

PAPER DETAILS

TITLE: Yükselen Bir Liman Kentinde Ekonomik Pastayı Paylaşmak: 20. Yüzyilin Basında Mersin'de Rekabet, Çatışma ve İttifaklar

AUTHORS: Can NACAR

PAGES: 71-94

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/330659>

YÜKSELEN BİR LİMAN KENTİNDE EKONOMİK PASTAYI PAYLAŞMAK: 20. YÜZYILIN BAŞINDA MERSİN'DE REKABET, ÇATIŞMA VE İTTİFAKLAR

Can Nacar*

Öz

19. yüzyılın ortasında küçük bir köy olan Mersin, yaklaşık elli yıl içerisinde Doğu Akdeniz'in önemli bir liman kenti haline geldi. 20. yüzyılın başına gelindiğinde kentin nüfusu 15,000'e ulaşmış, ticaret hacmi katlanarak artmış ve ulaşım altyapısı hayli gelişmişti. Mersin bir yandan bu gelişmelerin etkisi ile hızla zenginleşirken, öte yandan zenginliğin nasıl paylaşılacağına dair farklı toplumsal gruplar arasında ciddi anlaşmazlıklara sahne olmaya başladı. Bu çalışma kentteki iskeleler ile açıkta demirlemiş gemiler arasında nakliyat işi yapan istimbob ve mavna şirketlerinin sahipleri, onların çalışanları ve esnaflar arasında 1905 yılı yazında patlak veren böyle bir anlaşmazlığı incelemektedir. Osmanlı hükümetinin söz konusu anlaşmazlık hakkında hazırladığı detaylı soruşturma dosyasına dayanarak, ekonomik pastadan daha fazla pay kapma isteğinin Mersin'deki farklı toplumsal sınıflardan aktörler arasında ne tür çatışma ve ittifaklara zemin hazırladığı hakkında ipuçları sunmaktadır.

Anahtar Sözcükler: Liman Şehirleri, Mersin, Mavna Şirketleri, Kayıkçılar, Tüccarlar, Geç Osmanlı Dönemi

Sharing the Economic Pie in a Rising Port City: Rivalry, Conflict and Alliances in the Early 20th Century Mersin

Abstract

Mersin was a small village in the mid-19th century. However, within about fifty years, it became an important Eastern Mediterranean port city. By the early 20th century, its population had reached 15,000, volume of trade had multiplied, and transportation infrastructure had been improved. As an outcome these developments, wealth began to pour in Mersin. However, at the same time, the city began to witness disputes over the distribution of wealth. This study examines one such dispute that erupted in the summer of 1905 and involved the owners of boat companies, their workers, and artisans who were ferrying cargoes between the piers and ships anchored offshore. It

* Yrd. Doç. Dr., *Koç Üniversitesi İnsani Bilimler ve Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü*, 34450, Sarıyer – İstanbul / Türkiye, cnacar@ku.edu.tr. Çalışmanın farklı aşamalarındaki eleştiri ve önerileri için Yener Bayar'a ve *Cibannüma: Tarih ve Coğrafya Araştırmaları Dergisi*'nin hakem ve editörlerine teşekkür ederim.

sheds some important light on how claims for a greater share of the pie fostered conflicts, and alliances between people from different social classes in Mersin.

Keywords: Port Cities, Mersin, Boat Companies, Boatmen, Merchants, Late Ottoman Empire

Giriş

19. yüzyılda, Osmanlı nüfusunun yaklaşık yüzde 80'i kırsal alanlarda yaşıyordu. Bununla birlikte bazı şehir ve kasabalar, bilhassa güçlü ticari ilişkileri ve göç hareketleri sayesinde, ciddi bir büyüme yaşadılar. Hızla büyüyen bu yerleşim merkezlerinden biri 1840'ların sonunda küçük bir balıkçı bir köyü olan Mersin idi. Köy, ilerleyen yıllarda Çukurova'nın bereketli topraklarının başlıca ithalat ve ihracat iskelesi haline geldi. Bu sayede demografik, iktisadi ve toplumsal olarak büyük değişimler yaşadı. 20. yüzyılın başına gelindiğinde, Mersin yaklaşık 15.000 kişinin yaşadığı önemli bir Doğu Akdeniz liman kentiydi.¹ Yaklaşık yarım asırlık zaman dilimi içerisinde ticaret hacmi katlanarak artmış, fabrikalara ev sahipliği yapmaya başlamış ve ulaşım altyapısı hayli gelişmişti. Kent bir yandan bu gelişmelerin etkisi ile hızla zenginleşirken, öte yandan imparatorluğun diğer önemli sanayi ve ticaret merkezlerinde olduğu gibi zenginliğin nasıl paylaşılacağına dair farklı toplumsal gruplar arasında anlaşmazlık, gerilim ve çatışmalara sahne olmaya başladı. Bu çalışma, Mersin limanında 1905 yılında patlak veren ve kısa süre içerisinde hükümet tarafından detaylı bir soruşturma açılmasına neden olan böyle bir anlaşmazlığı incelemektedir.

Osmanlı emek ve toplumsal tarihi üzerine olan çalışmalar, 1870-1914 arası dönemde önemli sanayi ve ticaret merkezlerindeki sermayedarlar ile onların işsiz bıraktığı ya da ağır çalışma koşulları dayattığı işçilerin sık sık karşı karşıya geldiğini ortaya koymaktadır.² Bu çalışmalar ayrıca, yatırım yaptıkları sektörlerdeki ekonomik

¹ Donald Quataert, "19. Yüzyıla Genel Bir Bakış: Islahatlar Devri, 1812-1914," *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1600-1914, Cilt:2*, İstanbul 2004, s. 905; Meltem Toksöz, *Nomads, Migrants and Cotton in the Eastern Mediterranean: The Making of the Adana-Mersin Region, 1850-1908*, Leiden 2010, s. 88; İbrahim Bozkurt, *Salnamelerde Mersin*, Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Mersin 2001, s. 13; Evangelia Balta, "The Greek Orthodox Community of Mersina (mid-19th century-1921)," *Kolokym: 19. Yüzyılda Mersin ve Akdeniz Dünyası*, Mersin 2002, s. 39. Yaşadığı iktisadi ve demografik büyümeye paralel olarak Mersin 1864 yılında kaza ve 1888 yılında sancak statüsüne yükseldi. 20. yüzyılın başında yayınlanmış vilayet salnamelerine göre, Mersin merkezdeki altı mahallede ve merkeze bağlı seksen üç köyde toplam 23.443 kişi yaşıyordu. Bkz. Bozkurt, "Salnamelerde Mersin", s. 15-16 ve 55; Adana Vilayet Salnamesi 1318 (1900-1901), s. 174.

² Örneğin bkz. Donald Quataert, "Machine Breaking and Changing Carpet Industry of Western Anatolia," *Journal of Social History*, 19/3, (1986), s. 473-489; Donald Quataert, "Liman İşçileri, Loncaları ve Dersaadet Rıhtım Şirketi," *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş*, Ankara 1987, s. 86-102; Jens Hanssen, *Fin de Siècle Beirut: The Making of an Ottoman Provincial Capital*, Oxford 2005, s. 105-112; Gila Hadar, "Jewish Tobacco Workers in Salonika: Gender and

güç dengelerini esaslı bir şekilde kendi lehlerine değiştirmeye çalışan bazı sermayedarların işçiler kadar diğer toplumsal sınıflardan aktörler arasında da hoşnutsuzluk ve tepkilere neden olduğunu göstermektedir. Örneğin, 20. yüzyılın başında Ereğli'deki en önemli kömür madeni işletmecilerinden biri olan Sarıcazade Ragıp Paşa yeraltında çalıştıracağı işçi sayısını arttırabilmek için yerel bürokrasideki müttefikleri aracılığıyla bölgedeki bazı köy muhtarlarına baskı yaptığında, buna karşı muhtarlar, köylüler ve madenleri için işçi bulmakta zorlanan yerel sermayedarlar birlikte mücadele etmişti.³ 1905 yılında Mersin limanında yaşananlar, farklı toplumsal sınıflardan aktörleri güçlü bir sermayedara karşı bir ittifak çatısı altında bir araya getirmesi bağlamında, Ereğli'de olan bitenlere benzerlik göstermektedir.

Mersin limanı, 1960 yılına kadar gemilerin doğrudan kıyıya yanaşmasına olanak sağlayacak bir rıhtıma sahip olmadığından kente gelen gemiler açıkta demirlemek zorunda kalıyor, bunların yükleme-boşaltma işleri istimbotlar ve mavna ismi verilen yük kayıkları aracılığıyla yapıyordu.⁴ Limandaki ticaret hacmi ve gemi trafiği 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren hızla arttığından kıyı ile açığı gemiler arasında taşımacılık yapmak hayli kazançlı bir iş haline geldi. Bu durumdan faydalanmak isteyen Richard Viterbo isimli Amerikalı girişimci –ki kendisi aynı zamanda 1890'lı yıllardan beri Mersin'deki Amerikan konsolosluk ajanı ve Mersin-Adana Demiryolu Şirketi Genel Müdürü idi–⁵ 1904'te bir istimbot ve mavna şirketi kurdu. Şirket kısa süre içerisinde müşteri sayısını hızla arttırınca, limanda taşımacılık işi yapan diğer sermayedar, esnaf ve işçilerin tepkisini çekti. Bu aktörler 1905 yılı

Family in the Context of Social and Ethnic Strife,” *Women in the Ottoman Balkans: Gender, Culture and History*, New York 2007, s. 127-152; Kadir Yıldırım, *Osmanlı'da İşçiler (1870-1922): Çalışma Hayatı, Örgütler, Grevler*, İstanbul 2013, s.189-287; Birten Çelik, “Sweatshops in the Silk Industry of the Bursa Region and the Workers' Strikes in 1910,” *Turkish Historical Review*, 4/1, (2013), s. 26-56; Can Nacar, “Labor Activism and the State in the Ottoman Tobacco Industry,” *International Journal of Middle East Studies*, 46/3, (2014), s. 533-551.

³ Hükümetin 1867 yılında yaptığı düzenlemeye göre, Ereğli kömür havzasındaki 200'den fazla köy çevredekiler maden ocaklarına işçi göndermek zorundaydı. Yerel sermayedarların ve muhtarların iddiasına göre, Ereğli Kaymakamı Emim Muhlis Bey bazı muhtarlara köylüleri Ragıp Paşa'nın madenlerine göndermeleri için baskı yapıyor, dediklerini yapmayanları hapse attırıyordu. Bkz. Donald Quataert ve David Gutman, “Coal Mines, the Palace, and the Struggles over Power, Capital, and Justice in the Late Ottoman Empire,” *International Journal of Middle East Studies*, 44/2, (2014), s. 224.

⁴ Mehmet Kazak ve Aylin Doğan, *Osmanlı Deniz Ticaretinin Yükselen Değeri (1812-1922)*, Mersin 2013, s. 128.

⁵ İtalya'da doğan Richard Viterbo 1890 yılında Amerikan vatandaşı oldu ve bir süre Louisiana'da şeker üreticiliği yaptı. Mersin'deki konsolosluk ajanı pozisyonuna 1896 yılında atandı. Mersin-Adana Demiryolu Şirketi genel müdürlüğü görevine ise en geç 1895 yılında başladı. Bkz. Toksöz, *Nomads, Migrants and Cotton*, s. 120 ve 151; *Bulletin De La Société De L'Industrie Minérale*, Tome: IX, Saint-Etienne 1895, s.268. Amerikan konsolosluk memurları arasındaki hiyerarşide konsolosluk ajanları; başkonsolos, konsolos ve ticari temsilcinin altında yer almaktadır. Amerikan hükümeti konsolosluk ajanlarını, konsolos ya da ticari temsilcinin bulunmadığı önemli merkezlere özellikle de Amerikan vatandaşlarının ve ticaret gemilerinin sıkça uğradığı limanlara atanmaktadır. Bkz. *The United States Consular Regulations: A Practical Guide for Consular Officers and also for Merchants, Shipowners and Masters of American Vessels in All Their Consular Transactions*, Washington 1868, s. 159.

yazında başkentteki hükümet kurumlarına Mösyö Viterbo hakkında bir şikâyet dilekçesi gönderdi. Hükümetin dilekçeye cevabı ise burada dile getirilen iddiaları araştırmak üzere bir soruşturma başlatmak oldu. Bu çalışma, bilhassa Mersin-Adana Demiryolu Komiserliği tarafından hazırlanan detaylı soruşturma dosyasına dayanarak Mösyö Viterbo ile karşıtları arasındaki sorunun nedenlerini, tarafların kendi pozisyonlarını güçlendirmek için başvurdukları söylem ve eylemleri ve soruşturmanın hükümet tarafından nasıl neticelendirildiğini incelemektedir. Böylece ekonomik pastadan daha fazla pay kapma arzusunun Mersin'deki farklı toplumsal sınıflardan aktörler arasında ne tür çatışma ve ittifaklara zemin hazırladığı hakkında ipuçları sunmayı amaçlamaktadır.

Doğu Akdeniz'de Bir Liman Kentinin Yükselişi: Mersin

Mersin'in bir liman kenti olarak yükselişinde Çukurova'da yetiştirilen tarımsal ürünler, özellikle de pamuk, önemli bir rol oynadı. Pamuk sanayinin 19. yüzyılda ve 20. yüzyılın başında küresel ölçekte yaşadığı büyümeyle birlikte, ham pamuğa olan talep ciddi şekilde arttı.⁶ Bu durumun Osmanlı İmparatorluğu'na da zaman zaman önemli yansımaları oldu. Örneğin, dünyanın en büyük ham pamuk ihracatçısı olan ABD'de 1861-1865 arasında bir iç savaş yaşanırken Anadolu'daki pamuk üretiminde ciddi bir artış gerçekleşti. Britanya konsolosluk raporlarına göre, Batı Anadolu'da 1861'de yaklaşık 4 milyon kilogram olan rekolte 1863'te 14 milyon kilogramı aştı. Adana-Maraş-Halep bölgesinde ise pamuk ekimine ayrılan toplam arazi 1863-1864 arasında yaklaşık 2,5 kat arttı.⁷ Fakat bu hızlı büyüme Amerika'daki iç savaşın bitmesi ile son buldu ve 1860'ların ilk yarısındaki üretim seviyelerine uzun süre ulaşamadı.

Pamuk üretiminin Osmanlı topraklarında tekrar canlanması, başta Almanlar olmak üzere yabancı girişimcilerin artan talebi ile birlikte 20. yüzyılın başında mümkün oldu. Bu canlanmaya Anadolu yarımadasının güneyindeki Çukurova bölgesi öncülük etti. Bölgede pamuk ekimi yapılan topraklar 19. yüzyılın son çeyreğinde ve 20. yüzyılın başında hızla artarak toplam 100.000 hektara ulaştı.⁸

⁶ 1870-1914 arasında pamuklu ürünler imalatının küresel ölçekte yaklaşık beş kat, mekanik dokuma tezgâhlarının sayısının ise yaklaşık dört kat arttığı tahmin edilmektedir. Douglas Farnie, "Cotton, 1780-1914," *The Cambridge History of Western Textiles Cilt. 2*, Cambridge 2003, s. 727 ve 744.

⁷ Orhan Kurmuş, "The Cotton Famine and Its Effects on the Ottoman Empire," *The Ottoman Empire and the World-Economy*, Cambridge 1987, s. 165. Bahsi geçen dönemde, imparatorluğun en önemli pamuk yetiştiricisi olan Mısır'da ise üretim beş kat artarak 110 milyon kilogramı aşmıştı. Sven Beckert, *Empire of Cotton: A Global History*, New York 2014, s. 10. Bölüm.

⁸ Donald Quataert, *Anadolu'da Osmanlı Reformu ve Tarım, 1876-1908*, İstanbul 2008, s. 232-233; Toksöz, *Nomads, Migrants and Cotton*, s. 153 ve 190; Özlem Yaktı, "Amerikan İç Savaşı ve Adana: Pamuk Tarımının Adana'nın Modernleşme Sürecine Etkisi," *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, no.54 (2013), s. 284. 20. yüzyılın başında, pamuğa olan iç talep de arttı. Örneğin Quater'tin belirttiğine göre, Çukurova'nın toplam pamuk üretiminin yaklaşık üçte birini bölgedeki dokuma ve çırçır fabrikaları tüketiyordu. Bkz. Quataert, *Anadolu'da Osmanlı Reformu*, s. 240.

Ayrıca, söz konusu zaman aralığında orak, harman makinesi, çelik pulluk ve traktör gibi modern tarım araç-gereçleri burada imparatorluğun diğer bölgelerine oranla çok daha yaygın olarak kullanılıyordu.⁹ Bu gelişmeler sayesinde, Çukurova’nın 1872 yılında 8,8 milyon kilogram olan pamuk üretimi 1909 yılında yaklaşık 48 milyon kilografa yükseldi.¹⁰

Çukurova Osmanlı İmparatorluğu’nun en önemli pamuk üreticisi olurken, Mersin ise 19. yüzyılın ikinci yarısında bu bölgenin başlıca ihracat ve ithalat iskelesi haline geldi. Ayrıca kentin bu dönemdeki ticari bağlantıları Çukurova ile sınırlı kalmadı. Konya, Kayseri ve Niğde’nin de ithalat ve ihracatının bir kısmı buradan yapılıyordu.¹¹ Bu gelişmeler sayesinde Mersin limanındaki ticaret hacmi ve gemi trafiğinde ciddi bir artış yaşandı. 1851’de 138.000 İngiliz sterlini olarak hesap edilen ticaret hacmi, 1912’de 1.391.000 sterline yükseldi.¹² Kente gelen gemi sayısı ise 1865 yılında 408 (311 yelkenli ve 97 buharlı gemi) iken 1887’de 981’e (634 yelkenli ve 347 buharlı gemi) ve 1904’te 1363’e (966 yelkenli ve 397 buharlı gemi) ulaştı.¹³ Artan ticaret hacmi ve gemi trafiği ile birlikte Mersin, kâr peşinde koşan girişimciler için önemli bir çekim merkezi haline geldi. Anadolu’dan, Suriye’den, Kıbrıs’tan ve Ege adalarından çok sayıda tüccar buraya göç etti. Bu insanlar, Mersin’i Çukurova’daki tarımsal üreticilere, imparatorluğun diğer bölgelerine ve uluslararası pazarlara bağlayan güçlü ticari ağların kurulmasında önemli rol oynadılar. Kentteki ticari faaliyetler, bankacılık kuruluşlarının 1880’li yıllardan itibaren burada şubeler açıp tüccarlara kısa ve uzun vadeli krediler dağıtmaya başlaması ile birlikte ivme kazandı.¹⁴ Bazı girişimcilerin, pamuk üretimi ve ticaretinden elde ettikleri sermaye birikimiyle yaptıkları yatırımlar sayesinde sanayi alanında da önemli gelişmeler

⁹ Çukurova bölgesinde modern tarım makinelerinin kullanımı için bkz. Toksöz, *Nomads, Migrants and Cotton*, s. 168-176; Murat Baskıcı, “Osmanlı Tarımında Makineleşme: 1870-1914,” *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 58/1, (2003), s. 29-53.

¹⁰ Toksöz, *Nomads, Migrants and Cotton*, s. 141; Tefik Güran, *Osmanlı Dönemi Tarım İstatistikleri: 1909, 1913 ve 1914*, Ankara 2011, s. 52.

¹¹ Adana Vilayet Salnamesi 1318 (1900-1901), s. 175.

¹² İbrahim Halil Aytar, *İskeleden Modern Liman İnşasına Mersin Limanı*, Mersin 2016, s. 90-91.

¹³ Toksöz, *Nomads, Migrants and Cotton*, s. 88; British Parliamentary Papers, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey, Report for the Year 1887 on the Trade of the Vilayet of Adana (Aleppo), s. 8; British Parliamentary Papers, Diplomatic and Consular Reports, Turkey, Report for the Year 1904 on the Trade and Commerce of the Vilayets of Aleppo and Adana, s. 15. İlerleyen yıllarda, yelkenli gemilerin sayısı ciddi bir şekilde azalırken buharlıların hem sayısında hem de büyüklüğünde artış yaşandı. Örneğin, 1911 yılında limana toplam ağırlıkları 711.190 ton olan 526 buharlı gemi geldi. 1904 yılında gelen 1363 geminin toplam ağırlığı ise 484.399 tondur. Bkz. British Parliamentary Papers, Diplomatic and Consular Reports, Turkey, Report for the Year 1912 on the Trade of the Consular District of Constantinople, s. 46.

¹⁴ Toksöz, *Nomads, Migrants and Cotton*, s. 87-134. Dağıttığı ticari krediler ile Çukurova bölgesinde en çok öne çıkan finansal kuruluş Osmanlı Bankası oldu. Bankanın Mersin şubesi 1888 yılında açılmış, bunu Adana (1890) ve Tarsus (1893) şubeleri takip etmişti. Bkz. Meltem Toksöz, “An Eastern Mediterranean Port-Town in the Nineteenth Century,” *Kolokyum: 19. Yüzyılda Mersin ve Akdeniz Dünyası*, Mersin 2002, s. 18.

yaşandı. 20. yüzyılın başında kentte yüzlerce işçinin çalıştığı çırçır, iplik, sabun ve tuğla fabrikaları bulunuyordu.¹⁵

Kentin yaşadığı hızlı ekonomik büyümeyi mümkün kılan en önemli faktörlerden biri ulaşım altyapısı ile ilgili projelerdi. Bunların en önemlisi ise Adana ile Mersin arasında inşa edilecek demiryolu hattıydı. Osmanlı devleti, önemli bir pamuk üreticisi olan Adana-Tarsus bölgesi ile Mersin limanını birbirine bağlayacak bu hattın inşası için 1883 yılında Mehmed Nahid Bey ve Costaki Theodordi'ye imtiyaz verdi. Mamafih iki girişimci projeyi gerçekleştirmek için gerekli olan sermayeyi bulamayınca haklarını kısa bir süre sonra Fransız vatandaşı Baron Evain de Vandeuvre'ye sattılar. Yeni imtiyaz sahibi tarafından İngiliz ve Fransız yatırımcıların iştirakiyle kurulan Tarsus-Toros-Adana Demiryolu Şirketi altmış yedi kilometre uzunluğundaki hattın inşasını 1886 yılında tamamlamayı başardı.¹⁶ 1880'lerin sonlarında bölgede meydana gelen kuraklık ve sel felaketlerinden dolayı demiryolu ilk başlarda yoğun olarak kullanılsa da ilerleyen yıllarda ticari faaliyetlerin canlanıp artmasıyla birlikte durum değişti. Şirkete ait trenler tarafından taşınan mal miktarı hattın işletmeye açıldığı ilk on yedi aylık dönemde 27.000 ton iken, 20. yüzyılın başına gelindiğinde yılda yaklaşık 55.000 tona ulaştı. Bir yıl boyunca taşınan yolcu sayısı ise 1889'da 27.000 iken 1892'de 90.000'e yükseldi ve 1907'e gelindiğinde 300.000'i aştı.¹⁷

Kentin ulaşım altyapısı ile ilgili gündeme gelen bir diğer proje, artan deniz trafiğinin ihtiyaçlarını karşılamak üzere bir rıhtımın ve diğer modern liman tesislerinin inşa edilmesi idi. Osmanlı devleti bu projeyi gerçekleştirmeleri için 1899 yılında tüccar Atnaş Tahinci Efendi ve David De Toledo'ya imtiyaz verdi. Lakin büyük yelkenli ve buharlı gemilerin kıyıya doğrudan yanaşmasına olanak sağlayacak bu proje tamamlanamadı. Bu yüzden Mersin limanına gelen gemiler, eskiden olduğu gibi, kıyıdan yaklaşık bir mil açıkta demirlemeye devam ettiler.¹⁸ Rıhtım projesi başarısız olmakla birlikte, liman bölgesinde daha küçük ölçekli bazı yatırımlar hayata geçirilebildi. Örneğin, 1850'lerin başında, yük ve yolcu taşıyan kayıkların kıyıda yanaşabileceği sadece iki iskele var iken bu sayı 1872 yılında dörde 1892'de ise yediye çıktı. Yeni iskelelerden bazıları belediye bazıları da kentte faaliyet gösteren sermayedarlar tarafından inşa edilmişti. Bu sermayedarlar arasında Mersin'in en önemli tüccarlarından biri olan Mavromati ailesi, kente 1850'lerden itibaren vapur seferleri düzenleyen Fransız Messageries Maritimes Şirketi ve

¹⁵ Toksöz, *Nomads, Migrants and Cotton*, s. 182-188.

¹⁶ A.g.e., s. 98; V. Necla Geyikdağı, *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye, 1854-1914*, İstanbul 2008, s. 137-138. Mersin-Adana Demiryolu Şirketi 1906 yılında Almanlar tarafından satın alınarak Bağdat hattına bağlandı.

¹⁷ Toksöz, *Nomads, Migrants and Cotton*, s. 98-105; Aytar, *İskeleden Modern Liman İnşasına*, s. 52 ve 58; British Parliamentary Papers, Report by Major Law on Railways in Asiatic Turkey (Mayıs 1896), s. 10.

¹⁸ Aytar, *İskeleden Modern Liman İnşasına*, s. 98-103; Bozkurt, *Salnamelerde Mersin*, s. 112.

Mersin-Adana Demiryolu Şirketi bulunuyordu.¹⁹ Ayrıca demiryolu şirketi, mal naklini mümkün olduğunca hızlandırmak için tren istasyonu ile sahip olduğu iskele arasında her biri dokuz vagon taşıyabilen iki kısa demiryolu hattı inşa etmişti.²⁰

Mersin Limanında Nakliyat İşleri: Artan Rekabet ve Başkente Gönderilen Bir Dilekçe

Ticaret hacminin artmasının bir sonucu olarak, açıkta demirleyen gemiler ile kıyıda iskeleler arasında taşımacılık yapan istimbót ve yük kayıklarının sayısı zaman içinde artış gösterdi. Kentte 1891 yılında toplam bir istimbót, on mavná ve otuza yakın filíka mevcuttu. 1905 yılına gelindiğinde ise sadece Hamid ve Hacı Derviş Hayfavi kardeşlere ait deniz nakliyat şirketinin elinde bir istimbót ve yirmi iki mavná bulunmaktaydı. Bir diğer nakliyatçı Abdullah Mağribi'nin ise sekiz mavnası ve Fransız vatandaşı Mösyö Dupalier ile yarı yarıya ortak olduğu bir istimbót vardı.²¹ Limandaki taşımacılık işlerinin büyük bir kısmı yukarıda bahsi geçen sermayedarların istimbót ve mavnaları ile gerçekleştirilse de sadece bir ya da iki kayığı olan esnaflar da mevcuttu.²² Bu esnaflardan biri olan Antepli Ali Efendi, 1905 yılında Mersin-Adana Demiryolu Komiserliği'ndeki memurlara iki yelkenli kayığı olduğunu ve bunlarla iskeleden gemilere, gemilerden iskeleye tüccar eşyası naklettiğini belirtmişti.²³

Mersin limanında faaliyet gösteren nakliyatçılar ve tüccarlar için 20. yüzyılın hemen başında iki önemli gelişme yaşandı. Bunlardan ilki Hayfavi kardeşlerin Abdullah Mağribi-Mösyö Dupalier ikilisi ile ortaklık yapmasıydı. Taraflar yeni bir şirket kurarak aralarındaki rekabete son verdi ve limanda neredeyse tekel konumuna geldi. Böylece taşımacılık ücretlerini bir miktar arttırmayı başardılar.²⁴ İkinci gelişme ise Mersin-Adana Demiryolu Şirketi Genel Müdürü Richard Viterbo'nun, 1904 yılında Fransız bir ortakla birlikte bir istimbót ve altı mavnadan oluşan bir filo kurarak bu şirketin karşısına rakip olarak çıkmasıydı.²⁵ Abdullah

¹⁹ A.g.e., 65-67, Toksöz, *Nomads, Migrants and Cotton*, s. 88.

²⁰ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Ticaret-Nafia-Ziraat-Orman-Meâdin Nezaretleri Demiryolları İdaresi (T.DMİ) 1036/26, lef: 1 varak:18 (23 Temmuz 1321- 5 Ağustos 1905).

²¹ Bozkurt, *Salnamelerde Mersin*, s. 112; BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 1(7 Temmuz 1321-20 Temmuz 1905). Develi'nin belirttiğine göre Abdullah Mağribi kentte hayırsever bir işadamı olarak tanınıyordu. 1898 yılında evinin yakınlarında bir cami inşa ettirmişti. Bkz. H. Şinasi Develi, *Dünden Bugüne Mersin, 1836-1990*, Mersin 2001, s. 102.

²² A.g.e., s. 174. Develi, kentteki yaşlı kişilerle yaptığı görüşmelere dayanarak limandaki taşımacılık işlerinde Abdullah Mağribi, Hamid Hayfavi ve Hacı Abdülkadir Saydavi'nin tekel olduklarını belirtmektedir. Bu çalışma için başvuru kaynakları Saydavi'nin 20. yüzyılın başında kaç istimbót ve mavnaya sahip olduğu hakkında maalesef bilgi vermemektedir.

²³ BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 3 (7 Temmuz 1321-20 Temmuz 1905).

²⁴ BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 17 ve 22 (23 Temmuz 1321-5 Ağustos 1905 ve 14 Ağustos 1321-27 Ağustos 1905).

²⁵ BOA, Bâb-ı Ali Evrak Odası (BEO) 2232/174897 (2 Mayıs 1320-19 Mayıs 1904). Bu ve konuyla ilgili bir diğer belgede, Fransız ortağın ismi Mösyö Gizboc olarak verilmekte ve kendisinden

Mağribi'nin iddiasına göre, Mösyö Viterbo önceleri istasyondan demiryolu iskelesine indirilen malları gemilere kendilerine (Hayfavi-Mağribi-Dupalier ortaklığındaki şirkete) ait istimbob ve mavnalarla taşımakta ve bunun karşılığında tüccarların ödediği nakliye ücretinden yüzde otuz komisyon almaktaydı. Lakin genel müdür daha sonra komisyon oranının yüzde elliye çıkarılmasını istemiş, bu talebi kabul edilmeyince de rakip bir şirket kurmuştu.²⁶

Yeni şirket, Hayfavi-Mağribi-Dupalier ortaklığındaki şirketle kıyaslandığında küçük bir filo ya sahip olsa da kısa süre içerisinde müşteri sayısını arttırdı. Böylece istimbob ve mavnalı sahipleri arasındaki rekabet tekrar kızıştı. Bunun bir sonucu olarak limandaki taşımacılık ücretlerinde yüzde on düzeyinde bir düşüş gerçekleşti.²⁷ Söz konusu gelişmelerden rahatsız olan ve dahası rakiplerinin yakın gelecekte elindeki kayık sayısını arttırıp kendileri için daha büyük bir tehdit haline geleceğinden endişelenen Hayfavi kardeşler, Abdullah Mağribi ve Mösyö Dupalier karşı hamle yapmakta fazla gecikmedi. Ortaklar, Mersin limanındaki diğer bazı aktörlerle bir araya gelerek Mösyö Viterbo hakkında bir şikâyet dilekçesi kaleme alınmasını sağladılar. Altı imzalı bu dilekçe Haziran 1905'te Sadarete, Dâhiliye Nezaretine ve Ticaret ve Nafia Nezaretine gönderildi.

Dilekçede ortaklardan sadece Abdullah Mağribi'nin bizzat imzası vardı. Mösyö Dupalier ve Hacı Derviş Hayfavi'nin yerine ise vekilleri İlyas veled Naum ile Antepli Mahmud Efendiler imza atmıştı. Her iki vekil de Hayfavi-Mağribi-Dupalier ortaklığındaki şirkette kâtip olarak çalışıyordu. Ayrıca, Antepli Mahmud Efendi'nin kendine ait iki yelkenli yük kayığı vardı.²⁸ İmzacılardan diğer ikisi, Ahmed Cevat ve Hacı Abdülkadir Cevdet, aylık on beş mecdiye ücretle Hayfavi-Mağribi-Dupalier ortaklığındaki şirketin mavnalarında kaptanlık yapıyordu. Abdülkadir Cevdet'in, Cemil Efendi isimli biriyle ortak olarak sahip olduğu bir de kayığı vardı.²⁹ Kaptanların dilekçeye imza atmasının nedeni artan rekabet yüzünden

Mersin şimendifer direktörü olarak bahsedilmektedir. Bkz. BOA, BEO 2434/182496 (9 Teşrinievvel 1320- 22 Ekim 1904). Oysa 1904 yılında demiryolu şirketinin müdürü Richard Viterbo'dur. Gizboc'un şirkette muhtemelen üst düzey başka bir görevi bulunmaktadır.

²⁶ BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak:2 (7 Temmuz 1321-20 Temmuz 1905). Abdullah Mağribi ve beş arkadaşı, bu şirket hakkında aşağıda tartışılacak olan bir dilekçe kaleme aldıklarında ondan Fransız şirketi diye bahsetmişlerdi. Sadarettten Dâhiliye Nezaretine gönderilen bir yazıda da şirketin sahip olduğu istimbob ve mavnaların Fransız bayrağı taşıdığı belirtiliyordu. Bu noktada belirtmek gerekir ki, 20. yüzyılın başında Mersin limanında buna benzer örnekler mevcuttu. Mesela, Abdullah Mağribi ve Mösyö Dupalier ortak olarak sahip oldukları istimbob için Maritimes isimli Fransız bir şirket kurmuştu. Bkz. BOA, Dahiliye Nezareti Tesri-i Muamelat ve Islahat Komisyonu (DH.TMIK.M) 201/27, lef: 1 (12 Haziran 1321-25 Haziran 1905); BOA, BEO 2232/174897 (2 Mayıs 1320-19 Mayıs 1904); BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 22 (14 Ağustos 1321-27 Ağustos 1905).

²⁷ BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 17 (23 Temmuz 1321-5 Ağustos 1905).

²⁸ BOA, DH.TMIK.M 201/27, lef: 1 (12 Haziran 1321-25 Haziran 1905); BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 5 ve 7-8 (7 Temmuz 1321-20 Temmuz 1905).

²⁹ BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 10-11 ve 22 (7 Temmuz 1321-20 Temmuz 1905 ve 14 Ağustos 1321-27 Ağustos 1905).

yaşadıkları işlerini kaybetme korkusuydu. Örneğin, Adana-Mersin Demiryolu Komiserliği’ndeki memurlar patronun işinin “azalmasından çoğalmasından sana ne zarar gelir ki?” diye sorduğunda, Ahmed Cevat işler bir iki ay kötü giderse şirketin kendisine yol vereceğini ve böyle bir durumda kalabalık ailesini geçindiremeyeceğini söylemişti.³⁰ Şirket ile doğrudan ilişkisi olmayan tek imzacı yukarıda bahsi geçen iki yelkenli kayık sahibi Antepli Ali Efendi idi. Ali Efendi yakın zaman öncesine kadar kentte bir de bakkal dükkânı işletmiş ancak işleri kötü gidince kapatmak zorunda kalmıştı.³¹ Onun dilekçeyi imzalamasının başlıca nedeni ise Mösyö Viterbo’nun istimbob ve mavna şirketinin faaliyete geçmesinden sonra işlerinin azalmasıydı: “Ervelce iskelelerden gemilere ve gemilerden iskeleye her ay tahminen dört beş yüz denkle eşya naklediyordum. Hâlbuki Mösyö Viterbo’nun bu kumpanyası teşekkül ettikten sonra bu işim kesildi.”³²

Dilekçenin içeriğine gelince, imzacılar öncelikle limanda yaşanan birtakım usulsüzlüklerden bahsetmekteydiler. İddialarına göre, tüccar ve komisyonculara Mösyö Viterbo’nun şirketi ile çalışmadıkları takdirde mallarının istasyondan demiryolu iskelesine geç sevk edileceği söylenmişti. Ancak Viterbo aynı zamanda Mersin-Adana Demiryolu Şirketi Genel Müdürü olduğundan hiç kimse kendisinden şikâyetçi olamıyordu. İmzacılar, müşterileri üzerindeki bu baskı yüzünden işlerinin azaldığından ve ailelerinin geçimini sağlayamayacak duruma düştüklerinden yakınmaktaydı. Ayrıca yazdıklarına bakılırsa Mösyö Viterbo’nun zararı sadece kendilerine ve limanda iş yapan tüccarlara değildi. Hırslı girişimci; komisyonculuk, bakkallık ve inşaat müteahhitliği gibi işlere de el atarak ahaliden birçok kişinin işsiz güçsüz kalmasına neden olmuştu. İmzacıların hükümetten isteği kendilerini ve bu insanları içinde bulundukları zor durumdan kurtarmasıydı.³³

Mersin’den gönderilen dilekçeye başkentteki hükümet yöneticileri kayıtsız kalmadılar. Ticaret ve Nafia Nezareti, Mösyö Viterbo hakkındaki iddiaları soruşturmak üzere hemen Demiryolları İdaresi’ni görevlendirdi.³⁴ İdare de bu işi kendisine bağlı Mersin-Adana Demiryolu Komiserliği’ne havale etti. Komiserlik memurları soruşturmaya Temmuz 1905’te dilekçeye imza atan altı kişiyi sorgulayarak başladılar.³⁵

³⁰ BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 10 (7 Temmuz 1321-20 Temmuz 1905). Sorğu memurları aynı soruyu diğer kaptan Hacı Abdülkadir Cevdet’e de sordular ve çok benzer bir cevap aldılar: “Birkaç ay bizim kumpanya iş bulmazsa efendi ister istemez beni çıkarır. Sonra ailemi ne ile geçindireceğim.” Bkz. BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 11 (7 Temmuz 1321-20 Temmuz 1905).

³¹ BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 5 (7 Temmuz 1321-20 Temmuz 1905).

³² BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 3 (7 Temmuz 1321-20 Temmuz 1905).

³³ BOA, DH.TMIK.M 201/27, lef: 1 (12 Haziran 1321-25 Haziran 1905).

³⁴ Demiryolları İdaresi, Eylül 1872 tarihinde kurulmuştur. Bkz. Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul 1993, s. 104.

³⁵ BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 22 (14 Ağustos 1321-27 Ağustos 1905). Sadaret ve Dâhiliye Nezareti de konuya kayıtsız kalmadılar. Dilekçenin ellerine ulaşmasından birkaç gün sonra her iki kurum da iddiaları soruşturması için Adana valiliğini görevlendirdi. Ancak, aşağıda tartışılacağı üzere, valilik ayrı bir soruşturma yürütmeyip demiryolu komiserliğinin soruşturmasından çıkacak

Soruşturma Süreci: Yeni İstimbot ve Mavna Şirketi Hakkındaki Şikâyetler

Dilekçe sahipleri demiryolu komiserliğindeki sorguları sırasında şikâyetlerini daha detaylı anlatma fırsatı buldular. Onların burada gündeme getirdikleri önemli bir iddia; tüccarlara, komisyonculara ve vapur acentelerine Mösyö Viterbo'nun şirketi ile çalışmayı kabul etmeleri için çeşitli vaatlerde bulunulduğu oldu. Örneğin Antepli Mahmud Efendi'nin ifadesine göre, kentteki tren kontrol memurlarından Mösyö Vitalis'in oğlu, tüccar Andon Kunduri'nin yanına giderek mallarını bu şirketin mavnalarıyla naklettirirse *"kendisine yüzde on beş ve yirmi râddesinde iskonto verileceğini söylemiş[ti]"*.³⁶ Abdullah Mağribi'nin belirttiğine göre ise Alman vapur şirketlerinin Mersin'deki acentesi olan Hacı Nakkaş'a, oğlunun Amerikan konsolosluğunda tercüman olarak işe alınacağı sözü verilmişti. Hacı Nakkaş bunun üzerine acentesine verilen ticari eşyaları Mösyö Viterbo'nun mavnalarıyla nakletmeye başlamıştı.³⁷ Bu tür cömert teklifleri kabul etmeyen tüccar ve komisyonculara ise limanda türlü zorluklar çıkarılıyordu. Örneğin, malları istasyondan demiryolu iskelesine vagonlarla geç sevk ediliyor ve iskeleden uzak yerlerde indiriliyordu.³⁸

Sorgu memurları limanda kimlerin bu tür zorluklarla karşılaştığını sorunca, imzacılar Karnik İspençyan ve Averikyadis'in isimlerini verdiler.³⁹ Başına gelenler hakkında en çok konuşulan kişi ise komisyoncu Karnik İspençyan oldu. Antepli Mahmud'un ifadesine göre, İspençyan Efendi Haziran 1905'te Adana'dan trenle getirdiği 526 çuval buğdayı gemiye nakletmek için Hayfavi-Mağribi-Dupalier ortaklığındaki şirket ile anlaşmıştı. Anlaşmanın ardından, 150 çuval buğday hemen şirkete ait iki mavnaya yüklenmiş ancak diğer çuvallar bir türlü iskeleye indirilmemişti: *"Malın gerisini tüccardan istediğimizde, tüccar 'biraz sonra biraz sonra diyerek biz'i saatlerce bekletti. Öğleden sonra malı tüccardan tekrar istediğimizde 'ne yapayım, İstasyon Müdürü Mösyö Dandolo gelip [...] mallarımın bulunduğu vagonları geri çekti' dedi."*⁴⁰ Antepli Mahmud'un belirttiğine göre, istasyon müdürü çuvalları sahibine ancak üç

sonuçları bekledi. Sonra da bunları Sadaret ve Dâhiliye Nezareti ile paylaştı. Bkz. BOA., BEO 2608/195585, lef: 1 ve 2 (13 Haziran 1321-26 Haziran 1905 ve 12 Eylül 1321-25 Eylül 1905); BOA, DH.TMIK.M 201/27, lef: 2 (16 Haziran 1321-29 Haziran 1905).

³⁶ Bkz. BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 8 (7 Temmuz 1321-20 Temmuz 1905).

³⁷ BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 2 (7 Temmuz 1321-20 Temmuz 1905). İlyas veled Naum da ifadesinde tüccar ve komisyonculara yapılan cömert tekliflerden bahsetmişti: *"[Viterbo] kendisinin teşkil ettiği mavna kumpanyasıyla eşya-yı ticariyelerini naklettirdikleri halde ne kadar teshilat mümkün ise yapacağını tüccarlarımıza va'd ederek kendi tarafına celb ediyor."* Bkz. BOA, T.DMİ 1036/26, lef:1 varak: 6 (7 Temmuz 1321-20 Temmuz 1905).

³⁸ BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 5 ve 9 (7 Temmuz 1321-20 Temmuz 1905).

³⁹ Sorguları sırasında, Abdullah Mağribi zorluklarla karşılaşan tüccarların isimlerini hatırlamadığını, Ahmed Cevat ise bilmediğini söyledi. Geriye kalan imzacıların hepsi Karnik İspençyan'dan bahsederken, Averikyadis'in ismini İlyas veled Naum ile Abdülkadir Cevdet verdiler. Bkz. BOA, T.DMİ 1036/26, lef:1 varak:1-12 (7 Temmuz 1321-20 Temmuz 1905).

⁴⁰ BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak:7 (7 Temmuz 1321-20 Temmuz 1905).

buçuk saat sonra teslim etmiş, bunu yaparken de Mösyö Viterbo’nun mavnalarıyla çalışmadığı takdirde bir dahaki sefere mallarını daha geç alacağı konusunda onu uyarmıştı.⁴¹ Buğday çuvallarının yüklendiği mavnaların kaptanı olan Hacı Abdülkadir Cevdet ifadesinde Antepli Mahmud’un bu söylediklerini destekleyince, sorgu memurları olayın birinci derecede şahidi olan Karnik İспенçyan’ı ifade vermeye çağırdılar.⁴²

İспенçyan Efendi ifadesinde Antepli Mahmud ve Abdülkadir Cevdet’i doğrulayarak limanda bir süredir kendisine zorluklar çıkarıldığını belirtti.⁴³ Daha sonra, sorgu memurunun isteği üzerine Adana’dan getirdiği buğday çuvallarının başına gelenleri detaylı bir şekilde anlattı. Söylediğine bakılırsa, 526 adet çuvalı Mersin’e geldikleri ilk gün istasyon-iskele arasındaki demiryolu hattı ile iskeleye nakletmiş ancak vagonlardan indirip mavnalara yükletmemişti. Bunda bir sakınca da yoktu zira kurallara göre vagonları boşaltmaları için demiryolu şirketi tarafından tüccarlara yirmi dört saat mühlet veriliyordu. Lakin ifadesinin devamında belirttiğine göre, İспенçyan Efendi ertesi gün iskeleye gittiğinde buğday çuvallarının bulunduğu vagonların ambara geri çekildiğini görmüş, bunun üzerine soluğu istasyon müdürünün yanında almıştı: *“Mösyö Dandolo’ya [...] vagonların iskeleye çekilmesini söyledim. Öğlen treni geldikten sonra manevra yaparız. Ol-vakt iskeleye çekeriz dedi.”*⁴⁴ İспенçyan öğlene kadar beklerse mallarını gemiye yetiştiremeyeceğini söylediğinde ise Mösyö Dandolo ona, *“eğer isterseniz hamallarımız vagonları ileri sürsün götürsün”*⁴⁵ karşılığını vermişti. Kızgın komisyoncu, demiryolu şirketine manevra parası ödediğini belirterek bu teklifi önce kabul etmese de görüşmenin sonunda sorunun istasyon müdürünün istediği gibi çözülmesine razı olmuştu: *“O gün öğle trenini beklemeğe mecbur oldum. Tren geldikten sonra mallarımın bulunduğu vagonları iskeleye sürdüler.”*⁴⁶

Buğday çuvaları iskeleden limanda bekleyen gemiye nakledildikten bir süre sonra İспенçyan Efendi ve Mösyö Dandolo arasında bir görüşme daha gerçekleşti. İспенçyan’ın sorgu memurlarına aktardığına göre, bu görüşmede istasyon müdürü

⁴¹ A.g.k.

⁴² BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 11 (7 Temmuz 1321-20 Temmuz 1905). Antepli Mahmud ile Abdülkadir Cevdet’in ifadeleri arasında küçük bir farklılık vardır. Kaptanın belirttiğine göre, buğday çuvallarının yüklenmesi için şirket iki değil üç mavna göndermişti.

⁴³ Osmanlı devleti tebaasından olan ve 1901 yılından beri Mersin’de yaşamakta olan İспенçyan Efendi ifadesinde yaptığı işi şöyle tanımlıyordu: *“Gemilerden gelen deniz eşyayı dâbile ve dâbilden yani Kayseri’den ve Adana’dan ve mahall-i saireden vürud eden eşyayı gemilere nakl ve sevke etmek komisyonculuğuyla [...] iştiğal ediyorum.”* Bkz. BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 12 (11 Temmuz 1321-24 Temmuz 1905).

⁴⁴ BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 13 (11 Temmuz 1321-24 Temmuz 1905). Mersin ile Adana arasında günde karşılıklı olarak iki sefer yapılmaktadır. İспенçyan Efendi’nin bahsettiği öğlen treni, Adana’dan sabah saatlerinde hareket eden ilk trendir. İkinci tren ise Mersin’e akşam saatlerinde gelmektedir. Bkz. Adana Vilayet Salnamesi 1308 (1890-1891), s. 5.

⁴⁵ BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 13 (11 Temmuz 1321-24 Temmuz 1905).

⁴⁶ A.g.k.

ondan mallarını Mösyö Viterbo'nun mavna şirketine vermesini istemişti. Kendisi buna karşılık olarak “*vermez isek ne olacak?*” diye sorduğunda ise Mösyö Dandolo, “*hiçbir şey olmaz ama vererseniz iyi olur*” demiş ve konuyu kapatmıştı.⁴⁷ Fakat İспенçyan Dandolo'nun söylediklerinin gerçeği yansıtmadığını, sorduğu sorunun asıl cevabının kısa bir süre sonra Adana'daki adamı Vasil Çömlekçioğlu'na iletildiğini iddia ediyordu: “*Adamımız Vasil Çömlekçioğlu bana bir mektup yazdı. Bu mektupta malları Mösyö Viterbo'nun mavna kumpanyasına vermeliğini yazıyor. Şayet vermezsem malları geç teslim edeceklerini[n] ve çok arziyye alacaklarını[n] [kendisine] haber verildiğini beyan ediyor. İşte mektup yanımdadır. Size veriyorum.*”⁴⁸

İспенçyan'ın bu sözleri üzerine, Mersin-Adana Demiryolu Komiserliği Adana vilayetine bir yazı göndererek söz konusu mektup hakkında izahat vermesi için Vasil Çömlekçioğlu'nun Mersin'e gönderilmesini istedi. Lakin Adana polisi, merhumun bir süre önce kentten ayrılıp vilayet sınırları dahilindeki Ayas nahiyesine gittiğini tespit etti. Adana'dan gelen bu haberin ardından demiryolu komiserliği Çömlekçioğlu hakkında yeni herhangi bir girişimde bulunmadı. Örneğin, onun Mersin'e gönderilmesi için Ayas'taki yetkililere bir yazı göndermedi. Çömlekçioğlu da böyle bir yazıya gerek kalmadan kendi isteğiyle ifade vermeye gelmeyince,⁴⁹ Mösyö Viterbo'nun şirketi adına onunla kimin bağlantıya geçtiği ve taraflar arasında mektupta yazılanlar dışında neler konuşulduğu gibi bazı önemli sorular cevapsız kaldı.

Komiserlik memurları Karnik İспенçyan'dan sonra dilekçe sahiplerinin ifadelerinde isimleri geçen Averikyadis ve Andon Kunduri'yi sorguladılar. Hububat komisyoncusu olan Averikyadis ifadesinde mallarının Mösyö Dandolo tarafından ara sıra geç teslim edildiğini ve iskeleden uzak yerlerde indirildiğini belirtti.⁵⁰ Ayrıca, yağmurlu havalarda eşyalarının üstünü örtmek için muşamba istediğinde hemen olumlu cevap alamadığından yakındı. Bununla birlikte, söz konusu zorlukların kendisine Mösyö Viterbo'nun mavnalarını kullanmadığı için çıkarıldığından emin olmadığını da ifade etti. Zira ona “*mallarını Mösyö Viterbo'nun mavna kumpanyasına vermez isen şöyle müşkilat görürsün yahud böyle su'ûbet çekersin diyen*” kimse olmamıştı.⁵¹ Andon Kunduri ise Antepli Mahmud'un yukarıda değinilen iddiasını yalanlayarak, Mösyö Viterbo'nun şirketiyle çalışması için kendisine kesinlikle iskonto teklif

⁴⁷ BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 14 (11 Temmuz 1321-24 Temmuz 1905). İспенçyan'ın iddiasına göre, Mösyö Dandolo Viterbo'nun şirketinden “*bizim mavna kumpanyası*” olarak bahsetmekteydi.

⁴⁸ A.g.k. Mektupta geçen arziyye kelimesi Kamus-i Türki'de, gümrük ambarında veya benzer bir mahalde müsaade olunan müddetten ziyade kalan emtia için sahibinden alınan ücret olarak tanımlanmaktadır. Bkz. Şemseddin Sami, *Kamus-i Türki*, İstanbul 1317 [1901], s. 90. İспенçyan sorgu memurunun sorusu üzerine, Adana'ya Mösyö Viterbo'nun şirketi adına kimin haber gönderdiğini bilmediğini ancak bunun Vasil Çömlekçioğlu'na sorulabileceğini belirtti.

⁴⁹ BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 23 (14 Ağustos 1321-27 Ağustos 1905).

⁵⁰ Osmanlı devleti tebaasından olan Averikyadis, 1896 yılından beri Mersin'de yaşamaktaydı. Bkz. BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 15 (21 Temmuz 1321-3 Ağustos 1905).

⁵¹ A.g.k.

edilmediğini savundu. Ardından bu şirketin faaliyete geçmesiyle birlikte mavnacılar arasındaki rekabetin arttığını, limanda iş yapan tüccarların da bundan kazançlı çıktığını ifade etti: *‘Ne vakit Mösyö Viterbo’nun mavna kumpanyası oldu öteki mavna kumpanyası da tekrar yüzde on iskontoğu vermeğe başladı. Bunun için biz Mösyö Viterbo’nun mavna kumpanyasından memnunuz.’*⁵² Kunduri son olarak Hamid Hayfavi ve Abdullah Mağribi’nin mavnalarını kullanmaya devam ettiği halde demiryolu iskelesinde hiçbir zorlukla karşılaşmadığını, aksine mallarını her vakit zamanında teslim aldığını belirtti.⁵³

Dilekçe sahiplerinden ve onların ifadelerinde bahsi geçen tüccar ve komisyonculardan sonra sorgulanma sırası suçlamaların odağındaki Mösyö Dandolo’ya geldi.⁵⁴ Komiserlik memurları ona ilk olarak Karnik İспенçyan ile aralarında yaşananlar hakkında sorular yöneltti. İstasyon müdürü bunları cevaplarırken, önce İспенçyan’ın buğday çuvallarının Adana’dan Mersin’e sabah treni ile geldiği günden bahsetti. Söylediğine göre, o gün istasyon-iskele arasındaki kısa demiryolu hatlarından biri tamirat nedeniyle kapalıydı. Buna rağmen buğday çuvalların bulunduğu dört vagon öğleden sonra iskeleye nakledilmiş ve ertesi sabaha kadar orada kalmıştı. Ancak söz konusu zaman aralığında İспенçyan Efendi ne vagonları boşaltmış ne de mallarını gemiye gönderip göndermeyeceği konusunda yetkililere bilgi vermişti. Bu arada, akşam treni kente yirmi vagon eşya ile gelince istasyon-iskele arasındaki işler durumdaki tek hattın yoğunluğu da iyice artmıştı.⁵⁵ Mösyö Dandolo, yoğunluğu azaltmak ve gemilere mal naklini hızlandırmak için İспенçyan Efendi’nin vagonlarına müdahale etmek zorunda kaldığını savunuyordu: *‘Vagonların tahliyesi için yirmi dört saat müsaade var ise de [...] gemilere gidecek mallar çok olup sahipleri müracaat ettiklerinden umum tüccarlara bir teshilat olmak üzere [...] İспенçyan Efendi’nin namına gelen dört vagonu geri çektiirmeğe mecbur oldum.’*⁵⁶

Mösyö Dandolo’nun ifadesine göre, İспенçyan Efendi yanına gelip vagonların neden geri çekildiğini sorduğunda, kendisi iskeledeki durumu izah edip muhatabının işini kolaylaştıracak bir çözüm önermişti: *‘[bir] hamalı[m] gönderirse manevracı verip vagonları iskeleye çektiirmeğe çalışacağımı ilaveten söyledim.’*⁵⁷ İспенçyan Efendi bu öneriyi önce kabul etmiş ancak daha sonra vagonları almak için ne

⁵² BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 17 (23 Temmuz 1321-5 Ağustos 1905). Sakız Adalı olan Andon Kunduri Yunan devleti tebaasındandı. 1887 yılından beri yaşamakta olduğu Mersin’de; buğday, arpa ve un ticareti ile uğraşmaktaydı.

⁵³ A.g.k.

⁵⁴ Mösyö Dandolo, Kıbrıslı olup İtalya devleti tebaasındandı. Mersin-Adana hattının açıldığı 1886 yılında demiryolu şirketinde çalışmaya başlamış, 1899 yılında Mersin istasyon müdürlüğü görevine atanmıştı. BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 18 (23 Temmuz 1321-5 Ağustos 1905).

⁵⁵ A.g.k.

⁵⁶ A.g.k.

⁵⁷ BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 19 (23 Temmuz 1321-5 Ağustos 1905). İспенçyan Efendi’nin yukarıda değinilen ifadesine göre, istasyon müdürü kendisine bir manevracı verme teklifinde bulunmamıştı.

kendisi gelmiş ne de bir hamal göndermişti. Bunun üzerine, istasyon müdürü öğle treni gelene kadar beklemiş ve buğday çuvallarını bu trenin getirdiği eşyalar ile birlikte iskeleye nakletmişti.⁵⁸ Kısacası, Mösyö Dandolo'ya bakılırsa İспенçyan Efendi'ye kasıtlı olarak zorluk çıkarıldığı yönündeki suçlamalar kesinlikle doğru değildi. Buğday çuvallarının bulunduğu vagonları kısa süreliğine geri çektiğinin tek nedeni diğer tüccarların işlerini geri bırakmamaktı. Dandolo ayrıca Mösyö Viterbo'nun mavnalarını kullanması için kimseye teklifte bulunmadığını iddia ediyordu. Bu konuda ortaya bir teklifle çıkan kişi İспенçyan Efendiydi: *"Bana dedi ki: Eğer bana teshilat göstereceğinizi vaad eder iseniz mallarımı bundan böyle Mösyö Viterbo'nun mavnalı kumpanyasına vereceğim."*⁵⁹ Sorgu memurlarına söylediklerine bakılırsa, istasyon müdürünün bu sözlerle cevabı bahsi geçen şirketle hiçbir ilişkisi olmadığı ve kimin hangi mavnacı ile çalıştığının kendisini ilgilendirmediği olmuştur.⁶⁰

Mösyö Dandolo Karnik İспенçyan ile ilgili açıklamalarını bitirdikten sonra, sorgu memurları ona bu kez Averikyadis'in şikâyetleri hakkında sorular yöneltti. Memurların gündeme getirdikleri ilk şikâyet, demiryolu ile gelen malların sahiplerine zaman zaman geç teslim edilmesiydi. Mösyö Dandolo buna cevap olarak önce Averikyadis ile aralarında yaşanan bir anlaşmazlıktan bahsetti. Anlaşmazlığın nedeni Keşişyan isimli bir tüccarın 1904 yılında Adana'dan Mersin'e trenle getirdiği otuz denk pamuktu. Averikyadis istasyondaki görevlilere Keşişyan'ın kayınpederi olduğunu söylemiş ve denklemin kendisine teslim edilmesini istemişti. Lakin elinde yetkililere göstermesi gereken konşimento belgesi olmadığından istasyon müdürü onun bu isteğini kabul etmemişti. Zaten kısa bir süre sonra da bahsi geçen tüccarın Averikyadis'in kayınpederi değil, başka bir Keşişyan olduğu anlaşılmıştı. Mösyö Dandolo'ya göre, Averikyadis'in kendisinden şikâyetçi olmasının esas nedeni tamamen haksız olduğu bu olaydı.⁶¹

Mösyö Dandolo bu açıklamanın ardından malların teslimatı sırasında kimseye kasıtlı olarak müşkülât çıkarmadığını bir kez daha vurguladı. Ona göre istasyon ve iskeledeki işleri zorlaştıran kendisi değil bazı kural tanımaz komisyoncu ve tüccarlardı. Örneğin, Averikyadis bazen istasyona bizzat gelerek mallarının gerekli belgelerin kontrolü yapılmadan kendisine teslim edilmesini istiyordu. Bazen de bu iş için bir hamalını görevlendiriyor ancak ona malları teslim almaya yetkili olduğuna dair bir belge vermiyordu. Bu nedenle istasyondaki görevliler hamala teslimat yapıp yapmama konusunda tereddüt yaşıyordu.⁶² Mösyö Dandolo

⁵⁸ A.g.k.

⁵⁹ A.g.k. Karnik İспенçyan bu sözleri buğday çuvalları ile ilgili mesele çözüldükten sonra yaptıkları görüşmede sarf etmişti.

⁶⁰ A.g.k.

⁶¹ BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 20 (23 Temmuz 1321-5 Ağustos 1905). Mösyö Dandolo'nun belirttiğine göre, Averikyadis pamuk denklemini alabilmek için Mösyö Viterbo'ya da başvurmuş ancak elinde gerekli belgeler bulunmadığından olumlu bir sonuç elde edememişti.

⁶² BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 21 (23 Temmuz 1321-5 Ağustos 1905).

kendisini böyle savunduktan sonra Averikyadis’in mallarının zaman zaman iskeleden uzak yerlerde indirilmiş olabileceğine de kabul etti. Lakin ona bakılırsa bunun sebebi demiryolu şirketi çalışanlarının keyfi tavırları değil iskelenin mevcut altyapısıydı: *“İskele üzerindeki hatlar on sekiz vagon dan fazla vagon alamadığından önde bulunan vagonlardaki mallar tabii iskeleye karîb mahalle indiriliyor. Geride kalan vagonlarda bulunan mallar da iskeleden az çok uzak düşer. Buna çare yoktur.”*⁶³

Mösyö Dandolo’nun sorgusu bittiğinde Mersin demiryolu istasyonu ve iskelesinde yaşananlarla ilgili ortaya birbirlerinden hayli farklı iki anlatı çıkmıştı. Bunun üzerine komiserlik yetkilileri, soruşturmayı biraz daha derinleştirip farklı bilgi kaynaklarının yardımına başvurmaya başladılar. Örneğin, Karnik İспенçyan’ın iddiaları ile ilgili olarak kendi kurumlarının, yani Demiryolları İdaresi’nin, Mersin-Adana demiryolu hakkındaki kayıtlarını incelediler. Söz konusu kayıtlara göre, 526 adet buğday çuvalının hepsi Adana’dan Mersin’e aynı gün getirilmemişti. 22 Haziran 1905 tarihinde getirilen 147 çuvallık ilk parti hemen aynı gün iskeleye nakledilmiş ve İспенçyan Efendi’nin hamalları tarafından vagonlardan indirilmişti. 379 çuvallık ikinci parti ise 23 Haziran tarihinde gelmiş ancak konu hakkında konuşan tüm tarafların belirttiği üzere, gemiye ertesi gün nakledilmişti. Peki, bahsi geçen iki gün boyunca çuvalların başına neler gelmişti? Komiserlik bir yazı göndererek bu soruyu Mersin-Adana Demiryolu Şirketi’ne sorduğunda, şirket müdüriyetinden gelen cevap Mösyö Dandolo’nun ifadesinin neredeyse aynısıydı: İспенçyan Efendi 23 Haziran günü iskeleye nakledilen buğday vagonlarını akşama kadar boşaltmamış, şirket de istasyonda biriken diğer ticari eşyalara yol açabilmek için onları mecburen geri çekirtmişti. Ancak mezkûr vagonlar ertesi gün tekrar iskeleye sevk edilmiş ve içlerindeki eşyalar herhangi bir gecikme yaşanmadan gemiye nakledilmişti.⁶⁴

Şirketin cevap yazısı, kasadar Mösyö Bragioni ile hareket müdürü Mösyö Gırlans’ın imzalarını taşıyor olsa da demiryolu komiserliğine gönderilmeden önce büyük olasılıkla Mösyö Viterbo’nun onayından geçmişti. Böylece metinde ne Mösyö Dandolo’yu ne de genel müdürün kendisini zor durumda bırakabilecek herhangi bir ifade yer almamıştı. Bu, suçlanan şirket yöneticileri için olumlu bir gelişmeydi ancak soruşturmanın akışını Bragioni ile Gırlans’ın cevap yazısından çok Çukurova’daki tüccar örgütlerinin tavrı belirleyecekti. Zira komiserlik memurları, Temmuz ya da Ağustos 1905’te Mersin, Tarsus ve Adana Ticaret Odaları’na birer yazı göndererek üyelerinin Mösyö Viterbo’nun istimbet ve mavna şirketi hakkında

⁶³ A.g.k. Sorgu memurları Mösyö Dandolo’ya, tüccarlara yağmurlu havalarda mallarını muhafaza edebilmeleri için muşamba verilir verilmediğini de sordu. İstasyon müdürü cevap olarak, bunun kendisinin değil hareket müdürü Mösyö Gırlans’ın vazifesi olduğunu belirtti.

⁶⁴ BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 24 (14 Ağustos 1321-27 Ağustos 1905). Şirketin cevap yazısı ile Mösyö Dandolo’nun ifadesi arasında küçük farklılıklar da yok değildir. Örneğin şirketin yazısında belirtildiğine göre, 24 Haziran günü yaptıkları görüşmede Mösyö Dandolo İспенçyan Efendi’ye öğle treni gelinceye kadar manevracı veremeyeceğini söylemişti.

bir şikâyetleri olup olmadığı sormuştu.⁶⁵ Söz konusu yazıya Adana'dan bir cevap gelmezken, Tarsus Ticaret Odası istimbote ve mavnaya muamelelerinden dolayı tüccarların herhangi bir şikâyeti olmadığını belirtti.⁶⁶ Mersin Ticaret Odası ise üyelerinden sadece iki kişinin şikâyetçi olduğunu bildirdi. Bunlardan biri soruşturmayı yürütenlerin zaten tanıdığı Karnik İспенçyan iken diğeri ifadelerde hiç adı geçmemiş Camulyan isimli bir tüccardı. Mersin Ticaret Odası'ndan gelen bu bilgi üzerine, komiserlik memurları Camulyan Efendi'nin ifadesini almak istedilerse de merhumun Haziran 1905'te Mersin'den ayrılıp memleketine gittiğini tespit ettiklerinde bundan vazgeçtiler.⁶⁷ Böylece Vasil Çömlekçioğlu'ndan sonra bir önemli tanık daha dinlenememiş oldu.

Demiryolu komiserliği, soruşturmanın istimbote ve mavnaya şirketi ile ilgili kısmını tamamladığında durum Mösyö Viterbo için hiç fena gözüküyordu. Zira Mersin ve çevre kentlerdeki tüccar ve komisyoncuların büyük bir çoğunluğu ondan şikâyetçi olmamıştı. Bunun muhtemelen en önemli sebebi, kurduğu şirketin limandaki nakliyatçılar arasındaki rekabeti arttırıp taşımacılık ücretlerinde hatırı sayılır bir düşüşe neden olmasıydı. Tüccar Andon Kunduri'nin ifadesi, fiyatlarda yaşanan gerilemenin Mersin limanında iş yapan insanlar arasında ciddi bir memnuniyet yarattığına işaret etmektedir. Ayrıca yine aynı ifadeden anlaşıldığı kadarıyla, Mösyö Viterbo'nun şirketiyle çalışmayı kabul etmeyenlere istasyon ve iskelede zorluklar çıkarıldığı iddiası doğrusa bile, bu baskı yöntemi tüm tüccar ve komisyonculara karşı uygulanmıyordu. Güçlü siyasi ve ticari bağlantıları olan kişilerden büyük olasılıkla uzak duruluyordu. Baskıya uğrayanların ise Mösyö Viterbo'dan şikâyetçi oldukları takdirde kendilerine sadece Mersin limanında değil demiryolu nakliyatında da zorluklar çıkarılacağından korkmuş ve bu yüzden sessiz kalmayı tercih etmiş olması muhtemeldir.

Dilekçe sahiplerinin dile getirdiği iddiaları destekleyen az sayıdaki tüccar ve komisyoncuya gelince, bunlardan Averikyadis hiç kimseye açıktan bir suçlama yöneltmiyordu. Karnik İспенçyan'ın elinde Mersin istasyon müdürünün Mösyö Viterbo'nun istimbote ve mavnaya şirketi için çalıştığına dair somut bir delil yoktu. Vasil Çömlekçioğlu ve Camulyan Efendi ise ifade dahi vermemişti. Çömlekçioğlu'nun, demiryolu şirketinin üst düzey yöneticileri ile arasını bozmamak için Mersin'e gelmemiş olması kuvvetli bir ihtimaldir. Bununla birlikte demiryolu komiserliğinin bu iki tanığın ifadesini almak için fazla çaba sarf etmediğini de vurgulamak gerekir. Örneğin, Camulyan Efendi'nin Mersin'e gönderilmesi için

⁶⁵ Bahsi geçen üç ticaret odası da Çukurova bölgesinin ekonomik gelişmesine paralel olarak 19. yüzyılın son çeyreğinde faaliyete geçti. Mersin Ticaret Odası 1886 ve Adana Ticaret Odası 1894 yılında kuruldu. Bkz. Develi, *Dünden Bugüne Mersin*, s. 167; Toksöz, *Nomads, Migrants and Cotton*, s. 132.

⁶⁶ Tarsus Ticaret Odası'nın cevap yazısında ayrıca, demiryolu şirketinin faaliyetleri ilgili iki talep bulunuyordu. Bunlar ihtiyari tren seferlerinin düzenlenmesi ve yük vagonlarının sayısının arttırılmasıydı. Bkz. BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 23 (14 Ağustos 1321-27 Ağustos 1905).

⁶⁷ A.g.k.

memleketindeki hükümet yetkilileri ile irtibata geçilmemişti. Aynı şekilde, Çömlekçioğlu’nun bulunup ifadesinin alınabilmesi için Adana vilayeti sınırları içinde bulunan Ayas’a bir yazı gönderilmemişti. Bu adımların atılmamış olmasının muhtemel bir nedeni, Mösyö Viterbo’nun uzun yıllardır devam eden demiryolu şirketi genel müdürlüğü sayesinde bazı komiserlik memurlarıyla yakın ilişkiler kurmuş olması ve bu sayede kendisine bir nebze de olsa koruma sağlamış olmasıdır.

Mösyö Viterbo’nun demiryolu komiserliğindeki bazı memurlar tarafından korunuyor olabileceğini düşündüren tek neden, Camulyan ve Çömlekçioğlu ile ilgili yaşanan olaylar değildir. Yukarıda tartışıldığı üzere, Abdullah Mağribi ve arkadaşları Viterbo hakkındaki şikâyetlerini Haziran 1905’te direk olarak Sadarete ve iki bakanlığa iletmişlerdi. Soruşturma sırasında Mağribi’ye neden böyle bir adım atmadan önce demiryolu komiserliğine müracaat etmedikleri soruldu. O da cevabında, *“böyle işlerin buraca görüleceğini ve bu işlere şimendifer komiserinin karıştığını bilmiyor idik”*⁶⁸ ifadesini kullandı. Oysa Mersin-Adana Demiryolu Şirketi’ne ait iskelede iş yapan Mağribi’nin, ortaklarının ya da bunların çalışanlarının demiryolu ile ilgili tüm muamelatın komiserlik tarafından takip edildiğini bilmemesi düşük bir ihtimaldir. Dilekçe sahiplerinin ilk anda komiserliğe müracaat etmemiş olmasının daha muhtemel sebebi, buradaki bazı memurlar ile Mösyö Viterbo arasında güçlü bir ilişki olduğundan şüphelenmeleri ya da haberdar olmalarıdır. Ancak bu noktada belirtmek gerekir ki imzacılar için böyle bir durum gerçekten söz konusuysa bile hiçbir soruşturma sürecinde demiryolu komiserliğini hedef alan bir eleştiri veya suçlamada bulunmadı. Zira bunu yapmaları demiryolu istasyonu ve iskelesindeki bir önemli aktörü daha karşılarına almak anlamına gelecek ve buralarda iş yapmaları iyice zorlaşacaktı.

Sonuç olarak, Mösyö Viterbo’nun istimbet ve mavna şirketi ile ilgili sorgulama ve yazışmalar tamamlandığında dilekçe sahipleri ve İспенçyan Efendi, Adana’dan gönderilmiş bir mektup haricinde iddialarını destekleyecek güçlü bir kanıt sunamamıştı. Mektubu yazan Vasil Çömlekçioğlu da ortada yoktu. Demiryolu komiserliği tüm bunlara dayanarak limanda iş yapan tüccar ve komisyoncuların Viterbo’nun şirketi ile çalışmaya zorlandığına yönelik iddianın ispatlanamadığına karar verdi.⁶⁹

Mösyö Viterbo Hakkındaki Diğer Şikâyetler ve Bunların Karara Bağlanması

Abdullah Mağribi ve arkadaşlarının dilekçelerinde dile getirdiği diğer şikâyetler, demiryolu şirketi genel müdürünün bakkallık, komisyonculuk ve inşaatçılık işlerine el atıp bunları tekeli altına almasıydı. Komiserlik dairesinde ifadeleri alınırken bu şikâyetleri kendilerine hatırlatıldığında, kaptanlar Ahmed

⁶⁸ BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 2 (7 Temmuz 1321-20 Temmuz 1905).

⁶⁹ BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 2 (17 Ağustos 1321-30 Ağustos 1905).

Cevat ve Hacı Abdülkadir Cevdet dışındaki tüm imzacılar Mösyö Viterbo'nun Mersin istasyonunda açtığı bir bakkaliye mağazasından bahsetti. Söz konusu mağaza hakkında en detaylı konuşan ise Antepli Ali oldu: *"Ben ervelce bakkallık ediyordum. Müşterilerimin çoğu Mösyö Viterbo'nun istasyonda açtığı dükkândan abız ve i'taya başladıklarından alışverişim azaldı. Ben de dükkânımı kapamağa mecbur oldum."*⁷⁰ Antepli Ali'nin bu sözlerinden hareket ederek iki hususun altını çizmek gerekmektedir. Bir, istasyondaki mağaza yüzünden müşterilerini kaybedip zor duruma düştüğünü iddia eden tek esnaf o değildir. Aşağıda gösterileceği üzere, benzer şikâyetleri ondan kısa bir süre önce, Mayıs 1905'te, kentteki diğer bazı bakkallar da dile getirdiler. İki, Antepli Ali ve diğer imzacıların belirttiğinin aksine, mağaza Mösyö Viterbo'ya değil Mersin-Adana Demiryolu Şirketi'ne aitti. Şirketin memur ve müstahdemlerine ihtiyaç duydukları bakkaliye ürünlerini uygun fiyatlarla temin etmek amacıyla kurulmuştu.⁷¹ Antepli Ali ve arkadaşları da büyük olasılıkla mağazanın demiryolu şirketine ait olduğunu bilmekteydi. Yapmaya çalıştıkları burası ile ilgili hem kendileri hem de bakkal esnafı tarafından dile getirilen şikâyetlerin baş sorumlusu olarak şirketin genel müdürü Mösyö Viterbo'yu işaret etmekte.

Peki, bakkal esnafının Mayıs 1905'te dile getirdikleri şikâyetler nelerdi? Söz konusu şikâyetler on bir bakkal tarafından imzalanan bir dilekçe ile Mersin mutasarrıflığına iletilmişti.⁷² Dilekçede, istasyondaki mağazadan son zamanlarda sadece demiryolu çalışanlarına değil tüm ahaliye satış yapıldığı iddia ediliyordu. Bu kanunsuz uygulama kentteki bakkal esnafını zor duruma sokmuştu. Zira demiryolu şirketi bahsi geçen mağaza için kira ödemiordu. Buradaki alım-satım işleri şirketin mevcut memurları tarafından yapıldığından işe yeni personel alınmasına da gerek yoktu. Buna karşın, sıradan bir bakkal esnafının yıllık kira ve çalışan masrafı yaklaşık 150 lirayı buluyordu. Mevcut koşullarda bu esnafın demiryolu şirketi ile rekabet edebilmesi mümkün değildi. Dilekçe sahipleri, hükümetten söz konusu adaletsizliğe derhal müdahale etmesini istiyordu. Aksi takdirde, şirketin mağazası kısa süre içerisinde kentte tekel haline gelecekti.⁷³ Mersin mutasarrıflığı, bu dilekçeyi hemen Mersin-Adana Demiryolu Komiserliği'ne ilette, komiserlik de demiryolu şirketine bir yazı göndererek bakkalların dile getirdiği şikâyetlerin cevaplanmasını istedi.

Demiryolu şirketinden 18 Mayıs 1905'te genel müdür Viterbo imzasıyla gelen cevapta, istasyondaki mağazanın şirket çalışanlarına yardım amacıyla kurulduğu ve buradan halka satış yapılmasının kesinlikle yasak olduğu ifade ediliyordu. Bunların herkes tarafından bilinmesi için mağazanın duvarlarına, şirket

⁷⁰ BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 5 (7 Temmuz 1321-20 Temmuz 1905).

⁷¹ BOA, T.DMİ 1036/77, lef: 1 (5 Mayıs 1321-18 Mayıs 1905).

⁷² 11 Mayıs tarihli dilekçeye imza atan on bir esnafın isimleri şöyledir: Kosti Palios, Nasri Dakmak, Yusuf Dakmak, Mahmud El-Saman, Çorbacıoğlu, Felotî Diratani, Sava Koncoğlu, Dimitri Kozopulos, Nikola Gedikoğlu, Papadopoulos ve Yorgi Kostavla. Bkz. BOA, T.DMİ 1036/77, lef: 2 (28 Nisan 1321-11 Mayıs 1905).

⁷³ A.g.k.

çalışanı olmayan kişilerin içeriye girip alışveriş yapamayacağını belirten tabelalar asılmıştı. Genel müdürün iddiasına göre, yasağa uyulmaması gibi bir durum söz konusu değildi. Zaten komiserlik memurları mağazanın satış defterlerini kontrol ederlerse tüm alışverişin şirket memur ve müstahdemleri tarafından yapıldığını görecektir. Mösyö Viterbo bu savunmayı yaparken, bazı çalışanların satın aldıkları ürünleri akraba ve yakınlarına veriyor olabileceğini de kabul ediyordu. Lakin böyle bir durum söz konusuysa bile genel müdüre göre, bunda şirketin kesinlikle dahlili yoktu.⁷⁴ Mersin-Adana Demiryolu Komiserliği, genel müdürün cevap yazısını bakkalların şikâyet dilekçesi ile birlikte Demiryolları İdaresi'ne, idare de Ticaret ve Nafia Nezareti aracılığıyla Adana valiliğine iletti ve konu hakkında ne yapılması gerektiğini sordu.⁷⁵

Şikâyetçi bakkallar, bürokrasi içerisindeki uzun yazışma trafiğinden haberdar olup 1905 yılı yazında Adana valiliğine hitaben bir dilekçe kaleme aldılar. Talepleri, Rüsumat Müdüriyeti'nin kayıtlarına bakılarak istasyondaki mağazaya bir sene boyunca ne kadar mal getirdiğinin tespit edilmesi idi. Zira iddialarına göre, mağazaya o kadar çok mal indiriliyordu ki bunların sadece demiryolu şirketi çalışanları tarafından satın alınıyor olması mümkün değildi. Adana valiliği, bu iddianın doğruluğunu soruşturması için dilekçeyi Mersin-Adana Demiryolu Komiserliği'ne iletti. Komiserlik de dilekçedeki talebe uygun olarak konu hakkında Rüsumat Müdüriyeti'nin bilgisine başvurdu. Müdüriyetten gelen cevap yazısında mezkûr mağazaya bir sene boyunca getirilen eşyanın toplam kıymetinin 50.310 kuruş olduğu belirtiliyordu.⁷⁶ Ancak komiserlik memurları söz konusu meblağa bakarak dilekçe sahiplerinin iddiasının doğru olup olmadığına karar veremediler. Bunun üzerine mağazanın satış defterlerini incelemeye aldılar. Defter kayıtlarında görünen her şeyin kurallara uygun olduğu, yani mekândaki tüm alışverişin demiryolu şirketi çalışanları tarafından yapıldığıydı. Dilekçe sahipleri bu kayıtların doğru olmadığını ispatlayacak belge ya da şahitler gösteremeyince demiryolu komiserliği mağaza hakkında dile getirilen şikâyetlerinin doğru olmadığına karar verdi.⁷⁷

Mösyö Viterbo'nun el attığı diğer işlerle ilgili şikâyetlere gelince, Haziran 1905'te başkente yollanan dilekçeye imza atan hiç kimse sorguları sırasında merhumun komisyonculuk faaliyetlerinden bahsetmedi. Müteahhitlik işlerine ise sadece Abdullah Mağribi, İlyas veled Naum ve Antepli Mahmud değindiler. Konu ile ilgili en detaylı açıklamayı yapan Mağribi, rakibinin Adana ve Tarsus'ta kaldırım ve Mersin'de rıhtım inşaatı yaptığını belirtti.⁷⁸ Bu üç imzacı ifadelerinde ayrıca,

⁷⁴ BOA, T.DMİ 1036/77, lef: 1 (5 Mayıs 1321-18 Mayıs 1905).

⁷⁵ BOA, T.DMİ 1036/77, lef: 3 ve 4 (5 Mayıs 1321-18 Mayıs 1905).

⁷⁶ BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 25 ve 26 (14 Ağustos 1321-27 Ağustos 1905).

⁷⁷ BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 2 (17 Ağustos 1321-30 Ağustos 1905).

⁷⁸ Kaptanlar Ahmed Cevat ve Hacı Abdülkadir Cevdet'in sessizliğinin nedeni sorgu memurlarının onlara Mösyö Viterbo'nun müteahhitlik, bakkallık ve komisyonculuk işleri hakkında soru sormamasıdır. Yukarıda bahsi geçen üç imzacıya ve Antepli Ali'ye ise böyle bir soruldu. Antepli

dilekçede değinilmeyen bir iddiayı da gündeme getirdiler. Söylediklerine göre, Mösyö Viterbo tüccarların trenle Mersin'e getirdikleri malları mağaza ve depolara kendi arabalarıyla naklediyor, arabacı esnafına iş bırakmıyordu.⁷⁹ Demiryolu komiserliği bu iddiayı soruşturduğunda, arabacılık işini yapanın Mösyö Viterbo değil Mersin-Adana Demiryolu Şirketi olduğunu tespit etti ve şirketin böyle bir faaliyette bulunmasının önünde yasal engel olmadığını altını çizdi. Zira sahip olduğu işletme nizamnamesi, şirkete tren istasyonu ile tüccarların ikametgâh ve işyerleri arasında nakliyat işi yapma yetkisi veriyordu. Bununla birlikte, kentteki arabacılar da işsiz güçsüz kalmış değildi. Komiserliğin elindeki kayıtlara göre, yukarıda bahsi geçen mekanlar arasındaki nakliyat işlerinin önemli bir kısmı hala onlar tarafından gerçekleştiriliyordu.⁸⁰

Komiserliğin bulguları, Mersin-Adana Demiryolu Şirketi'nin arabayla nakliyat işinde tekel kurmadığını gösteriyordu. Bununla birlikte, şirket yöneticilerinin tren istasyonlarından iş almak isteyen arabacılar zorluklar çıkardığı yönünde iddialar zaman zaman gündeme geliyordu. Örneğin, tüccar Garabet Bedikyan 1900 yılı yazında Dâhiliye Nezaretine gönderdiği bir dilekçede, Adana istasyonuna gelen ticari eşyalarını kendi tedarik ettiği arabalarla nakletmesine demiryolu şirketi müdürünün müsaade etmediğini yazmıştı.⁸¹ Şirket yöneticilerinin, benzer uygulamalara sonraki yıllarda da başvurmuş olması muhtemeldir. Ancak durum böyleyse bile 1905'teki soruşturma sırasında bunlardan ne dilekçe sahipleri ne de komiserlik memurları bahsetti. Bu sayede, Mösyö Viterbo arabacılık meselesi ile ilgili olarak herhangi bir sıkıntı yaşamadı. Müteahhitlik meselesine gelince, kaldırım ve rıhtım inşaatlarının demiryolu muamelatı ile bir ilgisi olmadığından, komiserlik memurları bu konu hakkında mütalaa beyan edemeyeceklerini belirttiler ve soruşturmayı tamamladılar.⁸²

Mersin-Adana Demiryolu Komiserliği soruşturmanın sonuçlarını Ağustos 1905'te, Demiryolları İdaresi aracılığıyla, Ticaret ve Nafia Nezaretine iletti. Demiryolları İdaresinin bakanlığa yolladığı yazıda, şikâyetle konu olan meseleler hakkında Adana vilayetinin de malumat vermesinin faydalı olabileceği not düşülmüştü.⁸³ Ticaret ve Nafia Nezareti bu öneriye olumlu yaklaşıp hemen Adana

Ali cevabında sadece kendi hayatını direk olarak etkileyen istasyondaki bakkaliye mağazasından bahsetti. Bkz. BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 5 (7 Temmuz 1321-20 Temmuz 1905). Dâhiliye Nezaretinden Sadarete gönderilen bir yazıdan anlaşıldığına göre, Adana'daki cadde ve sokaklara kaldırım döşenmesi işi Mösyö Viterbo'ya 1899 yılında ihale edilmişti. Bkz. BOA, Dâhiliye Nezareti Mektubi Kalemi (DH. MKT) 2238/67 (12 Ağustos 1315-24 Ağustos 1899).

⁷⁹ BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak: 3, 6 ve 8 (7 Temmuz 1321-20 Temmuz 1905).

⁸⁰ BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak:26 (14 Ağustos 1321-27 Ağustos 1905). İşletme nizamnamesi, demiryolu şirketi haricindeki aktörlerin de tren istasyonu ile tüccarların ikametgâh ve işyerleri arasında arabacılık yapabileceğini belirtiyordu.

⁸¹ A.g.k.; BOA, DH. MKT 2376/41 (6 Temmuz 1316- 19 Temmuz 1900).

⁸² BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 1 varak:26 (14 Ağustos 1321-27 Ağustos 1905).

⁸³ BOA, T.DMİ 1036/26, lef: 2 ve 4 (17 Ağustos 1321-30 Ağustos 1905 ve 4 Eylül 1321-17 Eylül 1905)

valiliğinden bilgi istedi. Adana’dan beklenen cevap yazısı bakanlığa Eylül 1905’te ulaştı. Söz konusu yazıdan, valiliğin Mösyö Viterbo ile ilgili şikâyetler hakkında Mersin-Adana Demiryolu Komiserliği’nden ayrı olarak bir soruşturma yürütmediği anlaşılmaktadır. Zira Vali Hasan Bahri Paşa’nın imzasını taşıyan metinde, komiserliğin soruşturma dosyasına atıfta bulunularak, demiryolu şirketinin müdür ve memurlarının kurallara aykırı herhangi bir harekette bulunmadığı ifade ediliyordu.⁸⁴ Valiliğin bu yazısıyla birlikte üç aydan fazla süren soruşturma süreci son bulurken; Mösyö Viterbo, Mösyö Dandolo ve Mersin-Adana Demiryolu Şirketi haklarındaki suçlamalardan kurtuldular.

Sonuç

Richard Viterbo, tüccar ve komisyoncuların büyük bir çoğunluğunun kendinden yana tavır alması ve demiryolu komiserliğinin bazı önemli şahitlerin peşine düşmemesi sayesinde soruşturma sürecini, ifade vermeye dahi çağrılmadan, atlattı. Ancak yine de hasımlarına karşı mutlak bir zafer kazanmış sayılmazdı. 1905 yılında Mersin’deki farklı toplumsal sınıflardan aktörler arasında ona ve demiryolu şirketine karşı ciddi bir hoşnutsuzluk vardı. Limandaki nakliyatçılar tarafından kaleme alınan dilekçe, bu aktörlerin birbirlerinin sıkıntılarından haberdar olduğunu ve gerektiğinde birlikte mücadele edebileceklerini gösteriyordu. Yatıştırıcı herhangi bir adım atılmazsa hoşnutsuzluğun artıp hükümet yöneticilerine de yönelmesi mümkündü. Demiryolu komiserliği, böyle bir gelişmenin önünü almak için büyük olasılıkla boş durmadı ve Mösyö Viterbo’yu yeni şikâyetlere meydan vermemesi konusunda sözlü olarak uyardı. Ayrıca, soruşturmanın tamamlanmasının üzerinden bir yıl geçmeden Viterbo’nun Mersin’deki hayatını derinden etkileyecek iki olay yaşadı. Bunlardan ilki Mayıs 1906’da Mersin-Adana Demiryolu Şirketi’nin üst düzey memurlarından Mösyö Gırlans’ın Noycha isimli kızının kaçırılmasıydı. Olayı takip eden ilk günlerde Noycha’nın bir gemi ile Kıbrıs’a götürüldüğünden şüphelenilse de kız haziran ayının sonlarında Richard Viterbo’nun Mersin’deki evinde bulundu. Kent halkının, yerel yöneticilerin ve Amerikan konsolosluk görevlilerinin sert tepkisine neden olan bu gelişmenin akabinde Viterbo konsolosluk ajanlığı görevinden alındı.⁸⁵ Yukarıda tartışıldığı üzere, 1905’te onun hakkında ortaya atılan iddialardan biri bu

⁸⁴ BOA, T.DMİ 1036/77, lef: 5 (13 Eylül 1321-26 Eylül 1905).

⁸⁵ BOA, BEO 2680/214451, lef: 1(15 Haziran 1322- 28 Haziran 1906); BOA, BEO 2685/214835, lef: 2 (31 Mayıs 1322- 13 Haziran 1906). Adana valisinin Dâhiliye Nezaretine bildirdiğine göre, Amerika’nın İskenderun konsolosu 24 Haziran günü Mersin’e gelerek Mösyö Viterbo’nun evinde bizzat arama yapmıştı. Evdeki bir dolabın içinde bulunan Noycha, daha sonra kentteki Avusturya konsoloshanesine teslim edilmişti. BOA, DH.TMİK.M 225/44 (12 Haziran 1321-25 Haziran 1905). Osmanlı ceza yasası insan kaçırma suçları için, kaçırılan kişinin yaşına ve cinsiyetine bağlı olarak, hapis ya da kürek cezası öngörüyordu. Ancak bu çalışma için başvurulacak kaynaklar Mösyö Viterbo’nun mahkemeye çıkarılıp çıkarılmadığı, çıkarıldıysa ne kadar ceza aldığı konusunda bilgi vermemektedir. Bkz. John A. Strachey Bucknill ve Haig Apisoghom S. Utidjian, *The Imperial Ottoman Penal Code: A Translation from the Turkish Text*, London, 1913, s. 159-160.

pozisyonunu kullanarak istimbob ve mavna şirketine müşteriler bulmasıydı. Söz konusu iddia doğruysa bile, Noycha'nın kaçırılması olayıyla birlikte, Mösyö Viterbo'nun elinde artık böyle bir imkân kalmamıştı. Dahası, soruşturma sürecinde kendisine destek olan Mösyö Girlans ile ilişkisi bozulmuştu.

Richard Viterbo'nun yaşadığı ikinci önemli olay, 1906'da Mersin-Adana Demiryolu Şirketi'nin Alman sermayedarlar tarafından satın alınmasıydı. Hattın el değiştirmesinden kısa bir süre sonra şirketin yeni sahipleri genel müdür olarak Dr. H. Belart'ı atadılar.⁸⁶ Mösyö Viterbo uzun yıllardır oturduğu koltuğu kaybederken, tüccar ve komisyoncuların onun istimbob ve mavnaları ile çalışmadıkları takdirde demiryolu nakliyatında kendilerine zorluklar çıkarılacağından endişelenmelerine artık gerek kalmamıştı. Şirketten uzaklaştırıldığı bu yeni dönemde, sabık genel müdürün demiryolu komiserliğiyle yakın ilişkiler kurması da pek kolay değildi. Dolayısıyla hem Hayfavi-Mağribi-Dupalier ortaklığındaki şirket hem de Antepli Ali gibi küçük esnaflar, yaklaşık iki yıldır limandaki dengeleri kendi lehine değiştirmeye çalışan güçlü rakipleriyle daha rahat rekabet edebileceklerdi.

Kaynaklar

Arşiv Belgeleri

a. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Bâb-ı Ali Evrak Odası (BEO)

2232/174897; 2434/182496; 2608/195585; 2680/214451; 2685/214835

Dâhiliye Nezareti Mektubi Kalemi (DH. MKT)

1211/17; 2238/67; 2376/41

Dahiliye Nezareti Tesri-i Muamelat ve Islahat Komisyonu (DH.TMIK.M)

201/27; 225/44

Ticaret-Nafia-Ziraat-Orman-Meâdin Nezaretleri Demiryolları İdaresi (T.DMİ)

1036/26; 1036/77

Yayınlanmış Devlet Belgeleri

a. Osmanlı İmparatorluğu

Adana Vilayet Salnamesi, sene: 1308 (1890-1891) ve 1318 (1900-1901)

b. Britanya İmparatorluğu

British Parliamentary Papers, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey, Report for the Year 1887 on the Trade of the Vilayet of Adana (Aleppo).

British Parliamentary Papers, Diplomatic and Consular Reports, Turkey, Report for the Year 1904 on the Trade and Commerce of the Vilayets of Aleppo and Adana.

⁸⁶ Meyers Reisebücher, *Palästina und Syrien*, Leipzig 1907, s. V (Eklemeler ve Düzeltilmeler Bölümü).

British Parliamentary Papers, Diplomatic and Consular Reports, Turkey, Report for the Year 1912 on the Trade of the Consular District of Constantinople.
British Parliamentary Papers, Report by Major Law on Railways in Asiatic Turkey (May 1896)

İkincil Kaynaklar

- Aytar, İbrahim Halil, *İskeleden Modern Liman İnşasına Mersin Limanı*, Mersin 2016.
- Balta, Evangelia, "The Greek Orthodox Community of Mersina (mid-19th century-1921)", *Kolokym: 19. Yüzyılda Mersin ve Akdeniz Dünyası*, (ed. Tülin Selvi Ünlü), Mersin 2002, s. 39-43.
- Bucknill, John A. Strachey ve Haig Apisoghom S. Utidjian, *The Imperial Ottoman Penal Code: A Translation from the Turkish Text*, London, 1913.
- Baskıcı, Murat, "Osmanlı Tarımında Makineleşme: 1870-1914", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, no.58, (2003), s. 29-53.
- Beckert, Sven, *Empire of Cotton: A Global History*, New York 2014.
- Bozkurt, İbrahim, *Salnamelerde Mersin*, Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Mersin 2001.
- Çelik, Birten, "Sweatshops in the Silk Industry of the Bursa Region and the Workers' Strikes in 1910", *Turkish Historical Review*, 4/1, (2013), s. 26-56.
- Develi, H. Şinasi, *Dünden Bugüne Mersin, 1836-1990*, Mersin 2001.
- Engin, Vahdetin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul 1993.
- Farnie, Douglas, "Cotton, 1780-1914", *The Cambridge History of Western Textiles*, Cilt 2, (ed. David Jenkins), Cambridge 2003, s. 721-760.
- Geyikdağı, V. Necla, *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye, 1854-1914*, İstanbul 2008.
- Güran, Tevfik, *Osmanlı Dönemi Tarım İstatistikleri: 1909, 1913 ve 1914*, Ankara 2011.
- Hadar, Gila, "Jewish Tobacco Workers in Salonika: Gender and Family in the Context of Social and Ethnic Strife", *Women in the Ottoman Balkans: Gender, Culture and History*, (ed. Amila Buturović ve İrvin Cemil Schick), New York 2007, s. 127-152.
- Hanssen, Jens, *Fin de Siècle Beirut: The Making of an Ottoman Provincial Capital*, Oxford 2005.
- Kazak Mehmet ve Aylin Doğan, *Osmanlı Deniz Ticaretinin Yükselen Değeri Mersin (1812-1922)*, (ed. Mehmet Kazak), Mersin 2013.
- Kurmuş, Orhan, "The Cotton Famine and Its Effects on the Ottoman Empire", *The Ottoman Empire and the World-Economy*, (ed. Huri İslamoğlu-Inan), Cambridge 1987, s. 160-169.
- Nacar, Can, "Labor Activism and the State in the Ottoman Tobacco Industry," *International Journal of Middle East Studies*, 46/3, (2014), s. 533-551.
- Quataert Donald, "Machine Breaking and Changing Carpet Industry of Western Anatolia," *Journal of Social History*, 19/3, (1986), s. 473-489.
- Quataert, Donald, "Liman İşçileri, Loncaları ve Dersaadet Rıhtım Şirketi", *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş*, (çev. Sabri Tekay), Ankara 1987, s. 86-102.
- , "19. Yüzyıla Genel Bir Bakış: Islahatlar Devri, 1812-1914", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1600-1914)*, Cilt 2, (ed. Halil İnalcık ve

- Donald Quataert; çev. Ayşe Berktaç, Süphan Andıç ve Serdar Alper), İstanbul 2004, s. 885-1051.
- _____, *Anadolu'da Osmanlı Reformu ve Tarım, 1876-1908*, İstanbul 2008.
- Quataert, Donald ve David Gutman, "Coal Mines, the Palace, and the Struggles over Power, Capital, and Justice in the Late Ottoman Empire", *International Journal of Middle East Studies*, 44/2, (2014), s. 215-235.
- Reisebücher, Meyers, *Palästina und Syrien*, Leipzig 1907.
- Şemseddin Sami, *Kamus-i Türki*, İstanbul 1317 [1901].
- The United States Consular Regulations: A Practical Guide for Consular Officers and also for Merchants, Shipowners and Masters of American Vessels in All Their Consular Transactions*, Washington 1868.
- Toksöz, Meltem, "An Eastern Mediterranean Port-Town in the Nineteenth Century", *Kolokyum: 19. Yüzyılda Mersin ve Akdeniz Dünyası*, (ed. Tülin Selvi Ünlü), Mersin 2002, s. 15-20.
- _____, *Nomads, Migrants and Cotton in the Eastern Mediterranean: The Making of the Adana-Mersin Region, 1850-1908*, Leiden 2010.
- Yaktı, Özlem, "Amerikan İç Savaşı ve Adana: Pamuk Tarımının Adana'nın Modernleşme Sürecine Etkisi", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, no.54, (2013), s. 273-296.
- Yıldırım, Kadir, *Osmanlı'da İşçiler (1870-1922): Çalışma Hayatı, Örgütler, Grevler*, İstanbul 2013.