstanbul: İşaret Yayınları.
- Oğuzoğlu, Y. (2015). 20. Yüzyıla Giren Karadeniz Limanlarının Deniz Ticareti Bakımından İncelenmesi. OÜSBAD, 496-509.
- Sarıkoçuncu, A. (1991). Milli mücadele Döneminde Zonguldak Kömür Havzasında Fransız-İtalyan Rekabeti ve İtalya'nın Faaliyetleri. Atatürk Yolu Dergisi, 7(2), 579-590.
- States, P. R. (1923). American Participation in the Lausanne Conference on Near Eastern Affairs. Washington D.C.: Department of State.
- Streissguth, T. (2001). The Roaring Twenties: An Eyewitness History. New York: Facts on File.
- (supplement), O. D. (Apr., 1931). Treaty of Commerce and Navigation Between the United States of America and the Turkish Republic. The American Journal of International Law, 116-119.
- T.C. Tarım Bakanlığı. (2014, 6 7). Fındık Araştırma Enstitüsü. 10 16, 2018 tarihinde <https://arastirma.tarimorman.gov.tr/findik/Sayfalar/Detay.aspx?SayfalD=26> adresinden alındı
- Topal, C. (4-6 Mayıs 2006). Cumhuriyetin İlk Yıllarında Samsun Limanı. Geçmişten Geleceğe Samsun Sempozyumu (s. 327-331). Samsun: Samsun Büyükşehir Belediyesi.
- Trask, R. R. (1971). The United States Response to Turkish Nationalism and Reform, 1914-1939. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Yılmaz, Ö. (2013). 20. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı: Fransız Konsolosu H. de Cotanze'nin Raporlarına Göre. O. Köse içinde, Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik, Cilt I, (s. 181-198). Samsun: Canik Belediyesi Kültür Yayınları.

Summary

U.S. Ambassador Joseph C. Grew was appointed to Turkey in 1927. Two years after his appointment to Istanbul as the U.S. ambassador and on the eve of a trade agreement between Turkey and the United States, in order to understand the potential of Turkish economy before signing the trade agreement, Grew decided to travel to Turkish inland. Thus, his trip to the Black Sea region, which was held on August 15, 1929, played an important role in the development of commercial and economic relations of Turkey and the United States. Other than the U.S. officials, there were prominent figures such as British ambassador Sir George Clerk and British Trade Secretary Colonel Harold Woods in Black Sea trip. This trip was important in terms of drawing the attention of foreigners to Turkey's Anatolia. Further, Grew's Black Sea trip played an important role on Treaty of Commerce and Navigation, which was signed on October 1, 1929. Ambassador Joseph Grew represented the United States and Diyarbakır deputy Menemenli Numan Bey represented Turkey in this trade negotiation. This trade agreement, which regulated relations between the two countries, ended the

tension that had occurred between the Turks and Americans during the First World War. Although there were U.S. representatives in Turkey after the Great War, the U.S. did not appoint its ambassador until 1927. It did not also sign any formal agreement with Turkey until 1929. With the Treaty of Commerce and Navigation of 1929, the US Senate, for the first time, approved a formal agreement with the Republic of Turkey. In addition, with the agreement, the US gave 'the most favored nation treatment in customs and navigation' clause to Turkey. Ambassador Grew put a special effort to fulfill the Turkey's demand of 'the most favored nation treatment in customs and navigation' clause of the US, which the ambassador eventually convinced the Secretary of State Henry L. Stimson and became successful in this regard.

Turkey had several reasons to sign this agreement. Ambassador Grew outlined a reasons as to why Turkey wanted to sign the agreement. According to him, comparing to the U.S., Turkey signed a very advantageous trade agreement. Because Turkey exported a lot more goods to the United States than the U.S. did to Turkey. Further, Turkey aimed to draw the U.S. businessmen and capital to better build the public works and infrastructures. This agreement provided political benefits as well as commercial gains. With this agreement, the tension that arose between the United States and Turkey during WWI and the senate rejection of the trade agreement that was signed between the Turkish and the US delegates at Lozan in 1923 left its place to a more moderate political environment. Turkey and the US engaged in a formal diplomatic negotiation for the first time since the WWI.

Lastly, this study, which is based on the diary that Grew kept during the trip and the report he sent to the State Department, examines American and Turkish relations and the importance of the ambassador's visit to the Black Sea region. This trip had a significant impact on the trade treaty signed between the two countries, and it is also important because it will help us to analyze the social, economic and political problems of that day in the Black Sea region.
