T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
TÜRKİYE CUMHURİYETİ BİLİM DALI

DOKTORA TEZİ

TÜRKİYE – İTALYA TİCARİ İLİŞKİLERİ (1923-1939)

Cem APAYDIN
2502150341

TEZ DANIŞMANI
Prof. Dr. Ramazan Erhan GÜLLÜ

İSTANBUL – 2025

ÖZ

TÜRKİYE-İTALYA TİCARİ İLİŞKİLERİ (1923-1939)

CEM APAYDIN

Bu doktora tezi, 1923-1939 yılları arasında uluslararası iktisadi koşulların etkisi ve Türkiye'de uygulanan iktisat politikalarının değişimi bağlamında Türk-İtalyan ticari ilişkilerindeki dönüşümü incelemektedir. Çalışmanın temel amacı, bu dinamiklerin ikili ticari ve iktisadi iş birliklerini tarihsel olarak nasıl şekillendirdiğini ve dönüştürdüğünü ortaya koymaktır. Ayrıca, İtalya'nın Türkiye'ye yönelik yaklaşımındaki tarihsel dönüşüm, Akdeniz ve Levant bölgesine verilen stratejik önem ışığında değerlendirilmektedir.

Araştırmanın yöntemi; tarihsel, iktisadi ve siyasi analizleri bir araya getiren çok disiplinli bir yaklaşım benimsemektedir. Çalışma; ekonomi verileri ve devlet politikalarını içeren birincil ve ikincil kaynakların kapsamlı bir incelemesine dayanmaktadır. Arşiv belgeleri ve ikili ticaret ilişkilerine dair nitel analizler, araştırmanın temel veri toplama araçlarını oluşturmaktadır. Birincil kaynaklar, İtalyan Dışişleri Bakanlığı Diplomatik Arşivi (Archivio Storico-Diplomatico) ve Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı'na bağlı belgelerden elde edilmiştir. Türk ve İtalyan iktisat tarihine ilişkin literatürün yanı sıra Türkiye'nin küresel ekonomiyle bütünleşme sürecine dair akademik çalışmalar da ikincil kaynaklar olarak araştırmanın kuramsal çerçevesini desteklemektedir.

Çalışmada Türk-İtalyan ticari ilişkileri, uluslararası ilişkilerin bir boyutu olarak ele alınıp ihtiva ettiği özellikleri açıklığa kavuşturulacaktır. Bu sayede ilişkiler; ticari diplomasi, istatistiksel göstergeler, ticari hukuk ve organizasyon noktalarından ortaya konulmaya çalışılacaktır. Bu hususlar, çalışmamızın kapsadığı dönem itibariyle iki ülkede de yeni rejimlerin ortaya çıktığı bir dönem olduğu için hem Türkiye'nin hem de İtalya'nın devlet olarak yeni mali, iktisadi ve idari politikalarını da yansıtmaktadır.

Anahtar Sözcükler: Türkiye, İtalya, Ticaret, İthalat, İhracat, Dış Ticaret.

ABSTRACT

TÜRKİYE-ITALY TRADE RELATIONS (1923-1939)

CEM APAYDIN

This doctoral thesis examines the transformation of Turkish-Italian commercial relations in the context of international economic conditions and the changes in economic policies implemented in Turkey between 1923 and 1939. The primary aim of this study is to reveal how these dynamics historically shaped and transformed bilateral commercial and economic cooperation. Furthermore, the historical transformation of Italy's approach towards Turkey is evaluated in light of the strategic importance attributed to the Mediterranean and the Levant region. In this context, Turkey's significance for Italy as a gateway to the Middle East is also analyzed.

The methodology of the research adopts a multidisciplinary approach that integrates historical, economic, and political analyses. The study is based on a comprehensive examination of primary and secondary sources, including economic data and government policies. Archival documents and qualitative analyses of bilateral trade relations constitute the primary data collection tools of the research. Primary sources were obtained from the Diplomatic Historical Archive of the Italian Ministry of Foreign Affairs (Archivio Storico-Diplomatico) and the archives of the Directorate of State Archives of the Presidency of the Republic of Turkey. Additionally, the literature on Turkish and Italian economic history, as well as academic studies on Turkey's integration into the global economy, serve as secondary sources to support the theoretical framework of the research.

In the study, Turkish-Italian commercial relations will be addressed as an aspect of international relations, aiming to clarify their distinctive characteristics. In this context, the relations will be examined through the lenses of commercial diplomacy, statistical indicators, trade law, and organizational structures. These aspects reflect the newly emerging fiscal, economic, and administrative policies of both Turkey and Italy during the period under study, which coincides with the establishment of new regimes in both countries.

Key Words: Türkiye, Italy, Trade, Import, Export, Foreign Trade.

ÖNSÖZ

"Türkiye-İtalya Ticari İlişkileri (1923-1939)" başlıklı bu doktora tezi, Türkiye ile İtalya arasındaki ticari ilişkilerin 1923-1939 yılları arasındaki dönemini kapsamlı bir şekilde incelemektedir. Çalışma süresince, bu önemli dönemi anlamak ve analiz etmek için birçok birincil ve ikincil kaynağa başvuruldu. Özellikle hem Türk hem de İtalyan arşivlerinde yer alan belgeler, tezin sağlam bir temel üzerine oturmasını sağladı. Çalışma, arşiv belgeleri ve ikincil kaynaklardan elde edilen veriler ışığında, Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarında İtalya ile olan ticari ilişkilerinin tarihsel gelişimini anlamayı hedeflemektedir.

Bu çalışmanın gerçekleştirilmesinde bana destek olan ve katkı sunan birçok kişi ve kuruma teşekkür etmek isterim. Özellikle, danışman hocam Prof. Dr. Ramazan Erhan Güllü'ye yol göstericiliği, sabrı ve desteği için müteşekkirim. Yine tüm süreç boyu bilgi ve birikimleriyle bana her zaman yol gösteren kıymetli hocalarım Prof. Dr. Abdurrahman Bozkurt ve Dr. Saim Çağrı Kocakaplan'a da sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum. Öte yandan bu tezin son şeklini almasında değerli fikirlerini benden esirgemeyen Dr. Derviş Tuğrul Koyuncu ve Dr. Murat Aydoğdu'ya ayrıca teşekkür etmek isterim. Doktora eğitimim boyunca bizleri yetiştiren kıymetli hocalarım Prof. Dr. Cezmi Eraslan, Prof. Dr. Halil Bal ve Prof. Dr. Fatih Mehmet Sancaktar'a da emekleri ve değerli katkıları için en içten şükranlarımı sunarım.

Tezimin hazırlanma sürecinde bana sürekli destek olan aileme ve arkadaşlarıma da sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum. Onların sabrı, teşviki ve anlayışı, bu zorlu süreçte bana güç verdi.

CEM APAYDIN

İSTANBUL, 2025

İÇİNDEKİLER

ÖZ……..……İi

ABSTRACT……İİi

ÖNSÖZ……İv

TABLOLAR LİSTESİ……...Vİi

ŞEKİLLER LİSTESİ……..x

KISALTMALAR LİSTESİ……Xİ

GİRİŞ 1

BİRİNCİ BÖLÜM

CUMHURİYET ÖNCESİ TÜRKİYE VE İTALYA'DA İKTİSADİ DURUM

1.1. 19.Yüzyılda Avrupa'da İktisadi Manzara 16

1.2. 19.Yüzyılda Osmanlı İktisadi Yapısı ve Cumhuriyete Devredilen Ekonomi Mirası…….30

1.3. Faşizm Yükselirken İtalyan Ekonomisi ve Anadolu'daki İtalyan Faaliyetleri……..46

1.4. 1918 – 1923 Döneminde Türkiye ve İtalya Arasındaki Ticari Faaliyetler…… ..66

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRK-İTALYAN TİCARİ İLİŞKİLERİ (1923-1930)

2.1. Kapitülasyonların Kaldırılması Sonrasında Türkiye'de Yabancı Sermayeye Yaklaşım……85

2.2. Türk-İtalyan İlişkilerinin Diplomatik ve Siyasi Parametreleri…..90

2.3. Ereğli Kömür Havzasında İtalyan Sermaye Girişimleri.....99

2.4. Çukurova Bölgesinde İtalyan Faaliyetleri 105

2.5 Rakamlarla 1923-1929 Yılları Arasında Türkiye ve İtalya'nın Dış Ticareti……110

2.6. Türk-İtalyan Ticari İlişkilerinde Kabotaj Meselesi 123

2.7.1923 Sonrası İtalyan Ticaret Odalarının Türkiye'ye Yönelik Faaliyetleri……...155

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRK-İTALYAN TİCARİ İLİŞKİLERİ (1930-1939)

3.1. Büyük Buhran ve Dünyada Devletçiliğin Yükselişi 164

3.2. Türkiye'de İktisadi Devletçilik Politikaları 172

3.3. 1930'larda İtalyan Ekonomisi 184

3.4. Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasının Kuruluş Sürecinde İtalyanlar…… ...191
3.4.1. Merkez Bankasının Kuruluş Fikrinin Ortaya Çıkışı ve Giuseppe Volpi'nin Türkiye Ziyareti…….....191
3.4.2. Merkez Bankası Kanununun Hazırlanışı ve Sermaye Temini 197
3.4.3.Merkez Bankası Faaliyetlerine Başlarken Yabancı Sermayenin Rekabeti……..202
3.5. Ekonomik Krizin Türkiye'de Faaliyet Gösteren İtalyan Bankaları Üzerindeki Etkisi…….205
3.6. Türkiye ve İtalya Arasındaki Ticaret Antlaşmaları 214
3.6.1. Türkiye-İtalya Ticaret Mukavelesi ve Kliring İtilafı (4 Nisan 1934).....214
3.6.2. Türkiye-İtalya Ticaret ve Seyrisefain Antlaşması (29 Aralık 1936) 216
3.6.3. Türkiye ve İtalya Arasında Ticaret ve Tediye Antlaşması (15 Ekim 1938)217
3.7. Rakamlarla 1930-1939 Yılları Arasında Türkiye ve İtalya'nın Dış Ticareti…….221
3.8.Türkiye'deki İtalyanların İktisadi Durumu ve İtalyan Yardımlaşma Kurumları 241

SONUÇ……..……..257

KAYNAKÇA 262

EKLER……..286

ÖZGEÇMİŞ……..……313

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1.1: Seçili Avrupa Devletlerinin Nüfus ve GSYİH İstatistikleri (1913)…….27

Tablo 1.2: Türkiye ve İtalya'nın Nüfus ve GSYİH İstatistikleri (1923)……. 27

Tablo 1.3: Antalya Limanı Gemi Hareket Verileri (1920)……... 57

Tablo 1.4: İtalyan Sanayi Konfederasyonu Türkiye Konsorsiyumu Şirket Listesi (1923)…….….64

Tablo 1.5: Antalya Limanı İhracat İstatistikleri, 1920 (Ekim-Kasım-Aralık)……. 71

Tablo 1.6: Antalya Limanı İthalat İstatistikleri 1920 (Ekim-Kasım-Aralık)…….. 72

Tablo 1.7: Menşe Ülkeye Göre İstanbul'a Getirilen Emtia (1921)…… 79

Tablo 1.8: Hedef Ülkeye Göre İstanbul'dan Giden Emtia (1921)……. .81

Tablo 2.1: Ereğli Kömür Havzasında Yıllara göre Üretim Miktarı (1926-1936)…..104

Tablo 2.2: Türkiye'nin İthalat-İhracat İstatistikleri (1923-1929)…….…..112

Tablo 2.3: Seçili Ülkelerin Türkiye'nin Toplam İhracatındaki Payı (1923-1929)….114

Tablo 2.4: Seçilmiş Ülkelerin Türkiye'nin Toplam İthalatındaki Payı (1923-1929)..115

Tablo 2.5: Türkiye'den İtalya'ya ihraç edilen emtia listesi (1927)…….117

Tablo 2.6: Türkiye'nin İtalya ile Dış Ticaret İstatistikleri (1923-1939)…….117

Tablo 2.7: İtalya'nın Yıllara Göre İthalat ve İhracat İstatistikleri (1923-1929)…….119

Tablo 2.8: Seçili Ülkelere İtalya'dan Yapılan İhracat (1923-1925)……...121

Tablo 2.9: Seçili Ülkelerden İtalya'nın gerçekleştirdiği İthalat (1923-1925)…….122

Tablo 2.10: 1923 İtibariyle Türk Denizlerinde Faaliyet Gösteren Yabancı Şirketler..125

Tablo 2.11: Bandıralarına Göre İstanbul Limanlarına Uğrayan Vapur İstatistikleri (1921-22)……. 129

Tablo 2.12: İstanbul Limanı Aylık Yolcu İstatistikleri (1921-1923)……. 130

Tablo 2.13: İstanbul'a Gelen Ticari Gemi İstatistikleri (1924)……..131

Tablo 2.14: İstanbul'daki İtalyan Ticaret Odası'nın Yıllara Göre Üye Sayısı (1919-1930)…… 158

Tablo 2.15: İstanbul'daki İtalyan Ticaret Odası'nın Yıllık Yazışma İstatistikleri (1906-1930)…….159

Tablo 2.16: İstanbul'daki İtalyan Ticari Odası'nın Mali İstatistikleri (1919-1930)...160

Tablo 3.1: Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Faaliyetlerine Başlayıp Türkiye'de Cumhuriyet İlan Edildikten Sonra da Faaliyetlerine Devam Eden Yabancı Bankalar……206

Tablo 3.2: 1928 Yılında Ülkelere Göre Türkiye'deki Yabancı Sermaye Yatırımlarının Oransal Dağılımı…… ..207

Tablo 3.3: 1928 Yılında Türkiye'deki Yabancı Sermaye Yatırımlarının Sektörel Dağılımı…… 207

Tablo 3.4: 1924-1929 Yılları Arasında Türkiye'de Faaliyete Başlayan Yabancı Bankalar……... 207

Tablo 3.5: 1922-1938 Roma Bankası'nın Türkiye şubelerindeki mevduat istatistikleri……209

Tablo 3.6: 1929-1933 yılları arasında Türkiye'de şube düzeyindeki faaliyetlerini durduran yabancı bankalar……212

Tablo 3.7: 29 Aralık 1936 Tarihli Antlaşmayla İtalya'ya İhraç Edilecek Türk Mallarına Verilen Yıllık Kontenjan……217

Tablo 3.8: 15 Ekim 1938 Tarihli Antlaşmayla İtalya'ya İhraç Edilecek Türk Mallarına Verilen Yıllık Kontenjan……... 220

Tablo 3.9: Türkiye'nin İthalat-İhracat İstatistikleri (1930-1938)…….. 222

Tablo 3.10: Türkiye'nin İtalya ile Dış Ticaret İstatistikleri (1930-1938)……. 224

Tablo 3.11: Seçili ülkelerin Türkiye'nin toplam ihracatındaki payı (1930-1938)… 226

Tablo 3.12: Seçili ülkelerin Türkiye'nin toplam ithalatındaki payı (1930-1938) ·····227

Tablo 3.13: İtalya'nın Yıllara Göre İthalat ve İhracat İstatistikleri (1930-1938)…. 228

Tablo 3.14: Seçili Ülkelerin İtalya'nın İthalatındaki Payı (1928-1938)…… 229

Tablo 3.15: Seçili ülkelerin İtalya'nın İhracatındaki Payı (1928-1937)…… 233

Tablo 3.16: İtalya'dan Türkiye'ye İhraç Edilen Emtia (1930)…….. 235

Tablo 3.17: İtalya'dan Türkiye'ye İhraç Edilen Emtia Listesi (1934)…….. 237

Tablo 3.18: Bari Limanı'ndan Türkiye'ye İhraç Edilen Emtia (1930)…….. 238

Tablo 3.19: Cenova Limanından Türkiye'ye İhraç Edilen Emtia (Ocak-Şubat-Mart 1930)…….239

Tablo 3.20: Türkiye'nin İtalya'ya İhraç Ettiği Emtia (1934)……. 240

Tablo 3.21: Mersin Limanından Gerçekleşen Pamuk İhracatı (1929 – 1932)…….... 241

Tablo 3.22: Ana İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Cari Fiyatlarla GSYİH…… 243

Tablo 3.23: 1923-1939 TL/Dolar Kur İstatistiği……... 244

Tablo 3.24: 1929-1934 Ekonomik Faaliyet Koluna Göre İstihdam Edilenler…….. 246

Tablo 3.25: 1933 Yılında İstanbul'da İkamet Eden İtalyanların Mesleki Dağılımı... 249

Tablo 3.26: 1933 Yılında İstanbul'da Yardımlarla Geçimini Sağlayan İtalyanların Mesleki Dağılımı ……..249

Tablo 3.27: 1933 Yılında İzmir'de İkamet Eden İtalyanların Mesleki Dağılımı……250

Tablo 3.28: 1933 Yılında Mersin'de İkamet Eden İtalyanların İş Durumu ……251

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1: Antalya Limanı Gemi Hareket Verileri – Gelen Tonaj (1920)…….59
Şekil 1.2: Antalya Limanı Gemi Hareket Verileri – Giden Tonaj (1920)…….59
Şekil 1.3: Menşe Ülkeye Göre İstanbul'a Getirilen Emtia (1921)……..…..80
Şekil 1.4: Menşe Ülkeye Göre İstanbul'a Getirilen Emtia (1921)……80
Şekil 1.5: Hedef Ülkeye Göre İstanbul'dan Giden Emtia (1921)…….……82
Şekil 1.6: Hedef Ülkeye Göre İstanbul'dan Giden Emtia (1921)…….……82
Şekil 2.1: Seçili Ülkelerin Türkiye'nin Toplam İhracatındaki Payı (1923-1929)…...114
Şekil 2.2: Seçili Ülkelerin Türkiye'nin Toplam İthalatındaki Payı (1923-1929)…...115
Şekil 2.3: Seçili Ülkelere İtalya'dan Yapılan İhracat (1923-1925) ……121
Şekil 2.4: Seçili Ülkelerden İtalya'nın Gerçekleştirdiği İthalat (1923-1925)…….122
Şekil 3.1: Seçili Ülkelerin Türkiye'nin toplam ihracatındaki payı (1930-1938)……226
Şekil 3.2: Seçili Ülkelerin Türkiye'nin toplam ithalatındaki payı (1930-1938)…….227
Şekil 3.3: Seçili Ülkelerin İtalya'nın İthalatındaki Payı (1928-1938)……231
Şekil 3.4: Seçili Ülkelerin İtalya'nın İhracatındaki Payı (1928-1938)……...231
Şekil 3.5**:** İtalya'dan Türkiye'ye İhraç Edilen Emtia (1934)……..237
Şekil 3.6: Yıllara Göre Türkiye'de GSYİH……...243

KISALTMALAR LİSTESİ

A.e. : Aynı eser

a.g.e. : Adı geçen eser

a.g.m. : Adı geçen makale

ABD : Amerika Birleşik Devletleri

ASDMAE-AC : Archivio Storico Diplomatico del Ministero degli Affari Esteri-Affari Commerciali

ASDMAE-AP : Archivio Storico Diplomatico del Ministero degli Affari Esteri-Affari Politici

BCA : Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

BEO : Bab-ı Ali Evrak Odası

BOA : Başbakanlık Osmanlı Arşivi

Çev. : Çeviren

DGAC : Direzione Generale Affari Commerciali

DH/KMS : Dahiliye Nezareti Kalemi Mahsus Müdüriyeti

Dr. : Doktor

FİAT : Fabbrica Italiana Automobili Torino

GSYİH : Gayri Safi Yurtiçi Hasıla

HMV : His Masters Voice

Inc. : Incorporated

INCE : Istituto Nazionale Per i Cambi con l'Estero

ISTAT : Istituto Nazionale di Statistica

İ.DÜİT : Dosya Usulü İradeler

İETT : İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri

Kg. : Kilogram

Ltd. : Limited

MTA : Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü

MV : Meclis-i Vükela

OADC : Ottoman-American Development Company

OECD : Organisation for Economic Co-operation and Development

S. : Sayfa

S.A.B.I.E.M. : Società Anonima Bolognese Industrie Elettromeccaniche

S.A.C.E. : Sezione Speciale per l'Assicurazione del Credito all'Esportazione

S.I.A.I. : Società Idrovolanti Alta Italia

S.S.C.İ. : Sovyetik Sosyalist Cumhuriyetler İttihadı

SICMAT : Societa Italiana Commercio di Materie Tessili

SISIA : Societa Italiana Sviluppo Industrie Anatolia

SITMAR : Società Italiana Trasporti Marittimi

SSCB : Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği

ŞD : Şura-yı Devlet Evrakı

T.A.Ş. : Türk Anonim Şirketi

T.C. : Türkiye Cumhuriyeti

TBMM : Türkiye Büyük Millet Meclisi

TDA : Türk Diplomatik Arşivi

TÜİK : Türkiye İstatistik Kurumu

GİRİŞ

1923-1939 yılları arasındaki dönem, dünya genelinde derin iktisadi dönüşümlere sahne olmuş, Büyük Buhran gibi küresel ekonomik krizler ve hızla değişen siyasi dengeler, ülkelerin iktisadi politikalarını şekillendirmiştir. Bu süreçte Türkiye, Cumhuriyet'in ilanının ilk yıllarından itibaren kendi ekonomi yapısını yeniden inşa etme çabası içine girmiş, milli ekonomi politikaları çerçevesinde yeni stratejiler geliştirmiştir. Aynı dönemde, İtalya da faşist rejim altında hem siyasi hem iktisadi alanda önemli değişimler yaşamış ve bu bağlamda uluslararası ticaret ilişkilerini de yeniden yapılandırmıştır. Bu çalışma ise, söz konusu dönemde Türk-İtalyan ticari ilişkilerinin küresel iktisadi koşullar ve her iki ülkenin uyguladığı politikalar çerçevesinde nasıl bir dönüşüm geçirdiğini açıklamayı amaçlamaktadır. Zira 1923-1929 yılları arasında Türkiye'nin daha liberal politikalar izlemekte olduğu gözlemlenirken, 1930'lar ise bütün dünyada olduğu gibi Türkiye ve İtalya'da da daha korumacı politikaların uygulandığı bir dönemi temsil etmektedir. Uygulanan iktisat politikalarındaki bu mantık değişiminin Türk-İtalyan ticari ilişkilerini ne yönde dönüştürdüğü ise bu tezin ana araştırma sorusunu teşkil etmektedir. Öte yandan, Türkiye ve İtalya'nın hem iktisat politikalarındaki hem de ikili ticari ilişkilerinde yaşanan dönüşümün temelinde yatan iç ve dış etmenler de çalışma kapsamında ele alınmaktadır.

Türk ve İtalyan ekonomilerinin dönemin küresel iktisadi koşullarına uyum sağlama süreçleri, mevcut literatürde genellikle bağımsız olarak ele alınmıştır. Ancak bu çalışmada, iki ülkenin iktisadi dönüşümü ile bu dönüşümün ikili ticari ilişkilerin üzerindeki etkileri bir arada değerlendirilmektedir. Belirtildiği üzere, 1920'ler ile 1930'lar farklı iktisat yaklaşımlarının gözlemlendiği iki farklı dönemi temsil etmektedir. Dolayısıyla çalışmanın bölümleri oluşturulurken söz konusu iktisadi dönemlendirmeden faydalanılmıştır. Bu dönemlendirme paralelinde, 1923-1939 yılları arasında Türkiye ve İtalya arasındaki ticari ilişkileri konu edinen bu çalışma; Cumhuriyet Öncesi Türkiye ve İtalya'da İktisadi Durum, Türk-İtalyan Ticari İlişkileri (1923-1930), Türk-İtalyan Ticari İlişkileri (1930-1939) başlıklarını taşıyan üç bölümden oluşmaktadır.

Çalışmanın birinci bölümünde, Cumhuriyet öncesi dönemde Türkiye ve İtalya'nın iktisadi yapıları karşılaştırmalı bir şekilde ele alınacaktır. Osmanlı İmparatorluğu'ndan Türkiye Cumhuriyeti'ne devredilen iktisadi miras ile İtalya'nın sanayileşme süreci arasındaki benzerlikler ve farklılıklar analiz edilerek, iki ülkenin kalkınma süreçlerindeki temel dinamikler ortaya konulacaktır. Osmanlı İmparatorluğu ve İtalya, tarih boyunca birbirinden farklı toplumsal, siyasal ve iktisadi koşullar altında varlık göstermiş olsalar da her iki ülke de 19. yüzyılda Sanayi Devrimi'nin etkisiyle küresel ekonomide yaşanan dönüşümden derinden etkilenmiştir. Bu dönemde Avrupa merkezli kapitalist sistemin hızla yayılması, tarımsal ve feodal iktisadi yapılar üzerinde baskı oluşturmuş, sanayi ve ticaret odaklı bir düzene geçişi zorunlu kılmıştır. Osmanlı İmparatorluğu, geleneksel iktisadi yapısını modernleştirme çabasıyla Tanzimat reformlarına yönelirken; İtalya, siyasi birliğini sağlamasının ardından sanayileşme sürecine giriş yapmıştır. Ancak bu dönüşüm süreçleri, her iki ülkenin de içinde bulunduğu yapısal koşullar ve uluslararası konjonktür nedeniyle farklı dinamikler ve sonuçlar ortaya koymuştur. Bu dinamiklerin açıklanabilmesi adına birinci bölümün "19. Yüzyılda Osmanlı İktisadi Yapısı ve Cumhuriyete Devredilen Miras" alt başlıklı ilk kısmı, Sanayi Devrimi'nin Osmanlı ekonomisi üzerindeki etkilerini ve imparatorluğun bu süreçte yaşadığı iktisadi dönüşümleri ele almaktadır. 1838 Baltalimanı Ticaret Anlaşması, Tanzimat reformları, dış borçlanma süreci ve Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin tesisi gibi önemli dönüm noktaları, Osmanlı'nın 19. yüzyılda giderek artan iktisadi bağımlılığını açıklamaktadır. Ayrıca, bu iktisadi mirasın Cumhuriyet'in kuruluş dönemindeki etkilerine de ışık tutmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu'nun iktisadi yapısını ve bu yapının Cumhuriyet'e devredilen yönlerini anlamak, Türkiye'nin modernleşme sürecini ve ekonomi tarihini analiz etmek açısından önemli görülmüştür.

Diğer yandan Avrupa'nın iktisadi yapısında 16. yüzyıldan itibaren meydana gelen değişimler, küresel ekonominin özellikle Atlantik ticaret yolları etrafında yeniden şekillenmesine yol açmıştır. Amerika kıtasına ve Uzak Doğu'ya yönelik yeni ticaret yolları, Akdeniz'in geleneksel ticaret merkezi olarak önemini azaltmış, bu durum İtalya'nın ekonomi dinamizmini derinden etkilemiştir. 19. yüzyıla gelindiğinde İtalya, bir yandan tarıma dayalı geleneksel ekonomisini modernleştirme çabalarıyla

mücadele ederken, diğer yandan siyasi birliğinin sağlanması ve bölgesel farklılıkların ötesinde bir sanayi altyapısı inşa etme hedefiyle yoğun bir dönemden geçmiştir. Birinci bölümün ikinci alt başlığı olan "19. Yüzyılda Avrupa ve İtalya'da İktisadi Manzara" kısmında, 19. yüzyıl boyunca Avrupa'da meydana gelen iktisadi değişim İtalya merkezli bir perspektiften incelenmektedir. Sanayi devriminin Avrupa'da oluşturduğu büyük ekonomik ve toplumsal dönüşümler ile İtalya'nın bu dönüşüm sürecinde yaşadığı sınamalar ve kaydettiği ilerlemeleri ele almak, Avrupa'nın iktisadi haritasındaki bölgesel farklılıkları ve tarihsel dinamikleri anlamak için elzemdir. Bu nedenle İtalya'nın ekonomi yapısındaki dönüşüm; siyasi birliğin sağlanması, tarımsal yapıdan sanayiye geçiş süreci ve uluslararası ticaretteki rolü gibi başlıklar etrafında detaylı bir şekilde incelenmektedir.

İtalya'nın Birinci Dünya Savaşı sonrası ekonomi politikaları ise, bir yandan üretimi arttırmayı hedeflerken, diğer yandan dış borçlar ve enflasyon gibi problemlerin çözümüne odaklanmıştır. Savaş sonrası sırasıyla başbakanlık koltuğuna oturan Francesco Nitti ve Giovanni Giolitti gibi liderler tarafından uygulanmaya çalışılan ekonomi politikaları ise yetersiz kalarak toplumsal huzursuzluğu artırmış, bu durum sosyalist hareketlerin ve otoriter rejim taleplerinin ivme kazanmasına neden olmuştur. Özellikle enerji ve ham madde ihtiyacına paralel olarak İtalya, savaş sonrası ekonomi yapılanmasını desteklemek adına Anadolu gibi zengin kaynaklara sahip bölgelerde etkinlik kurmaya çalışmıştır. "Faşizm Yükselirken İtalyan Ekonomisi ve Anadolu'daki İtalyan Faaliyetleri" başlıklı üçüncü kısım, faşizmin yükseliş sürecinde İtalyan ekonomisinin savaş sonrası dengeye oturtulmaya çalışılan yapısını ve bu yapının Anadolu'daki İtalyan faaliyetlerine etkisini incelemektedir. Bir yandan Anadolu'daki İtalyan işgalleri, yerel halkla kurulan iktisadi ve sosyal ilişkiler ile finansal stratejiler detaylandırılırken, diğer yandan İtalya'nın Akdeniz ve Anadolu'daki stratejik hedefleri ele alınmaktadır. Anadolu'daki faaliyetlerin özellikle Zonguldak Ereğli kömür havzası ve Akdeniz limanları üzerinde yoğunlaşan çabaları hem iktisadi hem de siyasi bağlamda değerlendirilmektedir.

Birinci Dünya Savaşı sırasında Osmanlı toprakları üzerindeki siyasi ve iktisadi nüfuzunu artırma umuduyla İtilaf Devletleri safında savaşa katılan İtalya, savaş sonrasında Anadolu'yu stratejik bir nüfuz bölgesi olarak görmüş, bölgede

kolonizasyon mantığıyla çeşitli projeler geliştirmeye çalışmıştır. Kömür madenlerinden zeytin yağı ve pamuk gibi tarımsal ürünlere kadar farklı alanlarda yoğunlaşan İtalyan yatırımları, büyük ölçüde finansman ve organizasyon sorunlarıyla karşı karşıya kalmış ve sürdürülebilirliği sağlamada zorluk yaşamıştır. Birinci bölümün son alt başlığı olan "1918-1923 Döneminde Türkiye ve İtalya Arasındaki Ticari Faaliyetler" kısmında Türkiye ile İtalya'nın 1918-1923 dönemindeki ticari faaliyetlerinin tarihsel bir perspektif ile incelenmesi amaçlanmaktadır. Anadolu'daki İtalyan girişimlerinin yaklaşım ve uygulama süreçleri, Türk Millî Mücadelesi'nin kazandığı zaferle beraber yeniden şekillenmiştir. Bu nedenle, İtalya'nın savaş sonrası ekonomi politikaları ve Türkiye ile olan ticari ilişkilerindeki dönüşüm, tarihsel ve istatistiksel veriler ışığında ele alınmaktadır.

1923 yılında Cumhuriyet'in ilanıyla birlikte Türkiye ise, Osmanlı'dan devraldığı yapısal sorunlarla birlikte iktisadi ve sosyal kalkınma hedeflerine odaklanırken, geçmişin dışa bağımlı ekonomik yapısından kurtulmayı öncelikli bir hedef olarak belirlemiştir. Ancak sermaye birikiminin sınırlılığı, girişimcilik faaliyetlerinin yetersizliği ve sanayi altyapısının zayıflığı gibi sorunlar, kalkınma çabalarını olumsuz yönde etkilemiştir. Bu bağlamda yabancı sermayeye olan ihtiyaç, Türkiye'nin kalkınma politikalarının temel unsurlarından biri haline gelmiştir. 1923-1930 yılları arasındaki döneme odaklanan ikinci bölümün, "Kapitülasyonların Kaldırılması Sonrasında Türkiye'de Yabancı Sermayeye Yaklaşım" başlıklı ilk kısmı, Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminde alınan iktisadi ve siyasi kararların Türkiye Cumhuriyeti'nin politikalarına nasıl zemin hazırladığını ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında yabancı sermayeye yaklaşımın nasıl şekillendiğini incelemektedir. Kapitülasyonların kaldırılmasıyla başlayan süreçte, Türkiye'nin ekonomik bağımsızlık hedeflerini gerçekleştirme yolunda karşılaştığı zorluklar ve bu hedeflere ulaşmak için uygulanan politikalar, dönemin ekonomi politikalarının temelini oluşturmuştur. Bu doğrultuda yabancı sermaye ile ilişkilere dair geliştirilen stratejilerin, Lozan Antlaşması sonrası dönemdeki etkileri ve sonuçları da bu alt başlıkta analiz edilmektedir.

İki ülke arasındaki ilişkilerin karakterini belirleyen önemli faktörlerden biri, İtalya'nın Türkiye'ye yönelik zaman zaman ortaya koyduğu emperyalist söylem ve

faşist ideolojinin etkisi altında geliştirilen agresif yaklaşım olmuştur. Bu durum, Türkiye'nin İtalya'ya karşı daha ihtiyatlı ve temkinli bir politika izlemesine yol açmış, iki ülke arasındaki güvensizlik algısı ekonomik iş birliğinin önünde önemli bir engel teşkil etmiştir. İkinci bölümün "Türk-İtalyan Ticari İlişkilerinin Siyasi Parametreleri" alt başlığı, İtalya'nın Türkiye'deki iktisadi girişimlerini, bu girişimlerin ardındaki siyasi parametreleri ve iki ülke arasında daha güçlü bir ticari ortaklığın gelişememesine neden olan unsurları detaylı bir şekilde incelemektedir. Özellikle Türkiye Cumhuriyeti'nin yeni ekonomi politikaları ve yabancı sermaye konusundaki hassasiyetleri, İtalya'nın bu dönemdeki girişimlerinin nasıl şekillendiği konusunda önemli ipuçları sunmaktadır. Aynı zamanda, Mussolini döneminde İtalya'nın agresif söylemlerinin ve çelişkili diplomatik yaklaşımlarının Türk-İtalyan ilişkileri üzerindeki olumsuz etkileri de ele alınmaktadır.

İtalyanların Osmanlı İmparatorluğu döneminden itibaren ilgisini çeken en önemli stratejik enerji kaynaklarından biri Ereğli Kömür Havzası olmuştur. Cumhuriyetin ilanıyla birlikte bu havza, diğer yabancı sermaye gruplarının da ilgisini çekmeye devam etmiştir. "Ereğli Kömür Havzasında İtalyan Sermaye Girişimleri" alt başlığı, özellikle İtalyan sermayesinin Ereğli Kömür Havzası'ndaki girişimlerini, Lozan Konferansı'ndan başlayarak Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki gelişmelere kadar detaylı bir şekilde ele almaktadır. İtalya'nın Ereğli üzerindeki iktisadi nüfuz çabaları, diğer büyük devletlerle yaşadığı rekabet, uluslararası anlaşmalar çerçevesinde yürütülen müzakereler ve nihayetinde Türk Hükümeti'nin politikaları ışığında incelenmektedir. Ayrıca, bu süreçte İtalyan sermayesinin iç organizasyon sorunları ve finansal yetersizlikleri de bu kısımda değerlendirilmektedir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye'nin zengin tarım potansiyeli de başta pamuk olmak üzere birçok ürün açısından uluslararası yatırımcıların dikkatini çekmiştir. Bu dönemde Akdeniz'in bereketli topraklarına sahip olan Çukurova Bölgesi, özellikle pamuk üretimiyle İtalyan ekonomisinin ilgisini çeken stratejik bir bölge haline gelmiştir. İtalyan tekstil endüstrisi için temel hammadde kaynağı olan pamuk, Çukurova'daki ticari faaliyetlerin merkezini oluşturmuş ve bölgedeki İtalyan girişimlerinin şekillenmesinde belirleyici bir rol oynamıştır. Bunun yanı sıra, İtalyan şirketleri yalnızca pamuk ticaretiyle sınırlı kalmamış, aynı zamanda tarım makineleri,

deniz taşımacılığı ve sigortacılık gibi farklı sektörlerde de varlık göstermeye çalışmıştır. Ancak bu girişimlerin başarı düzeyi, bölgedeki siyasi dengeler, rekabet ortamı ve teknik yetersizlikler gibi faktörler nedeniyle sınırlı kalmıştır. İkinci bölümün dördüncü alt başlığında Çukurova Bölgesi'ndeki İtalyan faaliyetleri; dönemin iktisadi, ticari ve siyasi dinamikleri çerçevesinde ele alınacaktır. Bölgedeki en büyük İtalyan girişimi olan SICMAT'ın pamuk ticaretindeki ağırlığı, FIAT'ın tarım makineleri sektöründeki girişimleri ve İtalya'nın genel stratejik hedefleri, karşılaşılan zorluklar ve elde edilen başarılar üzerinden değerlendirilecektir. Böylece Cumhuriyet'in erken döneminde İtalyan girişimlerinin Çukurova'daki varlığına ışık tutulacaktır.

Türk dış ticaret politikalarına bakıldığında ise, bu politikaların belirlenmesinde ve uygulanmasında birçok iç ve dış etken rol oynamıştır. Bu dönemde Türkiye'nin ithalat ve ihracat politikaları büyük ölçüde Lozan Antlaşması'nın iktisadi hükümleri çerçevesinde şekillenmiş ve 1929'a kadar gümrük tarifelerinde tam bir serbestlik sağlanamamıştır. Bu durum, Türkiye'nin dış ticaret açığını kapatma konusunda çeşitli zorluklarla karşılaşmasına neden olmuştur. Ancak, bu süreçte Türkiye'nin ticaret yaptığı ülkeler arasında İtalya öne çıkan bir dış ticaret ortağı haline gelmiştir. 1923-1929 yılları arasındaki dönemde İtalya, Türkiye'nin en büyük ihracat ortağı olurken, İtalyan tüccarlar ve sanayiciler, Türkiye'nin tarım ve hammadde ürünlerini Avrupa pazarına taşıma konusunda aktif rol oynamışlardır. Diğer yandan, Türkiye'nin ithalatında da İtalya önemli bir paya sahip olmuş, ancak Türk ekonomisinin yerli üretime ağırlık vermesiyle birlikte İtalyan tekstil ürünleri gibi belirli sektörlerde İtalya'nın payında düşüşler gözlemlenmiştir. "Rakamlarla 1923-1929 Yılları Arasında Türkiye ve İtalya'nın Dış Ticareti" alt başlığında söz konusu zaman aralığında Türkiye ve İtalya arasındaki dış ticaret ilişkileri rakamlar baz alınarak incelenmiş ve bu ilişkilerin iki ülkenin ekonomi politikaları üzerindeki etkileri değerlendirilmiştir. Ayrıca, dönemin uluslararası siyasi ve iktisadi gelişmelerinin Türkiye ve İtalya arasındaki ticaret dengesine nasıl yansıdığı ele alınmıştır. Türkiye'nin erken cumhuriyet döneminde karşılaştığı ekonomik zorluklar ve bu zorluklara çözüm arayışları, dönemin dış ticaret politikalarını anlamak açısından önemli bir çerçeve sunmaktadır. Bu bağlamda, iki ülke arasındaki ticaret ilişkileri, bir yandan Türkiye'nin

ekonomik bağımsızlık hedefini gerçekleştirme çabasına, diğer yandan İtalya'nın Akdeniz havzasındaki iktisadi nüfuzunu artırma girişimlerine de ışık tutmaktadır.

Cumhuriyetin ilanının ardından Türkiye'de bir dizi reform gerçekleştirilmiştir. Bu reformlar arasında, denizcilik sektöründeki kontrolü sağlamayı amaçlayan kabotaj düzenlemeleri, iktisadi egemenliğin bir göstergesi olarak ayrı bir öneme sahiptir. Osmanlı İmparatorluğu döneminde kapitülasyonlarla yabancı devletlere tanınan imtiyazlar, deniz ticaretinde yerli gemilerin rekabet gücünü zayıflatmış ve Türk denizciliğini yabancı şirketlere bağımlı hale getirmişti. Ancak Cumhuriyet'in kurulmasıyla birlikte Türkiye, bu durumun getirdiği kısıtlamalara son vermek için kabotaj hakkını millileştirmeye yönelik adımlar atmıştır. 1926 yılında kabul edilen Kabotaj Kanunu, Türk karasularındaki ticaret, taşımacılık ve liman hizmetlerini tamamen Türk bayrağı taşıyan gemilere ve Türk vatandaşlarına hasrederek, ülkenin ekonomik bağımsızlığını pekiştirmiştir. Ancak bu süreç başta İtalya olmak üzere, deniz ticaretinde Türkiye ile çıkar çatışması yaşayan devletlerin ve yabancı şirketlerin yoğun tepkisini çekmiştir. İkinci bölümün "Türk-İtalyan Ticari İlişkilerinde Kabotaj Meselesi" ismini taşıyan altıncı alt başlığı, Türkiye'de kabotaj hakkının tarihsel arka planını, Cumhuriyet dönemi kabotaj politikalarını ve özellikle İtalya'nın bu politikalara yönelik tepkilerini ele almaktadır. Ayrıca, Türkiye'nin denizcilik sektöründe millileştirme politikası çerçevesinde attığı adımların uluslararası yansımaları ve bu süreçte yaşanan diplomatik gerilimler de bu başlık altında detaylı bir şekilde incelenmiştir.

Cumhuriyet dönemi Türk-İtalyan ticari ilişkilerinin gelişimi incelendiğinde, Türkiye'de faaliyet gösteren İtalyan Ticaret Odalarının özellikle önemli bir rol üstlendiği görülmektedir. Hem iki ülke arasındaki ticari bağları kuvvetlendirmek hem de Türkiye'deki İtalyan tüccar ve üreticilere destek sağlamak amacıyla bu odalar faaliyetlerini sürdürmüştür. Önemine binaen ikinci bölümün son kısmı, 1923 sonrası dönemde İtalyan Ticaret Odası'nın Türkiye'deki faaliyetlerini, organizasyonel yapısını ve karşılaştığı zorlukları incelemektedir. Aynı zamanda, İtalya'nın iktisadi ve siyasi hedefleri doğrultusunda bu odanın faaliyetlerinin nasıl şekillendiği ve İtalyan ticaret politikalarındaki konumu ele alınmaktadır. Bu bağlamda, İtalyan Ticaret Odası'nın mali durumu, üye yapısı, ticari girişimleri ve yerel yönetimlerle olan

ilişkileri analiz edilerek dönemin sosyo-ekonomik dinamikleri ışığında değerlendirilmiştir.

Çalışmanın üçüncü bölümü ise 1930-1939 yılları arasındaki döneme ayrılmıştır. Söz konusu zaman aralığındaki iktisat politikalarına ve ikili ticaret ilişkilerine Büyük Buhranın etkileri damga vurmuştur. Zira 20. yüzyılın en büyük iktisadi felaketlerinden biri olan Büyük Buhran, yalnızca bir ekonomik kriz olmanın ötesinde, dünya genelinde politik, sosyal ve ekonomik dengeleri kökten değiştiren bir dönem olarak tarihe geçmiştir. 1929 yılında New York Borsası'nda başlayan bu kriz, küresel ekonomiyi derinden sarsmış; üretim, tüketim, ticaret ve istihdam alanlarında büyük çaplı yıkımlara neden olmuştur. Kriz, yalnızca piyasa dinamiklerini alt üst etmekle kalmamış, aynı zamanda devletlerin iktisadi ve siyasi yaklaşımlarını da yeniden şekillendirmiştir. Bu süreçte liberal ekonomi yaklaşımları yerini müdahaleci politikaların yükseldiği devletçilik anlayışına bırakmıştır. ABD'de Başkan Franklin D. Roosevelt'in "New Deal" politikaları, devletin iktisadi yaşam üzerindeki rolünü artırırken, birçok Avrupa ülkesi de devlet kontrolünün ağır bastığı rejimlere yönelmiştir. Buhran, ekonomik sorunların çözümü için devlet müdahalesini kaçınılmaz kılmış, dünya ekonomisinde yeni bir dönemin başlangıcını oluşturmuştur. 1930-1939 yılları arasındaki döneme ayrılan üçüncü bölümün “Büyük Buhran ve Dünyada Devletçiliğin Yükselişi” isimli ilk alt başlığı Büyük Buhranın nedenlerini, sonuçlarını ve bu sürecin devletçilik anlayışını nasıl şekillendirdiğini kapsamlı bir şekilde ele almaktadır. Krizin yalnızca ekonomik etkileri değil, aynı zamanda küresel politik ve toplumsal sonuçları da tartışılarak, buhranın dünya tarihindeki yeri bu başlık altında detaylı bir şekilde incelenecektir.

Söz konusu dönemde Türkiye’nin ekonomi politikaları da iktisadi bağımsızlığı sağlama ve sanayileşmeyi hızlandırma hedefleri doğrultusunda önemli bir dönüşüm yaşamıştır. 1929 Buhranının etkileriyle şekillenen bu politikaların merkezinde, "iktisadi devletçilik" anlayışı yer almıştır. Devletçilik, yalnızca bir kalkınma modeli değil, aynı zamanda ekonomik krizle başa çıkmak ve yerli üretimi teşvik etmek adına uygulanan kapsamlı bir strateji olarak öne çıkmıştır. Bu strateji, ithal ikameci sanayileşme, döviz kontrolü ve gümrük tarifeleri gibi tedbirlerle desteklenmiş, Sümerbank ve Etibank gibi devlet kurumlarının kurulmasıyla somutlaşmıştır.

Türkiye buhran döneminde bir yandan ekonomik bağımsızlığını pekiştirme çabası içine girerken, diğer yandan özel sektörün gelişimini engellemeyen, ancak stratejik sektörlerde devletin öncülüğünde ilerleyen bir karma ekonomi modeli geliştirmiştir. Üçüncü bölümün ikinci kısmında, 1929 Buhranının Türkiye üzerindeki etkileri bağlamında iktisadi devletçilik politikalarının nasıl şekillendiği, bu politikaların iktisadi ve sosyal yapıya etkileri, karşılaşılan zorluklar ve elde edilen sonuçlar detaylı bir şekilde ele alınacaktır.

İtalya'da da Büyük Buhranın etkileri, sanayi, tarım ve bankacılık gibi ekonominin temel sektörlerinde hissedilmiş ve bu süreçte devletçi ve korumacı politikalar ön plana çıkmıştır. Özellikle Benito Mussolini liderliğindeki Faşist Hükümet, krizle mücadelede merkezi otoriteyi güçlendirerek devlet müdahalesini ekonomi politikalarının ana ekseni haline getirmiştir. Bu müdahaleler, üretimden ticarete, bankacılıktan işgücüne kadar tüm iktisadi yapıyı şekillendirmiştir. Ancak bu çabalar, birçok alanda derinleşen ekonomik sorunların çözümüne yeterli olmamış, kriz döneminde işsizlik ve gelir kayıpları gibi toplumsal etkiler de ağır bir şekilde hissedilmiştir. Bu veriler ışığında üçüncü bölümün üçüncü alt başlığında 1930'lar İtalya'sında Büyük Buhranın ekonomik etkileri ve buna karşı geliştirilen politikalar kapsamlı bir şekilde ele alınacaktır. Birinci Dünya Savaşı sonrası dönemdeki iktisadi kırılganlıkların buhranın etkilerini nasıl büyüttüğü ve Faşist Hükümetin devletçi müdahalelerle bu etkileri nasıl yönetmeye çalıştığı değerlendirilecektir. Tarım, sanayi ve bankacılık sektörlerindeki gelişmelerin yanı sıra, krizle birlikte ortaya çıkan sosyal ve ekonomik sonuçlar da detaylı bir şekilde bu alt başlıkta incelenecektir.

1930'larda Türkiye'nin iktisadi bağımsızlığına yönelik önemli atılımlardan biri şüphesiz Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'nın kuruluşu olmuştur. Zira 1920'lerin sonlarına gelindiğinde, Türkiye'nin finansal sistemi büyük ölçüde yabancı bankaların etkisi altındaydı ve bu durum, milli egemenlik hedefleriyle çelişmekteydi. Türk Hükümeti, ulusal bir merkez bankası kurulmasını iktisadi kalkınmanın temel taşlarından biri olarak görmüş ve bu doğrultuda yabancı uzmanlardan danışmanlık almayı ve çeşitli uluslararası iş birliklerini değerlendirmeyi tercih etmiştir. Bu süreçte, özellikle İtalyan eski Maliye Bakanı Giuseppe Volpi'nin Türkiye ziyareti ve sunduğu rapor, ülkenin ekonomi vizyonunu şekillendirme çabalarına önemli katkılarda

bulunmuştur. Üçüncü bölümün dördüncü alt başlığı, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'nın kuruluş sürecinde İtalyanların oynadığı rolü, Volpi'nin etkisini ve Türk hükümeti ile İtalyan yetkililer arasındaki ilişkileri derinlemesine incelemektedir. Osmanlı Bankası'nın güçlü muhalefeti, İtalyanlar ve diğer yabancı aktörler arasındaki rekabet, Türk hükümetinin ulusal bağımsızlık konusundaki kararlılığı ve İtalya'nın bu süreçteki stratejileri de analiz edilen temel unsurlar arasında yer almaktadır.

Üçüncü bölümün beşinci alt başlığı ise ekonomik krizlerin ve küresel ekonomik dalgalanmaların, özellikle Türkiye'deki İtalyan sermayeli bankalar üzerindeki etkilerini ele almayı amaçlamaktadır. Zira Osmanlı döneminde başlayan ve Cumhuriyetin ilk yıllarında devam eden İtalyan bankacılık faaliyetleri, dönemin değişen ekonomi politikaları ve küresel krizler doğrultusunda ciddi bir sınavdan geçmiştir. Bu bağlamda, Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinden itibaren Türkiye'de faaliyet gösteren İtalyan bankalarının ekonomik krizden nasıl etkilendiği ve krizim Türkiye'deki faaliyetleri üzerindeki yansımaları incelenmektedir. Ayrıca, Cumhuriyet'in erken dönemlerindeki ekonomik reformlar ile ulusal bankacılık sisteminin gelişimi ve küresel ekonomik dinamiklerin, İtalyan bankalarının Türkiye'deki rollerini nasıl şekillendirdiği de detaylandırılmaktadır.

Büyük Buhranla beraber, korumacı ticaret politikalarının yanında devletler arasında imzalanan kliring anlaşmaları da ticari ilişkilerde temel araç haline gelmiştir. Türkiye ve İtalya arasında da bu süreçte, iki ülke arasındaki ticaret rejimini düzenleyen ve karşılıklı ekonomik çıkarları korumayı hedefleyen çeşitli antlaşmalar imzalanmıştır. Ticaret ve ödemeler sistemlerinin belirlenmesi, tarife ve kontenjan uygulamalarının düzenlenmesi, gümrük politikalarının netleştirilmesi gibi hususlar, imzalanan bu antlaşmaların temel unsurlarını teşkil etmiştir. Bu bağlamda, Türkiye ve İtalya arasında 1930'lu yıllarda imzalanan üç önemli ticaret anlaşması öne çıkmaktadır: 1934 tarihli Ticaret Mukavelesi ve Kliring İtilafı, 1936 tarihli Ticaret ve Seyrisefain Antlaşması ve 1938 tarihli Ticaret ve Tediye Antlaşması. Her biri, iki ülke arasındaki ticari ilişkilerin farklı yönlerini ele almış ve dönemin ekonomik koşullarına uygun düzenlemeler getirmiştir. Bu doğrultuda, "Türkiye ve İtalya Arasındaki Ticaret Antlaşmaları" başlığını taşıyan üçüncü bölümün altıncı kısmı, söz konusu ticaret

anlaşmalarının tarihsel gelişimini ve bu anlaşmaların ekonomik ve diplomatik sonuçlarını ele alacaktır.

1930'lu yıllar boyunca hem Türkiye hem İtalya, küresel ekonomik krizin getirdiği zorluklarla benzer şekilde mücadele etmek zorunda kalmışlardır. 1929 Buhranının etkileri, her iki ülkede de ticaret politikalarını yeniden şekillendirmiş ve devlet müdahalesinin arttığı bir süreci beraberinde getirmiştir. Türkiye, Lozan Antlaşması'nın gümrük kısıtlamalarını aşarak kendi ekonomi politikalarını uygulama imkanına kavuşmuş, 1930'lu yılların başından itibaren ithal ikameci sanayileşme stratejisine dayalı bir iktisadi model benimsemiştir. İtalya da Benito Mussolini liderliğindeki faşist rejimin korumacı iktisat ve dış ticaret düzenlemeleriyle krizden korunmanın yollarını aramıştır. Bu dönemde Türkiye'nin dış ticaret politikası, sanayileşme hedefleri doğrultusunda şekillendirilmiştir. Tarım makineleri, tıp malzemeleri gibi bazı ürünler ithalat kotalarından muaf tutulurken, tüketim mallarına yüksek vergiler getirilmiş ve yerli sanayiyi koruma çabaları yoğunlaşmıştır. 1933 yılında uygulamaya konulan Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı, dış ticaret üzerinde önemli etkiler oluşturmuş, ithalat kısıtlamaları ve ihracat teşvikleriyle dış ticaret dengesinde fazla verilmesi sağlanmıştır. Aynı dönemde İtalya'da ise bütçe açıklarını kapatmak ve ekonomik krize karşı direnç geliştirmek adına sert önlemler alınmış, ithalat ve ihracat düzenlemeleri sıkılaştırılmıştır. İtalya'nın, Etiyopya işgali nedeniyle karşılaştığı uluslararası yaptırımlar da ülkenin dış ticaret ilişkilerini büyük ölçüde etkilemiştir. Üçüncü bölümün yedinci kısmında, 1930-1939 yılları arasında Türkiye ve İtalya'nın dış ticaret politikaları ve ikili ilişkileri rakamlarla ele alınarak karşılaştırmalı bir perspektif sunulmaktadır. Bu bağlamda Türkiye'nin uygulamaya koyduğu ekonomik reformlar ve ithal ikameci politikaların dış ticarete yansımaları değerlendirilirken, aynı zamanda İtalya'nın faşist rejim altında geliştirdiği stratejilerin dış ticaret dengesi üzerindeki etkilerine de odaklanılmaktadır. Ayrıca iki ülkenin ticari ilişkilerinin seyri, ithalat ve ihracat verileri ışığında analiz edilmektedir.

Çalışmanın konusu, kurgusu ve zaman aralığına dair belirtilenlerden sonra araştırma ve yazım sürecinde kullanılan kaynaklar ve takip edilen yöntemi açıklamak gereklidir. Daha önce iki ülkenin spesifik olarak ticari ilişkilerine odaklanan bir eser bulunmaması nedeniyle çalışmamız içerisindeki ana malzemeyi Türk ve İtalyan arşiv

belgeleri sağlamıştır. Bu doğrultuda çalışmanın birincil kaynaklarını İtalyan Dışişleri Bakanlığına bağlı Diplomatik Arşiv (Archivio Storico-Diplomatico) ve Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığına bağlı Devlet Arşivleri Başkanlığı arşivlerinde ulaşılan belgeler oluşturmuştur. Daha da spesifik olarak belirtmek gerekirse, çalışmada İtalyan Diplomatik Arşivi'nde yer alan ve 1919-1927 yılları arasındaki dönemi kapsayan Ticari Arşiv Fonlarındaki belgelerden yararlanılmıştır. Bunların yanında, 1829-1938 yıllarına ait belgelerin bulunduğu Türkiye'deki İtalyan Büyükelçiliği Arşiv Fonu özellikle istifade edilen bir kaynak olmuştur. İtalyan Diplomatik Arşivi içerisinde yer alan ve 1919-1930 yıllarını kapsayan Siyasi İşler Fonunda yer alan belgeler de bu çalışmada kullanılmıştır. Çalışmanın birincil kaynakları arasında İtalyan arşiv malzemesiyle birlikte Türk arşiv belgeleri de yer almıştır. Mütareke Dönemi'nin incelenmesinde Osmanlı Arşivi Bab-ı Ali Evrak Odası (BEO), Dahiliye Nezareti Kalemi Mahsus Müdüriyeti (DH/KMS), Dosya Usulü İradeler (İ.DÜİT), Meclis-i Vükela Mazbataları (MV) ve Şura-yı Devlet Evrakı (ŞD) dosyalarından konumuzla irtibatlı belgeler kullanılmıştır. Türkiye'de cumhuriyetin ilan edildiği tarih olan 1923'ten sonraki meselelerin incelenmesinde ise Cumhuriyet Arşivi Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı ve Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü fonlarına ait belgelerden istifade edilmiştir. Bunların yanında, Türkiye Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi içerisindeki İtalya fonu da yine konumuz açısından zengin bir kaynak çeşitliliği sunmuş ve çalışmamız içerisinde bu belgelerin de bir kısmı kullanılmıştır.

Tezin sonundaki kaynakçada belirtildiği üzere, pek çok yerli ve yabancı araştırmacının ortaya koyduğu çalışmalar ise ikincil kaynaklar olarak kullanılmıştır. Elimizde daha önce yapılmış ve doğrudan iki ülkenin ticari ilişkilerine odaklanan bir çalışma bulunmamasına rağmen özellikle Prof. Dr. Mevlüt Çelebi'nin 1923-1939 zaman aralığını kapsayan ve Türkiye ile İtalya arasındaki sosyal, kültürel ve siyasi ilişkileri bütün yönleriyle ortaya koymuş olan eserleri iki ülke arasındaki ticari ilişkilere vakfedilmiş olan çalışmamız için de sağlam bir zemin teşkil etmiştir. Çelebi'nin "Millî Mücadele Döneminde Türk-İtalyan İlişkileri", "Türkiye-İtalya Siyasi İlişkileri (1923-1939)", "Türkiye-İtalya Sosyal ve Kültürel İlişkileri (1923-1939)" adlı çalışmalarından konumuz bağlamında istifade edilmiştir. Zikredilen

çalışmalardan “Millî Mücadele Döneminde Türk-İtalyan İlişkileri”, konusuyla ilgili bugüne kadar Türkiye'de yapılmış önemli çalışmalardandır. Yerli kaynakların yanı sıra geniş ölçüde İtalyan kaynaklarını gözden geçirilmiş ve kullanılmıştır. Çalışmada yer alan bilgilerin birçoğu da Türkiye’de ilk defa yayınlanmıştır. “Türkiye-İtalya Siyasi İlişkileri (1923-1939)” isimli eserde de yine iki ülke arasındaki siyasi ilişkiler birinci elden Türk ve İtalyan arşiv kaynaklarından faydalanılarak ele alınmıştır. “Türkiye-İtalya Sosyal ve Kültürel İlişkileri (1923-1939)” ise 1923-1939 yılları arasında Türkiye ile İtalya arasındaki sosyal ve kültürel ilişkileri inceleyen akademik bir çalışmadır. Kitap, Türk Tarih Kurumu tarafından 2022 yılında yayımlanmıştır. Kitap, iki ülke arasındaki ilişkilerin sadece siyasi boyutla sınırlı kalmadığını; eğitim, kültür, sanat, hukuk ve spor gibi birçok farklı alanda geliştiğini detaylı bir şekilde ele almaktadır. Bu kapsamda, İtalya ve Türkiye arasındaki siyasi ilişkilerin karmaşıklaştığına rağmen iki ülkenin bu dönemde bile sosyal ve kültürel bağlarını sürdürdüğü vurgulanmaktadır.

Grassi’nin “İtalya ve Türk Sorunu” ile “Türk-İtalyan İlişkilerinde Az Bilinenler” isimli eserlerinden de Türk-İtalyan ilişkileri bağlamında faydalanılmıştır. Bunlardan “İtalya ve Türk Sorunu” isimli çalışma, Türkiye Cumhuriyeti'nin doğuş sürecinde İtalya'nın rolünü inceler. Kitap, İtalya'nın 1919-1923 yılları arasında Türkiye ile olan ilişkilerini ve bu dönemde İtalya'nın dış politikalarını, kamuoyunun bu politikalara tepkilerini kapsamlı bir şekilde ele alır. Kitabın orijinal ismi "L'Italia e la questione turca (1919-1923): Opinione pubblica e politica estera" olup, ilk baskısı 1996 yılında Roma'da yapılmıştır. Türkçe çevirisi ise Nevin Özkan ve Durdu Kundakçı tarafından gerçekleştirilmiştir. İtalya Dışişleri Bakanlığı Arşivi belgeleri ve TBMM zabıtları bu çalışmada yaygın olarak kullanılan birincil kaynakları teşkil etmiştir. “Türk-İtalyan İlişkilerinde Az Bilinenler” ismini taşıyan eserinde ise Grassi, 19. ve 20. yüzyıllarda Türk-İtalyan ilişkilerinin bazı yönlerini ve safhalarını ele alan 11 makalesinin bir derlemesini sunmuştur.

Ali Sarıkoyuncu’nun “Millî Mücadele Döneminde Zonguldak Kömür Havzasında Fransız-İtalyan Rekabeti ve İtalya’nın Faaliyetleri”, Mustafa Salep’in ”İtalya’nın Yayılmacı Dış Politikasının İki Savaş Arası Dönemde Türk İtalyan İlişkilerine Etkisi”, Ahmet Özgiray’ın “Türk İtalyan Siyasi İlişkileri (1921-1930)”,

Dilek Barlas'ın "Friends or Foes? Diplomatic Relations between Italy and Turkey, 1923–36", Nuri Köstüklü'nün "Türk Arşiv Belgelerine göre Anadolu'da İtalyan İşgal Metodu", Neriman Tongul'un "Türk-İtalyan İlişkileri (1870-1923)" ve Hamdi Gürler'in "Millî Mücadele'de Türk-İtalyan İlişkileri" isimleriyle yayımlanan makalelerinden de yine çalışma kapsamında yararlanılmıştır.

Konu ilgili olarak şimdiye kadar yapılan yüksek lisans ve doktora tez çalışmaları da incelenmiştir. Pınar Bulut'un "1923-1933 Arasında Türk-İtalyan İlişkileri" ismini taşıyan yüksek lisans tezi 1923-1933 yılları arasında Türkiye Cumhuriyeti ve İtalya arasındaki siyasi ilişkileri incelemektedir. Araştırma, arşiv belgeleri, dönemin gazeteleri ve yerli-yabancı referans eserlerle desteklenmiştir. Tez, beş ana bölümden oluşmakta olup, iki ülke arasındaki siyasi, ekonomik ve kültürel ilişkiler ayrıntılı bir şekilde ele alınmaktadır. Özellikle, Türk-İtalyan ilişkilerinin gerginlik ve yumuşama dönemleri derinlemesine incelenmiş, bu dönemlerdeki politik yaklaşımlar ve olaylar tarihsel bir bağlamda analiz edilmiştir.

Pabuççular'ın "Turkish-Italian Relations in the Interwar Period" başlıklı çalışmasında, Türkiye ile İtalya arasındaki diplomatik ve ekonomik ilişkiler, dönemin her iki devletinin dış politika hedefleri çerçevesinde kapsamlı bir biçimde analiz edilmektedir. Bu bağlamda çalışma, İtalya'nın "Mare Nostrum" politikasının Türkiye üzerindeki etkilerini değerlendirmekte ve özellikle İtalya'nın Türkiye'ye yönelik bölgesel hedeflerinin Türk dış politikasının şekillenmesindeki rolünü tartışmaktadır. Tezin temel birincil kaynaklarını, Cumhuriyet Arşivi (BCA) belgeleri ve Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Cerideleri oluşturmaktadır. Benzer şekilde, Ayşe Nur Telli'nin "İngilizlerin Gözüyle İtalya'nın Türkiye'ye Yönelik Yaklaşım ve Faaliyetleri" başlıklı yüksek lisans tezinde, İngiliz arşiv belgelerine dayanarak İtalya'nın 1923-1945 yılları arasındaki Türkiye'ye yönelik dış politika faaliyetleri ve bu politikaların Türkiye üzerindeki etkileri incelenmektedir.

Çeltikçi'nin "İtalyan İşgalinde Antalya (1919-1921)" başlıklı çalışması, 1919-1921 yılları arasında İtalya'nın Antalya'yı işgal sürecini kapsamlı bir şekilde ele almaktadır. Çalışmada, Birinci Dünya Savaşı'nın sona ermesinin ardından imzalanan Mondros Mütarekesi çerçevesinde İtalya'nın Antalya'yı işgal etmesi, bu işgale karşı

gelişen yerel tepkiler ve Millî Mücadele'nin bölgedeki etkileri detaylı bir biçimde incelenmiştir. Tez kapsamında, Millî Mücadele dönemine ilişkin geniş bir arşiv taraması gerçekleştirilmiş ve özellikle İtalya'nın bölgedeki faaliyetlerine dair özgün belgelere ulaşılmıştır. Çalışmada kullanılan birincil kaynaklar arasında Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı Arşivi (ATASE), Osmanlı Arşivi (BOA), Cumhuriyet Arşivi (BCA) ve Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Arşivi (TİTE) belgeleri önemli bir yer tutmaktadır. Söz konusu belgeler, işgal sürecinin siyasi, askerî ve toplumsal boyutlarını detaylandırarak dönemin Antalya'sında yaşanan gelişmelere dair özgün bir perspektif sunmaktadır.

Mengeş'in Türkiye-İtalya İlişkileri (1928-1940) başlıklı çalışması da 1928-1940 yılları arasındaki Türkiye-İtalya siyasi ve askerî ilişkilerini kapsamlı bir şekilde incelemektedir. Çalışma, bu dönemde iki ülke arasındaki ilişkilerin düşmanlıktan dostluğa, ardından yeniden düşmanlığa evriliş sürecini ele almakta ve söz konusu dönüşümün arka planındaki dinamikleri analiz etmektedir. Çalışma kapsamında, Türkiye-İtalya ilişkilerinin tarihsel gelişimi, Benito Mussolini'nin izlediği politikalar, İkinci Dünya Savaşı'na giden süreçte meydana gelen önemli olaylar ve Türkiye'nin bu dönemde uyguladığı dış politikanın İtalya üzerindeki etkileri ayrıntılı bir şekilde değerlendirilmiştir. Araştırma, geniş kapsamlı bir arşiv ve literatür taramasına dayanmaktadır. Bu bağlamda, yerli ve yabancı eserler, arşiv belgeleri, resmi yayınlar, kitaplar, makaleler ve dönemin basın organları incelenmiştir. Türkiye Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri ile İtalya diplomatik arşivlerinden elde edilen belgelerin yanı sıra, İngiltere, Almanya ve ABD arşivlerindeki diplomatik belgeler de analiz edilerek çalışmanın bilimsel niteliği güçlendirilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM
CUMHURİYET ÖNCESİ TÜRKİYE VE İTALYA'DA İKTİSADİ DURUM

1.1. 19. Yüzyılda Osmanlı İktisadi Yapısı ve Cumhuriyete Devredilen Ekonomi Mirası

18. yüzyılın ortalarında buhar makinesinin icadıyla başlayan Sanayi Devrimi, tarımsal ve feodal toplum yapısından endüstriyel ve kapitalist düzene geçişi sağlamıştır. El emeğiyle üretilen ürünlerin makinelerle üretilmeye başlanması, toplumsal, ekonomik ve kültürel değişimlerin öncüsü olmuştur. 19. yüzyıl ise Sanayi Devrimi'nin etkilerinin Avrupa'da hızla yayılmasının yanı sıra küresel ölçekte de önemli bir dönüşüm dönemini temsil etmiştir. Bu süreç, yalnızca teknolojik yenilikler ve üretim yöntemlerindeki köklü değişikliklerle sınırlı kalmamış; aynı zamanda ekonomik, toplumsal ve siyasal alanlarda da derin etkiler oluşturmuştur. Avrupa merkezli bu dönüşüm, farklı coğrafyalardaki devletleri de kapsamış, ekonomik ve siyasi istikrarlarını korumak isteyen birçok ülke için kaçınılmaz bir uyum sürecini beraberinde getirmiştir. Osmanlı İmparatorluğu, bu dönemde Sanayi Devrimi'nin tetiklediği küresel ekonomik değişimlerin etkisi altında kalan önemli bir aktör olarak öne çıkmıştır. 19. yüzyıl, Osmanlı ekonomisinin geleneksel yapısının çözülme belirtileri göstermeye başladığı ve bu yapının Avrupa merkezli iktisadi sistemle entegrasyonunun ön plana çıktığı bir dönemdir. Devlet, ekonomik gerileme eğilimlerini durdurmak ve rekabet gücünü artırmak amacıyla Tanzimat reformları çerçevesinde modernleşme adımları atmıştır. Ancak bu süreç, Osmanlı ekonomisinin geleneksel sınırlarını aşarak Batı kaynaklı kapitalist ekonomik düzenle bütünleşmesini ve böylece küresel kapitalist sistemin bir parçası haline gelmesini de beraberinde getirmiştir[1].

Osmanlı iktisadi yapısında önemli dönüşümler yaşanırken, aynı zamanda devletin siyasi yapısında da büyük değişimler yaşanmaya başlamıştır. Ulus devlet fikrinin hızla yayılışı, Osmanlı toplum yapısının homojen olmaması nedeniyle

[1] Şevket Pamuk, **Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914,** İstanbul: İletişim Yayınları, 2007, s. 191.

Osmanlı'yı oldukça etkilemiştir. Milliyetçi isyanlarla birlikte toprak kayıplarının yaşandığı bu yüzyıl, aynı zamanda Osmanlı İmparatorluğu'nun çözülmeye başladığı dönem olarak değerlendirilmiştir. Sanayi Devrimi'nin itici kuvvetiyle dünya pazarlarını domine eden ve sömürgeleştirme politikalarını genişleten İngiltere de 1838'de Osmanlı ile de bir Ticaret Anlaşması imzalamıştır. Bu anlaşmayı, 1838-1841 yılları arasında Fransa, Alman prenslikleri, İskandinav ülkeleri, İspanya, Felemenk, Prusya ve İtalyan krallıklarıyla yapılan benzer anlaşmalar izlemiştir. Bu ticari düzenlemeler, Avrupa merkezli ekonomik sisteme Osmanlı'nın daha derin bir şekilde entegre olmasını sağlamıştır. Anlaşmalar, eski kapitülasyonların devamını sağlarken, yerli tüccar tekellerini kaldırarak yabancı tüccarlara Osmanlı iç ticaretinde eşit haklar tanımıştır. Vergilendirme düzenlemeleriyle yabancılara "en imtiyazlı yerli tüccar" seviyesinde düşük vergiler sunulmuştur. İthal ve ihraç mallarındaki vergiler azaltılırken, tarife dışı engeller ve yerel tekeller kaldırılmıştır[2].

Bu anlaşmalar, Osmanlı sanayisinin gelişimini engelleyerek ticaret sektörünün sanayiye kıyasla daha fazla öne çıkmasına yol açmıştır. Küçük çaplı üreticiler ya ortadan kalkmış ya da büyük ticari organizasyonların kontrolüne girmiştir. Zanaatkârlar, hammadde ve maliyetlerini tüccarlardan temin ederek onların denetiminde üretim yapmıştır. Yerel tüccarlar ise yabancı tüccar ve sanayicilere bağımlı hale gelmiştir. Sonuç olarak, Osmanlı sanayisi Avrupa ile rekabet edememiş ve yalnızca izin verilen alanlarda sınırlı şekilde varlığını sürdürebilmiştir[3].

1838 yılında imzalanan Baltalimanı Antlaşması ile İngiltere ve Osmanlı, karşılıklı ticari taahhütlerde bulunmuştur. O dönem İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu'na yönelik politikası, iki temel hedefe dayanmıştır. Bu hedefler, Osmanlı'yı Rus ve Fransız yayılmacılığına karşı İngiliz ekseninde tutmak ve İngiliz mallarının Osmanlı pazarında serbest dolaşımını sağlayarak endüstriyel girdilerin kesintisiz teminini güvence altına almaktı. Söz konusu anlaşma ile Osmanlı'nın

[2] Gülten Kazgan, **Tanzimat'tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi**, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2006, s. 19-20.
[3] Sadık Acar, "Tanzimat Yıllarında Osmanlı İktisat Düzeni", **Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt: 7, Sayı: 2, 1992, s. 105.

Avrupa kapitalizmine entegrasyonu kurumsallaşmış ve bu süreçte İngiltere'ye geniş tavizler verilmiştir[4].

Sanayi Devrimi sonrası üretim fazlasıyla karşılaşan İngiliz sanayisi, ürünlerine yeni dış pazarlar bulmak zorunda kalmıştır. Ancak Osmanlı gibi ülkelerdeki gümrük duvarları ve tarifeler, bu yayılmacı politikaların önünde engel oluşturmuştur. İngiliz dış politikası, bu kapsamda bir temel politika hedefi oluşturmuştur. Bu hedefe göre öncelikle ucuz ham madde sağlayan, sanayileşmemiş ülkeleri İngiliz etkisi altına almak gerekmekteydi. Sonrasında ise ham maddeleri işleyerek yeniden bu ülkelere satmak, limanlar ve demiryolları inşa ederek bu ülkeleri ticari açıdan bağımlı hale getirmek İngilizlerin asıl hedefi haline gelmiştir. Osmanlı ile imzalanan 1838 Ticaret Antlaşması, İngiliz kapitalizminin bu yayılmacı politikalarının bir yansıması olmuştur[5].

Osmanlı ile İngiltere arasındaki ticari ilişkiler, esasen bu anlaşmadan daha önce ivme kazanmıştır. 18. yüzyıl boyunca 250 bin sterlinin altında kalan İngiltere'nin Osmanlı'ya yıllık ihracat değeri, 1812'de 311 bin sterline, 1820'de 788 bin sterline, 1824'te 1 milyon 300 bin sterline, 1830'da 2 milyon 700 bin sterline ve 1836'da 3 milyon 700 bin sterline ulaşmıştır. Yani, İngiltere'nin Osmanlı'ya ihracatı 24 yılda 12 kat artmıştır. Bu dönemde Osmanlı'dan İngiltere'ye yapılan tarım ürünleri ve hammadde ihracatı da kayda değer bir artış göstermiştir[6].

Sanayi Devriminin etkileri ile 1838 Baltalimanı Anlaşmasının birlikte getirdiği ticari iklim, Osmanlı pazarını İngiliz menşeili ürünlerin istila etmesiyle sonuçlanmıştır. Kaliteli ve ucuz İngiliz ürünleri, Anadolu'nun birçok noktasında satılmaya başlanmıştır. Osmanlı için önemli bir yere sahip olan dokuma ve üretim

[4] Ali Eşiyok, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Dünya Ekonomisine Eklemlenmesinde Bir Dönüm Noktası: 1838 Serbest Ticaret Anlaşması", **Mülkiye Dergisi,** Cilt: 34, Sayı: 266, 2010, s. 79-80.
[5] Elif Türkislamoğlu, "Türk Düşüncesinde 1838 Baltalimanı Ticaret Antlaşması'nın Osmanlı İmparatorluğu Ekonomisi Üzerindeki Etkilerine Dair Tartışmalar", **Türkiye İktisat Kongresi 2023 Bildiriler Kitabı**, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2024, s. 604-605.
[6] Yahya S. Tezel, **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950),** İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2015, s. 73.

sektörü büyük bir gerileme yaşamıştır. Örneğin, İstanbul'daki dokuma tezgâhı sayısı 1830'da 3 bin 160 iken, 1866'da 37'ye düşmüştür[7].

Baltalimanı Antlaşmasının ardından Osmanlı'da çeşitli reformlar da gerçekleştirilmiştir. Kapitalist yapı Avrupa merkezli olarak yayılırken ve diğer çevre coğrafyalarda da bu durum gittikçe şiddetli şekilde hissedilirken, Osmanlı da bu sisteme reformlar vasıtasıyla eklemlenmiştir. Bu durum özellikle Tanzimat dönemiyle birlikte derinleşmiş ve kurumsal bir nitelik kazanmıştır. Söz konusu reformlar, devletin kimlik dönüşümünü başlatmış ve geleneksel siyasal kimliğin çözülmesinde önemli bir rol oynamıştır. Tanzimat Fermanı, Baltalimanı Antlaşmasından sadece bir yıl sonra, 1839 yılında ilan edilmiştir. Bu ferman, Osmanlı'nın yeni yönünü tayin etmiştir. Tanzimat döneminde birçok idari ve toplumsal reform fikri ortaya çıkmıştır. Bunun yanında maliye alanında da birçok dönüşüm gerçekleştirilmiştir. Modern devlet yapısını ve bürokratik anlayışı şekillendirme çabaları kapsamında benimsenen merkeziyetçilik, mali alanda "mali merkeziyetçilik" olarak kendisini göstermiştir. Bu doğrultuda yapılan düzenlemelerin temel amacı, ülke genelinde uygulanabilir bir vergi sistemi oluşturmak ve tüm bölgelerin mali kontrolünü sağlamak olmuştur. Zira mali açıdan kontrol edilemeyen bölgelerin idari açıdan da yönetilemeyeceği, geçmiş deneyimlerle dönemin bürokratları tarafından idrak edilmiştir. Bunun yanı sıra, yoğun reform süreçleri ciddi bir finansal kaynak gerektirmiş ve hazinenin gelirlerini artırma zorunluluğu, mali anlayıştaki dönüşümde belirleyici bir rol oynamıştır[8].

Sultan II. Mahmud Dönemi, mali merkeziyetçilik anlayışının temellerinin atıldığı kritik bir dönem olmuştur. Bu süreçte gerçekleştirilen nüfus sayımları, arazi ve hayvan kayıtlarının tutulması ve vakıfların tek bir merkezden yönetilmesi gibi yenilikler, mali yapının modernizasyonu ve merkezileştirilmesi adına önemli adımlar olmuştur. Maliye Nezareti'nin kurulması, dağınık durumdaki hazine yapılarının bir araya getirilmesi ve taşradaki vergilendirme sisteminin merkezden yönetilmesiyle hem

[7] Ramazan Avdar, Reyhan Avdar, "Balta Limanı'ndan Mondros'a Osmanlı'da Ekonomik Yapı ve Dış Ticaret (1838-1918)", **Sakarya İktisat Dergisi,** 100. Yıl Milli Egemenlik Özel Sayısı, Aralık 2020, s. 117-118.

[8] Sinan Sunar, "Tanzimat Dönemi İktisat-Yönetim İlişkisinin İdari Reform Siyasetine Yansımaları: Hukuk, Maliye ve Mülkiyet İlişkileri Çerçevesinde Bir Değerlendirme", **Giresun Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi**, Cilt 8, Sayı 2, 2022, s. 181-182.

gelirlerin artırılması hem de yolsuzlukların önlenmesi hedeflenmiştir. Bu reformlarla devlet, kaybettiği ekonomik kaynakları yeniden kontrol altına almayı, mali yapıyı merkezileştirerek güçlü bir idari düzen tesis etmeyi ve bu kaynakları ekonomik kalkınma için etkin bir şekilde kullanmayı amaçlamıştır[9].

Tanzimat döneminde Osmanlı Devleti, zengin hammadde kaynaklarına sahip olmasına karşın, altyapı eksiklikleri, mali istikrarsızlık ve dış ticarette korumacı politikaların uygulanmaması nedeniyle sanayileşme sürecinde başarısız olmuştur. Bu dönemde, dış ticaretin büyük bir kısmı yabancıların eline geçmiş, Avrupa ülkelerine yeni kapitülasyonlar verilmiş ve ekonomik bağımlılık derinleşmiştir. Sanayileşmeyi teşvik etmeye yönelik olarak bazı çözüm önerileri getirilmiş ve reform girişimlerinde bulunulmuş olsa da bu çabalar, sistemli bir kalkınma planının olmaması ve ekonomik yapının kırılganlığı nedeniyle sonuçsuz kalmıştır. 1853 Kırım Savaşı sırasında Osmanlı, ilk dış borcunu alarak mali bağımsızlığını tehlikeye atmış ve bu durum, sonraki yıllarda ardı ardına yaşanan mali krizlerin başlangıcı olmuştur[10].

Avrupa'da yaşanan hızlı sanayileşme, Osmanlı'yı da etkileyerek sanayi yatırımlarını teşvik etmiş ve 1855 yılında birçok fabrikanın kurulmasına öncülük etmiştir. Bu dönemde, Feshane, Çuha Fabrikası, Hereke Dokuma Fabrikası, İzmit Kâğıt Fabrikası, Beykoz Teçhizat-ı Askeriye Fabrikası, Tophane, Beykoz İnceköy Porselen Fabrikaları, İslimiye Fabrikası, Zeytinburnu Fabrikası ve Basmane Fabrikası gibi önemli tesisler hayata geçirilmiştir. Bu atılımların büyük çoğunluğu başarısız olarak kısa zamanda kapanmıştır[11].

Tanzimat Dönemi devlet adamları, özellikle Mustafa Reşid Paşa'nın öncülüğünde, bir tür "sanayii güçlendirme operasyonu" olarak tanımlanabilecek çeşitli reform ve çalışmalar gerçekleştirmiştir. Bu çalışmalar, 1840-1860 yılları arasında devletçi politikaların ön planda olduğu ilk dönem ve 1860-1876 yılları arasında özel sektör oluşturma çabalarının ağırlık kazandığı ikinci dönem olarak ortaya çıkmıştır.

[9] Sunar, **age.,** s. 182.
[10] Acar, **age.,** s. 97.
[11] **A.e.,** s. 102.

Her iki dönem de Osmanlı'nın sanayileşme hedefleri doğrultusunda farklı stratejilerle şekillendirilmiştir[12].

İlk dönem olan 1840-1860 yılları, Osmanlı sanayileşme girişimlerinde devletin öncülük ettiği bir dönem olarak öne çıkmıştır. Bu dönemde özel sektör girişimcilerinin yokluğu, İstanbul'da ya da Osmanlı kamuoyunda sanayileşme üzerine ciddi bir tartışma ya da fikri altyapının henüz oluşmamış olması belirleyici etkenler olmuştur. Dolayısıyla, bu süreç bilinçli bir ekonomik strateji ya da ideolojik bir tercihin sonucu olmaktan ziyade, Avrupa'da hız kazanan sanayi devriminin etkilerinin Osmanlı'ya yansıması ve bu durumun yüksek Osmanlı bürokrasisinde harekete geçme gerekliliği doğurmasıyla şekillenmiştir[13].

1860 sonrası dönemde, Tanzimat'ın yetiştirdiği yeni aydınlar, ekonominin ve sanayinin toplumlar üzerindeki rolünü tartışmaya ve Avrupa'daki fikirlerden ilham alarak Osmanlı için çözüm önerileri geliştirmeye başlamıştır. 1860 sonrası Osmanlı'da özel teşebbüs yoluyla sanayileşme çabaları hız kazanmıştır. Bu süreçte, yerli sanayiyi desteklemek amacıyla ithal gümrük vergileri artırılarak %5'ten %8'e çıkarılmış ve 1838 Ticaret Antlaşması ile belirlenen ihracat gümrük vergileri kademeli olarak düşürülmüştür. Yerli üretimi teşvik etmek ve kaliteyi artırmak için uluslararası sanayi sergilerine katılım sağlanmış, 1863 yılında İstanbul'da yerli ve yabancı ürünlerin sergilendiği bir sanayi sergisi düzenlenmiştir. Ayrıca, sanayinin ihtiyaç duyduğu nitelikli iş gücünü yetiştirmek amacıyla 1868'de İstanbul'da demircilik, marangozluk ve mimarlık gibi alanlarda eğitim veren bir sanayi mektebi açılmıştır. Yerli sanayiyi korumak için 1860'larda kurulan Islah-ı Sanayi Komisyonu, esnafı şirketler halinde birleştirme çabalarına öncülük ederek, özel teşebbüsü geliştirme çalışmalarında önemli rol oynamıştır[14]. Ancak, Osmanlı'nın tüm bu atılımları ya başarısız olmuş ya da sınırlı kalmıştır. Kırım Savaşı sonrası artan bütçe açıkları nedeniyle devlet ilk kez Batı'dan dış borç almış ve yüksek faiz maliyetleri nedeniyle 1875 yılında moratoryum ilan etmek zorunda kalmıştır. 1881 yılında alacaklıların borçlarının tahsilatı için

[12] Mehmet Seyitdanlıoğlu, "Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii (1839-1876)". **Tarih Araştırmaları Dergisi** 2009, Cilt: 28, Sayı:46, s.59.
[13] Seyitdanlıoğlu, **age.,** s. 60.
[14] **A.e,** s. 60-61.

Duyun-ı Umumiye kurulmuş ve Osmanlı kamu maliyesi resmen iflas etmiştir. Bu durum, Osmanlı ekonomisinin dışa bağımlılığını daha da artırmıştır[15].

Osmanlı, 1854-1874 yılları arasında büyük ölçüde artan bütçe açıkları ve ekonomik zorluklarla mücadele etmek amacıyla dış borçlanmaya yönelmiştir. İlk dış borçlanma, Kırım Savaşı'nın finansal ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla 1854 yılında 3,3 milyon Osmanlı lirası tutarında gerçekleştirilmiştir. Borçlanma süreci, devletin mali durumunu stabilize etmek yerine daha fazla borçlanmaya yol açmış ve bu süreç de Osmanlı ekonomisinin giderek dışa daha bağımlı hale gelmesine katkıda bulunmuştur 1855 yılına gelindiğinde bütçe açığını kapatmak amacıyla 5,5 milyon lira daha borç alınmış, faiz oranı ise %4 olarak belirlenmiştir. Kaime tedavülü gibi ekonomik reformlar için 1858 yılında tekrar 5,5 milyon lira tutarında bir borçlanma yapılmıştır. Ancak borçlanmalar, temel mali sorunları çözmek yerine yeni mali yükler doğurmuştur[16].

Mali iflasın eşiğindeki Osmanlı, düzensiz vergi sistemi, paranın değerinin sabitlenememesi, kapitülasyonlar ve yabancılara tanınan mali ayrıcalıkların artması nedeniyle ciddi bir bütçe dengesi oluşturamamıştır. Bu durum da yüksek meblağlarda dış borçlanmaya yol açmıştır. Bu sorunlar, 1856 yılında ilan edilen Islahat Fermanı'nın da temel iktisadi gerekçelerini oluşturmuştur. Islahat Fermanı, büyük ölçüde devletin kendi iradesiyle değil, dış ve iç baskılar nedeniyle ilan edilmiştir. Kırım Savaşı ve ardından toplanan Paris Kongresi, Ferman'ın ilanını zorunlu kılan başlıca sebepler olmuştur. Diğer yandan Islahat Fermanı, Rusya ve diğer Avrupa güçlerinin gayrimüslimler üzerinden Osmanlı üzerinde nüfuz kurma planlarına yanıt olarak gayrimüslim tebaaya tanınan hakları düzenlemeyi ve Osmanlı'yı bu baskılardan korumayı amaçlamıştır. 1838 Ticaret Sözleşmesi ile İngiltere, Osmanlı İmparatorluğu'nu hem bir pazar hem de bir hammadde kaynağı olarak görmeye başlamış ve çeşitli imtiyazlarla Osmanlı topraklarında sermaye birikimi sağlamıştır. Dolayısıyla Islahat Fermanı ile Osmanlı'nın toprak bütünlüğünün korunması için

[15]Cüneyt Dumrul, Yasemin Dumrul, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Kapitalist Paternde Sanayileşmesinin Önündeki Engeller Üzerine Bir İnceleme", **Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi**, Cilt:12, Sayı:23, 2014, s.164.

[16] Nedim Dikmen, "Osmanlı Dış Borçlarının Ekonomik ve Siyasi Sonuçları". **Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi,** Cilt:19, Sayı:2, 2010, s. 143.

gayrimüslimlere yeni hak ve imtiyazlar verilmesi İngiltere tarafından da gerekli görülmüştür. Aksi halde, Rusya'nın Ortodoksları, Fransa'nın ise Katolikleri bahane ederek Osmanlı'nın iç işlerine müdahale edebileceğini ve bu durumun İmparatorluğun parçalanma sürecini hızlandırarak İngiltere'nin çıkarlarını tehdit edeceği öngörülmüştür. Bu nedenle, İngiltere için Islahat Fermanı, Osmanlı'nın bütünlüğünü koruyarak kendi çıkarlarını güvence altına almanın bir aracı olmuştur[17].

Islahat Fermanı öncesinde Fransa, Avrupa'daki güç dengelerini lehine çevirmek ve Akdeniz'de sömürge alanlarını genişletmek amacıyla Osmanlı'yı müttefik olarak yanına çekmeye çalışmıştır. Siyasi ve ekonomik çıkarlarını gözeten Fransa da Islahat Fermanı ile Osmanlı'nın toprak bütünlüğünü korumayı ve hukuki-siyasi eşitlik yoluyla güçlenmesini desteklemiştir. Kapitülasyonlar ve ticaret anlaşmalarıyla Osmanlı-Fransız ilişkileri derinleşirken, Fransa kendi idealizmini Osmanlı'ya empoze etmek için ıslahat programını teşvik etmiştir. Ayrıca Katolikleri destekleyen Fransa, Osmanlı tebaası olan Katolikler üzerinden imtiyazlarını genişletme çabasıyla dini faktörleri de bu süreçte bir araç olarak kullanmıştır[18].

1860'lı yıllara gelindiğinde ise eski borçların ödenmesi ve kaimelerin tedavülden kaldırılması amacıyla yeni borçlar alınmıştır. 1862 yılında, Sultan Abdülaziz'in mali reformlarına destek sağlamak ve ayarı bozuk paraları düzenlemek için 8,8 milyon lira tutarında borç alınmıştır. 1863 ve 1865 yıllarında, özellikle Galata bankerlerine olan borçların azaltılması ve faiz ödemeleri gibi nedenlerle borçlanmalar devam etmiştir. Bu dönemde faiz oranları yine %5-6 arasında değişmiştir[19].

Osmanlı ekonomisinde bir merkez bankası işlevi gören Osmanlı Bankası, İngiliz ve Fransız sermayesiyle 1863 yılında kurulmuştur. Bankanın kuruluşu, devletin mali sorunlarına çözüm arayışı ve Avrupa sermayesinin parasal istikrar sağlama isteğinden kaynaklanmıştır. Osmanlı Bankası, kâğıt para basma yetkisini devralarak devletin bağımsız para politikası izleme hakkını ortadan kaldırmıştır. Banka, devletin borç ödemeleri, yıpranmış paraların dolaşımdan çekilmesi ve kısa vadeli borç verme

[17] Gül Bülbül, "Islahat Fermanı'nı Hazırlayan Sebepler ve Islahat Fermanı". **Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:2, Sayı:2, 1989, s. 171-172.
[18] **A.e.,** s.172-173.
[19] Erdem, **a.g.e.**, s.143.

gibi görevler de üstlenmiştir. Bu fonksiyonlarından ötürü maliye ve ekonomi üzerinde yabancı sermayenin kontrolünü sembolize etmiştir[20].

1865 yılında da 40 milyon lira gibi büyük bir borçlanma yapılmış, ancak bunun yalnızca yarısı efektif olarak kullanılabilmiştir. Bu borçlanma, hükümet tarafından uzun vadeli harici tahvillere dönüştürülmüştür. Ardından 1869 ve 1870 yıllarında, bütçe açıklarını kapatmak ve Rumeli Demiryolları inşası gibi altyapı projelerini finanse etmek için borçlanmalar sürdürülmüştür[21].

1871-1873 yılları arasında alınan borçlar, özellikle Osmanlı hükümetinin tahvillerini ihraç eden Londra ve Viyana merkezli bankalar aracılığıyla gerçekleştirilmiştir. Bu dönemde faiz oranları %5-9 arasında değişerek ekonomik yükü artırmıştır. 1874 yılı, Osmanlı maliyesinde krizin derinleştiği bir dönem olmuş ve toplam 44 milyon lira tutarında borç alınmıştır[22]. Ancak bu borçların vadelerindeki yükümlülükler karşılanamamıştır. Osmanlı, yabancı finans kaynaklarına tamamen bağımlı hale gelmiştir. 1838 Baltalimanı Ticaret Anlaşması'nın getirdiği koşullar, yeterli mali örgütlenme ve vergi sisteminin kurulamayışı, bütçe disiplininin sağlanamaması, savaş yenilgilerinin getirdiği toprak kayıpları, artan savaş harcamaları ve borçların borçla ödenmesi alışkanlığı gibi faktörler, ekonomiyi iyice zayıflatmıştır. 1873 borsa krizinden sonra sermaye akışının da kesilmesiyle birlikte Osmanlı, aldığı borçların faizlerini bile ödeyemez duruma gelmiş ve sonunda iflas ettiğini ilan etmek zorunda kalmıştır[23].

Devletin borçlarını ödeyemeyecek duruma gelmesinin ardından Sultan II. Abdülhamit döneminde 1876'da Meşrutiyet ilan edilmiştir. Ancak bir yıl sonra patlak veren 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'ndaki yenilgi, Rusya'ya ağır tazminat ödenmesine ve Avrupa'daki güç dengesinin Rusya lehine değişmesine yol açmıştır. Bu gelişmeler, II. Abdülhamit'in Meşrutiyet hamlesinin başarısız olmasına neden olmuş ve anayasa iki yıl sonra Sultan tarafından askıya alınmıştır[24].

[20] Pamuk, **a.g.e.,** s. 234-235.
[21] Erdem, **a.g.e.,** s. 143.
[22] **A.e.,** s. 143.
[23] Dikmen, **a.g.e.,** s. 143.
[24] Kazgan, **a.g.e.,** s. 27.

İngiliz, Fransız, İtalyan, Avusturyalı ve Alman alacaklılarla yapılan görüşmeler sonucunda 20 Kasım 1881'de Düyun-ı Umumiye İdaresi kurulmuştur. Yedi kişilik yönetim kurulunda Fransız, Avusturyalı, İtalyan, Alman, İngiliz, Hollandalı alacaklı temsilcileri ile Osmanlı temsilcisi ve Galata Bankerleri temsilcisi yer almıştır. Tam adı "Düyun-ı Umumiye-i Osmaniye Varidat-ı Muhassasa İdaresi" olan bu yapı, tuz, alkollü içki, balıkçılık, ipek, tütün ve damga vergilerinin tahsilat ve harcamalarını yönetmekle görevlendirilmiştir. Muharrem Kararnamesi ile Osmanlı borçlarının toplamı 252 milyon lira olarak saptanmış, ancak indirimlerle 141,5 milyon liraya düşürülmüştür. Merkezi İstanbul olan İdare, Osmanlı'nın farklı şehirlerinde de bürolar açarak faaliyet göstermiştir. Bu yapı, Osmanlı'nın mali yönetimini alacaklı devletlerin eline bırakarak ekonomik bağımsızlığını büyük ölçüde sınırlamıştır. Düyun-ı Umumiye İdaresi, sadece vergi tahsilatı yapmamış, aynı zamanda işletmeleri yönetmiş ve gelir kaynaklarını mültezimlere kiralamıştır. Yabancı sermaye, Osmanlı ekonomisinde madenlerden altyapıya, enerji, tramvay ve sanayi gibi pek çok alanda etkin hale gelmiştir. Söz konusu dönemde Osmanlı sanayi kuruluşlarının %10'u yabancılara, %50'si Rumlara, %15'i ise Müslüman Türklere aitti. Toplam demiryolu yatırımlarının üçte ikisini yabancı sermaye yatırımları oluşturmaktaydı. Düyun-ı Umumiye İdaresi de zamanla Osmanlı devlet gelirlerinin dörtte birini kontrol eder hale gelmiştir. Osmanlı Maliye İdaresi'nde çalışan personel sayısının 5 bin 500 olduğu bu dönemde Düyun-ı Umumiye İdaresi 3 bin 200 geçici ve 5 bin 700 devamlı personel ile toplamda 8 bin 900 kişiyi istihdam etmiştir[25].

20. yüzyılın başlarında Osmanlı ekonomisi, büyük ölçüde tarıma dayalı ve dünya pazarlarına bağımlı bir yapı sergilemekteydi. İhracatta tarımsal malların payı %90'ı aşmaktaydı. Ekonomik yapı, üretim ve gelir açısından Batı Avrupa'daki sanayileşmiş ekonomilere kıyasla oldukça kırılgan bir görünümdeydi. Osmanlı Devleti, ekonomik kırılganlığını yabancı sermayenin kontrolündeki mali kurumlarıyla da ortaya koymaktaydı. Düyun-ı Umumiye İdaresi, Osmanlı Devleti'nin gelir kaynaklarını doğrudan kontrol ederek Avrupalı alacaklıların çıkarlarını güvence altına

[25] Burcu Adiloğlu, Göksel Yücel, "Düyûn-ı Umûmiyye Osmanlı Devlet Borçları İdaresi", **Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları Dergisi,** Sayı: 21, 2021, s. 73-74.

alırken, Osmanlı Bankası ise merkez bankası işlevi görerek yabancı sermayenin iktisadi sistem üzerindeki etkisini daha da pekiştirmekteydi[26].

1881 sonrası Osmanlı, borç ödemeleri için alınan yeni borçlardan çok daha fazlasını Avrupa'ya aktarmıştır. 1914'e gelindiğinde, dış borçlar 160 milyon sterline ulaşmıştır. Öte yandan sanayileşen Batı Avrupa ekonomilerinde gelirlerin artış hızı; teknolojik yenilikler, artan üretim kapasitesi ve ticaret ağlarının genişlemesi sayesinde hızla yükselmiştir. Bu durum, sanayileşme sürecini tamamlayamayan Osmanlı gibi çevre ülkelerle Batı Avrupa arasındaki gelir farklarının 19. yüzyıl boyunca giderek artmasına yol açmıştır[27].

Tablo 1.1'deki veriler Birinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde seçili Avrupa ülkeleri ile bugünkü Türkiye sınırları içerisinde kalan alanın ekonomik göstergelerini sunmaktadır. Söz konusu göstergelere göre de Avrupa ülkeleri hem nüfus hem de gayri safi yurtiçi hasıla açısından Türkiye'nin oldukça önündeydi. Örneğin, İngiltere'nin nüfusu 45,6 milyon iken Türkiye'nin nüfusu sadece 15 milyondu. Ancak, asıl dikkat çekici fark GSYİH'deydi. İngiltere'nin toplam GSYİH'si 224,6 milyar dolar iken Türkiye'nin yalnızca 18,2 milyar dolardı. Almanya ve Fransa gibi diğer sanayileşmiş ülkelerde de benzer bir üstünlük görülmektedir. Almanya'nın 237,3 milyar dolarlık GSYİH'si, Türkiye'nin yaklaşık 13 katını teşkil etmekteydi[28]. Tablo 1.2'de görüleceği üzere İtalya ise 1913 yılında 37 milyonu aşkın bir nüfusa ve Türkiye'den 5 kat büyüklükle 95,4 milyar dolar GSYİH'ye sahipti. İki ülke arasındaki bu fark 1923 yılına gelindiğinde 10 katın üzerine çıkmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun 1880 yılında 16 bin lira olan devletin toplam geliri 1913 yılında 31 bin liraya yükselmiştir. Bu süre zarfı içerisinde, Osmanlı İmparatorluğu için kişi başına GSYİH oranının büyümesi %0 ila %1 arasında değişiklik göstermiştir. Gelirlerin GSYİH'ye oranı ise 1882 yılında %10 iken 1913 yılı itibariyle %11,7'ye yükselmiştir[29]. Türkiye sınırları içinde kalan alanda kişi başına gelir ise 1820'den 1913'e kadar geçen süreç içerisinde yaklaşık %60 yükselmiştir.

[26] Pamuk, **a.g.e.,** s. 232-241.
[27] **A.e.,** s. 240.
[28] Angus Maddison, **The World Economy**, Paris: OECD Publishing, 2006, s.426-427.
[29] Şevket Pamuk, "The Evolution of Financial Institutions in the Ottoman Empire 1600-1914", **Financial History Review,** Sayı:11.1, Cambridge: Cambridge University Press, s. 18.

1820 yılında 720 dolar olan kişi başı gelir 1913'e gelindiğinde 1150 dolar olarak kaydedilmiştir[30]. Büyümeye rağmen bu rakamlar sanayileşmekte olan Batı Avrupa ülkelerinin gerisinde kalmıştır.

Tablo 1.1: Seçili Avrupa Devletleri ile Türkiye'nin Nüfus ve GSYİH İstatistikleri (1913)

ÜLKE	NÜFUS	GSYİH (Milyon-1990[31] uluslararası doları)	KİŞİ BAŞINA GSYİH (Milyon-1990 uluslararası doları)
İngiltere	45 milyon 649 bin	224.618	4.921
Almanya	65 milyon 58 bin	237.332	3.648
Fransa	41 milyon 463 bin	144.489	3.485
Avusturya-Macaristan	29 milyon 339 bin	62.638	2.135
İtalya	37 milyon 248 bin	95.487	2.534
Türkiye	15 milyon	18.195	1.213

Kaynak: Angus Maddison, **The World Economy**, Paris: OECD Publishing, 2006, s.426-427.

Tablo 1.2: Türkiye ve İtalya'nın Nüfus ve GSYİH İstatistikleri (1913 - 1923)

ÜLKE	NÜFUS		GSYİH (Milyon- 1990 uluslararası doları)		KİŞİ BAŞINA GSYİH (Milyon- 1990 uluslararası doları)	
	1913	**1923**	**1913**	**1923**	**1913**	**1923**
Türkiye	15 milyon	13,8 milyon	18.195	9.882	1.213	712
İtalya	37,2 milyon	38,4 milyon	95.487	106.266	2.534	2.763

Kaynak: Angus Maddison, **The World Economy**, Paris: OECD Publishing, 2006, s.444-535.

[30] Şevket Pamuk, **Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi**, İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2014, s. 146.

[31] Uluslararası 1990 Geary-Khamis doları, 1990 yılında ABD dolarının ABD'deki satın alma gücü esas alınarak hesaplanmış hipotetik bir ölçü birimidir. Kaynak: **Uluslararası Ekonomik Göstergeler**, T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2013, s.16.

Birinci Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı ekonomisi, sadece tekstil ve makine gibi sanayi ürünlerini temin etmekte değil, aynı zamanda İstanbul ve diğer kıyı şehirlerinin gıda ihtiyaçlarını karşılamakta da büyük ölçüde dış ticarete bağımlı bir yapıdaydı. Bu dış ticaretin önemli bir kısmı Akdeniz üzerinden yapılan ithalatla sürdürülmekteydi. Ancak savaş başladığında, İngiliz ve Fransız donanmaları Osmanlı limanlarını deniz ablukasına almış ve bu durum ithalatın neredeyse tamamen durmasına neden olmuştur. Osmanlı'nın savaş öncesinde en fazla ticaret yaptığı ülkelerden İngiltere ve Fransa ile olan iktisadi ilişkiler, savaş nedeniyle kesintiye uğramıştır. 1914'ten itibaren dış ticaret, Almanya, Avusturya-Macaristan ve Bulgaristan gibi müttefik ülkelerle, yalnızca kara yolu üzerinden yürütülebilmiştir. Fakat bu kara yolu bağlantıları da Almanya'nın 1915 sonunda Sırbistan'ı işgal etmesine kadar etkin bir şekilde kullanılamamıştır. Osmanlı Devleti, kara yolu bağlantılarının kurulmasına rağmen dış ticaret hacmini savaş öncesi seviyelere çıkarmayı başaramamıştır. 1916 yılına gelindiğinde, Türkiye'nin dış ticaret hacmi savaş öncesi dönemin beşte birine inmiştir. Bu dönemde yapılan ticaretin neredeyse %90'ı Almanya ve Avusturya-Macaristan ile sınırlı kalmıştır. Ticaretteki bu daralma, Osmanlı ekonomisinde gıda ürünleri (örneğin buğday, un ve şeker) ve çeşitli sanayi ürünleri açısından ciddi bir kıtlığa ve iktisadi darboğaza yol açmıştır. Savaşın sanayi üretimi üzerindeki olumsuz etkileri, özellikle kömür ve diğer stratejik madenlerin üretiminde yaşanan ciddi düşüşlerle net bir şekilde ortaya çıkmıştır. Örneğin, kömür üretimi, 1913-1914 yıllarındaki seviyelerle kıyaslandığında, 1916'da yaklaşık %40 oranında, 1918'de ise %75 oranında azalmıştır. Benzer şekilde, diğer madenlerin üretiminde de %50 ile 80 arasında değişen kayıplar yaşanmıştır. Savaş, tekstil sektörünü de ciddi şekilde etkileyerek üretimde kayda değer düşüşlere yol açmıştır. Pamuklu tekstil üretimi, 1918 yılı itibariyle 1913 yılındaki seviyesinin ancak yarısına ulaşabilmiştir[32].

[32] Pamuk, **Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi**, 2014, s.166.

Savaş koşullarının etkisiyle, tarımsal üretimde kullanılan hayvanların ordu hizmetine alınması, tarımsal faaliyetlerde önemli problemlere neden olmuştur. Bu durum, özellikle yük hayvanlarının sayısında belirgin bir düşüşe yol açmıştır. Öyle ki, 1918 yılı itibariyle yük hayvanlarının sayısında %50'ye varan bir azalma görülmüş, koyun ve keçi varlığında ise %40 oranında bir düşüş yaşanmıştır. Savaş koşulları, ekili alanların da ciddi ölçüde azalmasına ve tarımsal üretimde önemli düşüşlere yol açmıştır. 1916 yılında buğday üretiminde savaş öncesine göre %30'luk bir azalma gerçekleşmiştir. 1918 yılı itibariyle tarımsal üretimdeki kayıplar daha da büyümüş; buğday üretiminde %40'ı aşan bir azalma görülürken, pirinç, tütün, incir, zeytinyağı, pamuk ve ipek gibi ürünlerde %50'nin üzerinde üretim kaybı yaşanmıştır[33].

Osmanlı Devleti, Birinci Dünya Savaşı öncesinde artan askeri harcamaların yol açtığı bütçe açıklarını kapatabilmek için yoğun bir şekilde dış borç almaya yönelmiştir. 20. yüzyılın başlarından itibaren hızla artan dış borç miktarı, özellikle 1908 sonrasında daha da büyümüştür. Savaş öncesinde, devlet gelirlerinin yaklaşık %40'ı dış borç ödemelerine ayrılmak zorunda kalmıştır. Bu durum, Osmanlı'nın mali bağımsızlığını ciddi şekilde sarsmıştır. Ayrıca, 1881'den itibaren devlet gelirlerinin yaklaşık %20'si, yabancı alacaklıların oluşturduğu Düyun-u Umumiye İdaresi'nin kontrolüne geçmiştir. 1915 yılında piyasaya sürülen kâğıt paraların toplam miktarı, yıl sonunda 46 milyon liraya ulaşmıştır. Bu miktar, 1917 yılı sonunda 124 milyon liraya çıkmış ve savaşın bitimiyle birlikte 161 milyon liraya kadar yükselmiştir. Dolaşımdaki kâğıt paraların bu hızlı artışı, ekonomik dengeleri ciddi şekilde sarsmış ve altın liranın döviz kuru karşısındaki değerinde büyük bir düşüşe neden olmuştur. Aynı dönemde, gümüş sikkeler tamamen piyasadan çekilmiş ve kullanım dışı kalmıştır. Birinci Dünya Savaşı, Osmanlı İmparatorluğu'nun iktisadi tarihi açısından, özellikle enflasyon oranlarında, en zor dönemi teşkil etmiştir. Savaş yıllarında yaşanan ekonomik sıkıntılar, parasal genişleme politikaları ve temel ihtiyaç maddelerinin temininde karşılaşılan zorluklarla daha da derinleşmiştir. Bu dönemde fiyatlar, özellikle savaşın sonlarına doğru, hızla yükselmiştir. 1914 Temmuz'undan 1918'in son çeyreğine kadar geçen sürede fiyatlar yaklaşık 18 kat artmıştır. Ancak, ücretler ve maaşlardaki artışlar bu dramatik fiyat

[33] **A.e**., s.167.

yükselişlerine kıyasla oldukça sınırlı kalmıştır. Maaşlar, satın alma gücünün yaklaşık %80 oranında azalmıştır[34].

Sonuç olarak Osmanlı İmparatorluğu'ndan Türkiye'ye tarımsal üretime dayalı ve dış ticarete açık bir iktisadi yapı miras kalmıştır. Bu yapı, 20. yüzyılın başlarında az gelişmiş olarak tanımlanan birçok ülkenin yapısal özellikleriyle de benzerlik göstermiştir. Diğer yandan ise güçlü bir merkezi devlet geleneği, siyasi bağımsızlığını koruyabilen bir devlet yapısı ve kırsal bölgelerde küçük ölçekli üretim birimlerinin mevcudiyeti söz konusuydu. Bu unsurlar, Türkiye'nin toplumsal ve ekonomik yapısına, aynı dönemdeki diğer az gelişmiş ülkelerden farklı, kendine özgü bir karakter kazandırmıştır[35].

1.2. 19. Yüzyılda Avrupa ve İtalya'da İktisadi Manzara

İtalya, Batı uygarlığının oluşumunda ve Rönesans gibi dönüm noktası niteliğindeki süreçlerde merkezi bir rol oynamış, kültürel ve entelektüel anlamda dünya tarihine büyük katkılarda bulunmuştur. Ancak bu görkemli tarihsel geçmişine rağmen, iktisadi olarak 16. yüzyıldan itibaren İngiltere, Fransa ve Hollanda gibi Kuzey Avrupa ülkelerinin gerisinde kalmıştır. Bu durum, yalnızca yerel dinamiklerden değil, aynı zamanda küresel ticaret ağlarındaki değişim ve teknolojik ilerlemelerle ortaya çıkan yapısal dönüşümlerden de kaynaklanmıştır. 16. yüzyılın sonlarından itibaren Amerika kıtasına ve Uzak Doğu'ya yönelen yeni ticaret yolları, Avrupa'nın ekonomik coğrafyasını önemli ölçüde değiştirmiştir. Bu yeni rotalar, Atlantik Okyanusu kıyısında bulunan limanların önemini artırırken, Akdeniz'in ve dolayısıyla İtalya'nın geleneksel ticaret merkezi olarak oynadığı rolü giderek zayıflatmıştır. Ticari eksendeki bu kayma, iktisadi faaliyetlerin odağını Kuzey Denizi çevresine taşımış ve Akdeniz havzasında uzun süredir devam eden ekonomik üstünlüğü sonlandırmıştır. Kuzey Avrupa'ya kayan iktisadi ağırlık, bu bölgedeki ülkelerin üretim kapasitelerini artırmalarını zorunlu kılmıştır. Kuzey Avrupa'daki yoğun ticaret hacmi ve artan mal talebi, üretim süreçlerini daha verimli hale getirecek teknolojilerin geliştirilmesini de

[34] Korkut Boratav, **Türkiye İktisat Tarihi 1908-1985**, İstanbul: Gerçek Yayınevi, 1998, s.26.
[35] Pamuk, **Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi: Büyüme, Kurumlar ve Bölüşüm, s.**159.

teşvik etmiştir. Özellikle tarım ve sanayi alanlarında yaşanan yenilikler, ekonomik dinamizmin bu bölgeye kaymasına yol açmıştır. İngiltere, Fransa ve Hollanda gibi ülkeler, bu süreci etkin bir şekilde yöneterek sanayileşmenin öncüsü olmuş ve ekonomik liderliklerini pekiştirmişlerdir. İtalya'nın bu anlamda geri kalışında geleneksel üretim yapılarının yeniliklere karşı direnç göstermesi, siyasi parçalanmışlık gibi iç dinamikler de önemli rol oynamıştır[36].

18. yüzyıla gelindiğinde İtalya'da nüfusun %80'inden fazlası tarımsal faaliyetlerde istihdam edilmekteydi. Ancak tarımsal üretim, büyük ölçüde geleneksel yöntemlere dayanmakta, verimlilik oldukça düşük seviyelerde kalmaktaydı. Sanayi sektörü ise henüz el zanaatları düzeyinde kalmış olmakla birlikte üretim sürecinde büyük ölçekli fabrikalaşma ve teknolojik yeniliklerin etkisi görülmemekteydi. Ticari faaliyetler sınırlı bir çerçevede ilerlemekteyken, bankacılık ve kredi mekanizmalarının yetersizliği de iktisadi büyümenin önünde önemli bir engel oluşturmaktaydı. Öte yandan, bu dönemdeki iktisadi durgunluk yalnızca İtalya'ya özgü bir olgu değildi. Aynı dönemde Avrupa'nın başka bölgelerinde de benzer ekonomik problemler gözlenmekteydi. Özellikle İskandinavya bölgesi ile birlikte İspanya, Portekiz, Almanya ve Avusturya gibi ülkeler, İngiltere'nin 18. yüzyılın sonlarında gösterdiği ekonomik canlılıktan ve sanayi devrimini tetikleyen yapısal dönüşümlerden yoksundu. İngiltere ise, bu dönemde tarımsal verimliliğin artması, ticaret ağlarının genişlemesi, girişimci ruhun canlanması ve teknolojik yeniliklerin üretime entegre edilmesi gibi unsurları bir araya getirerek ekonomik büyümesini sürdürmüştür. Sanayileşme süreci, İngiltere'nin öncülüğünde Avrupa'da başlamış, bu süreç bazı bölgeleri ekonomik dönüşümün merkezine taşırken, diğer bölgeleri ise ekonomik ve sosyal geri kalmışlıkla karşı karşıya bırakmıştır. Bu bağlamda, sanayileşme dinamiklerinden uzak kalan İtalya gibi diğer Avrupa ülkeleri, iktisadi anlamda İngiltere'ye kıyasla daha yavaş bir ilerleme göstermiştir[37].

Avrupa'nın iktisadi olarak geri kalmış bölgeleri, 18. yüzyılın sonlarına doğru büyümeyi yakalama çabalarında çeşitli yapısal sorunlarla mücadele etmek zorunda

[36] Shepard B. Clough, **The Economic History of Modern Italy**, New York: Columbia University Press, 1964, s.2.
[37] **A.e**., s.2.

kalmıştır. İlk olarak, bu ülkelerin tarıma dayalı ekonomilerinde toprak verimliliğinin düşüklüğü ve feodal sistemin kalıntıları iktisadi gelişmeyi yavaşlatan etkenler olarak öne çıkmıştır. İkinci olarak ise, sanayileşmenin başlangıç aşamasında gerekli olan sermaye birikimi ve girişimcilik kültürü bu bölgelerde yeterince gelişmemiş bulunmaktaydı. Bankacılık ve finans sistemlerinin zayıflığı, sanayi yatırımlarını destekleyecek kredi imkanlarının sağlanamaması sonucunu doğurmuş; bu da iktisadi büyümeyi sekteye uğratmıştır. Ticaretin ise genellikle yerel ve bölgesel düzeyde kalması, uluslararası pazarlara entegre olma kapasitesini sınırlamıştır. İngiltere ve Atlantik ötesindeki kolonileri gibi sanayileşmenin öncü bölgeleri ile kıyaslandığında, İtalya ve diğer Avrupa ülkeleri, iktisadi dönüşümün hızına ayak uydurmakta zorlanmışlardır. İngiltere'nin gösterdiği tarımsal dönüşüm ve sanayileşme hamleleri diğer ülkeler için bir model teşkil etse de coğrafi, siyasi ve kültürel faktörler bu ülkelerin dönüşüm süreçlerini önemli ölçüde etkilemiştir. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Avrupa, iktisadi büyüme ve sanayileşme açısından önemli dönüşümler yaşarken de bu gelişim süreçleri bölgesel düzeyde farklılıklar göstermiştir. Siyasi, coğrafi, doğal kaynaklar ve insan sermayesi gibi faktörler, her bölgenin sanayileşme dinamiklerini ve hızını büyük ölçüde etkilemiştir. Almanya, özellikle 1870 sonrası dönemde dikkate değer bir sanayi atılımı gerçekleştirmiştir. Bu hızlı ekonomik büyümenin temelinde zengin kömür ve demir yatakları gibi doğal kaynakların etkin kullanımı ve en yeni mekanize üretim tekniklerinin hızla benimsenmesi yatmaktaydı. Almanya, sanayi altyapısını güçlendirerek, demiryolu ağlarının yaygınlaşmasını sağlamış ve ağır sanayi alanında lider bir konuma yükselmiştir[38].

İskandinav ülkeleri, 19. yüzyılda daha yavaş fakat istikrarlı bir iktisadi gelişim göstermiştir. Bu büyüme, ağırlıklı olarak tarım ve ormancılık sektörlerinden elde edilen sermayeye dayanmakta; doğal demir kaynaklarının işlenmesi ve verimli kullanımıyla desteklenmekteydi. Bunun yanı sıra, yüksek eğitim seviyesine sahip bir iş gücü, bölgenin iktisadi yapısının sürdürülebilir ve dengeli büyümesini sağlamıştır. Avusturya İmparatorluğu sınırları içerisinde de sanayileşme süreci bölgesel farklılıklar göstermiştir. Bazı sanayi merkezlerinde mekanize üretim teknikleri benimsenmiş ve

[38] **A.e**., s.3.

belirli sektörlerde modernleşme sağlanmıştır. Ancak bu dönüşümler sınırlı bir alanda kalmış; imparatorluğun geniş ve çok uluslu yapısı nedeniyle ekonomik entegrasyon ve büyük ölçekli dönüşümler gerçekleştirilememiştir. Avusturya, sanayileşme sürecinde, Batı Avrupa'nın öncü sanayi ülkelerinin gerisinde kalmıştır[39]. İspanya ve Portekiz de 19. yüzyılın sanayi devrimi süreçlerine uyum sağlamakta güçlük çeken bölgeler arasında yer almıştır. Yetersiz altyapı yatırımları, düşük sermaye birikimi ve teknolojik dönüşüm eksikliği, bu ülkelerin iktisadi büyümesini kısıtlamıştır. Tarımsal ekonomiye dayalı yapıları ve politik istikrarsızlık, sanayileşmenin gecikmesine neden olmuş ve İber Yarımadası, Batı Avrupa'daki gelişim dinamiklerine ayak uyduramamıştır[40].

İtalya ise 1860'lardan 1890'lara kadar süren uzun bir hazırlık dönemi sonrasında sanayileşme yoluna girebilmiştir. Bu süreçte İtalya, siyasi birlik sağlama çabaları ve tarıma dayalı ekonomik yapının dönüşümüyle uğraşmıştır. Ancak bu hazırlık dönemi sonrası İtalya, iktisadi büyüme için gerekli altyapıyı inşa ederek sanayide ilerleme kaydetmeye başlamıştır. Özellikle İtalya'nın kuzeyi, kalkınmanın merkez üssü haline gelirken güney bölgeler ise iktisadi açıdan geri kalmaya devam etmiştir. İtalya'nın kuzey bölgeleri, bu dönemde üretim kapasitelerini artırarak iktisadi potansiyellerini genişletmiş ve sanayileşmiş Avrupa ülkeleriyle daha yoğun ticari bağlar kurmaya başlamıştır. Söz konusu dönemde, ham ve işlenmiş ipek İtalya'nın önemli ihraç kalemlerinden biri haline gelmiş ve başta Fransa, İngiltere, Almanya ve İsviçre'deki dokuma ve iplik fabrikalarının hammadde ihtiyacını karşılamaya başlamıştır. İpek ticaretinin artması, İtalya'da tarıma dayalı üretim faaliyetlerinin ticarileşmesini hızlandırmış ve özellikle kuzeydeki Lombardiya ve Piyemonte gibi bölgelerde ekonomik dinamizmi artırmıştır. 19. yüzyılın ortalarında İtalya'nın bu bölgelerinde yaklaşık 700-800 iplik fabrikası bulunmaktaydı. Bu fabrikaların çoğu buhar gücüyle çalışmakta ve yaklaşık 150 bin kişiye istihdam sağlamaktaydı. İşçilerin büyük bir kısmı köylülerden oluşmakta olup, ipek işçiliği mevsimlik bir faaliyet olarak yürütülmekteydi. Fabrikalar, genellikle kırsal alanlara dağılmış küçük atölyelerden

[39] David Turnock, **Eastern Europe An Historical Geography 1815-1945**, Londra: Taylor & Francis, 2002, s. 42.
[40] Clough, **a.g.e**., s.3.

oluşmakta ve basit makinelerle faaliyet göstermekteydi. Bu fabrikalar, sanayi işçiliği açısından önemli bir eğitim alanı niteliği de taşımaktaydı. Söz konusu atölyelerde deneyim kazanan işçiler, ilerleyen süreçte diğer endüstriyel alanlarda da çalışmaya başlamaktaydılar. İplik üretimi aynı zamanda sermayedar toprak sahipleri ve bankerlerin tarım dışındaki iktisadi faaliyetlere yönelmelerine de olanak sağlamıştır. Ayrıca ipek ticareti, İsviçreli ve Alman iş insanlarını yatırım amaçlı olarak Kuzey İtalya'ya çekmiştir. Bu girişimciler, İtalya'nın sanayileşme sürecinde önemli bir rol üstlenmişlerdir. İpek üretiminin gelişimi, sanayileşme için gerekli ekonomik koşulların oluşmasına önemli bir katkıda bulunmuş ve bu nedenle 19. yüzyılda İtalya'nın iktisadi kalkınmasında "öncü sektör" olarak kabul edilmiştir. Birinci Dünya Savaşı öncesi yaklaşık bir asır boyunca ipek, İtalya'nın en önemli ihraç ürünü olmuş ve ülkenin toplam ihracatının yaklaşık üçte birini oluşturmuştur[41].

1861 yılı itibariyle siyasi birliğini kuran İtalya'nın iktisadi hedefleri, ülkenin kalkınmasını sağlayacak stratejik hamleler üzerine inşa edilmiştir. Bu dönemde, özellikle demiryollarının yaygınlaştırılması ve serbest ticaretin teşvik edilmesi büyümenin ve modernleşmenin temel unsurları olarak kabul edilmiştir. Bu görüşler, 1860 sonrası birleşik İtalya'nın ilk hükümetlerinin ekonomi stratejilerini teşkil etmiştir. Bu strateji doğrultusunda, 1861-1876 yılları arasındaki dönemde demiryolu inşaatı önemli bir ivme kazanmıştır. Söz konusu zaman aralığında yılda ortalama 376 km yeni demiryolu hattı inşa edilmiştir. Demiryollarının endüstriyel kalkınma için bir lokomotif görevi üstlenmesi beklenirken, uygulamada bu potansiyel tam anlamıyla gerçekleştirilememiştir. Zira özellikle demiryolu inşaatı için gerekli olan hammadde ve teknoloji neredeyse tamamen yurt dışından ithal edilmekteydi. Çivi, motor, vagon ve köprü yapımı için gerekli demir ve çelik ürünleri, İtalya'daki yerli sanayi altyapısının yetersizliği nedeniyle büyük ölçüde dış kaynaklardan sağlanmaktaydı. Bu durum, iktisadi kalkınmanın temel araçlarından biri olarak öngörülen demiryolu projelerinin yerli sanayiye doğrudan bir katkı sunmasını engellemiştir. Ayrıca, demiryolu projelerini yürüten şirketlerin büyük çoğunluğu da İtalyan olmayan

[41] Luciano Cafagna, "The Industrial Revolution in Italy 1830-1914", **The Fontana Economic History of Europe: The Emergence of Industrial Societies-1**, Editör: Carlo M. Cipolla, Glasgow: Fontana/Collins, 1975, s.281.

firmalardı. Bu firmalar kısa vadeli kâr elde etmeyi amaçlayan ticari stratejiler izledikleri için doğal olarak İtalya'da teknoloji ve sanayi altyapısının gelişimine destek olmak gibi bir öncelikleri bulunmamaktaydı. Diğer yandan, İtalya'daki yerli demir-çelik sanayisinin eksikliği de sanayi temelli bir ekonomik büyümenin önündeki en büyük engellerden biriydi. Ülkedeki taş kömürü gibi sanayileşmenin temel enerji kaynağı olan hammaddelerin yetersizliği, yerli sanayinin gelişimini ciddi ölçüde sınırlandırmıştır. Taş kömürü kaynaklarının sınırlı olması, demir-çelik üretiminde dışa bağımlılığı artırmış ve sanayi altyapısının inşasını daha maliyetli hale getirmiştir[42].

İtalya'nın birleşme sürecinin ardından ortaya koyduğu politika, Avrupa'nın ekonomik açıdan daha gelişmiş ülkeleriyle ticari ilişkileri güçlendirme hedefi doğrultusunda geliştirilmiştir. Bu stratejiye yönelik ortaya konan uygulamalar doğal olarak serbest ticaret ilkesi üzerine inşa edilmiştir. Bu yaklaşım, İtalya'nın tarıma dayalı ekonomik yapısının ve ülkenin mevcut koşullarının da bir yansımasıydı. Nitekim birleşme sonrası ilk yirmi yılda tarımsal üretim, gayrisafi milli hasılanın yaklaşık %60'ını oluşturacak bir şekilde ekonomide baskın bir role sahip olmuştur. Bu dönemde sanayinin gayrisafi milli hasıla içindeki payı ise %20 olarak kaydedilmiştir[43].

İpek, zeytinyağı ve peynir gibi tarımsal ürünler İtalya'da ihracat gelirlerinin temelini oluştururken, sanayi ürünleri İtalya'ya yönelik ithalatın büyük kısmını oluşturmuştur. Tarımsal ürün ihracatından elde edilen kazanç, özellikle büyük çiftçiler ve geniş toprak sahipleri için önemli bir avantaj sağlamıştır. Bu gruplar, ülke ekonomisinde olduğu kadar siyasi alanda da güçlü bir konuma ulaşmıştır. Çiftçileri temsil eden çıkar grupları parlamentoda daha güçlü bir temsil gücü bulmuş fakat buna karşılık endüstriyel sahada faaliyet gösteren sınıflar ve ekonomiyi dönüştürmeye yönelik girişimlerde bulunması muhtemel gruplar hem ekonomik hem de politik bakımdan daha zayıf bir konumda kalmışlardır. Sanayicilerin bu dönemdeki başlıca faaliyet alanları pamuk, yün ve demir üretimi gibi sektörlerde yoğunlaşmış ancak bu sektörlerdeki üretim hacmi, Avrupa'nın önde gelen sanayi ülkeleriyle rekabet

[42] **A.e.,** s.288.
[43] Frank J. Coppa, "The Italian Tariff and the Conflict Between Agriculture and Industry: The Commercial Policy of Liberal Italy, 1860-1922", **The Journal of Economic History**, Cilt:30, Sayı: 4, Aralık 1970, s.743.

edebilecek düzeye ulaşamamıştır. İtalya'da sanayinin milli gelirin yarısını oluşturacak bir düzeye ulaşması uzun ve zorlu bir süreç olmuştur. Bu yavaş ilerlemenin temel nedenlerinden biri, İtalyan ekonomisinin başlangıçta görece geri kalmış bir yapıya sahip olmasıydı. Ülke, ekonomik kalkınmanın ön koşulu olan yollar, okullar ve kamu binaları gibi temel altyapıya ciddi şekilde ihtiyaç duymaktaydı. Bununla birlikte, üretim tesislerine yatırım yapacak yeterli sermayenin bulunmaması bu süreci daha da yavaşlatmıştır. Ayrıca, İtalya'nın büyük bir nüfusa ve ucuz iş gücüne sahip olması, iş gücünü makinelerle ikame etme gerekliliğini azaltmıştır. İş gücünün kıt olduğu ekonomilerde makineleşme bir zorunluluk olarak ortaya çıkarken, İtalya'da emeğin bol ve maliyetinin düşük olması, bu tür bir dönüşüm için gerekli teşviğin oluşumunu engellemiştir. Dolayısıyla bu faktörler bir araya gelerek İtalya'nın sanayileşme sürecinin Kuzey Avrupa ülkelerinden daha uzun sürmesine neden olmuştur. İtalya'nın bu dönemdeki hızlı nüfus artışı da ülkenin ekonomik ve toplumsal yapısında önemli sorunlara yol açmıştır. Hızlı nüfus büyümesi, iş gücü için kabul edilebilir düzeyde ücretli istihdam olanaklarının yetersiz kalmasına neden olmuştur. Bu durum, kırsal bölgelerden kentlere yönelik büyük ölçekli göç dalgalarını tetiklemekle kalmamış, aynı zamanda birçok kişinin ülkeyi tamamen terk etmesiyle de sonuçlanmıştır. Yurt dışına kalıcı olarak göç eden İtalyanların sayısı oldukça yüksek seviyelere ulaşmıştır. Bu ortamda 1861 yılı itibariyle 22 milyon olarak hesaplanan İtalyan nüfusunun %38'i tarım sektöründe istihdam edilmekteydi[44].

1880'li yıllar, İtalya'da ekonomi politikaları açısından önemli değişimlerin yaşandığı bir dönem olmuştur. Bu süreçte, iktisadi kalkınmayı desteklemek ve yerli sanayiyi güçlendirmek amacıyla çeşitli önlemler alınmış, serbest piyasacı bir anlayış yerine daha korumacı politikalar devreye sokulmuştur. İlk olarak, 1878 yılında sınırlı ölçekte uygulanan korumacı gümrük tarifeleri, 1887 yılı itibarıyla daha kapsamlı bir şekilde yürürlüğe girmiştir. Bu politikaların temel hedefi, özellikle demir ve makine sektörlerini destekleyerek ekonomik büyümeyi hızlandırmaktı. Devlet bu doğrultuda, stratejik sektörlere doğrudan müdahalede bulunarak sanayileşmeyi teşvik etmiştir. Bu dönemin önemli yasal düzenlemelerinden biri, 1882 yılında kabul edilen ve demiryolu

[44]Giovanni Federico, Paolo Malanima, "Progress, Decline, Growth: Product and Productivity in Italian Agriculture, 1000-2000", **The Economic History Review**, Cilt: 57, Sayı:3 Ağustos 2004, s.449

altyapısına yönelik yatırımları hedefleyen Baccarini Yasası olmuştur. Bu yasa, demiryolu ekipmanlarının üretiminde yerli makineler için özel imtiyazlar sağlamış, böylece yerel sanayiye rekabet avantajı kazandırmıştır[45]. 1885 yılında ulusal tersanelerin desteklenmesi kararlaştırılmış, 1886 yılında ise Terni'de bir demir ve çelik fabrikasının kurulmasıyla sanayi sektöründe önemli bir adım atılmıştır. Bu fabrika, ticaret filosuna yönelik üretim yaparak hem yerel sanayiye hem de deniz taşımacılığına katkıda bulunmuştur. Aynı dönemde, kentleşme ve altyapı projeleri de büyük bir hız kazanmıştır. Büyük şehirlerde kapsamlı inşaat projelerine girişilmiş, bu projeler hem şehirlerin modernleşmesini sağlamış hem de ekonomik canlanmaya katkıda bulunmuştur. Bir diğer önemli gelişme, navlun maliyetlerinde yaşanan düşüş olmuştur. Bu düşüş, özellikle ithal kömür fiyatlarını önemli ölçüde etkilemiştir. Ton başına kömür fiyatları, 1871-1880 yılları arasında ortalama 370 liret seviyesindeyken, 1881-1890 yılları arasında 260 lirete gerilemiştir. Daha spesifik olarak, 1872-1873 yıllarında ton başına 500 liret ile en yüksek seviyesini gören kömür fiyatları, 1886-1888 yıllarında 230 lirete kadar düşmüştür. Bu fiyat gerilemesi, kömür ithalatında çarpıcı bir yükselişe neden olmuştur. 1877-1878 yıllarında yaklaşık 1,3 milyon ton olan kömür ithalatı, on yıl içerisinde kademeli olarak artarak 4 milyon tonun üzerine çıkmıştır[46].

19. yüzyılın sonlarına doğru, tarım dışındaki sektörlere yapılan yatırımların artışı, ekonomide önemli bir dönüşümü de beraberinde getirmiştir. Söz konusu dönemde Kuzey Amerika'dan yüksek miktarlarda yapılan tahıl ithalatı, 1876 yılında tarım krizlerine neden olmuş ve toprağa yapılan yatırımların cazibesini önemli ölçüde azaltmıştır. Bu durum, tarım sektörünün korumacı gümrük politikalarına olan karşıtlığını da zayıflatmış ve sanayi ile tarım çıkarlarının ortak bir noktada buluştuğu yeni bir iktisadi ittifakın oluşmasına katkı sağlamıştır. Böylece, daha yüksek tarifeler hem sanayi hem de tarım için bir çıkış yolu olarak görülmeye başlanmıştır[47]. Bu süreç, yalnızca ekonomik değil, toplumsal bir dönüşümü de beraberinde getirmiştir. İş gücünün daha geniş sektörlere yayılmasıyla ekonomik kaynaklar daha verimli

[45]Clough, **a.g.e.**, s.595.
[46] Cafagna, **a.g.e**., s.293.
[47] Alan Milward, Samuel Berrick Saul, **The Development of the Economies of Continental Europe 1850-1914**, Londra: Routledge, 2012, s.233.

kullanılmaya başlanmış ve gıda maliyetleri önemli ölçüde düşmüştür. Gıda fiyatlarının azalması, işçi sınıfı ve kentleşen nüfus için yaşam maliyetlerini düşürmüş, aynı zamanda sanayileşmeyi destekleyen dinamikleri güçlendirmiştir. 1880'de İtalya'nın zorunlu para sistemi olan "corso forzoso" sisteminin yürürlükten kaldırılmasıyla birlikte ise özellikle Fransa'dan gelen yabancı sermaye akışı İtalya'nın sanayi yatırımlarını artırmasına olanak tanımıştır. Bu sermaye akışı, tarım dışı sektörlerin modernleşmesine de önemli ölçüde katkıda bulunmuştur. Özellikle altyapı projeleri, enerji sektörü ve ağır sanayi yatırımları, uluslararası finansmanla desteklenerek İtalyan ekonomisindeki yapısal dönüşümün temel taşlarını oluşturmuştur[48].

Yeni iktisadi koşulların başlangıçta sanayi üretimi üzerinde sınırlı bir etkisi olmuştur. Bu etkinin sınırlı kalışının en büyük nedeni, yeni sermayenin imalat sanayisi yerine şehirlerdeki yatırımlara, özellikle inşaat ve ulaşım gibi kamu hizmetlerine odaklanmasından kaynaklanmıştır. Benzer şekilde, kırsaldan şehirlere göç eden iş gücünün büyük bir kısmı da sanayide istihdam edilmek yerine şehirlerdeki inşaat sektörüne kaymıştır. Bu durum, sanayi üretiminin genel büyüme hızını sınırlamış ve iktisadi dönüşüm sürecini daha çok şehirleşme eksenli bir yapıya yönlendirmiştir. Yerli sanayiyi teşvik etmek amacıyla uygulamaya konulan korumacı politikalar ve devlet desteklerinin etkilerinin henüz hissedilmeye başlandığı 1889-1896 yılları ise uluslararası ekonomik krizin en şiddetli dönemlerinden biri olarak öne çıkmış ve bu kriz, İtalyan ekonomisini derinden sarsmıştır. Özellikle inşaat sektöründe yaşanan çöküş, bankacılık sistemini krizin merkezine yerleştirmiş ve finansal istikrarın bozulmasına neden olmuştur. Bu kriz, ekonomi faaliyetlerinin geneline yayılan bir durgunluğa neden olmuş ve milli sanayi politikalarının beklenen etkilerinin oluşmasını engellemiştir[49].

Tekstil ve özellikle pamuklu dokuma sektörü, yerli sanayi teşviklerinden en istikrarlı ve güçlü yararlanan sektör olmuştur. Diğer sektörlerin aksine, düzenli olarak büyümüş ve 1890'larda yaşanan ekonomik krizden etkilenmemiştir. Bu başarının temelinde, gümrük koruması, bağımsız finansman yapısı ve girişimcilerin dış pazarlardaki etkinliği gibi faktörler yer almıştır. Gümrük koruması, yerel pazarı

[48] Cafagna, **a.g.e**., s.293.
[49] **A.e**., s.294

koruyarak sektörün büyümesine olanak tanımış, bağımsız finansman kaynakları ise krizlere karşı dayanıklılık sağlamıştır. 1878'de getirilen gümrük vergileri, pamuklu dokuma sektöründe hızlı bir büyümeyi tetiklemiştir. Ancak, aynı etki demir ve çelik gibi sektörlerde görülmemiştir. Ekonomik kriz, büyük bankaları ve inşaat sektörünü ciddi şekilde etkilerken, pamuklu dokuma sektörü ihracata yönelmiş ve Güney Amerika gibi uzak pazarlarda başarı sağlamıştır. Bu dönemde, İtalya'nın kuzeyindeki pamuklu dokuma sanayisi, ülkenin en önemli orta ölçekli girişimcilik merkezlerinden biri haline gelmiştir. 19. yüzyılın son çeyreğinde, İtalya'nın pamuk sanayisinde kayda değer bir büyüme yaşanmıştır. 1876 yılında bu sektörde faaliyet gösteren 627 fabrikada toplam 52 bin işçi çalışırken, 1900 yılına gelindiğinde fabrika sayısı 727'ye, işçi sayısı ise 135 bine yükselmiştir. Bu büyüme, bağımsız zanaatkarların atölyelerinin kademeli olarak fabrikalara evrilmesiyle yakından ilişkili şekilde gerçekleşmiştir. Fabrikasyon üretime geçiş, sektörel dönüşümün temel dinamiklerinden biri olmuş ve sanayileşmenin hız kazanmasına katkıda bulunmuştur. Ancak, 1900 yılı itibarıyla faaliyet gösteren 727 fabrikadan yalnızca 18'i anonim şirket statüsündeydi. Sektördeki büyüme yalnızca fabrika ve işçi sayısındaki artışla sınırlı kalmamış, aynı zamanda üretim kapasitesinde de önemli bir gelişim yaşanmıştır. 1876 yılında 745 bin olan toplam iğlik sayısı, 1900 yılına gelindiğinde 2 milyon 100 bine ulaşmıştır. Benzer şekilde, tezgâh sayısı 26 bin 800'den 78 bin 306'ya çıkmış ve bu tezgahların 60 bin 722'si mekanize edilmiştir. Pamuk üretiminin toplam değeri 1876'da 51 milyon liret düzeyindeyken, 1900 yılında bu rakam 304 milyon lirete yükselmiştir. İşçi başına üretim değeri ise aynı dönemde 940 liretten 2 bin 250 lirete çıkmıştır. Tekstildeki bu gelişmelerin etkisi yalnızca yerel piyasayla sınırlı kalmamış, İtalya'nın dünya pamuk piyasasındaki konumunu da güçlendirmiştir. 1880 yılında dünya pamuk tüketiminin yalnızca %1,25'ini gerçekleştiren İtalya, 1900-1901 döneminde bu oranı %3,51'e yükseltmiştir[50].

Bu dönemde dikkat çekici bir şekilde İtalyan ekonomisinin yeni koşullarından en fazla yararlanan sektör, demir ve çelik endüstrisi değil, makine sektörü olmuştur. Ancak bu gelişimin ardında yatan temel dinamik, gümrük vergileri gibi korumacı politikalar değil, daha kapsamlı iktisadi ve endüstriyel faktörler olmuştur. Milli

[50] **A.e**., s.296

sanayinin kalkınmasını desteklemek amacıyla büyük ölçekli demiryolu altyapı projeleri için verilen büyük siparişler, Milano ve Torino gibi Kuzey İtalya'nın sanayi merkezlerindeki kentsel tramvay ağlarının kurulması için gerçekleştirilen yatırımlar ve tekstil endüstrisinin büyümesine paralel olarak bu sektördeki makineleşmeye hız verilmesi bu süreçte önemli rol oynamıştır. Orta ölçekli işletmelerin büyüme eğiliminde buhar gücüyle çalışan makinelerin kritik bir gereksinim haline gelmesi de yine makine sektörünün yükselişinde belirleyici bir etken olmuştur. Özetle İtalyan makine endüstrisinin gelişiminde devlet talebi önemli rol oynamıştır. Zira 1896-1908 yılları arasında makine endüstrisine olan toplam talebin üçte biri devlet yatırımları tarafından gelmiştir[51].

1895 ile 1914 yılları arasında, İtalya'da elektrik altyapısına yönelik de önemli yatırımlar yapılmıştır. Bu süreçte enerji tesislerine yönelik toplam yatırım miktarı 1 milyar lirete ulaşmıştır. Bu yatırımlar, dönemin sabit sermaye harcamalarının yaklaşık %4'ünü oluşturmuştur. 1914 yılı itibarıyla bu yatırımların sonucu olarak, toplam enerji üretim kapasitesi 1 milyon 150 bin kilovata ulaşmıştır. Bu kapasitenin 850 kilovatlık kısmı hidroelektrik kaynaklıydı. Ayrıca yıllık toplam enerji üretimi 2 milyar 575 milyon kilovatsaat düzeyine çıkmıştır. Hidroelektrik enerjinin yükseliş gösteren bu üretimi öncelikli olarak sanayi sektörüne hizmet etmek üzere planlanmıştır. Bu dönemde, üretilen hidroelektrik enerjinin en büyük kısmı tekstil endüstrisi tarafından tüketilirken, makine endüstrisi ikinci sırada yer almıştır. Ancak demir ve çelik endüstrisinin elektrik enerjisi tüketimi görece düşük seviyelerde kalmıştır[52].

19. yüzyılın sonlarına doğru demir-çelik endüstrisi, İtalyan sanayisinin dönüşüm sürecinde önemli bir rol oynamıştır. Özellikle demiryolu projeleri, demir ve çelik endüstrileri gibi ağır sanayinin büyümesinde etkili olmuştur[53]. 1895 yılı itibariyle İtalya'da çelik üretimi, toplam demir-çelik üretiminin yalnızca yaklaşık dörtte birini oluşturmaktaydı. Üretim faaliyetleri büyük ölçüde demir ağırlıklı olarak sürdürülmüş ve çelik üretimi oldukça sınırlı bir düzeyde kalmıştır. Yıllık üretim 200 bin tonu ancak

[51] Stefano, Fenoaltea, "Public Policy and Italian Industrial Development, 1861-1913", **The Journal of Economic History**, Cilt:29, Sayı:1, Mart 1969, s.178.
[52] Cafagna, **a.g.e**., s.311.
[53] Stefano, Fenoaltea, "Italy", **The Economic Development of Italy Since 1870**, Editör: Giovanni Federico, Aldershot: Edward Elgar Publication, 1994 s.450.

aşabilmekteydi. Bu durumda İtalya, sanayi modernleşmesinde diğer sanayileşmiş Avrupa ülkelerinin gerisinde kalmıştır. Ancak özellikle Birinci Dünya Savaşı öncesine gelindiğinde, İtalya çelik üretiminde ilerleme kaydetmiştir. 1913 yılı itibariyle çelik üretimi 933 bin tona ulaşmış, dökme demir üretimi ise 427 bin ton olarak kaydedilmiştir. Ancak ham demir üretimi yıllık 193 bin ton gibi oldukça düşük bir seviyede kalmıştır. En önemli sorun ise, çelik endüstrisinin maliyetlerinin gümrük duvarıyla korunmayan sektörler tarafından karşılanmasıydı. Özellikle de bu maliyetin büyük bir kısmı makine endüstrisi üzerinde ağır bir yük oluşturmuştur. İtalya, çelik üretimini belirli bir ölçüde artırmayı başarmış olsa da çeliğin sanayide ve ekonomide etkin bir şekilde kullanımını sağlamakta yine gelişmiş Avrupa ülkelerine kıyasla yetersiz kalmıştır[54].

Her ne kadar İngiltere ve Almanya gibi ülkelerin gerisinde kalmış olsa da 20. yüzyılın başlarında İtalya, hem ileri düzeyde bir sanayi altyapısı inşa etmiş hem de gelişmişlik bakımından küresel ölçekte kayda değer bir konum elde etmiştir. İtalya erken sanayileşmiş ülkelerin izinden giderek sanayileşme sürecini daha geç tamamlayan ülkeler kategorisinde yer almıştır. Siyasi birliğini sağlamakta ve sanayileşmekte geç kalan bir ülke olarak İtalya, sömürgecilikte de diğer Avrupa güçlerine kıyasla geç kalmıştır. 19. yüzyılın ikinci yarısında İtalya, siyasi birliğini sağlamasıyla birlikte sömürgeci bir arayış içerisine girmiştir. Bu dönemde kendisini "merkez" bir ülke olarak tanımlayan İtalyan dış politikasının emperyalist ilgisi "yarı-çevre" olarak gördüğü Osmanlı İmparatorluğu'nun kontrolü altındaki bölgelere yönelmiştir. İtalya, bölgesel hedeflerini gerçekleştirebilmek için özellikle Akdeniz çevresinde etkili olmayı öncelikli bir hedef olarak belirlemiştir. Akdeniz, İtalyanlar için stratejik bir öneme sahip olmuştur zira bu bölgedeki hâkimiyet hem İtalya'nın dış politikadaki gücünü artıracak hem de diğer sömürgeci güçlerle rekabet için sağlam bir temel oluşturacaktı. Ancak İtalya, o dönemde Fransa, İngiltere ve Almanya gibi güçlü sömürgeci devletlere kıyasla daha zayıf bir konumda bulunmaktaydı[55].

[54] Cafagna, **a.g.e**., s.312.
[55] Richard Bosworth, **Italy, the Least of the Great Powers: Italian Foreign Policy Before the First World War**, New York: Cambridge University Press, 1979, s.10.

Siyasi birliğini sağlamış olarak sömürge yarışına dahil olmak isteyen İtalya, tarihsel mirasına dayanarak kendisini Roma İmparatorluğu, Papalık, Venedik ve Cenova gibi önemli devletlerin varisi olarak görmekteydi. Bu tarihsel miras, İtalyanların siyasi söyleminde de emperyal arzularını meşrulaştırmak için önemli bir dayanak olarak kullanılmıştır. İtalya, bu geçmişe atıfta bulunarak, Akdeniz çevresindeki bölgeler üzerinde hak iddia etmiş ve bu bölgeleri yeniden İtalyan etkisi altına almayı amaçlamıştır. İtalya'nın bu hedefleri, dönemin büyük güçleriyle olan siyasi dengeleri yakından takip etmesini gerektirmiştir. Bu bağlamda İtalya, 1882 yılında Almanya ve Avusturya-Macaristan ile Üçlü İttifak'ı imzalayarak, Avrupa'daki güçler dengesi içinde kendine bir yer edinmeye çalışmıştır. 1887'de bu ittifakın yenilenmesi sırasında, İtalya'nın Anadolu kıyıları ve Ege adaları üzerindeki emelleri açık bir şekilde ifade edilmiştir. Bu, İtalya'nın Osmanlı toprakları üzerindeki emellerini somutlaştıran önemli bir adım teşkil etmiştir. İtalya, yalnızca Almanya ve Avusturya-Macaristan ile ittifak yapmakla kalmamış, aynı zamanda İngiltere ile de diplomatik ilişkilerini güçlendirmeye çalışmıştır. 1887'de İngiltere ile yapılan bir anlaşma, İtalya'nın Ege Denizi'ndeki statükonun bozulması durumunda İngiltere'nin desteğini almasını sağlamıştır. Böylece İtalya hem Almanya'nın hem de İngiltere'nin desteğini alarak, bölgede daha etkili bir güç olma yolunda ilerleme kaydetmiştir[56].

İtalya, belirlediği bu stratejik prensipler çerçevesinde Trablusgarp'ı ele geçirerek etkin bir şekilde yerleşmiştir. Bu süreçte, İstanbul'a yeni elçi olarak gönderilen Camillo Garroni İtalya'nın Doğu Akdeniz'deki siyasi ve iktisadi çıkarlarını korumayı öncelikli hedef olarak belirlemiş, Dışişleri Bakanı Antonino San Giuliano da İtalya'nın Doğu'daki bölgesel politikalarını şekillendiren kapsamlı bir strateji geliştirmiştir. Bu program, İtalya'nın Doğu Akdeniz'deki etkisini artırmayı ve bölgedeki çıkarlarını korumayı hedeflemiştir. San Giuliano bu programın ötesine geçerek, 22 Ocak 1913 tarihinde Başbakan Giovanni Giolitti'ye sunduğu bir rapor ile İtalya'nın Osmanlı İmparatorluğu topraklarına yönelik izleyeceği yeni politikaların temellerini detaylandırmıştır. Dışişleri Bakanı, imparatorluk topraklarının yakın gelecekte yaşanabilecek olası bir savaş sırasında Avrupa'daki topraklarını

[56] Mevlüt Çelebi, "Millî Mücadele Döneminde Türk-İtalyan İlişkileri", **Belleten**, Cilt:62, Sayı:233, Nisan 1998, s.157.

kaybedeceğini öngörmüş ve olası bir çöküş veya toprakların paylaşılması gibi bir senaryonun gündeme gelmesi durumunda, İtalya'nın bu süreçte mutlaka söz sahibi olması gerektiğini vurgulamıştır. Bu bağlamda, İtalya'nın politik yaklaşımı yalnızca Doğu Akdeniz'deki çıkarlarını korumaya yönelik değil, aynı zamanda Osmanlı topraklarının gelecekteki bölüşümünde güçlü bir konum elde etmeye odaklanmış bir stratejiye dayanmıştır. Söz konusu strateji doğrultusunda başta Antalya olmak üzere Güneybatı Anadolu, İtalyan etkisi ve faaliyetlerinin yoğun olarak hissedildiği bir bölge haline gelmiştir. Balkan Savaşları sırasında Osmanlı Devleti'nin toprak kayıpları, İtalya'nın bölgedeki hareket kabiliyetini artırarak daha geniş bir nüfuz alanı elde etmesine olanak sağlamıştır. Bununla birlikte, İtalyan işgali altındaki Oniki Ada'nın Anadolu'ya olan coğrafi yakınlığı, bölgenin stratejik önemini daha da artırmıştır[57].

Anadolu, sadece stratejik konumuyla değil, aynı zamanda sahip olduğu doğal zenginliklerle de İtalya için önemli bir cazibe merkezi olmuştur. Bölgenin zengin taşkömürü ve linyit yatakları, tarıma uygun geniş ve verimli toprakları, ılıman iklimi, pamuk tarlaları ve bitki çeşitliliği İtalyanların ilgisini çekmiştir. Bu kaynaklardan yararlanmayı hedeflemekle birlikte İtalya bölgeyi aynı zamanda işçilerinin gönderilebileceği uygun bir alan olarak görmüştür. Bunların yanı sıra, Anadolu'nun Roma İmparatorluğu topraklarının bir parçası olması, İtalya için tarihsel ve kültürel bir bağ oluşturmuştur. İtalyanlar, Anadolu üzerindeki hak iddialarını bu tarihsel bağlarla meşrulaştırmaya çalışmış ve bölgeye hâkim olmanın atalarının izlerini yeniden takip etmek anlamına geleceğini savunmuşlardır. Anadolu, İtalyan siyaseti için hem bir hedef hem de bir sembol haline gelmiş ve bu durum bölge üzerindeki İtalyan faaliyetlerinin kapsamını ve derinliğini artırmıştır. İtalya, Anadolu'da siyasi ve iktisadi nüfuz elde etmek amacıyla 1913 yılında Antalya'da bir konsolosluk açmış ve bu bölgeye yönelik çeşitli projeler hayata geçirmiştir. Bu süreçte, 1913 ve 1914 yıllarında bir arkeoloji heyeti bölgede incelemeler yapmış, kültürel ve tarihi öğelere yönelik çalışmalar gerçekleştirmiştir. İtalya'nın bu stratejisi, sadece diplomatik veya kültürel faaliyetlerle sınırlı kalmamış, aynı zamanda ekonomi alanında da kendisini göstermiştir. Bu amaç doğrultusunda İtalyanlar, İzmir ve Kudüs'te Roma Bankası'nın şubelerini açmışlardır. Bu adımlar, İtalya'nın Osmanlı topraklarında iktisadi varlığını

[57] **A.e**., s.158.

güçlendirme ve bölgedeki ticaret üzerinde etkin olma stratejisinin bir parçasını oluşturmuştur. Tüm bu faaliyetlerin ardından, İtalyanlar 10 Ekim 1913 tarihinde Osmanlı Hükümetinden bir demiryolu inşa imtiyazı da elde etmişlerdir. Ancak, Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesi nedeniyle bu projeyi hayata geçirememişlerdir[58].

Birinci Dünya Savaşı'nın öncesinde İtalya ve Osmanlı İmparatorluğu arasındaki ticaret genel olarak İtalyan ve gayri-müslim Osmanlı tebaasından tüccarlar tarafından yürütülmüştür. 24 Mart 1885 tarihinde İstanbul'da kurulan ve İtalyan devletinin himaye ettiği İtalyan Ticaret Odası da iki ülke arasındaki ticaret ağı açısından önemli bir köprü vazifesi görmüştür. Öte yandan bu Ticaret Odası, İtalya'nın güney köylerinden Osmanlı topraklarına işçi göçü vermeye başladığı bir dönemde kurulmuştur. Bu nedenle, yurtdışında kurulan İtalyan Ticaret Odalarının faaliyet gösterdikleri ülkelerle ticari bağları kuvvetlendirmek kadar bu göçmen İtalyan toplulukların İtalya ile kültürel ve iktisadi bağlarını koruma amacı da ön planda olmuştur. Bu anlamda, İtalya dışında kurulan ilk İtalyan Ticaret Odası 1883 yılında Uruguay'ın başkenti Montevideo'da kurulmuştur. Osmanlı'nın başkenti İstanbul'da ise bundan 2 yıl sonra İtalyan ticari çıkarlarını koruma temel amacıyla faaliyetlerine başlamıştır[59]. 24 Ağustos 1900 tarihinde ise bir diğer İtalyan Ticaret Odası, İtalya'nın İzmir Konsolosu Barone Acton ve Barone Enrico Aliotti'nin girişimleriyle İzmir'de kurulmuştur[60].

Oda'nın tüzüğüne göre resmi amacı, Türk topraklarına yapılan ihracatın artırılması ve İtalya'nın iktisadi genişlemesini desteklemektir. Bunun yanında Oda; İtalyan tüccar ve sanayicilere Türk pazarında çok satan malların listelerini hazırlayıp

---

[58] Bosworth, **a.g.e**., s.310.

[59] Francesco Pongiluppi, "La Colonia Italiana di Costantinopoli attraverso gli articoli de La Rassegna Italiana: Organo degl'interessi italiani in Oriente", **Imperia. Lo spazio mediterraneo dal mondo antico all'età contemporanea**, Ed: Giampaolo Conte, Fabrizio Filioli Uranio, Valerio Torreggiani, Francesca Zaccaro, Rome, Italy: New Digital Frontiers, 2016, s. 225.

[60] **La Rassegna Italiana: Organo degl'Interessi Italiani in Oriente**, İstanbul: Camera di Commercio Italiana, Sayı: 37, Yıl: 1900, s.236; Aliotti ailesi, 1820 yılında Sakız'dan İzmir'e taşınmış büyük bir aileydi. İzmir'de doğan ve o zamanlar Floransa'nın Konsolosu olan Antonio Aliotti'nin oğlu Enrico Aliotti (1852-1912), kuru üzüm ve incir ihracatı yapan "Aliotti Biraderler" firmasının bir ortağıydı. Ayrıca, İzmir Rıhtımlar Şirketi'nin yönetim kurulu üyesiydi. Aliotti Biraderler uzun yıllar İzmir'de anason, baklagiller, defne yaprağı, incir, üzüm, kurutulmuş meyveler, pamuk tohumu, tütün ve yumurta gibi ürünlerin ihracatıyla iştigal etmişlerdir. Bkz. Emre Kaplanoğlu, Süleyman Yükçü, Canan Yükçü, "İzmir'in Levanten İşletmeleri", **Sosyal, Beşerî ve İdari Bilimler Alanında Yeni Ufuklar**, Ed: Sinan Sönmez, Ertan Özçoban, Dursun Balkan, Hüseyin Karakuş, Ankara: Gece Kitaplığı, 2019, s. 384.

sunmak, İtalyan ürünlerini ithal edebilecek Türkiye'de yerleşik Türk veya yabancı sanayicilerin listelerini raporlamak, Türk tüccar ve sanayicilere İtalyan pazarında, İtalyan tüccar ve sanayicilere ise Türk pazarında onları temsil edebilecek acenteler önermek, değerleme ve nakliye gibi konularda destek vermek, üyelerine Türk veya İtalyan mahkemelerinde kendilerini temsil edecek avukatların seçiminde rehberlik etmek, üyelerden talep geldiği takdirde iş yapacakları şirket hakkında bilgi temin etmek, üyelerin çıkarları doğrultusunda borçluların izini sürüp bu borçları üyeler adına tahsil etmek, anlaşmazlıkları veya ticari uyuşmazlıkları arabuluculuk ya da tahkim yoluyla çözmek, Türk ve İtalyan ürünlerinin karşılıklı olarak numunelerinin gönderilmesini sağlamak yoluyla tanıtımlarına katkı sunmak, talep eden tüccar ve sanayicilere teknik ve istatistiki veri sağlamak, talep edilen her türlü mali bilgileri paylaşmak, üyelerinden herhangi birinin gümrük, nakliye veya sigorta şirketleri ile ilgili bir problem dolayısıyla zarar görebilecekleri bir durum oluştuğunda onların çıkarlarını savunmak, üyelerinin ürünleri ile ilgili mülkiyet patentlerini alabilmelerine yardımcı olmak, taklit ve sahteciliğin önlenmesine çalışmak, açık arttırma ve ihalelerle ilgili duyurularda bulunmak, ticari kaşelerin kimlik doğrulmasını yapmak, mal ekspertiz hizmeti vermek, menşe şahadetnameleri düzenlemek, Türkiye'de ticaretin geliştirilmesi adına görüş bildirmek, İtalya ve Türkiye arasındaki ticareti teşvik etmek ve Oda'nın yayınlarını bütün üyelere ücretsiz olarak dağıtmak gibi görevleri ifa etmiştir[61].

İtalyan Ticaret Odası, İtalyan çıkarlarını korumak olan birincil misyonunun yanında Birinci Dünya Savaşı öncesindeki kapitüler rejim altında aynı zamanda Osmanlı makamları tarafından özellikle gümrük politikaları gibi iç yasal ve iktisadi düzenlemeler konusunda fikirlerine danışılan bir kurum vazifesi görmüştür. Bu anlamda İtalyan Ticaret Odası, 1905 yılında İstanbul'da teşkil edilen ve cumhuriyetin ilanıyla birlikte 1923 yılında lağvedilen Dış Ticaret Delegeleri Birliği'ne 3 temsilci göndermiştir[62]. 1923 sonrası ise ancak ortak çıkarları ilgilendiren konularda fikir alışverişinde bulunulmuştur. Oda'ya üye olabilmek için gerekli şartlar ise; yetişkin bir İtalyan vatandaşı olmak, tüccar ya da bir meslek sahibi olmak, asla iflas etmiş

[61] Pongiluppi, **a.g.e**., 2015, s. 191.
[62] **A.e**., s. 197.

olmamak ve kayıtlı ikametin İtalya'nın İstanbul konsolosluk bölgesi içerisinde olması olarak açıklanmıştır[63]. Türkiye'de cumhuriyetin ilan edilmesinin ardından İtalyan Ticaret Odası faaliyetlerine içerisinde Büyükelçiliğinde bulunduğu eski Venedik Sarayı (Palazzo dei Campetti) binasında devam etmiştir[64].

1.3. Faşizm Yükselirken İtalyan Ekonomisi ve Anadolu'daki İtalyan Faaliyetleri

Muharip veya tarafsız olsun, Birinci Dünya Savaşı bütün ülkeler için çeşitli iktisadi sorunlara neden olmuştur. İtalya da galip blok olan İtilaf Devletleri arasında yer almasına rağmen savaştan ciddi manada yıpranarak çıkmıştır. Savaş zamanı ekonomisinin getirisi olarak ordunun zorunlu ihtiyaçlarının karşılanması adına devlet, üretimi yeniden yapılandırmıştır. Bunun sonucunda, endüstrinin bütün kollarında bir genişleme yaşanmıştır. Savaşın sona ermesiyle ise, devletin üretimi liberalleştirerek hızlıca barış zamanı ekonomisine geçişi sağlaması ve hem iç hem de dış ticareti yeniden organize edebilmesi beklenmiştir. Fakat ekonomik göstergeler İtalya için işleri zorlaştırmıştır. Zira bu dönemde dış borç artmış, İtalyan lireti hızla değer kaybetmiştir. 1918 yılında 1 dolar 7,85 liretken 1920 yılında ortalama 21,19 lirete kadar yükselmiştir. Savaşın başında 2,7 milyar liret olan dış borç, 1923 yılına gelindiğinde 34 milyar lirete ulaşmıştır. Toplam kamu borcu ise 128 milyarı aşmıştır[65]. Enflasyonla birlikte bütün sosyal sınıfların alım gücü dramatik bir şekilde düşmüş fakat ortaya çıkan zam talepleri ise karşılanamamıştır. Bu durum ülkedeki sosyalist hareketin de yükselişini beraberinde getirmiştir.

---

[63] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** İtalyan Ticaret Odası Tüzüğü, B.359.

[64] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.359, 3 Kasım 1924; İtalyan Ticaret Odası ve 6 Mart 1903 tarihinde Oda'nın başkanlığına seçilmiş olan Isacco Fernandez Mütareke Dönemi'nde Doğu'da İtalyan çıkarlarının bekçisi rolünü üstlenmiş ve Türk-İtalyan ticaret ağı açısından merkezi bir figür olmuştur. Fernandez, uzun yıllar Selanik Bankası'nda yöneticilik de yapmış Türkiye'deki Levanten nüfus içerisinde sevilen bir kişiydi. Oda'nın 1896 itibariyle iki haftada bir yayınlanmaya başlanan "La Rassegna" isimli bir de resmi yayın organı bulunmaktaydı. Dergi, daha sonradan ayda bir yayınlanmak suretiyle faaliyetlerine devam etmiştir. Ağırlıklı olarak ekonomi ile ilgili hadiselere yer verilen bu dergide İtalyan toplumunun kültürel ve sosyolojik meseleleri de ele alınmıştır. Bu dergi, aylık 1000 adet basılmakta, İtalya'daki ve Levant bölgesindeki bütün ticaret ve sanayi odalarına da gönderilmekteydi. Bkz. Pongiluppi, **a.g.e**., 2015, s. 134.

[65] Vera Zamagni, **The Economic History of Italy (1860-1990): Recovery after Decline**, Oxford: Clarendon Press, 2003, s.213.

1919 yılında göreve gelen Francesco Nitti Hükümeti'nin iktisat politikası, tüketimi düşürmek ve üretimi arttırmak üzerine kurulmuştur. Buna göre, ithalat ve iç tüketim üzerinde devletin kontrolünün sağlanması ve ihracatın teşvik edilmesi planlanmıştır. Fakat, ABD ve İngiltere'den beklenen mali desteğin gelmemesi bu planın başarısızlığına neden olmuştur. Öte yandan devletin fiyatları kontrol etme çabalarının başarısız olmasıyla sokaklara taşan halk tepkisi ülkenin siyasi iklimini gerginleştirmiştir. Ayrıca Maliye Bakanlığı tarafından gündeme getirilen sermaye vergisi büyük şirketler ve bankalar tarafından engellenmiştir[66]. Son tahlilde, Nitti'nin programı enflasyon sarmalına çare olamamıştır.

1920 Haziranı'nda görevi devralan Giovanni Giolitti'nin hükümeti de selefi Nitti'nin ekonomi programını uygulamayı sürdürmüştür. Nitti döneminde başlatılan olağanüstü askeri harcamaların düşürülmesine yönelik politika devam ettirilmiştir. Ayrıca Giolitti, cesur bir karar olarak nitelendirilebilecek şekilde savaş zamanında elde edilen kârların devlete geri ödenmesini öngören bir vergi paketi getirmiştir. Fakat bu vergi paketi halihazırda problematik bir görüntü arz eden İtalyan ekonomisi içerisinde sanayi kolları için yeni güçlüklere neden olmuştur[67]. Savaş zamanı ekonomisinin gereği olarak artan çelik ve enerji ihtiyacına binaen bu sektörlerde faaliyet gösteren FIAT ve Terni gibi şirketler bu dönemde daha sağlam bir görüntü çizmiştir[68]. Bu iki şirketin Anadolu'da da yatırımları olduğunu, özellikle Terni'nin Ereğli kömür havzasında etkin rol oynadığını söyleyebiliriz. Fakat, savaş zamanı ekonomisinin getirisi olarak artan talep karşısında devasa sermaye ve üretim büyümeleri gerçekleştiren şirketler, savaşın sona ermesi ve bu talebin birden düşmesi karşısında

[66] Giancarlo Falco, **L'Italia e la politica finanziaria degli alleati, 1914-1920**, Pisa: ETS, 1980, s.95.
[67] Douglas J. Forsyth, **The Crisis of Liberal Italy: Monetary and Financial Policy (1914-1922)**, Cambridge: Cambridge University Press, 1993, s.241.
[68] Zamagni, **a.g.e.,** s.223.

yıkıcı sonuçlarla karşılaşmışlar ve başta Ansaldo[69] ve ILVA gibi büyük şirketler olmak üzere çöküşler yaşamışlardır[70].

İtalya'da kamu borcu 1921 yılında GSYİH'nin %180'ine ulaşmıştır[71]. 1921 yılında Başbakan olan Bonomi döneminde bu ekonomik zorlukların aşılabilmesi adına yeni bir devlet müdahaleciliği programı başlatılmıştır. Bu dönemde devlet, iflas eden şirketlerin ve bankaların kurtarılması için müdahale etmiştir[72]. Savaş sonrası ekonomik koşulların kötüleşmesi ve halkın artan hoşnutsuzluğu faşizmi iktidara taşımış ve bu devlet müdahaleciliği artarak devam etmiştir. Bir devlet politikası olarak ortaya çıkan Ortadoğu, Kafkasya ve Anadolu üzerinde ham madde kolonileri kurma stratejileri de Birinci Dünya Savaşı'nın muzaffer ülkelerinden biri olmanın gereği olarak görülmüş fakat gerçekleştirilen hamleler nihayetinde başarısız olmuştur[73]. Esasen İtalya'nın iki savaş arası dönem içerisinde Türkiye'ye yaklaşımının temelinde de bu hammadde ve enerji ihtiyacı yatmıştır.

İktisadi problemler İtalya'da işçi sınıfını da ciddi şekilde etkilemiştir. Fakat örgütlü yapıları sayesinde bu zorlu dönem içerisinde işçi sendikaları bazı kazanımlar

---

[69] Ansaldo'nun iflası, Türkiye için de cumhuriyet dönemine uzanan bir anlaşmazlığın doğmasına neden olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu, Sultan II. Abdülhamid döneminde İtalyan Ansaldo Şirketi'ne çeşitli denizcilik ihaleleri vermiş, 1907 yılında Drama Kruvazörü'nün yapımı için bir anlaşma imzalamıştır. Anlaşmaya göre, kruvazör Hamidiye Kruvazörü ile benzer özelliklerde olacak ve teslimat 1909'da tamamlanacaktı. Ancak 1911'de patlak veren Trablusgarp Savaşı, Osmanlı-İtalyan ilişkilerini olumsuz etkilemiş ve Ansaldo, kruvazörü teslim etmeyerek 1913'te "Libia" adıyla İtalyan Donanması'na katmıştır. Osmanlı Hükümeti, teslim edilmeyen kruvazör için Cenova Mahkemesi'nde dava açmış ve Ansaldo'dan ödenen 202 bin sterlinin iadesini talep etmiştir. 1915 yılında yapılan anlaşmada Ansaldo, 162 bin sterlin borcu kabul etmiş, ancak ödeme yerine hizmet ve ürün tedarik etmeyi önermiştir. Bu dönemde Ansaldo'nun iflas etmesi üzerine şirket konkordato ilan etmiş ve yerine Gio. Ansaldo Anonim Şirketi kurulmuştur. Şirket temsilcilerinin diğer alacaklılarıyla olduğu gibi Türkiye'ye yapılacak ödeme miktarını da düşürmeyi teklif etmiş ancak bu Türk Hükümeti tarafından reddedilmiştir. Uzun süre devam eden görüşmeler neticesinde, 1926 yılında Ansaldo, kruvazör için 70 bin sterlin nakit ödeme teklif etmiş ve bu teklif Türk Bakanlar Kurulu tarafından kabul edilmiştir. Böylece, yaklaşık 15 yıl süren anlaşmazlık sona ermiş, ancak olay Osmanlı ve Cumhuriyet döneminde İtalyan denizcilik sektörüne karşı temkinli bir yaklaşım geliştirilmesine neden olmuştur. Ayrıntılı bilgi için bkz. Zafer Çakmak, "Osmanlı Devleti'nin İtalya'ya Sipariş Ettiği Drama Kruvazörü ve Akıbeti", **Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi**, No: 217, Ağustos 2015, s. 53-64.

[70] Franklin Hugh Adler, **Italian Industrialists from Liberalism to Fascism: The Political Development of the Industrial Bourgeoisie, (1906-1934),** Cambridge: Cambridge University Press, 1995, **s.**.117.

[71] Marina Marinkov, "Conquering the Debt Mountain: Financial Repression and Italian Debt in the Interwar Period", **Debt and Entanglements between the Wars**, Editör: Era Dabla-Norris, Washington: IMF, 2019, s. 174.

[72] Forsyth, **a.g.e.,** s.254.

[73] Marco Maraffi, "State/Economy Relationships: The Case of Italian Public Enterprise", **The British Journal of Sociology**, Cilt:31, No:4, Aralık 1980, s. 508.

elde etmeyi başarmışlardır. Enflasyonun arttığı bu dönemde diğer gruplara nazaran maaş zammı ve çalışma saatleri gibi konularda daha kuvvetli bir direniş göstermişlerdir. Fakat, Rusya'da gerçekleşen Bolşevik Devrimi, İtalya'daki liberal çevreleri ve sanayicileri bu gibi sendikal ve sosyalist hareketlere karşı hassas bir hale getirmiştir. Birinci Dünya Savaşı ve ardından gelen ekonomik zorluklar nedeniyle liberalizmin çöktüğü düşünülen bu dönemde İtalyan iş adamları için sanayi ile iş birliği içerisinde olacak otoriter devlet modeli makul bir seçenek olarak öne çıkmıştır. Böylece faşizmin yükselişini sağlayan sosyo-ekonomik koşullar da hazırlanmıştır[74].

Ekonomideki bütün sıkıntılara rağmen bu dönemde İtalya'da her üretim kolunda son derece aktif bir sanayi yapısı söz konusuydu. Savaş sonrası yeniden yapılanma sürecine giren İtalya'da faaliyet gösteren şirket sayısı da artmış bulunmaktaydı. Bu süreç içerisinde, 1918 yılında İtalya'da toplam 7 milyar 257 milyon liret sermayeli 3463 şirket faaliyet göstermekteyken bu rakamlar 1922 yılında 21 milyar 395 milyon liret sermaye ve 6850 şirkete yükselmiştir. Buna bağlı olarak İtalya'nın enerji kaynaklarına olan ihtiyacı da artış göstermiştir. Kendi kömür madenlerine sahip olmayan İtalya için bu durum önemli bir problem teşkil etmiştir. Zira, ülkenin iktisadi durumu kömür ithalatından doğrudan etkilenmekteydi. İthalatın az olduğu yıllar ülke ekonomik gelişme gösterirken yüksek olduğu dönemler ise bunalım içerisine girmekteydi[75].

İtalya, Birinci Dünya Savaşı öncesinde 1913 yılında 11,8 milyon ton kömür ithal etmiş, savaş süresince ithal edilen kömür miktarı ise 5,8 milyon tona düşmüştür. 1922 yılında ise tekrar yükselmeye başlayan kömür ithalatı 9,6 milyon tona ulaşmıştır[76]. Bunun yanında, İtalya'nın elektrik tüketimi de artmıştır. Bu açıdan üretim parametrelerine bakıldığında, savaş esnasında üretimin her kolunda genel bir artış yaşanmış fakat savaşın sona ermesiyle bütün sektörlerde üretim düşmüştür. Elektrik üretimi ise demiryolu ve gemi inşa sektörleriyle birlikte bu durumun istisnasını

[74] Zamagni, **a.g.e.,** s.241.
[75] Gaetano Salvemini, "Economic Conditions in Italy, 1919-1922", **The Journal of Modern History**, Cilt: 23, No:1, Mart 1951, s. 31.
[76] Hannah Marceline Hoar, **The Coal Industry of the World with Special Reference to International Trade in Coal,** Washington: U.S. Government Printing Office, 1930, s.193.

oluşturarak yükseliş trendini sürdürmüştür[77]. Enerji ihtiyacı İtalyan ekonomisi için çok kritik bir mesele olduğu için Türkiye'ye yaklaşımdaki en önemli amaçlarından birini de Zonguldak'taki Ereğli kömür madenleri ve bu bölgede alınması muhtemel imtiyazlar oluşturmuştur[78].

İtalya, yukarıda açıklanan koşullar doğrultusunda 1912'de sömürgeci bir güç olarak yerleştiği Trablusgarp'ın ardından Akdeniz'de yeni hedef olarak Anadolu'yu belirlemiştir[79]. Bu amaçla İtalyanlar, Birinci Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı İmparatorluğu topraklarının olası paylaşımında İtalya'nın da payına düşeni alması için girişimler başlatmıştır. Bunun sonucu olarak, 1913 yılında İstanbul'da Büyükelçi olarak bulunan Camillo Garroni vasıtasıyla Osmanlı'dan Güneybatı Anadolu'da Fethiye-Muğla, Antalya-Burdur, Antalya-Kızılkaya ve Antalya-Alanya demiryolu inşa imtiyazları İtalyanlar tarafından alınmıştır[80]. Fakat araya Birinci Dünya Savaşı'nın girmesi bu projelerin gerçekleşmesine engel olmuştur. Savaşın başlamasıyla birlikte önce tarafsız kalmayı seçen İtalya, 26 Nisan 1915'te imzalanan gizli Londra Antlaşması ile İtilaf Devletleri safında savaşa girmiştir. Zira bu antlaşmayla, savaş öncesi hedef olarak seçilen Anadolu'da Akdeniz Bölgesi'nin İtalya'ya bırakılması Müttefikler tarafından kabul edilmiştir[81]. 8 Ağustos 1917 tarihli St. Jean de Maurienne Antlaşması ise Anadolu'daki muhtemel İtalyan nüfuz bölgelerini tasdik etmiştir. Bu antlaşma, İzmir'den Mersin'in batısına ve Antalya'dan Bursa'nın güneyine kadar olan kısmın İtalya'ya bırakılmasını öngörmüştür[82].

30 Ekim 1918 tarihli Mondros Ateşkes Antlaşması ile Birinci Dünya Savaşı, Osmanlı İmparatorluğu için mağlubiyetle sona ermiştir. Takip eden süreçte,

---

[77] Zamagni, **a.g.e.,** s.243.
[78] Roberto di Quirico, **Le banche italiane all'estero, 1900-1950: espansione bancaria all'estero e integrazione finanziaria internazionale nell'Italia degli anni tra le due guerre**, Floransa: EPAP 2000, s.96.
[79] Neriman Tongul, "Türk-İtalyan İlişkileri (1870-1923)", **Askeri Tarihi Bülteni**, Sayı:48, Şubat, 2000, s. 160.
[80] Mevlüt Çelebi, "Mondros Mütarekesi'nden Sonra Batı Anadolu'da İtalyan Faaliyetleri", **Tarih İncelemeleri Dergisi**, Cilt: 13, No: 1, Haziran 1998, s. 144.
[81] Nir Arielli, **Fascist Italy and the Middle East, 1933–40**, Hampshire: Palgrave Macmillan, 2010, s.12.
[82] Luca Riccardi, "Italy and the Entente in the First World War: The Policy of Sidney Sonnino", **Serbia and Italy in the Great War,** Ed: Vojislav G. Pavlovic, Belgrad: Institute for Balkan Studies, 2019, s. 66.

Müttefikler daha önce üzerinde anlaştıkları imtiyaz bölgeleri üzerinde planlarını uygulamaya koymuşlardır. Zira Mondros Ateşkes Antlaşması'nın 7. maddesi İtilaf Devletlerine "güvenlik riski" hissettikleri takdirde herhangi bir Türk toprağını işgal hakkını tanımaktaydı. İtalya'nın 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Antlaşması'nın imzalanmasına kadar geçen bu dönemde bütün çabası ise savaştan önce kendisine vaat edilen bölgeleri ve imtiyazları sahada hayata geçirmek ve masada kayıt altına aldırmak üzerine yoğunlaşmıştır[83]. Bu amaçlar doğrultusunda katıldıkları Paris Barış Konferansı'nda İtalyanlar, savaş öncesi vaatlerinin yerine getirilmesi konusunda müttefiklerine baskıda bulunmuşlardır. Fakat, İngiltere ve Fransa tarafından Akdeniz'de İtalya'nın daha fazla güçlendirilmesi yerine Yunanistan'ın Türk topraklarındaki faaliyetlerinin desteklenmesi daha uygun görülmüştür[84]. Paris'te beklediği desteği alamayan İtalya'nın Anadolu politikası takip eden süreçte müttefiklerinden ayrılmıştır.

Esas itibariyle Birinci Dünya Savaşı'ndan sosyal ve iktisadi anlamda yıpranmış olarak çıkan İtalya, Anadolu'yu fazla nüfusunu yerleştireceği, zengin tahıl ve kömür kaynaklarını sömüreceği bir bölge olarak görmüştür[85]. Antalya ve özellikle İzmir, stratejik açıdan İtalya'nın Anadolu'da en önem verdiği noktalar olmuştur. Zira İzmir, bölgenin en önemli limanına sahip olmakla beraber demiryollarının da merkezi konumundaydı[86]. Bunlarla beraber tarımsal yerleşmenin ötesinde İtalya; Ege, Akdeniz ve Karadeniz'de kabotaj hatlarının kontrolünü de ele geçirmeyi amaçlamıştır.

İtalyanlar için stratejik önemine ve kendisine vaat edilmiş olmasına rağmen İzmir, Müttefiklerin desteğini arkasına alan Yunanistan tarafından 15 Mayıs 1919 tarihinde işgal edilmiştir. İtalya ise buna mukabil olarak, 1919 yılı içerisinde sırasıyla Marmaris, Antalya, Burdur ve Konya bölgelerini işgal etmiştir. İtalya'nın Anadolu'da ifa ettiği işgal hareketlerinin esasını bu topraklar üzerindeki sömürgeci hedefleri oluşturmuştur[87]. İzlenilen politikanın temelinde de iktisadi faaliyetler bu dönem

[83] Çelebi, **a.g.m.**, s.147.
[84] David Lloyd George**, The Truth About the Peace Treaties**. London: Purnell and Sons, 1938, s.1248.
[85] Fabio Grassi, **Türk-İtalyan İlişkilerinde Az Bilinenler**, Çeviri: Sadriye Güneş, İstanbul: Tarihçi Kitabevi, 2014. s.312.
[86] Çelebi, **a.g.m.**, s.151.
[87] Orhan Çeltikçi, **İtalyan İşgalinde Antalya (1919-1921)**, Akdeniz Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Antalya, 2014, s.32.

içerisinde ön planda olmuştur. Bilindiği üzere İtalyan işgal politikası yerel halkla karşılıklı çıkara dayalı bir ilişki ağı kurarak bölgenin iktisadi hayatına hâkim olmak şeklinde geliştirilmiştir. İşgal edilen bölgelerde okul açmak, ücretsiz hizmet veren sağlık merkezleri kurmak ve temel gıda ihtiyaçlarına yönelik halka yardımda bulunmak bu politikanın temel araçları olmuştur. Bu metodun tercih edilmesinde Yunan faktörü de etkili olmuştur. İtalyanlar, Anadolu'daki Yunan işgallerine Türklerin hararetli bir şekilde tepki duyduğu bu dönemde kendileri de bir işgalci güç olmasına rağmen ehven-i şer olarak tercih edileceklerini düşünmüşlerdir[88]. Emperyalist amaçlar doğrultusunda planlanan İtalyan metodu daha evvel sömürge haline getirilmiş olan Trablusgarp'ta uygulanan metodun aynısıydı. Bu metot halkın zirai, sınai ve ticari ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla Antalya, Konya, Söke ve Kuşadası'nda şubeleri açılan Banco di Roma aracılığıyla düşük faizle kredi vermek ve bedelini ise daha sonra çiftçilerin fazla mamulünü alarak tahsil etmek şeklindeydi[89].

Bölgedeki İtalyan politikalarından bir diğeri de getirdikleri malları açtıkları devlet destekli mağazalarda halka bedellerinin altında ucuza satmak olmuştur. Mütareke döneminde sıkıntısı çekilen gıda maddeleri İtalyanlar tarafından temin edilerek halka yine bedelleri altında satılmıştır[90]. Öte yandan, genel olarak tarımla geçinmekte olan yerel halkın zirai ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik traktör de dahil olmak üzere çeşitli tarımsal araç-gereç İtalyanlar tarafından temin edilmiştir. Zira, İtalyan halkının gıda ihtiyacını Anadolu'dan karşılamayı hedefleyen İtalya için bu bölgelerde üretimin arttırılması önem taşımıştır[91].

10 Ağustos 1920'de imzalanan Sevr Antlaşması ile birlikte İtalya, Fransa ve İngiltere arasında Anadolu'daki nüfuz bölgelerini belirleyen bir de Üçlü Antlaşma

---

[88] Nuri Köstüklü, "Türk Arşiv Belgelerine göre Anadolu'da İtalyan İşgal Metodu", **Askeri Tarih Bülteni,** Yıl:14, No: 27, Ağustos 1989, s.116-118; Kadir Gündoğan, **Kurtuluş Savaşı Sırasında Türk İtalyan İlişkileri**, Ankara Üniversitesi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 1990. s.50.

[89] **A.e,** s.121; Senet karşılığı yapılan borç sözleşmelerinde de ayrıca geri ödenememesi durumunda köylülerin topraklarına el konulması da kayıt altına alınmıştır. Bu faaliyetler Heyet-i Temsiliye'nin de dikkatini çekmiş ve Mustafa Kemal Paşa imzalı bir yazıyla Antalya Mutasarrıflığı konu ile ilgili dikkatli olunması konusunda uyarılmıştır. **Atatürk'ün Milli Dış Politikası, Millî Mücadele Dönemine Ait 100 Belge, 1919-1923,** Cilt: I., Ankara: Kültür Bakanlığı, 1992, s. 106.

[90] **Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı – Osmanlı Arşivi (BOA),** DH.KMS, 52/23, 09.09.1337.

[91] Köstüklü, **a.g.e**., s.120.

imzalanmıştır. Bu antlaşma ile İtalya'ya ayrılan nüfuz bölgeleri de resmiyet kazanmıştır. Buna göre, doğuda İskenderun Körfezi'nden Erciyes Dağı'na kadar, kuzeyde Erciyes Dağı'ndan Akşehir İstasyonu ve demiryolu hattının dışında kalmak şartıyla Kütahya'ya ve kuzeybatıya doğru Keşiş Dağı'na ve bu dağdan Edremit Körfezi'ne kadar olan bölge, batıda ise; Kuşadası'nın 5 km. kuzeyinden Meis Adasına kadar olan sahil şeridi İtalya'ya ayrılan nüfuz bölgesi olarak belirlenmiştir. İtalya bu bölgelerle birlikte Ereğli kömür madenleri üzerinde de imtiyazlar elde etmiştir[92]. İtalya'ya ayrılmış olan bu bölgeler hem maden yatakları hem de tarım kaynakları açısından zengin bir bölgeydi. Üçlü Antlaşma ile Anadolu'daki emellerini müttefikleri nezdinde tasdik ettiren İtalya, bu antlaşmayı ayrıca İstanbul'daki Osmanlı Hükümeti'ne de kabul ettirmiştir. Fakat gelişen süreçte İtalyanlar için söz konusu imtiyazları Ankara'daki milli hükümete de kabul ettirme zorunluluğu ortaya çıkmıştır[93].

Sevr Antlaşması'nı kabul etmeyen Ankara Hükümeti, işgalci Yunan kuvvetleri ile de savaşı sürdürmüştür. Zira, siyasi ve iktisadi bağımsızlığın kazanılması bu dönemde asıl amacı teşkil etmiştir. Buna rağmen, 21 Şubat 1921'de mesele ile ilgili toplanan Londra Konferansı'nda İtalya Dışişleri Bakanı Sforza, burada Ankara Hükümeti'ni temsil eden Hariciye Vekili Bekir Sami Bey ile Üçlü Antlaşma'nın İtalya'ya sağladığı imtiyazları tanıyan bir anlaşma imzalamıştır[94]. Fakat Ankara Hükümeti, milli politikayla örtüşmeyen bu anlaşmayı kabul etmemiştir. Takip eden süreçte, Sforza yerine Dışişleri Bakanlığı görevini devralan Pietro Della Torretta döneminde de Ankara Hükümeti'ne Üçlü Antlaşma'nın onaylatılması ve İtalya'ya iktisadi imtiyazlar verilmesini sağlamak adına girişimler olmuştur. Ancak, 1921 yılında İtalyan Hükümeti adına Ankara'da bu girişimleri gerçekleştirmekle görevlendirilen diplomat Alberto Tuozzi de herhangi bir sonuç alamamıştır[95].

---

[92] **Archivio Storico Diplomatico Ministero degli Affari Esteri – Serie Affari Politici** (**ASDMAE-AP 1919-1930),** B.1658, 10 Ağustos 1920.
[93] Mevlüt Çelebi, "Millî Mücadele Döneminde Türk-İtalyan İlişkileri", **90. Yılında Millî Mücadele Sempozyumları: Bildiriler**, Ankara: ATAM, 2011, s.186.
[94] Francesco Cataluccio, "Diplomazia Di Guerra e Negoziati Di Pace Sulla Spartizione Dell'Asia Ottomana (1915-1923)." **Archivio Storico Italiano** 124, no. 2 (450) (1966), s.246.
[95] Mevlüt Çelebi, **a.g.m.,** s.188.

Ankara'da hiçbir sonuç alamayan İtalyanlar, 15 Nisan 1922'de İstanbul'daki Yüksek Komiser Marquis Garroni vasıtasıyla Osmanlı Hariciye Nazırı İzzet Paşa ile İtalya'ya birtakım imtiyazların verilmesini öngören bir antlaşma imzalamışlardır. Buna göre, İstanbul Hükümeti İtalya'ya; Ereğli kömür madenlerinin işletilmesi, Ereğli'de bir elektrik santrali kurulumu ve dağıtımı, Batı ve Orta Anadolu'da yeni demiryolu hatları inşası ve işletme, Antalya, Mudanya ve Silifke'de liman, dalgakıran, antrepo inşası ve işletme, Menderes Vadisi sulama projesi ile Bulgardağ gümüşlü kurşun madenlerini işletme imtiyazlarını vermeyi kabul etmiştir. İmtiyaz sahibi İtalyan şirketlerin kuracağı ortaklıklarda sermayenin % 50'sinin Osmanlı gruplarına ait olacağı da bu anlaşma ile kayıt altına alınmıştır. Ancak anlaşmanın daha evvel üzerinde görüşülen taslak metninde bulunmasına rağmen imza edilen asıl metinde İtalyanlara petrol imtiyazı verilmemiştir[96].

Üçlü Antlaşma ile belirlenen bölgeleri işgal eden İtalya'nın çıkarları Ereğli kömür havzasında Fransa ile çakışmaktaydı. Zira halihazırda Fransızların da bu bölgede yatırımları bulunmaktaydı. Fakat İtalyanlar, kendi tezlerine göre 40 milyon nüfusuna rağmen Müttefikler arasında kendi kömür kaynaklarına sahip olmayan tek ülke oldukları ve dahası kendilerine vaat edilen İzmir, Yunanistan'a verildiği için bu konuda geri adım atmayı kabul etmemiştir. Müzakerelerin neticesinde ise Ereğli'de bulunan Kozlu bölgesi İtalya'nın imtiyazına verilmiştir. Buna rağmen, Güneybatı Anadolu'da olduğu gibi bu bölge İtalyanlar tarafından işgal edilmemiştir. Fakat İtalya bu bölgedeki faaliyetlerine yönelik Ankara'dan güvence istemiştir. Buna mukabil, Mustafa Kemal Paşa 2 Temmuz 1920'de ilgili birimlere Zonguldak bölgesindeki İtalyanlara ait kömür ocaklarına hiçbir zarar verilmeyeceği ve halihazırda çalışmakta olan işçilerin de koruma altında tutulacağına dair bir yazı göndermiştir. Bu suretle Mütareke Dönemi içerisinde İtalyanlar Ereğli kömür havzasındaki faaliyetlerini bölgeye asker çıkarmaksızın sürdürmüşlerdir[97]. Ereğli bölgesinde İtalyan şirketi olan Doğu Ticaret Şirketi (La Societa Commerciale d'Oriente) kömür yatakları üzerinde

[96] Murat Aydoğdu, **Mütareke Döneminin Son İstanbul Hükümeti -Son Ahmet Tevfik Paşa Hükümeti**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2016, s.456-457.

[97] Ali Sarıkoyuncu, "Millî Mücadele Döneminde Zonguldak Kömür Havzasında Fransız-İtalyan Rekabeti ve İtalya'nın Faaliyetleri", **Atatürk Yolu Dergisi**, Cilt:2, No: 07, 1 Temmuz 1991, s.585.

sağladığı kontrolle birlikte faaliyetlerini çıkarılan kömürün taşınması için gerekli olan demiryolu ve liman gibi altyapı yatırımları üzerinde de genişletmek istemiştir[98]. Demiryolu inşası için İtalyan Ticaret Bankası (Banca Commerciale Italiana), İtalyan Kredi Bankası (Credito Italiano), İtalyan İskonto Bankası (Banca Italiana di Sconto) ve Roma Bankası'nın (Banca di Roma) katılımlarıyla bir konsorsiyum oluşturulmuştur. Ancak bu proje konsorsiyum içindeki bankaların daha sonra projeden vazgeçmeleriyle birlikte gerçekleşmemiştir[99].

İtalya'nın Ereğli dışındaki diğer ticari faaliyetlerinde de bölgede iktisadi etkinliği arttırmak adına Roma Bankası'yla birlikte Doğu Ticaret Şirketi hep ön planda olmuştur. Finans dünyasında İtalyan etkisinin arttırılması için diğer önemli bir ticari aygıt ise sigorta şirketleri olmuştur. Özellikle Generali ve Riunione Adriatica sigorta şirketleri İstanbul ve İzmir'de geniş faaliyet alanları bulmuştur. Fakat, İtalyan Ulusal Sigorta Enstitüsü'nün 1919'da İstanbul'da faaliyete başlaması, bölgede faaliyet gösteren İtalyan sigorta şirketleri arasında bir rekabete neden olmuş, Generali ve Riunione, bu enstitünün faaliyetlerine engel teşkil etmiştir[100].

İtalya, 1923 yılında Ulusal Kambiyo Enstitüsü aracılığıyla Chester demiryolu imtiyazı olarak bilinen projeye de dahil olmak için Ottoman-American Development Şirketi ile bir anlaşma yapmıştır. Buna göre aşağıdaki maddeler üzerinde anlaşılmıştır[101]:

1) İşgücünün artırılması için İtalyan teknik personelinin istihdamı sağlanacaktır.
2) Anadolu'daki projeye %10 oranında İtalyan mali katılımı sağlanacaktır.
3) İlk iki madde ile İtalyanlara tanınan hakların başka şirket veya kurumlara kiralanabilme, devredilebilme veya taşere edilebilme hakkı tanınacaktır.
4) Türk-Amerikan Sözleşmesi'ne konu olan bütün işler için toplam ihtiyacın %10'undan az olmamak kaydı ile her türlü malzeme tedarikine İtalyan katılımı sağlanacaktır.

---

[98] Giampaolo Conte," La penetrazione finanziaria italiana nel Vicino Oriente Ottomano 1881-1923", working paper, **Storie in Corso IX**, Workshop SISSCO, Università di Milano, 2014, s.14.
[99] Mevlüt Çelebi, **Millî Mücadele Döneminde Türk-İtalyan İlişkileri**, Ankara: ATAM, 2002, s.337.
[100] Conte, **a.g.m.**, s.14.
[101] **Archivio Storico Diplomatico Ministero degli Affari Esteri – Archivio del Commercio (ASDMAE-AC 1919-1923),** No: 144666, 05 Kasım 1923.

5) Hem Amerika Birleşik Devletleri'nden hem de başka ülkelerden Anadolu'ya malzeme ve personel nakliyesi için İtalyan ticaret gemileri kullanılabilecektir.
6) Üye sayısı ve yatırılan sermaye miktarı ile orantılı olarak Koloni Enstitüsü tarafından belirlenmiş bir İtalyan temsilcisinin OADC yönetim kuruluna kabulü sağlanacaktır.

Chester Projesi İtalyanlar tarafından eksiksiz bir proje olarak değerlendirilmiş ve katılmak istenilmiştir. Ancak, bu projenin sözleşmesi de finansal problemler nedeniyle Türk Hükümeti tarafından 18 Aralık 1923'te feshedilmiştir[102].

Anadolu'daki İtalyan işgal siyasetinin önemli bir problemi ulaşım meselesi olmuştur. Zira limanlara getirilen İtalyan mallarının iç bölgelere taşınması güçlük teşkil etmiştir. Bu nedenle, kara ve demiryolları geliştirilmek istenmiştir. Bu amaç doğrultusunda İtalya'dan birçok malzeme ve mühendis Türkiye'ye getirilmiştir. Evvela, Antalya Limanı'ndan merkeze bir yol yapılmış ve Antalya-Burdur ile Antalya-Konya güzergahları düzenlenmiştir. Sonrasında da yine birçok yol ve köprü İtalyanlar tarafından iyileştirilmiştir[103].

Türkiye genelinde motorlu taşıt sayısının yok denecek kadar az olduğu bir dönemde İtalyanlar tarafından iki otobüsle Antalya ve Burdur arasında yolcu taşımacılığı faaliyetleri de başlatılmıştır. Limanlar ile iç bölgelerin bağlantısının arttırılması amacı doğrultusunda bu otobüslerde yolcular 20 kilograma kadar yükleriyle beraber Antalya'dan Burdur'a dört lira karşılığında taşınmıştır[104].

---

[102] Sevtap Demirci, **Belgelerle Lozan: Taktik-Stratejik-Diplomatik Mücadele**, İstanbul: Alfa Yayınları, 2023, s.179.
[103] Çelebi, **Millî Mücadele Döneminde Türk-İtalyan İlişkileri,** s.157.
[104] Orhan Çeltikçi, **İtalyan İşgalinde Antalya (1919-1921),** Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Antalya, 2014, s. 57.

Tablo 1.3: Antalya Limanı Gemi Hareket Verileri (1920)

Milliyet	**Buharlı Gemiler**			**Yelkenli Gemiler**			**TOPLAM**	
	Adet	**Gelen Tonaj**	**Giden Tonaj**	**Ad.**	**Gelen Tonaj**	**Giden Tonaj**	**Gel. Ton.**	**Gid. Ton.**
Ocak-Şubat-Mart								
İtalyan	13	282	2279	---	---	---	282	2279
İngiliz*	7	286	1132	---	---	---	286	1132
Fransız	1	5	4	---	---	---	5	4
Amerikan	1	41	100	---	---	---	41	100
Osmanlı	---	---	---	34	162	156	162	156
Rus	---	---	---	---	---	---	---	---
Mısır	---	---	---	---	---	---	---	---
Yunan	---	---	---	---	---	---	---	---
1. Çeyrek Toplamı	22			34			776	3671
Nisan-Mayıs-Haziran								
İtalyan	25	780	2071	6	183	123	963	2194
İngiliz*	11	695	1208	1	---	18	695	1226
Fransız	2	---	80	4	25	131	25	211
Amerikan	1	11	2	---	---	---	11	2
Osmanlı	1	2	3	87	363	555	365	558
Rus	3	177	36	---	---	---	177	36
Mısır	---	---	---	2	79	15	79	15
Yunan	---	---	---	---	---	---	---	---
2. Çeyrek Toplamı	43			100			2315	4242
Temmuz-Ağustos-Eylül								
İtalyan	24	771	1058	18	386	308	1157	1366
İngiliz*	16	557	1134	1	51	---	608	1134
Fransız	3	90	55	7	324	55	414	145
Amerikan	---	---	---	---	---	---	---	---
Osmanlı	---	---	---	49	382	424	382	424
Rus	4	---	1100	10	137	310	137	1410
Mısır	---	---	---	---	---	---	---	---
Yunan	---	---	---	---	---	---	---	---
3. Çeyrek Toplamı	47			85			2698	4479
Ekim-Kasım-Aralık								
İtalyan	25	1144	2388	3	90	92	1234	2480
Fransız	2	159	59	4	16	10	116	69
İngiliz*	14	1102	1644	2	62	80	1164	1724
Amerikan	---	---	---	---	---	---	---	---

Milliyet	Buharlı Gemiler			Yelkenli Gemiler			TOPLAM	
	Adet	**Gelen Tonaj**	**Giden Tonaj**	**Ad.**	**Gelen Tonaj**	**Giden Tonaj**	**Gel. Ton.**	**Gid. Ton.**
Osmanlı	---	---	---	45	139	183	139	183
Rus	7	275	1014	---	---	---	275	1014
Mısır	---	---	---	---	---	---	---	---
Yunan	---	---	---	---	---	---	---	---
4. Çeyrek Toplamı	48			54			2928	5470
Yıllık Toplam	160			273			8717	17862

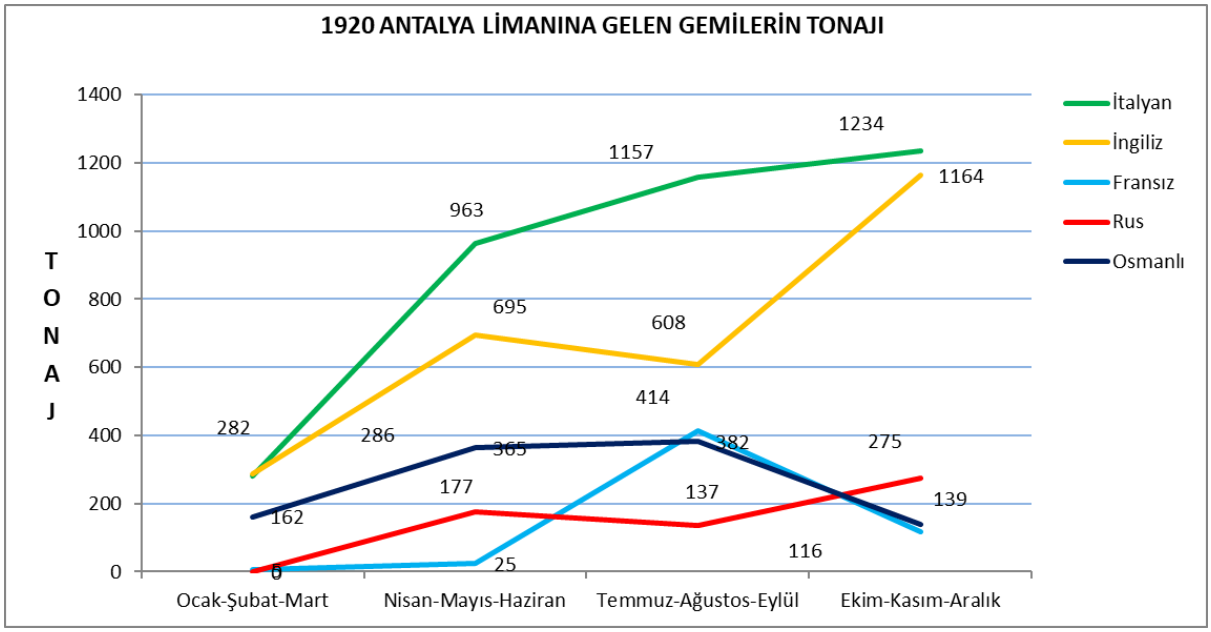
* Yunanistan'a ait gemiler de bu dönemde İngiliz bandıralı olarak faaliyet göstermişlerdir.
Kaynak: **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 14009, 15 Şubat 1921.

Ticaretin önemli bir unsuru olan deniz yollarının da kontrol edilmesi İtalya'nın üzerinde durduğu bir mesele olmuştur. Bu dönemde Türk Limanları ile İtalya arasında gemi seferleri yoğun olarak düzenlenmeye devam edilmiştir. Societa Italiana di Servizzi Marittimi (SITMAR), Lloyd Triestino ve Societa Navigazione Puglia bu seferleri düzenleyen İtalyan denizcilik şirketleri olmuşlardır. Cenova ve Venedik'ten Anadolu'ya yapılan seferlerin dışında İtalya, Anadolu ile On İki Ada arasında da seferler düzenlemiştir. Bu seferler biri Rodos-Marmaris-Fethiye-Antalya ve diğeri Rodos-Gökova-Bodrum-Güllük-Kuşadası olmak üzere iki hat üzerinde yapılmıştır[105].

Bu dönem içerisinde Antalya Limanı deniz ticareti amacıyla en çok İtalya bandıralı gemiler tarafından kullanılmıştır. 1920 yılında Antalya Limanı'na 114 İtalyan ticaret gemisi gelmiştir. Bunu 52 gemiyle İngiliz bandıralı gemiler takip etmiştir. Fakat, dönemin gergin ortamından ötürü Yunan gemilerinin de İngiliz bandıralı olarak seyrettiğini göz önünde bulundurmak gerekmektedir. Bahis konusu olan İtalyan gemileri 1920 yılı genelinde Antalya Limanı'na 3636 ton mal indirmiştir. Buna karşılık, limandan yüklenen toplam yük 8319 tondur. 1920 yılına ait Antalya Limanı ticari gemi istatistikleri Tablo 1.3'te verilmiştir[106].

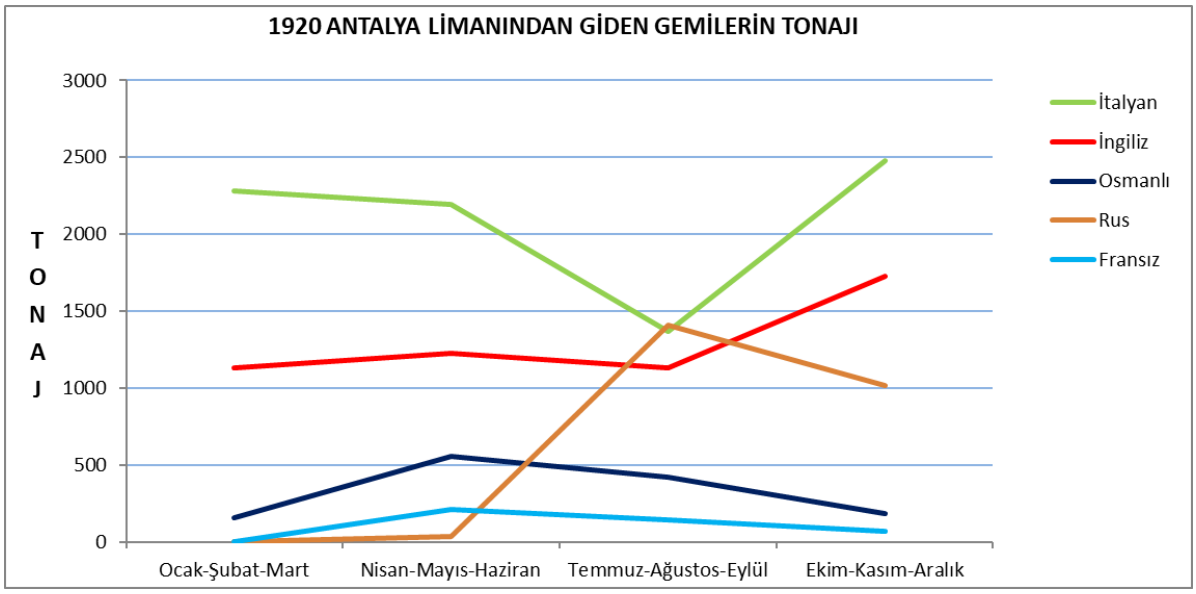
[105] Çelebi, **Millî Mücadele Döneminde Türk-İtalyan İlişkileri,** s.155.
[106] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 14009, 15 Şubat 1921.

Şekil 1.1: Antalya Limanı Gemi Hareket Verileri – Gelen Tonaj (1920)



Kaynak: **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 14009, 15 Şubat 1921.

Şekil 1.2: Antalya Limanı Gemi Hareket Verileri – Giden Tonaj (1920)



Kaynak: **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 14009, 15 Şubat 1921.

1921 yılı itibariyle Antalya Limanı'ndaki ticari faaliyet Birinci Dünya Savaşı öncesine göre 4 kat artmıştır[107]. Bu durum mevcut limanın hizmet kapasitesini aşan bir durum olmuştur. Hem artan ihtiyaç hem de Türk limanlarında kalıcı bir üstünlük sağlamak istemeleri sebebiyle İtalyanlar, Anadolu sahillerinde hizmet verecek yerel bir kabotaj hattı kurmayı planlamışlardır. Mevcut durumda ise İtalyanların Anadolu'da İzmir, İstanbul ve Muğla limanlarına uğrayan Puglia Şirketi, SITMAR, Lloyd Triestino ve İşgal Kuvvetleri gemileriyle sağlanan 4 kabotaj hattı bulunmaktaydı[108]. Fakat İtalyanlar, Karadeniz'den Akdeniz'e kadar irili ufaklı birçok limanı içine alacak şekilde kurulacak hatlarla bütün deniz trafiğine hâkim olmayı planlamışlardır. Böylece hem yerel ticari trafiği rahatlatmayı hem de Antalya'ya getirilen İtalyan mallarının Anadolu'nun iç kısımlarına ulaşımını kolaylaştırmayı hedeflemişlerdir. Bütün bu projelerde Anadolu'daki İtalyan nüfuzunun arttırılması ana motivasyonu teşkil etmiştir[109]. Mevcut koşullarda kara ulaşım ağının yetersizliği nedeniyle deniz yolu ile daha da yoğunlaşan yerel trafik ihtiyaçları, üç veya dört vapurla bir Yunan firması tarafından küçük, yavaş ve çok vasat koşullarda karşılanmaktaydı. Antalya bölgesi civarında Silifke, Finike, Alanya gibi küçük limanlar da bulunmasına rağmen Yunan firması bu limanlara yük taşıması yapmamaktaydı. Ayrıca, Yunan gemileri mevcut siyasi durum nedeniyle ancak İngiliz bayrağı çekerek faaliyet gösterebilmekteydi. İtalyanlar, Türklerin Yunanlara karşı olan antipatisinden faydalanarak kabotaj hatlarında da Yunanlarla çok rahat bir şekilde rekabet edebileceklerini görmüşlerdi. Yunanların aksine İtalyanların izlediği taktik yerel otoritenin çıkarını ve yerel nüfusun sempatisini gözetmek şeklindeydi[110]. Bu anlamda İtalyanları tam olarak tatmin etmese de Türk halkının İtalyanlara bakışı ile Yunanlara bakışı arasında bir fark olduğu doğruydu[111].

İtalyanların planladığı kabotaj stratejisinde iki yeni hat kurulması öngörülmüştür. Bunlardan ilki İtalya'nın Anadolu'daki nüfuz sahasına büyük bir

[107] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 23955, 16 Mart 1921.
[108] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 74860, 24 Ağustos 1921.
[109] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 23955, 16 Mart 1921
[110] İtalya'nın bu dönem özelinde Türkiye üzerindeki çıkarlarına dair İtalyan basınında çıkan bazı makaleler; **Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Türkiye Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi (TDA)**, 541/44107-209121-26, 9 Ağustos 1922.
[111] Fabio Grassi, **İtalya ve Türk Sorunu**, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2003, s.199.

"bavul" görevi ifa edecekti. Zira Antalya'ya ulaşmak için İtalyanlar İzmir, İstanbul veya Mısır'dan aktarma yapmak zorunda kalmaktaydılar. Bu yüzden, yeni hat Brindisi-Pire-Kuşadası-Rodos-Meis-Antalya şeklinde düşünülmüştür. Büyük bir gemiyle ayda bir düzenlenecek seferler bütün ticari, endüstriyel ve askeri teçhizatla birlikte personeli de Anadolu'ya taşıyacaktı. İkinci hat ise, Anadolu kıyı şeridi boyunca iki buharlı gemi ile hizmet verecek yerel bir hattı. Bu hattın güzergahı Rodos-Fethiye-Meis-Finike-Antalya-Alanya-Silifke-Simi-Bodrum-İstanköy-İleryoz-Sisam-Kuşadası-İzmir-Küllük-İstanköy şeklinde belirlenmiştir. Bu hatta yolcu dışında un, tütün ve buğday gibi ürünler de taşınacaktı[112]. İtalyanlar bu iki hattın kurulması ve işletilmesi vasıtası ile Anadolu'nun ticari ve sınai olarak ele geçirilmesinin ilk safhası olarak gördükleri deniz trafiğini kontrol altına almayı hedeflemişlerdir. Ancak başlangıçta bu kabotaj hizmetlerinin Anadolu'nun işgali dolayısıyla hali hazırda bölgede bulunan 3-4 askeri gemi ile kotarılabileceği fikri öne çıkmıştır. Buna karşılık İtalyan Savaş Bakanlığı, söz konusu gemilerin bu hizmeti sağlamaya elverişli durumda olmadıklarını raporlamıştır[113]. Bu nedenle planın hayata geçebilmesi için ya daha büyük bir hükümet yatırımı gerçekleştirilmesi ya da Akdeniz'de faaliyet gösteren denizcilik şirketlerinden birine ihale edilmesi gerekmiştir[114]. Fakat, Lozan Konferansı sırasında konuyla ilgili İtalyanlar tarafından gerçekleştirilen temaslarda İsmet Paşa liderliğindeki Türk Delegasyonu, Anadolu çevresindeki kabotaj hatlarının Türkiye'nin kendi kontrolüne alınması hususunda kararlı bir tutum sergilemiştir[115]. Diğer Müttefik delegelerin de katıldığı komisyon toplantılarında Türkiye'nin bu hakkı tanınmıştır. Ancak Müttefikler, bunu kabul ederken hali hazırda Türk denizlerinde kabotaj hakkına sahip yabancı şirketlerin 5 yıl daha bu hakka sahip olacakları bir geçiş dönemi talep etmiştir[116].

Akdeniz ve Karadeniz'deki bütün kabotaj faaliyetlerini ele geçirmeyi amaçlayan İtalyanlar, Lozan Konferansı'nda gelinen noktada Türkiye'de ellerinde bulundurdukları mevcut hatlardan da olma tehlikesiyle karşılaşmışlardır. Mussolini ise

[112] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 35603, 24 Nisan 1921.
[113] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 29104, 01 Nisan 1921.
[114] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 81719, 03 Nisan 1921.
[115] Cemil Bilsel, **Lozan**, Cilt: 2, İstanbul: Ahmet İhsan Matbaası, 1933, s. 578.
[116] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 61693, 18 Mayıs 1923.

özel önem verdiği meselelerden biri olan kabotaj konusunda hükümetler arasında bir anlaşma sağlanamasa dahi İtalyan denizcilik şirketlerinin bu mesele hakkında Türk Hükümeti nezdinde direkt girişimlerde bulunarak bazı avantajlar elde edebileceğini düşünmekteydi. Dolayısıyla Lozan Konferansında İtalya'yı temsil eden Montagna'nın da müzakerelerde bu olasılığı düşünerek hareket etmesini istemekteydi[117]. Fransız ve İngiliz delegeler de kabotaj konusunda bu yolu tercih ettiklerini, yani ilgili şirketlere doğrudan Türk Hükümeti ile görüşmeleri için izin vereceklerini zaten bildirmişlerdi. Montagna, 27 Mayıs 1923 tarihli telgrafıyla Türk Hükümeti'nin de bu şirketlerle müzakereye hazır olduğunu bildirmiştir. Varılan anlaşma gereği, Türk Hükümeti ile şirketler arasında 1 Ocak 1924 tarihi itibariyle başlayacak müzakerelerde 6 ay içinde bir sonuç alınamadığı takdirde mevut kabotaj hakları 2 yıl için daha geçerli olarak kalacaktı[118]. Türkiye'de halihazırda kabotaj hizmeti vermekte olan İtalyan şirketleri de detayları ikinci bölümde aktarılacak olan bu müzakerelerde yer alacaktı[119].

Lozan Antlaşması'nın imzalanmasının ardından İtalya, Türkiye ile olan ticari ilişkilerinde yeni olanakların arayışı içerisine girmiştir. Zira, artık Türklerin fikirleri ve çıkarları dikkate alınmaksızın İtilaf Devletleri arasında yapılan imtiyaz anlaşmalarıyla ticari çıkarlar elde edebilme dönemi resmi olarak da kapanmıştır. Bu durum, Türkiye'de ticari faaliyet yürütmekte olan İtalyanları mutsuz etmiştir. İtalyanların yürürlükte kalmasını istediği Sevr Antlaşması ve sonrasında imzalanan Üçlü Antlaşma gibi antlaşmaların geçerliklerinin kalmaması onlar adına bir hayal kırıklığı olmuştur. Bu antlaşmaların feshi, İtalyanların Anadolu toprakları üzerindeki emperyalist özlemlerine derin bir darbe indirmiştir. Mudanya Ateşkesinden sonra gelişen süreçte İtalya, Türkiye'nin güney sahillerindeki işgali döneminde İngiltere ve Fransa'ya görece 'yumuşak güç' politikası izlemiştir. Fakat karşılığında Türk Hükümeti'nden umdukları siyasi ve ekonomik ayrıcalıkları alamamışlardır[120]. Bunun yanında müttefiklerine karşı da bir ihanete uğramışlık duygusu içerisine girmişlerdir. Bütün bunlara rağmen yine de Türkiye'nin yeni idarecileri tarafından siyasi anlamda

[117] **ASDMAE-AC (1919-1923),** Telgraf No: 1673, 1 Mayıs 1923.
[118] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 213037, 21 Ağustos 1923.
[119] **Lozan Barış Konferansı, Tutanaklar-Belgeleler**, Çeviren: Seha L. Meray, Cilt:4, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 1993, s.288
[120] Mevlüt Çelebi, "Atatürk Dönemi ve Sonrasında Türkiye-İtalya İlişkilerini Etkileyen Faktörler", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Cilt:31, No: 91, Mayıs 2015, s. 103.

kabul görme noktasında en elverişli pozisyona kendilerinin sahip olduklarını düşünmüşlerdir. Bu yüzden, yeni dönemde İngiltere ve Fransa ile ekonomik anlamda birleşik bir cephe oluşturulması fikri İtalyanlar tarafından şüphe ile karşılanmıştır. Zira İtalyan tüccarlar bu tarz birleşik inisiyatifler vasıtasıyla İngilizler ve Fransızların kendilerinden tavizler koparacaklarından ve yine kendilerini geri plana atacaklarından endişe duymuşlardır. Söz konusu birleşik inisiyatif anlaşmalarında öncelikle İtalyan işçilerin istihdamının ön plana çıkıyor olması da İtalyan kamuoyunda özellikle tepkilere yol açmıştır. Getirilen eleştirilerde kol gücünden ziyade İtalyan sermayesi ve teknolojisinin Türkiye'deki projelerde ön planda olması gerektiği dile getirilmiştir[121]. Bu anlayış doğrultusunda İtalyanlar, daha derli toplu bir anlayışla Türkiye'deki ticari fırsatlar üzerine çalışılması gerektiğini anlamışlardır. Bu amaçla, Türkiye'de cumhuriyetin resmi olarak ilan edilmesinin arifesinde İtalyan Sanayi Konfederasyonu bir Türk-İtalyan İş Birliği Programı açıklamıştır[122]. Konfederasyon Başkanı Odero Attilio tarafından 6 Ekim 1923 tarihinde Ankara'nın Roma'daki temsilcisi olan Suad Bey'e gönderilen bir yazıyla bildirilen programın kapsamı şu şekilde ilan edilmiştir[123]:

1) Yarısı Türk, yarısı İtalyan olmak üzere 60 milyon liret sermayeli bir Türk-İtalyan Bankası kurulacak ve yeni Türkiye'nin ekonomik kalkınması için mali operasyonların temelini oluşturacaktır. Bu proje Ankara Hükümeti'nin tam desteğini almalıdır.
2) Türk-İtalyan ticaretinin gelişimi için yarısı Türk yarısı İtalyan olmak üzere 2 milyon liret sermayeli bir Türk-İtalyan şirketi kurulacaktır.
3) Şantiyelerin, demiryollarının, havacılık ve askeri malzemeler için fabrikaların inşaatı için imtiyaz sahibi bir Türk-İtalyan şirketi kurulacaktır. Faaliyetlerin belli bir süre için Hükümet garantisi altında olması gerekmektedir. Bu şirketin sermayesi de yine yarısı Türk yarısı İtalyan olmak üzere 40 milyon sterlin olarak ön görülmektedir.

[121] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 117119, 30 Ağustos 1923.
[122] İtalyan Sanayi Konfederasyonu Başkanı Odero Attilio tarafından Suad Bey'e tasarısı gönderilen proje; **TDA**, 541/44258-210309-8, 1 Ocak 1924.
[123] **ASDMAE-AC (1919-1923),** C.6, 6 Ekim 1923.

İtalyan Sanayi Konfederasyonu bu programla beraber İtalya'nın Türkiye'deki iktisadi nüfuzunu arttırmak adına bir de konsorsiyum oluşturmuştur. Bu konsorsiyum Tablo 1.4'te listesi verilen firma ve şirketlerin katılımıyla vücuda getirilmiştir. Liste incelendiği takdirde konsorsiyumda bulunan şirketlerin ağırlıklı olarak gemi ve demiryolu inşaat ile madencilik alanlarında faaliyet gösterdikleri görülmektedir.

Tablo 1.4: İtalyan Sanayi Konfederasyonu Türkiye Konsorsiyumu Şirket Listesi (1923)

FİRMA ADI	**MERKEZ**	**FAALİYET ALANI**
Miani & Silvestri	Milano	Tren, lokomotif sektörü
Meccaniche Navali	Napoli	Denizcilik endüstrisi
Pattison	Napoli	Gemi yapımı
Cantieri Odero	Cenova	Gemi yapımı
Ernesto Breda	Milano	Demiryolu inşaatı
Terni	Roma	Maden endüstrisi
Ilva	Cenova	Çelik endüstrisi
Nicola Romeo & C.	Milano	Traktör üretimi
Ferroviarie Meridionale	Napoli	Demiryolu inşaatı
Ansaldo	Cenova	Gemi inşaatı
San Giorgio	Borzoli	Demiryolu inşaatı
Piaggio & C.	Cenova	Denizcilik endüstrisi
Tubi Togni	Brescia	Metalurji
Savigliano	Torino	Demiryolu inşaatı
Fratelli Orlando & C.	Livorno	Gemi inşaatı
FIAT	Torino	Otomotiv
Cosulich	Trieste	Denizcilik
Triestini	Trieste	Gemi inşaatı
S. Rocco	Trieste	Gemi inşaatı
Monfalcone	Trieste	Gemi inşaatı
Esercizio Bacini	Cenova	Gemi inşaatı
Acciaierie e Ferriere	Milano	Çelik endüstrisi

Kaynak: **ASDMAE-AC (1919-1923),** Classe: 6.

Bankacılık perspektifiyle iktisadi nüfuz planları açısından dağılan Osmanlı İmparatorluğu coğrafyasına ilgi gösteren başlıca İtalyan kurumlarından biri de Roma Bankası (Banco di Roma) olmuştur. 1880 yılında kurulan Roma Bankası İtalyan endüstrisi ve ticari işlemleri açısından öncü bir finans kurumuyken 7 Mayıs 1906'da alınan Yönetim Kurulu kararı ile faaliyetlerini İtalya'nın sınırlarının ötesine taşıma projesini başlatmıştır. Bu proje kapsamında Roma Bankası, İtalya'nın güney

bölgelerine yaptığı yatırımlardan ise geri çekilmiştir. 1904 yılında Napoli, Calabria ve Basilicata gibi güney bölgelerinin sanayileşmesini teşvik etmek için çıkarılan yasa da Roma Bankası tarafından görmezden gelinmiştir[124]. Banka, strateji olarak yüksek maliyetler gerektirmeyen ve rekabet ortamının daha düşük olduğu bölgelere doğru genişlemeyi hedeflemiştir. Ortadoğu ve Anadolu bu anlamda özellikle çekicilik arz etmiştir. Bu noktada, Roma Bankası finansman olarak taahhüt edemeyeceği büyüklükteki projelere girmeden kârlı bankacılık işlemleri yürütebilme stratejisini benimsemiştir. Bu bağlamda Roma Bankası, İtalyan Dışişleri Bakanlığı'nın Anadolu ile ilgili hedefleriyle kendi büyüme stratejilerini örtüştürmeyi planlamıştır. Roma Bankası, 1906'da alınan yurtdışına açılma kararının ardından Malta, Libya, Mısır ve Fransa'da şubelerini açmıştır. Bu kapsamda Türkiye'deki ilk şubesi de 1911 yılında İstanbul'da açılmıştır. Banka, 1921 yılında İzmir'de de bir şube açmıştır. 30 Haziran 1923 tarihi itibariyle Roma Bankası'nın Türkiye'deki toplam mevcutları 3 milyon 329 bin Türk lirası olarak kayıtlara geçmiştir. 1926 yılına gelindiğinde ise Roma Bankası Türkiye'de 145 çalışanı ile hizmet verir duruma gelmiştir. Roma Bankası, Birinci Dünya Savaşı sonrası dağılan imparatorluk toprakları üzerinde doğması muhtemel tekel projelerini ele geçirebilmek adına hızlı bir yurtdışı genişlemesi gerçekleştirmiştir. Ancak bu genişleme, yerel pazar ve olanaklar çok da detaylı bir şekilde incelenmeden aceleci bir şekilde hayata geçirilmiştir[125].

İtalyan Ticaret Bankası (Banca Commerciale Italiana) da 1919 yılında İstanbul'da bir şube açarak faaliyetlerine başlamıştır[126]. Bu iki banka İtalya'nın Anadolu üzerindeki hedeflerine paralel olarak büyük umutlarla Türkiye'deki şubelerini açmışlardır. İtalyan bankacılığının eski Osmanlı coğrafyasındaki genişleme tarzı İngiliz ve Fransız muadillerinden farklılık arz etmiştir. Fransız ve İngilizler, Birinci Dünya Savaşı'ndan çok daha evvel ve İtalyanlardan çok daha kuvvetli yerel bağlantılar elde etmişlerdir. İtalyanlar ise savaş sonrası geliştirilen projeler için büyük mali yükümlülüklere girmekten kaçınmış ve güvenilir yerel bağlantılara da sahip

[124] John Alfred Consiglio, **Banco di Roma's Mediterranean Thrust 1900-1952**, Malta Historical Society, 2001, s. 75.
[125] **A.e**., s.81.
[126] Stefano Santoro, **L'Italia e l'Europa orientale diplomazia culturale e propaganda 1918-1943**, Milano: Franco Angeli, 2005, s. 69.

olmadıkları için yine başarı elde edememişlerdir. İtalyan finansal taahhütleri rakiplerine göre hep mütevazi boyutlarda kalmıştır. İtalyan Ticaret Bankası'nın bölgedeki endüstri sektörü içerisindeki payı yaklaşık olarak İtalya'nın bütün payına denk gelecek büyüklükte olmuştur[127]. Aynı durum bankacılık sektörü içerisindeki İtalyan katılımı için de geçerli olmuştur. Roma'daki Türk Büyükelçisi Suad Bey de İtalyan Ticaret Bankasından bahisle İtalya'da bu bankanın kuruluşunda rol oynamadığı hiçbir İtalyan sınai organizasyonunun bulunmadığını aktarmıştır Banka, bizzat kendi tarafından kurduğu şirketler yanında birçok şirketin de hisselerini satın almak suretiyle yönetiminde söz sahibi olmuştur[128].

1.4. 1918-1923 Döneminde Türkiye ve İtalya Arasındaki Ticari Faaliyetler

Birinci Dünya Savaşı'nın ardından İtalya, yeni uluslararası şartlara ayak uydurabilmek ve sanayisinin gelişimini sürdürebilmek için mali kaynak sorunuyla karşı karşıya kalmıştır[129]. Dolar ve sterlin karşısında İtalyan liretinin değer kaybetmesi ve savaş zamanı ekonomisinden çıkışın zorlukları karşısında İtalyan Dışişleri Bakanlığı için bir numaralı çözüm olarak İtalya'ya yakın ülkeler üzerinde iktisadi nüfuz alanları kurma fikri öne çıkmıştır. İtalyan sanayii temsilcileri de aynı şekilde ihtiyaç duyulan hammaddelerin kontrolünü ele geçirmeye yönelik bir dışa açılmayı desteklemiştir. Bu fikir doğrultusunda Birinci Dünya Savaşı'nın ardından İtalyanlar; Balkanlar, Ortadoğu ve Anadolu'yu kendileri için potansiyel iktisadi nüfuz sahaları olarak görmüştür[130]. Bu şekilde kurulacak nüfuz bölgelerinden sanayii ürünleri karşılığında hammadde elde etmek tedarik probleminin çözülmesine ve İtalyan malları için yeni pazarlar bulunmasını da sağlayacaktı. Açıkçası İtalya, bu amaçlar doğrultusunda kendilerine Anadolu'da vermeyi vaat ettikleri karşılığında İtilaf Devletleri tarafında Birinci Dünya Savaşı'na girmiştir. Özellikle Anadolu

---

[127] Di Quirico, **Le banche italiane all'estero, 1900-1950: espansione bancaria all'estero e integrazione finanziaria internazionale nell'Italia degli anni tra le due guerre**, 2000, s. 117.

[128] Roma Büyükelçisi Suad Bey'in Türk Hariciye Vekaletine gönderdiği rapor; **TDA,** 541/44105-209116-59, 5 Kasım 1931.

[129] Oral Sander, **Siyasi Tarih 1918-1944**, Ankara: İmge Kitabevi, 1998, s. 22.

[130] Roberto di Quirico, **Le banche italiane all'estero, 1900-1950: espansione bancaria all'estero e integrazione finanziaria internazionale nell'Italia degli anni tra le due guerre**, Floransa: EPAP 2000, s.56.

coğrafyasında bir iktisadi nüfuz alanı oluşturma fikri özellikle bu bölgenin İtalya'ya yakınlığı nedeniyle de cezbedici görülmüştür. Bu yolda İtalyanlar kendilerinden daha güçlü finansal kaynaklara ve siyasi baskı unsurlarına sahip olan İngiliz ve Fransızlarla rekabet etmek zorunda kalmış ve çoğu zamanda bu rekabette geri planda kalan taraf olmuşlardır[131]. Ancak Birinci Dünya Savaşı sonrası dönemde İtalyanların Türkiye'ye yaklaşımına bu kolonizasyon mantığı hâkim olmuştur.

İtalyanlar Anadolu'da iktisadi nüfuz sağlayabilmek adına çeşitli projeler geliştirmiş ancak bu projelerin finansmanı önemli bir sorun olarak ortaya çıkmıştır. Bu anlamda İtalyan bankaları, endüstriyel ve ticari faaliyetlerin lokomotifi konumunda olmuşlardır. Bu sebepten olacaktır ki, İtalyan endüstri kollarının yurtdışına açılmaları İtalyan bankalarının yurtdışına açılmaları ile paralellik göstermiştir. Bir önceki kısımda işaret edildiği üzere, özellikle İtalyan Ticaret Bankası (Banca Commerciale Italiana) ve Roma Bankası (Banco di Roma) İtalyan sanayi ve ticaret şirketlerinin çalışmalarına öncülük etmişlerdir[132]. İtalyan Ticaret Bankası, Osmanlı topraklarındaki ticari faaliyetlerini yürütmek için Doğu Ticaret Şirketi'ni (Societa Commerciale d'Oriente) kurmuş ve bu şirket, özellikle Ereğli'deki maden yatakları üzerine yoğunlaşmıştır[133].

Birinci Dünya Savaşı'nın ardından İtalya'nın nüfuz sahası olarak göz diktiği bölgelerde de derin siyasi ve iktisadi dönüşümler yaşanmıştır. Savaşın kaybeden tarafları olarak dağılan Avusturya-Macaristan ve Osmanlı İmparatorluklarından doğan boşluklar müttefik güçlerin finansal ve endüstriyel kuruluşları için kaçırılmaması gereken fırsatlar olarak görülmüştür. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulduğu coğrafi saha olan Anadolu bölgesi de bu bağlamda nüfuz projelerinin hedefi olmuştur. Kaldı ki, savaştan önce de Osmanlı toprakları Avrupalı devletler için bir nüfuz sahası olarak giderek etkinliklerini artırdıkları bir bölge haline gelmiştir. İtalyanlar da bu anlamda özellikle Ereğli kömür havzasını enerji sorununun çözümü için kendilerine hedef

---

131 Temuçin Faik Ertan, "Anadolu'daki İşgallerin İktisadi Çıkar Boyutu", **Mütarekeden İstiklale 1921 Yılında Millî Mücadele**, İstanbul: Türk Ocağı Yayınları, 2021, s. 24.

132 Francesca Carnevali, **Europe's Advantage: Banks and Small Firms in Britain, France, Germany, and Italy since 1918**, New York: Oxford University Press, 2005, s. 75.

133 Marta Petricioli, **L'Italia in Asia Minore equilibrio mediterraneo e ambizioni imperialiste alla vigilia della prima guerra mondiale**, Michigan: Michigan University Press, 1983, s.21.

olarak belirlemiştir. Bu bölge Karadeniz'e gelen İtalyan gemileri için de önemli bir yakıt ikmal noktası olarak öngörülmüştür. İtalyanlar bu şekilde; Ukrayna, Romanya, Bulgaristan ve Kafkasya'ya sanayi ürünlerini ihraç ve bu bölgelerden tahıl ve hammadde ithal ederken taşıma maliyetlerinin de düşeceğini hesaplamışlardır[134]. Bu anlamda Ereğli'nin kontrolü, İtalya için Balkanlar ve Karadeniz'e doğru iktisadi genişleme projelerinin merkezini teşkil etmiştir. Bu nedenle Ereğli'deki potansiyelin değerlendirilebilmesi için İtalyan bankaları ve şirketlerinin ortak bir konsorsiyumda buluşturulmaları planlanmıştır. İtalyan Doğu Ticaret Şirketi zaten halihazırda Birinci Dünya Savaşı'ndan evvel Ereğli havzasındaki bir kömür yatağının işletmesini almış bulunmaktaydı. Toplam sermayesi 15 milyon Fransız frangı olan Fransızlara ait Osmanlı Ereğli Şirketi'nin 2 milyon 400 bin franga tekabül eden bir kısmında da Doğu Ticaret Şirketi'nin payı bulunmaktaydı. Osmanlı Ereğli Şirketi, 1894 yılında Fransızlara verilmiş olan Zonguldak maden imtiyazını kullanmaktaydı. Fransızlara verilen bu imtiyazı kullanan bir diğer şirket ise 1913 yılında kurulan Belçika merkezli Bender-Ereğli Kömür Madenleri Şirketi'ydi. İtalyan Doğu Ticaret Şirketi daha sonra 8,7 milyon liret karşılığında Bender'i de devralmıştır. Yine bir İtalyan şirketi olan Terni ise Nirendere maden imtiyazını eline almıştır[135].

İtalyanlar 3 Temmuz 1919 tarihli bir nota ile müttefiklerinden bütün Ereğli havzasının kendi kontrollerine bırakılmasını talep etmiştir. Buna mukabil olarak Fransız sermayeli Osmanlı Ereğli Şirketi kendi haklarının İtalyanlar tarafından gasp edileceği konusunda endişe etmiştir. Müzakerelerin neticesinde İtalya, Fransa ve İngiltere arasında 10 Ağustos 1920 tarihli Üçlü Antlaşma imzalanmıştır. Bu antlaşmayla Ereğli madenleri bütünüyle, madenin çıkarılma ve taşınma altyapısı ile birlikte 30 Ekim 1918 tarihinden önce müttefik veya tarafsız bir ülke tarafından elde edilmiş imtiyazlar hariç bırakılmak üzere İtalyanlara bırakılmıştır[136]. Bu bölgedeki projeler ciddi maliyet gerektirirken İtalyan bankaları bu projelerin finansmanını üstlenmekten kaçınmıştır. Bu nedenle iş devlet hazinesine kalmış ve ayrıntılarını ikinci

[134] Di Quirico, **a.g.e**., s. 96.
[135] **A.e.**, s.97.
[136] Çelebi, **a.g.e.,** 237.

bölümde göreceğimiz üzere ilerleyen dönemlerde İtalyan Maliye Bakanlığı tarafından da rafa kaldırılmak zorunda kalınmıştır.

Birinci Dünya Savaşı'nın ardından İtalyanlar arasında esasen Türkler tarafından tanınması düşük bir ihtimal olarak görülen Sevr Antlaşması yerine yerel halk ve yöneticilerle kurulacak karşılıklı menfaatler ağının kendi çıkarlarına daha fazla hizmet edeceğine inananlar da bulunmaktaydı. Ancak, Anadolu'da faaliyet göstermek isteyen İtalyan tüccarların bölge hakkındaki acemilikleri ve organizasyon eksikliği işlerini zorlaştırmıştır. Mallarını satmak için Anadolu'ya gelen İtalyan tüccarlar Sevr Antlaşması'nın kendilerine verdiği öz güvenle Türkiye'yi istedikleri gibi sömürebilecekleri bir ülke olarak görmüşlerdir. İtalyan İşgal Kuvvetleri Komutanı Albay Georgio Fusoni de bu durumdan sıklıkla şikâyet etmiştir. Zira tüccar sınıfının tavırları bir yandan Mustafa Kemal Paşa liderliğindeki milliyetçi direnişin güçlenmekte olduğu bir dönemde Türk halkının tepkisini çekmiştir. Albay Fusoni, yerel yöneticiler ve halkla birlikte düzenli ve saygı çerçevesinde ticari bir organizasyonun kurulmasının daha faydalı olacağını düşünmekteydi. Aksi takdirde Türkiye'de faaliyet gösteren diğer yabancı ticaret organizasyonlarıyla rekabet etmelerinin zor olacağının bilincindeydi. İtalyanlar; ulaşım, iletişim, konaklama, bölgeye dair bilgi eksikliği, Türk bürokratik ve ticari unsurlarıyla temas kuramama, Türk halkının imtiyaz sahibi yabancılara karşı güvensiz tutumu gibi birçok nedenden dolayı Anadolu'daki faaliyetlerinde çeşitli problemler yaşamıştır. Bu nedenle, 1920 yılının sonuna doğru Türkiye'de faaliyet gösteren İtalyan şirketlerinin 7 ayrı grup altında toplanmasına ve farklı ticari inisiyatifler olarak koordine edilmesine karar verilmiştir. Buna göre, ulaştırma ve haberleşme, su işleri, tahıl, hidroelektrik, ormancılık, sebze-meyve ve madencilik olmak üzere 7 farklı İtalyan ticari inisiyatifi oluşturulmuştur[137].

1921 yılı içerisinde Antalya'da bir de İtalyan Ticaret Odası kurulmuştur[138]. Bununla birlikte, Genel Sekreterliği Italo Sulliotti tarafından yürütülen Italo-Turco Komitesi, İtalya Sanayi Bakanlığı desteğiyle 1921'de kurulmuştur. Komitenin amacı doğu bölgelerinde ticari faaliyetler yürütmek amacında olan İtalyan vatandaşları için

[137] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: Belirtilmemiş, 10 Aralık 1920.
[138] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 51575, 11 Haziran 1921.

bilgi ve yardım sağlamak olarak açıklanmıştır[139]. 1923 yılının hemen başında ise ağırlıklı olarak Çukurova Bölgesi'nde faaliyet gösterecek ve İtalya'ya pamuk ithalatı gerçekleştirecek bir İtalyan-Türk Anonim Şirketi Piero Ostali ve Riccardo Interdonato tarafından Milano'da kurulmuştur. Bu şirket, adında Türk geçiyor olmasına rağmen aslında 200 bin liret sermayeyle kurulmuş bir İtalyan şirketiydi[140]. Roma merkezli GOSSYPIUM Şirketi ise yerel Türk ve Rum arazi sahipleriyle iş birliği içerisinde Antalya'da Aksu Çayı çevresinde ekim yapılmamış arazilerde tarım faaliyetleri yürütmüştür[141]. Floransa merkezli Anadolu İtalyan Endüstriyel Kalkınma Şirketi (Societa Italiana Sviluppo Industrie Anatolia - SISIA) 1920 yılında Kuşadası'nda kurduğu rafineride zeytin üretiminde bulunmuştur[142]. Pietro Correale-Santacroce'nin de Antalya'da bir makarna fabrikası bulunmaktaydı. Bütün bunlara ilaveten İtalyanlar Nocera Firması aracılığıyla bir de sinema açarak bu dönemde faaliyete sokmuştur[143].

Anadolu'da işgal ettikleri bölgeler İtalyanlar için aynı zamanda On İki Ada ve Rodos'ta bulundurdukları askerlerin ihtiyaçlarının temin noktası olmuştur. Bu dönemde İtalyanlar yasak olmasına rağmen Osmanlı Dahiliye Nezareti'nden almayı başardıkları özel izinle Anadolu'dan adalara hayvan, hububat ve un gibi maddelerin ihracını sağlamışlardır. Öte yandan, yalnızca Ege Adalarına değil İtalya'ya da Anadolu'dan hammadde ve zirai ürün ihracatı gerçekleştirilmiştir[144]. Yine bu dönem içerisinde ihracat yasağı olan ürünler arasında olmasına rağmen Bari Ticaret Odası aracılığıyla yaptığı başvuruya mukabil olarak 1919 yılında Raffaele Massari Şirketi'ne 160 kg. ağırlığında halının İtalya'ya ihracı için izin verilmiştir[145]. Fakat, İtalyan işgali altındaki bölgelerden Suriye'ye veya diğer harici bölgelere ihracat yapmanın yasak olduğu İtalyan temsilcilere Osmanlı Dahiliye Nezareti tarafından bildirilmiştir[146].

---

[139] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 9032, 02 Ağustos 1921.
[140] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 13351, 03 Şubat 1923.
[141] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 00793, 04 Ocak 1921.
[142] Çelebi, **Millî Mücadele Döneminde Türk-İtalyan İlişkileri**, s.338.
[143] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 041048, 03 Nisan 1923.
[144] Çelebi, **Millî Mücadele Döneminde Türk-İtalyan İlişkileri**, s.332.
[145] **ASDMAE-AC,** Telgraf No:7985, 07 Ekim.1919.
[146] Dahiliye Nezaretinden İtalyan İşgal Güçleri Komutanlığına Mersin, İçel ve Antalya'dan Suriye ve diğer harici bölgelere ihracatın yasak olduğunu bildiren telgraf; **BOA,** DH.İ.UM**,** 20/2, 16.04.1338 (08.01.1920).

İşgal altında tuttukları dönemde özellikle Antalya Limanı İtalyanlar için önem taşımıştır. Antalya Limanı'nın 1920 yılının son çeyreğine ait mamul bazda ticaret istatistikleri ise Tablo 1.5 ve 1.6'da gösterildiği gibi gerçekleşmiştir[147]. Görüleceği üzere, Avrupa'nın çeşitli noktalarına gönderilecek olsa dahi Antalya Limanından yüklenen mallar ekseriyetle önce İzmir Limanına gelmiştir. Buradan daha sonra transit olarak esas hedeflerine doğru gönderilmişlerdir.

Tablo 1.5: Antalya Limanı İhracat İstatistikleri, 1920 (Ekim-Kasım-Aralık), Kg*

Emtia Türü	**Ekim**	**Kasım**	**Aralık**	**Toplam**	**Hedef Noktası**
Kepek	176.700	173.700	137.900	488.300	İzmir
Nohut	6.600	---	---	6.600	Suriye
Saf Balmumu	600	1.000	2.800	4.400	İzmir
Un	889.600	657.500	600.200	2.147.300	İzmir ve Suriye
Buğday	767.100	648.800	812.200	2.028.100	İzmir ve Suriye
Arpa	159.900	48.700	125.000	333.600	İzmir
Haşhaş	4.300	6.200	15.500	26.000	İzmir
Susam	51.800	283.700	113.600	449.100	İzmir ve İstanbul
Meyankökü	19.000	---	---	19.000	İzmir
Halı-Kilim	13.400	10.100	13.200	37.700	İzmir'den Avrupa'ya
Deri	12.400	3.000	11.300	26.700	İzmir'den Avrupa'ya
Fasulye	---	16.800	2.800	19.600	Suriye
Mısır	---	---	7.600	7.600	İzmir
Öküz	402 Adet**	370 Ad.	110 Ad.	882 Ad.	İzmir
Koç	736 Ad.	1191 Ad.	1853 Ad.	3780 Ad.	İzmir
Koyun Keçi	1561 Ad.	800 Ad.	1539 Ad.	3900 Ad.	İzmir ve Mısır

Kaynak: **ASDMAE-AC,** No: 14009, 15 Şubat 1921.

* Öküz, koç, koyun ve keçi cinsi hayvanlar adet olarak verilmiştir.

[147] **ASDMAE-AC,** No: 14009, 15 Şubat 1921.

Tablo 1.6: Antalya Limanı İthalat İstatistikleri 1920 (Ekim-Kasım-Aralık), Kg

Malın Türü	Paketleme	Ekim	Kasım	Aralık	Toplam	Geldiği Yer
Yer Fıstığı	Çuval	40	100	---	140	Amerika
Soğan	Çuval	58	89	95	242	Anadolu
Kestane	Çuval	25	---	---	25	Anadolu
Bisküvi	Kasa	8	---	9	17	İngiltere
İskambil Kâğıdı	Kasa	32	5	9	46	İngiltere
Çivi	Kg.	205	109	514	828	İngiltere
Sigara	Kasa	8	4	---	12	İstanbul
Çelik	Kasa	6	19	7	32	İtalya
Oyuncak	Kasa	2	---	---	2	İtalya
Bisiklet	Adet	2	---	---	2	İtalya
Pamuk Yün	Balya	9	---	---	9	İtalya
Kâğıt	Kasa	12	---	140	152	İtalya
Mukavva	Balya	8	11	23	42	İtalya
Halat	Balya	4	---	---	4	İtalya
Küçük Eşyalar	Kasa	3	21	440	464	İtalya
Flanel	Kasa	3	---	---	3	İtalya
Fes	Kasa	4	---	---	4	İtalya
İlaç	Kasa	7	8	6	21	İtalya
Kurşun	Kasa	4	---	---	4	İtalya
Parfüm ve Kozmetik	Kasa	1	8	---	9	İtalya
Pirinç	Çuval	279	190	305	774	İtalya
Makinalar	Koli	---	24	---	24	İtalya
Pamuk İplik	Balya	334	79	301	624	İtalya ve İngiltere
Meşin Deri	Balya	98	29	113	240	İtalya ve İzmir
Düğme	Kasa	19	---	2	21	İzmir
Klor	Kasa	21	14	1	36	İzmir
Boya	Kasa	14	2	---	16	İzmir
Hırdavat	Koli	202	382	454	1038	İzmir
Makarna	Çuval	25	---	2	27	İzmir
Tuz	Çuval	1556	200	---	1756	İzmir
Sardalya	Kasa	24	15	3	42	İzmir
Deri	Balya	153	91	173	417	İzmir ve çeşitli devletler
Mum	Kasa	75	---	---	75	İzmir ve İspanya

Malın Türü	Paketleme	Ekim	Kasım	Aralık	Toplam	Geldiği Yer
Manifatura	Balya	237	275	403	915	İzmir, İspanya ve İtalya
Pamuklu Kumaş	Balya	71	131	222	424	İzmir, İtalya, İspanya
Yün Kumaş	Balya	71	131	222	424	İzmir, İtalya, İspanya
Pamuk	Koli	106	271	136	513	Mersin ve İtalya
Kahve	Kg.	284	1111	393	1788	Mısır
Tarçın	Kasa	1	5	---	6	Mısır
Tıbbi Hammadde	Kasa	13	---	3	16	Mısır
Çeşitli Meyveler	Çuval	153	524	457	1134	Mısır
Petrol	Varil	2136	8800	2340	13276	Mısır
Karabiber	Çuval	55	5	---	60	Mısır
Çay	Kasa	35	17	44	96	Mısır
Şeker	Çuval	1101	588	275	4439	Mısır
Benzin	Varil	540	---	---	540	Mısır
Kalay	Varil	4	3	---	7	Mısır ve Hindistan
Çuval	Balya	102	292	208	602	Mısır ve Hindistan
Kibrit	Kasa	6	287	183	476	Mısır ve Japonya
Zeytinyağı	Teneke	24	8	39	72	Rodos
Ayakkabı	Kasa	7	13	---	20	Rodos
Kükürt	Çuval	2	3	---	5	Rodos
Çinko	Varil	1	4	6	11	Rodos
Sabun	Çuval	1437	1276	1100	3813	Suriye
Sigara Kâğıdı	Kasa	44	87	34	165	Trieste
Cam	Kasa	45	60	91	196	Trieste

Kaynak: **ASDMAE-AC,** No: 14009, 15 Şubat 1921.

İhracatla birlikte İtalya'dan Anadolu'ya gerçekleştirilen ithalattan da bahsetmek gerekmektedir. İtalyan mercileri tarafından özellikle İngiltere'den gelen tepkilerden sonra birçok kez yalanlanmış olsa da İtalya'nın çeşitli vesilelerle Ankara Hükümeti'ne savaş malzemesi ve silah satışı yaptığı daha önce yapılan araştırmalarda

tespit edilmiştir[148]. Bunun yanında, İtalya'nın Ege İşgal Güçleri Komutanı General Elia'nın kontrolünde Salamon Alhadeff Şirketi aracılığıyla Milano'dan Rodos ve İtalyan işgali altındaki Anadolu bölgelerine pirinç getirilmiştir[149]. Bologna merkezli Cartiere del Maglio e di Brodano Anonim Şirketi ise Türkiye'ye sigara kâğıdı ithal etmiştir[150]. 1922 yılında Milano Kibrit Endüstrisi Birliği, İtalyan Dışişleri Bakanlığı'na Ankara Hükümeti'nin Anadolu'ya kibrit ithalatını yasakladığını bildirerek kendileri için hayati olan bu meselenin çözümü konusunda yardım istemiştir. İtalyan Yüksek Komiser Garroni'nin Ankara nezdinde yaptığı başvuru ile bu konu çözüme kavuşturulmuş ve İtalya'dan Anadolu'ya kibrit ihracatı da mümkün kılınmıştır[151]. Otomobil firması FIAT da yine bu dönemde Türkiye'de faaliyet göstermiştir[152].

Antalya'da ikamet eden İtalyan vatandaşı Paolo Gironi de İtalya'daki ortağı Giuseppe Pozzi ile Türkiye'ye sağlık malzemesi ve kozmetik ürün ithal etmekteydi. Gironi ve Pozzi ile ilgili 12 Haziran 1920'de Antalya Limanı'na getirdikleri toplam değeri 48 bin İtalyan lireti olan 24 kasa sağlık malzemesi ve 10 kasa parfümle ilgili 2 sene boyunca çeşitli itiraz dilekçeleriyle zararlarını tazmin etmeye çalıştıkları bir süreç yaşanmıştır. Bu olay, İtalya ile Ankara Hükümetlerini de karşı karşıya getirmiştir. Söz konusu mallar yukarıda belirtilen tarihte limana gelmesine rağmen Gironi, Isparta'da olduğu için mallarını depodan Ankara Hükümeti'nin yürürlüğe koyduğu 29 Temmuz 1920 tarihli 1916 yılı gümrük tarifesini 5 katına çıkaran zammından sonra almaya gelmiştir. Bu işlem için eski tarifeden ödeme yapmayı beklerken Gümrük İdaresi tahsilatı yeni tarife üzerinden talep etmiştir. Bu fiyatı ödemeyi reddeden Gironi'nin malların geri gönderilmesi veya başka limana aktarılması talebi de yine idare tarafından ithal edilen bu malların varış noktası olarak Antalya bildirildiği veya transit olarak bildirilmediği gerekçeleriyle reddedilmiştir. Gironi, bu konuda Ankara'daki yetkili mercilere yaptığı başvurulardan da bir sonuç alamamıştır. İki sene süren itiraz sürecinin ardından yerel gümrük idaresinden, maden de dahil olmak üzere depolarda

[148] Çelebi, **Millî Mücadele Döneminde Türk-İtalyan İlişkileri**, s.315.
[149] **ASDMAE-AC (1919-1923),** Telgraf No: 53729, 6 Ekim 1919.
[150] **ASDMAE-AC (1919-1923),** Telgraf No: 34211, 19 Aralık 1919.
[151] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 68780, 21 Temmuz 1922.
[152] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 55501, 24 Temmuz 1920.

bir yıldan uzun süredir durmakta olan tüm malların 19 Mart 1922 günü açık artırma ile satılacağı duyurulmuş ancak, Gironi'nin malları bu satıştan hariç tutulmuştur. Daha sonra gümrük dairesi iki senenin ardından 61 günlük depozito bedeli ödenmesi karşılığında malların Gironi'ye iadesi ve menşe limana geri gönderilmesi kararını almıştır[153]. Ancak Şubat 1921'de bir sel felaketi yaşanmış ve gümrük depolarını su basarak, hasara yol açmıştır. Sel sırasında kendi malları da hasar görmüş olan Gironi'ye göre bu hasarın sorumlusu, depoların yetersizliği ve malların kötü muhafazasından dolayı Türk Gümrük İdaresi'ydi. Geçen süre zarfında, faizlerle birlikte 70 bin İtalyan lireti zarara uğradığını iddia eden Gironi, 14 Şubat 1923'te İtalya'daki ortağı Giuseppe Pozzi ile İtalya Dışişleri Bakanlığı'na başvurarak, Türk Hükümeti'nden bu zararın tazmin edilmesini sağlamalarını talep etmişlerdir[154]. Pozzi dilekçesinde, Türk gümrük görevlilerinin tamamen İtalyan karşıtı bir tutum ile mallarına el koyduklarını yazmıştır. Yani Pozzi'ye göre mallara bu şekilde el konulmasaydı bu hasar da meydana gelmeyecek, aynı şekilde, depo muhafaza koşulları yeterli düzeyde olsaydı yine sel suları da burayı basmayacak ve hasar oluşmayacaktı. Talep, İtalyan Yüksek Komiserliği tarafından Ankara Hükümeti'ne iletilmiştir. Fakat, cevap İtalyan ortakların istediği doğrultuda olmamıştır. Zira, Dr. Adnan Bey 3 Eylül 1923 tarihinde verdiği yazılı cevabi notada uğranılan zararın mücbir sebeplerin bir sonucu olduğu ve yürürlükteki gümrük kanununun 15. maddesine göre de sel gibi bir doğal afetin neden olduğu maddi hasarlardan gümrük idaresinin sorumlu tutulabilmesinin mümkün olmaması nedeniyle ilgili tarafların tazminat talep etme hakkının bulunmadığını iletmiş ve konuyu böylece kapatmıştır[155].

Mütareke Döneminde iki ülke arasında probleme yol açan bir diğer mesele ise kanunen yasak olmasına rağmen İtalyan balıkçı teknelerinin Türk denizlerinde trolle balık avlaması olmuştur[156]. İtalyan işgallerinin sona erdiği 1923 yılı içerisinde de ilgili balıkçılık vergisini ödemeleri ve teknelerinde Yunan personel çalıştırmamaları koşuluyla İtalyanlara avlanma izni verilmiştir[157]. Ancak, 18 Ekim 1923 tarihinde Foça

[153] İtalyan Yüksek Komiserliğinden Türk Hariciye Vekaletinin İstanbul Temsilcisi Adnan Bey'e gönderilen nota; **BOA**, HR.İM.., 74/33, 26 Mayıs 1923.
[154] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 19310, 20 Şubat 1923.
[155] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 122850, 14 Eylül 1923.
[156] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 83258, 20 Ekim 1920.
[157] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 089723, 17 Temmuz 1923.

açıklarında avlanmakta olan 6 İtalyan teknesine Türk makamlarınca el konulmuştur. İsimleri "Christophe-Colomb", "Montevideo", "Giulia", "Caterina", "Caradonna" ve "Mussolini"[158] olarak açıklanan teknelerin 50 kişiyi aşan mürettebatı ise Puglia Denizcilik Şirketi'ne ait bir vapura bindirilerek İtalya'ya geri gönderilmiştir[159]. Türk kanunlarınca kullanılması yasak olan trol ağlarıyla avlanılması nedeniyle bu olay cereyan etmiştir. Önceki dönemlerde de bu yasanın varlığına rağmen Osmanlı idarecilerinin bir yaptırım uygulamaması dolayısıyla bu vakıa İtalyanların tepki göstermesine neden olmuştur. Türkiye'de ciddi bir idarenin tesis edilmekte olduğunu da gösteren bu olay İtalyanlarca daha çok iktisadi milliyetçilik ve yabancı karşıtlığı olarak algılanmıştır[160].

Mütareke döneminde İtalyan işgal bölgeleri dışında kalan yerlerde de Türk-İtalyan ticari ilişkileri sürdürülmüştür. 1922 yılında 1 Mart'tan 14 Aralık'a kadar olan zaman dilimi içerisinde Çukurova Bölgesi'nden İtalya'ya ihraç edilen pamuk 1034 tonun üzerinde olmuştur. Bu rakamla İtalya, bölgenin pamuk ihracatında birinci sırada yer alırken Fransa aynı dönem içinde 404 tonla ikinci sırada yer almıştır[161].

İzmir'de ise İtalyan Ticaret Odası bu dönemde Musevi bir Levanten olan Barone Alberto Alliotti başkanlığında Yunan işgaline rağmen faaliyet göstermeye çalışmıştır. Ancak işgalin yarattığı felaketle uluslararası ticaretin de neredeyse sıfıra indiği İzmir'de ikamet eden İtalyan tüccarların büyük bölümü bu dönemde İtalya'ya göç etmiştir. Bu nedenle Oda'nın merkezi de geçici olarak Roma'ya taşınmıştır[162]. Yunan işgalinin sona erdirilmesinin sonrasında ise İtalyan Hükümeti, Alliotti'nin girişimi neticesinde İzmir Ticaret Odası'na 15 bin liretlik bir destek sağlamış ve faaliyetler yeniden İzmir'de sürdürülmüştür[163]. İzmir Ticaret Odası'nın başkanı olan Alberto Alliotti'nin şirketi de İtalya'dan Türkiye'ye ithalat gerçekleştirmekteydi. Bu şirket de yine Yunan işgali esnasında birtakım sorunlar yaşamıştır. Torino'dan Martini e Rossi Şirketi'ne ait 2 bin kasa vermut Alliotti aracılığıyla İzmir Limanı'na getirilmiş

[158] Giornale d'Italia gazetesinde konuyla ilgili çıkan haberin Fransızca tercümesi; **TDA**, 541/44262-210647-14, 3 Temmuz 1923.
[159] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 133312, 18 Ekim 1923.
[160] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 162087, 28 Aralık 1923.
[161] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 017618, 01 Şubat 1923.
[162] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 011569, 30 Ocak 1923.
[163] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 129611, 03 Ekim 1923.

fakat bunlardan 16 kasa ve 8 şişe Yunan çıkarması esnasında çalınmıştır[164]. İzmir'de ayrıca 1901'de kurulmuş olan İtalyan İşçi Yardımlaşma Derneği bulunmaktaydı. Bu dernek Yunan işgali sırasında da 300 üyesiyle aktif kalmıştır. İşgalin sona ermesiyle Türk güvenlik güçlerince takibata uğradığı için bir süre faaliyetlerine ara verse de 5 Ekim 1923'te gerekli izinlerle tekrar toplanmıştır[165]. İtalyan İşçi Yardımlaşma Derneği'nin İstanbul'da da bir şubesi bulunmaktaydı[166].

1885 yılında kurulmuş olan ve Birinci Dünya Savaşı sırasında İtalya'nın Türkiye'ye karşı savaş ilan etmesiyle 21 Ağustos 1915 tarihinde faaliyetlerine ara veren İstanbul İtalyan Ticaret Odası ise Mondros Ateşkes Antlaşması'nı müteakip 21 Kasım 1918 itibariyle faaliyetlerine yeniden başlamıştır[167]. Beyoğlu'ndaki Venedik Sarayı, Oda'ya tahsis edilmiş olmakla birlikte bu dönemde başkanlığını Isacco Fernandez yürütmüştür. İtalya'nın bütün Levant Bölgesi ile olan ticareti açısından önemli bir rol üstlenmesi nedeniyle İtalyan Hükümeti bu Ticaret Odası'na 1920-21 dönemi için 12 bin liret, 1921-22 dönemi içinse 14 bin liret sübvansiyon sağlamıştır[168].

Birinci Dünya Savaşı'nın ardından iki ülke arasındaki ticaretin yeniden canlandırılması için İtalyan Ticaret Odası İtalyan tüccarları İstanbul'a davet etmiştir. Bu minvalde 28 Ağustos 1922'de Milano isimli vapurla 53 İtalyan tüccar İstanbul'a gelmiştir. Limana yanaşan vapur, bir ticaret fuarına dönüştürülmüş ve İstanbul'da ikamet etmekte olan tüccarlar da bu vapura davet edilmiştir[169]. Böylece, yerel tüccarlar da Türkiye'ye ithal edebilecekleri ürünleri bizzat yakından görme fırsatı bulmuştur. Milano Vapuru İstanbul'da 3 gün kaldıktan sonra 31 Ağustos sabahı Türkiye'den ayrılmıştır[170]. Benzer şekilde Türkiye de Seyri Sefain İdaresi'ne ait Karadeniz isimli vapuru Türk ürünlerini tanıtmak amacıyla bir seyyar fuara dönüştürerek Avrupa'nın çeşitli limanlarıyla birlikte Cenova ve Napoli'ye de göndermiştir[171].

---

[164] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 55652, 05 Ağustos 1919.
[165] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 135311, 18 Ekim 1923.
[166] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 28160, 21 Nisan 1919.
[167] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 71390, 08 Ekim 1919.
[168] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 230039, 04 Ekim 1923.
[169] Pongiluppi, **a.g.e.,** 2015, s. 132.
[170] **A.e**., s.133.
[171] **TDA**, 541/44223-210220-3, 1 Ekim 1926.

İtalya'dan İstanbul'a yapılan ihracat için de bu dönemde bazı yetkilendirmeler yapılmıştır. Eylül 1919 itibariyle Ahmed Dino Bey, Napoli gümrüğünden İstanbul'a getirmek üzere 500 bin kilogram gazete kağıdının ihracı için yetki almıştır[172]. Piloni Bernardo di Lecco Şirketi de İstanbul'a 600 bin av tüfeği mermisi ve 200 bin tetik mekanizması ithal etmek için izin istemiştir. Türkiye'de avlanma üzerine herhangi bir yasak bulunmamasından ötürü İtalyan Maliye Bakanlığı buna 9 Ekim 1920 tarihli yazısıyla onay vermiştir[173]. Ayrıca İstanbul'da Cito Cinema isimli bir İtalyan şirketine sinema açması için izin verilmiştir[174].

Tabiidir ki İstanbul'da bulunan Haydarpaşa ile Galata Limanları da yine bu dönemde İtalyan ticaret gemilerinin aktif olduğu noktalar olmuştur. 1921 yılı genelinde yaklaşık 26 bin ton İtalyan malı İstanbul'a getirilmiştir. Buna mukabil, yaklaşık 8 bin ton mal İtalya'ya ihraç edilmiştir. Bu ihracatın 3 bin tona yakın bir kısmını ise yerli mallar teşkil etmiştir. 1921 yılına ait İstanbul Limanlarının ticari istatistikleri Tablo 1.7 ve 1.8'de sunulmuştur.

İtalya'nın enerji ihtiyacına paralel olarak birçok İtalyan vatandaşı bu dönemde Anadolu'daki çeşitli maden işletmelerinin imtiyazlarını almışlardır. 1920 yılında imzalanan bir mukavele ile Balıkesir'de bulunan borasit maden işletmesi İtalyan vatandaşı George Vitalis'e ihale edilmiştir[175]. Aynı bölgede bulunan bir başka maden ocağının yarı hissesi de Hacı Ahmed Hamdi Efendi tarafından Georgio Ralli'ye devredilmiştir[176]. Stelyo ve Petro Saloyani kardeşler ise Tire'de bulunan zımpara madeniyle[177] Torbalı'daki manganez ve demir madenlerinin[178] işletmelerinden üzerlerine hisse almışlardır. Konya'nın Çaltı Köyü'nde bulunan manganez madeninin işletmesi ise Giuseppe Calcione tarafından alınmıştır[179]. Yalnızca Anadolu'da değil,

[172] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 50376, 21 Eylül 1919.
[173] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No: 85119, 9 Kasım 1920.
[174] **ASDMAE-AC (1919-1923),** No:54706, 21 Temmuz 1920.
[175] Ruhsat, Mukavele; **BOA**, İ.DUİT**,** 30/1, 24.10.1338 (11.07.1920)
[176] Şura-yı Devlet Kararı; **BOA**, ŞD**,** 1273/27, 24.07.1339 (03.04.1921).
[177] Şura-yı Devlet Kararı**; BOA**, ŞD. 1271/37, 28.11.1338 (13.08.1920).
[178] Tapu ferağ takriri; **BOA**, BEO.**,** 4658/349319, 28.01.1339 (12.10.1920).
[179] Feshedilen manganez madeni işletme hakkının tekrar Calcioni'ye ihalesinin uygun görüldüğüne dair tanzim olunan irade layihası; **BOA**, MV. 253/19, 13.01.1338 (08.10.1919).

İstanbul Küçükçekmece'de de İtalyan maden mühendisi Domenico Corpi'ye kum ve çakıl ihraç etmek üzere ocak açabilmesi için 1921 yılında ruhsat verilmiştir[180].

Tablo 1.7: Menşe Ülkeye Göre İstanbul'a Getirilen Emtia (1921)

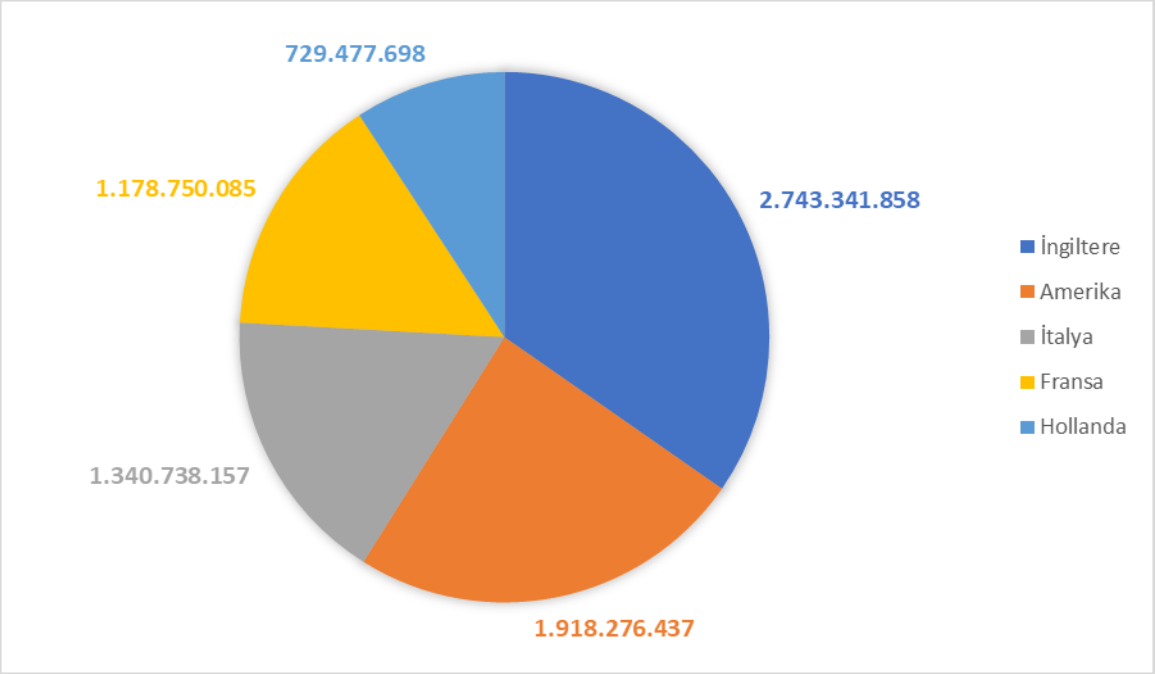
Ülke	**Miktar (Kg.)**	**Değer (Kuruş)**
İngiltere	60.019.129	2.743.341.858
Amerika	131.329.121	1.918.276.437
İtalya	25.832.271	1.340.738.157
Fransa	22.166.749	1.178.750.085
Hollanda	20.469.134	729.477.698
Mısır	44.631.211	717.762.980
Belçika	19.127.116	658.205.099
Bulgaristan	61.205.533	650.327.560
Romanya	69.342.436	599.049.431
Yunanistan	21.227.735	353.415.972
Batum	8.009.661	237.120.847
İran	707.523	232.943.269
Rusya	4.586.638	131.161.700
İsveç	2.821.003	71.368.360
İspanya	832.432	70.218.187
İsviçre	564.642	49.354.267
Çekoslovakya	375.970	49.300.753
Almanya	962.102	48.538.544
Japonya	212.688	24.904.424
Avusturya	412.169	23.818.643
Yugoslavya	194.095	16.663.387
Polonya	282.411	4.448.207
Macaristan	4861	241.080
Çeşitli Ülkeler	15.212.218	283.527.343
Toplam	510.528.848	12.132.954.288
1920 Toplam*	429.690.434	16.939.626.740

*Mukayese için 1920 yılına ait toplam veri de tabloya eklenmiştir.

Kaynak: Duyun-ı Umumiye Raporu; **ASDMAE-AC (1919-1923),** No:38350, 05 Mayıs 1922.

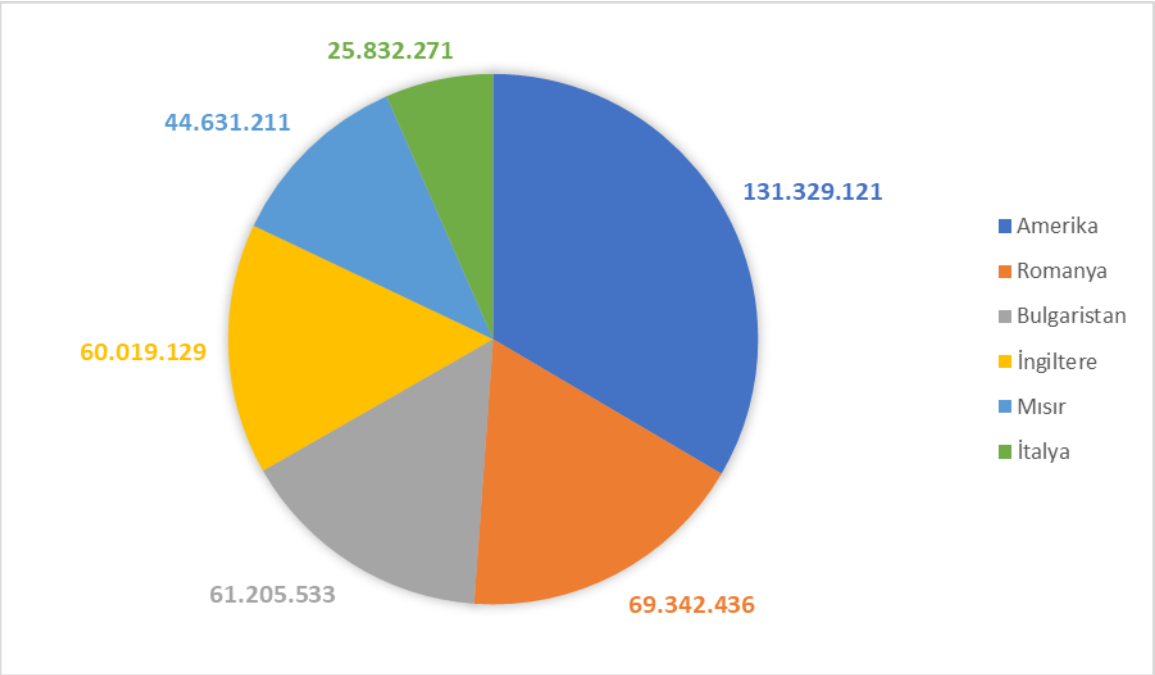
[180] **BOA**, BEO**.,** 4719/353913, 14.01.1341.

Şekil 1.3: Menşe Ülkeye Göre İstanbul'a Getirilen Emtia (1921) (Değer: Kuruş)



Kaynak: Duyun-ı Umumiye Raporu; **ASDMAE-AC (1919-1923),** No:38350, 05 Mayıs 1922.

Şekil 1.4: Menşe Ülkeye Göre İstanbul'a Getirilen Emtia (1921) (Miktar: Kg.)



Kaynak: Duyun-ı Umumiye Raporu; **ASDMAE-AC (1919-1923),** No:38350, 05 Mayıs 1922.

Tablo 1.8: Hedef Ülkeye Göre İstanbul'dan giden Emtia (1921)

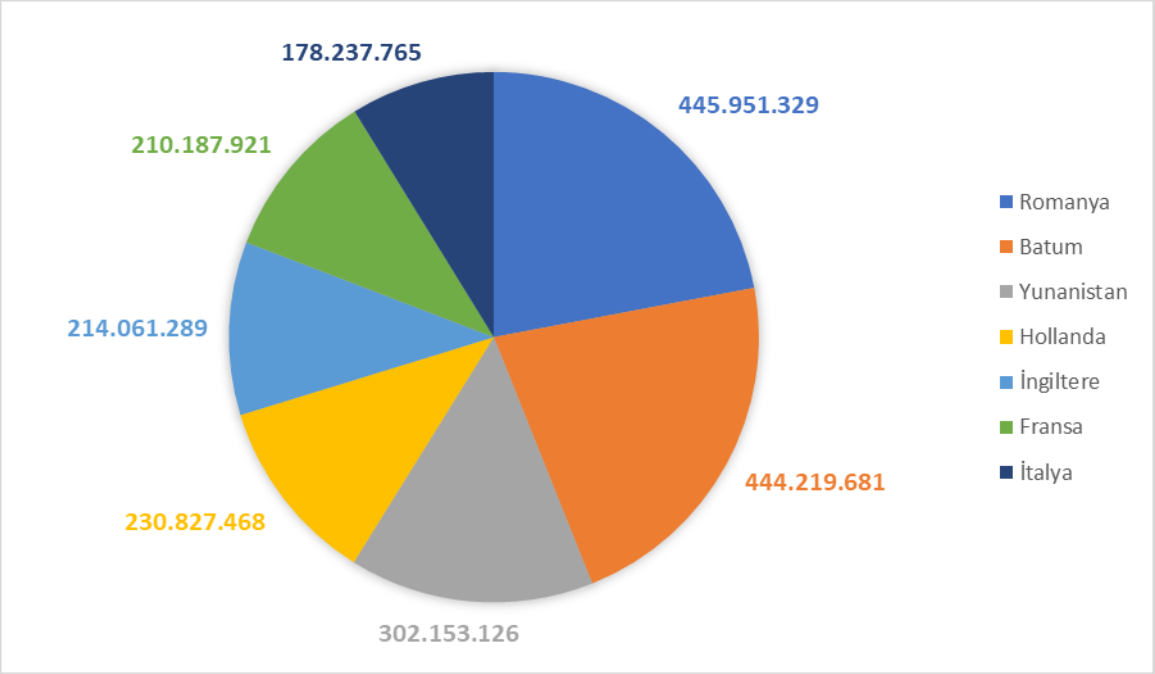
Ülke	**Miktar (Kg.)**	**Değer (Kuruş)**	**Yerli Ürün Miktarı (Kg.)***	**Yerli Ürün Değeri (Kuruş)**
Romanya	6.697.942	445.951.329	3.197.835	91.013.925
Batum	5.122.651	444.219.681	856.143	90.279.600
Yunanistan	6.895.173	302.153.126	3.358.605	112.597.918
Hollanda	2.807.259	230.827.468	2.753.641	218.007.691
İngiltere	6.143.222	214.061.289	5.862.516	164.608.505
Fransa	1.913.942	210.187.921	1.556.113	173.259.205
İtalya	7.652.668	178.237.765	2.832.604	134.760.716
Bulgaristan	4.724.748	173.481.599	2.158.844	44.220.796
Mısır	5.285.647	142.876.709	4.944.750	99.168.634
Amerika	1.966.412	125.728.880	1.815.747	85.535.050
Rusya	1.518.565	97.329.495	368.394	23.576.230
Almanya	663.955	51.557.726	662.792	51.484.826
Belçika	873.009	51.241.419	792.082	32.096.294
İsveç	88.843	12.376.765	88.612	12.208.765
Yugoslavya	50.596	4.425.526	37.015	2.575.766
İspanya	232.369	2.707.973	229.171	1.347.408
İran	15.669	2.468.760	15.109	2.433.760
Avusturya	8.868	1.918.198	3.676	399.125
Macaristan	20.932	1.750.000	…	…
İsviçre	183	163.154	103	62.354
Japonya	992	37.530	967	27.630
Çekoslovakya	160	30.800	160	30.800
Çeşitli Ülkeler	82.240.353	344.248.182	80.487.920	278.724.533
Toplam	**134.924.158**	**3.037.981.295**	**112.022.799**	**1.618.419.531**
1920 Toplam**	**172.848.155**	**4.762.588.187**	**148.991.472**	**2.257.601.050**

* Giden emtianın içerisindeki yerli ürün miktarı ayrı olarak hesaplanmıştır.

**Mukayese için 1920 yılına ait toplam veri de tabloya eklenmiştir.

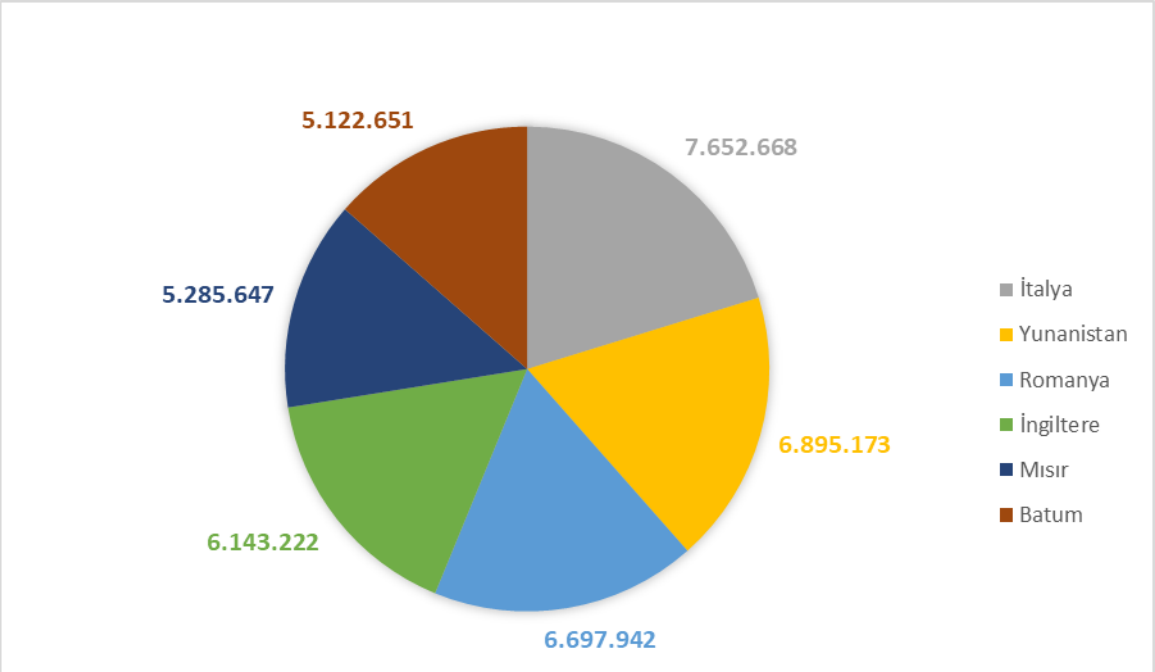
Kaynak: Duyun-ı Umumiye Raporu; **ASDMAE-AC (1919-1923),** No:38350, 05 Mayıs 1922.

Şekil 1.5: Hedef Ülkeye Göre İstanbul'dan giden Emtia (1921) (Değer: Kuruş)



Kaynak: Duyun-ı Umumiye Raporu; **ASDMAE-AC (1919-1923),** No:38350, 05 Mayıs 1922.

Şekil 1.6: Hedef Ülkeye Göre İstanbul'dan giden Emtia (1921) (Miktar: Kg)



Kaynak: Duyun-ı Umumiye Raporu; **ASDMAE-AC (1919-1923),** No:38350, 05 Mayıs 1922.

Bu dönemde kurulan en önemli İtalyan kuruluşlarından biri kuşkusuz Anadolu İtalyan Endüstriyel Kalkınma Şirketi (Societa Italiana Sviluppo Industrie Anatolia – SISIA) idi. SISIA, 1920 yılının mayıs ayında İtilaf Devletlerinin nüfuzuna ayrılan bölgeler için İtalyan sanayicilerin dikkatini Anadolu'ya çekmek ve buradaki iktisadi fırsatlara yönelik teşvik sağlamak amacıyla 4 milyon liret sermayeyle kurulmuştur. Tabi ki bu yapının ortaya çıkışındaki ilk motivasyon İtalyanların bir yerleşim yeri olarak Anadolu'da sürekli kalacağı fikrine dayanmıştır. Yönetim merkezi Floransa'da bulunan şirket, İtalyan Dışişleri Bakanlığı ve Türkiye'deki ona bağlı temsilciliklerinin onay ve desteğiyle İtalyan ürünlerinin Anadolu'ya pazarlanması adına çalışmalar yürütmenin yanında Muğla'da kurulan zeytinyağı ve sabun rafinerilerinde üretim faaliyetlerinde de bulunmuştur. Bu tesislerde SISIA, aylık olarak 350 bin kilogram rafine zeytinyağı ve üretilen yağın asit yoğunluğuna bağlı olarak da aylık 35 bin ila 70 bin kilo arasında sabun üretim kapasitesi ile faaliyet göstermiştir. Üretilen zeytinyağının %90'ı Amerika Birleşik Devletleri'ne gönderilmek üzere İtalya'daki ihracatçılara ve %10'luk bir kısmı ise Türkiye'de satılmaktaydı. Avrupa'daki bütün rakipleri aracı tüccar ve komisyonculardan zeytinyağını almak zorundayken SISIA, üretim merkezinde kurduğu rafineriyle %10'a kadar daha az masrafla ürün elde etme avantajına da sahip olmuştur[181].

İtalyan işgal birliklerinin Anadolu'yu terk etmesinin ardından Türkiye'de iş yapmakta olan İtalyan sınai ve ticari işletmeleri hızlı bir tasfiye sürecine girmiştir. Fakat faaliyetlerini Muğla'daki tesislerinde yoğunlaştıran SISIA, Türkiye'de cumhuriyetin ilan edildiği ilk yıllarda da ayakta kalabilmiştir[182]. Ancak daha sonra SISIA yönetim kurulu, 19 Ekim 1926 tarihinde gerçekleştirilen toplantısında döner sermaye yetersizliğinden ötürü şirketin tasfiyesi yönünde karar almıştır. SISIA'nın kapanmasının ardından, 1928 yılında şirketin eski yöneticilerinden Luigi Ricasoli yine Muğla Kuşadası'nda SISIA'nın rafinerilerini satın alarak üretime başlamıştır[183].

[181] **ASDMAE-AP,** B.1708, 13 Şubat 1924.
[182] **TDA**, 541/44257-210288-9, 3 Mart 1924.
[183] İtalyan Büyükelçi Orsini tarafından Türk Hariciye Vekili Tevfik Rüştü Bey'e gönderilen SISIA'ya ait yağ rafinerilerinin Ricasoli tarafından satın alınarak faaliyete geçirileceğine dair yazı; **TDA**, 541/44251-210207-39, 26 Mart 1928.

Birinci Dünya Savaşı sonrası İtalyanların Türkiye'ye yaklaşımı, temel olarak bir kolonizasyon mantığına dayalı iktisadi ve siyasi stratejilerle şekillenmiştir. Bu yaklaşım 1918-1923 yılları arasındaki ticari faaliyetlere de egemen olmuştur. Savaş sonrası mali sıkıntılarla karşı karşıya kalan İtalya, Anadolu'yu ucuz hammadde elde edebileceği stratejik bir nüfuz bölgesi olarak görmüştür. Bu doğrultuda Ereğli kömür havzası gibi enerji kaynaklarına yönelik yatırımlar gerçekleştirilmiş ancak organizasyonel sınırlılıklar bu girişimlerin sürdürülebilir olmasını engellemiştir. Ayrıca, Türkiye'de ortaya çıkan iktisadi ve siyasi gerçeklik, İtalya'nın Sevr Antlaşması ve Üçlü Antlaşma çerçevesinde öngördüğünden çok farklı gelişmiştir. Türk Millî Mücadelesinin başarısı ise bu kolonizasyon mantığının çökmesine neden olmuştur.

İKİNCİ BÖLÜM
TÜRK-İTALYAN TİCARİ İLİŞKİLERİ (1923-1930)

2.1. Kapitülasyonların Kaldırılması Sonrasında Türkiye'de Yabancı Sermayeye Yaklaşım

Türkiye'de cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte, yeni hükümet tarafından Osmanlı İmparatorluğu'nun önemli miktardaki borçları da devralınmıştır. Dolayısıyla, bu dönem Osmanlı'dan kalan söz konusu miras nedeniyle yabancı sermayeye karşı da oldukça dikkatli davranılan bir dönem olmuştur. Bu dönemde, geçmişten gelen tecrübeye rağmen gerekli olan ekonomik kalkınmanın yalnızca iç dinamiklere dayanılarak sağlanamayacağının da farkında olan Türk devlet yöneticileri meseleye dair ilk resmi görüşlerini İzmir'de toplanan Türkiye İktisat Kongresinde ifade etmişlerdir. Yeni rejimin karşı karşıya kalabileceği iktisadi sorunların ele alındığı bu kongrede, toplumsal sınıf ve grupların iktisadi kalkınma sürecindeki görev ve sorumlulukları tartışılmıştır. Türkiye İktisat Kongresi'nde kabul edilen iktisadi esaslar, her ne kadar büyük ölçüde dilek ve temenniler şeklinde ifade edilmiş olsa da o dönemdeki iktisadi yönelimleri ve kalkınma stratejilerini yansıtmıştır. Kongrede ortaya konulan ilkeler, Türkiye'nin yeni ekonomik düzeninin inşasında belirleyici rol oynayan milli iktisat anlayışının temel unsurlarını ortaya koymuştur. Bu dönemde benimsenen ekonomi yaklaşımı hem yerli hem de yabancı sermayeyi kapsayan bir kalkınma modeli hedeflemiştir[184]. Yabancı sermaye yatırımlarının, yalnızca devletin siyasi egemenliğini zayıflatmayacak şekilde gerçekleştirilmesi gerektiği belirtilmiş ve bu çerçevede bir ekonomi politikası oluşturulması gerektiği vurgulanmıştır[185]. İlk Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Paşa tarafından, çeşitli tarihlerdeki konuşma ve söylevlerde, geçmişteki acı tecrübelere rağmen yabancı sermayeye karşı dogmatik kalıplar ve ön yargılardan uzak durulması gerektiği değerlendirmesi yapılmıştır[186]. 1923 yılında düzenlenen İktisat Kongresinin açılışında Mustafa Kemal Paşa, yabancı

[184] Korkut Boratav, **Türkiye İktisat Tarihi 1908-1985**, İstanbul: Gerçek Yayınevi, 1998, s.33.
[185] Yahya S. Tezel, **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950),** İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2015, s.229.
[186] Yasemin Bozdağlıoğlu, Umut Evlimoğlu, "Türkiye'de Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Tarihsel Süreçte Gösterdiği Gelişim: Hukuksal ve Ekonomik Yansımaları", **Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Yıl:6, No:11, Nisan 2014, s. 37.

sermayeye hasım olduklarının zannedilmemesi gerektiğini, aksine Türkiye'nin kalkınması için her türlü emek ve sermayeye ihtiyaç duymakta olduklarını söylemiştir. Bununla birlikte, yabancı sermayeye her türlü teminatın verilmeye hazır olunduğu ancak eskisi gibi imtiyazlar dahilinde değil Türk kanunlarına saygı gösterilmesinin esas olduğunun altı özellikle çizilmiştir[187].

1923-1929 yılları arasını kapsayan dönemde Lozan Antlaşması hükümleri gereğince Türkiye'de etkili bir koruyucu gümrük politikası uygulama imkânı olmamasına ve İzmir İktisat Kongresinde ortaya konan yabancı sermayeyi teşvik edici anlayışa rağmen birçok demiryolu hattı ve tütün rejisi millileştirme süreçleriyle devletin kontrolüne geçirilmiştir. 1922 ve 1923 yıllarında, Amerikan sermayesini temsil eden Chester grubu ile ayrıcalıklı bir demiryolu yatırımı anlaşması yapmak üzere başlatılan müzakereler ise sonuçsuz kalmıştır. 1924 yılında, Haydarpaşa Limanı ve rıhtımı ile Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya ve Afyon-Akdağ demiryolu hatları devletin mülkiyetine alınmıştır. Bu adımı, 1928 yılında Mersin-Tarsus-Adana demiryolu hatlarının devletleştirilmesi izlemiştir. Süreç, yalnızca demiryolu ağının kontrolünü devlete devretmekle sınırlı kalmamış; aynı zamanda 1926 yılında çıkarılan Kabotaj Kanunu ile Türk limanları arasında deniz taşımacılığı yapma hakkı yabancı sermayeye kapatılarak, bu alandaki bağımsızlık da sağlanmıştır[188].

Cumhuriyet döneminin başlangıcında, Osmanlı İmparatorluğu'ndan yeni Cumhuriyet'e taşınan yabancı sermaye 64,3 milyon sterlin idi. Bu değer, 94 farklı işletme arasında paylaşılmaktaydı. Bunlar arasında 7'si demiryolu iş birliği, 6'sı madencilik, 23'ü bankacılık, 12'si endüstriyel girişim, 35'i ticaretle iştigal eden iş birliği ve 11'i belediyelere hizmet sağlayan iş birliğiydi[189]. Cumhuriyetin ilk dönemlerinde, ekonomik büyümeyi sağlamak için gereken özel sermayenin iç piyasada neredeyse hiç olmaması, Mustafa Kemal Paşa'nın yukarıda belirtilen görüşlerini destekler nitelikteydi. Özel bireysel yatırımcıların bankalardaki

[187] **Türkiye İktisat Kongresi 1923-İzmir (Haberler-Belgeler-Yorumlar)**, Hazırlayan: A. Gündüz Ökçün, Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1981, s. 252-253.
[188] Boratav, **a.g.e.**, s.35.
[189] Tuğrul Görgün, **Doğrudan Yabancı Yatırımların Tarihsel Gelişimi Çerçevesinde Yatırımların Geliştirilmesinin Etkin Kurumsal Yapılanmaları**, Ankara: Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi, 2004, s. 31.

mevduatları 1924 yılında sadece 13 milyon, 1929 yılında ise 117 milyon Türk lirası seviyesine ulaşabilmiştir[190].

Millileştirme faaliyetlerine paralel olarak aynı zamanda yeni yabancı sermayeli şirketlere de çeşitli imtiyazlar sunularak ekonominin stratejik sektörlerinde rol üstlenmeleri sağlanmıştır. Bu dönemde özellikle ticaret, madencilik, imalat ve taşımacılık gibi alanlarda faaliyet gösteren yabancı şirketler, hükümetin yabancı yatırımları ülkeye çekme politikalarından önemli ölçüde faydalanmıştır. 1924'te İstanbul'daki Belçika sermayeli Seydiköy Gaz ve Elektrik Şirketi, 1925'te İsveç sermayeli İzmir Telefon Şirketi, 1926'da Belçika sermayeli İzmir Elektrik ve Tramvay Şirketi, 1927'de Belçika sermayeli Zingal Ormancılık Şirketi, Alman Güney Anadolu Mangan Madencilik Şirketi ve Fransız Kireçlik Krom Madencilik Şirketi bu ayrıcalıklardan faydalanan şirketler olarak öne çıkmıştır. 1928'de Alman Adana Elektrik Şirketi, İngiliz Ankara Elektrik ve Gaz Şirketi, Fransız Fethiye Simli Kurşun Madencilik Şirketi, 1929'da ise Amerikalı Ford Şirketi ile Fransız Kömür Madencilik Şirketi dönemin imtiyaz politikalarından faydalanan diğer önemli yabancı sermayeli girişimler olmuştur. Türkiye'de bazı yabancı şirketler de imtiyaz hakkı olmaksızın üretim faaliyetlerini yürütmüştür. Örneğin, Belçika ve Fransız yatırımlarıyla iki çimento fabrikası faaliyete geçmiştir. Bunun yanı sıra, Manchester merkezli bir İngiliz şirketi, 1925 yılında Adana'da büyük bir çırçır fabrikası kurmuştur. İstanbul'da ise Nestle çikolata üretimi yaparken, HMV ve Columbia gibi şirketler plak üretimi gerçekleştirmiştir. Ayrıca, bazı yabancı kimya firmaları da ilaç üretimi alanında faaliyet göstermiştir. Japon bir grubun Bursa'da kurduğu ipekli dokuma fabrikası ise bu dönemdeki imtiyazsız yabancı yatırımlar arasında önemli bir yere sahip olmuştur. 1923 ile 1930 yılları arasında kurulan anonim şirketlerin toplam ödenmiş sermayesi 71 milyon TL olarak hesaplanmıştır. Bu miktarın yaklaşık %43'lük kısmının, yabancı sermayenin ortak olduğu şirketlere ait olduğu tespit edilmiştir. Yabancı sermayenin kontrolündeki toplam sermayenin %75'i, sektörler bazında incelendiğinde, %35 oranında imalat sanayinde toplanmıştır. Bunun yanında elektrik ve havagazı işletmelerinin karma sermayeli şirketlerin sermaye toplamı içerisindeki payı %17,

[190] **TBMM Tutanak Dergisi**, Dönem: VIII, Cilt:25, Birleşim: 63, 13 Mart 1950, s. 312.

ticaret şirketlerinin payı %15, banka ve sigorta şirketlerinin payı ise %7 olmuştur[191]. Bu dönemde Türkiye'de kurulan 201 anonim şirketinin 66'sında yabancı sermaye bulunmaktaydı. 1929 yılı itibariyle Türkiye'deki yabancı firmaların öz sermayesi ile Türk firmalarının öz sermayeleri arasında pek bir fark görülmemiştir. Hem Türk firmalarının hem de yabancı firmaların toplam öz sermayesi 78 milyon lira civarındaydı. Benzer durum, şirketlerin elde ettiği kazançlar için de söz konusuydu. Türk firmalarının yıllık toplam kârı 11 milyon 673 bin iken yabancı firmaların toplam kârı 11 milyon 25 bin lira olarak gerçekleşmiştir[192].

Türkiye'nin para ve kredi piyasası, 1920'lerde ağırlıklı olarak yabancı bankalar ve ithalat-ihracat şirketlerinin kontrolündeydi. Cumhuriyet'in ilk yıllarında, hükümetin para ve kredi politikalarını yönlendirecek bir kurumsal altyapıya, özellikle de bir merkez bankasına sahip olmaması, bankacılık sistemini ekonominin temel dinamiklerinde merkezi bir konuma taşımıştır. Sistem içindeki para-meta ilişkilerinin yaygınlaşması ve üretim hacmindeki artışla birlikte dolaşımdaki kâğıt para miktarının sabit kalması, banka parası olarak bilinen mevduatların önemini daha da artırmıştır. Bankacılık sektörü, büyüyen mevduat hacmi sayesinde kredi arzını hızla genişleterek ekonominin likidite ihtiyacını karşılamada kilit bir rol üstlenmiştir. 1920'lerde Türkiye'nin dış ticaret piyasasında, yabancı sermayeli şirketlerin bir kısmı ithalat ve ihracatın yanı sıra sigortacılık ve nakliye gibi hizmet sektörlerinde büyük uluslararası tekel şirketlerin doğrudan acenteleri olarak faaliyetlerini sürdürmüştür. Tütün ihracatı, bu durumun en dikkat çekici örneklerinden biri olarak öne çıkmıştır. Türkiye'den yapılan tütün ihracatında, Trieste merkezli aracı firmalar ihracatın büyük bir kısmını yönlendirmiştir. Örnek olarak, 1926'da Türkiye'den ihraç edilen tütünün %53'ü Trieste'ye gönderilmiştir. Bu tütünler, Trieste'de manipüle edildikten sonra Almanya, ABD, Çekoslovakya ve Avusturya gibi ülkelere ihraç edilmiştir. Bazı yabancı sermaye organizasyonları Türkiye'nin ihracatında, üretim süreçlerini de içine alan bir kontrol mekanizması kurmuştur. Bu anlamda İtalyan SICMAT firması, Türkiye'deki pamuk üretimi üzerinde yabancı sermayenin etkisini gösteren çarpıcı bir örnek teşkil etmiştir.

[191] Tezel, **a.g.e.,** s.235.
[192] Kenan Bulutoğlu, **100 Soruda Türkiye'de Yabancı Sermaye,** İstanbul: Gerçek Yayınevi, 1970, s. 101.

SICMAT, 1924 yılında Adana'da bir şube açarak faaliyetlerine başlamış ve kısa sürede pamuk ticaretinde önemli bir aktör haline gelmiştir. Firma, İtalyan hükümetinin sağladığı mali ve diplomatik destekle Çukurova bölgesinde pamuk ticaretinin lideri olmuştur. Çukurova'da üretilen pamuğun büyük bir bölümü, Trieste'deki İtalyan tekstil fabrikalarına gönderilmiş ve böylece bölge, İtalyan tekstil endüstrisinin pamuk ihtiyacını karşılayan stratejik bir tedarik merkezi haline gelmiştir[193].

1923-1929 dönemine ait dış ticaret verilerine göre, Türkiye'de ithalatın gayrisafi yurtiçi hasılaya oranının ortalama %14,4, ihracatın ise %10,6 olduğu tahmin edilmiştir. Bu oranlar, Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemindeki dış ticaret oranlarıyla karşılaştırıldığında belirgin bir farklılık göstermiştir. Öyle ki, 1907 yılında ithalatın GSYİH'deki payı %17, ihracatın payı ise %19 olarak hesaplanmıştır. 1913 yılına gelindiğinde ise bu oranlar sırasıyla %15 ve %16 seviyelerine gerilemiştir. Bu veriler, Cumhuriyetin ilk yıllarında dış ticaretin ekonomiye etkisinin Osmanlı dönemine kıyasla göreceli olarak azaldığını ortaya koymuştur. Ancak, 1923-1929 yılları arasında ithalat ve ihracatın milli gelir içindeki paylarının takip eden 50 yıl boyunca aşılamaması bu dönemin dış ticaret bağlamında, "dışa açık" bir dönem olarak değerlendirilmesine zemin hazırlamıştır. 1923-1929 döneminde Türkiye'deki tarımsal üretimin yaklaşık %20'si ihraç edilmiştir. Bu oran, 1908-1914 yılları arasında ortalama %14 seviyesinde kalmıştır. Bu dönemde, tütün, kuru üzüm, pamuk, incir, fındık, yün, afyon ve yumurta gibi tarımsal ürünler toplam ihracatın yaklaşık %60-72'sini oluştururken ithal edilen ürünlerin büyük bir kısmını ise sanayi tüketim malları oluşturmaktaydı. Buna göre Türkiye'nin dünya ekonomisine entegrasyonu daha çok ham madde ihracatı ve sanayi ürünleri ithalatı yoluyla gerçekleşmiştir[194].

1911-1913 yılları arasında Osmanlı İmparatorluğu'nun ihracatında, toplam değer açısından öne çıkan dört ülke İngiltere, Fransa, Avusturya-Macaristan ve Amerika Birleşik Devletleri olmuştur. Bu ülkelerin ihracattaki toplam payı yaklaşık %60 düzeyindeydi. Aynı dönemde ithalat tarafında ise İngiltere, Avusturya-Macaristan, Almanya ve Fransa başı çekmiş, bu dört ülkenin toplam ithalat içindeki payı ise %55 civarında gerçekleşmiştir. 1924-1929 yılları arasında Türkiye'nin en

[193] Tezel, **a.g.e.,** s.235.
[194] Boratav, **a.g.e.**, s.38.

büyük ticaret ortakları arasında sırasıyla İtalya, Amerika Birleşik Devletleri, Almanya ve Fransa yer almıştır. Bu dört ülke, Türkiye'nin ihracatındaki toplam payın yaklaşık %60'ını oluştururken, ithalatta ise %54'lük bir oran kaplamıştır. Birinci Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı İmparatorluğu'nun dış ticaretinde en büyük paya sahip olan ülke İngiltere idi. Ancak, 1924-1929 yılları arasında Türkiye ile olan ticari ilişkilerindeki önemini büyük ölçüde yitirmiştir. Öte yandan, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun dağılmasından sonra Avusturya, Türkiye'nin ticaretinde kayda değer bir payı olmayan ülkeler arasında yer almıştır. 1924-1929 yılları arasında Türkiye ile İtalya arasındaki ticari ilişkiler ön plana çıkmıştır. Bu durumun nedenlerinden biri, Türkiye'den ayrılan birçok Rum tüccarın Trieste'ye yerleşerek, ticaretlerini burayı bir transit merkezi gibi kullanarak sürdürmeleriydi. Bunun yanı sıra, İtalyanların bu dönemde Çukurova'da üretilen pamuğu ticari anlamda kontrol altına alma ve Türkiye'nin pamuklu kumaş ithalatını kendi lehlerine yönlendirme çabaları, iki ülke arasındaki ticaretin gelişmesinde önemli rol oynamıştır[195].

2.2. Türk - İtalyan Ticari İlişkilerinin Siyasi Parametreleri

Türkiye ve İtalya arasındaki iktisadi ilişkiler, aynı zamanda diplomatik ve siyasi parametrelerle entegre bir görüntü çizmiştir. İtalya'dan yükselen ve emperyal özlemleri dile getiren açıklamalar iki ülke ilişkilerine güvensizliğin hâkim olmasına neden olmuştur. Bu ülkeler arasındaki iktisadi bağlar da yalnızca ticari hesaplar doğrultusunda değil söz konusu siyasi güvensizliğin gölgesinde şekillenmiştir. İtalya, 1920'ler boyunca Türkiye'nin ana ticaret ortağı olmuştur. Buna rağmen İtalyanların Türkiye üzerinde iktisadi nüfuz kurabilmek adına başlattıkları girişimleri sonuçsuz kalmıştır. 1930'lara gelindiğinde ise, İtalya Türkiye'nin ithalat ve ihracatındaki lider konumunu da Almanya'ya kaptırmıştır[196].

Genel manada Mudanya Ateşkesini takip eden süreçte Türkiye Cumhuriyeti'nin sağlam iktisadi temeller üzerine inşa edilmesi hedeflenmiştir.

[195] Tezel, **a.g.e.,** s.235.

[196] İtalyan Doğu Ticaret Odası tarafından yayınlanan 9 Haziran 1932 tarihli bültende "Türkiye ile Ticaretimiz" başlığıyla yer alan makalenin Fransızca tercümesi; **TDA**, 541/44156-209367-9, 16 Haziran 1932.

İngiltere, Fransa ve İtalya gibi devletler tarafından milliyetçi tarafı nedeniyle şüpheyle izlenen bu süreç, bir önceki kısımda ortaya koyduğumuz üzere 1920'ler boyunca iktisadi anlamda yabancı sermayeye kapıları kapatacak bir şekilde gelişmemiştir. Sayılan Batı devletleri de Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarında ülke içerisinde ortaya çıkabilecek iktisadi fırsatlar etrafında bir rekabet içerisine girmiştir.

Almanya, bu rekabete Osmanlı İmparatorluğu ile evvelden gelen müttefiklik ilişkilerinin getirdiği eski nüfuz alanlarını yeniden konsolide etmek adına yeniden organize olarak katılmıştır. Cumhuriyetin ilk beş yılına bakıldığında, Almanlar açısından bu dönemde Ankara-İstanbul Havayolu imtiyazı ve bir uçak fabrikasının kurulması için yürütülen müzakerelerin başarısızlığı söz konusu olmuştur. Fakat Deutsche Bank; Keller-Diyarbakır Demiryolu Hattı vesilesiyle işlenip taşınması büyük ölçüde kolaylaşacak olan Ergani madenlerinin işletmesini alabilmiştir[197]. Alman Devleti'nin teşvikiyle Anadolu'da faaliyet gösteren Deutsche Bank ayrıca Kayseri-Ulukışla ve Kütahya-Balıkesir Demiryolu Hatlarının da imtiyazını almıştır[198].

Anadolu coğrafyasındaki rekabetin diğer bir unsuru olan Fransa ise bu alandaki çıkarlarını Osmanlı Bankası üzerinden yürütmeye çalışmıştır. Gemi inşası ve demiryolu imtiyazları ile de ilgilenen Fransızlar, çoğu zaman Fransız sermayedarlarının aşırı ihtiyatlılığı nedeniyle fırsatları kaçırmıştır. Fakat ısrarcı oldukları alanlarda birtakım imtiyazlar alabilmişlerdir. Türkiye'nin zırhlı kruvazörü Yavuz'un onarımı[199] ve Ankara'da büyük bir radyo telgraf istasyonunun inşa edilmesi[200] gibi işlerin elde edilmesi Fransızların bu ısrarcı tutumlarının bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Gerçi Saint Nazaire Tersanesi sonradan Yavuz'la ilgili olan

[197] Zehra Taşdemir Yaşın, "Contextualizing the Rise of Environmental Movements in Turkey: Two Instances of Anti-Gold Mining Resistance", **Transforming Socio-Natures in Turkey: Landscapes, State and Environmental Movements,** Editör: Onur İnal, Ethemcan Turhan, Routledge, 2019, s. 149.
[198] İsmail Yıldırım, "Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları ve İlk İç Borçlanmalar (1923-1950)", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi,** c.15, Sayı:44, 1999, s. 620.
[199]Serhat Güvenç, Dilek Barlas, "Bir Cumhuriyet Kurumu Yaratmak: Atatürk'ün Donanması, 1923-1939", **Türkiye'de Ordu, Devlet ve Güvenlik Siyaseti**, Ed.: İsmet Akça, Evren Balta Paker, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2010, s. 235.
[200] Özden Cankaya, **TRT: Bir Kitle İletişim Kurumunun Tarihi (1927-2000),** İstanbul: YKY, 2003, s.19.

anlaşmadan çekilmiştir. Fakat Fransızlar Türk Hükümeti'nden ayrıca, barut ve patlayıcı maddeler inhisarını almışlardır[201].

İngiliz metodu ise diğer devletlerin aksine inisiyatifi daha çok sermaye gruplarına bırakan liberal bir tarzda ilerlemiştir. Böyle bakıldığında cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye'de resmi bir İngiliz iktisadi aksiyonu bulunmamaktadır. Fakat, Birinci Dünya Savaşı'nın öncesinden başlayarak Anadolu'ya gelmiş ve burada kendileri açısından kârlı işler yürütmüş bir İngiliz girişimci nüfusu bulunmaktaydı. İngiltere için iktisadi ve siyasi anlamda asıl önemli olan ise içinde petrol yataklarını barındıran Musul meselesinin kendi lehlerine olacak bir şekilde çözülmesi olmuştur. Bu gerçekleştikten sonra İngiltere, Anadolu Demiryolları Şirketi'nin hisselerinin büyük kısmından vazgeçecek kadar bir yatırım alanı olarak Türkiye'ye ilgisiz kalmıştır. 1923-1928 yılları arasında Türkiye'de Maslahatgüzar olarak görev yapmış olan İtalyan diplomat Francesco Taliani'ye göre, İngilizlerin bu ilgisizliği mali sıkıntılar sonucu Türkiye'nin bir finans merkezi olan Londra'ya başvurmak zorunda kalacağı beklentisinin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır[202]. Fakat İngiliz şirketlerinin, Türkiye'nin ihraç kalemi olan ürünleri İngiltere'nin sömürgelerinden daha ucuza tedarik edebiliyor oluşu da bu nispi ilgisizliğin önemli bir nedenini teşkil etmiştir.

Montagna tarafından bildirilen istatistiklere göre[203] 1925 yılı itibariyle Anadolu'da yaklaşık 20 bin kişilik bir nüfusa sahip olan İtalyanlar ise bu süreçte, iktisadi anlamda sağlam bir zemin oluşturabilecek kararlı ve koordineli bir organizasyon kuramamıştır. Diğer Avrupalı rakiplerinin Türkiye'de mukim olarak bulundurduğu iyi eğitimli ticari delegasyonlarına karşılık İtalya, ticari diplomasi anlamında zayıf kalmıştır. Sermaye kullanım kapasitesi açısından da İtalyanlar problem yaşamıştır. Bu durumun ortaya çıkışında İtalyan sermaye gruplarının gümrük duvarlarıyla koruma altında oldukları İtalya sınırlarından çıkıp Anadolu gibi kendilerini sıkıntıya sokacak bir bölgeye yatırım yapmaya isteksiz oluşları da etkili olmuştur[204]. İtalyanlar büyük sermaye yatırımları gerektiren maden ve altyapı

[201] Sinan Demirbilek, "Tek Parti Döneminde İnhisarlar", **Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi,** Cilt:12, No:24, 2012, s.211.
[202] **ASDMAE-Direzione Generale Affari Commerciali (DGAC-1927),** B.69, 22 Ekim 1927.
[203] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.259, 15 Şubat 1925.
[204] **ASDMAE-Direzione Generale Affari Commerciali (DGAC-1927),** B.69, 22 Ekim 1927.

yatırımlarından kaçınmıştır. Ancak iki dünya savaşı arasını kapsayan dönemde birçok İtalyan şirketi devlet sübvansiyonu ve yönlendirmesi olmadan Türkiye'de kârlı ticari faaliyetler geliştirebilmiştir. İlk bölümde de bahsi geçen Lloyd Triestino ve Servizi Marittimi (SITMAR) Denizcilik Şirketleri Akdeniz'in öncü deniz taşımacılığı firmaları olarak bu anlamda öne çıkmıştır. Öte yandan, 1926 yılı itibariyle 45 milyon Türk lirasını aşan sermaye hareketi ile İtalyan Ticaret Bankası (Banca Commerciale Italiana) ve yaklaşık 19 milyon Türk lirası sermaye hareketine ulaşan Roma Bankası (Banco di Roma), İstanbul ve İzmir'deki şubeleriyle Türkiye'de kendilerine yer edinmişlerdir[205].

Bir Türk-İtalyan Şirketi olan Les Houillieres Turques de 1 milyon lira sermaye ile 1927 Haziranı'nda kurulmuştur. Kuruluşunun hemen ardından, Mütareke Dönemi'nde İtalyan Ticaret Bankası'nın devraldığı Belçika şirketi Bender Ereğli'nin bütün mal varlıklarını ve haklarını da satın almıştır. Bu yolla Ereğli'deki Kozlu, Alacaağzı ve Kandilli kömür madenlerinin işletmesi de Les Houillieres'e geçmiştir. Şirketin bu madenleri devraldığı 1927 yılında yıllık üretim 100 bin tondan 200 bin tona çıkarılmıştır. Generali Venezia Trieste (Generali) Sigorta Şirketi ise ülke geneline yaydığı acenteleri vasıtasıyla Türkiye'de Paris Union'dan sonra iş hacmi olarak ikinci en büyük sigorta şirketi haline gelmiştir. Generali ayrıca bu dönemde gayrimenkul sigortacılığı amacıyla bir Türk şirketi de kurmuştur. Serra ve Flli Şirketi ise Çanakkale Savaşı'nda batan gemilerin çıkarılıp fayda sağlanması konusunda bir imtiyaz almıştır. Çıkarılan materyalin %30'unun Türk Devleti'ne verilmesi şartıyla anlaşma sağlanmıştır. Fakat daha sonra Ankara ile yapılan görüşmelerin ardından bu %30'luk kısım da İtalyan Emeric Steiner di Milano Firması tarafından alınmıştır. Böylece bu işin tamamı İtalyanlar tarafından kotarılmıştır. Mario Gismondi Anonim Şirketi ise Ankara'da elektrik tesisatı ihaleleri için bir şube açmıştır. İtalyan mimar Giulio Mongeri'nin eserleri olan Ziraat Bankası ve İş Bankası binalarının elektrik tesisatları da bu şirket tarafından kurulmuştur. Otomobil şirketi FIAT da İstanbul'da bir genel merkez kurmuş ve Anadolu'nun birçok noktasında acenteler açmıştır. FIAT yıllık

[205] Roberto di Quirico, **Le banche italiane all'estero, 1900-1950: espansione bancaria all'estero e integrazione finanziaria internazionale nell'Italia degli anni tra le due guerre**, Floransa: EPAP 2000, s.329.

1300-1400 adet araba satışıyla pazarın yaklaşık %70'ine hâkim olmuştur. 1927 yılında Anadolu'ya getirdiği traktörleri ile Ford'la bu alanda da rekabete girmiştir. 1924 yılında Brindisi-İstanbul deniz uçağı hattının işletme imtiyazını[206] alan Aero-Espress Havayolu Şirketi ise 1926 yılında Büyükdere'de kurduğu pistle faaliyetlerini mukavelesinin feshedildiği 1935 yılı sonuna kadar sürdürmüştür[207].

Devlet desteği olmadan yürüyen bu ticari faaliyetlere rağmen 1925-1929 yılları arasında Türkiye'de görev yapmış olan İtalyan Büyükelçi Luca Orsini, İtalyan sermayedarların ve sanayicilerinin Türkiye'de olup bitenlerle daha fazla ilgili olmalarını istemiştir. İtalyan ekonomisinin Türkiye'nin bu zor şartlarında yaşamanın verdiği rahatsızlığa katlanacak iktisadi öncülere ihtiyaç duyduğu ifadeleri de Orsini'ye aittir[208]. Fakat İtalyanlar, bazılarını bu çalışmada yansıtacağımız girişimlerine rağmen iktisadi anlamda Türkiye'de endüstriyel nüfuz sağlamaktan ziyade deniz-iletişim hatlarının geliştirilmesinde ve ticari alışverişlerde ön plana çıkabilmiştir.

İtalya'nın Türkiye'de iktisadi nüfuz alanları elde edememesinin mali ve teknik nedenleri kadar siyasi nedenleri de mühimdir. Türkiye Cumhuriyeti'nin bağımsız bir devlet olarak uluslararası arenaya çıkışından itibaren yabancı sermayeye karşı olunmadığı ve hatta ihtiyaç duyulduğu dile getirilmiştir. Ancak geçmişin imtiyazlar düzeninin artık tarihin tozlu raflarına karıştığının da altı sürekli olarak çizilmiştir. Buna göre, Türkiye'nin beklentisi herhangi bir siyasi ajanda olmaksızın, ülkenin bağımsızlığına saygı gösterilmesi şartıyla yabancı sermayedarların hem kendilerinin kâr elde edebilecekleri hem de Türkiye'nin menfaatlerini temin edebileceği iktisadi faaliyetlerin yürütülmesi olmuştur. Bir köşe yazısında bu, Türk sınırlarını geçecek olan yabancı sermayeye artık "diplomatik pasaport" değil "banka cüzdanı" verilecek olması şeklinde formüle edilmiştir[209].

---

[206] Aero-Espress Şirketi ile imzalanan mukavelenin tasdik edildiğine dair Başvekalet Kararnamesi; **Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı – Cumhuriyet Arşivi (BCA),** F: 30.18.1.1, YB: 10.42.2, 27 Ağustos 1924.

[207] Aero-Espress Şirketi ile olan mukavelenin feshi ve şirketin Büyükdere'deki gayrimenkullerinin 200 bin lira bedelle satın alınmasının onandığına dair Başvekalet Kararnamesi; **BCA,** F: 30.18.1.2, YB: 60.98.17, 25 Aralık 1935.

[208] **ASDMAE-AP,** B.1727, 21 Aralık 1927.

[209] **Le Tanine**, 19 Şubat 1925, s.1.

Türk politika yapıcıların yabancı sermayeye dair yukarıda açıklamış olduğumuz duygu ve düşüncelerine karşılık İtalyanlar, iktisadi imtiyazlar peşinde koştukları Türkiye'de şüphe uyandıracak hatta toprak bütünlüğüne karşı tehdit algısı oluşturacak birtakım olaylara sebebiyet vermiştir. Bunlardan ilki 1924 yılında İtalya'nın Rodos'a asker yığdığı haberlerinin basında yer alması sonucu ortaya çıkmıştır[210]. Bu askeri faaliyetin hedefinde Anadolu sahilleri olduğu ihtimaline karşılık Türk Hükümeti İtalyanlardan bilgi istemiştir. İtalyan Hükümeti bunun Türkiye karşıtı bir hareket olmadığını açıklamış olsa da ilişkiler bir kere gerilmiştir. 1926 yılında Mussolini'nin de arkadaşı olan şair Gabriele D'Annunzio'nun "Orta Asya'dan gelen vahşi Müslümanları geri göndermek" ve "Anadolu topraklarını yeniden ele geçirmek" gibi mesajlar taşıyan şiirini yayınlaması da bu gerginliği tırmandırmıştır. Yukarıda da belirttiğimiz üzere İtalya'nın resmi olarak amacı iktisadi imtiyaz elde etmek ve Anadolu'daki okul, hastane gibi kurumlarını korumak iken faşist ideolojinin doğasından kaynaklanan ölçüsüz söylem ve politikaları kendi aleyhlerinde olmuştur. Bu dönem içerisinde Türkiye'de görev yapmış olan büyükelçiler Giulio Cesare Montagna ve Luca Orsini de Türkiye'de İtalyanlara karşı güvensizlik duygularını güçlendirmeye yönelik kışkırtıcı söylemler, yerli ve yabancı basından gelen tetikleyici yorumlardan dolayı şikayetçi olmuştur. Montagna, Türk yöneticileri nezdinde İtalyanlara ve emellerine yönelik şüpheleri gidermek için yoğun bir çaba içerisinde olduğunu ancak çoğu kez bu tarz söylemlerin işleri zorlaştırdığından söz etmiştir[211]. Mussolini, algıyı değiştirebilmek adına Türkiye'nin Roma Büyükelçisi Suad Bey'e Türk Dışişleri Bakanlığına iletmesi için bir not göndermiştir. Mussolini'ye göre Türk kamuoyundaki bu dönemsel telaş ve tedirginlik İtalyan Hükümeti'nin bugüne kadar sürekli olarak izlediği dostluk politikasını zedelemekten başka bir işe yaramamaktaydı. Zira, Faşist hükümetin politikası saldırgan olmayıp, ekonomik kalkınma için Türkiye dahil tüm ülkelerle dostane iş birliği ilişkileri geliştirme eğilimindeydi. Mussolini, kendi politikalarını Türk Hükümeti'ne bu şekilde açıklamış ve basında çıkan haberlerin artık tahammül edilemez boyutlara ulaştığını

[210] Mustafa Salep, "İtalya'nın Yayılmacı Dış Politikasının İki Savaş Arası Dönemde Türk İtalyan İlişkilerine Etkisi", **Tarih ve Gelecek Dergisi**, Cilt: 8, Sayı:1, Mart 2022, s.126.
[211] **ASDMAE-AP,** B.1708, 2 Mart 1925.

bildirmiştir[212]. Zira bu dönemde 21 Nisan'ın İtalya'da "Sömürge Günü" olarak ilan edilmesi ve Mussolini'nin 1926 Nisan'ında gerçekleştirdiği Libya ziyareti dolayısıyla Türk basınında İtalya'ya karşı tepki ve eleştiriler ortaya çıkmıştır. Özellikle, Mussolini'nin bu ziyaret esnasında yaptığı konuşmada kullandığı ton ve İtalya'nın kaderinin Akdeniz olduğu söylemi tepki çekmiştir[213]. Öyle ki, bu hadise Türk basınında İtalya'nın Türkiye'ye karşı bir savaşa hazırlanmakta olduğu şeklinde algılanmıştır[214]. Ancak, İtalyan Dışişleri Müsteşarı Dino Grandi, bu ziyaretin Türkiye karşıtı bir anlam taşıdığı yolundaki yorumlamaları da yalanlamıştır[215]. Gezisi esnasında imparatorluk özlemine ve Romalılığa dair atıflarda bulunan Mussolini'nin bu söylemlerinin iç kamuoyuna yönelik güç gösterisi niteliğinde olduğuna dair yorumlar da yapılmıştır[216].

Orsini de 26 Mart 1926'da İtalyan Ticaret Odası'nda İtalyan tüccarlara hitap ettiği konuşmasında Türkiye Cumhuriyeti'nin yeni yasalarına saygı duyulmasını ve İtalyan ticari aksiyonlarının bu yasalarla uyumlu bir şekilde gerçekleştirilmesini tavsiye etmiştir[217]. İzmir Konsolosu Manzini de aynı şekilde D'Annunzio'nun konuşmasıyla alakalı olarak rahatsızlığını İtalyan Dışişleri Bakanlığı'na iletmiştir. Manzini, iki ülke arasındaki ilişkileri düzeltmek, ortamı sakinleştirmek ve karşılıklı güveni daha güçlü hale getirmek için gerçekleştirdikleri bütün diplomatik çabanın bu tür yayınlarla bir anda etkisiz hale getirildiğinden dert yanmıştır. Şayet dönem dönem ortaya çıkan Anadolu'nun İtalyanlara ait olduğuna dair söylemler sona ererse Türkiye'deki otoritelerle ilişkilerinin daha kolay olacağı ve bu şekilde çıkarların elde edilebilmesinin daha olası bir hale geleceğinin de altını çizmiştir[218].

İsmet Paşa'nın Roma ziyareti sırasında 30 Mayıs 1928'de Roma'da imzalanan Türkiye-İtalya Tarafsızlık, Uzlaştırma ve Yargısal Çözüm Antlaşması ve bu

---

[212] **ASDMAE-AP,** B.1716, 18 Nisan 1926.
[213] **İkdam**, 13 Nisan 1926, s.1.
[214] **Hakimiyet-i Milliye,** 10 Nisan 1926, s.1.
[215] **İkdam**, 27 Nisan 1926, s.1.
[216] Ahmet Özgiray, "Türk-İtalyan Siyasi İlişkileri (1921-1930)", **Tarih İncelemeleri Dergisi**, 1990, s.129.
[217] Francesco Pongiluppi, **La Rassegna Italiana: Organo degli Interessi Italiani in Oriente, Giornale Ufficiale della Camera di Commercio Italiana di Costantinopoli**, İstanbul: Edizioni Isis, 2015, s. 178.
[218] **ASDMAE-AP,** B.1708, 3 Temmuz 1926.

antlaşmaya giden süreç ilişkilerde gerginliğin azaltılmasına yardımcı olmuştur. Söz konusu antlaşmayla birlikte Türkler nezdinde dostluklarının tasdik edilmesi İtalyan kamuoyunda da hoşnutlukla karşılanmış ve bu antlaşmanın imzalanması İtalya'nın barışçıl politikasının bir ispatı olarak sunulmuştur[219]. Denebilir ki, müzakere süreci içerisinde Mussolini'nin tutumu da daha sağduyulu bir pozisyona gelmiştir[220]. Tevfik Rüştü Bey'in Roma ziyareti esnasında yaptığı konuşmada da Mussolini, iki ülke arasında sağlanan dostluğun Avrupa ve bilhassa Akdeniz'de siyasi, kültürel ve iktisadi olarak Türk-İtalyan ilişkilerinin gelişimine büyük katkı sağlayacağını söylemiştir[221].

Bu süreçte, finansal konulardaki görüşmeler sırasında kredi konusu da gündeme gelmiş ve İtalya'dan alınacak 300 milyon liretlik bir kredi üzerine taraflar arasında temel bir uzlaşıya da varılmıştır[222]. Ancak takip eden süreçte kredinin detayları üzerinde mutabakata varılamamış ve Türkiye bu krediyi almamıştır[223]. Oysa 300 milyon liretin 200 milyon liretlik kısmının İtalya'dan satın alınacak ürünler için kullanılması, geri kalan 100 milyon liretin ise Türkiye'ye nakit olarak verilmesi yönünde bir prensip anlaşmasına varılmış ancak, İtalyanların nakit olarak verilecek miktarın yarısının Türkiye'nin geçmiş borçlarına karşılık sayılmasını istemesi nedeniyle nihai anlaşma sağlanamamıştır[224]. 1929-1932 yılları arasında Türkiye'de görev yapmış olan Dışişleri Bakanı Pompeo Aloisi daha sonradan Türkiye'nin İtalya Büyükelçisi Hüseyin Vasıf Bey'den bu kredinin verilememesinden ötürü mevcut buhran şartları içerisinde İtalya'nın mazur görülmesini istemiştir[225]. Öte yandan, imzalanan Tarafsızlık Antlaşması'nın İtalya için iktisadi nüfuz projelerinin hayata geçirilmesi adına büyük bir fırsat olarak görenler de olmuştur. Örneğin İtalyan yazar Oreste Ferdinando Tencajoli, yayınladığı "Adalia" isimli bir broşürde bu antlaşmaya

[219] **Corriere della Sera**, 6 Aralık 1928, s.1.
[220] **İkdam**, 9 Nisan 1928, s.4.
[221] **Vakit**, 30 Nisan 1929, s.2.
[222] **Cumhuriyet,** 3 Haziran 1932, s.1.
[223] Dilek Barlas, "Friends or Foes? Diplomatic Relations between Italy and Turkey, 1923–36", **International Journal of Middle East Studies**, No: 36, 2004, s. 245.
[224] Yeter Mengeş, **Türkiye-İtalya İlişkileri (1928-1940),** Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yayımlanmamış Doktora Tezi, İzmir, 2021, s. 237.
[225] Roma Büyükelçisi Vasıf Bey'in Türk Hariciye Vekaletine gönderdiği yazı; **TDA**, 541/44145-209532-10, 24 Nisan 1934.

atıf yapmış ve işgal yoluyla elde edemedikleri Antalya'da iktisadi nüfuz kurabilmek için büyük bir fırsat doğduğunu yazmıştır[226].

1934 yılına kadar karşılıklı üst düzey ziyaretlerle nispeten sakin seyreden Türk-İtalyan ilişkileri Mussolini'nin 19 Mart 1934'te İkinci Beş Yıllık Faşist Kongresinde yaptığı konuşmada ülkesine hedef olarak Afrika, Asya ve Akdeniz'i göstermesiyle yeniden gerilmiştir. Türkiye'de İtalyanlara karşı ihtiyatın elden bırakılmaması gerçeğini yeniden hatırlatan bu söylemi dolayısıyla Mussolini, Türkiye'den gelen eleştirilere karşılık olarak Roma Büyükelçisi Hüseyin Vasıf Çınar'a "Asya" ifadesiyle Türkiye'yi kastetmediğini zira Türkiye'nin Avrupa'da olduğunu ifade ederek geçiştirmiştir[227]. Mussolini'nin bu konuşması 9 Şubat 1934'te Türkiye, Yunanistan, Yugoslavya ve Romanya arasında Balkan Antantı'nın imzalanmasının hemen ardından yapılmıştır. İtalya ve Almanya'nın Balkanlara doğru genişleme stratejilerine karşı bir hamle olarak yapılan antlaşmaya Mussolini bu şekilde tepki vermiştir[228].

İktisadi neticelerini 3. bölümde ele alacağımız önemli bir siyasi gelişme olarak 3 Ekim 1935'te İtalya'nın Etiyopya'yı işgaline karşılık Milletler Cemiyeti'nin uygulamaya koyduğu yaptırımlara Türkiye'nin de katılmasıyla İkinci Dünya Savaşı'na giden süreç içerisinde ilişkilere tam bir güvensizlik hâkim olmuştur[229]. Hatta bu dönemde Türk Genelkurmay Başkanlığı faşizm propagandası yaptığı gerekçesiyle İtalyan Turizm Dergisi'nin de Türkiye'ye sokulmamasına yönelik Bakanlar Kurulu'na talepte bulunmuştur[230].

Türk-İtalyan iktisadi ilişkileri aynı zamanda diplomatik ve siyasi ilişkilerle iç içe geçmiş bir ilişki biçimi ortaya koymuştur. İtalya'dan zaman zaman yükselen emperyalist söylemler ilişkilerde güvensizliğe ve Türkiye'nin İtalya'ya karşı ihtiyatlı yaklaşmasına neden olmuştur. Çalışmanın ileriki safhalarında ortaya koyulacağı üzere

---

[226] Söz konusu "Adalia" isimli broşürün Fransızca tercümesi; **TDA**, 541/44106-209130-37, 4 Mart 1929.
[227] **Haber,** 5 Nisan 1934, s.1.
[228] Türkan Cantemur, "Türkiye-İtalya İlişkileri (1930-1950)", **Tarih ve Medeniyetler Tarihi**, Cilt: 2, Ankara: Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Yayınları, 2012, s.787.
[229] Mevlüt Çelebi, "Atatürk Dönemi ve Sonrasında Türkiye-İtalya İlişkilerini Etkileyen Faktörler", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi,** c:31, Sayı:91, 2015, s.104-111.
[230] Genelkurmay Başkanlığının Dahiliye Vekaletine gönderdiği tahrirat; **BCA,** F:30.10.0.0, YB:86.568.2, 1 Ağustos 1936.

1920'lerde Türkiye'nin dış ticaretinde ana partneri olan İtalya, bu potansiyele rağmen gerek sermaye yetersizliği gerekse faşist idarenin neden olduğu tehdit algısı nedeniyle Türkiye'de imtiyazlı projeler elde ederek iktisadi nüfuz sağlama girişimlerinde başarısız olmuştur. 1930 sonrası dönemde ise Türkiye'nin ithalat ve ihracatındaki başat konumunu da Almanya'ya kaptırmıştır.

2.3. Ereğli Kömür Havzasında İtalyan Sermaye Girişimleri

İtalya, Türkiye'de cumhuriyetin ilanından sonra da Ereğli kömür madenlerine olan ilgisini kaybetmemiştir. İtalya'nın Millî Mücadele Döneminde çeşitli antlaşmalar vasıtasıyla elde etmeye çalıştığı Ereğli maden imtiyazlarının Türk parlamentosu tarafından kabul edilmemiş olmasına rağmen girişimler sürdürülmüştür. İtalya, bu süreçte diğer büyük devletler karşısında zorlu bir rekabetle karşılaşmış ve Ereğli imtiyazlarını elde etmek için yoğun çaba sarf etmiştir. Ancak İtalyan sermaye gruplarının iç organizasyon eksiklikleri ve finansal yetersizlikler, bu imtiyazları hayata geçirmelerini engellemiştir. Türkiye ise zamanla ulusal sermayeyi ön plana çıkaran bir politika benimsemiş ve Ereğli gibi stratejik bölgelerde Türk şirketlerinin işletmecilik rolünü güçlendirmiştir. Böylece Ereğli imtiyazları konusu, Türkiye'nin milli çıkarlarını gözeten iktisadi politikaları çerçevesinde şekillenmiş ve nihayetinde ulusal sermaye öncelikli bir işletme modeli benimsenmiştir.

Lozan Konferansı sürecinde İtalyan Delegasyonunun İsmet Paşa ile kurdukları ilişkilerden cesaretle 12 Mayıs 1923'te İtalyanlar, Ereğli Havzası için daha önce üçüncü şahıslar tarafından elde edilmiş haklara halel getirmeyecek genel bir imtiyaz talebinde bulunmuşlardır. Fakat, İktisat Vekili Hasan Bey'e yaptıkları baskılara rağmen lehte bir sonuç alamamışlardır. Talebin iletilmesinin ardından geçen 1 yıllık süreç içerisinde İtalyanlarda Türk Hükümeti'nin bu imtiyazı özellikle İtalyanlara vermek istemediği izlenimi oluşmuştur. Bu izlenimin oluşmasında üç olay öne çıkmıştır. İlk olarak Müsteşar Zühtü Bey, Ereğli'ye gerçekleştirdiği ziyaretinde bir mühendise İtalyanların bu imtiyazı elde etmek için Ankara'daki misyona harcadığı paraları kendi ekonomileri için daha yararlı işlerde kullanmaları gerektiğini söylemiştir. Ayrıca bu süreç içerisinde, Nafia, Ziraat ve Müdafaa-i Milliye

Vekilliklerinden bu imtiyaz konusunda İtalyanlar lehine açıklamalar yapılırken bu konunun esas muhatabı olan İktisat Vekilliği herhangi bir açıklama yapmaktan kaçınmıştır. Son olarak ise İstanbul'da faaliyetlerine başlayan Alman Stinnes Grubu da Anadolu'daki kömür madenleriyle ilgilenmeye başlamış ve Ereğli Havzası'nda İtalyan talebiyle çakışan bir imtiyaz için Türk Hükümeti'yle görüşmelere başlamıştır. Stinnes'in faaliyetleri İtalyanları özellikle tedirgin etmiştir[231]. İtalya'nın diğer yabancı rakipleri Stinnes gibi kendi iç organizasyonları sağlam şirketleri ile Anadolu'da işleri ilerletirken İtalyan Hükümeti kendi iktisadi nüfuz emelleri paralelinde İtalyan ticari şirketlerine faaliyet sahası oluşturmaya çalışmıştır.

Büyükelçi Montagna, Nisan 1924'te önemli bir finans bürokratı olan Bernardino Nogara'nın eşliğinde Ankara'da yaptığı görüşmelerde Ereğli konusunda Türk Hükümeti'nden olumlu işaretler aldığını hatta Ziraat Vekili Zekai Bey'in kendisine samimi bir sohbet esnasında Ereğli Havzası'nın imtiyaz sahibi olarak İtalyanları görmeyi tercih edeceklerini söylediğini belirtmiştir. Ancak Montagna'ya göre hem Lozan'da hem de Ankara'daki görüşmelerdeki olumlu Türk tavrının kökten değişmesinde Almanlarla başlayan müzakereler etkili olmuştur. Öte yandan, Fransa ile İtalya arasında Anadolu üzerine imzalanan 3 Şubat 1923 tarihli antlaşma ve İtalya ile Rusya arasında askeri bir yakınlaşma olduğu düşüncesi de Türkiye'nin tavrının değişmesinde etkili olmuştur[232]. Bütün bunlar göz önüne alındığında, bu noktada İtalya'nın büyük önem verdiği Ereğli Havzası için işler zor ve hassas bir duruma gelmiştir.

İktisat Vekili Hasan Bey 13 Eylül 1924'te bir Fransız gazetesine Ereğli Havzası ile alakalı açıklamalarda bulunmuştur. Buna göre, Türk ekonomisi için büyük önem taşıyan bu bölgede kömür üretiminin artırılacağını belirtmiştir. Fakat buradaki madenlerin tamamının işletilmesini sağlayacak sermayenin Türkiye içerisinde bulunması zor olduğu için %45 oranda olmak kaydıyla yabancı sermayenin burada kabul edileceğini açıklamıştır[233].

---

[231] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.8, 29 Temmuz 1924.
[232] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.8, 11 Ağustos 1924.
[233] **La Gazette,** 13 Eylül 1924, s.1.

İmtiyaz müzakerelerinin iki yıl alan zorlu ve hassas sürecinin ardından Nogara'nın gayretleriyle İtalya ve Türkiye arasında Ereğli Havzası, Ereğli Limanı ve Ereğli-Ankara Demiryolu ile alakalı üç imtiyaz sözleşmesi yetkili teknik organlar tarafından üzerlerinde çalışılarak imza atılmaya hazır hale getirilmiştir. Türk Hükümeti, Ereğli konusunda bu üç ilgili imtiyazı İtalyanlara vermeyi kabul etmiştir[234]. İtalyan Hükümeti bu imtiyazların fiili uygulayıcısı olarak Türkiye'de bir İtalyan Ticari Konsorsiyumu kurmayı planlamıştır. Fakat kurulum için gerekli olan yıllık 1 milyon liret tutarındaki sübvansiyonun idari düzenlemesi ertelenmek zorunda kalınmıştır. Bu durum ise, İtalya'nın üzerlerinde teknik olarak uzlaşılmış sözleşmeleri imzalayabilmesi önünde engel teşkil etmiştir. Nogara, bu sorunun hızlı bir şekilde çözülebilmesi adına Mussolini'nin kişisel müdahalesine başvurmuştur. Ayrıca, Ereğli konusunda alınan bu üç imtiyaz İtalyan sermaye gruplarının kapasitesini aşacağı için Nogara, 3 Şubat 1923 tarihli İtalyan-Fransız İktisadi Antlaşması temelinde Fransız gruplarının da bu imtiyazlara yatırım iştiraklerini sağlamaya çalışmıştır[235]. Zira bu antlaşmanın 8. maddesine göre zaten Türkiye'de anonim şirket olarak faaliyet gösterecek bir Fransız-İtalyan Konsorsiyumu kurulması gerekmekteydi[236]. Antlaşmanın üzerinden 2 yıla yakın geçmiş olmasına rağmen bu ortak konsorsiyumun kurulmasına da önce İtalyanların kendi içlerinde bir konsorsiyum oluşturamamaları engel olmuştur. İtalyanların söz konusu konsorsiyumu oluşturamadığı bu süreç içerisinde Büyükelçi Montagna, Ankara'ya bir ziyaret gerçekleştirerek Başvekil İsmet Paşa'dan bu konuyla ilgili süre istemiştir[237].

3 Şubat 1923 tarihinde Fransa ile İtalya arasında imzalanan antlaşma Anadolu'daki muhtemel liman ve demiryolu imtiyazları için Fransız ve İtalyan sermaye gruplarının iş birliğini sağlamayı amaçlamıştır. Nogara'ya göre bu iş birliği Ereğli Havzası imtiyazları için de sağlanabilirdi. Fakat, öncelikle İtalyan sermaye gruplarını bir konsorsiyum içerisinde bir araya getirmeden Fransızlarla bu ortaklığın kurulabilmesi mümkün değildi. Antlaşmaya göre kurulacak bu İtalyan-Fransız Şirketi'nin programı da belirlenmiş bulunmaktaydı. Program dahilinde yalnızca

[234] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.8, 20 Ekim 1924.
[235] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.8, 07 Kasım 1924.
[236] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.8, 10 Aralık 1924.
[237] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.8, 9 Temmuz 1925.

Ereğli'de maden işletmeye yönelik değil aynı zamanda çıkarılan madenin taşınması için gereken ulaşım hatlarının koordinasyonundan da sorumlu olunacaktı ve buna yönelik demiryolu hatları ile liman işletmelerini kurulacak bu Fransız-İtalyan Şirketi üstlenecekti[238].

İtalyan Hükümeti söz konusu şirketin kurulması amacıyla yaklaşık 100 milyon liret sermaye ile Fransızlarla ortaklığa girecek bir İtalyan konsorsiyumu oluşturmaya karar vermiştir. Bu konsorsiyumu kurma yetkisi ise İtalya Bankası (Banca d'Italia) Genel Müdürü Prof. Bonaldo Stringher'e verilmiştir. Maliye Bakanlığı da Ulusal Kambiyo Enstitüsü'nden bu konsorsiyuma hükümetin katılım payı olarak 60 milyon liretin çekilmesine onay vermiştir. Ayrıca, Dışişleri Bakanlığı bu konsorsiyuma üç yıl süreyle her yıl için 1 milyon liret hibe vermeyi taahhüt etmiştir. Türk Hükümeti tarafından verilmesi kâğıt üstünde kabul edilen ve üç bölümden oluşan Ereğli imtiyazının Havza ile alakalı olan kısmında; imtiyazın geçerli alanı Ereğli'den Amasra'ya kadar olan Karadeniz kıyısının Zonguldak'ın birkaç kilometre iç kısımlarına da girecek şekilde tamamı olarak belirlenmiştir. İmtiyazın geçerlilik süresi ise 75 yıl olarak öngörülmüştür. Ancak bu imtiyaz daha önce diğer yerli ve yabancı şirketlerin kazanılmış haklarının haricinde kalan alanları kapsamaktaydı. İşletmesi daha önce alınan madenler ise bahse konu tüm alanın %15'ine tekabül etmekteydi. Üzerinde anlaşılan diğer imtiyaz ise Ereğli Limanı ile ilgiliydi. Çıkarılan kömürün deniz yoluyla büyük ölçeklerde ithal edilebilmesi için uygun bir liman gerekliydi. Bu nedenle, Ereğli Körfezi'ne bir de liman inşa edilmesi planlanmıştır. Türk Hükümeti, bu limanın sadece kömür ticaretine tahsis kılınmaması ve kamunun da kullanımına açık olması kaydıyla 75 yıllığına kiralamayı kabul etmiştir. Bu limanın inşası için gerekli sermaye de 5 milyon Türk lirası olarak hesaplanmıştır. Üçüncü imtiyaz konusu ise 440 km'lik Ereğli-Ankara Demiryolu Hattı'ydı. Bu hattın inşası maden imtiyazının verilebilmesi için Türk Hükümeti tarafından bir ön koşul olarak sunulmuş ve İtalyanlar tarafından gerekli sermayenin büyüklüğü nedeniyle gönülsüz olarak da olsa kabul edilmiştir. Üzerinde anlaşılan bu üç imtiyaz maddesinin imzalanarak fiiliyata geçirilmesi için İtalya'nın bir sermaye konsorsiyumu oluşturması gerektiğini

[238] İtalya ve Fransa arasında 3 Şubat 1923'te imzalanan antlaşma; **TDA**, 541/44112-209168-163, 3 Şubat 1923.

belirtmiştik. Buna göre bu konsorsiyum, anlaşılan üç madde için toplam 500 bin lira depozito sağlamalı, kömürü çıkartacak şirketin teşkili için 5 milyon lira katkıda bulunmalı, yine 5 milyon lira katkı ile liman şirketini kurmalı ve Ereğli-Ankara Demiryolunun teknik etütlerini en az 250 bin lira bedelle yapmak zorundaydı. Bahsi geçen bu kömür organizasyonunun daha evvelden beri Ereğli'de faaliyet göstermekte olan İtalyan Doğu Ticaret Şirketi (Societa Commerciale d'Oriente) ile iş birliği içerisinde kurulması planlanmıştır[239]. Yabancı sermaye gruplarıyla bir sonuç alınamayan bu süreçte Türk Hükümeti içerisinde ise Ereğli Havzası'nın Türk şirketleri eliyle işletilmesi fikri ağırlık kazanmaya başlamaktaydı[240].

İtalya'nın önemli problemlerinden biri İtalyan sermaye gruplarının gümrük vergileri nedeniyle İtalya içerisinde ve diğer bazı ülkelerde Türkiye'de olabileceğinden çok daha rahat ve kazançlı faaliyetler içerisinde olmalarıydı. Öte yandan Orsini'nin tespitine göre, Türkiye iktisadi zeminde Moskova'dan etkilenmiş durumdaydı ve Musul sorunu hallolunca kadar da bu etki artacaktı. Bu görüşle Orsini, Nogara'ya Ruslar ile Ereğli üzerine bir antlaşma yapmayı denemesini de tavsiye etmiştir. Zira, İstanbul Mebusu Edip Bey'den de Ereğli'ye yabancı personel alınsa bile İtalyanların buraya nüfuz edemeyeceğini duyduğunu belirtmiştir[241].

İtalyanlar tarafından gerekli organizasyonun bir türlü sağlanamadığı bu dönemin ardından Ticaret Vekili Ali Cenani Bey, TBMM'de Bolu Mebusu Mehmed Vasfi Bey'in gensorusunu cevaplarken Ereğli'deki kömürün daha önce yapıldığı gibi küçük ölçekli sermayeye sahip işletmeler tarafından dar alanlarda yetersiz imkanlarla çıkarılmasının yarardan çok zarar getirdiğini söylemiştir. Bu nedenle, hükümet olarak bu havzanın işletmesini büyük sermayelere sahip 5-6 şirketten oluşan bir konsorsiyuma devretmenin daha avantajlı olacağı düşünülmüştür. Dahası Türk Hükümeti, Ereğli Havzası'nda bulunan kömür madenlerini 7-8 parçaya ayırmak suretiyle milli sermaye ile teşkil edilmiş Türk şirketlerine devretmeye karar vermiştir. Bu doğrultuda Ticaret Vekaleti sermayenin hem faizi hem de amortismanı sağlandıktan sonra hem hükümete hem de sermaye sahiplerine kazanç sağlayacak

[239] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.8, 12 Ağustos 1925.
[240] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.8, 15 Mayıs 1925.
[241] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.8, 16 Mart 1926.

şekilde havzanın alacağı şekli tespit etmiştir. Buna göre, 1926 yılında bu havzanın üç parçası Türk şirketlerine ihale edilmiştir. Bunların ikisi İş Bankası'na, biri ise %75'i hükümet iştirakleri olan Sanayi ve Maadin Bankası ile Seyr-i Sefain Bankası'na ve %25'i ise Milli İthalat ve İhracat Şirketi ile Türk mühendislerinden oluşturulmuş olan bir gruba verilmiştir[242]. Geri kalan kısımların da yine Türk şirketlerine verilmesinin planlandığı Ali Cenani Bey tarafından açıklanmıştır[243].

Gerçekten de İş Bankasının bölgeye işletmeci olarak girmesiyle Tablo 2.1'de görüleceği üzere üretim yıllar içerisinde artmıştır. Bu üretim rakamları içerisinde daha önce İtalyan sermayesiyle kurulmuş olan Kandilli, Kozlu ve Alacaağzı'nda ocakları bulunan Türk Kömür Madenleri A.Ş.'nin de önemli bir payı bulunmaktaydı.

Tablo 2.1: Ereğli Kömür Havzasında Yıllara göre Üretim Miktarı (1926-1936)

Yıllar	**Üretim/Ton**
1926	1.216.008
1927	1.323.833
1928	1.250.639
1929	1.421.008
1930	1.595.359
1931	1.574.091
1932	1.593.579
1933	1.852.107
1934	2.288.269
1935	2.340.491
1936	2.298.649

Kaynak: Sadreddin Enver, **Zonguldak Kömür Havzamız,** Ankara: Etibank Yayınları, 1941, s.39.

Nogara'nın uzun müzakereler neticesinde elde edebildiği Ereğli imtiyazlarını fiili olarak hayata geçirmesi planlanan İtalyan Konsorsiyumu ise finansal sıkıntılar nedeniyle kurulamamıştır. Oysa mukayese edildiğinde, Anadolu'da İtalya'nın rakipleri olarak gözüken Fransa, İngiltere ve Almanya, gelecek kalkınma perspektifinde İtalya'dan daha sağlam temeller atabilmişlerdir. Özellikle Almanların bu yöndeki atağı dikkatleri çekmiştir. Mesela, Deutsche Bank İngiliz sermayesinin de

[242] **Hakimiyeti Milliye,** 11 Mayıs 1926, s.2.
[243] **TBMM Zabıt Ceridesi,** D:2, C:25, İ:3, 10 Mayıs 1926, s.54.

desteğiyle daha evvel demiryolu alanındaki kazanımlarını yeniden elde etmek yoluna girmiştir. İzmir-Aydın Demiryolu hattını kontrol eden İngiliz Lloyd's Bank ise bu hattı kuzeyde Afyon, güneyde ise Antalya ile bağlamaya çalışmaktaydı. İzmir-Soma-Bandırma ve İzmir-Afyon-Karahisar Demiryolu hatlarını kontrolünde tutan Fransız Osmanlı Bankası ise 1914 yılında Karadeniz Bölgesi'ndeki demiryollarının inşası için elde ettiği hakları geri kazanmaya çalışmaktaydı. Osmanlı Bankası bu dönemde özellikle Samsun-Sivas-Ankara Hattı üzerinde durmaktaydı. Madenler açısından değerlendirildiğinde, Türk Hükümeti Ergene Bakır Madenlerinin ve Adana'daki Madenköy Gümüş Madenlerinin işletmesini Alman sermayeli şirketlere devretmiştir. Ereğli'de ise münhasıran Türk sermayesiyle kurulmuş ve devlet tarafından sübvanse edilen şirketlere kapsamlı kömür imtiyazları verilmiştir. İtalya ise elde ettiği imtiyazları kullanabilmek adına gereli olan konsorsiyum için sübvansiyon sağlayamamıştır[244]. Dolayısıyla, Ereğli meselesi de İtalyanların büyük sermaye gerektiren maden ve altyapı yatırımları açısından yetersizliğini gösteren önemli bir örnek olmuştur.

2.4. Çukurova Bölgesinde İtalyan Faaliyetleri

Cumhuriyetin ilk yıllarında Çukurova bölgesinde yetişmekte olan pamuk İtalyan tekstil endüstrisi için önemli bir hammadde olarak dikkat çekmiştir. Nüfus olarak bölgede, 1925 yılı itibariyle tüccarlar, çalışanlar, işçiler ve aileleri dahil olmak üzere çoğunlukla Levantenlerden oluşan ve İtalya tarafından büyük yatırımlar yapılmamış yaklaşık 180 kişilik bir İtalyan topluluk mevcut bulunmaktaydı. İtalyanların bölgede sürdürdüğü ticari faaliyetlere bakıldığında Mersin'de Ricciardi'ye ait eski bir makarna fabrikası ve Adana'da Brazzafolli'nin pamuk presleme atölyesi faaliyet göstermekteydi. Bu atölye 10 saatte 120 balya pamuk presleme kapasitesine sahipti. Rodos merkezli Alhadeff Firması da aynı kapasite ile Adana'da pamuk presleme yaparken Mersin'de ayrıca halka faizli kredi vermekteydi. Milano Ticaret

[244] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.8, 27 Eylül 1926.

Bankası ise kiraladığı SAGAS fabrikasıyla bölgede faaliyet göstermekteydi. Bu fabrika da günde 250 balya pamuk presleyebilmekteydi[245].

Trieste'nin büyük pamuk üreticisi olan Armino Brunner yönetimindeki SICMAT (Societa Italiana Commercio Materie Tessili) ise Çukurova bölgesindeki ilk ve en büyük İtalyan girişimi olarak kurduğu acente vasıtasıyla pamuk alımı yapmaktaydı. SICMAT'ın da ayrıca Tarsus'ta bir presleme atölyesi bulunmaktaydı. Bu listeye Mersin Limanı'na deniz taşımacılığı hizmeti sağlayan İtalyan Lloyd Triestino ve SITMAR Denizcilik Şirketlerini de ekleyebiliriz. Ayrıca FIAT ve Generali Sigorta da acenteleri vasıtasıyla bölgede faaliyet göstermekteydi[246]. Adı geçen şirketlerin faaliyetleri değerlendirildiğinde, İtalyanlar özellikle SICMAT eliyle bölgedeki pamuk üretimini kontrol altına almayı hedeflemiştir. Roma Bankası'nın da bölgedeki çiftçilere uygun krediler verdiği göz önüne alındığında İtalyanların Çukurova Bölgesi'nde de Antalya'daki stratejilerini uygulamaya çalıştıklarını söylemek yanlış olmayacaktır. İtalya ayrıca Mersin'de bir konsolosluk da bulundurmaktaydı. Bu konsolosluğun misyonu Çukurova bölgesinde mukim İtalyan vatandaşlarını himaye etmek, bir nevi siyasi bilgi merkezi işlevi görmek, İtalya'nın çıkarlarını korumak ve gelişmesini sağlamak olarak sıralanmıştır[247].

SICMAT Şirket Yönetimi, 1926 yılının başlarında İtalyan Senatör Enrico Corradini'ye bir mektup yazarak İtalyan Hükümeti'nin Doğu Akdeniz'de iktisadi nüfuzunu geliştirmek adına uygulayacağı muhtemel siyasetinde gerekli öncü role talip olduklarını ve bu konuda üzerlerine düşeni yapmaya hazır olduklarını bildirmiştir. Ayrıca genel olarak Levant Bölgesi hakkında bilgi sahibi, genç ve donanımlı bir kadro oluşturma projelerini sunarak bu hususta mali yükün azaltılması adına hükümetten destek talebinde bulunmuşlardır[248]. Fakat Çukurova'daki faaliyetlerine 1924 yılı sonunda başlayan SICMAT için buradaki ilk yılının sonunda gelinen nokta arzu edildiği şekilde olmamıştır. En azından İtalyan Dışişleri'ni tatmin etmemiş olacak ki şirket, organizasyon eksikliği ve yönetim kadrosunun bölge hakkındaki sınırlı bilgileri

[245] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.318, 15 Nisan 1930.
[246] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.4, 18 Ağustos 1925.
[247] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.4, 30 Eylül 1925.
[248] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.4, 06 Mart 1926.

dolayısıyla eleştirilmiştir. Ayrıca kurulum maliyeti ve yıllık giderler Adana ve Mersin'deki pamuk endüstrisinin diğer aktörleriyle karşılaştırıldığında yüksek bulunmuştur. Öte yandan Mersin Konsolosluğu'nun raporuna göre, SICMAT'ın İtalyan Hükümeti'nin desteğiyle bölgede İtalyan iktisadi nüfuzunun artırılması yönündeki siyasi çalışmaları önce Fransız Konsolosluğu vasıtasıyla Fransızların sonra da bu meselelerde hassas davranan Türk idarecilerin dikkatini çekmiş ve bu durum bölgedeki en önemli İtalyan girişimi olan bu şirketin ticari verimliliğini düşürmüştür[249].

SICMAT ayrıca 1926 yılının sonunda Sovyet unsurlarının pamuk alımına müdahil olmasıyla da bir kriz yaşamıştır. Söz konusu dönemde Rusların bölgeye gelerek bedellerinin çok üzerinde ödeyerek yerel üreticilerden pamuk alması, bu fiyatlara çıktığı takdirde zarar edecek olan SICMAT'ın alımlarını durdurmasına neden olmuştur. İtalyanlara göre Rusların bu hamlesi, Sovyetler Birliği sınırları içindeki pamuk ihtiyacını karşılamaktan çok ideolojik propaganda maksadıyla gerçekleştirilmiştir[250].

1927 senesinde ise tüm Çukurova Bölgesi'nde 75 bin balya pamuk üretilirken fiyatlandırma da bir önceki yıla göre daha uygun olmuştur[251]. Bu üretimin 12 bin balyası SICMAT tarafından satın alınarak ihraç edilmiştir. Trieste Ekonomi İl Konseyi de SICMAT'ın Çukurova Bölgesi'ndeki 1927 yılı faaliyetleri ile ilgili Dışişleri Bakanlığı'na olumlu rapor sunmuştur[252].

8 Eylül 1928'de SICMAT ile Fransız finans şirketi Credit Foncier d'Algerie arasında Halep'te bir anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşmayla Fransız şirketi, SICMAT'ın Suriye ve Çukurova'daki operasyonlarının %25'ine ortak olmuştur. Mersin Konsolosu Mochi'ye göre bu şekilde hem herhangi bir kredi başvurusunda bulunulmadan likit sermaye elde edilmiş hem de Fransa'ya pamuk satışının yolu açılarak faaliyet alanı genişletilmiştir[253].

---

[249] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.4, 26 Kasım 1925.
[250] **ASDMAE-DGAC-1927,** B.69, 26 Aralık 1926.
[251] **ASDMAE-DGAC-1927,** B.69, 22 Aralık 1927.
[252] **ASDMAE-DGAC-1927,** B.69, 17 Şubat 1928.
[253] **ASDMAE-DGAC-1927,** B.69, 13 Eylül 1928.

SICMAT, Çukurova Bölgesindeki faaliyetlerini bu şekilde ilerletmiş ancak 1929 yılında 400 milyon liret açık verdiği için İtalyan Hükümeti'nden 40 milyon liret yardım istemek durumunda kalmıştır. Hem sanayi hem de ticari olmak üzere geniş bir sahada faaliyet gösteren SICMAT yönetimi, iflas etmeleri durumunda 15 bin işçinin işsiz kalacağını öne sürerek bu yardımı talep etmiştir. Ancak hükümet, bu talebi reddetmiştir. Kararın gerekçesi olarak, SICMAT ve Brunner Grubu özelinde İtalyan sermayedarların Anadolu'daki işgal günlerinden başlayarak her şeyi devletten beklemek gibi kötü bir alışkanlık edindiği gösterilmiştir. Fabrikalarının tesisine kadar devletin sübvansiyon sağlamış olmasına rağmen gelinen noktada SICMAT'ın yeniden devlet tarafından kurtarılmayı bekler bir halde kalışı İtalyan bürokrat ve siyasetçilerinin tepkisini çekmiştir. Bu yüzden SICMAT'ın ticari faaliyetlerinde kendi haline bırakılması uygun görülmüştür. Ancak hükümet, işçilerin maaşlarının karşılanabilmesi adına 800 bin liretlik bir katkı sağlamıştır[254].

Çukurova Bölgesi'ndeki İtalyan faaliyetinin en önemli ikinci kolu olan FIAT ise bölgedeki faaliyetlerine Ermeni mühendis Torkom Ghazarossian aracılığıyla kurulan acentesi vasıtasıyla 1921 yazında başlamıştır. İlk yılında üç otomobil ve birçok da traktör satmıştır. 1922 yılı sonunda ise Ghazarossian siyasi nedenlerle Türkiye'den ayrılıp Milano'ya yerleşmiş ve acentenin idaresini buradan yürütmüştür. 1923 yazında benzinle çalışan yeni 703 model 18 traktör yerel FIAT Acentesi tarafından ithal edilmiştir. Bu traktörler yerel tarım ihtiyaçlarına yüksek oranda cevap vermiş ancak aynı zamanda bazı yapım ve montaj kusurları da ortaya çıkmıştır. Fakat traktör departmanı o dönem için FIAT tarafından ikinci sınıf bir iş olarak görülmekte ve geliştirilmesine önem verilmemekteydi. Öte yandan, zaten o gün için FIAT'ın traktör üretim kapasitesi İtalyan tarımının ihtiyaçlarını zar zor karşılamaktaydı. İtalya içerisinde yüksek gümrük vergileriyle devlet tarafından koruma altında oldukları için yabancı rekabetten de endişeleri bulunmamaktaydı. Bütün bunlara rağmen, 1924 yılının Mayıs ayında Adana'da düzenlenen Uluslararası Tarım Fuarı'nda bu traktörlerden 10 adet daha satılmıştır. Fakat takip eden süreç içerisinde söz konusu traktörlerde yukarıda bahsedilen kusurlar dolayısıyla arızalar ortaya çıkmıştır.

[254] Trieste Konsolosluğundan Türk Hariciye Vekaletine gönderilen 18 Mayıs 1929 tarihli rapor; **TDA,** 541/44260-210753-13, 18 Mayıs 1929.

İlerleyen dönemlerde satışı yapılan traktörlerin de aynı arızaları vermeye devam etmesi FIAT markasının bölgedeki imajını zedelemiştir. Çukurova'da FIAT açısından ortaya çıkan bu olumsuz tablo üretim hatalarının yanında yerel acentenin teknik ve ticari organizasyon eksikliğine de bağlanmıştır. Öncelikle, konum olarak uzak bir noktada bulunan ve zayıf donanıma sahip FIAT'ın Mersin Servisi bölgedeki tüm müşterilerin sorunlarını çözmekte yetersiz kalmıştır. FIAT'ın bölgedeki rakipleri olan Ford ve diğer Alman firmaları ise Adana ve Tarsus'ta da servis hizmeti vermekteydi. Fakat bu eksiklik göze alındığında, Adana'da FIAT marka traktör sahibi bir çiftçi herhangi bir arızayla karşılaştığında Mersin'deki servisin yardım getirebilmesi için haftalar ve hatta aylarca beklemek zorundaydı. Arıza giderildiğinde ise hem yedek parça hem de hizmet bedeli olarak çıkarılan fatura diğer firmalara kıyasla çok yüksek olmaktaydı. FIAT'ın yerel acentelerini teftişe tabi tutmaması ise konuyu her türlü suiistimale açık bir hale getirmekteydi. FIAT Acentesi için sayılan söz konusu teknik eksiklikler aynı şekilde ticari sorunlar olarak da görülmüştür. Bütün Çukurova Bölgesi için Mersin'de tek bir yedek parça deposunun bulunması çiftçileri çoğu zaman zora sokmuştur. Örnek olarak, Mersin'e 280 km uzaklıkta yaşayan Kozanlı bir çiftçi en ufak bir yedek parça temini için bile Mersin'e gelmek zorundaydı ki bu durum onun günlerini, haftalarını bu işe ayırması anlamına gelmekteydi. Öte yandan FIAT, ticari açıdan kendisine avantaj sağlaması muhtemel olan kredili satış veya en çok talep gören araçların sergilendiği bir mağaza kurulması gibi önerileri de dikkate almamıştır. FIAT'ın Mersin'deki acentesinin Milano'da ikamet eden ve yalnızca sonuç odaklı bir şahıs tarafından yönetiliyor oluşu da sorunların çözümünde ileriye dönük projeler geliştirilmesini engellemiş ve İtalya'nın Çukurova'daki iktisadi nüfuzunun geliştirilmesi için SICMAT'la birlikte bel bağladığı FIAT'ın da rakipleri karşısında geri planda kalmasına yol açmıştır[255].

11 Aralık 1932'de ise Alman asıllı fakat Türk vatandaşı olan Rudolf Sebottendorf Türkiye'nin güney illeri olan Antalya ile birlikte Mersin ve Adana'da 40 bin dönüm arazi üzerinde şeker kamışı ziraatı için 25 sene süreyle ve 5 milyon Türk

[255] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.4, 27 Haziran 1925.

lirası sermayeli limited şirketiyle Türk İktisat Vekaletinden imtiyaz hakkı almıştır[256]. Sebottendorf bu işi kotarabilmek için İtalyanlara iş birliği teklifinde bulunmuş ve Türkiye'deki İtalyan Ateşe Roberto Soldati aracılığıyla talebini İtalyan Büyükelçiliğine iletmiştir. Sonrasında ise, bizzat görüşmeleri gerçekleştirebilmek adına Roma'ya gideceğini bildirmiştir[257]. Ancak, İtalyan Büyükelçiliği'nin Ticari Delegesi Antonio Arrivabene söz konusu projeye İtalyan sermayesinin katılımının Türk Hükümeti nezdindeki siyasi güvensizliği artıracağı ve başarılı olamayacağı şeklinde bir görüş paylaşmış ve Sebottendorf'un Çukurova Bölgesi ile ilgili bu teklifi de İtalyanlar tarafından reddedilmiştir[258].

Çukurova bölgesi cumhuriyetin ilk yıllarında zengin pamuk üretimi nedeniyle İtalyan iktisadi ve ticari girişimleri için önemli bir cazibe merkezi olmuştur. Bölgedeki İtalyan varlığı, genellikle pamuk ticaretine odaklanmış ve bu alanda faaliyet gösteren şirketler, özellikle SICMAT, pamuk presleme ve ticaretinde öncü rol oynamıştır. Bu manada Çukurova, İtalyan tekstil endüstrisi için önemli bir tedarik merkezi haline gelmiştir. Fakat FIAT gibi diğer sektörlerde faaliyet gösteren İtalyan girişimlerinin potansiyel etkileri teknik yetersizlikler, ticari strateji eksiklikleri ve yerel koşullara adaptasyon sorunları gibi nedenlerle sınırlı kalmıştır.

2.5. 1923-1929 Yılları Arasında Türkiye ve İtalya'nın Dış Ticaret İstatistikleri

Türkiye'de cumhuriyet rejiminin ilan edildiği ilk yıllarda Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı'nın olumsuz iktisadi etkileri önemli ölçüde hissedilmiştir. Yetersiz ulaştırma alt yapısı ve düşük sermaye birikimi gibi negatif görünüm arz eden ekonomi yapısı içerisinde Türkiye, yabancı yatırımcı çekmek konusunda da sıkıntı yaşamıştır. Fakat arzu edilen kalkınmanın sağlanabilmesi için yerli sermaye birikiminin yetersizliği göz önüne alındığında yabancı sermayeye şiddetle ihtiyaç duyulmuştur. 1923 yılında gerçekleştirilen İzmir İktisat Kongresinde çerçevesi çizildiği şekliyle

[256] Rudolf Sebottendorf'un İktisat Vekaleti ile mukavele akdine müsaade edildiğine dair Başvekalet Kararnamesi; **BCA**, F: 30.18.1.2, YB: 32.78.20, 19 Aralık 1932.
[257] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.359, 20 Ocak 1933.
[258] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.359, 2 Şubat 1933.

Türkiye'de cumhuriyetin ilk yıllarında özel teşebbüsün teşvik edildiği ve onun yeterli olmadığı noktalarda devletin müdahale ettiği bir iktisadi sistem benimsenmiştir. Bu kongrede tüccar, sanayici, işçi ve tarım kesimlerinin temsilcileri bir araya getirilerek ekonominin sorunları ve her kesimin beklentileri ortaya konulmuştur. Öte yandan, yabancı sermayenin ülkenin genel iktisadi görünümü ve gelecek projeksiyonları hakkında bilgilendirilmesi amaçlanmıştır[259].

Çizilen iktisadi yol kapsamında cumhuriyetin ilk yılları Türkiye'nin yabancı sermayeye kapılarını açtığı bir dönem olmuştur. Bunun ana nedeni yukarıda da belirtildiği üzere ülke ekonomisinin dışa bağımlı bir görünüm arz etmesidir. 1923-1929 yılları arasında Türkiye'nin ithalatının gayri safi yurtiçi hasılaya oranı %14,6, ihracatın oranı ise %10,6 olarak hesaplanmıştır. Dış sermayeye açılımın bir göstergesi olarak bu oranlara takip eden elli yılda ulaşılamamıştır[260]. Nispeten liberal bir görüntü çizen iktisat politikasının gereği olarak Türkiye'de özellikle 1930 yılına kadar özel teşebbüs desteklenmiş ve yabancı sermaye girişi özellikle arzu edilmiştir. Bu görüntüde iç zorunluluklar kadar Lozan Antlaşması'nın getirdiği iktisadi hükümler de önemli bir rol oynamıştır. Zira cumhuriyetin ilk 5 yılında 1929 yılına kadar geçen süre içerisinde Lozan Antlaşması'nın getirdiği gümrük limitleri çerçevesinde Türkiye'nin tam bağımsız bir ekonomi politikası uygulaması engellenmiştir. Öte yandan bu antlaşmayla birlikte, 1929 yılına kadar Türkiye'ye İtalya, İngiltere, Fransa, Japonya, Romanya, Yugoslavya ve Yunanistan'dan ithal edilecek mallara 1916 tarihli gümrük tarifesinin tatbikinin kabul edilmiştir. Ayrıca Osmanlı İmparatorluğu'nun borçlarının bir kısmı da Türkiye Cumhuriyeti'ne devredilmiştir. Özellikle gümrük tarifesi üzerinde kontrol sağlanamamış olması özgün bir dış ticaret politikası geliştirilmesini engellemiştir. 1925 yılında kurulan Sanayi ve Maadin Bankası ve 1927 yılında çıkarılan Teşvik-i Sanayi Kanunu gibi sanayileşmeyi destekleyici önlemlere rağmen dış kredi imkanının da yetersizliğiyle birlikte Tablo 2.2'de de görüleceği üzere 1923'ten 1930'a kadar geçen sürede Türkiye dış ticarette sürekli açık vermiştir[261].

---

[259] Ökçün, Türkiye İktisat Kongresi, s. 65.
[260] Korkut Boratav, **Türkiye İktisat Tarihi (1908-2005),** Ankara: İmge Kitabevi, 2006, s.50.
[261] Erol Manisalı, "Cumhuriyetimizin Elli Yılında Dış Ekonomik İlişkiler", **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası,** Cilt.30, No: 1-4, 1970, s.100.

Tablo 2.2: Türkiye'nin İthalat-İhracat İstatistikleri (1923-1929)

Yıllar	İthalat (Bin dolar)	İhracat (Bin dolar)	Denge (Milyon dolar)
1923	86.872	50.790	-36,1
1924	100.462	82.435	-18,0
1925	128.953	102.700	-26,3
1926	121.411	96.437	-25,0
1927	107.752	80.749	-27,0
1928	113.710	88.278	-25,4
1929	123.558	74.827	-48,7

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), **İstatistiki Göstergeler 1923-2013**, Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, 2014, s. 437.

Bu dönemde koşullar nedeniyle bağımsız bir dış ticaret politikası geliştirilememiş ve ithalat kontrol altına alınamamıştır. Kapitülasyonların Lozan Antlaşması ile kaldırılmasının ardından Türkiye'de yeni gümrük tarifeleri 1 Ekim 1929'da yürürlüğe girmiş, bu tarihe kadar ise 1916 tarihli gümrük tarifeleri uygulanmaya devam edilmiştir. 1923'ten 1929'a kadar 45 ila 60 milyon lira arasında dış ticaret açığı veren Türkiye'nin bu açığı 1929 yılında 100 milyon lirayı aşmıştır. Ancak, 1929 yılının sonundan itibaren 1930 yılında yeni gümrük tarifeleriyle beraber diğer mali faktörlerin de etkisiyle Türk dış ticaret dengesi ilk kez artıya geçmiştir. Diğer yandan 1929 yılındaki hammadde ve tarım ürünleri fiyatlarındaki olağanüstü düşüş Türkiye'nin ihracatını ifade eden rakamlara da olumsuz manada yansımıştır. Burada 1928 yılının tarım sektöründeki kötü hasadıyla birlikte sadece değer değil, miktar anlamında da olumsuz etki oluşmuştur. Hasat yalnızca ihracat rakamlarını etkilememiş, 1927 yılında 23,5 milyon kilo olan hububat ithalatı da 1929 yılında 168 milyon kiloya yükselmiştir. Rekoltenin olumsuz etkisiyle artan tahıl ithalatı değer

olarak 1927 yılında 8,5 milyon lirayken, 1928'de 19 milyon liraya ve 1929 yılında ise 23,5 milyon liraya ulaşmıştır[262].

Bu dönemde Tablo 2.3 ve Tablo 2.4'te gösterildiği şekliyle ülkelere göre Türkiye'nin dış ticareti değerlendirildiğinde hem ithalatta hem de ihracatta İtalya'nın ön plana çıktığını görmekteyiz. Türkiye üzerinde iki dünya savaşı arası dönemde sürekli olarak çaba sarf ettiği iktisadi imtiyazlar elde etme girişimleri başarısız olan İtalya, ticari partner olarak Türkiye için önemli bir ülke olmuştur. Türkiye, imtiyazlar sistemini mümkün mertebe minimize etmeye çalışmış ancak yine de yabancı sermayeye tamamen kapılarını kapatmamıştır. Bu nedenle, İtalya'nın tecrübe sahibi tüccarları Türkiye ile İtalya arasındaki ticaretin gelişmesinde önemli rol oynayabilmiştir. Özellikle küçük ve orta ölçekli İtalyan tüccarlar, ithalat ve ihracatta Türkiye ile güçlü ticari bağlar kurmuştur. İtalya, Türkiye'nin ihracatında en büyük payı olan ülke olarak öne çıkmıştır. 1923'te %18 olan İtalya'ya yapılan ihracat payı, 1926'da %27,8'e kadar yükselmiştir. Ancak, Türkiye'nin gümrük serbestliği kazandığı yıl olan 1929'da bu oran %21,8'e gerileyerek bir miktar azalmıştır. ABD'nin Türkiye ihracatındaki payı ise 1923'te %8 seviyesindeyken 1927'de %15,5'e kadar yükselmiştir. Benzer şekilde Almanya, 1923'te %9 paya sahipken, 1925'te %14,4'e ulaşmıştır. Buna karşılık olarak, İngiltere'ye olan ihracat dikkat çekici bir düşüş göstermiştir. 1923'te %18,6 ile en yüksek paya sahip olan ülke iken, bu oran 1929'da %9,6'ya kadar gerilemiştir. Bu durum, İngiltere ile olan ticaretin belirgin bir şekilde zayıfladığını ortaya koymaktadır. Bu noktada, Birinci Dünya Savaşı'nı takip eden bu süreçte İngiltere ve Fransa gibi İtilaf Devletleri tarafından Türkiye'ye adı konmamış bir ambargonun uygulandığını söyleyebiliriz.

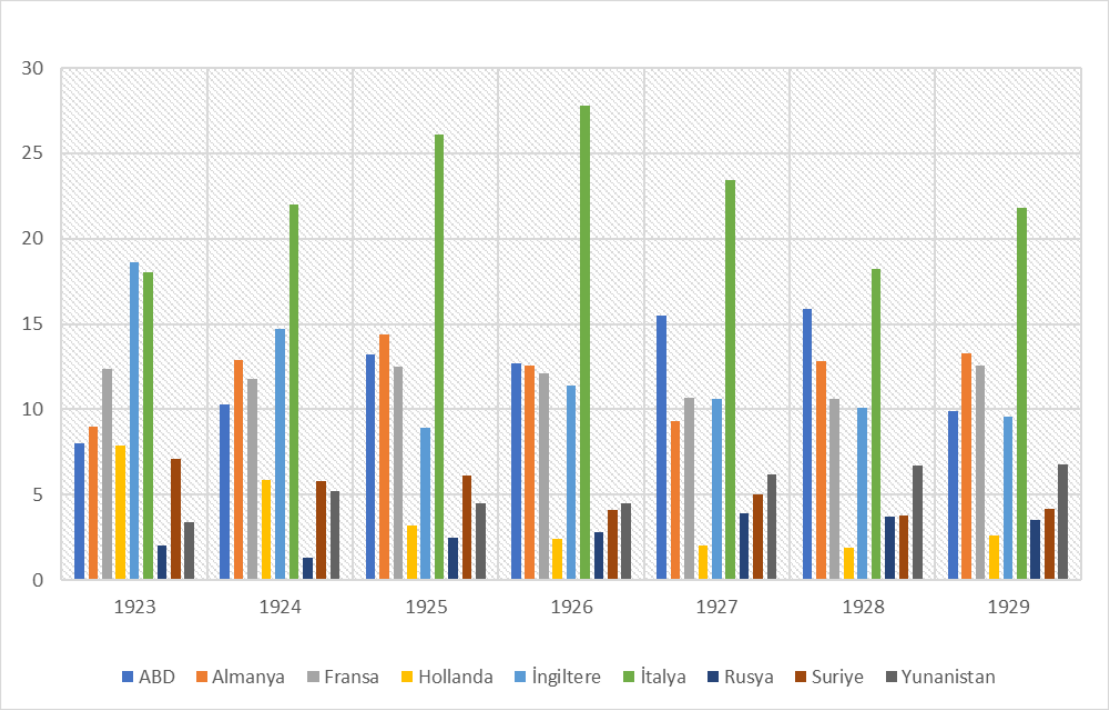
[262] **Le Journal d'Orient,** 20 Şubat 1931, s.1.

Tablo 2.3: Seçili Ülkelerin Türkiye'nin Toplam İhracatındaki Payı (1923-1929) (%)

Yıllar	ABD	Almanya	Fransa	Hollanda	İngiltere	İtalya	Rusya	Suriye	Yunanistan
1923	8,0	9,0	12,4	7,9	18,6	18,0	2,0	7,1	3,4
1924	10,3	12,9	11,8	5,9	14,7	22,0	1,3	5,8	5,2
1925	13,2	14,4	12,5	3,2	8,9	26,1	2,5	6,1	4,5
1926	12,7	12,6	12,1	2,4	11,4	27,8	2,8	4,1	4,5
1927	15,5	9,3	10,7	2,0	10,6	23,4	3,9	5,0	6,2
1928	15,9	12,8	10,6	1,9	10,1	18,2	3,7	3,8	6,7
1929	9,9	13,3	12,6	2,6	9,6	21,8	3,5	4,2	6,8

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), **İstatistiki Göstergeler 1923-2013**, Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, 2014, s. 453.

Şekil 2.1: Seçili Ülkelerin Türkiye'nin Toplam İhracatındaki Payı (1923-1929) (%)



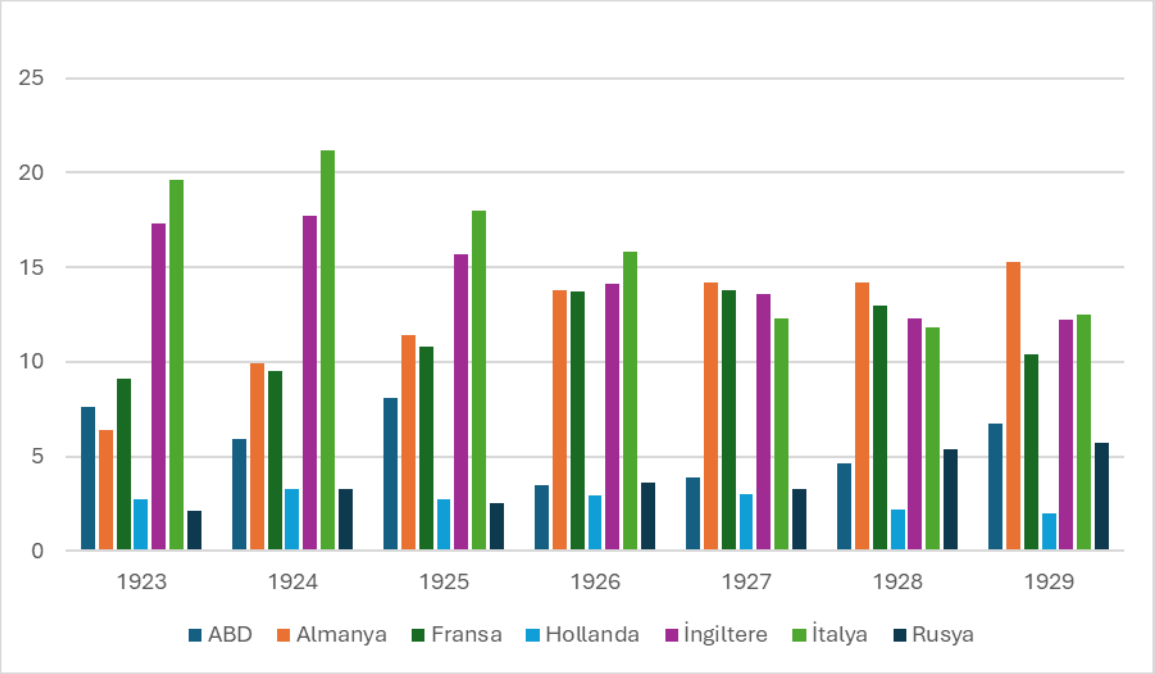
Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), **İstatistiki Göstergeler 1923-2013**, Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, 2014, s. 453.

Tablo 2.4: Seçili Ülkelerin Türkiye'nin Toplam İthalatındaki Payı (1923-1929) (%)

Yıllar	ABD	Almanya	Fransa	Hollanda	İngiltere	İtalya	Rusya	Suriye	Yunanistan
1923	7,6	6,4	9,1	2,7	17,3	19,6	2,1	5,4	0,6
1924	5,9	9,9	9,5	3,3	17,7	21,2	3,3	3,9	0,6
1925	8,1	11,4	10,8	2,7	15,7	18,0	2,5	3,8	0,5
1926	3,5	13,8	13,7	2,9	14,1	15,8	3,6	2,4	0,5
1927	3,9	14,2	13,8	3,0	13,6	12,3	3,3	2,6	0,4
1928	4,6	14,2	13,0	2,2	12,3	11,8	5,4	1,3	0,4
1929	6,7	15,3	10,4	2,0	12,2	12,5	5,7	0,8	0,2

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), **İstatistiki Göstergeler 1923-2013**, Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, 2014, s. 461.

Şekil 2.2: Seçili Ülkelerin Türkiye'nin Toplam İthalatındaki Payı (1923-1929) (%)



Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), **İstatistiki Göstergeler 1923-2013**, Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, 2014, s. 461.

Söz konusu dönemde İtalya, Türkiye'nin birinci ihracat rotası haline gelirken Trieste Limanı da büyük önem kazanmış ve sadece İtalya içi tüketime yönelik değil aynı zamanda Türk ürünleri için bir transit noktası olarak da ön plana çıkmıştır. Üzüm, fındık, incir ve birçok meyve buradan aracılar vasıtasıyla Avrupa'nın diğer noktalarına

ulaştırılmıştır[263]. Buna örnek olarak, Cenova Konsolosu Fuad Bey tarafından Edremit ve Ayvalık zeytininin İtalya'da işlenerek Güney Amerika'ya zeytinyağı olarak ithal edildiği bildirilmiştir[264]. Öte yandan, Türkiye'nin Avrupa'nın diğer ülkelerinden ithal ettiği emtia da deniz yoluyla Trieste'den İzmir ve İstanbul'a getirilmekteydi. Bu ticari rotanın öne çıkışında Türkiye'den ayrılan birçok Rum'un Trieste'ye yerleşmiş ve daha önce Türkiye'de gerçekleştirdikleri ticari faaliyetlerini artık Trieste Limanı üzerinden gerçekleştirmeye başlamış olmaları da büyük rol oynamıştır[265]. Bu önemine binaen, 1925 yılında Türkiye Cumhuriyeti Berlin, New York, Liverpool, Marsilya ve Viyana'yla birlikte Trieste'ye de bir Ticari Ateşe atamıştır. Trieste'deki bu göreve Türk Ticaret Vekaleti tarafından Ali Muhtar Bey atanmıştır[266].

Tablo 2.4'te gözlemlediğimiz ithalat istatistiklerine göre 1927 yılı itibariyle İtalya, Türkiye açısından lider ithalatçı konumunu kaybetmiştir. Almanya ile birlikte İngiltere ve Fransa da İtalya'yı geçmiştir. Zira İtalyan liretinin bu dönemde değer kazanması İtalyan tekstil endüstrisinin rekabet gücünü zayıflatmıştır[267]. Bu dönemde, Trieste Limanından Türkiye'ye sevk edilen mallarda da düşüş gözlenmiştir. 1926 yılında Trieste'den Türkiye'ye 71 bin ton mal sevk edilmişken 1928'de bu rakam 60 bin 800 tona düşmüştür[268]. Türkiye ile İtalya arasındaki ticaret dengesi de 1925 yılından itibaren sürekli olarak Türkiye'nin lehine gözükmüştür. Zira İtalya, hammadde ve tarım ürünleri ihtiyacını ithalatla kapatmaya çalışırken tütün, incir, yumurta, maden kömürü, fındık, pamuk ve zeytinyağı gibi ürünlerde Türkiye için başat alıcı konumuna gelmiştir. Bu dengenin kâğıt üstünde Türkiye lehinde görünmesine rağmen İtalya, Türkiye'den ithal ettiği ürünleri üçüncü ülkelere satarak kâra geçmiştir. 1934 yılında imzalanan Türk-İtalyan Ticaret Antlaşması'na dek İtalya, Türk mallarının transit hakkını tanımayı reddetmiş ve Trieste Limanı'ndan üçüncü ülkelere gönderilen mallara da gümrüklerde İtalya'da kalmış gibi muamele yapmıştır[269]. Özellikle tütün gibi küresel manada alıcısı bulunan Türk ürünleri Trieste'den Almanya

[263] **L'Akcham,** 26 Kasım 1932, s.1.
[264] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.4, 27 Mart 1925.
[265] Tezel**, a.g.e.,** s. 166.
[266] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.4, 14 Haziran 1925; **TDA**, 541/44255-210493-73, 5 Kasım 1925.
[267] **TDA,** 541/44124-209008-1, 27 Şubat 1930.
[268] **Akşam**, 7 Kasım 1929, s. 8.
[269] **Milliyet,** 23 Ekim 1933, s.1.

ve ABD gibi ülkelere gönderilmiştir[270]. Dahası, Türkiye'den ithal edilen fındık gibi kaliteli ürünlerin başka ülkelere İtalyan fındığı denilerek gönderildiği de vaki olmuştur[271]. Bu durum ancak Nisan 1934'te imzalanan antlaşmayla düzeltilmiştir.

Tablo 2.5: Türkiye'den İtalya'ya ihraç edilen emtia listesi (1927)

Emtia	**Kilogram**	**Liret**	**İtalya'nın toplam ithalatına nispeti**
Pamuk	1.188.000	9.319.640	%0,5
Yün(natürel)	32.500	382.122	%0,1
Yün (yıkanmış)	446.100	7.696.444	%10
İpek (koza)	265.900	11.241.842	%16
İpek	7.500	92.565	%0,5
Tütün (yaprak)	3.99.400	11.399.035	%7
Tütün (sigara)	1.400	143.060	%1
Yumurta	3.494.000	24.686.464	%9
Keçi derileri	28.800	264.510	%10
Koyun derileri	158.400	1.909.103	%13
Kuzu derileri	94.300	1.283.637	%9
Oğlak derileri	2.300	27.021	%4
Badem (ayıklanmış)	132.800	817.976	%30
Halı	114.000	7.325.949	%48
Kabuk ve kökler (boya ve deri imalinde kullanılan)	1.233.300	1.323.989	%12

Kaynak: **TDA,** 541/44263-210660-2, 13 Mart 1931.

Tablo 2.6: Türkiye'nin İtalya ile Dış Ticaret İstatistikleri (1923-1939) (Bin dolar)

Yıllar	**İthalat**	**İhracat**	**Denge**
1923	17.011	9.120	-7.891
1924	21.266	18.101	-3.165
1925	23.205	26.831	3.626
1926	19.190	26.771	7.581
1927	13.280	18.871	5.591
1928	13.443	16.083	2.640
1929	15.442	16.316	874

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), **İstatistiki Göstergeler 1923-2013**, Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, 2014, s. 457-465.

[270] **TDA,** 541/44124-209008-1, 27 Şubat 1930.

[271] Türk fındıklarının İtalyan fındığı denilerek Almanya'ya ithal edildiğine dair Almanya'daki Türk Ticaret Odasından Berlin Büyükelçiliğine gönderilen yazı; **TDA,** 541/44192-209543-127, 12 Aralık 1932; Hazal Pabuççular, **Turkish-Italian Relations In The Interwar Period**, Boğaziçi Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2009, s.168.

İtalya, Türkiye ile olan ticaret dengesini kapatmaya çalışırken 1930'lara gelindiğinde İtalyan teknik ve mekanik ürünleri için Türkiye iyi bir pazar haline gelmiştir. Ancak öte yandan, 1920'lerin sonundan itibaren Türkiye'de gelişen yerli üretimin etkisiyle İtalyan tekstil ürünlerine olan talep düşüşe geçmiştir[272]. Fakat yine de pamuğu hammadde olarak İtalya'ya ihraç edip karşılığında pamuklu tekstil ürünü ithal eden Türkiye elbette bu ticarette dezavantajlı olan taraf olmuştur. Pamuk ve yün ticareti özelinde Türkiye Cumhuriyeti Trieste Konsolosu Ali Refik Bey'in raporuna göre, Trieste'deki ve Avrupa'daki çeşitli alıcılara teklifler sunarak daha avantajlı fiyatlar alınabilmesi nedeniyle pamuk ve yün satışları düzenli olarak komisyoncular aracılığıyla yapılmıştır. Massimiliano Braciocoli ve Nessim Elahim tarafından yürütülen bu komisyonculuk faaliyetinin bedeli ise yün için %5 ve pamuk için %2 olarak belirlenmiştir[273]. Türkiye'den İtalya'ya ihracatı gerçekleştirilen çeşitli ürünlerin 1927 tarihli yekûn ve birim istatistikleri Tablo 2.5'te verilmiştir.

1920'lerde İtalya'nın Türk dış ticaretinde birinci partner olarak ortaya çıkması Batı'da da dikkatlerin bu yöne çekilmesine neden olmuştur. 7 Temmuz 1929 tarihinde New York Times Gazetesinde Türk-İtalyan ilişkilerine dair bir makale yayınlanmıştır ve makalenin yazarı Fitzhugh Lee Minnigerode tarafından bu dış ticaret istatistikleri İtalya'nın Türkiye üzerindeki iktisadi nüfuzunun bir delili olarak sunulmuştur[274]. İstanbul'un her noktasında İtalyan matbuatının ön planda olması, İtalyan bankaları, mağazaları ve vapur kumpanyalarının göze çarpması gibi örnekler gösterilerek İtalya'nın İstanbul'u kazanmakta olduğu belirtilmiştir. İtalya'nın Türkiye'de görev yapmakta olan Büyükelçisi Luca Orsini de bu İtalyan nüfuzunun kurulmasında en önemli amil olarak gösterilmiştir. İtalya'nın Türkiye'den sağladığı iktisadi faydalardan öte Mussolini'nin birkaç milyon olarak tabir edilen fazla nüfusunu Anadolu'nun Akdeniz sahillerine iskân etme projesinden de bahisle bu emelin de belki birkaç yerinde hamleyle gerçekleştirilebileceği ifade edilmiştir[275].

[272] **La Rassegna Italiana,** No:4 (317), İstanbul: İtalyan Ticaret Odası, Nisan 1931, s.395.
[273] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.4, 27 Mart 1925.
[274] **The New York Times**, 7 Temmuz 1929, s. 49
[275] Söz konusu makalenin Türkçe çevirisi; **BCA,** F: 30.10.0.0, YB: 236.597.12, 24 Ağustos 1929.

Türkiye'yi ve Türk milletini aşağılayıcı bir üslubun da kullanıldığı bu makalede belirtilenin aksine 1920'lerdeki ticari istatistiklerin yansıtmakta olduğu Türkiye ve İtalya arasındaki ithalat-ihracat ilişkisini bir "iktisadi nüfuz" olarak değerlendirmek doğru değildir. Bu çalışmada da ortaya konulduğu üzere İtalya Anadolu toprakları üzerinde imtiyazlı anlaşmalar yoluyla iktisadi nüfuz alanları kurmak istemiştir. Fakat çoğu örnekte, İtalyan diplomatlar bu ekseriyetle başarısız olan girişimlerinin ardından Türkleri ve Türk idarecileri İtalyan karşıtı olmakla suçlamıştır. Elde etmeye yaklaştığı birçok kazançlı projeyi ise İtalyanlar organizasyon ve sermaye eksikliği nedeniyle hayata geçirememiştir. Dahası genç cumhuriyet rejiminin milliyetçi hükümetleri daha önce yabancılar tarafından işletmesi alınan hizmetleri de özellikle 1930 sonrası kamulaştırmalar vasıtasıyla devlet kontrolüne almıştır. Bu şekilde hiçbir yabancı ülkenin iktisadi nüfuzunun kabul edilmeyeceğini bu tarz düşünce sahiplerine fiilen de kanıtlamıştır.

Bu süreçte İtalya'da ise 1922 yılında Faşist Parti'nin iktidara gelişiyle ihracat üç sene içerisinde neredeyse iki katına çıkmıştır. İtalya'nın bu dönemdeki ana ihracat maddelerini tarım ve tekstil ürünleri oluşturmuştur[276]. İhracat rakamlarındaki bu yükselişe rağmen Tablo 2.7'de görüleceği üzere dış ticaret dengesindeki büyük açık 1925 yılında daha da artmıştır.

Tablo 2.7: İtalya'nın Yıllara Göre İthalat ve İhracat İstatistikleri (1923-1929) (Bin avro)

Yıllar	İthalat	İhracat	Denge
1923	8.861	5.655	-3.206
1924	10.005	7.370	-2.645
1925	13.531	9.384	-4.147
1926	13.365	9.577	-3.788
1927	10.523	8.015	-2.508
1928	11.321	7.460	-3.861
1929	11.002	7.627	-3.376

Kaynak: **L'Italia in 150 anni: sommario di statistiche storiche,1861-2010,** Roma: ISTAT, 2011.

[276] Zamagni, **a.g.e.,** s.266.

İtalya'da Faşist Parti'nin hükümeti ele geçirdiği dönemde ülkenin Avrupa kıtasındaki en önemli ticari partneri Fransa olarak gözükmekte iken bu durum yavaş yavaş Almanya'ya doğru bir kayış göstermiştir. Tablo 2.8'de görüleceği üzere, 1923 yılında İtalya'nın Fransa'ya gerçekleştirdiği ihracat Almanya'ya gerçekleştirdiği ihracatın yarısı kadarken 1925 yılında Almanya, Fransa'yı geçmiştir.

İthalat rakamlarına bakıldığında ise Amerika Birleşik Devletleri İtalya'nın en büyük ithalat kaynağı olarak öne çıkmıştır. Bu dönemde İtalya'nın çözüm bulmaya uğraştığı en büyük iki iktisadi sorun, liretin değerindeki düşüşün önlenmesi ve Tablo 2.7'de gördüğümüz ticaret dengesindeki açığın kapatılması olmuştur. Fakat uygulanan politikalar açığı kapatmaya yetmemiştir. 1929 yılına kadar ihracat sürekli düşüş göstermiş ve ithalat ise düşürülememiştir. 1927 yılında 1 dolar, 19 İtalyan lireti; 1 sterlin ise 92,46 liret olarak değerlenmiştir[277]. Ancak Maliye Bakanı Giuseppe Volpi'nin Amerika Birleşik Devletleri'nde yürüttüğü savaş borçlarıyla ilgili başarılı müzakereler ülkeye Amerikan sermayesinin akışını sağlamış ve en azından bu dönemde genel ödemeler dengesinde bir iyileşmeye yol açmıştır. Volpi'nin girişimleri neticesinde İtalya, ABD'den yaklaşık 317 milyon dolar sermaye girişi sağlamıştır. Bu sermayenin büyük kısmı İtalyan elektrik sektörünün geliştirilmesi için kullanılmıştır. FIAT, Pirelli ve Montecatini gibi İtalya'nın büyük firmaları da bu sermayeden faydalandırılmıştır[278]. Fakat bu sermaye girişiyle oluşan pozitif hava 1929'da Büyük Buhranın baş göstermesiyle kalıcı olmamıştır.

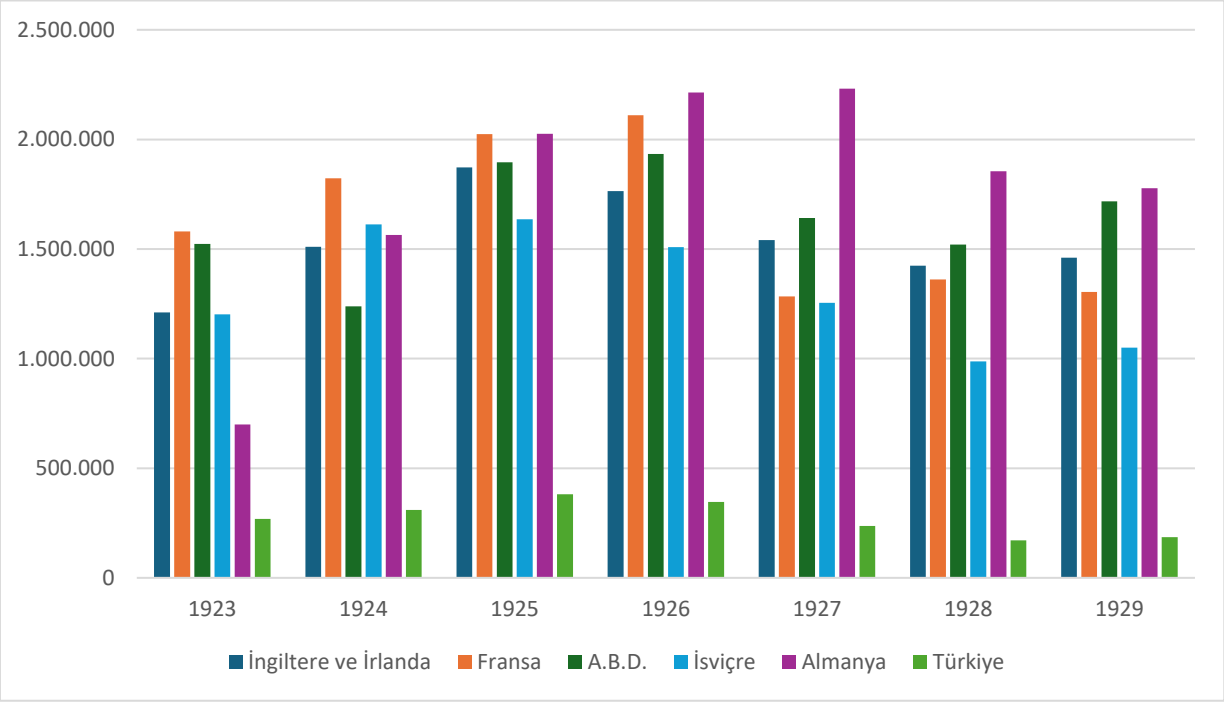
[277] John S. Cohen, "The 1927 Revaluation of the Lira: A Study in Political Economy", **The Economic History Review,** Cilt: 25, No: 4, 1972, s. 642.
[278] Zamagni, **a.g.e.,** s.26.

Tablo 2.8: Seçili Ülkelere İtalya'dan Yapılan İhracat (1923-1929) (Bin liret)

Ülke	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929
Avusturya	335.457	685.890	666.212	561.854	484.576	434.268	426.721
Belçika	277.618	297.943	368.706	362.575	299.598	263.709	285.853
Çekoslovakya	66.792	140.972	172.339	184.317	203.940	172.107	162.649
Fransa	1.580.953	1.823.272	2.023.538	2.110.529	1.284.020	1.361.839	1.303.689
Almanya	699.305	1.564.780	2.025.079	2.214.565	2.231.519	1.854.579	1.776.741
İngiltere ve İrlanda	1.210.785	1.510.235	1.871.727	1.763.616	1.541.340	1.424.633	1.460.614
Yugoslavya	337.796	371.620	497.564	380.509	310.175	303.869	267.497
Hollanda	68.844	123.936	188.050	191.836	197.606	156.248	184.735
Polonya	13.227	103.701	138.795	115.570	114.420	127.420	125.750
Romanya	158.438	248.255	301.631	329.495	283.307	216.092	167.894
İspanya	124.033	183.608	304.377	311.909	245.028	253.200	259.828
İsveç	32.803	47.984	70.780	109.630	124.708	75.444	86.324
İsviçre	1.201.761	1.613.016	1.635.416	1.509.108	1.254.702	987.553	1.050.506
Türkiye	268.496	309.599	381.399	346.159	236.237	170.596	185.729
Macaristan	21.784	52.408	86.895	132.294	155.919	129.137	116.151
S.S.C.B.	6.162	10.451	67.045	37.193	32.527	65.082	70.597
A.B.D.	1.523.263	1.238.636	1.896.062	1.933.688	1.641.493	1.520.837	1.717.695

Kaynak: **Annuario Statistico Italiano,** Istituto Centrale di Statistica del Regno d'Italia, Anno 1931, Terza Serie, Vol 5, s.271.

Şekil 2.3: Seçili Ülkelere İtalya'dan Yapılan İhracat (1923-1929) (Bin liret)



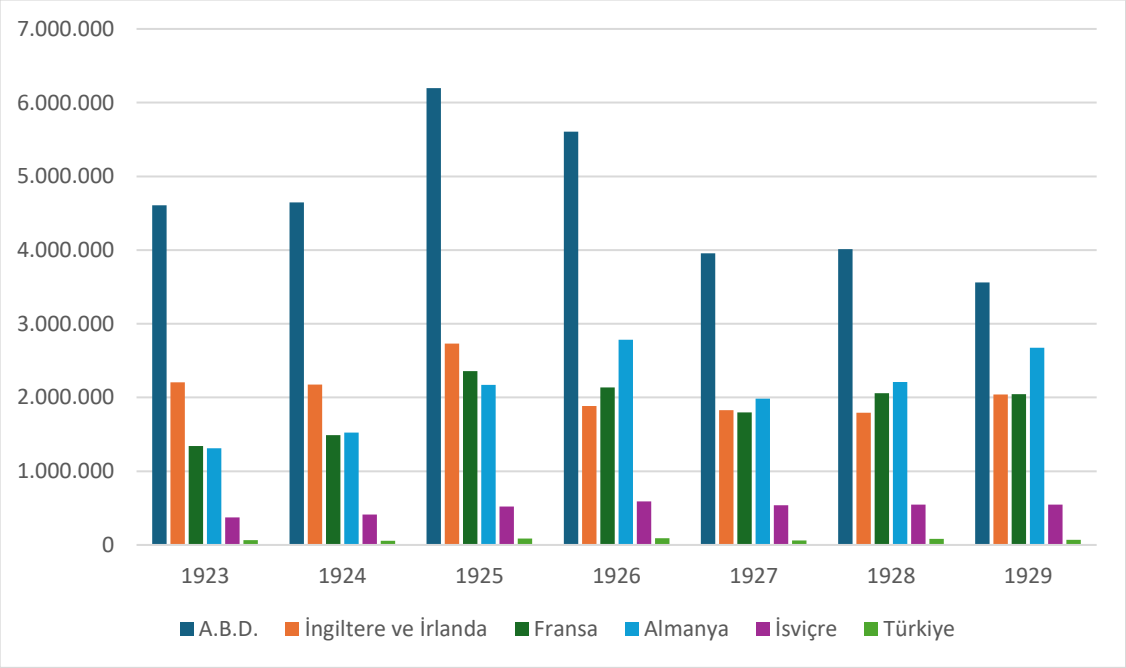
Kaynak: **Annuario Statistico Italiano,** Istituto Centrale di Statistica del Regno d'Italia, Anno 1931, Terza Serie, Vol 5, s.271.

Tablo 2.9: Seçili Ülkelerden İtalya'nın gerçekleştirdiği İthalat (1923-1929) (Bin liret)

Ülke	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929
Avusturya	326.149	466.723	672.881	633.663	506.956	463.864	482.886
Belçika	365.732	407.604	576.449	561.223	469.224	596.944	526.132
Çekoslovakya	159.689	305.815	466.843	220.536	271.111	318.768	269.841
Fransa	1.343.673	1.490.077	2.357.768	2.135.683	1.798.920	2.060.267	2.043.941
Almanya	1.313.348	1.526.335	2.172.814	2.782.239	1.984.481	2.209.091	2.675.025
İngiltere ve İrlanda	2.204.091	2.176.210	2.730.845	1.882.934	1.826.601	1.794.631	2.040.450
Yugoslavya	488.809	553.007	781.405	973.920	613.666	534.157	637.704
Hollanda	101.116	146.727	233.607	278.610	223.762	293.204	229.837
Romanya	222.451	149.626	130.723	556.499	386.910	398.317	205.407
İspanya	113.435	173.382	283.721	219.744	188.614	242.157	227.492
İsviçre	374.563	410.603	520.786	591.777	538.810	546.290	549.013
Türkiye	65.659	57.689	84.863	89.642	62.413	83.242	67.415
S.S.C.B.	42.480	88.416	148.471	325.768	340.540	178.508	340.853
A.B.D.	4.608.019	4.648.293	6.195.536	5.607.735	3.958.087	4.011.245	3.561.017

Kaynak: **Annuario Statistico Italiano,** Istituto Centrale di Statistica del Regno d'Italia, Anno 1931, Terza Serie, Vol 5, s.271.

Şekil 2.4: Seçili Ülkelerden İtalya'nın Gerçekleştirdiği İthalat (1923-1929) (Bin liret)



Kaynak: **Annuario Statistico Italiano,** Istituto Centrale di Statistica del Regno d'Italia, Anno 1931, Terza Serie, Vol 5, s.271.

2.6. Türk-İtalyan Ticari İlişkilerinde Kabotaj Meselesi

2.6.1. Türkiye'de Kabotaj Tekeli Hakkının Tesisi ve İtalyan Denizcilik Şirketleri

Tarih boyunca deniz taşımacılığı, uluslararası ticaretin sürdürülebilir ve etkili bir şekilde gerçekleştirilmesinde kilit bir rol oynamıştır. Geniş kapsama alanı, ekonomik avantajları, güvenilirlik ve çevresel dostluk gibi faktörlerle deniz taşımacılığı, küresel ticaretin gelişmesine önemli katkılarda bulunmuştur. Limanlarda güvenilir bir altyapı ve tesislerin olması ise deniz yoluyla taşınan mal ve hizmetlerin sürekli ve düzenli bir şekilde gerçekleştirilmesi açısından büyük önem arz etmiştir. Bu durum tedarik zincirlerinin güvenilirliğini artırarak ticaretin de istikrarını sağlamıştır.

Türkiye coğrafi konumu itibariyle önemli deniz yollarının kesişim noktasında yer almaktadır. Bu durum, Türkiye'nin deniz ticaretinin gelişimini olumlu yönde etkileyen bir faktör olmuştur. Ancak ilk olarak 1838 yılında İngiltere ile imzalanan ve daha sonra diğer Avrupa devletleriyle de benzerleri imzalanan ticaret anlaşmalarıyla son halini alan kapitülasyon rejimi Osmanlı İmparatorluğu'nu Avrupa'nın güçlü devletlerine kabotaj konusunda da bağımlı hale getirmiştir. Bu anlaşmalar yoluyla yabancı malların Boğazlardan serbestçe geçmesi, Osmanlı limanlarında bir gemiden diğerine transfer yapılabilmesi, transitin serbest olması ve bu işlemlerden herhangi bir vergi alınmaması kayıt altına alınmıştır[279].

Bu hükümler, Osmanlı İmparatorluğu'nun deniz ticaretindeki kontrolünü zayıflatmış, yabancı devletler ve şirketlerin Osmanlı limanları ve deniz yollarını serbestçe kullanabilmelerine olanak sağlamıştır. Bu durum, Osmanlı'nın kendi deniz taşımacılığı sektörü üzerindeki kontrolünü de zayıflatmış ve yabancı şirketlerle rekabeti imkânsız hale getirmiştir. Osmanlı bayrağı taşıyan gemilere kabotaj tekeli verilmediği için yerli gemiler yabancı gemilerle rekabet etmekte zorlanmıştır. Özellikle Osmanlı limanları arasındaki yolcu ve yük taşımacılığı gibi alanlarda, deniz ticareti neredeyse tamamen Avrupalı tüccarların ve Osmanlı tebaası olan gayrimüslim

[279] İsmail Özsoy, Osman Özsoy, "1838 Baltalimanı Sözleşmesi'nden Gümrük Birliği'ne: Türkiye-Avrupa Ticari İlişkileri", **Türkiye-Avrupa Birliği İlişkileri Üzerine Ekonomi-Politik Tezler**, Ed: İrfan Kalaycı, İstanbul: Beta Yayınları, 2006, s. 326.

ortaklarının veya onların temsilcilerinin eline geçmiştir[280]. Bu nedenle, kabotaj hakkının Türk bayrağı taşıyan gemilere verilmesi ve bu hakkın korunması, Türkiye Cumhuriyeti'nin deniz taşımacılığı sektörünün ulusal kontrolünü geri kazanma ve bu sektördeki yabancı rekabeti sınırlama çabalarının önemli bir parçası olmuştur.

Cumhuriyetin ilanı sonrasında, savaşın sebep olduğu ekonomik zorluklar nedeniyle Türkiye'nin denizlerdeki yük ve yolcu taşımacılığında kullanılan gemi kapasitesi ve sayısı oldukça kısıtlıydı. 1923 yılı itibariyle en küçüğü 176 gros tonluk Ereğli gemisi, en büyüğü ise 5 bin 701 gros tonluk Gülcemal gemisi olmak üzere, toplam 26 bin 803 gros tonluk bir filo denizlerde hizmet vermekteydi. Bu filo, başlıca 15 gemiden oluşmaktaydı. Bunlar Akdeniz, Reşitpaşa, Zonguldak, Kızılırmak, Mahmut Şevket Paşa, Gülnihal, İnebolu, Bandırma, Alemdar, Miralay Nazım Bey, Gelibolu, Nimet ve Yüzbaşı Murat Bey gemileriydi[281].

Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin Kurtuluş Savaşı sonrası elinde kalan sivil denizcilik mirasına rağmen, kabotaj hakkının bazı ayrıcalıklarla yabancılara verilmiş olması sebebiyle açık denizlerde ve kendi sahillerinde Türk taşımacılık faaliyeti kısıtlı bir seviyede bulunmaktaydı. Bu yüzden, Cumhuriyetin ilk dönemlerinde de Türk denizlerinde faaliyet gösteren yabancı deniz işletmeleri ağırlıktaydı. Bu işletmeler, Türkiye'nin dış ticaret mamullerini uluslararası sulara taşırken, Türkiye'nin limanları arasında da faaliyetlerini sürdürmekteydiler[282].

[280] Fahri Çoker, **Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler**, Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 1994, s. 166.
[281]Nadir Yurtoğlu, "Atatürk Dönemi'nde Türkiye'de Denizyolları Politikası (1923-1938)", **Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi**, Cilt:6, No: 1, Mart 2019, s. 80.
[282] Alptekin Müderrisoğlu, **Cumhuriyetin Kurulduğu Yıl Türkiye Ekonomisi**, Ankara: T. C. Ziraat Bankası Yayınları, 1998, s. 199.

Tablo 2.10: 1923 İtibariyle Türk Denizlerinde Faaliyet Gösteren Yabancı Şirketler

ŞİRKET	**ÜLKE**
Ellerman Lines	İngiltere
Bayron Steamship Company	İngiltere
Ellerman's Wilson Line	İngiltere
Khedivial Mail Line	İngiltere
Messageries Maritimes	İngiltere
Volter Siger	İngiltere
Mon Steamship	İngiltere
Coston Line	Fransa
Compagnie Nationale Belge	Fransa
Compagnie Marseillaise de Navigation	Fransa
Compania Adria	İtalya
Lloyd Triestino	İtalya
Compania Puglia	İtalya
San Marco	İtalya
Societa Italiana di Servizi Marittimi	İtalya
Deutsche Orient Linie	Almanya
Deutsche Levante-Linie	Almanya
Export Steamship Company	ABD
Corporation	ABD
Roda Bolaget	İsveç
Bernings Aksie	İsveç
Aktieselskab Sverige Bergnin	Danimarka
National Maritime	Yunanistan
Serviciul Maritim Român	Romanya
Brodarsko Dioničko Društvo	Sırp-Hırvat
Navigation Maritime Bulgare	Bulgaristan

Kaynak: Kemal Arı, **İzmir'den Bakışla Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri: Lozan'dan Kabotaja**, İzmir: Deniz Ticaret Odası Yayınları, 2008, s.40.

Türk limanları arasında faaliyet gösteren yabancı şirketlere ait gemiler, Türk gemilerinin sayısının hemen hemen birkaç katıydı. Türk gemileri genellikle yolcu taşıma işine odaklanmışlardı ancak çoğu zaman bu misyonu da yerine getirmekte zorlanmaktaydılar. Öte yandan, Türkiye'nin kendi sahillerinde ve sularında yük taşıma, rıhtımda veya açık denizde yük boşaltma ve indirme; dalgıçlık, arama kurtarma, mercan ve inci avcılığı, hatta sünger avcılığı gibi denizcilik faaliyetlerini de ağırlıklı olarak tanınan ayrıcalıklar sayesinde yabancılar gerçekleştirmekteydi. Cumhuriyetin kuruluş yılı olan 1923'te Türk sularında faaliyet gösteren yabancı

şirketler Tablo 2.10'da gösterilmiştir[283]. Bu işletmeler, ağırlıklı olarak uluslararası ticaret için Türk limanlarını bir durak noktası olarak kullanmaktaydı ve İstanbul, İzmir, Trabzon, Mersin gibi önemli liman ve iskele bölgelerinde temsilcilikleri bulunmaktaydı[284]. Türk halkı, o dönemde en önemli taşımacılık yöntemi olan deniz taşımacılığına ancak bu yabancı işletmelere ait gemiler aracılığıyla ulaşabilmekteydi.

Lozan Antlaşması'nın bir parçası olarak 24 Temmuz 1923'te imzalanan Ticaret Sözleşmesi, kapitülasyonların kaldırılması çerçevesinde Türk limanları arasında mal ve yolcu taşımacılığını, yani kabotaj hakkını da Türk bayraklı gemilere vermiştir. Anılan sözleşmenin 9. maddesinde şu ifadeler geçmekteydi[285]:

"Türkiye, karşılıklı muamele uygulanmak koşuluyla, kendi ulusal gemilerine uyguladığı muameleye eşit bir muameleyi veya başka bir devlete uyguladığı ya da uygulayabileceği daha uygun bir muameleyi, diğer anlaşma yapan devletlerin gemilerine uygulamayı taahhüt eder. Türkiye, diğer anlaşma yapan devletlerden her birine karşı ve bu devletlerden her biri Türkiye'ye karşı, deniz kabotajını, yani ülkesinin bir limanından alınan malların ve yolcuların aynı ülkenin başka bir limanına deniz yoluyla taşınması ve liman hizmetlerini yani her türlü iç hizmeti, hangi şekilde olursa olsun, kendi bayrağına ayırma hakkını korur."

Lozan Antlaşması ile 2 yıllık bir geçiş sürecinin ardından geçerli olmak üzere Türk sularında kabotaj hakkı yalnızca Türk bandıralı gemilere tanınmıştır. Bu geçiş dönemi bitene kadar ise hali hazırda hizmet vermekte olan yabancı şirketler faaliyetlerine devam etmişlerdir[286].

Türkiye Cumhuriyeti Lozan Antlaşması ile kabotaj hakkını saklı tutarken tersane imarı veya var olan yetersiz tersanelerin yenilenmesi gibi işlerde yabancı şirketlere açık bir politika izlemiş ve İtalya'dan da bu yönde çeşitli girişimlerde

---

[283] Kemal Arı, **İzmir'den Bakışla Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri: Lozan'dan Kabotaja**, İzmir: Deniz Ticaret Odası Yayınları, 2008, s.40.
[284] Osman Öndeş, **Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi**, İstanbul: Deniz Ticaret Odası Yayınları, 2013, s.119.
[285] **Düstur: Üçüncü Tertip**, Cilt V, 11 Ağustos 1339-19 Teşrinievvel 1340, İstanbul: Necmi İstikbâl Matbaası, 1931, s. 95.
[286] Nurşen Gürboğa, Murat Koraltürk, "1930'larda İktisadi Devletçilik, Şilepçiliğin Gelişmesi ve Sosyete Şilep T.A.Ş.'nin Kuruluşu", **Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi**, Cilt:13, No:25-26, 2014, s. 29.

bulunulmuştur. Ayrıca, Haliç kıyısında Cibali'de İtalyan Giusto Jogna Şirketi'nin işletmesinde bir de tersane bulunmaktaydı. Burada 100 ve 300 tona kadar gemiler için iki adet kızak bulunmaktaydı. İtalyan Büyükelçi Montagna, Türkiye'nin denizlerdeki kapasitesine dair yaptığı değerlendirmesinde Birinci Dünya Savaşı öncesi rakamlarla 1924 yılı arasında bir mukayese yapmıştır. Buna göre, kapitülasyonların kaldırılmasına ve hükümetin yabancı bandıralara koymak istediği kısıtlamalara rağmen Türk ticaret donanmasının savaş öncesi tonajına ulaşamadığı değerlendirmesinde bulunmuştur. Zira 1914 yılında 110 bin ton civarında olan deniz ticareti, 1925 yılı itibariyle 82 bin tona ulaşmamaktaydı[287]. Ancak, savaş sırasındaki tonaj kaybının yaklaşık 45 bin ton olduğu göz önüne alındığında, Türk armatörlerinin kayda değer bir gelişme ortaya koyduğunu da belirtmek gerekmektedir.

Kabotaj hakkının Türkiye'ye tahsis edilmiş olmasına rağmen Türk denizciliğinin mevcut durumu, Lozan'da kazanılan bu hakların hemen uygulanmasını imkansızlaştırmaktaydı. Bu nedenle Ticaret Sözleşmesi'nin 9. maddesi ile ilgili olarak Türk delegasyonu ile İngiliz, Fransız ve İtalyan delegasyonları arasında karşılıklı olarak bir geçiş süreci oluşturulması konusunda anlaşmaya varılmıştır. Türkiye, muhataplarına bu geçiş sürecine dair bazı koşullar sunmuştur. Buna göre Türk Hükümeti, ulusal bayrağa özgü kabotaj hakkını saklı tutarken, belirtilen şirketlerin Türkiye'deki bir limandan diğerine ticari yük ve yolcu taşımasına izin verdiğini ve bu ticari taşımacılığı belirli bir süre boyunca hangi koşullar altında sürdürebileceklerini onlarla müzakere etmeye açık olduğunu belirtmiştir. Eğer bu müzakereler 1924 yılından itibaren altı aylık bir süre zarfında bir sonuca varmazsa, belirtilen şirketlerin faaliyetlerini mevcut koşullar altında ancak ek iki yıllık bir süre boyunca sürdürme hakkına sahip olacakları bildirilmiştir[288]. Bu düzenleme ile, o dönemde Türk limanları arasında kabotaj taşımacılığı yapan İngiltere, Fransa ve İtalya'dan üçer şirketin isimleri belirlenmiştir. Lloyd Triestino, Societa Italiana di Servizi Marittimi (SITMAR) ve Rossi Denizcilik Şirketi belirlenen bu üç İtalyan şirketi olarak açıklanmıştır[289].

[287] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 15 Nisan 1925.
[288] **TBMM Zabıt Ceridesi,** Devre: II, Cilt:1, İçtima Yılı: 1, 21 Ağustos 1923, s. 199.
[289] **Düstur: Üçüncü Tertip**, Cilt V, 11 Ağustos 1339-19 Teşrinievvel 1340, İstanbul: Necmi İstikbâl Matbaası, 1931, s. 324.

Bu şirketler, Türk Ticaret Vekaleti ile yapacakları görüşmelerin sonucunda bir anlaşma imzalayacak ve faaliyetlerini bu kurallar doğrultusunda devam ettirebileceklerdi. Bu koşullar ise şunlardı[290]:

1. Özellikle kömür olmak üzere, ihtiyaç duyulan madenler bu şirketlere bağlı gemiler tarafından yerel kaynaklardan temin edilecekti. Bu konuda, o döneme kadar yabancı işletmelere bağlı gemileri bu tür bir uygulamaya zorlayan bir kural bulunmuyordu. Kömürü diledikleri yerden ve diledikleri miktarda alabiliyorlardı. Ancak artık Türkiye'deki kömür işletmelerinden kömür almak zorunda kalacaklardı.
2. Gemiler için ihtiyaç duyulan memurlar ve liman işlemleriyle ilgili diğer gemi çalışanlarının Türk vatandaşlarından olması gerekmekteydi.
3. Ayrıca, bazı Türk ürünlerini dış pazarlara satma amacıyla yapılan taşımacılık hizmetlerinde indirimler uygulanacaktı. Bu konu, o zamana kadar sadece gemi şirketlerinin rekabetine bırakılmışken, hükümet bu konuda belirleyici olma ihtiyacı hissetmiştir. Türk sahillerinde faaliyet gösteren yabancı bayraklı gemiler, sınırlı kabotaj uygulamasını gerçekleştirirken, üç ayda bir faaliyetlerinin ayrıntılarını gösteren istatistikler hazırlayacak ve bunu Ticaret Vekaleti vasıtasıyla hükümete sunacaklardı.
4. Kabotaj hakkı alan yabancı gemi şirketlerine, küçük iskeleler için belirli dönemlerde gemi gönderme ve bu yerlerde yükleme yapma zorunluluğu getirilmiştir.
5. Bir gemiye açık denizde mal yüklenirken veya gemiden mal boşaltılırken, malı kıyıdan gemiye veya gemiden kıyıya taşıyacak, yükleme veya boşaltma işlemini gerçekleştirecek daha küçük deniz araçlarına ihtiyaç duyulmaktaydı. Yabancı işletmeci gemisini açığa getirdiğinde, bu ara hizmeti Türk işletmecileri gerçekleştirecekti.
6. Yabancı şirketler posta taşımacılığı alanında faaliyet gösterebileceklerdi.

[290] Lozan Antlaşması gereğince bazı yabancı vapur işletmelerinin bir süre daha kabotaj hakkına sahip olduğu ve söz konusu işletmelerle müzakereleri İktisat Vekaletinin yürüteceğine dair Başvekalet Kararnamesi; **BCA**, F: 30.18.1.1., YB: 10.31.20, 29 Haziran 1924.

7. Deniz taşımacılığı işlemlerinde bir anlaşmazlık durumunda, bu anlaşmazlığı Türk mahkemeleri çözecekti.
8. Navlunlar, Türk parasıyla hesaplanacak ve buna göre çözümlenecekti.
9. Yabancı gemiler askere giden Türk erlerini taşırken ücrette indirim yapacaklardı.
10. Taşıma ücretlerini belirleyen tarifeler ve bu tarifelerde yapılacak değişiklikler mutlaka Ticaret Vekaletine bildirilecekti.
11. Yabancı şirketlere bağlı gemilerde Türk tercüman bulundurma yükümlülüğü olacaktı.
12. Gemilerde bulundurulması gereken belge ve evraklar Türkçe olarak düzenlenecekti.
13. Kabotaj uygulamasından elde edilecek kârın %5'lik kısmı Türk hükümetine bırakılacaktı.

Türkiye'de uzun süren savaşlar ve ardından 30 Ocak 1923'te Yunanistan ile imzalanan Nüfus Mübadelesi Antlaşması nedeniyle Anadolu'da nüfus azalmış ve Türkiye'deki pazarda etkili olan Yunan şirketler ve tüccar sınıfı da büyük ölçüde ülkeden ayrılmıştır. Bu nedenlerden ötürü, 1920'lerin başında deniz ticareti trafiğinde düşüş yaşanmıştır. 1 Aralık 1921'den 1 Aralık 1923'e kadar geçen süreç içerisinde 4064 vapurun uğradığı İstanbul liman trafiği Tablo 2.11'deki gibi gösterilmiştir.

Tablo 2.11: Bandıralarına Göre İstanbul Limanlarına Uğrayan Vapur İstatistikleri (1921-22)

Vapur Bandıraları	**1921-1922**	**1922-1923**
İtalya	351	348
Yunanistan	250	179
Fransa	190	170
İngiltere	165	125
Romanya	94	100
Bulgaristan	87	65
Muhtelif Kabotaj (Türk vapurları dahil)	1404	506
Toplam	2571	1493

Kaynak: Francesco Pongiluppi, **La Rassegna Italiana: Organo degli Interessi Italiani in Oriente, Giornale Ufficiale della Camera di Commercio Italiana di Costantinopoli**, İstanbul: Edizioni Isis, 2015, s.142.

Genel deniz trafiğindeki düşüş bu istatistiklerde de görülebilirken İtalyan bandıralı vapurlar deniz trafiğinde birinciliği elinde tutmuştur. 1 Aralık 1921-1 Aralık 1923 tarihleri arasında İstanbul'dan deniz yoluyla toplam 211 bin 944 yolcu taşınmıştır. Bu dönemdeki aylık yolcu sayısı dağılımı ise Tablo 2.12'deki gibi olmuştur. Türk ordusunun zaferi ve işgal güçlerinin tahliyesi sırasında 1922 sonu ve 1923'ün Ocak ayında İstanbul'dan ayrılanların sayısında önemli bir artış yaşanmış ve bu durum istatistiklere de yansımıştır.

Tablo 2.12: İstanbul Limanı Aylık Yolcu İstatistikleri (1921-1923)

	1921-1922	**1922-1923**
Aralık	6285	13318
Ocak	6003	6800
Şubat	5380	5173
Mart	7889	6769
Nisan	9687	5646
Mayıs	8385	4911
Haziran	9281	6647
Temmuz	9281	6647
Ağustos	9921	7263
Eylül	12481	8016
Ekim	18897	8351
Kasım	23024	5686
Toplam	127684	84310

Kaynak: Francesco Pongiluppi, **La Rassegna Italiana: Organo degli Interessi Italiani in Oriente, Giornale Ufficiale della Camera di Commercio Italiana di Costantinopoli**, İstanbul: Edizioni Isis, 2015, s.143.

Tablo 2.13: İstanbul'a Gelen Ticari Gemi İstatistikleri (1924)

Bayrak	Gemi Sayısı	Varış: İstanbul	Transit	Yük Ağırlığı (Ton)
ABD	47	39	8	159.938
Almanya	203	122	81	280.863
İngiltere	972	304	668	1.984.882
Belçika	56	15	42	121.304
Bulgaristan	108	93	15	87.183
Danimarka	36	12	24	61.017
Gdansk	8	8	-	13.864
Mısır	32	8	24	48.876
İspanya	22	17	5	13.976
Fransa	300	184	116	570.412
Yunanistan	712	64	648	827.250
Hollanda	231	101	130	396.799
Macaristan	31	1	30	71.650
İtalya	828	459	369	1.518.052
Japonya	2	1	1	3.043
Fas	4	3	1	950
Norveç	53	4	49	112.773
İran	20	9	11	7.847
Polonya	14	1	13	5.191
Romanya	318	169	49	364.134
Rusya	120	60	60	182.402
İsveç	51	24	27	72.958
Türkiye	1026	1003	13	715.103
Yugoslavya	36	5	31	36.173
Toplam	5230	2705	2525	7.646.550

Kaynak: **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.4, 2 Mart 1925.

1924 yılı istatistiklerine göre yıl boyunca İstanbul'a deniz yoluyla yolcu taşımacılığı yapan toplam 860 yabancı bandıralı gemi yanaşmıştır. Bu 860 geminin 365'inin İtalyan bandıralı olmasıyla İtalya bu konuda birinci sıraya yerleşmiştir. Onu 135 gemi ile Fransa izlemiştir. Geri kalanlar ise; 127 Rumen, 107 İngiliz, 89 Bulgar, 19 Rus, 17 Yunan ve 1 Alman gemisi şeklinde sıralanmıştır. Türkiye'de cumhuriyet rejiminin de ilk senesi olan 1924 yılı boyunca yurtdışından İstanbul'a deniz yoluyla toplam 56 bin 79 yolcu gelmiştir. İstanbul'a deniz taşımacılığı hizmeti veren yabancı şirketler arasında 251 vapur ve 17 bin 500 yolcuyla İtalyan Lloyd Triestino birinci sırayı almıştır. Onu 127 tekne ile Rumen Şirketi izlerken üçüncü sırada ise 114 tekne ile yine bir İtalyan şirketi olan SITMAR yer almıştır. Yolcu sayısı olarak değerlendirildiğinde ise Lloyd Triestino'yu 8 bin151 yolcuyla İngiliz Khedivial Line,

6 bin 979 yolcuyla Fransız Paquet, 6 bin 338 yolcuyla Rumen Denizcilik Şirketi, 4 bin 806 yolcuyla Yunan Byron Line ve 4 bin 728 yolcuyla İtalyan SITMAR şirketleri takip etmiştir. Yolcuların yola çıkış noktası olarak ise bütün limanlar arasında İtalya'nın Trieste Limanı 11 bin 298 yolcuyla birinci sırada yer almıştır. Onu da 11 bin 103 yolcuyla Fransa'nın Marsilya Limanı takip etmiştir[291]. Görüleceği üzere İtalya, Türkiye'deki deniz taşımacılığı alanındaki istatistiklerin her türünde bu dönemde başı çeken ülke olmuştur. Yolcu taşımacılığının dışında 1924 yılında 2 bin 525'i transit olmak üzere toplam 5 bin 230 ticari gemi de İstanbul limanlarına yanaşmıştır. Taşınmış olan toplam 7 milyon 646 bin 550 ton yükün gemilerin milliyetine göre dağılımı ise Tablo 2.13'teki gibi olmuştur. İtalya hem gemi sayısı hem de taşınan yükün ağırlığı açısından değerlendirildiğinde İngiltere'nin ardından ikinci sırada yer almıştır.

Meseleye İtalyanlar açısından bakıldığında, Birinci Dünya Savaşı'nın ardından canlandırılmaya çalışılan İtalyan deniz ticaretinin merkezini Doğu Akdeniz ve Ege Denizi teşkil etmiştir. 1922 yılında İtalyan Dışişleri Bakanı Carlo Schanzer de İtalya'nın en büyük iktisadi çıkarlarının Levant Bölgesi ile olan deniz ticaretinin geliştirilmesine bağlı olduğunu söylemiştir[292]. İtalyan Koloni Enstitüsü'nün Başkanı olan Ernesto Artom da benzer şekilde savaş sonrasında Levant'ın ekonomisinin yeniden canlanabilmesinin doğrudan doğruya İtalyan ekonomisine bağlı olduğunu söylemiştir[293]. Diğer yandan özellikle İtalyan basını içerisinde Doğu Akdeniz'de kabotaj hakkının yitirilmesini Haçlı Seferlerinden bu yana elde tutulan bir imtiyazın kaybedilmesi olarak değerlendirenler de olmuştur[294].

İşleyiş açısından ise, İstanbul'a mal taşıyan serbest İtalyan armatörlerin Türk makamları nezdinde temsili ve bunlara ait gemilere limanda çeşitli hizmetler sağlamak amacıyla kurulmuş İtalyan acenteleri bulunmaktaydı. Türkiye'de cumhuriyetin ilan edildiği ilk yıllarda İstanbul'da bu amaç doğrultusunda üç İtalyan acentesi kurulmuştur. Bunlar Vuccino Acentesi ve Karaköy'de mukim Antonio Parodi'ye ait

[291] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.4, 13 Nisan 1925.
[292] Pongiluppi, **a.g.e**., 2015, s. 130.
[293] **A.e**., s. 131.
[294] İtalyan Tribuna Gazetesinde "Türk Sularında İtalyan Kabotajı" başlığıyla yayınlanan makalenin Fransızca tercümesi; **TDA**, 541/44223-210221-4, 12 Şubat 1925.

bir şirket ile merkezi Trieste'de bulunan Intercontinental Şirketi'nin bir şubesiydi. 1 Mart 1925'te ise Galata Mumhane Caddesinde bulunan Hasanpaşa Han'da İtalyan Denizcilik Acentesi kurularak Türk makamlarınca tescil edilmiştir. Bu acente, iki İtalyan vatandaşı Eugenio Rossi ve Giovanni Gizzi ile bir İspanyol sermayedar Giuseppe Scherler tarafından 20 bin Türk lirası sermaye ile kurulmuştur. Bu acentenin İtalyan ortakları eski asker ve faşist derneklerine kayıtlı olarak büyükelçilik raporlarında geçmektedir. Bu acente, serbest armatörlerin temsili dışında Türkiye karasularında kabotaj hakkı bulunan İtalyan SITMAR Şirketi'ne ait gemilere de yiyecek ve malzeme tedariği işlerini üstlenmiştir. Bahsi geçen acenteden İtalyan armatörlerin İstanbul'da İtalyan acenteleri yerine diğer ülkelere ait gemi acentelerini tercih ettiklerine yönelik İtalyan Büyükelçiliği'ne bir de şikâyet ulaşmıştır. Gerçekten de 1925 yılının Ekim ayı itibariyle yukarıda zikredilen bu üç İtalyan gemi acentesi İstanbul'da toplam 36 İtalyan armatörün temsilciliğini yaparken diğer İtalyan armatörlerin 54'ü İngiliz Schembri Şirketi ile, 14'ü bir Rumen-Yunan şirketi olan Theodoridi ile, 2'si Fransız-Yugoslav şirketi olan Crespin & Suttura ile 3'ü İspanyol Cazes Şirketi ile ve 1 tanesi ise bir Amerikan firması olan The Standard Oil of New York ile çalışmaktaydı. Buna göre, İstanbul'a mal getiren serbest İtalyan armatörlerin 36'sı İtalyan acenteleri ile çalışırken 74'ü diğer yabancı acenteleri tercih etmekteydi. Bunların arasında özellikle İngilizlere ait olan Schembri Şirketi, İtalyan armatörlerin yarısını bünyesinde tutarak dikkatleri üzerine çekmiştir. Bu anlamda İtalyan denizcilik acentelerinin daha fazla tercih edilmesi yalnızca bu işlerden elde edilen kazancın artırılması değil aynı zamanda İstanbul'da bulunan İtalyan personelin istihdamı için de önemli görülmüştür. Bu nedenle İtalyan Konsolosluğu, Dışişleri Bakanlığından İtalyan armatörlerin dikkatinin bu konu bağlamında çekilmesini talep etmiştir[295].

İtalyan Armatörler Federasyonu, Dışişleri Bakanlığından gelen bu talebe karşılık olarak gemi kiralama firmalarıyla armatörler arasında imzalanan ve armatörlere bu firmaların belirlediği acentelerle çalışmayı şart koşan bağlayıcı sözleşmeleri öne sürerek bu talebin karşılanmasının çok güç olacağını açıklamıştır. Fakat buna karşılık İstanbul'daki denizcilik acentelerinin cevabı bunun doğru olmadığı zira söz konusu kira sözleşmelerinin uluslararası bir taslak üzerine düzenlendiği ve bu

[295] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 20 Ekim 1925.

sözleşmelerde herhangi bir acente ile çalışılması için zorlayıcı hükmün bulunmadığı şeklinde olmuştur. Zaten diğer ülkelere ait gemiler ekseriyetle İstanbul'da kendi yurttaş acenteleriyle çalışmaktaydılar. Bir tek İtalyanlar bunun istisnasını teşkil etmekteydiler. İşin aslı ise, İtalya'dan Amerika kıtasına yapılan taşımacılıkta devlet tarafından sübvanse edilen acentelerle çalışılması için yapılan baskıyı protesto etmek amacıyla İtalyan armatörler İstanbul'da İtalyan acenteleriyle çalışmayı reddetmekteydiler[296].

İtalyanların kendi aralarındaki iktisadi rekabet de İtalya'nın ortak, güçlü ve milli bir Türkiye politikası uygulayabilmesi önündeki bir başka büyük engeli teşkil etmiştir. Söz konusu rekabet, İtalyan denizcilik şirketlerinin aynı hat üzerinde çalışmaları şeklinde de kendisini göstermiştir. 1931 yılında Cenova merkezli Genovese Şirketi, Anadolu ile Cenova arasında yeni bir ticari nakliye hattı kurmuştur. Hattın güzergahı Cenova-Marsilya-Barselona-Napoli-İnebolu-Samsun-Trabzon olarak belirlenmiştir. Seferler ise iki haftada bir olarak planlanmıştır. Bu yeni İtalyan hattı Fransız nakliye şirketi Paquet'e rakip olmakla kalmayıp İtalyan devleti tarafından sübvanse edilen SITMAR'a da bir rakip olarak ortaya çıkmıştır. SITMAR da bu dönemde Cenova-Napoli-Catania-İstanbul-Köstence-Novorosisk-Batum hattında aylık posta seferi ve Cenova-Savona-Livorno-Napoli-Messina-Catania-İstanbul-Napoli-Marsilya hattında ise aylık ticari seferler gerçekleştirmekteydi[297]. SITMAR'ın organizasyon eksikliği ve seferlerini düzenli bir hale getirememesinden ötürü bu yeni hattın ortaya çıkışı fazla tepki çekmemiştir. Aksine hattın geçtiği limanlarda ticaretin yeniden canlandırılması noktasında olumlu karşılanmıştır. Ancak, Genovese Şirketi'nin Türkiye'deki temsilciliklerini İtalyan değil de Alman denizcilik acentesi Laster Silbermann ve İsviçreli Hochstrasser'e emanet etmesi tepki çekmiştir[298]. İtalya'nın Samsun Konsolosu Ettore Minniti de İtalya'ya karşı özel bir bağı ya da ilgisi olmayan yabancı acentelerin yeterli niteliklere sahip olmasına rağmen İtalyan acentelere tercih edilmesine tepki göstermiştir. Minniti'ye göre, bu tercihlerde faşizme

[296] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 12 Kasım 1925.
[297] SITMAR'ın faaliyetlerine dair Roma Büyükelçiliğinden Türk Hariciye Vekaletine gönderilen rapor; **TDA**, 541/44247-210199-73, 10 Mart 1931.
[298] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.360, 16 Nisan 1931.

karşı bir Yahudi-Mason entrikası etkili olmaktaydı[299]. Öte yandan Genovese Şirketi, SITMAR'la rekabet yerine bir ortaklık kurmak adına da girişimlerde bulunmuş ancak SITMAR buna yanaşmayarak temsilcisi Quintino Fonzi Cruciani aracılığıyla Fransız şirketi Paquet ve Yunan şirketi Bayron ile bir iş birliği anlaşması imzalamıştır[300]. Minniti, Karadeniz Bölgesi'nde İtalyan şirketlerinin kendi arasında bölük pörçük bir rekabete girişmesini engelleyerek, işlerin bir ortaklık içerisinde yürütülmesi adına gayret göstermiş fakat bunu gerçekleştirememiştir. İtalyanlar bu noktada nakliye edilecek yükleri aralarında ortak bir şekilde paylaşan ve temsilciliklerini de yine Fransız acentelerine veren disiplinli Fransız şirketlerine gıpta etmiştir. İtalyanlar bunu sağlayamadıkları gibi, 1932 yılında birebir aynı güzergahta diğer bir İtalyan şirketi olan Devoto da hizmete başlamış ve İtalyanlar arasındaki rekabet daha da kızışmıştır[301].

Karadeniz'de durum böyleyken Akdeniz'de ise İtalyan denizcilik şirketleri olan Lloyd Triestino ve SITMAR 1926 yılının Şubat ayından itibaren Antalya Limanı'na düzenledikleri seferleri yeterince kârlı olmadığı gerekçesiyle durdurma kararı almıştır. Mussolini, ülkenin siyasi çıkarlarının bu bölgedeki İtalyan vatandaşlarını izole bir halde bırakılmamasını gerektirdiği için Türkiye'deki diplomatik misyonlarından bu şirketlerin Antalya Limanı'na seferlere devam etmesi hususunda teşvik edilmesini istemiştir[302]. Konsolos Muavinliği ve aynı zamanda Lloyd Triestino'nun da Antalya'daki acenteliğini yürüten Savino'nun konuyla ilgili raporuna göre adı geçen İtalyan denizcilik şirketlerinin bunca zaman bu bölgeyle yakından ilgilendikten sonra bu kararı almalarına en çok Antalya Limanı'nı kullanan Türkler şaşırmıştır. Bu karardan en fazla zararı gören de yine Avrupa'dan mal ithal eden ve özellikle Trieste'den şeker ve kahve ithal eden Türk tüccarlar olmuştur. Zira bu ticaret 1925 yılında oldukça yoğunlaşmış bulunmaktaydı. Öyle ki Lloyd Triestino'nun Antalya'ya yanaşan her gemisi en az 60 ton olmak üzere yalnızca şeker ve kahve getirmekteydi. Hatta daha önce alımlarını İzmir'den gerçekleştiren Isparta ve Burdur esnafının da fiyat uygunluğu nedeniyle Antalya'ya yönelmesi bu seferlerin

[299] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.360, 23 Şubat 1932.
[300] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.360, 6 Mayıs 1931.
[301] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.360, 9 Haziran 1932.
[302] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 31 Ocak 1926.

artırılmasını gerektirmekteydi. Dolayısıyla İtalyan şirketlerinden doğan boşluğu Fransız Paquet ve Mısır'ın Khedivial Mail Line şirketleri doldurmak üzere derhal harekete geçmiştir. Bu durum, Antalya seferlerinin bir denizcilik şirketi için yük olmadığının da bir kanıtı olarak sayılmıştır. Ayrıca, eğer İtalyan şirketleri için mesele Lozan Antlaşması kapsamında 30 Haziran 1926 itibariyle sona erecek olan Türk limanları arasında kabotaj hizmeti verme hakkının sona erecek olması olsaydı hat duraklarının içine Kıbrıs'ın dahil edilmesi Antalya için bu problemin ortadan kalkmasını sağlardı. Zira bu şekilde Antalya Limanı, İngiliz toprağı olan Kıbrıs ile İtalyan toprağı olan Rodos arasında kalmış olurdu. Antalya'dan İzmir ve İstanbul'a yapılan taşımalardan gelen kazanç ise zaten düşük olduğu için bu İtalyan şirketleri için yurtiçi kabotaj hakkı sona erdiğinde büyük bir kayıp da söz konusu olmayacaktı. Buna rağmen bu kararın alınması İtalyanların bölgede hızla azalan prestijlerine güçlü bir darbe daha olmuştur. Zira Antalya'da cumhuriyetin ilanının ardından birer birer kapanan İtalyan firmaları ve azalan İtalyan nüfusunun üstüne 1926 yılında İtalya'dan Antalya Limanı'na vapur seferleri de durdurulmuştur. Bu karardan en çok Trieste'deki kahve ve şeker tüccarları zarar görmüştür. Zira Lloyd Triestino vapurlarıyla Trieste'den direkt olarak Antalya'ya getirilen şeker İskenderiye'den gelen aynı kalitedeki şekerden çok daha uygun maliyete gelmekteydi. Fakat seferlerin durdurulmasının ardından Trieste'den gelen malın Rodos, İzmir ya da Mersin gibi transit noktalara uğrayacak olması maliyetleri de artırmıştır. Bu nedenden dolayı Antalya'daki ithalatçılar için İskenderiye'den gelen Jamaika şekeri ve Brezilya kahvesini satın almak daha uygun hale gelmiştir. Bu ürünler İskenderiye'den Antalya'ya ise Fransız Paquet Şirketi'nin vapurlarıyla taşınmaya başlanmıştır[303].

Açıklandığı üzere, 1926 yılına kadar Lloyd Triestino, SITMAR ve Rossi Türk karasularında kabotaj hakkına sahip olan İtalyan şirketleriydi. Bu şirketler, Lozan Antlaşması'nda belirlenen şartlar dahilinde kabotaj hakkının uzatılması için Türk Hükümeti ile anlaşma yolları aramıştır. Ancak 1924 yılında iflas eden Rossi Şirketi bu müzakerelere katılamayarak hakkını kaybetmiştir[304]. Lloyd Triestino ve SITMAR ise 10 ve 16 Nisan 1924 tarihlerinde yeni kabotaj anlaşması yapmak üzere müzakerelere

[303] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 3 Şubat 1926.
[304] **ASDMAE-AP,** B.1706, 2 Nisan 1924.

başlanması için Türk Hükümeti'ne başvurularını yapmışlardır[305]. Türk Hükümeti ile bu müzakereleri şirketlerin Türkiye temsilcileri olan Lloyd Triestino adına Donizetti Brazzafolli ve SITMAR adına Fonzi Cruciani yürütmüştür[306]. Ancak, kapitüler rejimin bir kalıntısı olan kabotaj meselesinde Türk Hükümeti Lozan Antlaşması'nda belirlenen 2 senelik süre zarfının ardından yabancı denizcilik şirketleriyle herhangi yeni bir antlaşma imzalamak konusunda istekli olmamıştır[307]. İtalyan Büyükelçiliğinin yorumlamasına göre, Türkiye bu müzakereleri Lozan Antlaşması'nda verilen taahhüdün yerine getirilmiş olması ve tanınan 2 yıllık süre içerisinde yabancı kabotaj şirketlerinin bu operasyonlarını hangi şartlar altında gerçekleştirebileceğine dair kural ve kaidelerin belirlenmesi namına yürütmüştür[308]. İtalyan Hükümeti ve denizcilik şirketleri yeni anlaşma konusunda ne kadar heveskâr olsalar da Montagna da raporlarında sürekli olarak karamsarlığını dile getirmiştir[309]. Türk Hükümeti'nin tüm liman ve kabotaj hizmetlerini millileştirmesi, İtalyan Büyükelçi Montagna tarafından milliyetçi bir hükümetin yabancı düşmanı bir aksiyonu olarak değerlendirilmiştir. Bununla birlikte, İzmir ve İstanbul'da liman hizmetlerinde çalışan İtalyanların işten çıkarılmış olmaları dolayısıyla bu kişilerin durumları ile ilgili Türk Dışişleri Müsteşarı Tevfik Kamil Bey'e ve Ziraat Vekili Zekai Bey'e başvuruda bulunmuştur. Montagna'ya göre birçok konuda olumlu bir yaklaşıma sahip olan Zekai Bey'in bu konuda uzlaşmaz bir tavır sergilemesi yine Montagna'ya göre kendisinin Türk Hükümeti'nin "yabancı düşmanı" bir motivasyonla hareket ettiği izlenimini doğrulamıştır[310]. Montagna'nın bu görüşleri Türkiye'de cumhuriyetin henüz yeni ilan edildiği bu dönemde yeni Türk siyasetinin henüz tam olarak anlaşılamamış olduğunu göstermektedir. Zira sadece Montagna tarafından değil zaman zaman İtalyan basınında yapılan değerlendirmelerde de "Kemalist" rejimin Avrupalıları, Levantenleri ve Yahudileri düşman olarak gördükleri gibi yorumlara rastlanılmıştır[311].

[305] **ASDMAE-AP,** B.1706, 27 Mayıs 1924.
[306] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 22 Ekim 1924.
[307] **TDA,** 541/44223-210221-4, 12 Şubat 1926.
[308] **ASDMAE-AP,** B.1706, 21 Temmuz 1924.
[309] **ASDMAE-AP,** B.1706, 27 Mayıs 1924.
[310] **ASDMAE-AP,** B.1706, 19 Mayıs 1924.
[311] Il Corriere di Puglia Gazetesinde "Türkiye'de Yabancılara Karşı Düşmanlık" başlığıyla yayınlanan haberin Fransızca tercümesi; **TDA,** 541/44223-210220-4, 25 Ekim 1926.

Montagna'dan sonra Büyükelçilik görevini devralan Orsini'ye göre de Ankara'nın uzlaşmaz tutumu ve müzakereleri sürekli ertelemeye yönelik politikası nedeniyle herhangi bir anlaşmaya varılamamıştır. Yabancı şirketlerin Seyr-i Sefain Şirketi ile iş birliği teklifleri de aynı şekilde geri çevrilmiştir. Fakat Orsini'ye göre kabotaj haklarının kaldırılması yolcu taşımacılığı açısından İtalyan şirketlerini fazla etkilemeyecekti. Zira, zaten halihazırda yabancı şirketler için yolcu taşımacılığı Türk makamlarının kendi vatandaşlarını Türk gemilerini tercih etmeye zorlamaları nedeniyle minimuma inmiş bulunmaktaydı. Bu iddia, Osmanlı Bankası yönetimi tarafından İtalyan Büyükelçiliğine sızdırılmış Türk Hükümeti'nden bütün Müslüman tüccarlara gönderildiği iddia edilen bir telgrafa dayandırılmıştır[312]. Malların taşınmasında ise Lozan Antlaşması öncesi İtalyan şirketleri Anadolu'daki Türk limanlarından İstanbul'a taşıma gerçekleştirmekteydi. Bu taşıma serbestisi kabotaj haklarının iptaliyle yabancı denizcilik şirketleri için sona ermiştir. Yeni düzende yabancı şirketler için Türk limanlarından yüklenilen malların ancak Avrupa'ya götürülebilecek olması ise yolcu taşımacılığının aksine İtalyan şirketleri için önemli bir kayıp olmuştur[313]. Lozan Antlaşması sonrası Lloyd Triestino Şirketi'nin Seyr-i Sefain'e yaptığı Türk karasularında iş birliği teklifi ise Türk yetkililer tarafından geri çevrilmiştir[314]. Zira Türkiye Hükümeti Lozan Antlaşması'nda belirtilmiş olan Türk sularında kabotaj hizmetinde bulunan yabancı şirketlerle 2 yıl sonunda yeniden anlaşıp anlaşmama konusunda kazandığı hakkı Türk limanları arasındaki kabotaj hizmetini millileştirerek kullanmıştır[315]. Kabotajın millileştirilmesiyle ortaya çıkacak vapur ihtiyacına binaen Türk Hükümeti 1926 Nisan'ında İtalyan Puglia ve San Marco şirketlerine vapur alımı için başvuruda bulunmuştur. Bu şirketlerden Puglia kendi ihtiyaçları doğrultusunda filo artırımına gidildiğini öne sürerek olumsuz yanıt vermiştir[316].

Yabancı denizcilik şirketlerine Lozan Antlaşması ile verilen 2 yıl süreyle Türkiye'de kabotaj hizmeti sağlamaya devam etme hakkının süresi dolduğunda

[312] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 16 Ocak 1924.
[313] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 14 Haziran 1926.
[314] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 17 Şubat 1926.
[315] **TDA,** 541/44223-210221-4, 12 Şubat 1925.
[316] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 23 Nisan 1926.

nihayet 1926 yılında Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti kabotaj, balıkçılık, kılavuzluk, kurtarma ve liman hizmetlerini genel olarak Türk bayrağına ve Türk vatandaşlarına ait kılan bir kanun tasarısı hazırlayarak TBMM'ye sunmuştur[317]. Bu tasarıdan basın yoluyla haberdar olan Orsini'ye göre bu kanunun 3. maddesi balıkçılık, liman ve kabotaj hizmetlerini Türk vatandaşlarına değil de Türk bayrağına ait kılan Lozan Antlaşması'na ek Ticaret Sözleşmesi'nin 9. maddesine aykırı mahiyetteydi[318]. Lozan Antlaşması'nın yürürlüğe girmesiyle birlikte yabancı uyruklu personeller de fiili olarak tüm liman hizmetlerinden menedilmiştir. Söz konusu kanunla bu fiili duruma Türk sahillerindeki kabotaj hakkı da eklenerek resmiyet kazandırılması hedeflenmiştir. Fakat bu kanun tasarısına tepki gösteren İtalya, İngiltere ve Fransa Büyükelçileri Türk Hükümeti'ne 29 Haziran 1926 tarihli ortak bir protesto notası göndermiştir. Bu notada da söz konusu kanunun Lozan Antlaşması'na ek Ticaret Sözleşmesi'nin 9. maddesine ve Etabli Sözleşmesi'nin 4. maddesine aykırılık arz ettiğinin altı çizilmiş ve tasarının TBMM'de kanunlaşmasına karşı uyarıda bulunulmuştur[319].

19 Nisan 1926 tarihli ve 815 sayılı Kabotaj Kanunu'nun kabulü, Cumhuriyetin ilk dönemlerinde deniz ticaretine milli bir kimlik kazandırmak için atılmış önemli bir adımdır. Bu kanunun birinci maddesi uyarınca, Türkiye kıyılarından bir noktadan diğerine yük ve yolcu taşıma hizmeti, liman içi veya limanlar arasında her türlü hizmeti yerine getirecek olan deniz araçları, Türk bayrağı taşımalıydı. Kabul edilen Kabotaj Kanunu'na göre, yabancı gemilerin de Türkiye'den ve diğer ülkelerden yük ve yolcu taşıma hakkı bulunmaktaydı. Kanunun ikinci maddesi ise; nehirler, göller, Marmara Denizi, Boğazlar ve diğer karasularında ticaret ve taşımacılık yapma hakkını Türk vatandaşlarına vermiştir. Bu; vapur, römorkör, istimbot, mavna, salapurya, sandal ve benzeri hareketli taşıtların yanı sıra, kurtarma gemileri, şamandıralar, sal ve benzeri sabit ve hareketli araçları da içermekteydi. Üçüncü madde kapsamında, kara sularında balık, istiridye, midye, sünger, inci, mercan, sedef ve benzeri deniz mahsullerinin yanı sıra kum ve çakıl gibi materyallerin çıkarılması hakkı da Türk vatandaşlarına verilmiştir. Ayrıca, deniz kazalarında oluşan enkazın kurtarılması, dalgıçlık,

[317] **TDA,** 541/44223-210221-4, 12 Şubat 1925.
[318] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 15 Haziran 1926.
[319] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 7 Temmuz 1926.

kılavuzluk ve diğer denizcilik hizmetlerinin yerine getirilmesi hakkı da Türk vatandaşlarına tanınmıştır. Bu ayrıca iskele ve rıhtım işçiliğini de içermiştir[320].

İtalya, İngiltere ve Fransa'nın tepkisine rağmen Lozan Antlaşması ile garanti altına alınmış olan Türkiye Cumhuriyeti'nin münhasır kabotaj hakkını tescil eden kanun 1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Böylece Türk karasularında kabotaj hizmeti sağlama hakkı bulunan İngiliz şirketleri olan Khedivial Mail Line, MJ Constant, Ellerman Line ve Fransız Paquet, Messageries Maritimes, Fraissinet şirketleriyle birlikte İtalyanlara ait Lloyd Triestino, SITMAR ve Rossi şirketlerinin bu hakkı resmen sona ermiştir. Bu şirketler, Lozan'da belirlenen şartlar altında Türk hükümeti ile bu hakkın süresinin uzatılması için bir anlaşmaya varmaya çalışmıştır. Ancak Ankara bu konudaki kararlı tutumunu sürdürerek gelen teklifleri reddetmiştir[321].

Bu tarihten itibaren Türk sahillerinde kabotaj hizmetini birkaç Türk vatandaşı armatör dışında temel olarak devlet destekli bir şirket olan Seyr-i Sefain Şirketi üstlenmiştir. Kabotaj hakkının Türk Devleti'ne geçmesinin ardından, Cumhuriyet hükümetleri, Seyr-i Sefain İdaresi'nin çalışmalarını daha düzenli bir hale getirmek için çaba göstermiştir. Söz konusu tarihte şirketin bu hizmeti sağlamak üzere 34 vapurdan oluşan bir filosu bulunması dolayısıyla vapur sayısının yetersiz oluşu ve mevcut vapurların eski olması nedeniyle, daha işlevsel olan yabancı gemilerin alınması ve mevcut filoya eklenmesi gerekliliği doğmuştur[322]. Kanunun yürürlüğe girmesinden kısa bir süre önce İngiltere'den bu amaçla 2 yeni vapur satın alınmıştır[323].

Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisindeki bütün kabotaj ve liman hizmetlerinin bir devlet teşekkülü olan Seyr-i Sefain Şirketi'nin kontrolüne geçmesiyle birlikte römork servisi de aynı şekilde yabancıların elinden alınmıştır. Çoğunlukla Seyr-i Sefain tarafından sağlanan liman hizmetlerinin kalitesi ve yeterliliği İtalyanlar tarafından çoğu zaman sorgulanmış ve eleştirilmiştir. Zira bu hizmetleri sağlamak için yeterli teçhizat ve donanım zamanla geliştirilmesine rağmen ilk başlarda yetersiz

320 **T.C. Resmî Gazete,** Sayı: 359, Kanun No:815 29 Nisan 1926.
321 **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 14 Temmuz 1926.
322 **BCA**, F: 30.18.1.1., YB: 10.31.20, 29 Haziran 1924.
323 **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 11 Ocak 1924.

bulunmuştur. Öte yandan, limanlardaki haberleşme sistemleri de tamamen Türk kontrolüne geçmiştir. Bu konuda da İtalyanlar tarafından çeşitli sorunlar dile getirilmiş ve haberleşmelerinin Türkler tarafından kasıtlı olarak engellendiği rapor edilmiştir. Örneğin, Lloyd Triestino Şirketi'ne ait Vesta isimli vapur karaya oturduğunda mürettebatın genel merkezle irtibata geçmesine 28 saat boyunca izin verilmediği bildirilmiştir. Bunlarla birlikte limandaki yolcu, mal ve gümrük kontrollerinin sıkılaştırılması da İtalyanlar tarafından şikayet konusu edilmiştir. Özellikle kaçakçılıkla mücadele için alınan önlemler kapsamında gemilerde yapılan kontroller esnasında 17 adet sigara kâğıdı bulunduran bir denizci veya 60 kutu kibriti olan bir ustanın dahi cezaya tabi tutulduğu ve söz konusu mallarına el konulduğu vaki olmuştur. Gümrük kontrollerinde özellikle ibrazı gerekli belgeler için de sıkı bir kontrol prosedürü yürürlüğe konmuştur. Belgelerdeki biçimsel hatalara dahi müsamaha ortadan kaldırılmıştır. Zaman zaman ilgili ticaret odaları tarafından onaylanmış belgeler dahi limanlardaki gümrük kontrolleri esnasında reddedilmiştir. Bu şekilde birçok İtalyan şirketinin şikayetleri elçiliğe ulaşmıştır. Fakat bu diplomatik manada hakkında bir şey yapmanın mümkün olmadığı bir mesele olarak kalmıştır. Zira İtalyanların tezine göre gümrükte malların kaçakçılık nitelemesiyle müsadere edilmesi bu mallar için alınacak vergiden daha kazançlıydı ve Türk gümrük memurları da bu yüzden özellikle belgelerde kusur aramaktaydı[324]. Buna mukabil olarak yabancı tüccarların düzenlenen belgelerde malın yekununu düşük ibraz ederek daha az vergi ödemeye çalıştıkları da hatırda tutulmalıdır.

2.6.2. Türkiye'de Yeni Kabotaj Uygulamaları ve İtalyanların İtirazları

19 Nisan 1926 tarihli Kabotaj Kanunu ile Türk limanlarındaki bütün hizmetlerde yabancı personel çalıştırılması da yasaklanmış ve limanlardaki bütün iş kollarının Türk vatandaşlarına has kılındığı ilan edilmiştir[325]. Ancak, bu tarihten çok daha evvel yerel idarecilerin inisiyatifiyle söz konusu uygulamaya başlandığı ve özellikle İzmir ile Zonguldak limanlarında İtalyan personellerin çalışmalarına

[324] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 3 Ocak 1926.
[325] **TDA,** 541/44223-210221-4, 12 Şubat 1925.

müsaade edilmediği rapor edilerek 3 Ocak 1924 tarihinde İtalya, İngiltere ve Fransa tarafından ortak bir protesto notası Adnan Bey'e iletilmiştir[326]. Ayrıca 13 Ocak'ta İtalyan diplomat Felice Maissa münferit olarak da İtalyan Hükümeti adına bir nota vermiştir. Bu notada İstanbul, İzmir ve Zonguldak Limanlarında Lozan Antlaşması'na aykırı olarak söz konusu yasaktan ötürü İtalyan vatandaşlarının zarara uğratıldığı ve bu zararlardan Türk Hükümeti'nin sorumlu olduğu belirtilerek protesto edilmiştir. Dr. Adnan Bey'den konuyla ilgili hükümeti ciddi bir şekilde uyararak bu sorunun çözülmesi istenmiştir[327]. Fakat Türk Hükümeti, bu konuyla ilgili ne kolektif ne de münferit yabancı devlet notalarını dikkate almamıştır. Montagna da büyükelçi olarak Ankara'da bu meseleyle ilgili temaslarda bulunmuş ve bu tedbirin ticarete ciddi zararlar verdiğini Türk hükümet yetkililerine iletmiştir. Türk Hariciye Vekili Tevfik Rüştü Bey, Montagna'ya bu yasaktan şahsen habersiz olduğunu ve konuyla ilgili Dahiliye ve Ticaret Vekilleriyle görüşeceğini sonrasında ise bu engeli ortadan kaldırmak için konuyu meclise taşıyacağını beyan etmiştir[328].

Zaman içerisinde liman hizmetlerinin yabancılardan alınıp Türklerin eline geçmesini sağlayan bu politika da İtalyan Büyükelçiliği tarafından Türk Hükümeti'nin "zenofobik" uygulamalarından biri olarak değerlendirilmiştir[329]. İşin aslı ise, ayda 2 bin ile 5 bin Türk lirası arasında bir gelir elde ettikleri bu işin ellerinden alınması İtalyanlar için bir hayal kırıklığı oluşturmuştur[330].

Türkiye'deki liman hizmetleri meselesi İtalya ve İngiltere arasında da probleme yol açmıştır. İtalyanlar bahsi geçen liman hizmetleri meselesinin uluslararası bir mesele olduğu ve Uluslararası Tahkim ya da Milletler Cemiyeti vasıtasıyla da olsa mutlaka çözülmesi gerektiği fikrini taşımaktaydı. Ancak, İngiltere'nin Türkiye'deki diplomatik temsilcisi Neville Henderson ise liman hizmetlerinin uluslararası manada özel bir önem taşımadığı fikrindeydi. Ayrıca, kendi ifadesiyle böyle küçük meselelerin Milletler Cemiyeti gibi uluslararası kuruluşlara taşınmasının Türkiye'nin o gün için bu kuruluşlara karşı olan çekimser tavrını daha da olumsuz yöne taşıyacağı görüşündeydi.

---

[326] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 14 Ocak 1924.
[327] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 31 Ocak 1924.
[328] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 10 Ağustos 1925.
[329] **TDA,** 541/44223-210221-4, 12 Şubat 1925.
[330] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 4 Aralık 1925.

İtalyan Büyükelçi Montagna, Henderson'ın daha büyük mesele olarak Musul meselesini gördüğünü tahmin etmiştir. Halbuki Montagna'ya göre, İngilizler için Musul meselesi ne kadar önemli ise İtalyanlar için de liman hizmetleri meselesi o kadar önem taşımaktaydı. Zira İtalya'nın Türkiye politikası kapsamında en hayati konu İtalyan ticari varlığı üzerinden iktisadi nüfuzun kuvvetlendirilmesiydi. Fakat, İtalyanların Türkiye'de İngilizler ve Fransızlar kadar büyük sermaye yatırımları bulunmamaktaydı. Dolayısıyla, İtalya'nın Türkiye'deki iktisadi varlığı bireysel girişimler ile sınırlıydı. Lloyd Triestino ve SITMAR gibi İtalyan kabotaj şirketleri ise düzenli hatlarla neredeyse Türkiye'deki bütün ana limanlara uğramaktaydı. Bu nedenle liman hizmetlerindeki aksamalardan dolayı ticari işlemlerde gecikmelerin yaşanması ve İtalyanların bu hizmetlerde istihdam edilememesi gibi meseleler İtalya'nın Türkiye'deki iktisadi varlığı açsından hayati sorunlar olarak görülmekteydi. İtalyanlara göre yabancı personelin yerine hızlı bir şekilde Türk vatandaşlarının istihdam edilmesi ile oluşan tecrübe eksikliği liman operasyonlarında aksaklıklara neden olmuştur. Nakliye işlemlerinin yavaşlaması ve çoğu zaman kolilerin kaybolmaya başlaması gibi aksaklıklar yüzünden mal boşaltma ve bindirme işlemlerinin şirketlere olan maliyetlerinde artışa neden olduğu rapor edilmiştir[331]. Söz konusu durum ekseninde değerlendirildiğinde İtalyanlar için Türkiye'de ortaya çıkan bu yeni düzende en fazla zarar gören yabancı topluluk olduklarına dair inançları pekişmiştir[332].

Bu noktada, yukarıda bahsi geçen türde Türk limanlarında vuku bulmuş ve İtalyanlar tarafından diplomatik girişimin gerek görüldüğü birkaç örnek vermek gerekmektedir. Bu hadiselerden en önemlisi olarak, 1926 yılının Ağustos ayının ilk günlerinde Lloyd Triestino'ya ait olan Dalmaçya isimli gemi Çanakkale Boğazı'nda seyrederken büyük bir yangın çıkmış ve gemi karaya oturmuştur. İtalyan Büyükelçiliği, Türk makamlarının Lloyd Triestino temsilcisine geminin alev aldığı bölgeye gitmek için izin vermediği ve gemiyle doğrudan telsiz iletişimini de engellediğini rapor etmiştir[333]. Şirketin İstanbul'daki temsilcisi olan Donizetti

[331] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 19 Nisan 1924.
[332] **TDA,** 541/44223-210220-4, 25 Ekim 1926.
[333] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 8 Ağustos 1926.

Brazzafolli'nin bildirdiğine göre ise haberi alır almaz kendisinin ilk işi Türk mercilerinden İstanbul'da limanda demirli bulunan bir başka İtalyan gemisi Abbazia'dan telsiz telgrafla Dalmaçya ile iletişime geçmek için izin istemek olmuştur. İzin talebinin iletilmesinden 4 saat sonra Liman Başkanlığı olumsuz olarak cevabını bildirmiştir. Brazzafolli, kendi fikrine göre can kayıplarına neden olabilecek bu tutum suç teşkil etmekte olduğundan İtalyan Dışişleri Bakanlığı'na başvurarak durum hakkında girişimlerin başlatılmasını ve bir protesto gönderilmesini istemiştir[334]. Aynı şekilde Doğu Adriyatik Faşist Armatörler Federasyonu Başkanı Antonio Cosulich de aynı şekilde Dışişleri Bakanlığı tarafından duruma müdahale edilmesini talep etmiştir[335].

İtalyan Büyükelçiliği söz konusu şikayetleri aldıktan sonra meseleye müdahil olmuş ve Brazzafolli olay mahalline gidebilmiştir. Öte yandan, hem şirket temsilcisinin kaza yerine gitmesine hem de telsiz telgrafla iletişime izin verilmemesinden dolayı İtalyan Büyükelçiliği Türk Hükümeti'ne 11 Ağustos 1926 tarihli bir protesto notası göndermiştir. Notada bir devletin karasularında telsiz telgraf kullanımına ilişkin uygulamakta olduğu hükümler ne olursa olsun insani ilkelerle çelişmemeli denmiştir. Öte yandan bu hükümlerin tehlikede olan bir gemiyi içindeki yolcu ve mürettebatla birlikte kurtarabilmek için gerekli muhabereyi engelleyecek nitelik taşımaması gerektiği ve böyle bir hadisenin gelecekte yaşanmaması adına gerekli önlemlerin alınmasının talep edildiğinin de altı çizilmiştir[336]. Türk Hariciye Vekaletinin bu notaya karşılık olan cevabında öncelikle kanunlara göre yetkili makamlardan izin alınmaksızın yabancı gemilerin birbirleriyle telsiz iletişimine giremeyeceğinin altı çizilmiştir. Bununla birlikte acil durumlardaki gemi sinyallerinin Okmeydanı Radyo Telgraf İstasyonu tarafından alınarak gecikmeden iletileceğinin taahhüt edildiği açıklanmış ve Dalmaçya gemisi için de söz konusu prosedürün uygulanarak Lloyd Triestino Şirketi'nin durumdan derhal haberdar edildiği belirtilmiştir. Öte yandan, cankurtaran botlarının da kaza mahalline yönlendirilmiş

334 **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 6 Ağustos 1926.
335 **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 18 Ağustos 1926.
336 **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 21 Eylül 1926.

olması nedeniyle iki İtalyan gemisi Abbazia ve Dalmaçya arasında telsiz haberleşmesine izin verilmesine gerek görülmediği bildirilmiştir[337].

Bir başka hadisede ise, Lloyd Triestino Şirketi tarafından haftalık olarak gerçekleştirilen Venedik-İstanbul ekspres hattında Seyahat Komiseri olarak görev yapan Marino Zuttoni, limana girişlerde yolcuların pasaport kontrollerinin Türk polisi tarafından kasten geciktirildiğini rapor etmiştir. Şirket bu rapora istinaden Teodora isimli vapurda yaşananları İtalyan Dışişleri Bakanlığına ileterek haklarının Türk makamları nezdinde savunulmasını talep etmiştir. Zira düzenli olarak sürdürülen bu hattaki gecikmeler yolculukların planlı bir şekilde devamını engellemekteydi[338]. Zuttoni'nin söz konusu raporuna göre, Teodora isimli vapur 8 Mayıs 1927 Pazar günü saat 18.30'da 109 yolcusuyla İstanbul'a gelmiştir. Türk polisi tarafından yapılan pasaport kontrolü ise saat 19:30'başlayıp 23:30'da sona ermiştir. Yani buna göre 109 pasaportun onaylanması işlemi 4 buçuk saat kadar sürmüştür. Zuttoni'ye göre pasaport işlemlerinin bu kadar uzun sürmesi şirketlerine yönelik adı konulmamış bir boykot niteliği taşımaktaydı. Bu durum her seferde kendisini tekrarlamakta ve yolcular 5 saate yakın ayakta beklemek zorunda bırakılmaktaydı. Öte yandan, pasaportlardaki en ufak bir eksiklik ise hamilin gemiden inişini sonraki güne ve hatta ileriki günlere ertelenmesine neden olmaktaydı[339].

Lloyd Triestino Şirketi'nin İtalya'daki merkezinden gelen bu şikâyete karşılık İtalyan Büyükelçi Orsini, şirketin İstanbul'daki acentesinin kendisine hiçbir zaman böyle bir bildirimde bulunmadığını iletmiştir. Şirkete gönderdiği cevabında da söz konusu şikâyetin genç Seyahat Komiseri Zuttoni'nin işgüzarlığından kaynaklandığını bildirmiştir. Orsini'ye göre pasaport kontrollerinin normalden uzun sürmesi, taşınan yolcu sayısındaki olağanüstü fazlalıktan öte gelmiştir. Orsini, Türk polisinin pasaportları inceleme konusunda çok katı olduğunu da kabul etmekle beraber polisin yalnızca kendilerine verilen talimatları yerine getirdiğini ve herhangi bir İtalyan diplomatik girişiminin ise bu talimatları değiştirmeye yetmeyeceğini dile getirmiştir.

[337] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 31 Ocak 1927.
[338] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 24 Mayıs 1927.
[339] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 15 Mayıs 1927.

Bütün bunlar göz önüne alınarak Lloyd Triestino'dan gelen diplomatik girişim talebi Büyükelçi Orsini tarafından reddedilmiştir[340].

Türkiye'deki liman hizmetlerinde çalışmakta olan İtalyan işçi ve teknisyenlerin işsiz kalarak İtalya'ya dönmeye başlamaları nedeniyle İtalyanlar; Fransızlar ve İngilizlerin de diplomatik desteğini arayarak konuyu Uluslararası Tahkime götürmeye çalışmıştır[341]. Bu kapsamda konunun Lahey Adalet Divanı'na taşınması da yine İtalyanlar tarafından İngiltere ve Fransa'ya teklif edilmiştir[342]. Bu teklif Fransızlar tarafından kabul edilmiştir[343]. Ancak, belirtildiği üzere uluslararası organlara sadece kendileri için önemli meseleleri taşımak isteyen İngiltere'nin İtalyan istekleri karşısındaki negatif tavrı nedeniyle İtalyanlar liman hizmetleri konusunda istediklerini alamamıştır.

Cumhuriyetin ilanından sonra Türkiye'de kabotaj hizmetleri için getirilen diğer bir yeni kural ise yabancı denizcilik şirketleri tarafından basılan bilet ve konşimento gibi bütün belgelerin Türkçe olması zorunluluğuydu[344]. 1924 yılının başında bu yeni talimatın yürürlüğe konulmasının ardından Lloyd Triestino Şirketi'nin İnebolu Acentesi yerel merciler tarafından bu konuda uyarılmış ve aksi takdirde 50 Türk lirası para cezası ve sonrasında suçun tekrarlanması halinde ise acentenin kapatılmasının dahi söz konusu olabileceği bildirilmiştir. Ortaya çıkan bu yeni durum da yine İtalyanları rahatsız eden bir başka husus olmuştur. Büyükelçi Montagna 20 Mart 1924 tarihinde İngiliz ve Fransız mevkidaşlarıyla bir görüşme yaparak bu sorunun ortak bir şekilde çözümünü önermiştir. Fakat aldığı cevap diğer Türk limanlarında henüz yabancı dildeki bilet ve konşimentoların kullanılmakta olmasında dolayı bu durumun İnebolu'daki görevlilerin münferit bir tutumu olabileceği yönünde olmuştur. Bu nedenle Montagna'nın münferit olarak Adnan Bey'e şikayetini belirten bir nota iletmesine karar verilmiştir. Bu karara istinaden Montagna 22 Mart 1924 tarihli bir notayı Adnan Bey'e iletmiştir. Montagna'ya göre, bu uygulamadan esas olarak Türk

[340] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 18 Haziran 1927.
[341] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 22 Ağustos 1924.
[342] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 11 Ağustos 1924.
[343] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 25 Temmuz 1924.
[344] Vapur şirketlerince verilecek olan konşimento, bilet ve taşıma belgelerinin Türkçe olması zorunluluğuna dair İstanbul Yabancı Gemi Şirketleri Deniz Ticaret Odası tarafından yayınlanan yazı; **TDA,** 539/219567-213378-8, 25 Mayıs 1923.

nakliyatçıları zararlı çıkacaktı. Zira hiçbir banka, Türkiye sınırları dışında pek bilinmeyen bir dilde düzenlenen konşimentoları kabul etmeyecekti. Öte yandan Montagna, Türkçe belgelerde İtalyancadan farklı bir şekilde yorumlanabilecek cümleler dolayısıyla karışıklık olabileceğine de dikkat çekmiştir[345]. 24 Nisan 1924 tarihinde Türk Hükümeti'nden gelen cevap ise söz konusu uygulamanın kanunlar çerçevesinde meşru ve haklı bir talep olarak ortaya çıktığı şeklinde olmuştur[346]. Kapitülasyonların kaldırılması ile deniz ve limanlardaki egemenliğini eline alan Türkiye Cumhuriyeti yine milli egemenliğin bir gereği olarak getirdiği Türkçe belge zorunluluğu uygulamasından da geri adım atmamış ve uygulama ülke sathında geçerli kılınmıştır[347].

Türkiye Cumhuriyeti kaçakçılıkla mücadele adına da bazı yeni kabotaj uygulamalarını hayata geçirmiştir. Bu uygulamalardan biri olan 100 tonun altındaki gemilerle ithalat yapılmasının yasaklanmasına dair kanun da 7 Haziran 1926'da TBMM'de kabul edilmiş ve 7 Ağustos 1926 tarihinde yürürlüğe girmiştir[348]. Söz konusu yasak İngiltere ve Fransa'yı fazla etkilemediği için bu meselede de İtalya yine yalnız kalmıştır. Türk mallarını ihraç eden Türk gemileri bu yasaktan muaf kılındığı için Büyükelçi Orsini'ye göre bu kanun Türk ve yabancı gemiler için eşit muamele sağlayan Ticaret Sözleşmesi'nin 9. ve 10. madde hükümleriyle çelişmekteydi[349].

Bu yasağın buharlı gemilerle birlikte yelkenli gemileri de kapsıyor olması İtalyan kontrolündeki Ege Adaları ile Anadolu kıyıları arasındaki ticareti de etkileyeceği için İtalyanları endişelendirmiştir. Zira söz konusu ticareti İtalyanlar tamamen yelkenlilerle gerçekleştirmekteydi. Büyükelçi Orsini, Lozan Antlaşması'na ek Ticaret Sözleşmesi'nin 9. ve 10. maddelerine göre Türkiye'nin Türk ve yabancı gemilere ayrı muamele uygulayamayacağı tezine dayanan bir notayı 30 Haziran 1926'daki görüşmelerinde Hariciye Vekili Tevfik Rüştü Bey'e bizzat iletmiştir. Buna göre ayrıca İtalyan yelkenliler için de Türk gemileri gibi tek seferlik izinlerle Oniki

345 **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 22 Mart 1924.
346 **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 23 Mayıs 1924.
347 **TDA,** 534/37644-151316-9, 1 Mayıs 1924.
348 **TBMM Zabıt Ceridesi,** D: II, C:26, İ: 115, 7 Haziran 1926, s. 177.
349 **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 26 Haziran 1926.

Ada ticaretine devam edilebilmesi talep edilmiştir[350]. Fakat Türkiye Cumhuriyeti Gümrükler Umum Müdürlüğü, İtalyan Büyükelçiliğini Ticaret Sözleşmesine imzacı olan devletlerin gemilerinin de Türk gemileri ile aynı muameleye tabi tutulacağı konusunda bilgilendirerek ayrı muamelenin söz konusu olmayacağının garantisini vermiştir. Bu durumda İtalyan Büyükelçiliği konuyla ilgili takipçi olmayı ve olası ihlallerde spesifik protestolarda bulunmayı kararlaştırmıştır[351].

Mussolini de konuya ilgi göstererek Orsini'den söz konusu kanunun yelkenli gemilere uygulanma niyetinde olunup olunmadığının net olarak öğrenilmesini istemiştir. Öte yandan, şayet kanun yelkenli gemileri de kapsayacaksa İtalyan yönetiminde olan Ege Adalarının ticaretini de büyük ölçüde etkileyeceği için bu uygulamanın önlenmesi için gerekli adımların atılmasını da Orsini'den istemiştir[352].

Esasen kaçakçılığın önlenmesini amaçlayan bu kanun, pratikte Ege Denizi'nde bulunan adalarla Anadolu kıyıları arasındaki ticareti tamamen bitirme olasılığını gündeme getirmiştir. İtalyanların asıl korkusu ise bu yasayla birlikte İtalyan yelkenlilerinin ticari faaliyetleri engellenirken Türk kayıklarının izinli veya izinsiz olarak bir şekilde bu faaliyetlerini devam ettirme olasılığı olmuştur[353]. İtalyanların bu endişelerini artıran bazı hadiseler de yaşanmıştır. 14 Kasım 1931'de İtalyan uyruklu Giacomo Cagigiacovo'nun kaptanı olduğu Castelrosso Evangelistria adlı yelkenli gemiye, sigara kâğıdı kaçakçılığı suçlamasıyla Alanya'da el konulmuştur. 15 Aralık 1931'de Alanya'da mahkemeye çıkartılan Kaptan Cagigiacovo, 1 yıl hapis ve 1 milyon 80 bin kuruş Türk lirası para cezasına çarptırılmıştır. Geminin diğer 4 mürettebatına da 15'er gün hapis cezası verilmiştir[354]. Cagigiacovo, avukatı Adil Bey aracılığıyla cezanın indirilmesini talep etmiştir. Öte yandan, suçlamaların asılsız olduğu ve bu cezaların ağır olduğu görüşünde olan İtalyan Ege Adaları Hükümeti de İtalyan Büyükelçi Vincenzo Lojacono'dan davaya müdahil olmasını ve cezaların düşürülmesi adına çalışmalar yürütmesini istemiştir. Fakat Büyükelçi Lojacono, yargıya gayri

[350] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 1 Temmuz 1926.
[351] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 21 Ağustos 1926.
[352] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 2 Temmuz 1926.
[353] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 19 Temmuz 1926.
[354] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.354, 29 Ocak 1932.

resmi de olsa müdahale etmesinin mümkün olmadığını bildirerek bu talebi geri çevirmiştir[355].

İtalya'daki Türk Büyükelçiliği de İtalyan Dışişleri Bakanlığı'na 27 Ekim 1932 tarihli bir nota iletmiştir. Notada, Ege Denizi'nde İtalyan tekneleriyle çok sık bir biçimde kaçakçılık girişimleri olduğundan bahisle İtalyan mercileri tarafında bununla ilgili gerekli tedbirlerin alınması talep edilmiştir[356]. İtalyan Dışişleri Bakanlığı ise cevabi notasında gerekli her türlü önlemin alınması için Ege Adaları Hükümeti'ne gerekli bilgilendirmelerin yapıldığını ve kaçakçılığa karşı mücadelede Türkiye Cumhuriyeti'ne her türlü güvencenin verildiğini Roma Büyükelçiliği'ne bildirmiştir. Fakat bu notada ayrıca, Ege Denizi'nde birçok takımadanın bulunması ve engebeli kıyıların varlığının kaçakçılıkla mücadeleyi zorlaştırdığının da altı çizilmiştir. Öte yandan, gümrük vergilerinin düşürülmesi gibi önlemlerin kaçakçılığın ortadan kaldırılması konusunda etkili olacağı da bu notaya eklenmiştir[357].

Türkiye'de tesis edilen cumhuriyet idaresinin getirmiş olduğu yeni düzen çerçevesinde kaçakçılıkla mücadele adına Türk limanlarına gemileri yanaşacak olan yabancı denizcilik şirketlerine Türk makamları nezdinde tescil işlemi yaptırma zorunluluğu da getirilmiştir. Bu kapsamda, 2 Eylül 1924'te tescil prosedürünü tamamlamamış olması nedeniyle İtalyan Puglia Denizcilik Şirketi'ne ait gemilerin faaliyetleri Bahriye Vekaleti tarafından yasaklanmıştır[358]. Fakat şirket, kanuna göre gerekli bütün belgelerin usulüne uygun olarak gönderildiğini iddia ederek İtalyan Dışişleri Bakanlığına başvurmuş ve İstanbul'daki İtalyan Büyükelçiliğinin meseleye acilen müdahale etmesini talep etmiştir[359]. Ancak bu arada 9 Eylül 1924 günü İzmir Limanı'na gelen Puglia'ya ait Gelibolu isimli geminin operasyonlarına izin verilmemiş, Büyükelçi Montagna'nın Nusret Bey vasıtasıyla Türk Hükümeti'ne yaptığı bu yasağın gözden geçirilmesi talebi ve İzmir'deki İtalyan Konsolosluğunun konuyla ilgili Valilik ve Ticaret İl Müdürlüğü nezdindeki girişimleri de sonuç

[355] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.354, 20 Ocak 1933.
[356] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.360, 27 Ekim 1932.
[357] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.360, 5 Aralık 1932.
[358] Konuyla ilgili İtalyan Büyükelçiliğinin Türk Hariciye Vekaletine gönderdiği memorandum; **BOA**, HR.İM.., 115/43, 03.09.1924.
[359] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 5 Eylül 1924.

vermemiştir[360]. Dolayısıyla Gelibolu, 300 yolcusu ve yüküyle birlikte limandan ayrılmak zorunda kalmıştır. Bu hadisenin ardından Mussolini de doğan ciddi zarardan ötürü Büyükelçiliği uyarmış ve acilen sorunun çözülmesini istemiştir[361].

İtalyan diplomasisi sorunun çözümü için çalışırken Puglia'nın gerekli bazı belgeleri başvuru dosyasına eklemeyi unuttuğu ortaya çıkmıştır. Diğer önemli bir nokta ise, Puglia Şirketi önemli bir hizmet olarak İtalya ve Türkiye arasında posta taşımacılığı da yapmaktaydı. Dahası, gemide karaya ayak basmayı uman Türk yolcular da bulunmaktaydı. Buna rağmen Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, Puglia'ya taviz vermemiş ve resmi prosedürlerin tam olarak uygulanmasını istemiştir. Gelibolu gemisiyle gelen 20 torba postanın teslim edilmesine ise İtalyan yetkililer önce karşı çıkmıştır. Zira bu konudaki İtalyan talebi bütün operasyona ayrım gözetmeksizin izin verilmesiydi. Fakat Türk tarafının geri adım atmaktansa posta da içinde olmak üzere gemiyi her şekilde geri göndermeye kararlı olduğu anlaşıldığında İtalyanlar postanın indirilip Türk yetkililere teslim edilmesini kabul etmiştir. Öte yandan İtalyanlar arasında Puglia'ya Türk makamlarınca getirilen yasağın yalnızca bir eksik evrak meselesi olmayabileceği de tartışılmıştır. Zira Puglia gemileri Rodos'tan İtalya'ya dönen İtalyan askerlerini de taşımaktaydı ve Gelibolu gemisinin güvertesi de İzmir'e yaklaştığında İtalyan askerleri ile doluydu. Hıncahınç yabancı askerlerle dolu bir geminin 30 saat limanın açığında bekletilerek yanaşmasına izin verilmemesini bu duruma bağlayanlar da olmuştur[362].

Gelibolu hadisesinin ardından Puglia'ya uygulanan yasağın kaldırılması için Büyükelçi Montagna, Nusret Bey ile bir görüşme gerçekleştirmiştir. Nusret Bey bu aksiliğin yürürlükteki yönetmeliklerden habersiz bir şekilde usulsüz prosedür izleyen şirketin Türkiye acentesinin hatasından kaynaklandığını büyükelçiye açıklamıştır. Neticede Puglia Şirketi'ne ait gemilere uygulanan yasak gerekli belgelerin hazırlanması için verilen bir buçuk aylık ek süreyle birlikte kaldırılmıştır. İzmir Konsolosu Albertazzi'den Montagna'ya gelen bilgiye göre Pazar-Salı günleri düzenli sefer düzenlemekte olan Puglia'ya ait Barion isimli geminin 14 Eylül itibariyle İzmir

[360] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 10 Eylül 1924.
[361] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 16 Eylül 1924.
[362] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 24 Eylül 1924.

Limanı'na yanaşmasına Türk makamlarınca izin verilmiş ve mesele böylece çözüme kavuşturulmuştur[363].

Cumhuriyetin ilanından sonraki yeni kabotaj düzenlemeleriyle birlikte yabancı bandıralı gemilere taşıdıkları yükü menşe limanındaki Türk konsolosluğuna ibraz etme zorunluluğu da getirilmiştir. Taşınan yükün vergilendirilmesinde ise yerli ve yabancı bandıralı gemiler arasında herhangi bir ayrım yapılmamıştır[364]. Yunan tüccarların kalitesi yüksek ve İtalya'da da rağbet gören Türk incir ve üzümlerinin yerine kalitece daha düşük incir ve üzümleri Türk malı gibi göstermek suretiyle İtalya'ya pazarlaması ve Türk mallarının itibarını düşürmesi gibi nedenlerden dolayı malların şahadetname yoluyla tescil ettirilmesi gerekli görülmüştür[365].

Lozan Antlaşması'nın yürürlüğe girişinin ardından ekli Ticaret Sözleşmesi'nin 7. maddesine dayanmak suretiyle Türk Hükümeti, Türkiye'ye gönderilecek her mal için ilgili ticaret odaları tarafından düzenlenmiş ve Türk konsoloslukları tarafından onaylanmış menşe şahadetnamesi sunulmasını zorunlu kılmıştır. Söz konusu her vize için Türk konsoloslukları tarafından 50 lira da ücret belirlenmiştir. Hükmün uygulamaya konmasıyla Lloyd Triestino Şirketi'nin itirazı üzerine Trieste Ticaret Odası, İtalyan Dışişleri Bakanlığı'na başvurarak söz konusu menşe şahadetnamesi uygulamasının kaldırılması için diplomatik girişimde bulunulmasını talep etmiştir. Şirketin Gümrük İdaresi nezdinde yaptığı girişimlerin bir sonuç vermemesi nedeniyle bu yola başvurulmuştur. Yapılan itirazda özellikle her şahadetname için istenen 50 liralık verginin Lloyd Triestino'ya ve dolayısıyla İtalya'nın Türkiye ile ticaretine de ciddi zarar vereceğinin altı çizilmiştir[366]. Öte yandan SITMAR da Lloyd Triestino gibi benzer bir şikâyeti İtalyan Büyükelçiliği'ne iletmiştir. Büyükelçi Montagna'nın İngiliz ve Fransız meslektaşlarıyla gerçekleştirdiği toplantılarda Türk Hükümeti'nin menşe şahadetnamesi talebinin hukuka aykırı olduğu görüşü savunulmuştur. Bu nedenle 3 Temmuz 1924 tarihli ortak bir protesto notası hazırlanarak Türk Hükümeti'ne iletilmiştir. İtalya, İngiltere ve Fransa'nın bu ortak notasında düzenli sefer

[363] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 22 Eylül 1924.
[364] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 15 Nisan 1925.
[365] **TDA,** 541/44273-210583-35, 13 Kasım 1924.
[366] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 5 Kasım 1924.

düzenlemekte olan şirketlerin gemilerini konsolosluk vizesinden muaf tutan Türk Gümrük Kanunu'nun 25. maddesine dayanılarak ilgili şirketler için menşe şahadetnamesi uygulamasından muafiyet talep edilmiştir[367]. SITMAR'ın raporunda diğer bir şikâyet konusu ise Türk konsolosluklarının evrak tasdiki için aldığı ücretlerin limandan limana farklılık göstermesi olmuştur. Buna göre Pire'de verilen her vize için 62 liret, tatil günlerinde ise 125 liret ücret alınmaktaydı. Marsilya'da bu ücret 42 franktı. Cenova'da ise bu 150 liretti. Sicilya'nın Messina ve Catania limanlarında Türkiye Cumhuriyeti ile ilgili muamelata İspanyol Konsoloslukları bakmaktaydı. Messina'da her vize için 217 liret alınırken Catania'da 2000 tona kadar olan gemiler için 250 liret, 2000 tonun üzerindeki gemiler içinse 340 liret tahsil edilmekteydi[368].

Yapılan itiraz başvurusunun ardından görüşleri alınan hem İtalyan Maliye Bakanlığı hem de Dışişleri Bakanlığı tarafından Türkiye Cumhuriyeti'nin Lozan Antlaşması'ndan doğan bu hakkı kullanmasına karşılık herhangi bir itirazın yapılabilmesinin mümkün olmadığı bildirilmiştir. Fakat 25 Eylül 1924 tarihinde verilen İtalyan, İngiliz ve Fransız ortak notasıyla Türk konsolosluklarının bulunmadığı şehirlerden çıkartılan malların şahadetnamelerinin konsolosluk onayından muaf tutulması talep edilmiştir[369]. Öte yandan, Ticaret Sözleşmesi'nin 7. maddesinin mütekabiliyet niteliği taşıması nedeniyle İtalya'ya ithal edilen Türk mallarına da bu tarz bir menşe şahadetnamesi istenmesi fikri gündeme gelmiş ve tartışmaya açılmıştır. İtalyan Dışişleri Bakanlığı, mütekabiliyet esasına göre aynı kaidenin kendileri tarafından Türk mallarına uygulanması üzerine tartışmıştır. Ancak sonuçta böyle bir misillemenin İtalyan çıkarlarıyla bağdaşmayacağına karar verilerek bu uygulamaya lüzum görülmemiştir. Bu konuyla ilgili İtalyan Büyükelçiliği 28 Mayıs 1925 tarihli bir rapor hazırlamıştır. Buna göre, en başta İtalya için ithalata herhangi bir engel çıkarılması sakıncalı görülmüştür. İkincisi, menşe şahadetnameleri için çıkacak masrafın Türk tüccarlar tarafından malların fiyatı üzerine ekleneceğinden bundan İtalyan alıcıların olumsuz bir şekilde etkilenmesi uygun görülmemiştir. Bu masrafların Türk tüccara yüklenmesi durumunda ise Türk mallarının İtalyan gemilerine

[367] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 12 Temmuz 1924.
[368] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 23 Temmuz 1924.
[369] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 17 Kasım 1924.

yüklenmek suretiyle değil de başka yollarla İtalya'ya getirilmesinden endişe edilmiştir. Öte yandan, İtalya'dan Türkiye'ye gerçekleştirilen sevkiyatların Türkiye'den İtalya'ya gerçekleştirilen sevkiyatlardan sayıca fazla olması da böyle bir misillemenin etkisinin düşük olacağı görüşünü kuvvetlendirmiştir. Sonradan kabul edilen esasa göre de Türk Hükümeti yalnızca Türk konsolosluklarının bulunduğu şehirlerden gelen mallar için usulüne uygun olarak onaylanmış menşe şahadetnamesi talep etmiştir. Ancak İtalyanların buna misilleme yapması durumunda yalnızca konsolosluk bulunan şehirlerden gelen değil bütün İtalya'dan gelen mallar için bu talebin ortaya çıkmasından da İtalyanlar çekinmiştir[370].

Yukarıda bahsi geçen 25 Eylül 1924 tarihli ortak nota ile Türk konsolosluklarının bulunmadığı şehirlerden çıkartılan malların menşe şahadetnamesinden muaf tutulması talebi Türk Hükümeti tarafından kabul edilmiştir. Buna göre, menşe şahadetnamesinin ancak Türk konsolosluklarının bulunduğu Milano, Roma, Rodos, Bari, Palermo ve Trieste şehirlerinden gelen mallar için istenmesine hükmedilmiştir. Fakat buna rağmen Mussolini, söz konusu uygulamayı gizli ve adı konulmamış bir boykot olarak nitelendirmiştir[371]. Takip eden dönemde ise, gümrük vergilerinin malın yekununa istinaden belirlenmesi nedeniyle İtalyan şirketleri birçok örnekte bedeli minimumda tutabilmek adına yekun bildirimlerinde rakamı kasten cüzi tutma gayretinde olmuştur[372].

---

370 **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 28 Aralık 1926.

371 **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 29 Mart 1926.

372 1926 yılında Floransa merkezli Salvadori Şirketi, İstanbul'a yaklaşık 1135 kg pamuk sevkiyatı yapmıştır. Ancak, sevkiyat belgelerinde malın net ağırlığının belirtilmemesi nedeniyle pamuklar Türk gümrüğünde takılmıştır. Şirketin sahibi Giulio Salvadori, iki yıl boyunca mallarını gümrükten çıkarmak için çaba sarf etmiş ancak başarılı olamamıştır. Türk yetkililer, gümrük kurallarına uyulmadığı gerekçesiyle pamukların geçişine izin vermezken, depo ücretlerinin ödenmesi koşuluyla malların geri gönderilebileceğini belirtmiştir. Salvadori, İtalyan Dışişleri Bakanlığı'na başvurarak mallarının iadesi sırasında ücret alınmamasını talep etmiş, Fransa'dan gelen benzer sevkiyatlarda ayrıcalık tanındığını öne sürmüştür. Ancak Türk gümrük yetkilileri bu talebi kabul etmemiştir. Türk makamları, Salvadori Şirketi'nin pamuklarının menşe yerine geri gönderilmesine yalnızca depo ücretlerinin ödenmesi karşılığında izin vermiştir. İtalyan Büyükelçiliği'nin girişimlerine rağmen uyuşmazlık Salvadori'nin istediği şekilde çözülmemiştir. Bkz. **ASDMAE-AP**, B.1708, 18 Temmuz 1927; **ASDMAE-AP,** B.1708, 17 Ekim 1927; **ASDMAE-AP,** B.1708, 30 Kasım 1927.
Cenova merkezli Carlo Nobile Şirketi'nden ise 1927 yılının hemen başında satın alınarak İstanbul'a gönderilmiş olan hidrofilik pamuk partilerinin üzerindeki ibareler değişen gümrük hükümlerine göre tanzim edilmediği için Türk gümrük memurlarınca malların gümrükten çıkarılmasına izin verilmemiştir. Söz konusu pamuğun İstanbul'daki alıcısı olan Kazım Nuri Çörüş'ün firması ise gümrükten çıkaramadığı bu mala ait tüm faturaları ödemeyi reddetmiş ve dolayısıyla Nobile zarar etmiştir. Bu nedenle İtalyan Dışişleri Bakanlığına başvuruda bulunarak haklarının savunulmasını talep

18 Mart 1925 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti'nin Cenova Konsolosluğu İtalyan bandıralı vapurların sevkiyatlarıyla ilgili yeni düzenleme ve tarifeleri bildirmiştir. Bahsi geçen tarifelere göre, İtalyan armatörler diğer vergilerin yanında bulundurdukları mürettebat listelerini de konsolosluğa bildirmek ve her bir mürettebat için 3,75 İtalyan lireti tutarında bir ücretle yükümlendirilmekteydi. SITMAR yetkilileri bu talebin tamamen keyfi olduğunu düşünerek Trieste ve Marsilya gibi diğer limanlardan konuyla ilgili bilgi almış ve bu noktalardaki Türk konsolosluklarının gemi mürettebatlarıyla alakalı böyle bir taleplerinin olmadığını öğrenmiştir. Bu noktadan hareketle şirket, İtalyan Dışişleri Bakanlığına başvurarak Cenova'daki Türk Konsolosluğunun da bu talebinin kaldırılmasını istemiştir[373].

İtalya'nın İstanbul'daki Büyükelçisi Montagna konu ile ilgili Türk Hükümeti'ne 18 Nisan 1925 tarihli bir nota vermiştir. Böylece söz konusu mürettebat vergisinin iptali için resmi başvuru gerçekleşmiştir. Fakat sonradan anlaşıldığı üzere, Türkiye Cumhuriyeti hiçbir konsolosluğa böyle bir vergi zorunluluğu getirmemiştir. Cevabi olarak 30 Haziran 1925 tarihinde Türk Dışişleri Bakanlığı Temsilcisi Nusret Bey Cenova'daki Türk Konsolosluğu'na gerekli talimatların gönderildiğini ve yürürlükteki düzenlemelerin aksine böyle bir mürettebat vergisi talebinde kesinlikle bulunulmayacağını İtalyan Büyükelçiliğine iletmiştir[374].

Özetle 1923 yılında Cumhuriyetin ilanıyla birlikte Türkiye, iktisadi ve ticari bağımsızlığını güçlendirmek amacıyla birçok reform gerçekleştirmiştir. Bu reformlardan biri olan Kabotaj Kanunu ile Türk limanları arasındaki denizcilik faaliyetlerinin tamamen Türk vatandaşlarının kontrolüne geçmesi sağlanmıştır. Ancak bu politika, başta İtalya olmak üzere yabancı ülkelerin tepkisine yol açmıştır.

---

etmiştir. Durumla ilgili araştırmasını yapan İtalyan Büyükelçiliği halihazırda yürürlükte olan Türk gümrük hükümleri çerçevesinde söz konusu pamuk ticaretinde geçerli mevzuata uyulmadığı için malın gümrükten çıkarılma olasılığının bulunmadığını bildirmiştir. Fakat yapılan başvuru neticesinde, Türk mercileri tarafından depolama maliyetinin ödenmesi şartıyla malın menşe noktasına dönüşüne izin verilmiştir. Bu minvalde ortaya çıkan itilaflarda gümrük vergilerinin malın yekununa istinaden belirlendiği ve ihracatçıların söz konusu bedeli minimumda tutabilmek adına yekun bildirimlerinde rakamı kasten cüzi tutma gayretinde oldukları da göz önünde bulundurulmalıdır. Salvadori ve Nobile örneklerinde olduğu üzere sevki yapılan malların net ağırlık bildiriminin yapılmamış olmasının da yine gümrük resminin minimize edilmesi adına atılmış bir adım olması muhtemeldir. Bkz. **ASDMAE-AP,** B.1708, 19 Şubat 1927; **ASDMAE-AP,** B.1708, 24 Ekim 1927.

[373] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 18 Nisan 1925.

[374] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.9, 4 Temmuz 1925.

İtalyanlar, Türkiye'nin uygulamalarını Lozan Antlaşması'na aykırı ve ticari çıkarlarına zarar verici olarak nitelendirmiş, İngiltere ve Fransa'nın da desteğini arayarak uluslararası alanda çözüm arayışına girmişlerdir.

İtalya'nın Lloyd Triestino ve SITMAR gibi denizcilik şirketleri, limanlardaki operasyonel sıkıntılardan kaynaklanan ticari kayıplar ve Türkçe belge zorunluluğu gibi yeni düzenlemeler nedeniyle şikayetlerde bulunmuşlardır. İtalyan diplomasisi yeni düzenlemelerle ilgili Türk hükümetine birçok nota iletmiş ancak Türkiye, iktisadi egemenlik ve ulusal çıkarlar gerekçesiyle bu şikâyetlerin çoğunu geri çevirmiştir. Nihayetinde Türk hükümeti, Kabotaj Kanunu ve diğer düzenlemelerle deniz ticareti ve liman hizmetlerinde millî egemenliğini sağlamlaştırmıştır. İtalya ve diğer ülkelerin itirazları karşısında Türkiye, uluslararası arenada bu politikanın meşruiyetini savunmuş ve Lozan Antlaşması'ndan kaynaklanan haklarını kararlılıkla kullanmıştır.

2.7. 1923 Sonrası İtalyan Ticaret Odalarının Türkiye'ye Yönelik Faaliyetleri

İtalyan Ticaret Odası, Türkiye'de cumhuriyetin ilan edilmesinin ardından da hem Türkiye'de faaliyet gösteren İtalyan tüccar ve üreticilere yardımcı olmak hem de iki ülke arasındaki ticareti geliştirmek amacıyla önemli bir rol üstlenmiştir. Fakat 1923 sonrasında ekonomik bir kriz içerisine girmiştir. Bu nedenle Oda tarafından İtalyan Ticaret Bakanlığı'na 1921 yılı itibariyle 14 bin liraya yükseltilen sübvansiyonun daha da artırılması için başvuruda bulunulmuştur[375]. Bu başvurunun sonucunda Ticaret Bakanlığı 1923-1924 mali yılı için 6 bin lira daha verilmesini kararlaştırmıştır[376]. Bu sübvansiyon, 1927 yılında ise 35 bin liraya kadar yükseltilmiştir[377]. İtalyan Ticaret Odası'nın 1924 yılı itibariyle üyelerinden aldığı yıllık katkı payları ise şirketler için 25 Türk lirası, bireysel üyeler için 10 Türk lirası olarak kaydedilmiştir. Her yeni üyeden alınan kayıt ücreti ise 5 Türk lirası olarak belirlenmiştir[378].

[375] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.359, 3 Eylül 1923.
[376] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.359, 20 Aralık 1924.
[377] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.359, 18 Mart 1927.
[378] Pongiluppi, **a.g.e**., 2015 s. 170.

Türkiye'de cumhuriyetin ilan edildiği dönemde Oda'nın başkanlığını yürütmekten olan Quintino Fonzi Cruciani, İtalya'nın faşist yönetimi için skandal sayılan bir nedenden ötürü 1927 yılında görevinden istifa etmek zorunda kalmıştır. İtalyan Dışişleri Bakanlığı'nın raporuna göre, faşist rejimin idealleriyle bağdaşmayan bir zihniyete sahip olan Cruciani, İtalya'da bir evliliği bulunduğu halde dul bir Yunan kadınla Ortodoks ayiniyle ikinci bir evlilik yapmıştır. Bu sebepten ötürü istifa etmesi istenmiştir[379]. Bu durum çeşitli tartışmaları da beraberinde getirmiştir. Cruciani, Ticaret Odası Başkanı olmasının yanında aynı zamanda İtalyan Hayır Cemiyeti Başkanlığını ve İtalya'nın önde gelen denizcilik şirketi SITMAR'ın da Türkiye'deki temsilciliğini yürütmekteydi. Bu nedenle, İtalya için çok önemli olan kabotaj meselesinde İtalyanların prestijinin bu skandal nedeniyle zarar göreceği ve dolayısıyla ülkenin çıkarlarına zeval geleceği endişesi dile getirilmiştir. Dışişleri Bakanlığı Müsteşarı Dino Grandi, bu hassas dengelerden ötürü Büyükelçi Orsini'den bu olayı fazla gürültü kopmadan incelikle halletmesini istemiştir[380]. Orsini, Cruciani'yi istifa etmesi için ikna etmiştir ve Dışişleri Bakanlığı'na Cruciani'nin sağlık sorunlarını bahane ederek istifa edeceğini ve bunun gerçek nedenini de kimsenin bilmeyeceğini bildirmiştir[381]. Başkanlıktan bu şekilde istifası gerçekleşen Cruciani, İstanbul'da vapur acenteliği yapmaya devam etmiş ve 10 Şubat 1937'de vefat etmiştir[382].

Cruciani'nin istifa etmesinin ardından İtalyan Ticaret Odası'nın başkanlığına 1928 Mart ayında gerçekleşecek olağan genel kurul toplantısına kadar Giorgio Chabert ve başkan yardımcılığına ise Domenico Brazzafolli getirilmiştir[383]. Bu isimler, raporlara göre faşist rejime sadakatleri açısından çok da güvenilir isimler değillerdi. Bu nedenle, yeni seçilen bu yönetime en fazla üç ay ömür biçilmekte ve İtalyan Ticaret Bankası'nın İstanbul şubesi müdürü olan Francesco Pomi'nin faşist unsurların dilediği şekilde Oda'nın yeni başkanı olacağı düşünülmekteydi[384]. Büyükelçi Orsini'nin bildirdiğine göre de yeni seçilen Başkan Chabert, Orsini'yi ziyaret etmiş ve kendisini Mart 1928'de gerçekleşecek seçimlere kadar Oda'nın geçici başkanı olarak gördüğünü

[379] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.359, 21 Temmuz 1927.
[380] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.359, 2 Ağustos 1927.
[381] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.359, 10 Ağustos 1927.
[382] **Son Telgraf**, 10 Ekim 1937, s.8.
[383] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.359, 3 Aralık 1927.
[384] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.359, 5 Aralık 1927.

söylemiştir. Chabert ayrıca, bu göreve en uygun kişinin Türkiye'deki İtalyanlarca çok sevilen Francesco Pomi olduğunu da yine Orsini'ye bildirmiştir[385]. Öte yandan, Orsini konuyla ilgili daha kapsamlı bir rapor sunmuş ve buna göre yeni yönetime karşı herhangi bir hamle yapılmamasını ve mart ayında yapılacak olan olağan seçimin beklenmesini istemiştir. Zira, Ticaret Odası'nın büyük çoğunluğunun Yahudi, Mason ya da Masonluk sempatizanı olduğundan bahisle Orsini, faşistlerin azınlıkta olduğu bir yapı içerisinde idareyi ele geçirmenin zor olduğunu kaydetmiştir[386]. Ancak, faşist unsurların da desteklediği aday olan Francesco Pomi beklendiği üzere 1928 yılının Mart ayında Ticaret Odası'nın başkanlığına seçilmiştir[387]. İtalyan Ticaret Bankası Müdürü olan Pomi, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Tesis Heyeti içerisinde de yer almıştır[388].

1927 yılında İtalyan Ekonomi Bakanlığı yurtdışındaki İtalyan Ticaret Odaları ile ilgili bir kararname yayınlamıştır[389]. Bu kararname ile birlikte bu odaların İtalyan devleti nezdindeki resmi statüleri de belirlenmiştir. Buna göre, yurtdışındaki İtalyan ticaret odaları, İtalya ile bulundukları ülke arasındaki ticareti artırmak amacıyla, yurtdışında ikamet eden İtalyan tüccar ve üreticilerin oluşturduğu ortaklıklar olarak tanımlanmıştır. Hükümet tarafından tanınmaya tabi olarak diplomatik ve konsolosluk makamlarının koruması altına alınmıştır. Yurtdışındaki İtalyan ticaret odaları, üyelerinin katkılarıyla, sekreterlik harçlarıyla ve koşullar uygun olduğunda Ekonomi Bakanlığının katkılarıyla geçimlerini idame ettirmişlerdir. Bu kararname ile birlikte, Oda'nın seçilen başkan ve sekreterinin Ekonomi Bakanlığı tarafından onaylanması zorunluluğu da getirilmiştir. Ayrıca, Ticaret Odalarının Genel Kurullarında alınan kararların da 10 gün içinde odanın bulunduğu ülkedeki diplomatik misyona ve Ekonomi Bakanlığına bildirilmesi zorunlu hale getirilmiştir. Yine odaların tüzük ve yönetmelikleri de Ekonomi Bakanı'nın onayına bağlanmıştır.

[385] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.359, 7 Aralık 1927.
[386] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.359, 7 Aralık 1927.
[387] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.359, 30 Nisan 1928.
[388] **Milliyet**, 15 Şubat 1931, s.1.
[389] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.359, 15 Kasım 1927.

1927 yılında İtalyan Ticaret Odası Türk Hükümeti tarafından da resmen tanınmıştır[390]. Buna göre Oda, "Kamera di Kommerço İtalyana di İstanbul Cemiyeti" resmi adıyla bir Türk derneği statüsü almıştır. Böylece, her toplantı için valilikten izin alınmakta ve toplantılar polis gözetimi altında yapılmaya başlanmıştır. Toplantıların Türkçe yapılması zorunluluğu getirilmiş ve bu nedenle toplantılar tercüman bulundurularak Türkçe yapılmaya başlanmıştır[391]. Bunlara ek olarak, Dernekler Kanunu uyarınca muhasebe ve üye kayıtları ile bütün tutanakların Türkçe olarak tutulması zorunlu hale getirilerek valiliğin düzenli denetimine tabi tutulmuştur[392]. Oda'nın yıllar içerisindeki üye sayılarındaki değişim ise Tablo 2.14'teki gibi kaydedilmiştir.

Tablo 2.14: İstanbul'daki İtalyan Ticaret Odası'nın Yıllara Göre Üye Sayısı (1919-1930)

Yıllar	Etkin Üyeler	Bağlı Üyeler	İtalya'daki Üyeler	Toplam
1919	203	142	183	528
1920	304	213	149	666
1921	345	287	154	786
1922	350	282	124	756
1923	157	340	123	620
1924	157	250	130	537
1925	147	247	131	525
1926	130	229	137	496
1927	135	197	158	490
1928	181	233	176	590
1929	185	215	205	605
1930	165	175	234	574

Kaynak: Francesco Pongiluppi, **La Rassegna Italiana: Organo degli Interessi Italiani in Oriente, Giornale Ufficiale della Camera di Commercio Italiana di Costantinopoli**, İstanbul: Edizioni Isis, 2015, s.143.

Birinci Dünya Savaşı'nın ardından İtalyan işgal güçlerinin Anadolu'da bulunmasıyla birlikte artan üye sayısı işgalin sona ermesi ve Türkiye'de cumhuriyetin ilan edilişiyle birlikte düşüş yaşamıştır. Oda'nın faaliyetleri ise savaş sonrasında

[390] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.359, 16 Nisan 1928.
[391] Pongiluppi, **a.g.e**., 2015, s. 197.
[392] Pongiluppi, **a.g.e**., 2015, s. 198.

öncesine kıyasla sürekli bir artış göstermiştir. Buna delil ise, Oda'nın gerçekleştirdiği yazışmaların istatistikleri gösterilmiştir. Gerçekleştirilen yazışma sayıları incelendiğinde gerçekten de faaliyetin artışı gözlenmektedir. Söz konusu istatistik Tablo 2.15'de gösterilmiştir. Bu istatistiklere şirketler hakkındaki bilgiler, tüccar listeleri, tavsiye ve takdir mektupları ile sertifikalar ve uzman görüşleri dahil edilmemiştir.

Tablo 2.15: İstanbul'daki İtalyan Ticaret Odası'nın Yıllık Yazışma İstatistikleri (1906-1930)

Yıllar	**Yazışma Sayıları**
1906	1555
1907	1273
1908	1850
1909	2059
1910	1942
1911-12	Trablusgarp Savaşı
1913	2008
1914-19	Birinci Dünya Savaşı
1919 (6 ayı)	1770
1920	2495
1921	3210
1922	4070
1923	3903
1924	3834
1925	4901
1926	5556
1927	4500
1928	7128
1929	6090
1930	5832

Kaynak: Francesco Pongiluppi, **La Rassegna Italiana: Organo degli Interessi Italiani in Oriente, Giornale Ufficiale della Camera di Commercio Italiana di Costantinopoli**, İstanbul: Edizioni Isis, 2015, s.143.

İtalyan Ticaret Odası'nın faaliyetleri ile ilgili önemli parametrelerden birisi de Oda'nın yıllık bütçe istatistikleri yani mali durumu olmuştur. Bu minvalde, Oda'nın giderlerinde Birinci Dünya Savaşı'nın ardından artış gözlemlenmiştir. Bu artışa neden olarak Oda'nın Sekreterlik yapısının değiştirilerek maaşlı ve profesyonel bir görev olarak tanımlanması gösterilmiştir. İtalyan Ekonomi Bakanlığının yıllık

sübvansiyonuna rağmen özellikle Türkiye'de cumhuriyetin ilan edildiği ilk yıllarda bütçe dengesinde eksiye düşülmüştür. İtalyan Ticaret Odası'nın söz konusu gelir-gider istatistikleri Tablo 2.16'da verilmiştir.

Tablo 2.16: İstanbul'daki İtalyan Ticari Odası'nın Mali İstatistikleri (1919-1930) (Liret)

Yıl	**Gelir**	**Gider**	**Denge**
1919 (6 aylık)	3458,16	1957,98	1500,18
1920	7803,7	4749,97	3053,21
1921	9961,33	7521,76	2439,57
1922	7888,65	7958,58	-69,93
1923	7014,98	8574,2	-1559,3
1924	7326,29	8042,22	-715,93
1925	8665,92	7592,97	1072,95
1926	8768,24	5229,87	3538,37
1927	7276,05	8700,78	-1424,73
1928	11245,18	9998,47	1246,71
1929	12171,59	11357,66	818,93
1930	11234,42	11191,36	43,06

Kaynak: Francesco Pongiluppi, **La Rassegna Italiana: Organo degli Interessi Italiani in Oriente, Giornale Ufficiale della Camera di Commercio Italiana di Costantinopoli**, İstanbul: Edizioni Isis, 2015, s.143.

Türkiye'de faaliyet göstermekte olan İtalyan Ticaret Odaları, 1924 yılında Bari'de kurulan İtalyan Doğu Ticaret Odası ile de yakın ilişki içerisinde olmuştur. İtalya'nın genel itibariyle tarımsal üretim yükünü sırtlamış olan güney bölgelerindeki üreticiler için Doğu ülkeleri potansiyel bir pazar olarak görülmüş ve bu anlamda İtalya'nın güneydoğu ucundaki liman kenti Bari, Levant Bölgesi ile bir bağlantı noktası olarak öne çıkmıştır. İtalya'da faşist iktidar hükümeti devraldığında da İtalya'nın güneyindeki Puglia Bölgesi'nin tarım üretimi ve ihracatında öncü rolde olması planlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda ulusal politikalar ile yerel ekonomik çıkarlar arasında bağlantı noktaları teşkil edecek bir dizi kurum vücuda getirilmiştir. Bu anlamda Bari'de kurulan İtalyan Doğu Ticaret Odası da bu kurumlardan biri olmuştur. Bu proje için Puglia'nın yerel tüccarları ve toprak sahiplerinin ekonomik çıkarları ile Mussolini'nin Akdeniz ve Levant Bölgesi'ne olan özel yayılmacı ilgisi örtüştürülmüştür. Bu doğrultuda İtalyan Doğu Ticaret Odası, 23 Mart 1924 tarihinde

Bari'de kurulmuştur[393]. İlk başkanı Antonio De Tullio olup, yönetimde Genel Sekreter Michele Viterbo ve başkan yardımcılarından Nicola Ferrorelli gibi Puglia Bölgesi için önemli siyasi figürler görev yapmıştır. Yönetim Kurulunda, Oda'nın kuruluşunda büyük çaba harcayan Raffaele Gorjux, Araldo Di Crollalanza, Sergio Panunzio ve Gaetano Postiglione gibi ünlü siyasetçi, gazeteci ve sendikacı üyeler de bulunmuştur. İktisadi, kültürel ve siyasi amaçlar taşıyan bu ticaret odasının kuruluşunda Yüksek Ticaret Enstitüsü, Sanayi ve Ticaret Birlikleri gibi oluşumların yanında akademisyenler ve şirket temsilcileri de yer almıştır. Başlangıçta "Levant Bölgesi'nden haberler" ile "İncelemeler ve Propaganda" olmak üzere iki ayrı odak noktası üzerinde faaliyetler yürütülmüş ancak daha sonra Mussolini'nin kafasındaki farklı hedefler nedeniyle bu ticaret odasının daha çok yönlü bir yapı arz etmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. Zira 1925 yılıyla birlikte Mussolini'nin faşist dış politikasının yayılmacı karakteri daha fazla ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu anlamda Bari ve İtalyan Doğu Ticaret Odası, doğu ülkelerine doğru ticari ve kültürel yayılmanın önemli bir merkezi olmuştur. Aynı zamanda, İtalyan ticari sınıfları ile Dışişleri Bakanlığı arasında işlevsel bir bağlantı organı haline de gelmiştir. 1930'lu yıllarda ise Oda, üreticilerin iktisadi çıkarlarını temsil etmek olan klasik rolünden ziyade yavaş yavaş Puglia Bölgesi'ndeki yerel ekonomiyi yönlendirmek adına merkezi hükümetin elindeki bir araç haline dönüşmüştür. Esas itibariyle, İtalyan Doğu Ticaret Odası bütün bir Levant Bölgesi'nden İtalyan tüccarlara bu pazarlarda hangi tür emtiaya talep olduğuna dair düzenli raporlar iletmekte, ihracatçı şirketlere yardımcı olmakta, aracı acenteler ve alıcı şirketlerle ilgili bilgileri düzenlemekte, İtalyan ürünlerinin reklam ve pazarlamasını yapmakta, ayrıca düzenlenen ticaret fuarlarına İtalyan şirketlerinin katılımlarını organize etmekteydi. Bu anlamda, ilki 1930 Eylül ayında gerçekleştirilen İtalyan Doğu Fuarları da yine İtalyan Doğu Ticaret Odası vasıtasıyla hayata geçirilmiştir. Oda bu fuarlarda özellikle İtalyan zeytinyağının doğu ülkelerinde tanıtımına özel bir önem vermiş ve bu konuda çalışmalar gerçekleştirmiştir. Söz konusu fuarlara Türkiye de katılımcı olarak davet edilmiştir[394].

[393] **TDA,** 541/44273-210584-2, 27 Aralık 1924.

[394] Türkiye Cumhuriyeti Bari Konsolosluğundan Türk Hariciye Vekaletine fuar ile ilgili gönderilen yazı; **TDA,** 541/44263-210662-5, 2 Aralık 1929.

Levant Fuarları, İtalyan ürünleri için büyük bir vitrin olmakla birlikte İtalyan ithalat ve ihracatçıları Türk pazarıyla doğrudan temasa geçiren bir platform işlevi de görmüştür. Türkiye, bu fuarlara 1930'da 14, 1931'de 20, 1932'de 26 ve 1933'te 37 katılımcı göndermiştir. Bu fuarlarda özellikle İstanbul, Ankara, Bursa ve İzmir'de üretilen ürünler ön plana çıkmış ve çeşitli teklifler de almışlardır. Bu anlamda ağırlıklı olarak Anadolu'nun el işçiliği dokuma halıları ile İznik ve Kütahya'nın çini vazoları daha çok ilgi çekmiştir. Zaten bu dönemde İtalya, gerçekleştirdiği halı ithalatının %50'ye yakın bir kısmını Türkiye'den yapmaktaydı[395]. Bari'de düzenlenen bu fuarlarda Türk ithalatçılar ise ağırlıklı olarak mobilya, inşaat malzemeleri ve iplik gibi ürünlere ilgi göstermiştir[396]. Türkiye, bu dönemde Bari'dekine benzer şekilde İtalya'nın Milano[397] ve Padova[398] şehirlerinde düzenlenen ticaret fuarlarına katılım için de İtalya'dan davetler almıştır.

Odanın bütün bu faaliyetlerinin yanında ayrıca bir araştırma ve eğitim merkezi olarak görev yapması planlanmıştır. Bu doğrultuda İtalya'nın ticari ilişkileri bulunan bölgelerle ilgili tarihi, ticari ve zirai araştırma yayınları çıkarılmıştır. Odaya verilen görevlerden bir diğeri de ihracat operasyonlarına yönelik uygun personel yetiştirilmesi olmuştur. Bu amaç doğrultusunda, 1927'de Yüksek İktisadi Bilimler Enstitüsü ile iş birliği içerisinde ilk mesleki kurslar da açılmıştır. Bu kurslarda ihracat teknikleri, yönelinen bölgenin iktisadi coğrafyası ve dış ticaret muhasebesi gibi dersler verilmiştir. Bunun yanında, odanın hedef bölgelerinde konuşulan Türkçe, Arnavutça, Yunanca, Sırpça, Hırvatça, Arapça ve Bulgarca dilleri ile İngilizce ve Almanca kursları da açılmıştır. Başarılı kursiyerlere yönelik diğer ülkelerden ithalatçılarla temas kurabilmeleri, yabancı pazarlara yönelik yerinde gözlem yapabilmeleri, hangi yöntemlerin izlenmesi ve hangi engellerin aşılmasına gerektiğine dair pratik yapabilmeleri için çalışma gezileri de düzenlenmiştir. Oda bu minvalde, 1928 yılında ihracat eğitimi alan kursiyerlerle birlikte çok sayıda İtalyan şirketlerinin de katılım

[395] Türkiye Cumhuriyeti Napoli Konsolosluğundan Türk Hariciye Vekaletine gönderilen ticari rapor; **TDA,** 541/44263-210660-2, 13 Mart 1931.
[396] Pongiluppi, **a.g.e**., 2015, s. 159.
[397] İtalyan Büyükelçiliğinden Türk Hariciye Vekaletine gönderilen yazı; **TDA,** 541/44263-210662-19, 29 Ekim 1929.
[398] Türk Hariciye Vekaletinden İktisat Vekaletine gönderilen Türk tüccarlarının Padova'da düzenlenecek olan fuara davet edildiğini bildirir yazı; **TDA,** 541/44263-210662-10, 10 Nisan 1930.

gösterdiği İzmir Fuarı'na katılmıştır. Ayrıca, 1930 yılında da Selanik, Bükreş ve İstanbul'u da kapsayan bir çalışma gezisi düzenlemiştir Bu tarz seyahatlerde doğu ülkelerinin pazarlarında araştırmalar yapılması ve potansiyel ihracat sahalarının keşfedilmesi ana amacı teşkil etmiştir. Ayrıca Oda, ticaret ve ziraat alanlarında İtalya'nın diğer şehirlerinde eğitim gören kişilere burs da sağlamıştır[399].

İtalya'nın güney bölgesinde böyle bir Ticaret Odası'nın kuruluşu Puglia Bölgesi'ni İtalya'nın Levant ile olan ticaretinde önemli bir merkez haline getirmiştir. 1927 yılında İstanbul-Atina-Brindisi Havayolu hattının kurulmasıyla Puglia'nın bu merkez pozisyonu daha da güçlenmiştir. Yine 1927 yılında, Lloyd Triestino da Bari-Pire-İstanbul vapur seferlerini başlatmıştır. Bunun yanında Puglia Denizcilik Şirketi de aynı yıl içerisinde Bari-İzmir ve Bari-İskenderiye-Mersin seferlerini hizmete almıştır[400]. Türkiye'nin İtalya'nın güney bölgelerine olan ticareti açısından da Puglia Bölgesi ve özelde Bari Limanı önemli bir yer tutmuştur. Zira Türkiye bu liman vasıtasıyla İtalya'dan yumurta, fındık, zeytin ve ham deri ithal etmekteydi. Ayrıca, yine buradan Türkiye'ye tartarik asidi, zeytinyağı, ecza ilaçları, mensucat, otomobil, kâğıt ve işlenmiş deri de sevk edilmekteydi[401].

1934 yılına gelindiğinde Oda'nın bünyesindeki şirket sayısı 60 bine varmıştır[402]. 1935 yılında ise Oda, ithalatçılar ve ihracatçılar dahil olmak üzere 70.000'den fazla şirketin isimleri ve bu şirketlerle ilgili açıklayıcı notlar içeren geniş bir arşive sahip hale gelmiştir. Öte yandan, İtalyanca-Türkçe bir ticari terimler sözlüğü yayınlanmıştır. Yine Oda'nın girişimiyle 1938 yılında Bulgaristan, Mısır, Yunanistan, Yugoslavya ve Türkiye'den temsilcilerin katılımıyla bir dizi iktisadi konferans düzenlenmiştir. İtalyan Doğu Ticaret Odası günümüzde de Bari merkezli olarak faaliyetlerini sürdürmektedir.

---

399 **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.325, 6 Eylül 1930.

400 Türkiye Cumhuriyeti Bari Konsolosluğundan Hariciye Vekaletine gönderilen rapor; **TDA**, 541/44103-209097-42, 25 Mayıs 1927.

401 Türkiye Cumhuriyeti Bari Konsolosluğundan Hariciye Vekaletine gönderilen rapor**; TDA**, 537/7552-44753-3, 25 Ağustos 1927.

402 Andresa Gabellini, "Il Fascısmo E I Mandati Negli Anni Venti: Il Caso Siriano Tra Nazionalismo Arabo Ed Espansione Economica E Culturale (1923-1930)", **Il Politico**, Cilt:61, No: 2, (Nisan-Haziran 1996), s. 301.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
TÜRK-İTALYAN TİCARİ İLİŞKİLERİ (1930-1939)

3.1. Büyük Buhran ve Dünyada Devletçiliğin Yükselişi

Büyük Buhran küresel bir ekonomik kriz olarak 20. yüzyılın en çarpıcı olaylarından biri olarak tarihe geçmiştir. Bu dönemde yaşanan iktisadi daralmanın sebepleri konusunda çeşitli görüşler öne sürülmüştür. Tarihsel bir perspektifle bakıldığında, bu küresel kriz sanayileşme ve kapitalist sistemin tıkanmasının bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Dünya genelindeki üretim ve tüketim dengesizliği ile Amerika Birleşik Devletleri'nde ortaya çıkan ekonomik dalgalanmaların global ekonomiye etkisi ise krizin gelişiminde tetikleyici rol oynamıştır[403].

Birinci Dünya Savaşı'nın yıkıcı etkileri iktisadi alanda da kendini göstererek üretimde önemli düşüşlere neden olmuştur. Savaşın ardından ise durum tersine dönmüş, tüketim düşüşüne rağmen üretim artışı sürmüştür. Tahrip olan haberleşme ve ulaşım yolları ile fabrikaların yeniden inşası yüksek maliyetlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Savaş döneminde gerçekleştirilen büyük harcamalar, kaynakların hızla tükenmesine ve sonuç olarak enflasyonun artmasına yol açmıştır[404].

Savaşın dışında kalan ülkelerde görülen enflasyon, savaşa katılan ülkeleri de farklı şekillerde etkilemiştir. Savaşa katılmayan ülkeler, savaşan devletlere ihracat gerçekleştirerek ekonomi anlamında güçlenmişlerdir. Öte yandan savaşan ülkeler, artan ithalat ihtiyaçları ve savaş ekonomisinin getirdiği baskılar nedeniyle kaynaklarını aşırı şekilde kullanarak tükenme noktasına varmışlardır. Bu süreç, savaşa dahil olan ülkelerde ekonomik zorluklar ve yoksullaşma, savaşa girmeyen ülkelerde ise ekonomik büyüme ve zenginleşme eğilimini beraberinde getirmiştir[405].

Genellikle savaşan devletler olmak üzere, birçok ülkeyi ciddi şekilde sarsan ekonomik güçlükler, İngiltere ve Amerika Birleşik Devletleri'ni diğerlerine kıyasla

---

[403] Jacques Nere, **1929 Krizi**, Çeviri: Vamık Toprak, Ankara: Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları, 1980, s.4.
[404] Nazif Kuyucuklu, **İktisadi Olaylar Tarihi**, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1982, s.243.
[405] İlhan Tekeli, Selim İlkin, **1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları**, Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi İdari İlimler Fakültesi Yayınları, 1977, s. 3-11.

nispeten daha az etkilemiştir. İngiltere dört yıl süren savaşta yer almıştır, fakat kolonilerinden gelen kaynaklar sayesinde diğer uluslardan daha az kaynak sıkıntısı çekmiş ve savaş sonrası kurulan düzende en çok kazancı sağlayan ülke olmuştur. ABD ise 1917'de savaşa katılmış, o zamana kadar her iki tarafa da ihracatını sürdürmek suretiyle iktisadi olarak pek etkilenmemiştir. Bu durum, ABD ve İngiltere'nin savaş sonrasında ekonomilerinin yükselişine neden olmuştur. Fakat 1921 yılında İngiltere'nin ekonomik kriz içerisine girmesi fiyatların düşmesine ve iktisadi faaliyetlerin azalmasını beraberinde getirmiştir[406].

Esas olarak, Büyük Buhranın kökenlerini anlayabilmek için Birinci Dünya Savaşı'ndan da önceye inmek gereklidir. Bilindiği üzere Sanayi Devrimi el emeğine dayalı geleneksel üretim yöntemlerinden buhar gücüne dayalı makine üretimine geçişi sağlamıştır. Buhar gücüyle birlikte devletler sanayileşmeye ve fabrikalar inşa etmeye yönelmiştir. Makineyle üretim, daha süratli ve yüksek üretim imkânı sağlamış ve ucuz hammadde talebini artırmıştır. Ucuz hammaddeye olan ihtiyaç ve üretilen ürünleri satma gerekliliği, sömürgeciliğin yayılmasına ve denizaşırı ülkelerin sömürge haline getirilmesine neden olmuştur. Daha fazla sömürge edinme çabası, beraberinde silahlanma yarışını ve uluslararası blokların oluşumunu getirerek doğrudan savaşa yol açan bir süreci tetiklemiştir. Savaştan sonra oluşturulan uluslararası düzen ise barışın korunması adına yetersiz kalmıştır. Mağlup devletlere uygulanan ağır mali yaptırımlar, sanayileşmenin bir getirisi olarak çiftçilerin ihmal edilmesi ve üretim-tüketim dengesinin bozulması krizin diğer sebepleri arasında yer almıştır. Savaş döneminin bir getirisi olan yüksek talep, tarım üretiminin ve buğday arazilerinin genişlemesine neden olmuştur. Kapitalist ülkelerdeki gıda maddelerinin toplam üretim fazlalığı, özellikle 1929-1933 kriz döneminde önemli bir sorun olarak ortaya çıkmıştır. ABD'de devlet, buğday arazilerinin azaltılması amacıyla arazi sahiplerine finansal destek sağlamış, Hollanda ve Danimarka besi hayvancılığından elde edilen ürünlerin üretimini; Fransa

[406] Nere, **a.g.e**., s.8.

buğday, Japonya pirinç, Brezilya ise kahve üretimini kısıtlamıştır. Planlı ve tarımsal üretimi kısıtlayıcı bir politikaya yönelmişlerdir[407].

Birinci Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle, savaş tazminatları ve devletlerin savaş döneminde artan borçları da uluslararası ilişkilerde sorunlara yol açmıştır. Amerikan Başkanı Wilson tarafından açıklanan prensipler, mağlup devletlerden savaş tazminatı talep edilmeyeceğini vaat etse de özellikle Almanya'dan önemli miktarlarda tazminat tahsil edilmiştir. Almanya'ya yüklenen bu ağır tazminat yükü, enflasyona sebep olmuştur. Bu bağlamda Fransa; ABD ve İngiltere'ye olan borcunu verebilmek için, Almanya'dan alınacak tazminata ve Sovyetler Birliği'nden gelmesi beklenen borçlara güvenmiştir. İngiltere de keza ABD'ye olan borcunu kendi alacaklarıyla dengelemeyi hesaplamıştır[408].

Birinci Dünya Savaşı'ndan en fazla kazanç sağlayan ülke İngiltere olmuştur. İngilizler 1922 yılında finansal olarak küresel liderlik pozisyonunu güçlendirmek amacıyla savaş tazminatlarının ve savaşla ilişkili borçların iptali talebinde bulunmuştur. Ancak Almanya'nın tekrar güç kazanmasından endişe duyan Fransa, İngiltere'ye bu konuda muhalefet etmiştir. Dahası Fransa, 1922 Kasım'ında Almanya'nın Ruhr Bölgesine askeri müdahalede bulunmuştur. Bu olayın ardından Alman markının hızla değer yitirmesi sebebiyle Fransa'nın işgali sona erdirmesi ve Almanya'nın borcunu demiryolu ve sanayi haricindeki gelirlerle ödemesi önerilmiştir. ABD'nin kredi sağlamasıyla da Almanya geçici bir rahatlama sağlamıştır[409].

Buhranın geri plandaki sebepleri bu şekildeyken fiili başlangıç noktası 1929 yılında New York Borsasında patlak veren kriz olarak kabul edilmiştir. 24 Ekim 1929'da Amerika Birleşik Devletleri'nin New York Borsası'nda, hisse senetlerinin değerinde ani bir düşüş yaşanmıştır. ABD tarihinde "Kara Perşembe" olarak adlandırılan bu gün, borsada bulunan yaklaşık 16 milyon hisse senedinin yarısından fazlası değer kaybederek satılmıştır. Eylül ayının başlarına kadar yükseliş eğiliminde

---

[407] Açelya Temel, **Dünya Ekonomik Buhranı'ndan İkinci Dünya Savaşı'na Türkiye'de İktidarın İktisada Bakışı**, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 2009, s.104.

[408] Metin Gürsoy, **Dünyadaki Büyük Ekonomik Krizler ve Türkiye Ekonomisine Etkileri**, İstanbul: Metis Yayınları, 1989, s. 43.

[409] Tekeli, İlkin**, 1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları**, s. 9.

olan hisse senetlerinin fiyatları önce stabil hale gelmiş, daha sonra değer kaybına uğramaya başlamıştır. Ekim ayının sonlarına doğru, değer kaybının artmasıyla piyasada panik ortamı oluşmuş ve tahvil satışlarında büyük bir artış yaşanmıştır. "Kara Perşembe" olarak adlandırılan 24 Ekim gününde yaklaşık 13 milyon, çöküşün zirveye ulaştığı salı gününde ise yaklaşık 6,5 milyon tahvil satılmıştır[410].

Yaşanan ekonomik yıkımı durdurma amacıyla çeşitli girişimlerde bulunulmuştur. Bankalar meydana gelen yıkımı önlemek için yüksek tutarlarda ödeme yaparak hisse senetleri satın almaya başlamıştır. Ancak bu girişimler de bankaların batmasına sebep olmuştur. Bu krizden çok sayıda işletme etkilenmiş ve krizin yaşandığı yıl iflas eden ticaret ve sanayi sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin sayısı 22 bin 909'a ulaşmıştır. 1932 yılına kadar bu rakam 31 bin 622'ye yükselerek ciddi bir yükseliş göstermiştir[411]. New York Borsasında başlayan bu sarsıntı, bir banka bunalımı özelliği kazanmış ve uluslararası endüstriyi de etkileyerek genel bir krize dönüşmüştür.

Amerikan iktisadi yapısının bu krizi ortaya çıkaran en bariz problemi, borsada meydana gelen spekülasyon hareketleri olmuştur. Kâr marjlarından faydalanmayı amaçlayan spekülatörler, işlemlerini gerçekleştirdikleri bonoların hangi endüstriyle ilişkili olduğuna fazla önem vermemişlerdir. Böylece, bireylerin menfaatlerinin öncelikli tutulduğu bu düzende, açgözlülüğün de katkısıyla krize doğru giden yol açılmıştır. New York Borsasında, 1929 yazında günlük ortalama 5 milyon hisse senedinin el değiştirmesiyle spekülatif işlemlerde son derece önemli bir artış gerçekleşmiştir. Bu hisse senetlerinin değerleri sürekli artış gösterse de bir noktada duraksayıp düşmeye başlamıştır. Neticede de 24 Ekim 1929'da kriz patlamış ve hızla yayılmıştır[412].

ABD, bazı zaiyata rağmen tartışmasız olarak Birinci Dünya Savaşı'ndan en kuvvetli çıkan devlet olmuştur. Savaş boyunca devletlerin ABD'den ücretini ödeyerek ya da savaş zamanında sağlanan kredilerle silah satın almaları Amerikan endüstrisini; tarım ürünleri satın almaları ise Amerikan tarımını fazlasıyla kuvvetlendirmiştir.

---

410 İlker Parasız, **1929 Dünya Büyük Ekonomik Krizi**, Bursa: Ezgi Kitapevi, 2011, s. 29.
411 Hüseyin Karakayalı, **Türkiye'nin Ekonomik Yapısı ve Değişimi**, İzmir: Emir Ofset, 1998, s.52.
412 Tekeli, İlkin**, 1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları**, s. 13.

Bunun yanı sıra ABD, savaş boyunca Avrupa devletlerine oldukça büyük meblağlarda borç da sağlamıştır. ABD'de buhranı derinleştiren ve ivme kazandıran önemli sorunlardan biri de savaş esnasında vermiş olduğu bu borçları geri alamamış olmasıydı. Ayrıca, Avrupa ülkelerinin altın rezervlerini Amerika'ya göndermesi sonucunda Avrupa'da altına dayalı para rejimi de bu dönemde yavaş yavaş terk edilmeye başlanmıştır. Avrupa'nın altın rezervlerini yitirmesi ve ABD'ye aşırı borçlanmasından dolayı alım gücü de düşmüştür. Bu vaziyet ABD'ye de doğrudan tesir etmiş ve sonuç olarak Avrupa devletleri ABD'den ithalat yapamaz hale gelmiştir[413].

Büyük Buhran, New York Borsası'nda ortaya çıkmış, finans ve sermaye piyasaları ile fiyatları doğrudan etkilemiştir. Üretimin azalmasıyla birlikte global ticarette %25'e kadar küçülme meydana gelmiştir. ABD'de istihdam edilen nüfusun dörtte biri işsiz kalmıştır. Endüstriyel üretim fazlalığıyla gelen durgunluğu tarımsal durgunluk takip etmiş ve ekonomik açıdan ciddi bir düşüş yaşanmıştır. Aynı zamanda küresel çapta tarım üretimindeki artış ve hammadde stoklarındaki birikim, fiyatlarda ciddi çekilmelere neden olmuştur[414].

Buhranın baş gösterdiği 1929 yılından itibaren, etkileri her yıl biraz daha güçlenmiştir. 1931 yılına varıldığında, para mekanizmasının çöküşüyle birlikte bunalım daha da derinleşerek genişlemiştir. Geleneksel ekonomi teorileriyle krizin üstesinden gelmek imkânsız hale gelmiştir. Krizin olumsuz etkilerini hafifletmek için devletler çeşitli metotlar denemiş ve devletin ekonomiyi müdahaleci bir yaklaşımla ele aldığı devletçilik anlayışı bu dönemde ön plana çıkmıştır. Buhranın etkileri nedeniyle ABD'de Hoover yönetimi son bulmuş ve 1933'te Roosevelt Amerikan Başkanı olarak göreve başlamıştır. Roosevelt, buhranın etkilerinden kurtulma amacıyla geliştirdiği sosyal, siyasi ve ekonomik tedbirleri "New Deal" ismi altında sunmuştur. Bu dönemde Roosevelt, liberal ekonomik görüşlerden vazgeçerek daha koruyucu ve müdahaleci bir ekonomi politikası benimsemiştir. Tarımsal ürünlerin fiyatlarının düşmesi nedeniyle çiftçiler, bankalara olan borçlarını ödeyemez hale gelmiş ve bu durum yerel bankaların

---

413 Kuyucuklu, **a.g.e**., s. 250.

414 Kemal Yıldırım, Doğan Karaman, **Makroekonomi**, Eskişehir: Eğitim, Sağlık ve Bilimsel Çalışmaları Vakfı, 2003, s.12.

iflasına yol açmıştır. Roosevelt, krizin etkilerini hafifletmek için hazırladığı önlem paketiyle özellikle sanayi sektöründe üretim ve işveren-çalışan ilişkileriyle ilgili çeşitli yenilikler getirmiştir. Bu program çerçevesinde sanayinin tekrar canlandırılması amacıyla üretimin düşürülmesi, maaşların yükseltilmesi, çalışma saatlerinin azaltılması ve nihayetinde de fiyatların yükseltilmesi hedeflenmiştir. Bu şekilde birikmiş stokların azaltılması ve artan fiyatlarla talebin teşvik edilebileceği düşünülmüştür. Özel sektöre yönelik de çeşitli destek ve tedbirler planlanmış, kamu hizmetleri ve yatırımları için ek bütçeler hazırlanmıştır[415].

Buhran, yalnızca ekonomiye değil, sosyal hayata da olumsuz etkiler bırakmıştır. Bu dönemde, geniş bir işsiz kitlesi oluşmuştur. 1932 yılı itibariyle Almanya'da 7 milyon, İngiltere'de 4 milyon, ABD'de ise 10 milyon kişi işsiz kalmıştır. Dünya çapında ise işsiz sayısı yaklaşık 35 milyon civarına ulaşmıştır[416]. Büyük Buhran Avrupa'da özellikle tarıma bağlı sanayileri etkilemiş ve yaklaşık 10 milyon kişi işini kaybetmiştir. Avrupa'da da bu krizden çıkışın yolları aranmış ve ekonomik sıkıntıların hafifletilebilmesi için çeşitli adımlar atılmıştır. Pazarların korunabilmesi için Doğu Bloğu, Altın Bloğu ve Sterlin Bloğu gibi ekonomik gruplar kurulmuştur. Sterlin Bloğuna İsveç, Norveç, Danimarka, Finlandiya dahil olurken; Altın Bloğuna Fransa, Belçika, Hollanda, İtalya, İsviçre, Lüksemburg ve Polonya katılmıştır. Amerika Birleşik Devletleri ve İngiltere, dolar ve sterlini altın standardına bağlılıktan çıkarmıştır[417].

İngiliz ekonomist John Maynard Keynes'e göre, bu koşullar altında devletin ekonomiye katkısı olmadan büyümenin gerçekleşmesi imkansızdı[418]. Bu fikir genel itibariyle 1930'ların başlarında kabul görmeye başlamıştır. O dönemde birçok ülke, özellikle ABD müdahaleci politikaları benimsemiş ancak yaşanan ekonomik sıkıntılar tam anlamıyla giderilememiştir. Ancak 1941'de ABD'nin İkinci Dünya Savaşı'na katılması sonrası silah endüstrisi aracılığıyla işsizlik oranı önemli derecede

---

[415] Neşe Çapraz, **Ekonomik Bunalımların Dünya'da ve Türkiye'de Yansımaları**, İstanbul: Der Yayınları, 2001, s.67.
[416] **Kadro**, 1 Ocak 1932, s. 17.
[417] Nere, **a.g.e**., s. 139.
[418] Andrew Heywood, **Siyaset**, Çeviri: Bekir Berat Özipek, Bican Şahin, Mete Yıldız, Zeynep Kopuzlu, Bahattin Seçilmişoğlu, Atilla Yayla, Ankara: Adres Yayınları, 2007, s. 267.

düşürülebilmiştir. Krizden kaynaklanan sorunları çözmek için Almanya başta olmak üzere pek çok ülke bu stratejiyi uygulamış ve askeri endüstriye ağırlık verilmiştir. Silahlanma yarışı, işsizlik sorununa geçici bir çözüm getirmiş ve bu yöntem geçici bir süre için kabullenilmiştir. Özellikle işsizliğin yüksek olduğu Almanya'da, Nazi rejimi geniş halk desteği ile iktidara gelmiş ve böylece İkinci Dünya Savaşı'nın fitili ateşlenmiştir[419].

Bu süreçte Almanya kilit rol oynamıştır, zira krizden en çok etkilenen ülkelerden birisi Almanya olmuştur. Özellikle savaş borçları, Almanya için büyük bir sıkıntı kaynağı haline gelmiştir. Fakat Almanya, o dönemde daha fazla borç ödeyebilme potansiyelini yitirmiştir. Almanya'nın diğer devletlere kıyasla buhranı çok daha ağır bir şekilde yaşamasının diğer bir mühim nedeni ise 1925 yılından sonra Almanya'nın yabancı sermayeye ve özellikle Amerikan sermayesine bağımlılığının artış göstermesi olmuştur. Alman iktisadi yapısı, Birinci Dünya Savaşı sonrası dışarıdan sağlanan finans desteği ile zorlukla ayakta durmayı sürdürmüştür. Harici kredilere dayanan ekonomisi, krizin etkisiyle ciddi bir dalgalanma yaşamış ve işsizlik oranları büyük artış kaydetmiştir. 1928 yılında yaklaşık 1 milyon olan işsiz sayısı, 1932 yılında 6 milyona çıkmıştır. Yani, 1928'de toplam nüfus içinde işsizlerin oranı %8,6 iken, 1932'de bu oran %43'e yükselmiştir[420].

Kriz dünya çapında birçok ülkede yönetimlerin değişimine sebep olmuş, Almanya'da ise Nazizm geniş halk kitlelerini çevresinde toplamıştır. Nazilere yönelik halk desteğinin arkasındaki en büyük sebeplerden biri de işsizliğin azaltılacağına dair inanç olmuştur. Gerçekten de Naziler tarafından başlatılan silahlanma seferberliği işsizlik sayısında da ciddi bir azalma sağlamıştır. Almanya bu süreçte sahip olduğu kaynakları etkin bir biçimde değerlendirebilmiştir. Fakat sabit fiyat politikası küçük işletmelerin kapanışına ve büyük işletmelerin pazarı domine etmesine sebep olmuştur.

---

[419] Paul Kennedy, **Büyük Güçlerin Yükselişi ve Çöküşleri: 1500'den 2000'e Ekonomik Değişme ve Askeri Çatışmalar**, Çev: Birtane Karanakçı, İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 1994, s. 349.

[420] Walter Galenson, Arnold Zellner, "International Comparison of Unemployment Rates", **The Measurement and Behavior of Unemployment**, Editör: National Bureau for Economic Research, Princeton: Princeton University Press, 1957, s. 455.

1933 yılında yürürlüğe giren "Kartel Yasası" sayesinde büyük işletmelere sağlanan kredi tahsisleri nedeniyle rekabet ortamı ortadan kalkmıştır[421].

Naziler katı devletçiliğe dayanan merkezileştirilmiş bir iktisadi düzen kurmuştur. İthalat-ihracat, fiyat düzenlemeleri ve özel girişimler dahil devlet kontrolüne tabi hale getirilmiştir. Devlet harcamaları artırılarak iç piyasanın canlanması ve gelirin yükseltilmesi hedeflenmiştir. Yatırımlar ağırlıklı olarak silah ve ağır sanayi kollarına yönelmiştir. Bu sırada sosyal olarak da baskı artırılmış ve 2 Mayıs 1932'de sendikaların kapatılmasıyla birlikte maaşlar üzerinde devlet tek belirleyici hale gelmiştir[422].

Adolf Hitler, 1937 yılının Kasım ayında ilan ettiği "Hayat Sahası" stratejisi ile genişleme odaklı bir politika belirlemiştir. Bu strateji doğrultusunda Doğu Avrupa ele geçirilecek ve krizin etkileri bertaraf edilecekti. 1939 yılında 1 Eylül günü Alman orduları Polonya'ya girmiş ve bunun ardından İngiltere ve Fransa'nın Almanya'ya karşı savaş ilan etmesiyle İkinci Dünya Savaşı başlamıştır. Savaş kısa zamanda tüm dünyaya yayılmıştır[423].

Kapitalist sistemin merkezini oluşturan devletler yaşanan iktisadi buhrana karşı çözüm yolları aramışlar ve bu süreçte, egemen ekonomi düşüncesinde bir dönüşüm yaşanmıştır. Krizin başlarında bir çözüm olarak, piyasa dinamiklerinin serbest bir şekilde işlemesini engelleyen tüm bariyerlerin ortadan kaldırılması gerektiği savunulmuştur. Ancak 1929'da Fransa ve İtalya; 1930'da ise Avusturya, İspanya, Kanada ve ABD gümrük vergilerini yükseltmişlerdir. Ayrıca bütçe dengesine odaklanan ülkeler, işsizlik meselesini bu amaca hizmet eder şekilde ihmal etmişlerdir. 1930 yılının Ocak ayında İngiliz İşçi Partisi tarafından Keynes liderliğinde bir komite kurulmuş, İngiltere'nin iç yatırımlarını teşvik etmesi ve ihracatı desteklemesi, ithalatın düzenlenmesi ve gümrüklerin artırılması teklifleri masaya yatırılmıştır. Keynes,

---

[421] Server Tanilli, **Yüzyılların Gerçeği ve Mirası, 20. Yüzyıl: Yeni Bir Dünyanın Arayışında**, İstanbul: Alkım Yayınevi, 2007, s. 133.

[422] Charles P. Kindleberger, **The World in Depression: 1929-1939**, Los Angeles: University of California Press, 1973, s. 239

[423] Nicholas Crafts, Peter Fearon, "Depression and Recovery in the 1930s: An Overview", **The Great Depression of the 1930s: Lessons for Today**, Editör: Nicholas Crafts, Peter Fearon, Oxford: Oxford University Press, 2013, s.12.

Klasik İktisatçıların düşündüğü gibi iktisadi sistemin kendi başına dengeye ulaşamayacağını, işsizlik ve krizin sürekli bir özellik taşıdığını ve bu koşullar altında devletin müdahalesinin zorunlu olduğunu savunmuştur. Klasik İktisadın piyasada devlet müdahalesine yer vermeme görüşüne karşı Keynesyen Yaklaşım, devletin bilinçli politikalarıyla ekonomiye müdahale etmesini ve piyasayı şekillendirmesini gerekli bulmuştur[424].

Bu görüşler doğrultusunda, Büyük Buhran ile birlikte liberalizmin eleştirildiği, piyasanın serbest bırakıldığında kendi dinamikleri içerisinde dengeye ulaşacağı fikrinin çöktüğü, Sovyetler Birliği'nin de etkisiyle planlı iktisadın öneminin görüldüğü bir döneme geçiş yapılmıştır. Ayrıca kriz sonrasında korumacı politikaların kaçınılmaz hale gelmesiyle hem ekonomik hem de politik alanda devletçilik hareketi ortaya çıkmıştır. ABD'de de 1932'de iş başına gelen Roosevelt "New Deal" politikasını başlatmıştır. Böylece ekonomik olarak zarar gören sermaye grupları ve bankalar karşısında devlet, merkezi bir karar alma gücüne ulaşmış, bunu sağlamak amacıyla bir dizi yasal düzenleme hayata geçirilmiştir. Almanya'da yaşanan kriz ve işsizlik problemi, Hitler'in iktidara gelmesine neden olmuş, faşizm ekonomik çöküş karşısında zorunlu kartelleşme çözümleriyle ortaya çıkmıştır. Almanya'nın ardından Avusturya 1933'te, Macaristan 1931'de, Yugoslavya 1932'de, Bulgaristan 1934'te, Litvanya 1933'te, Estonya 1934'te, Portekiz 1933'te, İspanya 1936'da, Yunanistan 1936'da, Romanya 1938'de devletçi ve otoriter rejimlerin hakimiyetine geçmiştir. Özellikle İtalya ve Almanya arasında oluşturulan Mihver, dünyayı krizin ardından yeni bir savaşa sürükleyecek süreci tetiklemiştir[425].

3.2. Türkiye'de İktisadi Devletçilik Politikaları

Dünya tarihinin en büyük krizlerinden biri olarak görülen 1929 Büyük Buhranı, Amerika Birleşik Devletleri'ni aşarak birçok ülke gibi Türkiye'yi de etkilemiştir. Bu dönemde Türkiye'nin ekonomik, sosyal ve politik yapısında önemli dönüşümler gerçekleşmiştir. Buhran, Türkiye'nin iktisadi gelişim stratejilerini biçimlendirmede

[424] Kindleberger, **a.g.e.**, s. 134.
[425] Tekeli, İlkin**, 1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları**, s. 16-23.

önemli bir etken olmuş, devletçilik politikası çerçevesinde sanayileşme ve yerli üretimin teşvik edilmesi gibi adımların atılmasını beraberinde getirmiştir. Bu dönemde ithal ikameci sanayileşme, döviz kontrolü ve gümrük vergileri gibi ekonomik tedbirlerle Türkiye'nin ekonomik bağımsızlığının pekiştirilmesi hedeflenmiştir. Sümerbank ve Etibank gibi dönemin önemli projeleri vasıtasıyla devlet işletmelerinin kurulması, yerli sanayinin gelişimine büyük katkıda bulunmuştur. Bu projeler hem istihdam oluşturmuş hem de Türkiye'nin sanayileşme sürecine ciddi bir hız kazandırmıştır.

Bilindiği üzere, Osmanlı İmparatorluğu'nun son zamanlarında yaşanan iktisadi zorluklar, Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarında da sürmüştür. İmparatorluğun son döneminde yaşanan uzun savaşlar ve başarısız iktisadi politikalar yüzünden ağır bir borç yüküne girilmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun sanayisi yeterince gelişmemiş, ekonomisi büyük oranda tarıma dayalı ve dışa bağımlı bir yapıda ilerlemiştir[426]. Bu söz konusu mirası devralan Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk dönemlerinde ise bu durumu aşmak için çeşitli reformlar gerçekleştirilmiştir.

1929 Buhranının Türkiye'deki ilk işareti, Türk Lirası'nın Sterlin karşısında değer kaybetmesiyle ortaya çıkmıştır. Hükümet başlangıçta, paranın değerindeki bu düşüşü krizin bir sonucu olarak değil, gümrük tarifesindeki değişiklikler öncesinde gerçekleşen spekülatif ithalat hareketlerinin bir etkisi olarak değerlendirmiştir. Başbakan İsmet İnönü, krizin nedenlerini halkın tasarruf prensiplerine uymaması, aşırı ithalat talebi ve devletin gelirlerini aşan harcamalar olarak sıralamıştır. Bu sebeple ithalatı azaltmayı hedefleyen bir dizi kararname yayımlanmıştır[427]. Büyük Buhran esas itibariyle Türkiye'de kendisini ödemeler bilançosunda göstermiştir. Bu çerçevede, bilançodaki açık büyümüş, hammadde ve tarım ürünlerinin fiyatları azalmış ve sonuç olarak dış ticaret dengesi Türkiye'nin aleyhinde gelişmiştir[428]. Henüz yeni kurulmuş ve ekonomik yönünü tayin etme aşamasında olan Türkiye Cumhuriyeti, bu önemli ekonomik sınamaya bu şekilde girmiştir.

---

[426]Gülten Kazgan, **Türkiye Ekonomisinde Krizler (1929-2001)**, İstanbul: Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2005, s.46-49.
[427] Tekeli, İlkin**, 1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları**, s.84.
[428] Çapraz, **a.g.e.**, s.126.

1929 Dünya Ekonomik Buhranının Türkiye üzerindeki diğer etkileri incelendiğinde, krizin olumsuz etkilerinin birçok yerel faktör tarafından da arttırıldığı değerlendirmesi yapılmıştır. Bu faktörlerin başında gümrük tarifelerinin artabileceği endişesiyle yapılan aşırı ithalat, Osmanlı'nın dış borçlarının ilk taksit ödemelerinin yaklaşması, devam eden bayındırlık projeleri nedeniyle ithalatın artışı, millileştirme çabaları çerçevesinde yürütülen projeler için yapılan harcamaların mali tablolara olumsuz yansıması, tarım ürünlerine olan talebin düşmesi ve tarım ürünlerinin fiyatlarının azalması ile tüm bunların sonucu olarak ihracat gelirlerinin düşmesi ve dış ticaret açığının büyümesi olarak sayılmıştır[429].

Lozan Antlaşması ve Büyük Buhranın etkileri arasında da bir bağlantı bulunmaktaydı. Çünkü Lozan hükümleri, ticari açıdan Türkiye'nin kendi gümrük politikalarını oluşturmasının önünde bir geçiş dönemi belirlemiştir. Lozan Antlaşması'nın 28. maddesinde yer alan "Bağıtlı Yüksek Taraflar, Türkiye'de kapitülasyonların tümünün kaldırılmasını her biri kendi adına kabul etmiştir" ifadesi ile kapitülasyonlar karşılıklı olarak ortadan kaldırılmıştır. Dış ticaret politikasının bağımsızlığının ise beş yıllık ikame rejimi sonrasında sağlanabileceği karara bağlanmıştır[430]. Lozan Antlaşması tarafından belirlenen beş yıllık kısıtlama ve ikame rejimi 6 Ağustos 1929'da sona ermiştir. Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk gümrük rejimi 1 Eylül 1929 tarihinde yürürlüğe giren 1499 sayılı Gümrük Tarifesi Kanunu ile resmen başlamıştır. 1929'dan önce ortalama %15 olan gümrük vergileri, yeni kanunla birlikte %40 seviyesine yükseltilmiştir[431].

Lozan Antlaşması'ndan kaynaklanan gümrük kısıtlamalarının 1929 yılında sona ermesi, iktisadi alanda atılımların gerçekleştirilebilmesi adına büyük bir beklenti yaratmıştır. Söz konusu kısıtlamaların kalkmasıyla ekonominin hızlı bir büyüme göstereceği tahmin edilmiştir. Nitekim 1929'da sona eren gümrük kısıtlamaları devletin yerli sanayiyi geliştirmesi ve koruma altına alabilmesi için fırsatlar sunmuştur. 1929'dan sonra ortaya konan korumacı politikalar sayesinde üretim ve istihdam artarken, bazı büyük ölçekli devlet fabrikaları da üretime başlamıştır. Ancak

[429] Tevfik Çavdar, **Türkiye Ekonomisinin Tarihi (1900-1960)**, İstanbul: İmge Kitabevi, 2013, s.34.
[430] Cemil Bilsel, **Lozan**, Cilt: 2, İstanbul: Ahmet İhsan Matbaası, 1933, s.441.
[431] **T.C. Resmî Gazete,** Sayı: 1230, Kanun No: 1499, 1 Eylül 1929.

küçük işletmeler çalışan sayısı bakımından hala çoğunluğu oluşturmaya devam etmiştir[432].

Türkiye'nin tam kendi gümrük politikalarını ortaya koyarak yerli üretime yönelik daha korumacı bir yaklaşım sergileyebileceği 1929 yılında ekonomik kriz ortaya çıkmıştır. Bu durumda, korumacı politikalar Türkiye için bir seçenek olmaktan çıkıp bir zorunluluk haline gelmiştir. Lozan hükümlerinin bitişi ve Buhranın başlangıcı, Türkiye'yi korumacı bir politikaya, yani devletçilik politikasına itmiştir. Söz konusu şartlar altında devletin ekonomi üzerindeki rolünün artması ve yetersiz özel sermaye birikimi liberal politikaların sonunu getirmiştir. Bu koşullara eklenen ekonomik krizin etkileri, devletin ekonomiye müdahalesini zorunlu kılmıştır. Devletçiliğin somutlaşması ile birlikte milli ekonomi de yeni bir evreye geçmiştir. Ocak 1931'de İzmir'de Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk de takip edilen iktisadi politikanın devletçi olduğunu açıklamış ve devletçilik resmi olarak CHP programına dahil edilmiştir[433].

Krize karşı alınan önlemler çerçevesinde hükümet, ticaret açığını kapatmak için ithal ikamesine dayalı sanayileşme sürecini hızlandırma kararı almıştır. Bu süreçte, planlanan yeni fabrikaların kurulması için yabancı sermaye yatırımlarından faydalanılması düşünülmüştür. Bu anlamda dönemin Maliye Bakanı Şükrü Saracoğlu, 1931 yılında ABD'ye bir ziyaret gerçekleştirmiştir. Türk Hükümeti, bayındırlık işleri, pamuklu tekstil sanayii ve bankacılık kesimi için 50-100 milyon dolar arasında özel Amerikan sermayesini Türkiye'ye çekmeyi planlamıştır. Ayrıca Saracoğlu, Amerikan girişimcilerinin Türkiye'de sanayi alanında yatırım yapmalarının olanaklarını da araştırmıştır. Ancak, Saracoğlu'nun gezisi başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Türkiye'de yatırım yapacak girişimciler bulma çabaları Fransa'da da denenmiş lakin yine sonuçsuz kalmıştır. Sanayileşme için yabancı sermaye çevrelerinden destek alamayan Türk Hükümeti, pragmatik bir yaklaşım geliştirmiştir. Hükümet, sanayi programlarını gerçekleştirmek için devlet kapitalizmine başvurmuştur. Geliştirilen devletçi

[432] Şevket Pamuk, **Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi**, İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2014**,** s.180.
[433] Bilsay Kuruç, **Mustafa Kemal Döneminde Ekonomi: Büyük Devletler ve Türkiye**, İstanbul: Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2011, s.255.

uygulama, Türkiye'nin iktisadi kalkınmasında yabancı sermayenin yeri ve rolü konusunda hükümetin tutumunu etkilemiştir[434]. Devletçi politikalar, 1930 yılında dile getirilmiş olsa da uygulamada en net şekilde 1932 yılında başlatılmıştır. 1932 Temmuz'unda meclise getirilen ve devlete iktisadi meselelerde müdahale yetkisi tanıyan sekiz yasa, devletçi ekonomi politikalarının başlangıcı olarak görülmüştür[435].

Türkiye, kuruluşunun ilk günlerinden 1930 yılına kadar özel girişimlere dayanan bir kalkınma stratejisi izlemiştir. 1929 yılındaki ekonomik kriz, ekonomi politikalarında köklü değişikliklere neden olmuş ve devletin ekonomiye daha fazla müdahil olduğu yeni bir model geliştirilmiştir. Bu yeni model, devletçilik olarak tanımlansa da özel sektörü dışlamayan karma bir yapı sunmuştur. Söz konusu yapı içerisinde özel sektör de yatırım yapma özgürlüğüne sahip olmuştur. Devlet ise eksik alanları tamamlayarak ekonomiye katkıda bulunmuştur[436]. Türkiye'de 1930'larda geliştirilen bu yaklaşım özgün bir ekonomi bakışı sunmuştur. Devletçilik, devletin öncülüğünde sanayiye odaklanarak iktisadi gelişimi teşvik etme stratejisi olarak görülmüştür. Türkiye'nin o dönemdeki koşulları nedeniyle ortaya çıkan bu özgün sistemde, devlet ekonomiye dair konularda müdahaleci bir tutum sergilemiş olsa da özel girişimleri asla reddetmemiş, hatta kredi sağlamak suretiyle desteklemiştir[437].

Cumhurbaşkanı Atatürk, 1935 yılında Türkiye'de uygulanmakta olan devletçilikle ilgili şu sözleri kaydetmiştir[438];

"Türkiye'nin uyguladığı devletçilik sistemi, on dokuzuncu yüzyıldan beri sosyalizm kuramcılarının ileri sürdükleri fikirlerden alınarak tercüme edilmiş bir sistem değildir. Bu, Türkiye'nin gereksinimlerinden doğmuş, Türkiye'ye özgü bir sistemdir. Devletçiliğin bizce anlamı şudur: Bireylerin özel girişimlerini ve faaliyetlerini esas tutmak; fakat büyük bir milletin bütün gereksinimlerini ve birçok şeylerin yapılmadığını göz önünde tutarak, memleket ekonomisini devletin eline almak. Türkiye Cumhuriyeti Devleti, Türk vatanında yüzyıllardan beri bireysel ve özel

[434] Mükerrem Hiç, **Kapitalizm, Karma Ekonomi ve Türkiye**, İstanbul: Sermet, 1979, s.116.
[435] Korkut Boratav, **100 Soruda Türkiye'de Devletçilik**, İstanbul: Gerçek Yayınevi, 1974, s. 146.
[436] Boratav, **Türkiye'de Devletçilik**, Ankara: İmge Kitabevi, 2005, s. 25.
[437] Şevket Pamuk, **Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme: İktisat Politikaları ve Büyüme**, İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2012, s.175.
[438] **Ulus**, 23 Ağustos 1935, s.5.

girişimlerle yapılamamış olan şeyleri bir an evvel yapmak istedi ve kısa bir zamanda yapmayı başardı. Bizim izlediğimiz bu yol, görüldüğü gibi, liberalizmden başka bir yoldur."

Bu açıklamada da ortaya konulduğu üzere Türkiye'de uygulamaya konulan devletçilik politikası, liberalizmden ayrıştırılmış ancak özel sektör ve bireysel girişimlerin önünün açılmasıyla birlikte önemli gereksinimler ve ihtiyaçlar doğrultusunda devlet tarafından ekonominin çeşitli sahalarına müdahale edilebilir bir sistem olarak düşünülmüştür.

Devletçilik, Türkiye'nin uzun vadeli sanayileşme sürecinde kritik bir rol oynamıştır. İkinci Dünya Savaşı öncesini ifade eden bu dönemde, devlet tarafından kurulan fabrikaların büyümeye olan etkisi sınırlı kalmıştır. Diğer yandan, tarım sektöründeki olumsuz fiyat gelişmelerine rağmen, bol miktarda ekilebilir toprak ve demografik iyileşme sayesinde 1939 yılına kadar tarımsal üretimde büyük artışlar elde edilmiştir. Tarımsal üretim, aynı zamanda kent ekonomilerinde gerçekleşen başarının da en önemli itici güçlerinden birisi olmuştur[439]. Lakin Eylül 1939 yılında başlayan İkinci Dünya Savaşı, tüm dünyadaki iktisadi sisteme derin bir darbe vurmuş, savaş sonrası yeni bir küresel sistem inşa edilmiştir.

1929 Dünya Ekonomik Krizi sırasında Sovyetler Birliği, uyguladığı planlı sanayileşme politikaları ve farklı iktisadi sistemi sayesinde krizin olumsuz etkilerinden büyük ölçüde korunmuş ve ekonomik olarak gelişme göstermiştir. Bu başarı Türkiye tarafından da yakından takip edilmiştir. Bu başarıyı yerinde incelemek üzere Türkiye'den iki ayrı heyet Sovyetler Birliği'ne ziyarette bulunmuştur. İlk heyete dönemin Hariciye Vekili Tevfik Rüştü Aras başkanlık etmiş, ikinci heyet ise 1932 yılında İsmet İnönü öncülüğünde bir ziyarette bulunmuştur. Ardından Sovyetler Birliği'nden Türkiye'ye gelen bir heyetin danışmanlığında Türkiye, 1934'te Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nı kabul edip uygulamaya koymuştur. Bu plan ile özellikle imalat sanayi ve madencilik alanında devlet eliyle kamu yatırımlarının gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir[440].

[439] Şevket Pamuk, **Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi**, s.30.
[440] Boratav, **Türkiye'de Devletçilik**, s.111.

Türkiye'nin Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı, iktisadi bağımsızlık ve kapsamlı bir sanayileşmeyi hedeflemiştir. Ancak, söz konusu dönem içerisinde yerli üretim oranları birçok sektörde düşük kalmıştır. Örneğin, kâğıt sanayiinde %45,5, pamuklu dokumada %53,4, şekerde %60,5, pamuk ipliğinde %80 ve yün ipliğinde %86 oranında yerli üretim sağlanabilmiştir[441]. İkinci Dünya Savaşı'nın başlaması, ikinci bir sanayi planının tam anlamıyla uygulanmasını engellemiş, ancak bu süreçte Karabük Demir-Çelik gibi önemli sanayi yatırımları gerçekleştirilmiştir. Bu tesisler, Türkiye'nin sanayileşme sürecinde büyük bir role sahip olmuş ve hem o dönem hem de günümüz Türkiye'sinin sanayisinin omurgasını oluşturmuştur. 1932 yılında İsmet İnönü'nün Rusya ziyareti sonrası, Sovyetlerden modern cihazlar satın almak üzere sekiz milyon dolarlık bir kredi de sağlanmıştır. Bu kredi kullanılarak birçok fabrikanın kurulması planlanmıştır. Bu süreç, devlet tarafından çeşitli anlaşmalar ve özel sözleşmeler ile yönetilen fabrikaların kurulması için Devlet Sanayi Ofisi'nin kurulması ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. İktisat Vekâleti tarafından hazırlanan kanun tasarısı 3 Temmuz 1932 tarihinde kabul edilmiş ve 2058 Sayılı Devlet Sanayi Ofisi Teşkili Hakkında Kanun yürürlüğe girmiştir. Bu kanuna göre Devlet Sanayi Ofisi, devlet teşebbüsü olarak kurulacak sanayi kuruluşlarının yönetilmesinden sorumlu olacak şekilde tasarlanmıştır. Ofis; özel kanunlarla kurulan Türkiye Sanayi ve Maadin Bankası tarafından yönetilen veya devlet sermayesi ile kurulan fabrikaları idare etme görevini de üstlenmiştir[442].

Sanayi ve Maadin Bankası ise sanayi işletmelerinin kuruluş ve yönetimiyle ilgili görevleri yerine getirmek üzere 1925 yılında Büyük Buhrandan dört yıl önce kurulmuştur. Bu bankanın sanayi ile ilgili görevleri sonradan kurulan Devlet Sanayi Ofisine devredilmiştir. Bankacılık faaliyetleri ise Türkiye Sanayi ve Kredi Bankası adı altında kurulacak bankanın sorumluluğuna verilmiştir. Böylece Devlet Sanayi Ofisi ile Sanayi ve Kredi Bankası, birbirini tamamlayıcı iki kurum olarak düşünülmüştür. Takip eden süreçte ise millî sanayi ihtiyaçlarının daha iyi karşılanabilmesi amacıyla Sümerbank kurulmuştur. Bu yeni kuruluş, Devlet Sanayi Ofisi ile Sanayi ve Kredi

[441] Yalçın Küçük, **Planlama, Kalkınma ve Türkiye**, İstanbul: Tekin Yayınevi, 1978, s.252.
[442] Memduh Yaşa, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi**, İstanbul: Akbank Kültür Yayınları, 1980, s. 234.

Bankası yerine geçerek Türkiye'nin sanayileşme hedeflerine daha etkin ve hızlı bir şekilde ulaşılmasını amaçlamıştır. Sümerbank, Devlet Sanayi Odası'ndan daha verimli hizmet sağlayabilmesi için güçlü bir yönetim ekibine sahip olacak şekilde kurulmuş ve anonim şirket yapısı ile ticari serbestlik kazanmıştır. 11 Haziran 1933'te Sümerbank Kanunu kabul edilerek, Devlet Sanayi Ofisi ve Sanayi ve Kredi Bankası'nın tüm varlıkları, alacakları, hukuki ve görevsel sorumlulukları Sümerbank'a devredilmiştir. Böylelikle bu kuruluşların tüzel kişilikleri de sona ermiştir. Böylece Devlet Sanayi Ofisi'ne ait fabrikalar da dahil olmak üzere, bütün sanayi ve bankacılık işlemleri Sümerbank tarafından yürütülmeye başlanmıştır[443]. 1933 yılında kurulan Sümerbank'ın amacı "genel sanayi işleri ve bankacılık muameleleri ile iştigal etmek" olarak ifade edilmiştir. Devletçilik politikası, önce Devlet Sanayi Ofisi ile birlikte Sanayi ve Kredi Bankasını kurulmasını sağlamış, ardından da bu kurumları Sümerbank bünyesinde daha verimli bir işleyişe sahip olması için bir araya getirmiştir[444].

Sümerbank'ın dokuma ve selüloz sektörlerindeki ağırlığı, madencilik alanına yeterli odaklanmayı sağlayamayınca, 1935 yılında yeni bir banka daha kurma kararı alınmıştır. Bu bağlamda, Türkiye'nin maden rezervlerini belirlemek ve işletmek amacıyla Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü (MTA) ve Etibank, sırasıyla 2804 ve 2805 sayılı kanunlarla kurulmuştur. Etibank'ın ismi, Mustafa Kemal Atatürk'ün önerisiyle ve Anadolu'daki eski uygarlıklardan biri olan Hititlerin (Etiler) madencilik faaliyetlerine atıfta bulunularak verilmiştir. Etibank'a, Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü'nün (MTA) araştırmaları sonucunda verimli ve işletilebilir olduğu tespit edilen sahalarda, bakanlığın onayı ile işletmeler kurma ve üretim gerçekleştirme görevleri verilmiştir[445].

1936 yılında tam anlamıyla faaliyete geçen Etibank, öncelikle yabancıların elinde bulunan maden şirketlerini devlet adına satın alarak millileştirme politikası izlemiştir. İlk olarak, Ergani Bakırı T.A.Ş.'ın Alman Deutsche Bank und Disconto Gesellschaft'a ait hisse senetleri 850 bin Türk Lirası karşılığında satın alınmış ve 18

[443] Kuruç, **a.g.e**., s.407.
[444] **A.e.,** s.408.
[445] **A.e.,** s.378.

Temmuz 1936'dan itibaren Etibank, Ergani Bakırı T.A.Ş.'ın yönetimini devralmıştır. İkinci devletleştirme ise Zonguldak havzasındaki kömür ocakları için gerçekleştirilmiş olup, 31 Mart 1936'da Fransız Ereğli Şirketi'ne 3,5 milyon Türk Lirası ödenerek şirketin tüm hakları Etibank tarafından satın alınmıştır[446]. Kapitülasyonların kaldırılmasının ardından gelen bu millileştirme hamleleri, Türk ekonomisinin uzun vadeli yatırım hamlelerini oluşturmuştur.

Devletçilik politikasının uygulandığı ve planlı ekonominin hayata geçirildiği 1930-1939 döneminde, Türkiye'nin sanayi sektörü yıllık ortalama %6,87 büyüme göstermiştir. 1929 yılında milli gelirin %9,6'sını oluşturan sanayinin payı, 1939 yılına gelindiğinde %18'e çıkmıştır. Aynı dönemde, tarım sektörünün milli gelirdeki payı ise %51,6'dan %39'a düşmüştür. Bu dönemin genel yıllık büyüme hızı ise %6 olarak kaydedilmiştir10 yıllık dönemde sanayinin payı iki kat artmıştır. Bununla birlikte Türkiye, kriz koşullarının yaşandığı bir dönemde yıllık %6'lık bir büyüme oranını yakalamayı başarmıştır[447].

1929 Buhranı, Türkiye'nin ekonomi politikalarında bir dönüm noktası olmuş ve özellikle tarımsal alandaki sorunlara çözüm arama sürecini hızlandırmıştır. Türkiye, bu dönemde liberal ekonomi politikasını tamamen terk etmezken aynı zamanda devletin iktisadi yatırımlara aktif olarak katılması ve kalkınma süreçlerinde önemli bir rol üstlenmesi yönünde bir yaklaşım benimsemiştir[448]. Bu karma sistem, Türkiye'nin kendine özgü koşullarına göre bir politika belirlemesi ve hayata geçirmesi ile ortaya çıkmıştır. Katı bir devletçilik anlayışından ziyade, piyasadaki önemli görülen alanlarda devletin işlerliğinin artırıldığı bir politika izlenmiştir.

Buhran ile dünya genelinde iktisadi dengesizlikler artmış ve hammadde fiyatları tüketim mallarına kıyasla daha fazla düşüş göstermiştir. Bu ekonomik kriz döneminde Türkiye de birçok ülke gibi korumacı politikalara yönelmiş ve ithal ikameci bir yaklaşım benimsemiştir. Bu politikaların bir sonucu olarak, ülke içerisindeki önemli tüketim mallarını teşkil eden un ve şeker üretiminin artırılması için

---

[446] Murat Kara, "Cumhuriyet Dönemi'nde Ereğli Kömür Havzası (1920-1940)", **Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt: 14, Sayı: 1, Yıl: 2012, s.131.
[447] Orhan Şimşek, "Türkiye'nin Planlama ile Tanışması: Devletçilik Dönemi Üzerine Bir İnceleme", **Artvin Çoruh Üniversitesi Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt:2, Sayı:1, 2016 s.19.
[448] Boratav, **Türkiye'de Devletçilik**, s.76.

çaba sarf edilmiştir. Bu strateji, Türkiye'nin dışa bağımlılığını azaltma ve yerli üretimi teşvik etme amacıyla tasarlanmıştır. Ülkede yerli üretimin artırılmasıyla ithalata bağımlılığın azaltılması ve dış ticaret dengesinin korunması hedeflenmiştir[449].

1924 yılından sonra Türk Lirası'nın değerindeki düşüş, Büyük Buhranın etkisiyle birlikte artan döviz talebiyle hız kazanmıştır. Buhran sonrasında kambiyo istikrarının bozulması üzerine çeşitli tedbirler alınmıştır. Bu tedbirler kapsamında resmi döviz alımları durdurulmuştur. 1929'da çıkarılan "Menkul Kıymetler Kambiyo Borsaları Kanunu" ile döviz kuru kontrol altına alınmıştır. Bu kanunla, döviz ve yabancı tahvil işlemleri Maliye Bakanlığı'nın iznine tabi kılınmıştır. Bu adımla birlikte Türkiye'de ilk kez döviz kontrolü uygulaması başlatılmıştır[450].

Buhranın etkisiyle, 1928 ile 1933 arasında ihracat gelirleri %48 oranında azalmıştır. Bu düşüşte en büyük etkiyi, %89'luk bir düşüşle pamuk ihracatı ve %88'lik düşüşle halı ve kilim ihracatı yaşamıştır. 1931 yılına gelindiğinde, ürün miktarında %10 kadar artış olmasına rağmen çiftçilerin eline geçen para da 1929 yılı seviyesinin üçte biri kadar azalmıştır[451].

Türkiye, 1929 Dünya İktisadi Buhranı ile birlikte döviz denetim sürecine girmiş ve Türk lirasının dönüştürülebilirlik olanaklarını tamamen ortadan kaldıran bir sistem uygulamaya koymuştur. Yabancı para alış ve satışlarına yasak getirilmiş ve bu işlemlerin yetkisi tamamen Maliye Bakanlığına devredilmiştir. Bu politika, yabancı yatırımcıların özellikle hassas oldukları bir konu olan yatırımdan sağlanan kazançları serbestçe transfer etme konusunda bir kısıtlama getirmiştir. Ayrıca, Osmanlı döneminden devralınan özel statüye sahip yabancı şirketlerin maliyetlerinin ödenerek kamulaştırılması da yine yabancı sermayenin Türkiye'de yatırım yapma arzusunu azaltmıştır. Döviz alışverişi üzerindeki tekelleşme, yabancı sermayenin hareket kabiliyetini sınırlayan önemli etkenlerden biri olmuştur. Bu kanunun çıkarılmasının asıl nedeni devlete ekonomi üzerinde kontrol esnekliği sağlamaktı. Ancak kanunun başarılı bir şekilde uygulanabilmesi için gerekli olan bazı koşullar, kanun yürürlüğe

[449] Yaşa, **a.g.e**., s.470.
[450] Bilge Aloba Köksal, A. Rasih İlkin, **Türkiye'de İktisadî Politikanın Gelişimi (1923 - 1973),** İstanbul : Yapı Kredi Yayınları, 1973, s.136.
[451] Oktay Yenal, **Cumhuriyet'in İktisat Tarihi**, İstanbul: Homer Kitabevi, 2003. s. 64.

girdiği tarihte henüz oluşmuş değildi. Örneğin, uygulanan döviz politikasının başarıya ulaşabilmesi için Merkez Bankası ile iş birliği gerekmekteydi. Ancak kanunun yürürlüğe girdiği tarihte Türkiye'de henüz bir Merkez Bankası bulunmamaktaydı. Bu nedenle, döviz ve menkul kıymetlerin alım-satım işlemlerinin kapsamını belirlemek amacıyla Bakanlar Kurulu'na yetki verilmiş bulunmaktaydı[452].

Kamulaştırmalar ve 1930'da çıkan Türk Parasının Kıymetini Koruma Kanunu birleşerek, yabancı sermaye yatırımlarını engelleyici bir etki oluşturmuştur. 1954 yılına dek Türkiye'de yabancı sermayeyi teşvik edecek bir yasal düzenlemeye gidilmemiş olması da Türkiye'nin yabancı yatırımlar yönünden çekiciliğini negatif bir şekilde etkileyen faktörler arasında yer almıştır. Ekonomik krizin olumsuz etkisinin de eklenmesiyle birlikte 1930'larda kapitalist merkezlerin Türkiye'ye yatırım yapma ya da borç verme eğilimleri iyice azalmıştır. Bu nedenle, sanayileşme için kapitalist metropollerden destek bulamamak, sanayi programlarının gerçekleştirilmesi için Türkiye'de devletçi uygulamaların başlamasına ve gelişmesine yol açmıştır. Böylece, 1929 Buhranından sonraki yıllarda hem yabancı sermayenin yatırım yapma isteği hem de Türkiye içinde yabancı yatırım beklentileri azalmıştır. Bu bağlamda, 1930-1945 dönemi, Türkiye'de yabancı özel sermayenin Türkiye ekonomisindeki öneminin azaldığı bir dönem olmuştur. Türkiye'deki yabancı şirketlerin sayısı 1927'de 113 iken, 1933'te 71'e düşmüştür. En büyük daralmalar, bankacılık ve sigortacılık sektörlerinde faaliyet gösteren şirketlerde yaşanmıştır. Örneğin, Türkiye'deki yabancı banka şubesi sayısı 1929'da 60 iken, 1939'da 45'e düşmüştür. Yabancı sigorta şirketlerinin şube sayısı ise 1930'da 37 iken, 1938'de 29'a düşmüştür[453].

Türkiye'deki yeni yabancı yatırımlar 1930'larda azalsa da tamamen durmamıştır. Örneğin, 1934-1938 yılları arasında Türkiye'de 32 yeni yabancı şirket kurulmuştur. Diğer yandan, yabancı taahhüt firmaları da demiryolu inşaatlarında büyük projelerini uygulamaya devam etmişlerdir. Ayrıca, devlet tarafından kurulan yeni fabrikalar da yabancı taahhüt şirketlerine yeni iş olanakları sağlamıştır. Bu minvalde, Kayseri Uçak Montaj Fabrikası'nı bir Amerikan şirketi, Karabük Demir

[452] **A.e.,** s. 109.
[453] Tezel, **a.g.e.,** 142.

Çelik Fabrikası'nı ise bir İngiliz firması olan Brassert and London Şirketi inşa etmiştir[454].

1930'lu yıllar, Türkiye'deki yabancı özel yatırımların azaldığı, devlet öncülüğünde sanayileşme programlarının hazırlandığı ve uygulandığı bir dönem olmuştur. Bu dönemde, bir yandan mevcut ayrıcalıklı yabancı şirketlerin kamulaştırılması süreci de devam ettirilmiştir. 1920'li yıllarda Türkiye'de yalnızca üç yabancı şirketin sahipliği Türk hükümeti tarafından devralınmışken 1933-1945 yılları arasında bu sayı 21'e yükselmiştir. Yani bu dönemde devlet, 21 ayrıcalıklı yabancı şirketin kontrolünü eline almıştır. Bu kamulaştırmaların büyük çoğunluğu demiryolları, limanlar ve belediye hizmetlerine odaklanmıştır. Örnek vermek gerekirse, 1928-1937 yılları arasında demiryolu ve liman işletmelerini elinde bulunduran 8 şirketin sahibi değişmiştir. Belediye hizmetleri alanında faaliyet gösteren 12 farklı şirket ise 1933-1945 yılları arasında devletin kontrolüne geçmiştir[455]. Demiryollarının kamulaştırılmasındaki bu hızlanmanın arkasında büyük ölçüde, Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı döneminde demiryolu hatlarının yabancı şirketlerin elinde olmasının getirdiği stratejik riskler yatmıştır. 1930'ların iktisadi kriz koşulları altında, Türkiye'deki yabancı şirketler de demiryolu hatlarını yenileme ve sözleşme yükümlülüklerini yerine getirme konusunda zorluklar yaşamış ve büyük zararlarla karşı karşıya kalmışlardır. Türk Hükümeti ise kilometre garantisi sebebiyle bu şirketlerin zararlarını telafi etmek zorunda kalmıştır. Bu nedenle hükümet, bu hatları satın almayı ve tek bir ulusal demiryolu şirketi kurmayı daha makul bir seçenek olarak görmüştür. Hükümet, demiryollarının kamulaştırılmasının yabancı sermayeyi tasfiye etme amacı taşımadığını da birçok kez belirtmiştir. Yabancı şirketlerin tutumu da aynı şekilde bakımı büyük maliyetler gerektiren ve kârlı bir şekilde işletilemeyen hatları elden çıkarmaya yönelik olmuştur. Yabancıların işlettiği belediye hizmetleri, elektrik, havagazı, su, tramvay ve telefon şirketlerinin satın alınması da yabancı sermayeye karşı bir tavır olmayıp, bu hizmetlerin kâr amacı güden yabancı şirketler

[454] Emir Bostancı, "1929-1938 Yılları Arasında Türkiye'de Yabancı Sermaye", **Yeditepe Üniversitesi Tarih Bölümü Araştırma Dergisi**, Yeditepe Üniversitesi Tarih Bölümü Araştırma Dergisi, Cilt:4, No: 8, 2020, s. 49.

[455] Bige Sükan, "İmparatorluk'tan Cumhuriyet'e Türkiye'de Yabancı Sermaye Anlayışı", **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, No: 54, Bahar 2014, s. 214

yerine kamu kuruluşları tarafından işletilmesi, devlet politikası gereği tercih sebebi olmuştur[456].

Bu nedenle, kamulaştırmaların yabancı sermaye karşıtı bir politikanın göstergesi olduğunu söylemek doğru olmaz. Zira, söz konusu kamulaştırmaların en yoğun olduğu 1934-1938 yılları arasında Türkiye'de 32 yeni yabancı şirket faaliyete geçmiştir. Ayrıca, Osmanlı Bankası ve bir dizi ayrıcalıklı madencilik şirketi gibi yabancı sermayeli kuruluşlar da 1930 ve 1940'lar boyunca faaliyetlerine devam etmiştir.

3.3. 1930'larda İtalyan Ekonomisi

Büyük Buhranın İtalya'da ortaya çıkan etkileri yalnızca uluslararası iktisadi sistemin getirdiği olumsuz etkiler olarak görülmemiştir. İtalya'da da 1930'larda ortaya çıkan sorunların esasen kaynağını Birinci Dünya Savaşı sonrası oluşan koşullar hazırlamıştır. Kriz A.B.D ve Avrupa arasındaki finansal sistemin çökmesiyle tırmanmış ancak İtalyan ekonomisindeki halihazırda var olan dengesizlikler bu krizin etkilerini büyütmüştür. Genel olarak 1929 krizinin İtalya'daki sebepleri dünyadaki benzer kapitalist ülkelerdeki sebeplerle paralellik göstermiştir. Savaş sırasında yapılan yüksek sermaye harcamaları, gelirlerin düşüşü ve ortaya çıkan üretim fazlalığı İtalya'daki krizin birincil sebeplerini oluşturmuştur. Savaş ekonomisinden barış dönemine geçilirken sanayide ortaya çıkan üretim fazlalığına devlet tarafından yapısal bir çözüm üretilememiştir. Bunun yerine sübvansiyonlar, gümrük vergilerinin yükseltilmesi ve kredi destekleri gibi önlemler vasıtasıyla sanayi sektörlerine can suyu verilmeye çalışılmıştır[457].

Söz konusu kriz sonucunda uluslararası pazarların daha kapalı pozisyon almaları İtalya'nın ithalat kapasitesinin düşüşüne yol açmıştır. Özellikle daha önce yurtdışından alınmış geniş borç pozisyonları İtalya'yı uluslararası sermaye piyasalarının çöküşüne karşı savunmasız hale getirmiştir. Dolayısıyla İtalya'da 1929 Buhranı, stoklardaki aşırı yatırımlar ve ihracatın düşüşüyle gelen çarpan etkisinde

[456] Tezel, **a.g.e.,** 205.
[457] Salvatore La Francesca, **La Politica Economica del Fascismo**, Bari: Laterza, 1976, s. 50.

büyümüştür. Özellikle İtalyan imalat sanayi ağır darbe almış ve yine özellikle güney bölgelerinde işsizlik artmıştır[458].

Avrupa genelinde özellikle tahıl üretimindeki aşırı arz büyük bir sorun teşkil etmiş ve ülkeler gümrük duvarlarını yükselterek uluslararası rekabet içerisinde korumacı bir tutum sergileme eğiliminde olmuştur. Tarım gelirlerinde sert düşüşlerin yaşandığı bu dönemde İtalya'da üretim azalmamıştır. 1930-1933 rekoltesi; 1922-1925 dönemiyle aynı seviyede, 1926-1929 döneminden ise yalnızca %2,3 oranında düşük gerçekleşmiştir. Ancak tarım ürünlerinin fiyatları hissedilir bir biçimde düşmüştür. Devlet bu manada gümrük tarifeleri vasıtasıyla yabancı rekabeti önlemiş ve yerli üreticiyi koruma yoluna gitmiştir. 1930 yılında, ithalat vergisi %50 oranında artırılmış olmasına rağmen İtalya'da milli üretimin %41'i kadar buğday ithalatı yapılmıştır. Fakat 1931 yılında daha iyi bir hasat dönemi ve gümrük vergisinin %75 seviyesinde yükseltilmesiyle buğday ithalatı milli üretimin %14'üne düşürülmüştür. 1935'e kadar takip eden yıllarda net buğday ithalatı İtalya'daki milli üretimin yalnızca %2,3'ü ile %4,6'sı arasında değişen oranlarda gerçekleşmiştir. Korumacı stratejiler tarım ithalatının azaltılması konusunda başarı göstermiş ancak tarım işçilerinin günlük maaşları da 1929 ile 1934 yılları arasında %24 oranında azalmıştır. Sanayi kollarında çalışanların ücretlerinde ise %11 oranında bir düşüş kaydedilmiştir[459]. Buna göre İtalyan kırsal kesimlerinde şehirlere nispetle hayat daha zorlaşmıştır. Bu durum ise 1930'larda köylerden kentlere doğru göçün yoğunlaşmasını beraberinde getirmiştir. Sonuç olarak Büyük Buhran döneminde İtalya'nın tarım politikası gümrük önlemleri etrafında şekillenmiştir. Bu anlamda buğday üretimindeki fazlalık İtalyan yöneticilerin üzerinde en çok durduğu sorun olmuş ve karşılık olarak gümrük tarifelerinin yükseltilmesi kullanılan başlıca enstrüman olarak ön plana çıkmıştır. Ancak sübvansiyonlar yetersiz kalmış ve fiyatların düşüşü durdurulamamıştır[460].

---

458 Giuseppe Tattara, Gianni Toniolo, "L'industria manifatturiera: cidi, politiche e mutamenti di strutture (1921-1937)", **L'Economia Italiana nel Periodo Fascista**, Ed: Pierluigi Ciocca, Gianni Toniolo, Bologna: Il Mulino, 1976, s.145.

459 Vera Zamagnı, "La dinamica dei salari nel settore industriale", **L'Economia Italiana nel Periodo Fascista**, Ed: Pierluigi Ciocca, Gianni Toniolo, Bologna: Il Mulino, 1976, s. 374.

460 La Francesca, **a.g.e**., s.28.

Sanayi anlamında değerlendirildiğinde, 1922'den İkinci Dünya Savaşı'na kadar geçen dönem içerisinde İtalya'nın üretim kapasitesi diğer büyük kapitalist ülkelerle mukayese edildiğinde geride kalmıştır. 1929 krizi ise İtalyan sanayi üretimi ve istihdamı üzerindeki zaten halihazırda var olan sorunları derinleştirmiştir. İtalyan ekonomisinin uluslararası finans piyasalarına olan bağımlılığı özellikle sanayi sistemini bu kriz döneminde savunmasız kılmıştır. Büyük sanayi işletmeleri göreceli olarak kişi başına düşen üretimlerini artırabilirken özellikle küçük ve yerel işletmelerin yaşadığı problemler işsizlik oranlarını yükseltmiştir[461].

İtalyan liretinin aşırı değerlenmesi 1929 ile 1932 yılları arasında imalat sanayi tarafından kullanılan hammaddelerin fiyatlarının %42 düşmesine neden olmuştur. Bunun yanında, mamul ürünlerde de %23 oranında bir fiyat düşüşü gerçekleşmiştir. İthal hammadde fiyatlarındaki düşüş oranı ise %54 olmuştur. İtalya da mevcut krize karşılık olarak 1930'larda daha korumacı ve devletçi politikaları devreye sokmuştur. Üretim maliyetlerinin düşürülmesi için 1927'de başlatılan maaş kesintisi politikası faşizmin doğasından gelen otoriter yapısı kullanılarak devam ettirilmiştir. 1930 yılı sonunda maaşlar %5 ila %10 arasında düşürülmüştür. 1933 ve 1934 yıllarında da yine %3 ila %7 arasında başka kesintiler yapılmıştır. Büyük Buhran sırasında genel olarak işçi maaşlarında yaklaşık %15 oranında düşüş yaşanmıştır. Bu durum İtalyan işçilerin alım gücünü büyük oranda düşürmüş ve dahası işçi sınıfı içerisinde işsizlik yükselmiştir[462].

Söz konusu dönemde İtalya içerisinde mevzuat, pazar kontrolünü sağlayabilmek adına tekelleşmeyi destekleyecek şekilde düzenlenmiştir. 1927'de şirketler arası birleşmelerin teşvik edilmesi adına önemli vergi kolaylıkları getirilmiştir. 1931 yılı sonunda İtalyan Hükümeti çelik üreticilerini iki konsorsiyum altında birleştirilmesini kararlaştırmıştır. Gümrük vergilerinin artırılmasının yanında ticari faaliyetlerin düzenlenmesi ve piyasadaki fiyatlar üzerinde kontrolün sağlanabilmesi adına Ulusal Meslek Odaları Birliği kurulmuş ve işlerliği

[461] Tattara, Taniolo**, a.g.e**., s.148.
[462] Zamagni, **a.g.e**., s.345.

hızlandırılmıştır. Yine dönemin yaygın bir uygulaması olarak ithal edilen mallar üzerine kotalar ve kontenjanlar konularak yerli üretimin korunması amaçlanmıştır[463].

Sanayi sektörleri içerisinde madencilik sektörü krizden en çok etkilenen sektör olmuştur. Ancak devlet müdahalesiyle alınan tedbirler neticesinde 1933'ten itibaren maden üretimi kesin iyileşme belirtileri göstermiştir. Madencilik sektöründe gözlenen bu iyileşme, dönemin iktisadi politikalarının sanayi üzerindeki etkisini ve devlet müdahalesinin önemini de vurgulamıştır. Diğer yandan, elektrik üretimi ise kriz dönemi içerisinde 1929'da ulaşılmış olan seviyenin üzerinde kalabilmiştir. Elektrik enerjisi sektörü bu dönem içerisinde üretimini artırabilen nadir sektörlerden biri olmuştur. Ancak, pazardaki güçlü konumlarına ve talebin olumlu yöndeki seyrine rağmen, bu elektrik şirketlerinin bazıları krizin başlangıcında bankacılık sistemine karşı büyük borç yükümlülükleri altına girdikleri için devlet tarafından kurtarılma operasyonları vasıtasıyla devralınmak zorunda kalınmıştır. Bankalarla olan ilişkilerini daha sağlam temellere oturtmayı başaran diğer elektrik şirketleri ise söz konusu finansal krizi kendi imkanlarıyla atlatmayı başarabilmişlerdir. İtalyan tarımsal üretimi ise kriz döneminde diğer sektörlere kıyasla daha küçük bir düşüş yaşamıştır. Ancak fiyat düşüşleri gıda ürünleri için daha sert olmuştur. Tekstil üretimi değerlendirildiğinde, 1929-1932 yılları arasında %9,8 oranında bir azalma gözlemlenmiştir. Dünyanın önde gelen yapay ipek üreticilerinden olan İtalya'da Büyük Buhranın etkilerinin görülmeye başlamasıyla birlikte tekstil sektöründe de işgücü maliyetlerinin düşürülmesiyle yeni bir üretim yapılanmasına gidilmiş ve daha fazla iç pazara odaklanılmıştır. Bu manada 1930'ların başından itibaren İtalya'da geniş kapsamlı bir kendi kendine yeterlilik politikası başlatılmıştır[464].

İtalya'da çelik üretimi ise 1929 ile 1932 yılları arasında %35 oranında azalmıştır. İtalya'nın büyük çelik üreticileri dönemin koşulları altında fiyatların mümkün oldukça yüksek tutulabilmesi için gümrük vergileri ve kartelleşme ile koruma altına alınmıştır. Ayrıca, küçük çaplı üreticilerin itirazına rağmen fiyatların belirlenmesi konusunda yetkilendirilen İtalyan Çelik Birliği adıyla bir konsorsiyum oluşturulmuştur. Büyük sanayi kuruluşları ve bankaların baskısı İtalyan Hükümeti'ni

[463] La Francesca, **a.g.e**., s.58.
[464] Tattara, Taniolo**, a.g.e**., s.149.

bu şekilde çeşitli konsorsiyumların kurulması için harekete geçirmiştir. Bu yolla üretimde düşüş yaşanmasına rağmen fiyat endeksi 1932 yılında 1929'a göre sadece %8 düşmüştür[465].

Büyük Buhran döneminde İtalya'da uygulanan maaş politikası kamu maliyesinin gereksinimleriyle sanayi verimliliği arasında bir denge oluşturulabilmesine yönelik uygulanmıştır. Maaşlar düşürülmüş ancak çalışma saatlerinin azaltılmasıyla işgücünün desteklenmesi düşünülmüştür. Fakat alım gücü azalan işçilerin desteklenmesi sağlanamadığı gibi üretkenlik açısından da bir gelişme kaydedilememiştir. Bu noktada, devlet koruması altına alınmayan tüketim malları üreticileri ile ihracata yönelik malların üreticileri ve bu sektörlerin çalışanları daha düşük maaşlara ve daha yüksek çalışma temposuna bel bağlamak zorunda kalmıştır[466].

Büyük Buhranla birlikte dünyada ticaret hacmi üretimdeki düşüşle orantılı olarak küçülmüştür. Zira hemen hemen bütün ülkeler tarımı ve yerli sanayiyi koruma amaçlı tedbirlere yönelmiştir. Öte yandan yine birçok ülke ithal ikameci bir politika uygulamaya koymuştur. İtalya'da da bu durum yaşanmış ve ithalat azaltılmıştır. 1932 yılında İtalyan ithalatı 1926'ya göre %50 oranında azalmıştır. Ancak cari fiyatlarla ticaret açığı kapatılamamıştır. Çünkü ihraç edilen malların fiyat endeksi, ithal mallara oranla çok daha fazla şekilde düşüş göstermiştir. İhracatçılar, İtalyan liretinin aşırı değerlendiği bu dönemde pazarlarını kaybetmemek uğruna çoğu zaman kâr getirmeyen fiyatları kabul etmek zorunda kalmışlardır. Bu durum 1936'daki devalüasyona kadar bu şekilde ilerlemiştir[467].

İtalya'da 1929 ile 1933 yılları arasında işsiz nüfus 1 milyon 200 bin kişiye yükselmiştir. Bu sayının 700 bin kişilik kısmını sanayi sektörü çalışanları oluşturmuştur. Krizin uluslararası boyut taşıyor oluşu söz konusu işsiz nüfusun yurtdışına taşınmasını da engellemiştir. 1921-1931 yılları arasında nüfusun doğal artış hızının %25'ine tekabül eden İtalyan dış göçü 1936'da %15'in altına gerilemiştir. Sadece işsiz kalan kesimin değil halihazırda çalışmakta olan kesimlerin de kriz

---

[465] **A.e**., s.131.
[466] **A.e**., s.147.
[467] Brian R. Mitchell, **European Historical Statistics (1750-1975),** New York: Stockton Press, 1992, s. 538.

döneminde hayatları zorlaşmıştır. Sanayide nominal ücret endeksi 1928'den 1937'ye gelindiğinde 528'den 418'e düşmüştür. Diğer Avrupa ülkelerinde orta sınıf, krizin etkilerini en şiddetli hissetmişken İtalya'da en büyük zararı sanayi ve tarım işçileri görmüştür. Bütün bunlara ek olarak, kriz döneminde paranın bankadan çekilmesi, yatırım yapmama veya tahvile dönüştürmeme eğilimi ve parayı yurtdışına aktarma çabaları da artmıştır. Bu eğilimlerin yükselmesinde Mussolini'nin liretin değer kaybetmesi fikrine kesin olarak karşı çıkması da katkı sağlamıştır[468].

İtalyan Hükümeti döviz politikasında da diğer birçok Avrupa ülkesinden ayrışarak altın standardına sadık kalmıştır. Temmuz 1933'te "Altın Bloğu" oluşturulmuş ve iç deflasyon vasıtasıyla ticaret dengesi korunmaya çalışılmıştır. Bu strateji ile rezerv seviyesinin de stabilize edilmesi hedeflenmiştir. Sterlinin değer kaybetmesiyle İtalyan lireti %30'un üzerinde değer kazanmıştır. Yine aynı şekilde Amerikan dolarının karşısında da liret %40 oranında daha değerli duruma gelmiştir[469].

1933 yılında İtalya'nın cari işlemler dengesi, 1932 ve 1931 yıllarının aksine eksiye düşmüştür. Önlem olarak çıkarılan bir kararname ile karşılıksız döviz işlemleri, yabancı menkul kıymetlerin satın alınması ve liret ihracı yasaklanmıştır. Ülkeler arasında yaygın hale gelen kliring[470] antlaşmaları İtalya tarafından da çokça tercih edilmiştir. Bu önlemlere rağmen rezerv durumu Mussolini için bir endişe kaynağı olmaktan çıkmamıştır. Zira Mussolini için İtalyan ekonomisinin krizden çıkarılması bir prestij meselesi halini almıştır[471].

Büyük Buhran sırasında İtalya'da ortaya çıkan gerçeklerden bir diğeri de bankaların sanayiye destek sağlamaya devam edebilmesinin artık mevduat sahipleri tarafından yatırılan paraların riske edilmeden mümkün olmadığıydı. Dolayısıyla İtalyan bankacılık yapısı ve sanayi finansman yöntemlerine dair genel bir reform gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu gerekliliğin bir sonucu olarak 1933 yılında İtalyan

---

[468] Renzo De Felice, **Mussolini Il Duce: Gli Anni del Consenso, (1929-1936)**, Torino: Einaudi, 1974, s.95.

[469] La Francesca, **a.g.e**., s.91.

[470] Kliring Sistemi: Ülkeler arasında iki yanlı ticaret anlaşmalarının bir türüdür. Kliringde anlaşmalı ülkeler arasında ithalat ve ihracat işlemleri döviz kullanılmadan ulusal para yolu ile ve kliring kurumları aracılığı ile gerçekleştirilir. Kaynak: Halil Seyidoğlu**, Uluslararası İktisat: Teori, Politika ve Uygulama**, İstanbul: Güzem Can Yayınları, 2003, s.659.

[471] De Felice, **a.g.e**., s.140.

Endüstriyel Yeniden Yapılanma Enstitüsü kurulmuştur. Sonuç olarak, ülkenin sanayi ve finansal olanaklarının önemli bir kısmının, öz sermayeleriyle risk alan bankacılar ve sanayiciler tarafından değil, neredeyse tamamen ticari bankaların mevduat sahiplerinin paralarını kullanan yöneticiler tarafından işletildiği ortaya çıkmıştır. Bankaların kayıpları nihayetinde devlet tarafından karşılandığı için de riske girenin esasen devlet olduğu ancak kârlar ve işletme yönetimi üzerinde ise hiçbir etkisinin olmadığı anlaşılmıştır. Bu nedenle, ticari banka mevduatlarının sadece kısa vadeli krediler ve tahvil yatırımları için kullanılması, sanayi firmalarının yönetimi ve uzun vadeli finansmanıyla ilgili tüm diğer işlerin ise Endüstriyel Yeniden Yapılanma Enstitüsü'ne devredilmesi kararlaştırılmıştır. Diğer yandan bankaların sermayelerinin, sanayi firmalarının veya bankalar tarafından kontrol edilen finans şirketlerinin elinde bulunması engellenerek Merkez Bankası tarafından sanayi finansmanı amacıyla ticari bankalara verilen kredilerin de söz konusu enstitüye devredilmesine hükmedilmiştir. Bu politika doğrultusunda bankalar tarafından Endüstriyel Yeniden Yapılanma Enstitüsü'ne devredilen toplam sanayi kredileri ve iştiraklerin değeri yaklaşık 1 trilyon lireti bulmuştur. Devletin mutlak müdahalesi ile gerçekleştirilen bu operasyon vasıtasıyla bankaların sermaye yapısının yeniden tesisi ve likiditelerin yeniden sağlanması mümkün olmuştur[472].

Sonuç olarak, Büyük Buhranla birlikte dünyada devletçi ve korumacı ekonomi politikaları ön plana çıkarken İtalya da bundan ayrı kalmamıştır. Doğası gereği otoriter yapıya sahip olan Faşist Hükümet, kriz karşısında ekonomi enstrümanlarını kullanmak hususunda da gerekli gördüğü müdahaleleri yapmaktan çekinmemiştir. Bu bağlamda 1930'lar, İtalya'da tarımdan sanayiye, ticaretten bankacılık sektörüne kadar her türlü finansal alanda devletçiliğin tam anlamıyla hissedildiği bir dönem olmuştur.

[472] Pasquale Saraceno, "IRI: Its Origin and its Position in the Italian Industrial Economy (1933-1953)", **The Journal of Industrial Economics**, Cilt:3, Sayı:3, Temmuz 1955, s.199.

3.4. Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasının Kuruluş Sürecinde İtalyanlar

3.4.1. Merkez Bankasının Kuruluş Fikrinin Ortaya Çıkışı ve Giuseppe Volpi'nin Türkiye Ziyareti

Türkiye'de cumhuriyetin ilan edildiği 1923 yılında ülkenin banka sistemi henüz yabancı bankaların hakimiyeti altındaydı. Bu yabancı bankaların misyonu Türkiye'de faaliyet göstermekte olan yabancı yatırımları finanse etmek üzere kurgulanmış bulunmaktaydı. Türkiye'nin kendisine ait bir merkez bankası bulunmamakla beraber bir İngiliz-Fransız kuruluşu olan Osmanlı Bankası bazı noktalarda bir merkez bankası fonksiyonu taşımaktaydı. Gayet tabiidir ki para üzerindeki kontrolüyle birlikte bu fonksiyon Osmanlı Bankası'na Türk hükümetleri üzerinde önemli bir etkinlik de kazandırmıştır[473]. Özellikle devletin en acil gereksinimlerini karşılamada dahi, para basımıyla ilgili ayrıcalığı süren Osmanlı Bankası'nın hükümete karşı olumsuz tavırları, ulusal ve istikrarlı bir para birimini iktisadi bağımsızlığın sembolü olarak gören Türk Hükümetini ciddi şekilde huzursuz etmiştir. Türkiye'deki sanayi ve ticaret faaliyetlerinin gelişimi içinse ulusal bankacılığın geliştirilmesi ve yabancı bankaların kredi piyasası üzerindeki hakimiyetinin kırılarak kredi yetersizliğinin önüne geçilmesi en önemli mesele haline gelmiştir. Bu manada 1928 yılı bu yöndeki çalışmaların ciddileştiği bir yıl olmuştur. Bir merkez bankası kurulması fikrinin ön plana çıkmaya başlaması Osmanlı Bankası ile 1924 yılında Türkiye'de cumhuriyetin ilk bankası olarak kurulan Türkiye İş Bankası idarecilerini de tedirgin etmiştir[474].

Merkez Bankası'nın kuruluş sürecinde Türkiye bazı yabancı uzmanların görüşlerine ve danışmanlığına da başvurmuştur. Türkiye İş Bankası yöneticileri yukarıda belirttiğimiz tedirginlik içerisinde kendi bankalarının bir merkez bankasına dönüştürülmesi fikrini ön plana almak istemişlerdir. Bu tarz bir projeye örnek teşkil

---

[473] Hasan Kazdağlı, "T.C. Merkez Bankasının Kuruluş Tarihçesi ve 1934-1938 Dönemindeki Para Politikasının VAR Yöntemi ile Analizi", **Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt: 14, No: 2, 1996, s. 27.

[474] Selim İlkin, "Türkiye'de Merkez Bankası Fikrinin Gelişimi", **Türkiye İktisat Tarihi Semineri: Metinler/Tartışmalar**, 8-10 Haziran 1973, Editör: Osman Okyar, Cilt: 13, Ankara: Hacettepe Üniversitesi Yayınları, 1977, s.550.

eden Bank of Netherlands'ın Genel Müdürü Gerard Vissering bu amaç doğrultusunda 1928 yılında mali konuları incelemek ve Merkez Bankası ile ilgili tavsiyelerde bulunmak üzere Ankara'ya davet edilmiştir[475]. Türkiye İş Bankasının bir merkez bankasına dönüştürülebileceğini ifade eden Vissering, Türk Hükümeti'ne sunduğu raporunda[476] derhal bir merkez bankası kurulmasını önermekle birlikte kurulacak olan bu bankanın kâğıt para basmak, Türk lirasının değerini koruma amacıyla döviz piyasasına müdahale etmek, altın rezervini artırmak ve demiryolları inşası gibi kamu hizmetlerinin yerine getirilmesi için uzun vadeli krediler vermek gibi yetki ve görevlerinin olması gerektiğinin altını çizmiştir. Genel olarak iktisadi manada ise, Türkiye'de üretimin artırılması, çalışma koşullarının iyileştirilmesi ve dış ticaret dengesinin sağlanmasına yönelik tavsiyelerde bulunmuştur. Öte yandan, kendi mantalitesine göre askeri harcamalar gibi iktisadi verimi düşük olan alanlarda giderlerin azaltılmasını önermiştir. İç piyasada ise mal istifçiliğinin ve üretici ile tüketici arasındaki aracıların müdahalesinin ortadan kaldırılarak hayat pahalılığının önüne geçilmesinin önemine vurgu yapmıştır. Vissering raporunda sadece iktisadi meselelere değil sıtma ve çocuk ölümleriyle mücadele edilmesi gibi konulara da değinmiştir. Ancak Başvekil İsmet Paşa, Türkiye İş Bankası'nın bir merkez bankasına dönüştürülmesi fikrine sıcak bakmamıştır[477].

1 Kasım 1928 günü Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Paşa'nın TBMM'de yaptığı konuşmasında Merkez Bankasının bir sene içerisinde açılmış olacağı beyanının[478] ardından 1929 yılındaki Büyük Buhranın ortaya çıkardığı negatif koşullar nedeniyle Türkiye'de dış ticaret açığı ve liranın istikrarsız seyri hükümeti daha sert tedbirlere ve merkez bankasının kuruluşunu daha ciddi ele almaya yöneltmiştir. Vissering'in ardından ikinci bir uzman olarak Reichsbank Genel Başkanı Hjalmar Schacht da konuyu incelemek üzere Türkiye'ye davet edilmiştir. Ancak işlerinin yoğunluğundan ötürü Ankara'ya şahsen gelemeyen Schacht'ın yerine yardımcısı Karl Müller söz konusu incelemeleri gerçekleştirmiştir. Elde edilen sonuçları inceleyen Dr.

[475] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 17 Haziran 1928.
[476] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 28 Mart 1930.
[477] Gülsün Gürkan Yay, "Atatürk Döneminde Para Politikası", **Erdem Dergisi,** Cilt:11, No:31, 1998, s.303.
[478] **TBMM Zabıt Ceridesi,** D: III, C:5, I:2, 1 Kasım 1928, s.3.

Schacht'ın hazırladığı raporda bir merkez bankası kurulması önerilmemiştir. Öncelikle böyle bir bankanın kurulabilmesi için gerekli olan döviz rezervinin sağlanması ve devlet bütçesini dengeleyecek sağlıklı iktisadi ve tarımsal programın hazırlanması tavsiye edilmiştir[479]. Schacht özetle, mevcut koşullarda para basma yetkisine sahip bir merkez bankasının kurulmasını erken görmüştür.

Schacht'ın sunduğu rapordan tatmin edici bir görüş alamayan Türk Hükümeti 23 Kasım 1928'de İtalya'nın Ankara Büyükelçiliği vasıtasıyla Eski İtalya Maliye Bakanı Giuseppe Volpi'ye Türkiye'nin iktisadi durumu ile ilgili fikirlerini almak üzere bir davet yollamıştır[480]. 4 Kasım 1929'da Türkiye'ye gelen[481] Volpi'nin Türkiye ile olan siyasi mesaisi aslında ilk olarak Trablusgarp Savaşı'nın ardından başlamıştır. Kendisi 1911 yılında Uşi'deki barış müzakerelerinde de İtalya adına tam yetkili olarak bulunmuştur. Fakat, bundan daha önce Osmanlı topraklarında ticari faaliyet gösteren Doğu Ticaret Şirketi (Societa Commerciale d'Orient) 1907 yılında Volpi tarafından kurulmuştur[482].

Faşizm iktidara geldiğinde Trablusgarp'ta vali olarak görev yapmakta iken Volpi, Mussolini tarafından Maliye Bakanlığı'na getirilmiştir. Birinci Dünya Savaşı'nın ardından bu görevinde İtalyan maliyesine önemli katkılarda bulunmuştur. İtalya'nın savaş borçlarının konsolidasyonunun sağlandığı Washington Antlaşması ve Londra Paktı Volpi'nin imzasını taşırken İtalyan liretinin istikrarı da yine Volpi'nin politikaları vasıtasıyla sağlanmıştır[483]. Volpi'nin gayretleri neticesinde İtalyan maliyesine 1 milyar lirete varan bir kredi açılmıştır[484].

Volpi, 5 Kasım 1929 günü trenle Ankara'ya vardığında Hariciye Vekili Tevfik Rüştü Bey kendisini istasyonda karşılamıştır. Burada kaldığı dört gün[485] boyunca Hariciye Vekilinin yanı sıra Maliye Vekili Şükrü Bey, Başvekil İsmet Paşa ve İş

[479] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 28 Mart 1930.
[480] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 28 Mart 1930.
[481] **Milliyet**, 5 Kasım 1929, s.1.
[482] **Vakit**, 5 Kasım 1929, s.1.
[483] Sergio Romano, **Giuseppe Volpi: Industria e Finanza tra Giolitti e Mussolini**, Venedik: Marsilio, 1997, s. 141.
[484] **Cumhuriyet**, 28 Ocak 1926, s.4.
[485] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 28 Mart 1930.

Bankası Genel Müdürü Celal Bey ile de görüşmelerde bulunmuştur[486]. Volpi ayrıca Himaye-i Etfal Cemiyeti'ne de 5 bin liret bağışta bulunmuştur[487]. Bu temaslar ve Volpi'nin İstanbul'da İtalyan Ticaret Bankası'nı ziyaret etmesi Türk kamuoyunda kurulacak olan Merkez Bankasına büyük bir İtalyan sermayesi katılımı beklentisi de doğurmuştur[488].

Volpi, 7 Kasım 1929 tarihinde Türk ekonomisine dair görüşlerini içeren raporunu Başvekil İsmet Paşa'ya sunmuştur[489]. Söz konusu rapor, içerdiği izlenim ve önerilerin güncel olarak İngiltere ve ABD gibi diğer ülkelerde geliştirilen global para piyasalarına yönelik çözümlemelere uygun bir şekilde hazırlanıldığı ifade edilerek başlamaktaydı. Türkiye'nin iktisadi gelişim sürecine ilişkin genel değerlendirmelerde bulunan Volpi'ye göre, diğer birçok devlete kıyasla siyasi faktörler Türkiye'nin iktisadi durumuna çok daha fazla etki etmekteydi. Volpi'nin ifadeleriyle, diğer ülkelerde ancak ciddi bir dış finansman ile sağlanması mümkün olabilecek yeniden yapılanma Türkiye'de enerjik ve ülkesine son derece sadık bir hükümet, güçlü ve örgütlü bir parti, büyük ve muzaffer bir liderin takdire şayan çabasıyla 7 yıllık bir eylem programı vasıtasıyla gerçekleştirilebilmiştir. Tüm ülkeyi harekete geçiren dikkat çekici demiryolu, karayolu ve liman inşaatları, her gün gelişim gösteren tarımsal ve endüstriyel girişim ruhu Türkiye'nin iktisadi geleceği adına kendisi tarafından umut verici bulunmuştur. İstatistiksel olarak da kurdaki dalgalanmalara rağmen artan devlet bütçesi Volpi için pozitif bir görünüm arz etmiştir. Fakat, para birimi için de asıl tehlikeyi oluşturan dış ticaretteki açık, sürekli izlenmesi ve çözülmesi gereken en önemli problem olarak öne çıkarılmıştır. Bu noktada Volpi'ye göre alınması gereken önlemler; ithalatın kontrolü, ihracatın teşvik edilmesi ve kolaylaştırılması olarak açıklanmıştır[490].

Volpi, raporunda takibinin yapılması gereken en önemli unsur olarak parayı işaret etmiş ve bu takibin hükümet tarafından fakat çok sessiz ve organik bir şekilde yapılmasının önemine vurgu yapmıştır. Volpi'ye göre devlet müdahalesi her zaman

[486] **Hakimiyet-i Milliye**, 6 Kasım 1929, s.1.
[487] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 24 Kasım 1930.
[488] **Akşam**, 10 Kasım 1929, s.1.
[489] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 7 Kasım 1929.
[490] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 7 Kasım 1929.

çok gizli bir şekilde gerçekleştirilmeliydi. Zira bir ülkenin para birimi, iktisadi gelişmelerden çok psikolojik faktörlerden daha fazla etkilenen bir yapı taşıydı. Ancak, altın standardına endekslenmemiş bir para biriminin istikrar sağlayamadığı ve etkin bir rezerv savunmasına sahip olmadığı takdirde uzun süre dayanamayacağı ve rüzgârda savrulan bir yaprak gibi kontrolden çıkacağı herkes tarafından bilinen bir gerçekti. Volpi'ye göre, Türkiye'de para biriminin korunması için yasal istikrarın teknik unsurları henüz hazırlanmadığı için ancak fiili bir istikrar tasavvur edilebilirdi. Her şeyden evvel para birimine düzenleme getirebilecek iktisadi prestije sahip uygun enstrümanın inşa edilmesi gerekmekteydi ve bu enstrüman devlete ait bir merkez bankası olmalıydı. Türkiye'de de böyle bir banka bir an evvel sağlıklı ve güçlü bir şekilde kurulmalı ve diğer devletlerin merkez bankaları arasında hak ettiği yeri almalıydı. Ancak bankanın her öğesi ve her ayrıntısı geniş ve kararlı bir vizyonla inşa edilmeliydi. Volpi'nin tavsiyesi bu bankanın kesinlikle sıfırdan ortaya çıkarılması ve ne olursa olsun herhangi mevcut bir başka bankanın gövdesi üzerinde kurulmaması şeklindeydi. Çünkü bu yöntemin, bankanın işlev ve eylemlerine karmaşık bir yön çizmesi muhtemeldi[491].

Kurulacak olan bankanın formuna dair değerlendirmelerinde ise Volpi, bu Merkez Bankasının hukuki ve resmi olarak devletten bağımsız ancak aslen hükümet tarafından kontrol edilen bir anonim şirket olarak teşkil edilmesini önermiştir. Zira ona göre bu şekilde bir kurgulama büyüklü küçüklü bütün devletlerin farklı şekillerde uygulamakta oldukları uluslararası bir gerekliliği temsil etmekteydi. Esasen milliyetçi korumacılık aşınmaya uğratılmadan sürdürülmeli fakat evrensel ve herhangi bir sınır tanımayan para piyasasının taleplerine de yer açılmalıydı. Şirketin nama yazılı hisselere sahip olması gerekmekteydi. Bu hisselerin çoğunluğu devlete bağlı kamu kurum ve kuruluşlara, bankalara ve fonlara ayrılmalıydı. Azınlık kısmı ise, imtiyaz sahibi Türk şirketleri ile vatandaşlar ya da Türk çıkarlarıyla entegre olmuş yabancı şirketlerden oluşabilirdi. Bankanın yönetimi kesinlikle Türklerin elinde ve hükümetin kontrolü altında olmalıydı. Bankanın sermayesi ise 25 milyon lirayla sınırlı tutulabilirdi. Merkez Bankası devletin tek hazinedarı olmalıydı. Devlet, sahip olduğu ve olağan bütçe imkânları ile elde edebileceği tüm altın ve kıymetli para birimlerini ve

[491] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 7 Kasım 1929.

paranın münhasır basım hakkını bu bankaya devretmeliydi. Banka, herkesten mevduat almaya yetkili olmalıydı. Volpi için hayati önemi haiz bu bankacılık işlevlerinin yerine getirilmesi ile banka, Türkiye'deki para piyasasını düzenlemeye muktedir olacaktı[492].

Volpi önce hazinenin, sonra bankanın uluslararası alanda döviz manevralarından kaçınması gerektiğini belirtmiştir. Fransa, İtalya ve Belçika'nın 1926 baharında bu tür manevraları ürkütücü bir biçimde yapmak zorunda kaldıklarını hatırlatmış ve uluslararası spekülasyonlar karşısında böyle büyük ulusal ekonomilerin bu tarz fiillerinin her zaman çok büyük tehlike arz ettiğinin altını çizmiştir. Volpi, Merkez Bankası kurulup teşkilatlanmasını tamamladığında ve diğer merkez bankaları ile ilişkilere başladığında devlet garantili uluslararası kredi bulmanın da zor olmayacağına inanmaktaydı. Öte yandan, dolaşımdaki parayı en az %40 oranında karşılayacak efektif rezervine sahip olunması gerektiğini düşünmekteydi. Volpi, kendisinden talep edildiği takdirde dostane ve tarafsız bir şekilde Amerika Birleşik Devletleri ve İngiltere'deki büyük finans kuruluşları nezdinde Türkiye adına gerekli temaslarda bulunabileceğini de bu noktadaki tavsiyelerine ek olarak belirtmiştir[493].

Para biriminin belli sınırlar içerisinde istikrara kavuşturulması meselesi bu dönemde bir hükümetin ulusal güvenlik dışında karşı karşıya kalabileceği en ciddi sorundu. Bu konu yalnız mali bir mesele değil aynı zamanda siyasi, ekonomik ve sosyal yönleri olan temel bir meseleydi ve hükümetler bir karar almadan önce tüm bu parametreleri göz önünde tutmalı, hepsinden emin bir şekilde adımlarını atmalıydı. 1930 yılını tüm bu sorunlar ve özellikle uluslararası ödemelerin zorlu dengesi açısından en hassas yıl olarak gören Volpi, bu nedenle acil olarak bankanın kurulmasını ve kamuoyuna ilan edilmesini tavsiye etmiştir. Ancak bu noktada kurulacak bankanın ihtiva edeceği bütün rakamların, taşıyacağı bütün işlevlerin ve mutlak anayasasının bir kesinlik arz edecek şekilde açıklanarak ilan edilmesi gerektiğinin altını çizmiştir. Raporun son kısmında Volpi, önerilerinin yalnızca bir uzmanın önerileri olarak değil aynı zamanda benzer hükümet sorumluluklarını daha önce sırtlamış ve tecrübesinin sonuçlarını almış samimi bir dostun tavsiyeleri olarak değerlendirilmesini istemiştir. Bu projenin geliştirilmesinde talep edildiği takdirde

[492] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 7 Kasım 1929.
[493] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 7 Kasım 1929.

İtalyan uzmanların da teknik manada yardımcı olabileceklerini de ekleyerek raporu sonlandırmıştır[494].

Sonuçta yabancı uzmanların sundukları bu raporlar birlikte değerlendirildiğinde, tavsiye edilen çözüm yollarında farklılıklar görülse de hem Alman Schacht hem Hollandalı Vissering hem de İtalyan Volpi, gerekli iktisadi önlemlerle fiili istikrar sağlanamadığı sürece çıkarılacak kanunlar vasıtasıyla parasal istikrarın sağlanmasının imkânsız olduğuna işaret etmiştir.

Volpi Türkiye'deki temaslarını tamamladıktan sonra İtalya'ya dönüşünde de konuyla ilgili izahat vermesi için Mussolini tarafından kabul edilmiştir[495]. Ayrıca, İtalyan Dışişleri Bakanı Dino Grandi'ye de bir rapor iletmiştir. Bu raporda da Türkiye'nin finansal durumu ile ilgili bilgiler vermiş ve projesinin Başvekil İsmet Paşa ve Maliye Vekili Şükrü Bey tarafından beğenildiğini iletmiştir. Ancak Volpi, uzun süredir Türkiye'de finansal hegemonyasını sürdürmekte olan Osmanlı Bankası ve Fransa başta olmak üzere bu projenin birçok karşıtı olacağını düşünerek uygulanabilir olup olmadığı konusunda şüpheli olduğunu ifade etmiştir. Grandi'ye gönderdiği bu raporunda, Türkiye Merkez Bankası'nın İtalyan Hükümeti'nin himayesi altında doğmasının İtalya için büyük bir prestij kaynağı olacağını düşünerek proje geliştirme için üst düzey teknik yardım sözü verdiğini söyleyen Volpi, İtalyanların bu süreç içerisindeki asıl niyetlerini de ortaya koymuştur[496].

3.4.2. Merkez Bankası Kanununun Hazırlanışı ve Sermaye Temini

Volpi'nin Türkiye ziyareti ve sunduğu raporun ardından bir Merkez Bankası kurulmasına kesin olarak karar veren Türk Hükümeti için takip eden süreçte en önemli mesele bankanın kurulumu için gerekli sermayenin temini olmuştur. İçerisinde bulunulan ekonomik buhran nedeniyle iç finansman temininin zorluğu hükümeti yabancı sermayeye yönelmeye mecbur bırakmıştır. Bir Merkez Bankasının kurulması fikri ilk ortaya çıktığında Şükrü Bey, İtalyan Naip Büyükelçi Renato Bova ile

[494] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 7 Kasım 1929.
[495] **Hakimiyet-i Milliye**, 28 Kasım 1929, s. 1.
[496] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 9 Kasım 1929.

görüşmesinde Türkiye'nin iktisadi durumunun iyileştirilmesi için iyi niyetlerle önerilen yabancı sermaye tekliflerini hele ki dost bir ülkeden gelmekteyse her zaman kabul etmeye hazır olduklarını bildirmiştir[497]. Buna göre, ciddi tekliflerin olması durumunda Merkez Bankası'nın kuruluşunda İtalyan katılımının da tartışılabileceği sonucu ortaya çıkmıştır. Maliye Vekili Şükrü Bey, Bova ile gerçekleştirdiği bu görüşmesinde İtalya'nın dostluğuna verilen önem dolayısıyla gelecek teklifler arasında İtalya'ya öncelik verileceğini söylemiştir[498]. Ayrıca, İtalyan sermayesinin Merkez Bankası'nın kuruluşuna katkıda bulunmanın yanı sıra, büyük liman veya demiryolu inşaatları gibi Türk hükümetinin programında yer alan diğer projelerin finansmanıyla da ilgilenmekteyse kendileriyle anlaşmaktan mutluluk duyacaklarını belirtmiştir[499]. Bu görüşmede Şükrü Bey ayrıca, kurulacak bankanın çerçevesini de açıklamıştır. Buna göre, Türkiye'nin yalnızca hükümet adına olağan nakit hizmetlerini sağlayacak bir bankaya değil aynı zamanda para biriminin de stabilize edilmesini sağlayacak yeterlilikte sermayeye sahip bir bankaya ihtiyacı olduğunun altını çizmiştir. Zira o gün için liranın istikrara kavuşturulması Türk maliyesinin temel sorunu durumundaydı. Öte yandan Şükrü Bey, kurulacak bankanın sermayesiyle ilgili olarak toplam sermayenin %50'sini aşan bir yabancı katılımının mümkün olmadığını da İtalyanlara iletmiştir. Kendisine Almanlar, Amerikalılar ya da Hollandalılardan Merkez Bankası ile ilgili herhangi bir teklif alıp almadıklarını soran Bova'ya cevap olarak ise henüz Türkiye'nin ihtiyacı olan meblağ kimseye bildirilmediği için hiçbir teklifin gelmediğini ancak Türkiye'nin bu iktisadi diriliş çabasında İtalyan hükümetinin ve sermayesinin çıkarlarına özellikle duyarlı olunacağına dair güvence vermiştir. Buna göre, bu konudaki gerçek ihtiyaçların ne olduğu tam olarak belirlendiğinde herkesten önce İtalya'nın bilgilendirileceğini ve İtalyan sermayesinin birinci tercih olacağını söylemiştir[500]. Mussolini de bir Türk Merkez Bankası kurulacaksa İtalya'nın müdahale etmesinden yana olduğunu ancak herhangi bir teklif yapmadan önce bu operasyonun İtalyan maliyesine getireceği yükü ve Türk Hükümeti

[497] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 25 Temmuz 1928.
[498] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 2 Ağustos 1928.
[499] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 6 Ağustos 1928.
[500] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 2 Ağustos 1928.

tarafından verilecek garantilerin tam olarak öğrenilmesini Büyükelçilikten istemiştir[501].

Bova ile Osmanlı Bankası hakkında da konuşan Şükrü Bey, bu bankanın Türk devriminin ruhunu anlamaktan uzak bir görüntü çizdiğini ve Türkiye'deki bu yeni döneme ayak uyduramadığını ifade etmiştir. Şükrü Bey'e göre Osmanlı Bankası idarecileri bankanın 1923'ten önce sahip olduğu finansal işlevini aynen devam ettirebileceği gibi yanlış bir inanca kapılmışlardır. Kendisine birçok vaatlerde bulunmak üzere gelen Osmanlı Bankası Genel Müdürü Sorbier'e de sözlerinin kurumunun şimdiye kadar uyguladığı siyasetten çok farklı olduğunu açıkça söylediğini ve bu durumda kendisinin ve İsmet Paşa'nın negatif tutumu da göz önüne alındığında, hükümet olarak artık Merkez Bankasının kuruluş sürecinde Osmanlı Bankası gibi bir zorlukla karşı karşıya olduklarının bilincini taşıdıklarını da söylemiştir[502]. Gerçekten de Osmanlı Bankası, para basımını kontrol edecek bir kurumun teşkil edilerek faaliyet göstermesini ve hepsinden önemlisi paranın istikrara kavuşmasını arzu etmemiştir.

Büyükelçi Orsini de Hariciye Vekili Tevfik Rüştü Bey'le Merkez Bankası ile ilgili bir görüşme gerçekleştirmiştir. Tevfik Rüştü Bey, kurulacak olan bankanın muhteviyatıyla ilgili bankanın bir merkez bankasına sahip diğer ülkelerdeki bütün yetki, hak ve amaçlara sahip olacağını, Türk lirasının istikrarının sağlanmasının ise temel hedef olacağını ifade etmiştir. Öte yandan, yabancı sermaye katılımına açık olmakla birlikte olağan bankacılık garantilerinin ötesinde bir garanti verilmeyeceğini ve ayrıca yabancı yönetici veya teknik personel kabul edilmeyeceğini de Orsini'ye bildirmiştir. Orsini ise Tevfik Rüştü Bey'i Türkiye'nin bağımsızlık ruhunun ekonomi alanına da yansımasının bir göstergesi olan bu hamlesinin Avrupa finans çevrelerinin tepkisini çekebileceği ve Türk lirasının saldırıya uğrayabileceği konusunda uyarmıştır. Tevfik Rüştü Bey'in cevabı Türk Hükümeti'nin özellikle Osmanlı Bankası'nın başını çektiği Fransız bankacılık çevrelerinin bu tarz saldırılarını ön gördüğü ve yabancı spekülatörlere karşı hazırlıklı olunduğu şeklinde olmuştur. Orsini de kendi Bakanlığına ilettiği raporunda hükümetin yeni Türkiye'nin maliyesini ve bankacılık

[501] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 6 Ağustos 1928.
[502] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 2 Ağustos 1928.

yapısını Osmanlı Bankası'nın dahli olmadan düzenlenmeye kararlı olduğunu bildirmiştir[503].

Merkez Bankası'nın kuruluş sürecinde İtalya'nın politikası, İtalyan uzmanların ve sermayesinin katılımı, Türkiye'de faaliyet gösteren İtalyan bankalarından sağlanan kredilerin kullanımı ve İtalyan finansal tavsiyelerinin Türk Maliye Vekilliği tarafından uygulanmasını sağlayarak Türkiye'de iktisadi anlamda yeni ve önemli bir konum elde etmek şeklinde olmuştur[504]. Volpi'nin sunduğu raporun hemen ardından 9 Kasım 1929'da İsmet Paşa'nın TBMM'de yaptığı açıklama[505] ile bir Merkez Bankasının kurulması kararının alınması, İtalyanları bu kararın arkasında kendi etkilerinin olduğuna inandırmıştır. Bu nedenle, bankanın İtalyan teknik uzmanlarının eseri olarak ortaya çıkarılmasını önemsemiş ve bu potansiyelin zaten ithalat, ihracat ve deniz taşımacılığı alanlarında Türkiye'nin birinci partneri olan İtalya'ya mükemmel bir finansal nüfuz alanı kazandıracağını düşünmüşlerdir. Volpi misyonunun en aktif katkıyı sağladığı bu nihai hedef için İtalyanlar en büyük rakip olarak Osmanlı Bankası'nı görmüştür. Zira 1929 Dünya İktisadi Buhranının getirdiği şartlar, Osmanlı borçlarının ödenmesini güçleştirmiş ve bu durum Fransa ile Türkiye arasında anlaşmazlığa neden olmuştur. İtalyanlar bu mesele nedeniyle Türkiye'nin milliyetçi niyetlerine rağmen Fransız mali baskısına karşı kendini savunmaya muktedir olamayacağını ve Fransa'nın borçlar sorununu başka alanlarda tavizler almak için kullanacağını düşünmüştür. Öte yandan Deutsche Bank ve Osmanlı Bankası arasında imzalanan anlaşmalar vasıtasıyla bir Alman-Fransız iş birliği kurulduğu da İtalyan Büyükelçilik raporlarında geçmektedir[506]. Fakat yine de Türk Hükümeti'nin Schacht'ın raporunu hoş karşılamayarak Volpi planını benimsemesi bu süreçte İtalyanları ümitvar kılmıştır.

Türkiye ile mali iş birliğini başlatmak ve Fransız finans sistemine karşı harekete geçmek isteyen İtalyanlar, işe kredi tahsisiyle başlamıştır. İtalyan Ticaret Bankası 1 milyon sterlin tutarındaki krediyi Türk lirası karşılığı olacak şekilde Maliye

[503] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 15 Kasım 1928.
[504] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 22 Şubat 1930.
[505] **TBMM Zabıt Ceridesi,** D:3, C:13, İ:3, 9 Kasım 1929, s.17.
[506] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 28 Mart 1930.

Vekaletine 1 yıllığına tahsis etmiştir. Şükrü Bey ile İtalyan Ticaret Bankası İstanbul Şubesi Müdürü Francesco Pomi arasında dostça geçen müzakerelerde Şükrü Bey'in talebi üzerine %8 olan kredi faizi de %7,5'e düşürülmüştür[507]. Volpi'nin Türkiye'deki temasları sırasında bu konuyu haber yapan Vakit Gazetesi de İtalyan sermayesinin katılımıyla bir Merkez Bankasının kurulacağını yazmıştır. Bu durum, İtalyan Ticaret Bankası'nın çok sayıda hisseye sahip olacağı şeklinde ifade edilmiştir[508].

Bankanın kurulmasına dair karar verilmiş olmasına rağmen 1930 yılının ortasına kadar somut adımların atılması gecikmiştir. Hariciye Vekili Tevfik Rüştü Bey, 1929-1932 yılları arasında Türkiye'de görev yapan İtalyan Büyükelçi Pompeo Aloisi ile gerçekleştirdiği görüşmesinde Merkez Bankası'nın kuruluşundaki gecikmenin bankanın sermayesini oluşturma konusundaki finansman probleminden kaynaklandığını anlatmıştır. Ayrıca, bankanın kuruluşuna karşı açık bir Fransız muhalefeti bulunduğundan ve bu muhalefetin Türk finans kurumları arasında da çıkarlar gereği kendisine müttefikler bulduğundan bahsetmiştir[509].

Maliye Vekaleti ile Türk finansörler arasında bankanın iç tüzüğündeki maddeler üzerinde de bir anlaşmazlık ortaya çıkmıştır[510]. Başka devletlerin merkez bankaları üzerinde yapılan araştırmaların ardından ortaya çıkan kanun tasarısı Şükrü Bey başkanlığındaki bir komisyon tarafından ele alınmıştır. Bu tasarının komisyonun bankacı üyelerinin itirazlarına maruz kalması yeniden üzerinde çalışılması gereğini doğurmuştur. Bu gereklilik üzerine tasarıyı incelemesi için Ziraat Bankası'nın eski Genel Müdürü olan Lozan Üniversitesi'nden Profesör Leon Morf davet edilmiştir[511]. Morf'un tasarı üzerinde değiştirilmesini önerdiği maddelerde revizyon gerçekleştirilmiş ve 11 Haziran 1930 tarihinde TBMM'de onaylanarak1715 sayılı Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Kanunu adıyla yasalaşmıştır[512].

---

[507] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 8 Şubat 1930.
[508] **Vakit**, 8 Kasım 1929, s.1.
[509] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 1 Mayıs 1930.
[510] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 5 Mayıs 1930.
[511] İlhan Tekeli, Selim İlkin, **1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları,** Ankara: ODTÜ Yayınları, 1977, s. 137.
[512] **TBMM Zabıt Ceridesi,** D: 3, C: 20, İ: 3, s. 217.

Bir anonim şirket olarak kurulan bankanın sermayesi dört hisse grubuna ayrılmıştır. (A) grubu hisseler devlete, (B) grubu hisseler milli bankalara, (C) grubu hisseler yabancı bankalara ve (D) grubu hisseler ise Türk ticari kuruluşlar ile Türk uyruklu gerçek ve tüzel kişilere tahsis edilmiştir[513]. Türk Hükümeti kendi payına düşen 15 milyon lira tutarındaki (A) grubu hisselerin bedelini The American-Turkish Investment Company'den Kibrit ve Çakmak İnhisarı İşletmesi'nin devri karşılığında yıllık %6,5 faiz oranı ve 25 yıl vadeyle sağladığı 10 milyon dolar tutarındaki kredi ile temin etmiştir[514]. Bu dönemde bankanın hisseleri gazetelere ilan verilmek suretiyle vatandaşlara da arz edilmiştir[515].

Şükrü Bey 11 Ağustos 1930 günü Montreux'de Volpi ile bir görüşme daha gerçekleştirmiştir. Bu görüşmede de eski rejimden kalan bir kurum olan Osmanlı Bankası'na karşı Türkiye Cumhuriyeti'nin muhalefet ve güvensizliğini bir kez daha teyit etmiştir. Ayrıca Volpi'ye Türk Hükümeti'nin Amerika Birleşik Devletleri'nden temin ettiği 10 milyon dolarlık kredinin detaylarını da aktarmıştır[516]. Volpi, Dışişleri Bakanı Grandi'ye bu görüşme ile ilgili gönderdiği notunda Türkiye'de İtalya açısından da çok önemli olan böyle bir Merkez Bankası'nın kurulmasının Türkiye'nin finansal güçlüklerinden faydalanarak imtiyazlı girişimlerde bulunmak isteyen Fransız-İngiliz hegemonyasına da bir engel teşkil edeceğini yazmıştır[517].

3.4.3. Merkez Bankası Faaliyetlerine Başlarken Yabancı Sermayenin Rekabeti

1931 yılının Şubat ayına gelindiğinde Merkez Bankası'nın faaliyete geçmesi için oluşturulan Tesis Heyeti, ilk toplantısını Maliye Bakanı Abdülhalik Renda başkanlığında gerçekleştirmiştir. Toplantıda İş Bankası Genel Müdürü Celal Bayar, Ziraat Bankası Genel Müdürü Şükrü Ataman, Emlak Bankası Genel Müdürü Hakkı Saffet Tarı ve Osmanlı Bankası Genel Müdürü Pierre de Sorbier de Pougnadoresse de hazır bulunmuşlardır. Komitede ulusal bankalar Ziraat Bankası Genel Müdür

[513] **T.C. Resmî Gazete,** Sayı: 1533, Kanun No:1715, 30 Haziran 1930.
[514] **T.C. Resmî Gazete,** Sayı: 1533, Kanun No: 1722, 30 Haziran 1930.
[515] **Akşam,** 2 Nisan 1931, s.12.
[516] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.333, 19 Ağustos 1930.
[517] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.333, 25 Ağustos 1930.

Yardımcısı Selahattin Çam ile Sanayi ve Maadin Bankası Genel Müdürü Sadettin Serim, imtiyaz sahibi şirketler İETT Genel Müdürü Albert Hanssens ve yabancı bankalar ise İtalyan Ticaret Bankası İstanbul şubesi Genel Müdürü Francesco Pomi tarafından temsil edilmiştir. Bu ilk toplantıda kurulacak olan bankanın hisselerinin ihracı konusunu inceleyecek bir alt komisyon oluşturulmuştur. Bu alt komisyonda Sorbier, Sadettin Serim, Pomi ve Hanssens'in görev alması kararlaştırılmıştır[518]. Merkez Bankası'nın Tesis Heyetinde özellikle Alman sermayesinin adı geçmezken yabancı bankaların temsilcisi olarak Pomi'nin isminin öne çıkması İtalyanlar tarafından bir başarı olarak görülmüştür[519].

Merkez Bankası'nın sermayesine katılacak olan diğer kişi ve kuruluşların da belirlendiği bu süreç içerisinde birçok yabancı banka da sermaye katılım taahhüdünde bulunmuştur. Bazılarını sayacak olursak; Osmanlı Bankası 1 milyon lira, İtalyan Ticaret Bankası 500 bin lira, Roma Bankası 100 bin lira[520], Alman bankaları 500 bin lira[521], SSCB Ticaret Bankası ise 200 bin lira[522] sermaye taahhüdünde bulunmuştur.

Merkez Bankası'nın faaliyetlerine başlamasının arifesinde bankanın en yüksek yönetim kademesi olan İdare Meclisi'ne dahil olmak da yabancı devletler arasında bir rekabete yol açmıştır. Eğer Türk Hükümeti bu meclise bir yabancı ataması gerçekleştirecekse Sorbier'in bu tarz bir göreve getirilmesinin engellenmesi için Rus ve İtalyan Büyükelçilikleri birlikte hareket etmeye karar vermişlerdir. Rus Büyükelçi Suritz, bu konuda Pomi'yi destekleyeceklerini Aloisi'ye açıkça bildirmiştir. Rusların da desteğini alan Aloisi, Pomi'nin bu göreve getirilmesi için yakın zamanda Türk Hükümeti'nden teklif alacaklarını düşünmüştür. Hatta, Dışişleri Bakanlığı'na böyle bir teklifin mutlaka kabul edilmesi gerektiğini çünkü aksi takdirde bugüne kadar izledikleri politikaya aykırı düşeceklerini yazmıştır[523]. Merkez Bankası'nın yönetim kurulunda bulunacak yabancı yönetici üzerine yapılan Rus-İtalyan ortaklığına karşı Fransızlar da Almanlarla bir ortaklık içine girmişlerdir. Tevfik Rüştü Aras'la görüşen

[518] Tesis Heyetinin tayinine dair Başvekalet Kararnamesi; **BCA,** F: 30.18.1.2, YB: 17.8.19, 7 Şubat 1931.
[519] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 27 Şubat 1931.
[520] **Milliyet**, 2 Nisan 1931, s.1.
[521] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 4 Nisan 1931.
[522] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 2 Nisan 1931.
[523] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 17 Şubat 1931.

Suritz de Almanlar tarafından desteklenen bir Fransız yöneticinin seçilmesinin daha olası göründüğü izleniminde olduğunu Aloisi'ye bildirmiştir. Suritz bu görüşmede yeni merkez bankasının yönetiminde Türk maliye politikasını kendi amaçlarından saptırarak başka yönlere sürüklemesi muhtemel olan Osmanlı Bankası yöneticisinin bulunmasının tehlikesine karşı Aras'ı uyarmıştır. Aras'ın bu uyarısından etkilendiğini düşünen Suritz ayrıca ona bu bankanın yönetim kuruluna herhangi bir yabancı temsilci ataması yapmamalarını, bunun yerine yabancı temsilcileri oluşturulacak bir denetim komitesinde görevlendirmelerini tavsiye etmiştir. Suritz'in bu tavsiyesinin asıl nedeni birden fazla olacak denetçilerin arasında Rus ve İtalyanların da kendilerine yer bulabileceğini ummasıydı[524].

Merkez Bankası'nın yönetiminde yer alabilmek için yabancı ülkelerin birbirleriyle rekabetine karşılık Türk Hükümeti herhangi bir yabancının yönetime alınmamasına karar vermiştir. Özellikle Fransa Büyükelçisi Charles de Chambrun'un Türk Maliye Bakanlığına bu konuda yaptığı baskıya karşı direnç gösterilmiştir. Zira Fransa bu konuda borçlar meselesinde müzakerelerin kolaylaştırılmasını "havuç" olarak kullanmıştır[525]. Yönetim kuruluna herhangi bir yabancı yönetici atamayan Türk Hükümeti, denetleme görevini ifa edecek olan Murakıplar Komisyonu'na ise sadece bir tane yabancı denetçi atamıştır. Yönetim kurulu konusunda hayal kırıklığına uğrayan Fransızların bir nebze tatmin edilebilmesi adına bu kişi Osmanlı Bankası Ankara şubesi Genel Müdürü Sorbier olmuştur[526]. 3 Ekim 1931 tarihinde resmen faaliyetlerine başlayan Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasının ilk Genel Müdürü ise Selahattin Çam olmuştur[527].

Özetle, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'nın kuruluş süreci, İtalya için hem iktisadi nüfuz kazanma hem de uluslararası alanda güç dengelerini etkileme fırsatı olarak görülmüştür. İtalyanlar, özellikle Volpi'nin raporu ve sunduğu öneriler aracılığıyla bu sürecin şekillenmesinde aktif rol almayı hedeflemiş, Türk ekonomisinin istikrarını destekleme bahanesiyle kendi mali çıkarlarını da gözetmiştir. Osmanlı

[524] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 23 Şubat 1931.
[525] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 2 Nisan 1931.
[526] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.336, 2 Haziran 1931.
[527] Güven Delice," Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası: 85 Yıllık Bir Geçmişin İzlerinden Tarihe Kayıt Düşmek", **Ekonomi İşletme Siyaset ve Uluslararası İlişkiler Dergisi**, Cilt 1, No:2, 2015, s.27.

Bankası gibi güçlü rakiplere rağmen, İtalyan Ticaret Bankası'nın sermaye katkıları ve Francesco Pomi gibi isimlerin sürece dahil edilmesi, İtalya'nın bu projede önemli bir paydaş haline gelmesini sağlamıştır. Ancak Türk Hükümeti'nin ulusal bağımsızlık konusundaki hassasiyeti, İtalya'nın Merkez Bankasının yönetiminde daha geniş bir rol üstlenme hedefini sınırlamıştır.

3.5. Ekonomik Krizin Türkiye'de Faaliyet Gösteren İtalyan Bankaları Üzerindeki Etkisi

Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde faaliyet gösteren yabancı bankalar, o dönemdeki istikrarsızlıklardan kaynaklanan para sorunlarından faydalanma, yabancı yatırımları finanse etme veya Osmanlı gayrimüslimlerine hizmet götürme amacını öncelikli olarak benimsemiştir. Yabancı bankalar, Osmanlı topraklarında sermaye artışına katkı sağlamak için değil, kendi ülke vatandaşlarının yatırımlarını teşvik etmek gayesiyle faaliyet göstermişlerdir. Kısa vadede aşırı kâr elde etme amacı güden yabancı bankalar, Osmanlı'nın ekonomik yapısına çok az katkı sağlamış ve toplanan ulusal tasarrufların çok küçük bir kısmını ülke sınırları içinde yatırım yaparak değerlendirmişlerdir. Bu durum, ulusal bir bankacılık sisteminin kurulmasının kesin bir gereklilik olduğunu apaçık ortaya koymuştur. Cumhuriyetin ilanıyla birlikte ulusal bankacılık dönemi başlamış ve hızla yabancı bankaların sayısında azalma yaşanmıştır. Osmanlı döneminde faaliyete başlayan veya Türkiye'de şube açan 38 yabancı bankadan 13'ü, cumhuriyet ilan edildikten sonra da faaliyetlerine devam etmiştir. Bu bankaların listesi merkez ülkeleri ile birlikte Tablo 3.1'de verilmiştir. 1923 yılı itibariyle Türkiye'de 35 banka bulunmakta iken bunların 22'si yerli sermaye ile kurulmuş bankalardı. Yerli bankaların sayısı, yabancı bankalardan daha fazla olmasına rağmen, birçoğu sadece tek şubeyle sınırlıydı ve kredi ihtiyaçlarını karşılayabilecek büyüklükte değillerdi. Kredi piyasasının kontrolü, finansal güçleri itibariyle daha büyük olan yabancı bankaların elindeydi. Merkez Bankası

operasyonları dahi hala Osmanlı Bankası gibi yabancı sermayeli bir banka tarafından yürütülmekteydi[528].

Tablo 3.1: Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Faaliyetlerine Başlayıp Türkiye'de Cumhuriyet İlan Edildikten Sonra da Faaliyetlerine Devam Eden Yabancı Bankalar

BANKA	TÜRKİYE'DE FAALİYETE GEÇTİĞİ YIL	MERKEZ
Osmanlı Bankası	1863	İstanbul
Selanik Bankası	1888	İstanbul
Crédit Lyonnais	1875	Paris
Deutsche Orient Bank	1909	Berlin
Deutsche Bank	1909	Berlin
Banco Di Roma	1911	Roma
Banca Commerciale Italiana	1919	Milano
Bank Marmaros Blank	1919	Bükreş
Hollantse Bank Uni. N. V.	1921	Amsterdam
Amerikan Express Company Inc.	1922	New York
Banque Française Des Pays Orient	1922	Paris
Commercial Bank of the Near East	1922	Londra
Ionian Bank Ltd.	1922	Londra

Kaynak: Öztin Akgüç, **Cumhuriyet Dönemi'nde Bankacılık Alanındaki Gelişmeler**, Ankara: Türkiye Bankalar Birliği, 1975, s. 21.

Cumhuriyet ilan edildiği tarihte İngiliz ve Fransız sermayesi Türkiye'deki yabancı bankalar arasında ağırlıklı bir durumdaydı. Özellikle 19. yüzyılın sonlarına doğru, İngiltere ve Fransa'nın Osmanlı toprakları üzerinde artan etkisi, Almanya ile birlikte bu ülkelerin yatırım ve finansal etkilerinin de diğer ülkelere kıyasla daha fazla olmasına zemin hazırlamıştır. Türkiye'deki yabancı yatırımlar yine ekseriyetle kamu maliyesi, inşaat, ulaşım ve iletişim gibi alanlar üzerine yoğunlaşmıştır. Yabancı sermayenin %54'lük kısmı kamu maliyesine yönelmiştir. İkinci en büyük pay ise %23 ile inşaat ve ulaşım sektörlerine ait olmuştur. Özellikle demiryolları, köprüler ve limanlar gibi altyapı projeleri yabancı yatırımcıların ilgisini çekmiştir. Bankacılık alanında gerçekleştirilen yabancı yatırımların oranı ise 1928 yılı itibariyle %7,2'de kalmıştır. Söz konusu istatistikler Tablo 3.2 ve Tablo 3.3'te verilmiştir.

[528] Tuncay Artun, **İşlev, Gelişim, Özellikleri ve Sorunlarıyla Türkiye'de Bankacılık**, İstanbul: Tekin Yayınevi, 1983, s.28.

Tablo 3.2: 1928 Yılında Ülkelere Göre Türkiye'deki Yabancı Sermaye Yatırımlarının Oransal Dağılımı

Ülke	Oran (%)
Fransa	46,5
İngiltere	16,3
Belçika	6
İtalya	4,5
Almanya	23,0
İsviçre	0,4
ABD	2,8
Diğer ülkeler	0,5

Kaynak: Öztin Akgüç, **Cumhuriyet Dönemi'nde Bankacılık Alanındaki Gelişmeler**, Ankara: Türkiye Bankalar Birliği, 1975, s.67.

Tablo 3.3: 1928 Yılında Türkiye'deki Yabancı Sermaye Yatırımlarının Sektörel Dağılımı

Sektör	Oran (%)
Kamu maliyesi	54
Ticaret	3
Bankacılık	7,2
Sanayi	5
İnşaat, Ulaşım ve İletişim	23
Sigortacılık	4
Diğer sektörler	3,8

Kaynak: Öztin Akgüç, **Cumhuriyet Dönemi'nde Bankacılık Alanındaki Gelişmeler**, Ankara: Türkiye Bankalar Birliği, 1975, s.67.

Tablo 3.4: 1924-1929 Yılları Arasında Türkiye'de Faaliyete Başlayan Yabancı Bankalar

BANKA	FAALİYETE BAŞLADIĞI YIL	MERKEZ ÜLKE
Banque Belge Pour L'Etranger	1924	Belçika
Banque Chrisoveloni	1924	Romanya
Banque Général Pour Le Commerce Etrangers	1925	Fransa
S.S.C.İ Ticareti Hariciye Bankası	1925	S.S.C.B.
İtalyan Şark Bankası	1925	İtalya
Banque Franco Asiatique	1929	Fransa

Kaynak: Öztin Akgüç, "Türkiye'de Yabancı Bankalar", **Muhasebe ve Finansman Dergisi**, No: 36, 2007, s. 11.

Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye'nin dışa açık bir pazar özelliği taşıması, milli gelirin içerisinde dış ticaretin önemli bir yer tutması ve gümrük vergileriyle yerli sanayinin korunması konusundaki zorluklar ülkedeki yabancı bankaların sayısının artmasına sebep olmuştur. 1924 ile 1929 tarihleri arasında 6 yeni yabancı banka Türkiye'de şube açarak iş yapmaya başlamıştır. Bu bankalar Türkiye'de faaliyete geçtikleri yıl ve merkez ülkeleri ile birlikte Tablo 3.4'te verilmiştir. Merkezi Milano'da bulunan İtalyan Şark Bankası'nın da (Banco Italo-Orientale) Türkiye'de faaliyet göstermesine 1925 yılı itibariyle Türk Ticaret Genel Müdürlüğü tarafından onay verilmiştir. Türkiye'deki faaliyetlerine 1911 yılında başlayan Roma Bankası ve 1919 yılında başlayan İtalyan Ticaret Bankası'nın ardından üçüncü İtalyan bankası olan İtalyan Şark Bankası'nın kuruluş amacı bütün Levant Bölgesi'nde ithalat, ihracat ve ticari mümessillik faaliyetleri yürütmek olarak açıklanmıştır. Selim Dana ve Hasan Tahsin Beyler de bankanın İstanbul şubesinde bu faaliyetleri yürütmek için yetkili temsilciler olarak görevlendirilmişlerdir. Bu banka özellikle İtalyan küçük işletmelerinin belli kalemlerinin ithalat ve ihracatında desteklenmesine yönelik olarak kurulmuştur. Özellikle İtalya'nın Doğu Akdeniz'deki ticari faaliyetlerinin finansmanına katkıda bulunmuştur. Türkiye'deki inşaat ve altyapı projelerini finanse etmeye yardımcı olan birkaç İtalyan şirketi için de kredi sağlamıştır[529]. İtalyan Şark Bankası 1930 yılında ise ihtiyaç listesine dahil olmayan kambiyo işlemi gerçekleştirmesinden ötürü 15 gün boyunca borsadan men cezası almıştır[530].

Birinci Dünya Savaşı'nın ardından Türkiye üzerine tasarlanan büyük iktisadi nüfuz projeleri 1923 itibariyle daha rasyonel bir zemine oturmak zorunda kalmıştır. Büyük İtalyan bankaları da bu bağlamda stratejilerini değiştirmiştir. Özellikle Roma Bankası içerisine girdiği kriz nedeniyle büyük yurtdışı projelerine katılabilme potansiyelini yitirmiştir. Bölgedeki en önemli faal İtalyan bankası olan İtalyan Ticaret Bankası ise devlet stratejilerinden gittikçe uzaklaşan bir modele geçiş yapmıştır. Bu dönemde İtalyan Ticaret Bankası daha büyük finansal pazarlarla entegrasyona odaklanmıştır[531]. İtalya'nın içinde bulunduğu mali sıkıntılar ise bankaların sermaye

[529] **ASDMAE-AC (1924-1926),** C.4, 4 Şubat 1925.
[530] **Hakimiyet-i Milliye**, 17 Şubat 1930, s. 1.
[531] Di Quirico, **Le banche italiane all'estero, 1900-1950: espansione bancaria all'estero e integrazione finanziaria internazionale nell'Italia degli anni tra le due guerre**, 2000, s. 94.

desteği olmadan herhangi bir iktisadi nüfuz projesinin gerçekleştirilemeyeceğini göstermiştir. Dahası, Türkiye Cumhuriyeti de geçmişin iktisadi bağımlılıklarından kurtulmak üzere milli endüstri kollarının geliştirilmesine yönelik bir dizi program başlatmıştır. Temel noktalardan bir diğeri ise yerli burjuvazinin oluşturulmasına yönelik politikaların üretilmesi olmuştur. Bu paradigma değişikliğini iktisadi ve ticari nüfuzu daha da zorlaştıran 1929'daki gümrük tarifelerinin yükseltilmesi izlemiştir. Bu gelişmeler İtalyan bankalarını devletin izlediği iktisadi nüfuz projelerindense dünya genelinde büyük bankaların izlediği stratejilere bağlı kalmak suretiyle uluslararası bankacılık ağlarına katılmaya sevk etmiştir[532].

Tablo 3.5: 1922-1938 Roma Bankası'nın Türkiye şubelerindeki mevduat istatistikleri (İtalyan lireti)

Yıl	İstanbul Şubesi	İzmir Şubesi	Toplam
1922	14.206.719	9.550.498	23.757.217
1923	16.354.831	10.589.424	26.944.255
1924	18.848.541	13.872.132	32.720.673
1925	16.823.928	726.356	17.550.284
1926	19.109.760	667.981	19.777.741
1927	21.186.854	1.135.582	22.322.436
1928	23.655.326	1.071.023	24.726.349
1929	22.934.416	1.141.372	24.075.788
1930	17.902.805	607.518	18.510.323
1931	14.776.426	143.955	14.920.381
1932	11.980.114	659.809	12.639.923
1933	12.441.009	1.654.633	14.095.642
1934	10.513.079	2.452.312	12.965.391'
1935	7.814.729	1.840.431	9.655.160
1936	8.887.447	1.808.598	10.696.045
1937	18.774.391	3.165.304	21.939.695
1938	23.609.158	6.965.183	30.574.341

Kaynak: Roberto di Quirico, **Le banche italiane all'estero, 1900-1950: espansione bancaria all'estero e integrazione finanziaria internazionale nell'Italia degli anni tra le due guerre**, Floransa: EPAP 2000, s.56.

Türkiye'de cumhuriyetin ilan edilmesi ile yabancı finans kuruluşları için bir belirsizlik ortamının doğduğu bu dönemde İstanbul ve İzmir'deki iki şubesiyle

[532] **A.e.,** s.94.

Türkiye'de faaliyet göstermekte olan Roma Bankası, İtalyan sermayesi için fırsatları değerlendirebilmek adına İtalyan diplomatik temsilcilikleriyle koordineli olarak çalışmalarını yürütmüştür. Ancak Tablo 3.5'te görüldüğü üzere bankanın şubelerine ait mevduatlar bu dönemde yıllar içerisinde erimiştir. Bu sonuçlar değerlendirilerek söylenebilir ki, söz konusu yurtdışı genişlemesi Türkiye özelinde Roma Bankası için faydalı sonuçlar doğurmamıştır.

Roma Bankası'nın içinde bulunduğu kriz ve şubelerinin zarar etmesi nedeniyle İstanbul şubesinin İtalyan Ticaret Bankası'na devredilmesi düşünülmüştür. Fakat, İtalyan Ticaret Bankası idarecilerinden Roma Bankası'nın İzmir'deki şubesinin de devri yoluyla Türkiye'den tamamen çekilmesi şartıyla İstanbul şubesinin devralınabileceği cevabı alınmıştır. Bu şekilde İtalyan Ticaret Bankası, Türkiye'deki tek aktif İtalyan bankası olarak kalacaktı. Roma Bankası idarecilerinin edilen zarardan ötürü Türkiye'den çekilmeyi uygun görmelerine rağmen İtalyan Ticaret Bankası ile sürdürülen şube devri müzakereleri bir sonuca ulaşmamıştır[533].

1929 yılında ortaya çıkan ve bütün dünyayı etkileyen ekonomik buhran, Türkiye'nin dış ticaretini de olumsuz etkilemiştir. Cumhuriyet'in ilk yıllarında, dış ve iç ekonomik politikalar açısından oldukça liberal bir yaklaşım benimseyen Türkiye, 1929 ekonomik bunalımının ardından kalkınma için devletçilik ilkesini benimsemiştir[534]. Bu doğrultuda, Türkiye'de 1930'dan sonraki dönemde ekonomi politikalarında revizyona gidilmiş ve döviz kısıtlamaları devreye sokulmuştur. İthal ikame politikasının benimsenmesiyle birlikte bu politika, 1980'e kadar olan dönemde Türkiye'nin sanayileşmesinin temel özelliği haline gelmiş ve Türk ekonomisinin dışa kapalı bir yapı sergilemesine sebep olmuştur. Benzer şekilde, bankacılık sektörü de bu süreçte dışa kapalı bir yapıda gelişimini sürdürmüştür. 1930 yılında kurulan Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası, 1933 yılında kurulan Şekerbank ve Halk Bankası, 1935 yılında kurulan Etibank, 1937 yılında kurulan Denizbank ve 1946 yılında kurulan Türkiye Emlak Kredi Bankası'nın açılmasının ardından yabancı sermayeli bankaların da etkinlikleri azalmaya başlamıştır. 1929 Buhranı ile gelen iktisadi bunalımın dış

[533] **A.e.**, s. 329.
[534] Şevket Pamuk, "Turkey's Response To The Great Depression in Comparative Perspective, 1929-1939", **EUI Working Paper**, RSC No. 2000/21, 2000, s. 10.

ticaret üzerine olumsuz etkileri, kambiyo kontrolleri, Türk Parasının Kıymetini Koruma Mevzuatı, Beş Yıllık Sınai Kalkınma Planları, kamu iktisadi teşebbüsleri aracılığı ile ekonomik kalkınma denemesi ve izlenen iktisat politikasındaki temel değişiklikler, bankacılık sistemini ve yapısını da etkilemiştir[535]. Yapılan düzenlemeler, yabancı bankaların faaliyetlerini kısıtlamış ve 9 banka Türkiye'deki operasyonlarını sona erdirmiştir. 1929-1933 yıllarında şube düzeyinde faaliyetini durduran bankalar Tablo 3.6'da verilmiştir. Buna göre söz konusu zaman dilimi içerisinde İngiltere merkezli Ionian Bank, Romanya merkezli Bank Marmaros Blank, Belçika merkezli Banque Belge Pour L'Etranger, İtalyan Şark Bankası, ABD merkezli American Express bankaları ile birlikte dört Fransız bankası Credit Lyonnais, Banque Général Pour Le Commerce Etranges, Banque Franco Asiatique ve Banque Française Des Pays Orient Türkiye'de mevcut şube düzeyindeki faaliyetlerini durdurma kararı almıştır[536].

Ulusal banka sayısı 1932 yılında 44'e çıkmış, 18 olan yabancı banka sayısı 10'a düşmüştür. Toplam olarak ifade edildiğinde 1923'te 36 olan banka sayısı 1933 yılında 57 olmuştur[537]. Dikkate değer bir gelişme olarak 1929 yılını takip eden 50 yıl boyunca Türkiye'de yeni bir yabancı banka kurulmamış ve herhangi bir yabancı banka Türkiye'de yeni bir şube açarak faaliyete geçmemiştir[538]. İtalyan basınında yapılan bazı yorumlarda ise, Türkiye'de yabancı bankaların faaliyetlerinin kısıtlanmasına yönelik düzenlemelerin nedenlerinden biri olarak Türk idarecilerinin Türk bankalarında hissedar olarak yer alması da gösterilmiştir[539].

[535] Akgüç, **a.g.m**., s. 11.

[536] Oğuzhan Altay, **Türk Bankacılık Sistemi**, İzmir: Ege Üniversitesi Yayınları, 2006, s 58.

[537] **A.e**., s. 58.

[538] Akgüç, **a.g.m**., s. 11.

[539] "Il Corriere di Puglia" isimli İtalyan gazetesinde yayınlanan "Türkiye'de Yabancılara Karşı Düşmanlık" başlıklı makalenin Fransızca tercümesi; **TDA**, 541/44223-210220-4, 25 Ekim 1926.

Tablo 3.6: 1929-1933 yılları arasında Türkiye'de şube düzeyindeki faaliyetlerini durduran yabancı bankalar

BANKALAR	MERKEZ	FAALİYETE BAŞLADIĞI YIL	FAALİYETİN DURDUĞU YIL
Ionian Bank	İngiltere	1922	1929
Bank Marmaros Blank	Romanya	1919	1929
Banque Belge Pour L'Etranger	Belçika	1924	1929
İtalyan Şark Bankası	İtalya	1925	1931
Credit Lyonnais	Fransa	1875	1933
Banque Général Pour Le Commerce Etranges	Fransa	1924	1933
Banque Franco Asiatique	Fransa	1928	1933
Banque Française Des Pays Orient	Fransa	1922	1933
American Express Company Inc.	ABD	1922	1933

Kaynak: Oğuzhan Altay, **Türk Bankacılık Sistemi**, İzmir: Ege Üniversitesi Yayınları, 2006, s 58.

İtalya'nın Ekim 1935'te Habeşistan'ı işgal etmesi ve karşılığında gelen İtalyan ekonomisini hedef alan uluslararası yaptırımlar İtalyan bankalarını ve yurtdışı iştiraklerini de olumsuz yönde etkilemiştir. İkinci Dünya Savaşı'nın öncesinde Haziran-Eylül 1935 döneminde İtalyan bankalarının Türkiye'deki operasyonlarında 19 milyon 200 bin İtalyan lireti mevduat küçülmesi ve 11 milyon 500 bin İtalyan lireti kredi daralması gerçekleşmiştir. Bu dönemde İtalyan Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu, İtalyan bankalarının Türkiye şubelerine toplam 3 milyon 600 bin liret sübvansiyon sağlamıştır. Genel olarak özellikle Roma Bankası bu dönemde zor bir durum içine düşmüştür. Bankanın döviz likiditesi taahhütlerinin ancak %17'sini karşılayacak bir seviyeye gerilemiştir. Aynı dönemde İtalyan Ticaret Bankası'nın likiditesi ise taahhütlerinin %39'unu karşılamaktaydı. Ancak bu noktada İtalyan hükümeti devreye girmiş, taahhütler düşürülmüş ve sübvansiyonlarla likidite artırılmıştır. Türkiye özelinde 1 Ağustos-31 Aralık 1935 arası dönemde, Roma Bankası ve İtalyan Ticaret Bankası'nın toplam kredi taahhütleri 91 milyon liretten 64 milyon lirete düşürülürken, likidite ise 27 milyon liretten 44 milyon lirete yükseltilmiştir. Son tahlilde, yaptırımlar karşısında İtalyan bankalarının genel

politikası hayatta kalabilmeye yönelik olurken, belirtildiği üzere Roma Bankası söz konusu yaptırımlardan en çok etkilenen İtalyan bankası olmuştur. Bankanın Türkiye'deki mevduatları yaptırımlar öncesinde 37 milyon 833 bin İtalyan liretine kadar yükselmişken yaptırımlar sonrası dönemde 24 milyon 100 bin lirete kadar düşmüştür. Genel toplamda ise yaptırımlar sonrası Roma Bankası'nın mevduatları 247 milyon liretten 83 milyon lirete gerilemiştir. Yaptırımlar döneminde İtalyan Ticaret Bankası'nın İstanbul şubesi de taahhütlerini 53 milyon liretten 32 milyon 700 bin lirete düşürmüştür[540]. Bütün bu verilerle birlikte 1930'lu yıllar, 20'lerin başındaki banka finansmanları ile büyük çapta bir nüfuz kurma potansiyelinin artık mümkün olmadığını açıkça göstermiştir. Etiyopya'nın işgali ile de İtalya artık Afrika'da bir sömürge genişlemesi idealini ortaya koymuştur. Bu kapsamda, Roma Bankası da faaliyetlerini bu bölgeye doğru yoğunlaştırmaya başlamıştır. Yaptırımların sona ermesinden sonra Türkiye'deki şubelerin durumları da normale dönmüştür. Ancak, Türkiye'deki mevzuat gereği kârlarını yurtdışına çıkaramayan İtalyan bankalarının marjları yine de çok büyümemiştir. Sonrasında ise, İkinci Dünya Savaşı öncesi oluşan siyasi belirsizlik ortamı dolayısıyla da yine ciddi zararlara uğramışlardır. 1937 yılı itibariyle Roma Bankası'nın Türkiye şubelerindeki toplam aktifi 16,3 milyon Türk lirası olarak kaydedilmiştir[541]. Bankanın Malta, Filistin, Irak, Suriye ve Türkiye'deki şubelerinin toplam mevduatı ise 20 Ağustos 1938 ile 20 Eylül 1939 tarihleri arasında 339 milyon liretten 123 milyon lirete düşmüştür[542].

[540] Di Quirico, **Le banche italiane all'estero, 1900-1950: espansione bancaria all'estero e integrazione finanziaria internazionale nell'Italia degli anni tra le due guerre**, 2000, s. 208.
[541] **Son Posta**, 31 Mart 1938, s.11.
[542] **A.e.,** s. 262.

3.6. Türkiye ve İtalya Arasındaki Ticaret Antlaşmaları

3.6.1. Türkiye-İtalya Ticaret Mukavelesi ve Kliring İtilafı (4 Nisan 1934)

1929 yılında gümrük politikalarında serbestlik kazanan Türkiye, içlerinde Almanya ve Fransa'nın da bulunduğu bazı ülkelerle çeşitli ticaret anlaşmaları imzalayarak ikili gümrük rejimlerine düzenleme getirmiştir. 6 Ağustos 1929 itibariyle de İtalya'ya en fazla kayırılan ülke statüsü verilen bir modus vivendi imzalanmıştır[543]. Bununla birlikte, 23 Kasım 1927'de iki ülke arasındaki ticaretin geliştirilmesi adına çalışmakta olan tüccar ve ticaret memurlarının seyahatlerinin kolaylaştırılması adına bir mukavele yapılmıştır. Hariciye Vekili Tevfik Rüştü Bey ile Büyükelçi Orsini arasında imzalanan bu mukaveleye göre, yetkili makamlardan verilecek salahiyet belgeleriyle seyahatlerini gerçekleştirecek olan memur ve tüccarlara kolaylık gösterilmesi ve yanlarında numune olarak getirdikleri emtiadan da herhangi bir gümrük vergisi alınmaması kararlaştırılmıştır[544]. Söz konusu sözleşmeleri takip eden süreçte, daha kapsamlı bir ticaret antlaşması imzalanması üzerine gerçekleştirilen müzakerelerden ise bir sonuç alınamamıştır. İtalya'nın Türkiye'nin bu yöndeki taleplerine karşılık vermemesi üzerine Türk Hükümeti 19 Ekim 1933 tarihinde mevcut modusu feshettiğini ve tarafların serbest olduğunu duyurmuştur. Öte yandan, Türkiye'nin İtalya'ya yüksek miktarda gerçekleştirdiği arpa, tütün ve hayvan ihracatı da artırılan gümrük vergileri nedeniyle bu dönemde sekteye uğramıştır. Dahası, İtalyan Hükümeti Trieste'ye gelen Türk mallarını üçüncü ülkelere satmak suretiyle kazanç elde etmekteydi. Yani bu mallara transit muamelesi yapmayı reddederek sanki son destinasyon olarak İtalya'da kalmış muamelesi yapmaktaydı[545].

Dönemin korumacı tedbirleri ve devletçi politikaları getiren ruhuyla birlikte belirli emtiaya kotalar getirilmesi ve ülkelerarası anlaşmalarla ticarette takas yoluna gidilmesi olağan hale gelmiştir. Türkiye'nin talebi üzerine Türkiye ile İtalya arasında

[543] Türk Hariciye Vekaleti Ticari İşler Müdüriyetinden Gümrükler Umum Müdürlüğüne akdedilen modus vivendi ile ilgili gönderilen yazı; **TDA,** 541/44184-209611-15, 5 Ağustos 1929.
[544] Türkiye ve İtalya arasında imzalanan ticaret mukavelesi; **TDA,** 541/44124-209009-3, 5 Ekim 1930.
[545] **Milliyet,** 19 Ekim 1933, s.1.

da 4 Nisan 1934 tarihinde bir Ticaret Mukavelesi ve Kliring İtilafı imzalanmıştır[546]. Tam bir sene evvelinden müzakerelerine başlanan[547] bu mukavele İtalya adına Büyükelçi Vincenzo Lojacono ve Türkiye adına Dışişleri Bakanlığı Umumi Kâtibi Numan Menemencioğlu tarafından Ankara'da akdedilmiştir[548]. Bu mukaveleyle de taraflar birbirleriyle olan ithalat ve ihracatlarında en ayrıcalıklı muameleye tabi tuttukları ülkeden daha ziyade bir gümrük vergisi almamayı karşılıklı olarak taahhüt etmişlerdir. İtalyan Hükümeti, Trieste'den başka ülkelere gönderilen Türk mallarının transit hakkını bu antlaşmayla tanımıştır. Öte yandan, Türk ve İtalyan bandıralı gemiler birbirlerinin sularına ve limanlarına girip çıktıklarında uygulanacak olan vergi, resim ya da tazminatın tarafların kendi milli gemilerine tatbik ettiği muamelenin aynı ya da muadili olması kararlaştırılmıştır. Diğer bir husus ise, Türkiye ve İtalya karşılıklı ticaretlerinde birbirlerine ödemelerini Türk lirası ve İtalyan lireti üzerinden yapılmasını taahhüt etmişlerdir. Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası ve İtalyan Milli Döviz Enstitüsü (Istituto Nazionale Per i Cambi con l'Estero – INCE) bu operasyonlarda imzacı devletler tarafından yetkili kılınmıştır[549]. 9 ay süreyle geçerli olacağı belirtilen bu mukavele sonradan çok defa karşılıklı olarak uzatılmıştır[550].

Bu antlaşmanın ardından iki ülke arasında mal ile ödeme yapılabilmesinin kabulüne binaen yukarıda adı geçen İtalyan Milli Döviz Enstitüsü'nün Türk serbest piyasasından 5 bin ton buğday satın alarak ihraç etmesi Türk Hükümeti'nce kabul edilmiştir[551].

[546] 4 Nisan 1934 tarihli itilafın kabulüne dair Başvekalet Kararnamesi; **BCA,** F: 30.18.1.2, YB: 44.22.17, 12 Nisan 1934.
[547] **Cumhuriyet,** 14 Mart 1933, s.1.
[548] **Vakit,** 5 Nisan 1934, s.1.
[549] **T.C. Resmî Gazete,** Sayı: 2725, Kanun No: 2498, 12 Haziran 1934.
[550] Kliring İtilafının uzatılmasına dair Başvekalet Kararnamesi; **BCA,** F: 30.18.1.2, YB: 51.4.10, 17 Ocak 1935.
[551] İtalyan Milli Döviz Enstitüsü tarafından serbest piyasadan buğday alınarak ihraç edilmesinin onayına dair Başvekalet Kararnamesi; **BCA,** F: 30.18.1.2, YB: 71.5.7, 23 Ocak 1937.

3.6.2. Türkiye-İtalya Ticaret ve Seyrisefain Antlaşması (29 Aralık 1936)

Türkiye ve İtalya arasında 29 Aralık 1936 tarihinde ise Ticaret ve Seyrisefain Antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşma, Türkiye'yi temsilen Roma Büyükelçisi Hüseyin Ragıp Baydur ve İtalya'yı temsilen Dışişleri Bakanı Galeazzo Ciano tarafından Roma'da akdedilmiştir. Evvelki antlaşmaların kural ve kaidelerini tekrar eden bu antlaşmanın imzalanmasına gümrük tarife ve kontenjanlarındaki güncellemelerden dolayı gerek görülmüştür. Ayrıca müzakereler neticesinde Türkiye'nin İtalya'ya olan borçlarının mal cinsinden ödenmesi konusunda da anlaşılmıştır[552]. Aynı zamanda bu antlaşma ile iki devlet arasındaki deniz hukukunun da sınırları çizilmiştir[553]. Antlaşmanın 1 Ocak 1937 tarihinde yürürlüğe girmesi kararlaştırılmıştır. Geçerlilik süresi ise 18 ay olarak belirlenmiştir. Sürenin bitimine 3 ay kala taraflardan biri fesih edilmesini talep etmezse antlaşmanın geçerliliğinin 1 sene daha otomatik olarak uzatılmasına hükmedilmiştir[554].

Söz konusu antlaşma ile gümrük tarife ve kontenjanları belirlenen ürünlere İtalyan müstemlekesi statüsünde bulunan On İki Ada ve Rodos'tan ithal edilen ürünler dahil edilmemiştir[555]. Eylül 1937'de ise Türkiye'den İtalya'ya ihraç edilen deri, yumurta, pamuk ve palamut gibi ürünler için Türk tarafından gelen talep doğrultusunda kontenjanlar artırılmıştır[556]. Tarife kontenjanı, bir ülkenin belirli bir ürün için ithalatı kontrol etmek amacıyla belirli bir dönemde belirlediği miktar sınırlamasıdır. Bu sınırlama, ithal edilebilecek ürün miktarını ve belirli bir dönemde bu ürünün ithalatının ne kadarının yapılacağını belirler. 1930'lu yılların korumacı iktisadi politikaları çerçevesinde ülkeler arasında kontenjan uygulaması yaygın bir uygulama olarak karşımıza çıkmaktadır. Tablo 3.7'de Türkiye'den İtalya'ya ihraç edilecek malların yıllık kontenjanları gösterilmiştir. Buna göre İtalyanlar arpa, yulaf

---

[552] Hariciye Vekili Tevfik Rüştü Aras'tan İktisat Vekili Celal Bayar'a gönderilen yazı; **TDA**, 541/44134-209764-40, 17 Aralık 1936.
[553] **T.C. Resmî Gazete,** Sayı: 3639, Kanun No: 3246, 24 Haziran 1937.
[554] Antlaşmaya dair Türk Hariciye Vekaletinden Maliye Vekaletine gönderilen yazı; **TDA**, 541/44135-209767-7, 9 Ocak 1937.
[555] Antlaşmaya dair Türk Hariciye Vekaletinden Maliye Vekaletine gönderilen yazı**; TDA**, 541/44188-209723-15, 24 Ocak 1938.
[556] Türk Hariciye Vekaletinden Başvekalete gönderilen yazı; **TDA**, 541/44193-209727-10, 24 Eylül 1937.

ve kuru sebzeler gibi tarım ürünlerine daha yüksek kontenjanlar tanırken yün, deri gibi tekstil hammaddesi olarak kullanılan ürünlerin ithalatı konusunda daha korumacı davranmışlardır[557].

Tablo 3.7: 29 Aralık 1936 Tarihli Antlaşmayla İtalya'ya İhraç Edilecek Türk Mallarına Verilen Yıllık Kontenjan

Emtia	**Yıllık Kontenjan (100 İtalyan Lireti)**
Mısır	3.500
Ayıklanmamış hububat	2.500
Kuru sebze	10.000
Kuru üzüm	1.000
Kuru meyveler	1.250
Yağ çıkarılan tohumlar	2.000
Balık yağı	500
Zeytinyağı	7.000
Ham pamuk	7.000
Kirli veya yıkanmış yapağı	1.500
Yün döküntüleri ve yünlü paçavralar	650
İpek döküntüleri ve ipekli paçavralar	650
Kromit yahut krom cevheri	1.000
Kitre	300
Afyon	2.500
Debagata elverişli olmayan ve boyayıcı maddeler	1.000
Kürk yapmaya elverişli olmayan ham deriler	4.000
Yulaf	7.500
Kepek	5.000
Kümes hayvanları yumurtası	6.000
Taze balık	6.000
Melas	300
Arpa	13.000

Kaynak: **İstanbul Sanayi ve Ticaret Odası Mecmuası**, No:2, Şubat 1937, s.52.

3.6.3. Türkiye ve İtalya Arasında Ticaret ve Tediye Antlaşması (15 Ekim 1938)

15 Ekim 1938 tarihinde Türkiye ile İtalya arasında dış ticaretin tanzimi maksadıyla uzun müzakerelerin ardından bir ticaret ve ödemeler antlaşması imzalanmıştır. Antlaşma Türkiye Cumhuriyeti adına Dışişleri Bakanlığı Umumi

[557] **İstanbul Sanayi ve Ticaret Odası Mecmuası**, No:2, Şubat 1937, s.52.

Kâtibi Numan Menemencioğlu ile İktisat Bakanlığı Türkofis Başkanı Dr. Burhan Zanos ve İtalya adına Büyükelçi Ottavio de Peppo tarafından akdedilmiştir[558]. Antlaşmanın 30 Haziran 1940'a kadar geçerli olacağı açıklanmıştır[559]. 29 Aralık 1936 Ticaret ve Seyrisefain Antlaşmasının mütemmim cüzünü teşkil etmek üzere imzalanan bu antlaşma 12 Temmuz 1939 tarihinde Resmî Gazetede yayınlanmak suretiyle kanunlaşmıştır[560]. Bu antlaşma imza edilmeden 1 ay evvel uzman heyetler arasında görüşmeler İstanbul'da Tophane Köşkü'nde başlatılmıştır[561]. Bu müzakereleri Türkiye namına yürütmesi için Numan Menemencioğlu başkanlığında oluşturulan heyet içerisinde Dışişleri Bakanlığı İktisat Dairesi Umum Müdürü Celal Abacıoğlu, İktisat Bakanlığı Türkofis Başkanı Burhan Zihni Zanos, Murahhas ve Dışişleri Bakanlığı Şube Müdürlerinden Fatin Zorlu, Cevdet Dülger, İktisat Bakanlığından Zeki Zeybekoğlu, Fazlı Afal ve Cumhuriyet Merkez Bankası İstanbul Şubesi Müdür Yardımcılarından Nazif Anal ve Afif Tektaş hazır bulunmuştur[562]. İtalya adına ise müzakereleri Ticaret Genel Müdürü Manlio Masi, Başkonsolos Antonio Arrivabene, Tarım Bakanlığı Müsteşarı Pietro Roych ve Gümrükler Genel Müdürü Saverio Gurreri yürütmüştür[563].

Bu antlaşmayla birlikte, ilan edilen Türk Umumi İthalat Rejimi Kararnamesine göre İtalya menşeli emtianın kontenjan hadleri belirlenmiştir. Mukabil olarak Türkiye menşeli emtianın da İtalya'ya ihracının kontenjan hadleri belirlenmiştir. Her iki ülkede de bu iki ülkenin arasındaki ticareti ve ödemeleri kontrol edecek birer komisyon kurulması ve bu komisyonların sürekli temas halinde olmaları kararlaştırılmıştır. Antlaşmanın geçerlilik tarihi 30 Haziran 1940'a kadar olacak şekilde belirlenmiştir. Bu tarihten 3 ay evvel taraflardan biri feshi yönünde bir ihbarda bulunmadığı takdirde antlaşmanın kendiliğinden uzatılması kararlaştırılmıştır. Öte yandan yine bu antlaşmada da iki ülke arasındaki ödemeler ahkamı da kayıt altına alınmıştır[564]. Buna

[558] **Cumhuriyet,** 16 Ekim 1938, s.1.
[559] **Son Posta**, 16 Ekim 1938, s. 11.
[560] **T.C. Resmî Gazete,** Sayı: 4256, Kanun No: 3675, 12 Temmuz 1939.
[561] **Son Posta**, 13 Eylül 1938, s. 4.
[562] Türk-İtalyan ticaret müzakereleri için teşkil edilen heyetin onanmasına dair Başvekalet Kararnamesi; **BCA,** F: 30.18.1.2, YB: 84.88.5, 1 Ekim 1938.
[563] İtalyan Dışişleri Bakanlığından Roma'daki Türk Büyükelçiliğine gönderilen yazı; **TDA**, 541/44193-209732-6, 7 Eylül 1938.
[564] **T.C. Resmî Gazete,** Sayı: 4256, Kanun No: 3675, 12 Temmuz 1939.

göre, iki ülke arasındaki ticaretin yerel para birimleriyle yapılması ve Türkiye'de Cumhuriyet Merkez Bankası, İtalya'da Milli Döviz Enstitüsü eliyle ödemelerin gerçekleştirilmesi karara bağlanmıştır. İki ülkenin parasının arasındaki döviz kuru da yine bu iki kurumun anlaşmasıyla kararlaştırılacaktı. Türkiye'nin İtalyan kontrolünde bulunan Libya ve On İki Ada ile olan ticaretinde ise yalnızca sığla yağı, zeytin küspesi, üzüm, fasulye, mercimek ve nohut gibi ürünler söz konusu antlaşmanın hükümlerine bağlı olarak düzenlenecekti[565].

Yukarıda bahsi geçen komisyonlar arası toplantıları gerçekleştirmek üzere daha sonradan Roma Büyükelçisi Hüseyin Ragıp Baydur başkanlığında bir heyet kurulmuştur. Bu heyette de Ticaret Bakanlığı Dış Ticaret Dairesi Başkan Yardımcısı Cemal Ziya Ardal, Dışişleri Bakanlığı İktisat ve Ticaret Dairesi Umum Müdür Yardımcısı Kemal Nijat Kavur, Ticaret Bakanlığı Bölüm Şeflerinden Zeki Zeybekoğlu, Cumhuriyet Merkez Bankası İzmir Şubesi Müdür Nafiz İnan, Roma Ticaret Ataşesi Fuat İnal, Maliye Bakanlığından Merkez Kambiyo Müdürü Bülent Osman görevlendirilmiştir[566].

Tablo 3.8'de görüleceği üzere bu anlaşmada da yine arpa, buğday ve zeytinyağı gibi Türk tarım ürünlerine daha yüksek ithalat kotaları verilmiştir. Sanayi hammaddeleri ve kimyasal ürünlerin kontenjanları ise tarım ürünlerine kıyasla daha düşük olarak tanınmıştır.

[565] Türkiye ve İtalya arasında imzalanan Ticaret ve Tediye Antlaşması'nın Fransızca orijinal metni; **TDA**, 541/44193-209732-22, 15 Ekim 1938.
[566] Komisyon üyelerinin atanmasına dair Başvekalet Kararnamesi; **BCA,** F: 30.18.1.2, YB: 89.121.2, 6 Ocak 1940.

Tablo 3.8: 15 Ekim 1938 Tarihli Antlaşmayla İtalya'ya İhraç Edilecek Türk Mallarına Verilen Yıllık Kota

Emtia	**Yıllık Kota (1000 İtalyan lireti)**
Kümes hayvanatı yumurtası	900
Taze balık	8.000
Havyar ve hazırlanmış diğer balık yumurtaları	250
Buğday	25.000
Çavdar	2.000
Arpa	13.000
Tohumlar (tayin edilmiş)	3.000
Kuru sebzeler	10.000
Kuru üzüm	1.500
Keçi boynuzu	500
Ham yaprak tütün	5.000
Yağ çıkarılabilen tohumlar	3.500
Balık yağı	2.000
Zeytinyağı	10.000
Balmumu	150
Ham pamuk	60.000
Pamuk döküntüleri	1.000
Kirli yahut yıkanmış yapağı ve tiftik yünü	15.000
Yapağı döküntü ve kırıntısı, hayvan yele kılları	1.000
Kıl	1.000
Halı	500
İpek kozası	2.000
İpek sakatları	1.000
Kromit ve krom cevheri	15.0000
Manganez cevheri	500
Kurşun cevheri	3.500
Antimon cevheri	1.500
Zımpara	1.000
Maden kömürü	6.000
Ham amyant	1.000
Boynuzlar, ham kemikler	500
Kitre zamkı	500
Tıbbi nebatlar	100
Afyon	3.000
Debagatta kullanılan maddeler	1.500
Ham deriler	10.000
Yulaf	5.000
Kepek	2.500
Tuzlu balıklar	500
Paçavralar	1.250

Kaynak: **İstanbul Sanayi ve Ticaret Odası Mecmuası**, No:10, Ekim 1939, s.345.

3.7. 1930-1939 Yılları Arasında Türkiye ve İtalya'nın Dış Ticaret İstatistikleri

1 Ekim 1929 tarihinden itibaren Türkiye için Lozan Antlaşması'nın getirdiği kısıtlamalar ortadan kalkmış ve gümrükler üzerinde kontrol sağlanabilmiştir. İlan edilen yeni gümrük tarifesinde bütün tarım makine, araç ve gereçlerine gümrük vergisi muafiyeti getirilmiştir. Ulaştırma araçları ile Türkiye'de üretimi olmayan sanayi maddeleri için alınan gümrük vergisi 1916 tarifesinden düşük seviyelere getirilmiştir. Fakat 1929 yılı itibariyle iplik, kumaş, şeker, un ve diğer gıda maddeleri, deri ve ağaç ürünleri ile çimento gibi Türkiye'de üretiminin geliştirilmesi hedeflenen yerli sanayi maddelerinin ithalatına yerli üretimin korunabilmesi amacıyla yüksek vergi oranları belirlenmiştir[567].

1920'li yıllarda 1930 sonrasına kıyasla daha liberal bir iktisadi model benimsenmiş olmakla birlikte yerli üretimin teşvik edilmesi amacıyla çeşitli vergi muafiyetleri ve özel teşebbüse ucuz sermaye girdisi sağlanması gibi politikalar da uygulanmıştır. Fakat bu dönemde uygulanan liberal modelden arzu edilen verim alınamamış ve dahası 1929 yılıyla gelen Büyük Buhranın da etkisiyle yeni uygulamaların arayışı içine girilmiştir. Türkiye'de henüz bir girişimci sınıfın bulunmaması, dünyanın içerisine girmiş olduğu ekonomik kriz ve tam bir iktisadi serbestiyet için gerekli altyapının oluşmaması gibi etkenler 1930 sonrasında Türk Hükümeti'ni daha devletçi bir iktisadi model izlemeye sevk etmiştir[568].

Başlangıçta iç iktisadi dengelere müdahalenin olmadığı fakat dış ticarete sıkı önlemler getirilen bir yol izlenmiştir. 1929 Dünya Ekonomik Buhranının sonucu olarak bütün dünyada olduğu gibi Türkiye'de de korumacı tedbirlere gidilmiştir. Korumacı politikaların gereği olarak Türkiye'de 1931 yılından itibaren ithalat kotaları getirilmiş ve ihracat denetleme kanunları çıkarılmıştır[569].

Bu dönemde Türk lirasının da değerindeki düşüş dış ticaret üzerindeki kontrol mekanizmasının kuvvetlendirilmesini gerektirmiştir. Bu amaçla 1930 yılında gümrük vergileri %25 artırılmıştır. Bu şekilde yerli sanayi korunmak istenmiştir. 1930-1938

---

[567] Tezel, **a.g.e.,** s.162.
[568] Korkut Boratav, **100 Soruda Türkiye'de Devletçilik**, İstanbul: Gerçek Yayınevi, 1974, s.11.
[569] Korkut Boratav, **Türkiye'de Devletçilik,** s.67.

yılları Türkiye'de devletçiliğin dış ticaret üzerinde de etkili olduğu bir dönem olmuştur. 1933-38 yılları için Birinci Beş Yıllık Sanayi Programı uygulamaya konulmuştur. Bu program ile devlet yatırımları artırılmıştır. Programın dış finansmanı ise Sovyetler Birliği'nden temin edilmiştir[570]. 1938 yılında Birinci Beş Yıllık Sanayi Kalkınma Programı sona ermiştir. Bu programın sona ermesinin ardından İkinci Beş Yıllık Sanayi Kalkınma Programı da oluşturulmuş fakat İkinci Dünya Savaşı'nın başlaması bu programın rafa kaldırılmasına neden olmuştur. Bunun yerine Türk Hükümeti savaş şartlarına yönelik olarak bir İktisadi Savunma Planı yürürlüğe koymuştur[571]. Bu dönemde dış ticaret üzerinde artırılan kontrolle birlikte ithalatta da büyük bir daralma gerçekleşmiştir. Aynı şekilde ihracat da daralmış fakat ithalattaki daralmanın büyüklüğü dış ticarette fazla verilmesini sağlamıştır.

Tablo 3.9: Türkiye'nin İthalat-İhracat İstatistikleri (1930-1938)

Yıllar	İthalat (Bin dolar)	İhracat (Bin dolar)	Denge (Milyon dolar)
1930	69.540	71.380	1,8
1931	59.935	60.226	0,3
1932	40.718	47.972	7,3
1933	45.091	58.065	13,0
1934	68.761	73.007	4,2
1935	70.635	76.232	5,6
1936	73.619	93.670	20,1
1937	90.540	109.225	18,7
1938	118.899	115.019	-3,9

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), **İstatistiki Göstergeler 1923-2013**, Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, 2014, s. 437.

[570] Manisalı, **a.g.m,** s.103.
[571] İrfan Kalaycı, "Atatürk'ün Kalkınma Modeli (AKM): Günümüz Sanayisi için Kazanımlar", **Maliye Dergisi,** No:156, 2009, s.168.

Tablo 3.9'da da görüldüğü üzere bu dönemde dış ticaret dengesinde fazla verilmeye başlanmıştır. Zira tüketim ürünleri ithalatı düşürülmüştür. Dış ticaret dengesinin artıya geçtiği bu dönemde Türkiye için daha da pozitif bir görünümün elde edilebileceği düşünülmekteydi ancak Lozan Antlaşması'nın getirdiği kısıtlamalardan kurtulan Türkiye bu kez de 1929 yılıyla birlikte Dünya İktisadi Buhranının getirdiği olumsuz koşullarla mücadele etmek zorunda kalmıştır[572].

1929 itibariyle yürürlüğe konan ekonomi siyaseti neticesinde 1930'dan 1937'ye kadar olan süre zarfında Türkiye'nin dış ticaret dengesi sürekli fazla vermiştir. 1930 yılında ihracat bir önceki yıla göre %4,6 azalmış fakat öte yandan ithalat da %43,7 oranında düşürülmüştür. 1934 yılına bakacak olursak ihracat bir önceki yıla kıyasla %25,7 artarken, aynı yıl ithalat bir önceki yıla göre %52,5 artmıştır. İthalattaki bu önemli yükselişe rağmen 1934 yılı dış ticaret dengesi yine de fazla vermiştir. 1930-1937 yılları Türkiye'nin ihracatının ithalatından fazla olduğu yıllar olarak kayıtlara geçmiştir. 1936 yılında 20 milyon dolardan fazla olan dış ticaret fazlası, 1937 yılında yaklaşık 19 milyon dolar olarak bir gerileme göstermiş ve 1938 yılındaki ithalat artışının ihracat artışını geçmesiyle yine dış ticaret dengesi eksiye düşmüştür.

1931 yılında çıkarılan bir kanunla Türkiye'de hükümete ithalat kısıtlamaları getirebilme yetkisi tanınmıştır. Buna göre, çeşitli emtia üzerinde kotalar oluşturulmuştur. Tarım ve sanayi makineleri ile tıp malzemeleri ve ilaçlar bu kota uygulamalarının dışında tutulmuştur. Mamul gıda, alkollü içecekler, parfüm, elbise, ayakkabı ve deri gibi bazı tüketim ürünlerinin ithaline ise tamamen yasak getirilmiştir. Çimento gibi yerli üretimi gelişmekte olan maddelerin ithalatı ise kotalara bağlanmıştır[573].

1930'lu yıllarda Türkiye'de uygulanan sanayileşme politikası çerçevesinde dış ticaret politikasının da buna uyumlu bir hale getirilmesi amaçlanmıştır. 1933 yılına kadar olan zaman diliminde ithal mallarda %44'e varan fiyat düşüşleri görülmesi nedeniyle Birinci Beş Yıllık Kalkınma Programı çerçevesinde 1933 yılı itibariyle başta

[572] Tekeli, İlkin, **a.g.e.**, s.78.
[573] Tezel, **a.g.e.**, s.167.

deri ve kumaş olmak üzere tekstil ürünlerinin ithalatına yüksek gümrük vergileri getirilmiştir[574].

1933 yılından itibaren içlerinde İtalya da olmak üzere Türkiye çeşitli ülkelerle karşılıklı gümrük hükümlerinin belirlendiği ticaret antlaşmaları imzalamıştır. Çoğunlukla kliring sisteminin benimsendiği bu antlaşmalarla birlikte Türkiye bu dönemde ithal ikamesine dayanan sanayileşme planına uyumlu bir dış ticaret politikası uygulamaya koymuştur[575]. Bütün dünyayı sarsan ekonomik krizin getirdiği koşulların devletleri daha fazla iktisadi korumacılığa ittiği bu dönemde Türkiye ve İtalya arasındaki ticaret rakamları da 1923-1930 dönemine kıyasla yarı yarıya düşmüştür.

Tablo 3.10: Türkiye'nin İtalya ile Dış Ticaret İstatistikleri (1930-1938) (Bin dolar)

Yıllar	İthalat	İhracat	Denge
1930	9.610	15.087	5.477
1931	8.730	14.552	5.822
1932	5.244	7.747	2.503
1933	5.157	7.830	2.673
1934	5.859	8.166	2.307
1935	4.508	7.549	3.041
1936	1.612	3.455	1.843
1937	4.817	5.752	935
1938	5.650	11.556	5.906

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), **İstatistiki Göstergeler 1923-2013**, Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, 2014, s. 457-465.

1930'larda Türkiye'nin ithalatında görülen düşüş, Türkiye ekonomisini korumak için alınan 1873 sayılı Ticaret Mukavelesi ve Modus Vivendi Akdetmeyen Devletlerden Türkiye'ye Yapılacak İthalatı Kısıtlayan Kanun, kota uygulamaları ve tüm bunları kapsayan ithal ikameci sanayi stratejisinin etkilerine bağlanmıştır. İthalatla birlikte ihracattaki negatif seyir de 1935 yılına dek sürmüş, bu dönemde

[574] Yalın Alpay, Emre Alkin, **Olaylarla Türkiye Ekonomisi: Yirminci Yüzyıl Türkiye Ekonomi Tarihi,** İstanbul: Hümanist Kitap, 2017, s.48.
[575] Nesrin Yıldırım, **Atatürk'ün İktisadi Egemenlik İlkesinin Kalkınma Politikaları**, Ankara: Platin Yayınları, 2006, s.114.

krizden etkilenen diğer ülkeler gibi Türkiye de yeni kliring anlaşmaları ve kota sistemleri vasıtasıyla dış ticaretteki bu olumsuz durumu düzeltmeye çalışmıştır[576].

Türkiye'nin İtalya ile olan ticareti de dönemin korumacı politikaları neticesinde düşüş göstermiştir. Özellikle 1932 yılında Türkiye'nin İtalya'ya olan ihracatı dramatik bir şekilde düşmüştür. Türkiye'nin İtalya'ya başat ihraç kalemleri olan buğday, tahıl ve yün gibi ürünler için İtalya'da gümrük vergilerinin yükseltilmesi bu düşüşte etkili olmuştur. 16 Ağustos 1931 tarihinde Türkiye'nin bir numaralı ihraç kalemi olan buğday üzerine uygulanan gümrük vergisi %20 oranında yükseltilmiştir[577]. 1930'lu yıllar 1934'te imzalanan Kliring Antlaşması'ndan sonra İtalya'nın Türkiye'nin birinci ticari partneri olma özelliğini yitirdiği ve bu anlamda Almanya'nın öne çıktığı bir zaman dilimi olmuştur. Türkiye'nin ihracatının İtalya'dan Almanya'ya doğru kaymasında elbette Alman Nazi iktidarının uygulamaya koyduğu proaktif hammadde ithalatı politikası da etkili olmuştur. Öte yandan Türkiye'nin ithalat kotası uygulamadığı makineler ve aksesuarları, motorlar, mutfak eşyaları, el aletleri, gaz, elektrik ve su sayaçları, cam, teknik alet ve cihazlar, cerrahi aletler, ortopedik cihazlar ve tıbbi sabunlar gibi ürünler açısından da ana tedarikçi olan Almanya Türk pazarında öne çıkmıştır[578]. Zira Almanya söz konusu ürünler açısından üretici olarak bu dönemde İtalya'nın önüne geçmiş ve İtalya'nın da ana tedarikçisi haline gelmiştir[579].

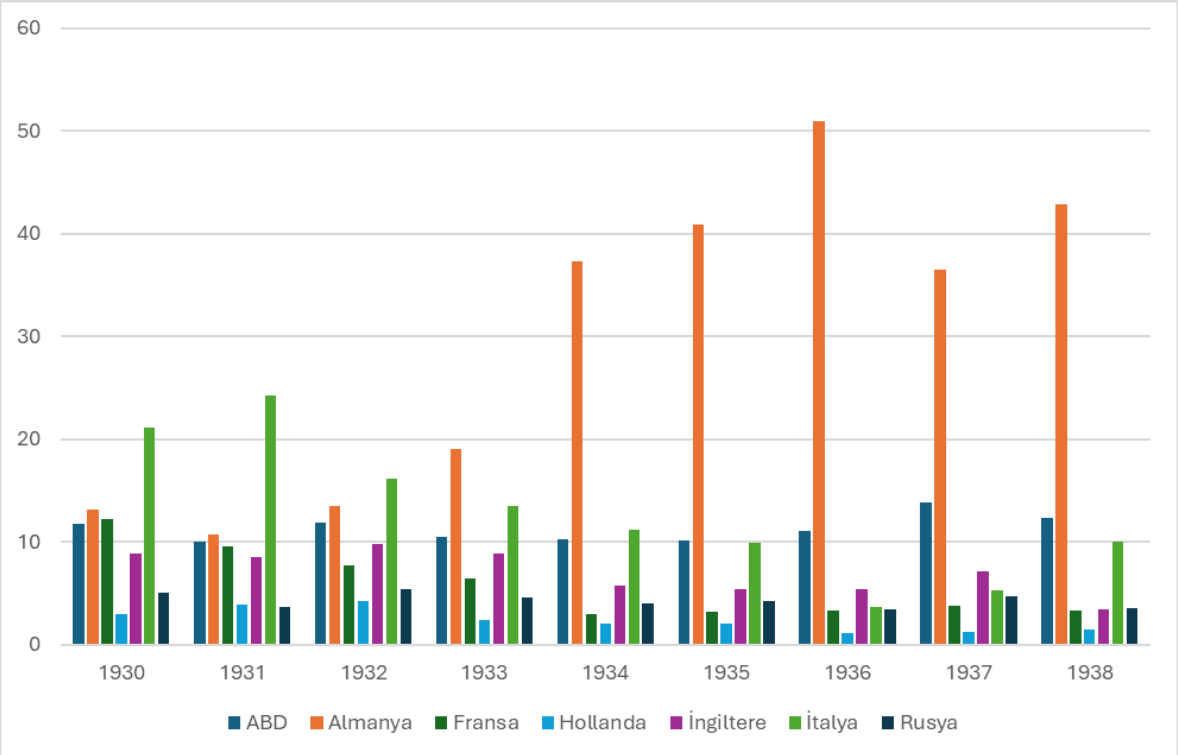
[576] Gülten Kazgan, **Türkiye Ekonomisinde Krizler, (1929-2009)**, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi, Yayınları, 2012, s. 35.
[577] Carl T. Schmidt, "The Italian Battle of Wheat", **Journal of Farm Economics**, Cilt:18, Sayı:4, Kasım 1936, s.648
[578] İtalyan Doğu Ticaret Odası tarafından yayınlanan 9 Haziran 1932 tarihli bültende "Türkiye ile Ticaretimiz" başlığıyla yer alan makalenin Fransızca tercümesi; **TDA**, 541/44156-209367-9, 16 Haziran 1932.
[579] Zamagni**, a.g.e**., s. 270.

Tablo 3.11: Seçili ülkelerin Türkiye'nin toplam ihracatındaki payı (1930-1938) (%)

Yıllar	ABD	Almanya	Fransa	Hollanda	İngiltere	İtalya	Rusya	Suriye	Yunanistan
1930	11,8	13,1	12,2	3,0	8,9	21,1	5,1	3,5	7,5
1931	10,0	10,7	9,6	3,9	8,5	24,2	3,7	3,6	7,9
1932	11,9	13,5	7,7	4,2	9,8	16,1	5,4	4,0	5,0
1933	10,5	19,0	6,4	2,4	8,9	13,5	4,6	4,8	3,4
1934	10,3	37,3	3,0	2,0	5,7	11,2	4,0	3,2	3,7
1935	10,1	40,9	3,2	2,1	5,4	9,9	4,3	1,7	2,2
1936	11,1	51,0	3,3	1,1	5,4	3,7	3,4	1,4	1,7
1937	13,9	36,5	3,8	1,2	7,1	5,3	4,7	1,6	1,4
1938	12,3	42,9	3,3	1,5	3,4	10,0	3,5	0,8	2,0

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), **İstatistiki Göstergeler 1923-2013**, Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, 2014, s.453.

Şekil 3.1: Seçili ülkelerin Türkiye'nin toplam ihracatındaki payı (1930-1938) (%)



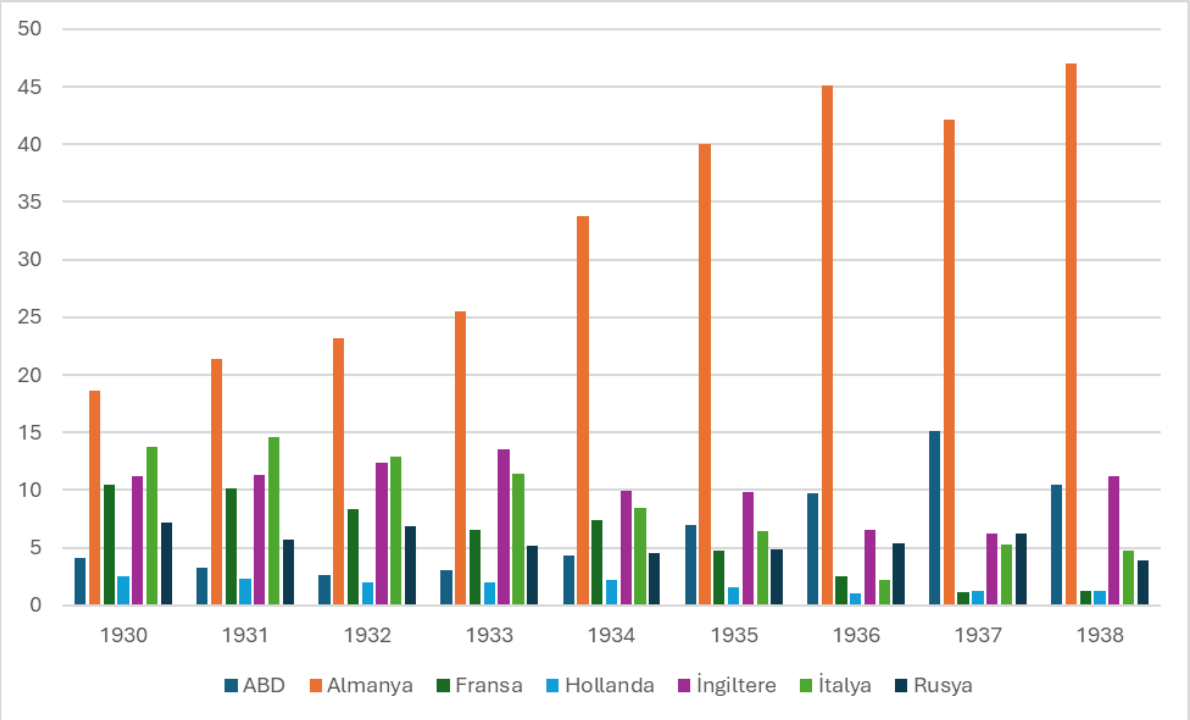
Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), **İstatistiki Göstergeler 1923-2013**, Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, 2014, s.453.

Tablo 3.12: Seçili ülkelerin Türkiye'nin toplam ithalatındaki payı (1930-1938) (%)

Yıllar	ABD	Almanya	Fransa	Hollanda	İngiltere	İtalya	Rusya	Suriye	Yunanistan
1930	4,1	18,6	10,5	2,5	11,2	13,8	7,2	1,3	0,3
1931	3,3	21,4	10,1	2,3	11,3	14,6	5,7	1,0	0,2
1932	2,6	23,2	8,4	2,0	12,4	12,9	6,9	1,5	0,3
1933	3,1	25,5	6,6	2,0	13,5	11,4	5,2	0,9	0,8
1934	4,3	33,8	7,4	2,2	9,9	8,5	4,5	0,6	0,7
1935	7,0	40,0	4,7	1,6	9,8	6,4	4,9	0,6	0,7
1936	9,7	45,1	2,5	1,0	6,6	2,2	5,4	0,6	0,6
1937	15,1	42,2	1,1	1,2	6,2	5,3	6,2	0,7	0,5
1938	10,5	47,0	1,3	1,2	11,2	4,8	3,9	0,4	0,5

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), **İstatistiki Göstergeler 1923-2013**, Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, 2014, s. 461.

Şekil 3.2: Seçili ülkelerin Türkiye'nin toplam ithalatındaki payı (1930-1938) (%)



Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), **İstatistiki Göstergeler 1923-2013**, Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, 2014, s. 461.

Tablo 3.13: İtalya'nın Yıllara Göre İthalat ve İhracat İstatistikleri (1930-1938) (Bin avro)

Yıllar	İthalat	İhracat	Denge
1930	8.959	6.259	-2.700
1931	6.013	5.273	-740
1932	4.270	3.518	-752
1933	3.838	3.094	-744
1934	3.964	2.698	-1.266
1935	4.023	2.705	-1.318
1936	3.119	2.862	-257
1937	7.201	5.394	-1.807
1938	5.822	5.421	-501

Kaynak: **L'Italia in 150 anni : sommario di statistiche storiche,1861-2010,** Roma: ISTAT, 2011.

15 Kasım 1935 tarihinde İtalya'nın Etiyopya'yı işgali sonrasında, Türkiye bütün ticari önemine rağmen Milletler Cemiyeti'nin belirli emtianın İtalya'ya satışını yasaklayan yaptırım kararlarını uygulamayı kabul etmiştir[580]. Bu elbette ki istatistiklere de yansımış ve İtalya'nın Türkiye'nin ihracatındaki payı %3,7'ye kadar düşmüştür. Fakat buna karşılık olarak 1934'te %37,3 olan Almanya'nın payı, 1938'de %42,9'a kadar yükselmiştir. Almanya'nın Türkiye'nin ithalatındaki payı da 1930'ların başından itibaren dikkat çekici bir şekilde artmıştır. 1930 yılında %18,6 olan Almanya'nın payı, 1938 yılında %47'ye kadar yükselmiştir. Almanya'nın yanı sıra, ABD'nin payı da 1930'ların sonlarına doğru artmıştır. Özellikle 1937'de %15,1 ve 1938'de %10,5'lik bir paya ulaşmıştır. Söz konusu istatistikler Tablo 3.11 ve Tablo 3.12'de verilmiştir.

1930 sonrası dönemde İtalya'da da ticaret dengesindeki açık kapanmaya başlamıştır. Bütçe açığı nedeniyle çeşitli önlemler alınmış ve hatta 1930 yılında devlet memurlarının maaşlarından %12,5'lik bir kesinti yapıldığı kaydedilmiştir[581]. Öte yandan işsizlik oranlarında ciddi artış meydana gelmiştir. Buna göre, 1930 yılında 466 bin olan işsiz sayısı 1933'te 1 milyon 229 bine kadar yükselmiştir[582]. İtalya'da da bu dönemde korumacı önlemler alınmaya başlanmış ve 1931 Eylül ayından itibaren

[580] Milletler Cemiyeti'nin İtalya ile ilgili yaptırım kararlarının tatbikine dair 15 Kasım 1935 tarihli Başvekalet Kararnamesi; **BCA**, F: 30.18.1.2, YB: 59.85.19, 15 Kasım 1935.
[581] **Vakit**, 8 Aralık 1930, s.4.
[582] Gaetano Salvemini, "Italian Unemployment Statistics", **Social Research**, New York: The John Hopkins University, Cilt:1, No:3, Ağustos 1934, s. 343.

gümrük vergileri %15 artırılmıştır. 1934 yılında ise Türkiye ile birlikte Bulgaristan, Romanya ve Almanya da İtalya ile kliring antlaşmaları imzalamışlardır[583]. Etiyopya'daki savaşa gizliden gizliye hazırlanmakta olan İtalya, uluslararası ticarete yönelik bir dizi önlem aracını da devreye sokmuştur. 16 Şubat 1935'te ithalat hükümetin iznine bağlanmıştır. Mayıs 1935'te ise Uluslararası Ticareti ve Para Birimini Denetleme Ofisi kurulmuştur. Bu birim yedi ay sonra bir teşkilata Kasım 1937'de ise bakanlığa dönüştürülmüştür. Mussolini bu bakanlığa Felice Guarneri'yi atamıştır[584]. Mussolini'nin en güvendiği teknokratlardan olan Guarneri daha sonra İkinci Dünya Savaşı sonuna kadar Roma Bankası'nın başkanlığını da yürütmüştür[585].

Tablo 3.14: Seçili Ülkelerin İtalya'nın İthalatındaki Payı (1928-1938) (%)

Ülke	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Avusturya	2,1	2,2	2,3	2,5	2,3	2,4	2,5	3,5	6,2	4,5
Belçika	2,7	2,4	2,1	2	2,7	3	3,0	2,7	1,8	1,4
Çekoslovakya	1,4	1,2	1,4	1,6	1,5	1,2	1,3	1,3	0,8	2,0
Fransa	9,4	9,5	8,6	7,1	5,8	5,6	5,7	6	2,1	3,5
Almanya	10	12,5	12,6	13,2	13,4	14,9	15,8	18,3	26,4	18,6
İngiltere ve İrlanda	8,2	9,6	9,6	9,4	9,0	9,8	9,2	7,3	0,9	4,0
Yugoslavya	2,4	2,9	4,0	3,5	2,9	2,5	2,6	2,4	1,1	1,8
Hollanda	1,3	1	1,0	1,2	1,6	1,6	1,8	1,8	0,8	0,9
Polonya	0,5	0,4	0,6	0,9	1	0,8	1,2	1,5	1,3	2,1
Romanya	1,8	0,9	2,9	2,8	2,8	2,1	1,6	3,1	3,7	2,8
İspanya	1,1	1	1,6	2,9	1,4	1,1	1,3	1,4	0,7	0,9
İsveç	0,5	0,7	0,7	1,0	0,9	1,3	1,3	1,3	1,3	1,2
İsviçre	2,5	2,6	3,1	3,4	3,8	3,6	3,8	3,2	3,9	3,0
Türkiye	0,4	0,3	0,5	0,6	0,6	0,2	0,9	1,1	0,9	0,7
Macaristan	0,5	0,8	1,7	1,3	0,9	1,0	1,3	2	3,7	2,9
S.S.C.B.	0,8	1,6	3,1	4,8	3,7	3	2,9	2,4	2,6	0,7
A.B.D.	18,7	16,7	14,6	11,4	15	15,0	12,5	11,3	14,8	11,0

Kaynak: Antonio Fossati, "Il Commercio Estero Italiano dal 1928 al 1938." **Rivista Internazionale Di Scienze Sociali,** Cilt: 10, No: 4, 1939, s.658.

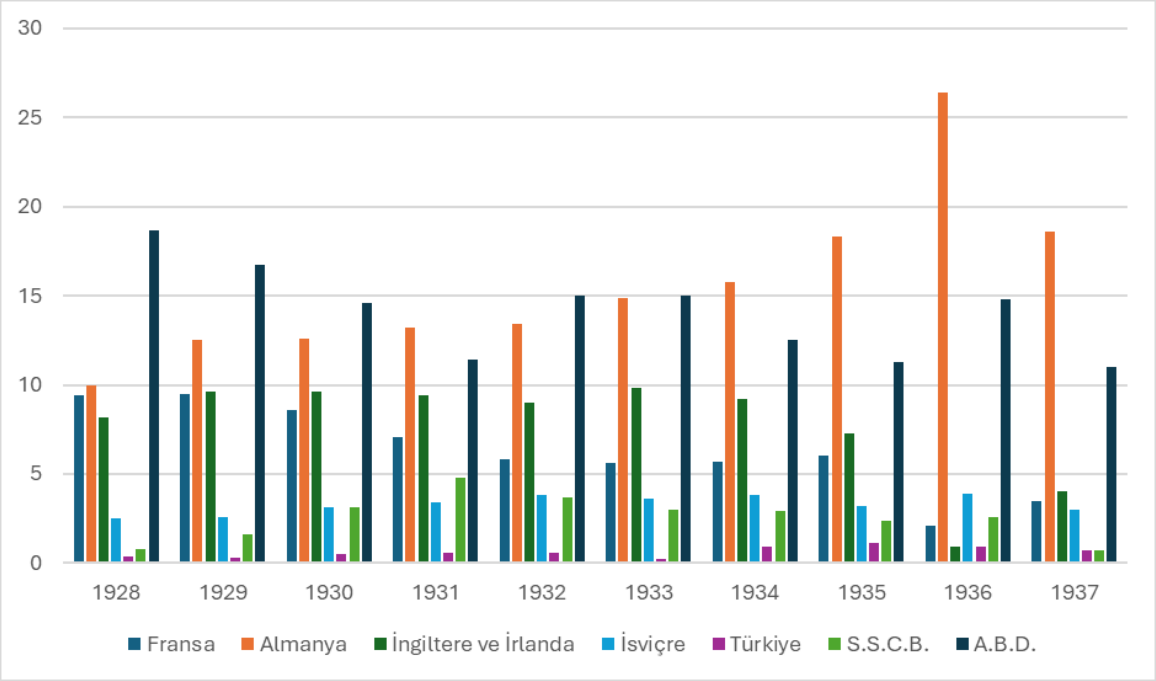
[583] Zamagni**, a.g.e**., s.269.
[584] Alessio Gagliardi, "Il Ministero per gli Scambi e Valute e la Politica Autarchica del Fascismo", **Studi Storici**, Cilt: 46, No: 4, 2005, s. 1034.
[585] Piero Barucci, Simone Misiani, Manuela Mosca, **La Cultura Economica tra le Due Guerre,** Milano: Franco Angeli, 2015, s. 131.

1931 yılı itibariyle İtalya'da genel olarak hammadde ithalatı yükselirken doğal yün bu maddelerin arasında başı çekmiştir. Yünle birlikte bir sülfit mineral olan pirit ve demir cevheri ithalatı da 1930'larda İtalya'da düzenli bir şekilde artmıştır. İkinci Dünya Savaşı'nın da ayak seslerinin duyulmaya başlandığı bu yıllarda hurda demirin de ithalatında artış izlenmiştir. Savaş yaklaştıkça İtalya'nın ham kauçuk, selüloz, demir ve çelik ithalatı da artış göstermiştir. İhracat tarafında ise 1930'lu yıllarda İtalya'nın motorlu taşıt ve yedek parça ihracatında düşüş yaşanmıştır[586].

İtalya'nın bu dönemde baş etmek zorunda kaldığı en büyük problem Etiyopya'nın işgalinden sonra Milletler Cemiyeti'nin 18 Kasım 1935 itibariyle uygulamaya koyduğu yaptırımlar olmuştur. Bu yaptırımlar doğrultusunda İtalya'ya bütün finansal kredilerin reddi, ithalat kontenjanları uygulanması ve her türlü savaş malzemesinin satışının yasaklanması gibi kararlar alınmıştır[587]. Bütün ülkeler bu yaptırımlara katılmamış olsa da 1936'nın ilk yarısı İtalya için zor geçmiştir. İthalat üçte bir oranında azalırken ihracat ise %7 düşmüştür. Bu dönemde İtalya'nın dış ticareti Almanya'ya doğru kaymıştır. 1936-1938 yıllarında ithalatın %27'si ve 1940 itibariyle ise %40'ı bu ülkeden gelmiştir. Almanya'dan yapılan ithalatın bu denli artışına rağmen İtalya aynı şekilde bu ülkeye olan ihracatını artıramamıştır. Ancak Almanya yine de İtalya'nın hem ihracatında hem de ithalatında 30'lu yıllarda birinci sırada yer almıştır[588].

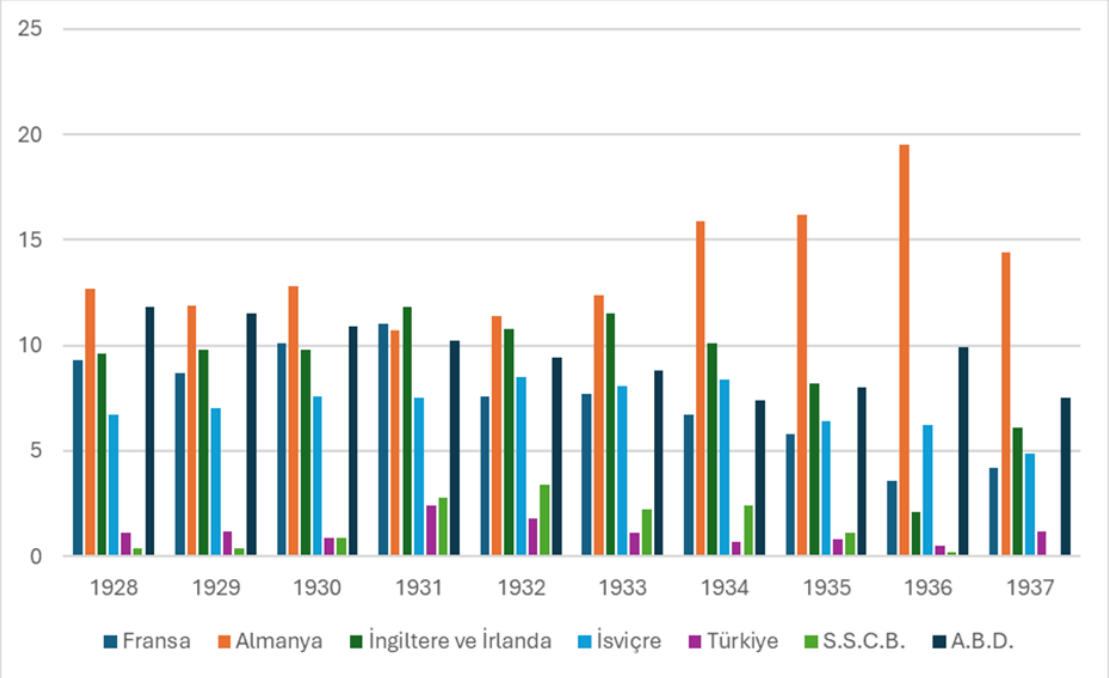
[586] Fossati, **a.g.e.,** s.660.
[587] **Yeni Asır**, 11 Ekim 1935, s. 5.
[588] Zamagni**, a.g.e**., s. 270.

Şekil 3.3: Seçili Ülkelerin İtalya'nın İthalatındaki Payı (1928-1938) (%)



Kaynak: Antonio Fossati, "Il Commercio Estero Italiano dal 1928 al 1938." **Rivista Internazionale Di Scienze Sociali,** Cilt: 10, No: 4, 1939, s.658.

Şekil 3.4: Seçili ülkelerin İtalya'nın İhracatındaki Payı (1928-1937) (%)



Kaynak: Antonio Fossati, "Il Commercio Estero Italiano dal 1928 al 1938." **Rivista Internazionale Di Scienze Sociali,** Cilt: 10, No: 4, 1939, s.659.

İtalya genel olarak da bütün sıkı önlemlerine rağmen ihracatını artıramamıştır. Tablo 3.13'e bakıldığında 1937 ve 1938 ihracat rakamları mükemmel bir şekilde artmış gibi görünmekte olsa da bu rakamlar İtalya'nın kolonilerine giden emtianın da bu istatistiklere eklenmesiyle elde edilmiştir. Kolonilerle yapılan ithalat ve ihracat rakamları önemsiz gibi gözükse de İtalya örneğinde kolonilere gerçekleştirilen ihracat 1935 yılında toplam rakamın %14,3'ünü, 1936 yılında %31'ini, 1937 yılında %24,7'sini ve 1938 yılında ise %23,3'ünü teşkil etmiştir. Emtia bazında bu ihracatın büyük çoğunluğunu ise ileri mühendislik ürünleri, kimyasal maddeler, motorlu araçlar ve kauçuk maddeler oluşturmuştur. Öte yandan kolonilere yapılan bu ihracat İtalya'nın genel ödemeler dengesine de fayda sağlamamıştır. Zira bu ihracat Faşist Hükümetin kendisi tarafından bu kolonilerin istilası ve sonrasında organizasyonu için gerçekleştirilmiştir[589]. Bu şekilde İtalya'nın yaptırımlar kaldırıldıktan sonra dahi ithalat kapasitesi düşük kalmıştır. 1913 rakamlarıyla mukayese edildiğinde özellikle İtalya'nın ithalat kapasitesi yarı yarıya düşmüştür. Her şeyden öte Türkiye'nin ticaret dengesinde artıya geçtiği 30'lu yıllarda İtalya ithalat sıkıntısı içerisine düşmüştür. Öyle ki 1939 yılında İkinci Dünya Savaşı'na girerken hammadde ve döviz ihtiyacını karşılayabilmek için halihazırda müttefiki Almanya ile savaşta olan Fransa ve İngiltere gibi devletlere sıkıntısını çekmesine rağmen askeri silah ve mühimmat satışı gerçekleştirmek zorunda kalmıştır[590].

[589] Zamagni, **a.g.e**, s. 271
[590] Brian R. Sullivan, "The Impatient Cat: Assessments of Military Power in Fascist Italy, 1936-1940", **Calculations: Net Assessment and the Coming of World War II,** Ed: Williamson Murray, Allan R. Millett, New York: The Free Press, 1992, s. 122

Tablo 3.15: Seçili ülkelerin İtalya'nın İhracatındaki Payı (1928-1937) (%)

Ülke	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Avusturya	2,9	2,8	3,1	3,1	2,8	2,2	2,3	2,6	3,5	2,8
Belçika	1,7	1,9	2,1	1,5	1,9	2,4	2,2	1,9	0,8	1,3
Çekoslovakya	1,1	1,0	1,1	1,3	1,4	1,5	1,7	1,5	1,1	1,3
Fransa	9,3	8,7	10,1	11,0	7,6	7,7	6,7	5,8	3,6	4,2
Almanya	12,7	11,9	12,8	10,7	11,4	12,4	15,9	16,2	19,5	14,4
İngiltere ve İrlanda	9,6	9,8	9,8	11,8	10,8	11,5	10,1	8,2	2,1	6,1
Yugoslavya	2,0	1,7	2,1	1,6	1,6	2,1	2,7	1,9	0,8	1,9
Hollanda	1,0	1,2	1,6	1,5	2,1	2,6	2,6	2,0	0,4	1,3
Polonya	0,8	0,8	0,8	0,9	1,4	1,6	1,4	1,5	1,3	1,0
Romanya	1,5	1,1	1,3	1,2	1,8	2,0	1,4	1,3	0,4	1,2
İspanya	1,7	1,7	1,5	1,3	1,7	1,4	1,6	1,8	0,3	0,5
İsveç	0,5	0,6	0,6	0,7	0,9	0,8	1,0	1,3	0,6	1,0
İsviçre	6,7	7,0	7,6	7,5	8,5	8,1	8,4	6,4	6,2	4,9
Türkiye	1,1	1,2	0,9	2,4	1,8	1,1	0,7	0,8	0,5	1,2
Macaristan	0,8	0,8	0,8	0,9	0,7	1,1	2,5	1,7	2,1	1,9
S.S.C.B.	0,4	0,4	0,9	2,8	3,4	2,2	2,4	1,1	0,2	0,1
A.B.D.	11,8	11,5	10,9	10,2	9,4	8,8	7,4	8,0	9,9	7,5

Kaynak: Antonio Fossati, "Il Commercio Estero Italiano dal 1928 al 1938." **Rivista Internazionale Di Scienze Sociali,** Cilt: 10, No: 4, 1939, s.659.

Spesifik olarak Türkiye'nin İtalya'dan yaptığı ithalatın analizi, dönemin ekonomik ve ticari ilişkilerini anlamak açısından önemli bir veriyi temsil etmektedir. 1930 yılına ait istatistikler Türkiye'nin özellikle hammadde ve ara mal ithalatında İtalya'ya yöneldiğini göstermektedir[591]. Sanayileşme sürecinde enerji ihtiyacının karşılanması için kritik öneme sahip elektrik motor ve jeneratörleri; üretim kapasitelerinin artırılmasına ve teknolojik altyapının güçlendirilmesine katkıda bulunması beklenen çeşitli makine aksamı; yine tarımın modernizasyonu için gerekli olan ve tarımsal verimliliğin artırılmasında önemli rolü bulunan zirai aletler

[591] Türkiye Cumhuriyeti Cenova Konsolosluğundan Hariciye Vekaletine gönderilen rapor; **TDA**, 541/44263-210666-51, 6 Mayıs 1931.

Türkiye'nin İtalya'dan gerçekleştirdiği ithalatın büyük bölümünü oluşturmuştur. Tekstil endüstrisinin büyümesi ve gelişmesi için hayati öneme sahip olan pamuk, iplik, çeşitli kumaş türü emtia da yine İtalya'dan gelen mallar arasında büyük yer tutmuştur. Bunların yanında çeşitli sanayi süreçlerinde kullanılan kükürt ve asit tartarik gibi kimyevi maddeler için de ithalata başvurulmuştur. Kükürt özellikle tarım sektöründe gübre olarak kullanılırken, asit tartarik ise gıda ve ilaç sanayilerinde önemli bir bileşen olarak Türkiye'nin ihtiyaç duyduğu maddeler olmuştur. Deri işleme sanayisi için kritik bir madde olan ve deri tabaklanması ve işlenmesinde kullanılan ekstre tanen de yine önemli miktarlarda İtalya'dan ithal edilmiştir. Bütün bunların yanında, Türkiye'de değişen giyim alışkanlıklarına istinaden 1930 yılında yine İtalya'dan yaklaşık 100 bin adet de şapka ithal edilmiştir[592].

Türkiye'nin İtalya'dan ithalatında güneydeki Bari Limanı ve kuzeydeki Cenova Limanı en önemli konumu elinde tutmuştur. 1930 yılına ait çeşitli veriler göz önüne alındığında Cenova'dan gelen emtia içerisinde daha çok otomobil, otomobil parçaları, pamuk kumaş, ilaç ve iplik gibi çeşitli sanayi ve tekstil ürünleri yer alırken; Bari'den ihraç edilen emtia arasında ise zeytinyağı, hidrofil pamuk, asit tartarik, sabun için kostik gibi daha çok zirai ve kimyasal ürünler bulunmaktadır[593]. Bu da yine aslında İtalya'nın coğrafyaya göre iktisadi yapısına uygun düşmektedir. Zira bilindiği üzere Bari'nin bulunduğu güney bölgeleri daha çok ziraat alanında yoğunlaşırken, Cenova'nın bulunduğu kuzey bölgeleri ise özellikle otomobil olmak üzere sanayi anlamında gelişmişlik göstermektedir.

[592] Türkiye Cumhuriyeti Cenova Konsolosluğundan Dışişleri Bakanlığına gönderilen rapor; **TDA**, 541/44263-210666-51, 6 Mayıs 1931.
[593] Türkiye Cumhuriyeti Bari Konsolosluğundan Hariciye Vekaletine gönderilen rapor; **TDA**, 541/44263-210666-41, 29 Mart 1931.

Tablo 3.16: İtalya'dan Türkiye'ye İhraç Edilen Emtia (1930)

Cins	**Kilogram**	**Adet**
Konserve et	500	
Sardalya ve ançüez	100	
Makarna ve emsali	191.000	
Limon	3.066.400	
Domates salçası	83.000	
İp ve sicim	143.500	
Kenevir mensucat	32.200	
Ham pamuk iplik	1.041.800	
Mamul pamuk iplik	152.500	
Pamuk dikiş ipliği	153.600	
Ham pamuk kumaş	4.453.600	
Mamul pamuk kumaş	2.203.000	
Pamuk çorap	24.200	
Pamuk ve sun'i veya safi ipek karışık kumaş	58.500	
Yün iplik	119.500	
Renksiz yün kumaş	251.500	
Diğer karışık yün kumaş	39.200	
Ham suni ipek	15.932	
Safi ipekle karışık kumaş	355	
Suni ipekle karışık kumaş	67.019	
Safi ipek tül ve krep	796	
Suni ipek tül ve krep	216	
Pamuk mamulat	2.100	
İpek mamulat	228	
Elektrik motor ve jeneratörü	47.300	
Muhtelif makine aksamı	95.300	
Ziraat alet ve edevatı	9.500	
Otomobil	-	96
İşlenmiş veya yontulmuş mermer	983.400	

Cins	**Kilogram**	**Adet**
Kükürt	2.106.100	
Cam, kristal ve emsali mamulat	800	
Süpürge	45.700	
Kibrit	23.900	
Asit tartarik	19.800	
Ecza kimyasalları	5.100	
Ekstre tanen	392.300	
Dabaklanmış kılsız deri	100	
Lastik veya kumaş kurdele ve emsali	1000	
Diğer lastik mamulat	4.200	
Kağıt	931.900	
Matbu resim ve levhalar	7.300	
Fötr şapka		43.501
Hasır şapka		55.166
Düğme	30.500	
Mersöri	2042	
Elektrik kordon ve kablosu	150.900	
Toplam	**14.975.188**	**98.763**

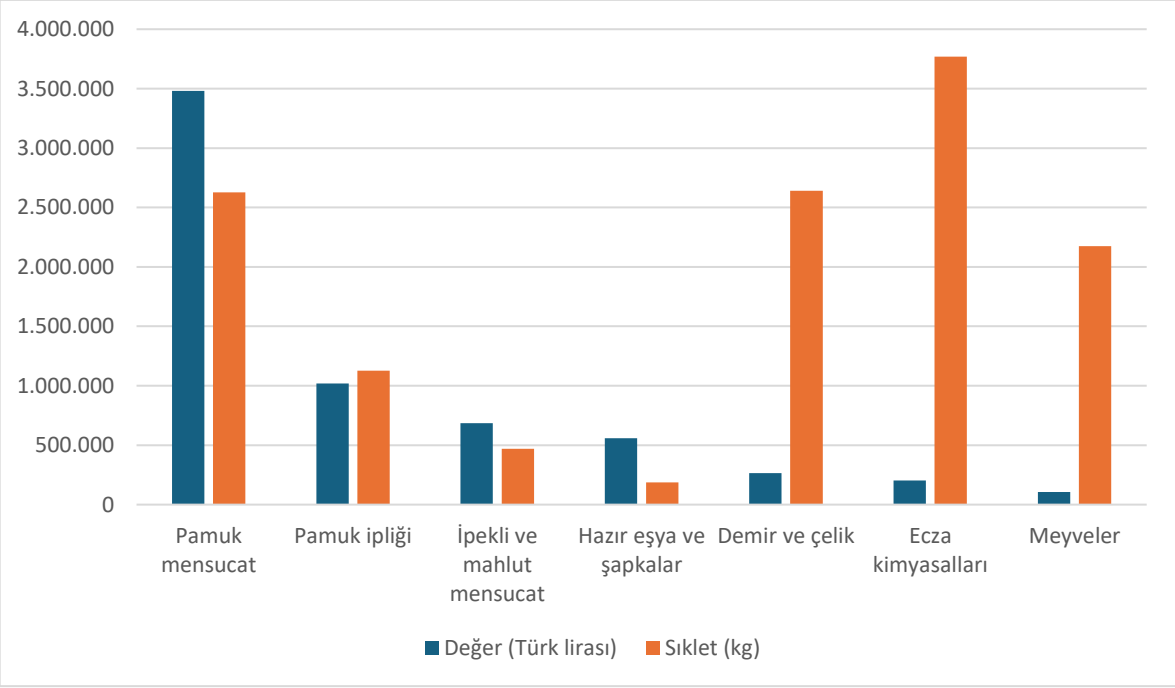
Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Cenova Konsolosluğundan Dışişleri Bakanlığına gönderilen rapor; **TDA**, 541/44263-210666-51, 6 Mayıs 1931.

Tablo 3.17: İtalya'dan Türkiye'ye İhraç Edilen Emtia Listesi (1934)

Emtia Cinsi	**Sıklet (kg)**	**Değer (Türk lirası)**
Pamuk mensucat	2.626.900	3.480.000
Demir ve çelik	2.640.000	266.000
Ecza kimyasalları	3.769.000	203.000
Pamuk ipliği	1.128.000	1.020.000
Makineler	217.000	134.000
Kâğıt	108.000	54.000
Alkali benzeri kimyasal maddeler	12.889	25.364
Ağaç, kereste, kömür	79.000	64.000
Nebatiye	109.000	25.000
Meyveler	2.176.000	107.000
İpekli ve mahlut mensucat	469.500	684.000
Yün ve kıldan eşya	120.856	65.699
Hazır eşya ve şapkalar	188.050	557.901
Yün ve kıl mensucat	33.581	131.756
İpek iplikler	18.601	60.142
Toplam	13.696.377	6.877.862

Kaynak: **TDA**, 541/44225-210230-46, 14 Ekim 1935.

Şekil 3.5: İtalya'dan Türkiye'ye İhraç Edilen Emtia (1934)



Kaynak: **TDA**, 541/44225-210230-46, 14 Ekim 1935.

Tablo 3.18: Bari Limanı'ndan Türkiye'ye İhraç Edilen Emtia (1930)

Emtia	**Değer (Liret)**	**Varış Noktası**
Zeytinyağı	840	İstanbul
İdrofil pamuk	83.853	İstanbul
Asit tartarik	209.625	İstanbul
Asit tartarik	53.750	İzmir
Pamuk İpliği	33.437	İstanbul
Pamuk ipliği	35.738	İzmir
Yağlı hamuzlar	35.726	İzmir
Hasır ve kamış mamulatı	2.145	İstanbul
Kâğıt ve mukavva	600	İstanbul
Litografya	500	İstanbul
Makine aksamı	2000	İzmir
Sabun için kostik	1350	İzmir
Potasyum klorür	150	İzmir
Kimyevi gübre	700	İzmir
Toplam	**524.481**	

Kaynak: **TDA**, 541/44263-210666-41, 29 Mart 1931.

Tablo 3.19: Cenova Limanından Türkiye'ye İhraç Edilen Emtia (Ocak-Şubat-Mart 1930)

Emtia	**Değer (Liret)**
Otomobil	163.674
Otomobil parçaları	198.390
Otomobil tekerleği	614.201
Şapka	174.062
Pamuk kumaş	2.261.284
Eczacılık	68.770
İplik	106.724
Matbaa harfleri	43.057
Pirinç	276.313
Buharla çalışan makine	15.300
Boş demir fıçı	11.577
Düğme	6.970
Diğer	77.489
Toplam	**4.012.024**

*****Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Kaynak: **TDA**, 541/44262-210648-34, 3 Şubat 1930; **TDA**, 541/44262-210648-38, 28 Şubat 1930; **TDA**, 541/44262-210648-40, 2 Nisan 1930.

Türkiye'nin İtalya'ya gerçekleştirdiği ihracat da yine ülkenin çeşitli sektörlerde geniş bir üretim kapasitesine ve rekabet gücüne sahip olduğunu göstermiştir. Tarım sektöründe önemli bir üretici olarak Türkiye'nin İtalya'ya olan ihracatında tahıl ve buğday ürünleri ile meyveler başat kalemi teşkil etmiştir. Bunun yanında ihracatı gerçekleştirilen diğer başat ürün grubunu ise çeşitli tohumlar ve bitkisel yağlar oluşturmuştur. Bu bitkilerin önemli bir bölümünün ilaç sanayisinde kullanılmak amaçlı İtalyanlar tarafından satın alındığını belirtmek gereklidir. Tütün, yün, iplik ve halı da yine Türkiye'nin geleneksel ihracat ürünleri olarak İtalya'ya önemli miktarlarda gönderilmiştir[594]. Türkiye'den ithal edilen koyun derileri ise özellikle

[594] Türkiye Cumhuriyeti Cenova Konsolosluğundan Hariciye Vekaletine gönderilen rapor; **TDA**, 541/44263-210666-51, 6 Mayıs 1931.

Napoli'de büyük talep görmüştür. Türkiye'nin Edirne ve Bursa bölgelerinden gelen yüksek kalite koyun ve kuzu derileri İtalyan pazarında öne çıkmıştır. 1929 fiyatlarına göre, Napoli piyasasında Türkiye'den gelen koyun derileri kilosu 12,25 liretten kuzu derisi ise kilosu 19 liret olarak alıcı bılmuştur[595]. Bu noktada pamuk ihracatına da ayrı bir parantez açmak gereklidir. Zira Tablo 3.21'de görüleceği üzere Mersin Limanından ihraç edilen pamuğun en büyük alıcısı da İtalyanlar olmuştur[596].

Tablo 3.20: Türkiye'nin İtalya'ya İhraç Ettiği Emtia (1934)

Emtia Cinsi	**Ağırlık (kg)**	**Değer (Türk lirası)**
Yağ	1.172.047	315.708
Balıklar	640.251	25.408
Hayvansal mamulat	976.120	65.980
Deri	487.453	384.977
Yün ve kıl iplikler	36.017	14.743
Halı	3.813	16.226
İplik	74.884	32.757
Tahıl ve buğday	78.277.965	2.571.884
Meyveler	10.712.000	1.996.000
Tohumlar	623.000	58.000
Yağlar	5.940.000	1.497.000
Tütün	921.000	595.000
Nebatiye	2.293.000	137.000
Ağaç	10.378.000	518.000
Kâğıt	711.000	27.420
Pamuk	449.770	165.630
Demir ve çelik	1.645.911	17.687
Kurşun ve halitası	6.102.640	433.178
Tutya ve halitası	3.361.000	62.051
Antimuan	5.405.000	125.430
Kömür	234.416.000	1.018.897
Toplam	130.445.287.000	10.078.976

Kaynak: **TDA**, 541/44225-210230-46, 14 Ekim 1935.

[595] **İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası**, No:6, Haziran 1929, s.320-321.
[596] **İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası**, Cilt:48, No:10, Ekim 1932, s.457.

Tablo 3.21: Mersin Limanından Gerçekleşen Pamuk İhracatı (1929 – 1932)

Gittiği yer	**1931-32**		**1930-31**		**1929-30**	
	Kilo	**Lira**	**Kilo**	**Lira**	**Kilo**	**Lira**
İtalya	4.708.732	1.364.503	5.629.048	2.108.081	8.532.561	4.787.313
İngiltere	3.407.318	1.006.968	1.594.739	520.243	3.040.250	1.735.221
Yunanistan	2.500.749	757.609	2.754.618	1.078.294	2.851.577	1.630.559
Almanya	1.885.580	561.779	995.908	350.452	848.557	468.140
Fransa	1.431.653	410.671	3.143.480	1.239.986	4.056.687	2.181.031
S.S.C.B.	936.011	298.710	4.488.093	1.354.355	5.407.800	2.892.610
Bulgaristan	667.123	208.566	60.690	21.561	-	-
Belçika	508.421	154.447	391.324	149.483	420.287	241.660
İspanya	104.551	30.638	835.173	330.956	481.322	268.263
Filistin	61.330	15.358	19.876	4.835	1.815	1.220
Hollanda	25.207	7.520	-	-	219	131
Suriye	24.136	3.854	65.228	17.466	12.512	5.746
Romanya	9.500	600	7.950	3.158	23.031	10.808
İsviçre	-	-	23.315	10.262	-	-
Hicaz	-	-	913	350	-	-
Portekiz	-	-	-	-	41.318	25.365
Toplam	16.270.311	4.820.726	20.010.205	7.189.482	25.766.836	14.248.067

Kaynak: **İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası**, Cilt:48, No:10, Ekim 1932, s.457.

3.8. Türkiye'deki İtalyanların İktisadi Durumu ve İtalyan Yardımlaşma Kurumları

Birinci Dünya Savaşı'nın ardından, savaş döneminin olumsuz sonuçlarının kritik sebeplerinden biri olarak kabul edilen 1929 Ekonomik Buhranı vuku bulmuştur. Buhran, dünya ekonomileri üzerinde ciddi etkiler oluşturmuş ve Türkiye ekonomisinde de çeşitli problemlerin meydana gelmesine neden olmuştur. Ortaya

çıkan başlıca sorunlar arasında; dış borç ödemeleri, Türk lirasının değer kaybı, deflasyonist dönemin yaşanması ve tarım alanlarının küçülmesi yer almıştır[597].

Dış dengeyi korumak amacıyla alınan önlemler ithalatın hem miktarını hem de değerini düşürmüştür. İhracat miktarı artmış olsa da fiyat düşüşleri nedeniyle ihracatın değeri azalmıştır. Tarımsal ürün fiyatlarındaki düşüşleri dengeli hale getirmek için hükümet belirli ürünlere minimum fiyat politikası uygulamış ve bu ürünlerin işlenmesi için endüstriyel tesisler kurmayı planlamıştır. Devlet, harcamalarını azaltarak denk bütçe stratejisi benimsemiştir[598].

Tablo 3.22'de görüleceği üzere 1930-1933 döneminde Türkiye'nin gayri-safi yurtiçi hasılası sürekli bir düşüş göstermiştir. 1929 Buhranının ardından 1930 yılında ekonomi yaklaşık %24 oranında küçülürken, bu yıl içinde tarım, sanayi ve hizmet sektörleri sırasıyla; %33, %12 ve %15 oranında küçülmüştür. 1934 yılına kadar GSYİH'deki düşüş devam etmiş ve sonunda 1934 ve 1935 yıllarında ekonomi sırasıyla %6,5 ve %7,7 oranında büyümüştür. Tarım, sanayi ve hizmet sektörlerine bakıldığında, 1934 yılında tarım sektörü %2,7 oranında daralmış, buna karşılık, sanayi sektörü %18, hizmetler sektörü ise %10,1 oranında büyümüştür ve sonuç olarak GSYİH %6,5 oranında artmıştır. Tarım sektöründeki küçülme, 1930 yılında başlamış ve ancak 1935'te yerini %11,5'lik bir büyümeye bırakmıştır.

İncelediğimiz dönemde, Tablo 3.23'te görüldüğü üzere dolar kuru 1923 yılında 1,67 iken, 1929 yılına kadar 2,07 seviyesine çıkmıştır. 1930-1932 yılları arasında ise 2,11-2,12 aralığında dalgalanan kur, 1933 ve 1934 yıllarında belirgin şekilde düşerek sırasıyla 1,66 ve 1,26 seviyelerine inmiştir[599].

---

[597] İlhan Tekeli, Selim İlkin, **Uygulamaya Geçerken Türkiye'de Devletçiliğin Oluşumu**, Ankara: ODTÜ Yayınları, 1982, s. 74.

[598] İstiklal Yaşar Vural, "Atatürk Dönemi Maliye Politikaları: Liberal İktisattan Karma Ekonomiye", **Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, No: 20, Nisan 2008, s. 82.

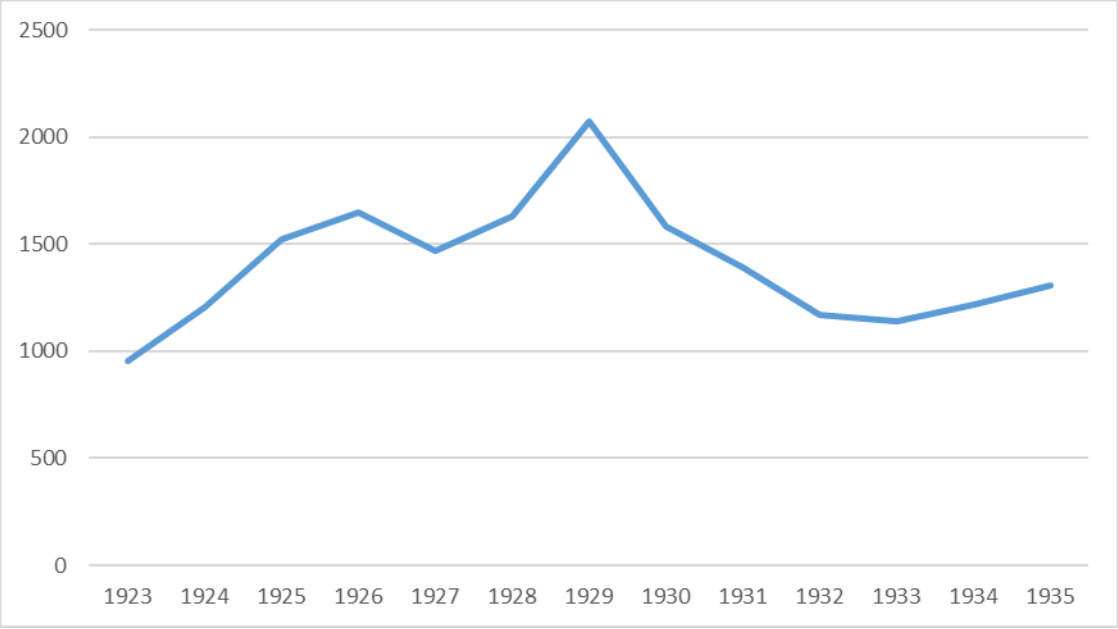
[599] Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), **İstatistiki Göstergeler 1923-2013**, Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, 2014, s.437.

Tablo 3.22: Ana İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Cari Fiyatlarla GSYİH (Milyon TL)

Göstergeler	GSYİH		Tarım		Sanayi		Hizmetler	
Yıllar	Değer	Değişim (%)	Değer	Değişim (%)	Değer	Değişim (%)	Değer	Değişim (%)
1923	953	-	377	-	126	-	450	-
1924	1204	26,4	570	51,2	118	-6	515	14,6
1925	1526	26,7	730	28	145	22,8	651	26,2
1926	1651	8,2	815	11,7	163	12,1	673	3,4
1927	1471	-10,9	602	-26,1	186	14,3	683	1,5
1928	1633	11	719	19,4	184	-1,1	730	6,9
1929	2073	27	1069	48,8	199	8,3	805	10,2
1930	1581	-23,8	719	-32,8	176	-11,6	686	-14,8
1931	1392	-12	628	-12,7	171	-2,8	593	-13,5
1932	1171	-15,8	467	-25,6	161	-5,7	543	-8,5
1933	1141	-2,5	426	-8,8	182	12,5	534	-1,6
1934	1216	6,5	414	-2,7	214	18	588	10,1
1935	1310	7,7	462	11,5	233	8,6	616	4,7

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), **İstatistiki Göstergeler 1923-2013**, Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, 2014, s. 635.

Şekil 3.6: Yıllara Göre Türkiye'de GSYİH (Milyon TL)



Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), **İstatistiki Göstergeler 1923-2013**, Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, 2014, s. 635.

Tablo 3.23: 1923-1939 TL/Dolar Kur İstatistiği

Yıllar	**Dolar Kuru** (TL/ /$)
1923	1,67
1924	1,93
1925	1,87
1926	1,93
1927	1,96
1928	1,97
1929	2,07
1930	2,12
1931	2,11
1932	2,11
1933	1,66
1934	1,26
1935	1,26
1936	1,26
1937	1,26
1938	1,26
1939	1,28

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), **İstatistiki Göstergeler 1923-2013**, Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, 2014, s.437.

1929 yılından itibaren, bütün dünya ülkeleri iktisadi sistemlerini yeniden gözden geçirmeye başlamış ve klasik kapitalizm ile serbest piyasa ideolojisinin güvenilirliği sorgulanır hale gelmiştir. Türkiye'de ise 1929 ve 1933 yılları arasında geçen süre, ülkenin ekonomisi için bir geçiş dönemi olarak kabul edilmiştir. Bu geçiş dönemi, Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın hayata geçirildiği döneme kadar sürmüştür. Ekonomik krizin etkilerini hafifletme çabası içinde olan Türkiye, krizin etkilerinden korunmak adına 1929 yılında ilk kez ulusal parasını devalüe etmiştir. Bu dönem ve sonrasında, Türkiye'nin önemli gelir kaynaklarından olan tarımsal ürün ihracatında ciddi bir gerileme görülmüştür[600].

1929 Ekonomik Buhranının Türkiye üzerindeki etkileri, ekonomi politikası açısından bir dönüm noktası olmuştur. Krizin yol açtığı ekonomik sorunlara çözüm arayan Türkiye, büyük ölçüde tarımsal yapıda çözümler aramış ve liberal ekonomi

[600] Mustafa Yahya Metintaş, Mehmet Kayıran, "1929 Dünya Ekonomik Krizinin Türk Tarımına Etkileri ve 1931 Birinci Türkiye Ziraat Kongresi", **Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, No: 23, 2016, s. 42,

politikasından ziyade devletin yatırımlara katılımını ve kalkınmada aktif bir rol almasını benimsemiştir. Ancak, bu önlemler krizi aşmak için yeterli olmamış ve krizin etkileri 1932 yılına kadar artarak sürmüştür. Krizin siyasi olarak Türkiye'ye etkisi, devletçilik ilkesinin kabul edilmesi olmuştur. Bu dönemde özel sektörün yeterli sermaye ve bilgi birikimine sahip olmaması, devletin ekonomiye doğrudan müdahil olmasına yol açmıştır[601].

Devlet tarafından Anadolu'nun çeşitli bölgelerine kurulan işletmeler, işçi ve işveren arasındaki dinamikleri yeni bir seviyeye taşımış ve işçi ihtiyacını artırmıştır. Anadolu'daki birçok fabrikada çalışan işçi kadrosu, tarlalarda veya köylerde çeşitli işlerde görev yapan gençlerden oluşmuştur. Nitelikli iş gücü ihtiyacı ise, yurtdışından gelen işçiler tarafından karşılanmıştır. Ülkeye gelen her yabancı işçi sadece işletmede çalışmakla kalmamış, aynı zamanda Türk işçilerin eğitimine de aktif olarak katkıda bulunmuştur[602].

1930'ların başlarında yerli nitelikli iş gücünde önemli bir artış yaşanmasına rağmen, yabancı işçiler de hemen hemen her sektörde yer almıştır. Türk işçilerin yapabileceği birçok işte yabancı işçilerin istihdam edilmesi, Büyük Buhran döneminde yabancı işçilere olan bakışı daha da olumsuzlaştırmıştır. Buhran sürecinde birçok işletme kapısına kilit vurmuş ve işçilerin iş bulma durumu daha da zor hale gelmiştir. Türkiye'deki nüfusun artışına rağmen, çalışan kişi sayısında da belirgin bir düşüş gözlemlenmiştir. 1929-1933 yılları arasında, iktisadi faaliyet alanlarına göre istihdam edilen kişi sayısında belirgin bir azalma olduğu gözlemlenmiştir. Tablo 3.24'te görüleceği üzere istihdamdaki bu azalma, inşaat ve bayındırlık sektörlerinde neredeyse %50'ye varan oranda gerçekleşmiştir.

[601] Erdinç Tokgöz, **Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi (1914-1997)**, Ankara: İmaj Yayınevi, 1997, s.48.
[602] Önder Deniz, "Türkiye'de Türk Vatandaşlarına Tahsis Edilen Sanat Ve Hizmetler Hakkında Kanunun Çalışma Hayatındaki Önemi", **Turkish Studies**, No:11, 2016, s. 33.

Tablo 3.24: 1929-1934 Ekonomik Faaliyet Koluna Göre İstihdam Edilenler, (15+ Yaş), (Bin)

	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Tarım, ormancılık, avcılık ve balıkçılık	5459	5229	5341	5455	5571	5690
Madencilik ve Taş Ocaklığı	34	35	37	41	40	50
İmalat Sanayi	215	212	201	202	177	185
Elektrik, gaz ve su	1	1	1	2	2	2
İnşaat ve Bayındırlık İşleri	127	132	86	84	99	117
Toptan ve perakende ticaret, lokanta ve oteller	156	160	163	166	170	174
Ulaştırma, haberleşme ve depolama	26	29	29	31	31	32
Mali kurumlar, sigorta, taşınmaz mallara ait işler ve kurumlara yardımcı iş hizmetleri	19	18	18	18	18	18
Toplum hizmetleri	160	159	150	151	151	152
Toplam	6197	5975	6026	6150	6259	6420

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), **İstatistiki Göstergeler 1923-2013**, Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, 2014, s.132.

Türkiye'de "Türk Vatandaşlarına Tahsis Edilen Sanat ve Hizmetler Hakkında Kanun" bu koşullar altında yürürlüğe girmiştir. 1932'de kabul edilen ve yürürlüğe giren bu yasanın ortaya çıkış nedenleri ancak o dönemki küresel çaplı ekonomik kriz ve bu krizin tetiklediği geniş çaplı ve sürekli işsizlik problemi göz önünde bulundurulduğunda netleşmektedir. Bu krizin sosyal ve iktisadi sonuçlarından biri, her

ülkede farklı ancak esasen aynı sonuçları doğuran yaygın işsizlik olmuştur. İşsizlik sadece sanayileşmiş ülkelerde değil, gelişmekte olan ülkelerde de farklı şekillerde kendini göstermiştir. Kendi ekonomik durumlarını ve özellikle dış ödeme dengelerini birkaç tarımsal ürün veya birkaç maden cevherinin satışına bağlayan gelişmekte olan ülkeler, gelişmiş ülkelerin talep seviyeleri düştüğünde ve alımları durduğunda ya da azaldığında derin bir durgunluğa düşmüşler, bu ekonomik krizden yoğun bir şekilde etkilenmişlerdir. 1929 buhranı devam ederken, Türkiye'de de istihdam alanında bir daralma hissedilmiş ve 1932'ye kadar yabancı uyruklulara da açık tutulan bazı işler artık yabancılara kapatılmıştır. Bu uygulama, o dönemin koşulları altında dünyada birçok örneğini gördüğümüz yaygın bir politika olarak karşımıza çıkmıştır. Yalnızca Türk vatandaşlarına ayrılan işler genellikle her türlü işçilik ile tarım ve küçük zanaat dallarındaki işler olmuştur. Ancak daha sonraki yıllarda dünya ekonomik konjonktüründeki değişiklikler ve gelişmelerle işsizliğin bir sorun olmaktan çıkması ve istihdamın yaygınlaşmasıyla bu uygulamaları ortadan kaldıran yeni düzenlemeler getirilmiştir[603].

16 Haziran 1932'de TBMM'de yasalaşan 2007 sayılı "Türk Vatandaşlarına Tahsis Edilen Sanat ve Hizmetler Hakkında Kanun" o dönemin koşullarına göre hazırlanmış ve düzenlenmiştir. Kanunun ilk maddesi, genel olarak Türk işçilerin hangi mesleklerde çalıştığını net bir şekilde belirtmiştir. Buna göre; ayakkabı satıcılığı, çalgıcılık, fotoğrafçılık, berberlik, mürettiplik, simsarlık, elbise, kasket ve kundura imalciliği, borsalarda mubayaacılık, devlet inhisarına tabi maddelerin satıcılığı, seyyahlara tercümanlık ve rehberlik, inşaat, demir ve ahşap sanayi işçilikleri, umumi nakliye vesaiti ile su ve tenvir ve teshin ve muhabere işlerinde daimi ve muvakkat işçilik, karada tahmil ve tahliye işleri, şoförlük ve muavinliği, alelumum amelelik, her türlü müesseselerle ticarethane, apartman, han, otel ve şirketlerde bekçilik, kapıcılık, odabaşçılık, otel, han, hamam, kahvehane, gazino, dandiğ ve barlarda kadın ve erkek hizmetçilik (garson ve servant), bar oyunculuğu ve şarkıcılığı, baytarlık ve kimyagerlik meslekleri Türk vatandaşı olmayanlara yasaklanmıştır[604].

[603] Cahit Talas, **Türkiye'nin Açıklamalı Sosyal Politika Tarihi**, Ankara: Bilgi Yayınları, 1991, s.90.
[604] **T.C. Resmî Gazete,** Sayı: 2126, Kanun No: 2007, 16 Haziran 1932.

Öte yandan kanunun ikinci maddesiyle de bazı meslek gruplarının yabancılar tarafından icrası devletin iznine tabi kılınmıştır. Söz konusu ikinci maddede geçen meslekler ise; tayyare makinistliği ve pilotluğu, devlete veya vilayetlere merbut müessesat veya belediyeler ile bunlara merbut tesisat hizmetleri olarak sayılmıştır. Türkiye Cumhuriyeti nezdinde bulunan yabancı devletlerin sefarethane ve konsolosluklarının kapıcılarını ve emrindeki nakliye vasıtalarını sevk ve idare eden kendi veya diğer bir yabancı devlet tabiiyetindeki işçiler bu kanundan istisna tutulmuşlardır. Bu kanun yürürlüğe girdikten sonra, Türk vatandaşlarına tahsis edilmiş olan zanaat ve meslekleri icra etmekte olan yabancılar kanunun yayınlanmasının ardından bir yıl içerisinde işlerini terk etmeye mecbur bırakılmışlardır. Terk etmeyenlerin ise sulh mahkemesine verilmek suretiyle on liradan beş yüz liraya kadar ağır para cezasına mahkûm edileceği açıklanmıştır. Vilayet ve kaza merkezlerinde ikamet etmeyen yabancıların dükkân açması da yasaklanmıştır[605].

Büyük Buhranla birlikte ortaya çıkan bu yeni koşulları ve Türkiye'de yabancı istihdamına karşı alınan önlemleri konumuz açısından ele alacak olursak Türkiye'de ikamet etmekte olan İtalyan vatandaşları da bu durumdan olumsuz etkilenmiştir. Bu dönemde, Türkiye'deki birçok İtalyan vatandaşı işsiz kalmıştır. 1930 yılı içerisinde İstanbul'daki birçok İtalyan firması da ya iflas etmiş ya da büyük ekonomik zorluklar içerisinde kalmıştır. Beyoğlu'nda faaliyet gösteren cam ve porselen tüccarı Spiridione, hediyelik eşya satıcısı Calligas & Vassiliades, pamuk tüccarı Marco Fresco, ayakkabı tüccarı Ahmed Kuyunci, parfüm tüccarı Lucien Faraggi, mobilyacı David Carasso ve bir gömlek firması olan Scarlatore bu süreç içerisinde iflas etmiştir[606].

Türkiye'deki İtalyan Büyükelçiliğinden gönderilen 15 Şubat 1933 tarihli bir raporda bu dönemde Türkiye'de ikamet etmekte olan bütün İtalyan vatandaşlarının sayısı, meslekleri ve işsizlik durumları istatistiki tablolar halinde verilmiştir[607]. Buna göre, İstanbul'da 1933 yılı itibariyle 4199'u erkek ve 4547'si kadın olmak üzere 8746 İtalyan yaşamaktaydı. Bu 4199 erkeğin 975'i henüz reşit değildi. Geri kalanların mesleki dağılımı ise Tablo 3.25'te gösterildiği gibiydi. Mesleki dağılımı verilen

[605] **T.C. Resmî Gazete,** Sayı: 2126, Kanun No: 2007, 16 Haziran 1932.
[606] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.318, 5 Nisan 1930.
[607] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B. 359, 15 Şubat 1933.

İtalyanların 213'ü 1933 yılı itibariyle konsolosluk tarafından verilen yardımlarla geçinmekteydi. Bu 213 kişinin mesleki dağılımı ise Tablo 3.28'de verilmiştir.

Tablo 3.25: 1933 Yılında İstanbul'da İkamet Eden İtalyanların Mesleki Dağılımı

MESLEKLER	**KİŞİ SAYISI**
Bankacılar	360
Komisyon acenteleri	109
Ücretli Çalışanlar	1529
İşçiler	1082
Avukatlar	6
Mühendisler ve Mimarlar	35
Doktorlar ve eczacılar	25
Profesörler	44
Din görevlileri	34
Toplam	3224

Kaynak: **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B. 359, 15 Şubat 1933.

Tablo 3.26: 1933 Yılında İstanbul'da Yardımlarla Geçimini Sağlayan İtalyanların Mesleki Dağılımı

MESLEKLER	**KİŞİ SAYISI**
Tuhafiyeci	4
Ücretli Çalışan	22
Garsonlar, hizmetçiler	36
Yazıcılar	8
Tamirciler	17
Şoförler	2
Elektrikçiler	6
Demirciler	6
Kalaycılar	2
Tütün işçiler	2
Döşemeciler	1
Terziler	3
Marangozlar	18
Duvar Ustaları	47
Badanacılar	10
Mermer Ustaları	4
Denizciler	12
Berberler	2
Ayakkabı tamircisi	1
Çeşitli esnaf	7
Müzisyenler	7
Toplam	213

Kaynak: **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B. 359, 15 Şubat 1933.

Konsolosluktan verilen yardımlarla geçinen bu 213 kişi ayrıca kadınlar ve çocuklarla birlikte toplam 466 kişinin de bakımıyla sorumluydu. Yani sonuç olarak, 1933 yılında İstanbul'da ikamet eden toplam 679 İtalyan ancak konsolosluktan aldıkları yardımlarla geçinebilmekteydi.

İzmir'de ise 1475 erkek ve 1545 kadın olmak üzere 3020 İtalyan ikamet etmekteydi. Bu 1475 erkeğin 967'si yetişkindi. Bu 967 kişinin meslek gruplarına göre dağılımı ise Tablo 3.27'de verilmiştir. 237 olarak verilmiş olan bu işsiz sayısına bu kişilerin bakmakla yükümlü oldukları aile bireyleri de eklendiğinde İzmir'de ikamet eden yaklaşık 750 İtalyan vatandaşının geçimlerini sağlayabilmesi adına bir gelirlerinin bulunmadığı anlaşılmaktaydı.

Tablo 3.27: 1933 Yılında İzmir'de İkamet Eden İtalyanların Mesleki Dağılımı

MESLEKLER	**KİŞİ SAYISI**	**İŞSİZ SAYISI**
Uzmanlar	17	-
Tüccarlar	46	-
Ücretli çalışanlar	352	72
Duvar ustaları	54	18
Komisyoncular	27	11
Tamirciler	107	39
Marangozlar	54	25
Garsonlar	15	3
Mağaza Sahipleri	36	-
Denizciler	10	7
Kasap	1	-
Kuyumcular	18	-
Demirciler	25	13
Badanacılar	10	9
Ayakkabı Tamircileri	14	2
Sanayici	5	-
Sigortacılar	3	-
İşportacılar	3	-
Arzuhalciler	8	2
Terziler	8	4
Fotoğrafçılar	5	1
Berberler	4	-
Girişimciler	8	3
Çeşitli Esnaf	123	25
Müzisyenler	3	3
Toplam	**967**	**237**

Kaynak: **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B. 359, 15 Şubat 1933.

Mersin'de ise 122 yetişkin erkek, 55 yetişkin kadın ve 57 çocuk olmak üzere 235 kişilik bir İtalyan topluluğu yaşamaktaydı. Bu 122 yetişkin İtalyan erkeğin meslek ve işsizlik istatistikleri Tablo 3.28'de verilmiştir. Mersin'de tespit edilmiş 17 işsiz İtalyan ayrıca 17 kişinin de geçimiyle yükümlüydü. Bu sayılan şehirlerin dışında Diyarbakır bölgesinde de 25 İtalyan işçi çalışmaktaydı. Öte yandan, Zonguldak, Tekirdağ, Edirne ve Çanakkale'de de yaklaşık 330 İtalyan işçi madenlerde çalışmaktaydı. Bu bölgelerde ise İtalyanlar için herhangi bir işsizlik krizi yaşanmamaktaydı.

Tablo 3.28: 1933 Yılında Mersin'de İkamet Eden İtalyanların İş Durumu

MESLEKLER	**KİŞİ SAYISI**	**İŞSİZ SAYISI**
Nakliye acenteleri	7	-
Maaşlı çalışanlar	23	4
İşçiler	42	9
Elektrikçiler	20	2
Sanayiciler	6	-
Tüccarlar	5	-
Endüstri yöneticileri	5	-
Girişimciler	7	2
Servis Elemanı	4	-
Misafirhane işletmecileri	3	-
Toplam	**122**	**17**

Kaynak: **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B. 359, 15 Şubat 1933.

Bu dönemde çeşitli İtalyan yardımlaşma ve hayır dernekleri işsiz kalan ve zor durumda bulunan İtalyan vatandaşları için destek faaliyetleri yürütmüştür. 1888 yılında Büyükelçi Alberto Blanc tarafından İstanbul'da kurulan İtalyan Hayır Cemiyeti (Societa Italiana di Beneficenza) bunlardan birisiydi[608]. İtalyan diplomatik temsilcilikleri ve Faşist Yardımlaşma Ofisi (Ufficio di Assistenza del Fascio) de işsiz kalan İtalyan vatandaşlarına finansal olarak destek olabilmek adına çeşitli çalışmalar

[608] Mevlüt Çelebi, **Türkiye-İtalya Sosyal ve Kültürel İlişkileri, 1923-1939**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2022, s. 67.

yürütmüştür. Fakat İstanbul'daki İtalyan Başkonsolosu Salerno Mele, söz konusu işsiz İtalyanların istihdam edilebilmesinin çok güç olduğu ve bu kişilere mali yardım sağlanması konusunda da yetersiz kaldıklarını bildirmiştir. İtalyan Kulübü (Casa d'Italia) yardım geceleri düzenleyerek bağışlar toplasa da yeterli verim sağlanamamıştır. Bu nedenle Başkonsolos Mele, İtalyan Dışişleri Bakanlığına başvurarak başkonsolosluk olarak vermeye yetkili oldukları aylık 150 Türk lirası olan yardım bedelinin aylık 400 Türk lirasına yükseltilmesini talep etmiştir[609].

Bu dönemde İtalyan basınında, Türk Hükümetlerinin yabancıların hayatlarını zorlaştıracak politikaları uygulamakta olduğu ve İtalyanların ise özellikle bu politikalardan en çok etkilenen topluluk olduğu yönünde yazılara da rastlanmıştır[610]. 1929-1932 yılları arasında Ankara'da İtalyan Büyükelçiliği görevini yürütmüş olan Pompeo Aloisi de Dışişleri'ne Başkonsolos Mele'yi destekleyici nitelikte bir yazı göndermiştir. Yazısında, bütün dünyada genel bir işsizlik sorunu olduğunu ancak Türkiye'deki yabancıların durumunun özellikle hassas olduğunu belirtmiştir. Aloisi, burada özellikle ekonomide millileşmeyi amaçlayan yeni yasalardan ve de kendi deyimiyle yabancıları her türlü işten dışlayan ve toplum içerisinde giderek de artmakta olan müdahaleci-milliyetçi ve yabancı düşmanı hissiyattan şikayetçi olmuştur. Her gün elçilik kapılarını aşındıran bu zor durumdaki İtalyanların İtalya'ya geri gönderilmesi ise Aloisi için kesinlikle düşünülmemesi gerekmekteydi. Zira, İtalya'da gidecek bir evi ya da sığınacak kimseleri olmayan bu insanları İtalya'ya göndermek İtalya'ya daha fazla işsizlik getirmek olacaktı. Fakat diğer yandan da bu insanların sahipsiz bırakılmaması gerekmekteydi. Bu nedenle, Aloisi de Mele'nin talebinin yerine getirilerek sübvansiyonun 150 TL'den 400 TL'ye çıkarılmasını istemiştir[611].

İzmir'deki Faşist Yardımlaşma Ofisi de İtalyan Dışişleri'nden maddi yardım talep eden diğer bir İtalyan unsur olmuştur. Dernekten yapılan açıklamada şehirdeki yaklaşık 3400 kişiden oluşan İtalyan topluluğunun arasında işsizliğin giderek

---

609 **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.359, 16 Şubat 1932.
610 Il Corriere di Puglia Gazetesinde "Türkiye'de Yabancılara Karşı Düşmanlık" başlığıyla yayınlanan haberin Fransızca tercümesi; **TDA**, 541/44223-210220-4, 25 Ekim 1926.
611 **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.359, 25 Şubat 1932.

yaygınlaştığı ve durumun daha da kötüleşeceğinin öngörüldüğü bildirilerek acil surette bir çözüm bulunması istenmiştir[612].

İstanbul'daki Faşist Yardımlaşma Ofisi de 1922 yılından itibaren şehirdeki İtalyanlara yardım sağlamaktaydı. Dernek; dul, yetim ve yaşlılara yılda yaklaşık 30 bin Türk lirası tutarında yardım ulaştırmaktaydı. Ancak işsizliğin oluşturduğu kriz ortamında yardım ulaştırılması gereken kişi sayısı artmış ve bu derneğin bütçesini zorlamıştır. Bu dönemde Faşist Yardımlaşma Ofisi olağanın da üstünde olarak İstanbul'da 400 işsiz ailesine gıda kolisi dağıtmıştır. Çok sayıda ailenin ev kirasını ödemiştir. Sınırlı sayıda olsa da bazı ailelere nakit hibeler de sağlamıştır. Okul çağındaki çocukların okul elbiselerini ve ayakkabılarını temin etmiştir. İstanbul'dan başka bir yerde iş bulan ya da İtalya'ya dönmek isteyen işsizlerin seyahat masraflarını karşılamıştır. Artan işsizliğin getirdiği bu olağanüstü şartlarda konsolosluğun derneğe yaptığı aylık 1000 Türk lirası tutarındaki sübvansiyon yetersiz kalmıştır. Bu nedenle ofis, İtalyan Büyükelçiliği'ne başvurarak yardım istemiştir[613]. Zira, ofis artık artan yardım masraflarının aciliyetine binaen söz konusu meblağları İtalyan Ticaret Bankası'na borçlanmak suretiyle karşılamaya başlamıştır[614].

Türkiye'deki İtalyanlar arasında hasta, yardıma muhtaç ya da işsiz kalan kişilere yardımlar ulaştıran bir başka İtalyan derneği ise 17 Mayıs 1863'te kurulan İtalyan İşçi Yardımlaşma Cemiyeti (La Societa Operaia Italiana di Mutuo Soccorso) idi. Bu cemiyete Sultan II. Abdülhamid döneminde gerçekleştirdiği hayır işleri ve özellikle kolera salgını dönemindeki yardımları nedeniyle mükafat olarak 27 Mayıs 1895 tarihli bir ferman ile vergi muafiyeti de verilmiştir[615]. Cumhuriyet döneminde çok yönlü kültürel faaliyetlerinin yanında yardım organizasyonlarını da sürdüren cemiyete 1926'nın temmuz ayında yaklaşık 500 Türk lirası haciz gelmiştir. İtiraz etmek isteyen derneğe, resmi tanınırlığı olmadığı için bunu gerçekleştiremeyeceği bildirilmiştir. Bu nedenle, dernekten Büyükelçi Orsini'ye gönderilen bir yazıyla duruma müdahale edilmesi istenmiş, aksi takdirde 64 yıldır İtalyanlara hizmet veren

612 **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.359, 27 Ocak 1933.
613 **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.359, 10 Nisan 1933.
614 **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.359, 14 Nisan 1933.
615 **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.333, 17 Ağustos 1926.

bu cemiyetin kapanmak tehlikesiyle karşı karşıya olduğu belirtilmiştir[616]. Büyükelçilik, derneğin tanınması için Türk makamları nezdinde girişimlerini başlatmıştır[617].

Büyükelçi Orsini'ye göre İstanbul Valisi Süleyman Sami Bey'in İtalyan İşçi Cemiyeti'ne soğuk yaklaşımının nedeni cemiyetin üyelerinin çoğunun faşist olmasıydı. Orsini'ye göre ise o gün için İtalyan ulusunun tamamının faşist olması nedeniyle İtalyan derneklerinin de faşist nitelikte olması gayet doğal karşılanmalıydı[618]. Bu nedenle Orsini, Türk Dışişleri Bakanlığı'na 21 Mart 1927 tarihli bir nota yollamıştır[619]. Buna göre, İçişleri Bakanlığı'na müdahale edilerek İtalyan İşçi Yardımlaşma Cemiyeti'nin bir an önce tanınması talep edilmiştir[620]. Uzun süren bu tanınma sürecinin ardından 23 Nisan 1928 tarihinde İtalyan İşçi Yardımlaşma Cemiyeti'nin resmen Türk kanunları nezdinde tanındığı açıklanmış ve faaliyetlerine böylece devam edebilmiştir[621].

İstanbul Ugo Pepe İtalyan Faşist Topluluğu (Fascio degli Italiani di Istanbul 'Ugo Pepe') da 19 Şubat 1924'te Türk Dernekler Kanunu kapsamında Türk Devleti tarafından hukuki bir tanınırlık elde etmek için İstanbul Valiliği'ne başvurmuştur. Ancak, siyasi bir nitelik taşıması nedeniyle topluluğun hukuki olarak tanınmasının mümkün olmadığı bildirilmiştir. İtalyan Büyükelçiliği olaya müdahil olarak İstanbul Valisi Süleyman Sami Bey'e bir yazı göndermiştir. Yazıda, Faşist Topluluğu'nun kanun hükümlerine aykırı hiçbir yasadışı amacı bulunmadığı ve Türkiye'nin siyasi birliğini ya da toprak bütünlüğünü bozmaya yönelik herhangi bir faaliyete yönelmesinin mümkün olmadığı belirtilmiştir. Esas itibariyle, İtalya'da siyasi olarak faaliyet göstermekte olan Faşist Parti'nin varlığı dolayısıyla özünde bir dernek olan İtalyan Faşist Topluluğu ile ilgili bir kafa karışıklığı olduğu anlatılmaya çalışılmıştır. Bu noktada, yurtdışında kurulan faşist kulüplerinin yurtdışında yaşayan İtalyanlar

---

616 **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B. 333, 8 Temmuz 1926.
617 İtalyan Büyükelçiliğinden Türk Hariciye Vekaletine gönderilen memorandum; **TDA**, 541/44258-210296-16, 13 Mayıs 1926; **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B. 333, 13 Şubat 1927.
618 **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.333, 23 Şubat 1927.
619 İtalyan Büyükelçiliğinden Türk Hariciye Vekaletine gönderilen memorandum**; TDA**, 541/44258-210296-5, 21 Mart 1927.
620 **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B. 333, 21 Mart 1927.
621 **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.333, 23 Nisan 1928.

arasında karşılıklı yardımlaşma ve kardeşlik ruhunun geliştirilmesi dışında herhangi bir amacının bulunmadığının altı çizilmiştir. Öte yandan, İtalyanların yaşamakta olduğu diğer ülkelerde de İstanbul'dakine benzer faşist kulüplerinin kurulduğu ve herhangi bir sakınca doğurmadığı dile getirilmiştir. Türk kanunlarınca tanınırlık için gerekli görülecek her türlü tüzük değişikliğini de yapmaya hazır oldukları ayrıca bildirilmiştir[622].

Tüzüğe bakıldığında Faşist Topluluğu'nun amaçları İtalyan işçi ve işverenlerinin haklarını korumak ile topluluk üyeleri arasında İtalyan milli haysiyet ve gururunun korunması olarak açıklanmıştır. Ayrıca her daim, İtalyan toplumunun ve ulusunun çıkarlarının her şeyden üstün tutulması esas alınmalı denmiştir. İhtiyaç sahibi olan bütün İtalyan yurttaşlarına yardımcı olmak da yine en önemli amaçlardan biri olarak vurgulanmıştır. Diğer bir amaç ise, İtalya ile Türkiye arasındaki ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi olarak belirtilmiştir. Tüzükte ayrıca, İtalyan Faşist Topluluğu'nun yerel yasalara ve geleneklere sıkı sıkıya bağlı kalmaya kararlı olduğu da belirtilmiştir. Fakat buna mukabil olarak İstanbul Valisi Süleyman Sami Bey, bu Faşist Topluluğu'nun Türk Dernekler Kanunu'nun ruhuna aykırı görülmesi nedeniyle resmi olarak tanınamayacağını kendilerine iletmiştir[623]. Bu noktadan itibaren söz konusu topluluk büyük ihtimalle faaliyetlerine gayri-resmi olarak İtalyan Kulübü (Casa d'Italia) çatısı altında devam etmiştir. Zira müteakip zamanlarda Türk Dahiliye Vekaleti tarafından söz konusu kulüpte faşist topluluklarının toplantı düzenlemekte oldukları rapor edilmiştir[624]. Lloyd Triestino Denizcilik Şirketi'nin İstanbul Şubesi Müdürü Marcello Campaner'in liderlik ettiği bu topluluk İtalya'nın Habeşistan'ı işgali döneminde de İstanbul'da mukim İtalyanlar arasından İtalyan Ordusu'na gönüllü asker toplamıştır[625]. İtalya'dan Türkiye'ye kültürel propaganda amacıyla ziyaret gerçekleştiren faşist gruplar da yine Casa d'Italia bünyesinde bu topluluk tarafından ağırlanmışlardır[626].

[622] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.333, 6 Aralık 1925.
[623] **ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938),** B.333, 13 Ekim 1926.
[624] Dahiliye Vekili Şükrü Kaya'nın CHP Genel Sekreteri Recep Peker'e İtalyan Faşist Cemiyetlerinin faaliyetleriyle ilgili gönderdiği yazı; **BCA**, F: 490.1.0.0, YB: 605.96.2., 11 Aralık 1935.
[625] **Son Posta**, 1 Eylül 1935, s. 1.
[626] **Milliyet,** 2 Haziran 1932, s. 2.

Başka bir İtalyan hayır kurumu olan Zanaatkârlar Yurdu (Associazione Commerciale Artigiana di Pieta) ise 1838 yılında Giacomo Anderlich tarafından kurulmuştur. Şişli'de Harbiye Mektebi'nin karşısında uzun yıllar hizmet veren dernek yaşlı erkek ve kadınların bakımıyla iştigal etmiştir. 1925 yılı başında İtalyan uyruklu 15 kişi burada barınmaktaydı. Kurumun yönetim kurulu ise 13 İtalyan ve 2 Fransız'dan oluşmaktaydı. İtalyan Hükümeti, derneğe her yıl 2000 Türk lirası destekte bulunmaktaydı. Ancak 22 Ocak 1925'te Dernek Başkanı Corpi, İtalyan Büyükelçi Montagna'ya yıllık devlet sübvansiyonun artırılması için başvuruda bulunmuştur[627]. Montagna, konuyu Dışişleri Bakanlığı'na iletmiş ve bu talep Bakanlık tarafından kabul edilmiştir[628]. Takip eden seneler içerisinde büyükelçilik tarafından İtalyan Zanaatkârlar Yurdu'na yıllık 2700 Türk lirası kadar bir hibe verilmiştir[629]. Kurum bu şekilde yardım faaliyetlerine devam etmiştir.

1929 İktisadi Buhranı tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de derin izler bırakmış ve ekonomiden sosyal yapıya kadar birçok alanda köklü değişimlere yol açmıştır. Türkiye, bu dönemde hem ekonomik hem de sosyal sorunlarla mücadele ederken, devletin ekonomiye müdahale ettiği yeni bir kalkınma modeli benimsemiştir. Devletçilik politikaları çerçevesinde yapılan yatırımlar, tarımsal üretimde denge sağlama çabaları ve işsizlikle mücadele için alınan önlemler, bu sürecin başlıca adımları olmuştur. Aynı zamanda, yabancı iş gücüne sınırlamalar getirilerek yerli iş gücünün korunması hedeflenmiş ve daha milliyetçi bir ekonomi anlayışı benimsenmiştir. Bu süreçte Türkiye'de yaşayan İtalyan topluluğu da ekonomik krizden etkilenen gruplar arasında yer almıştır. Yabancı iş gücüne yönelik kısıtlamalar ve devletin milliyetçi ekonomi politikaları, İstanbul, İzmir ve diğer bölgelerde yaşayan birçok İtalyan'ın işsiz kalmasına ve geçim sıkıntısı yaşamasına neden olmuştur. İtalyan diplomatik misyonları ve yardım kuruluşları, topluluklarına destek olmaya çalışsa da bu çabalar genellikle yetersiz kalmıştır.

[627] **ASDMAE-AP,** B.1715, 22 Ocak 1925.
[628] **ASDMAE-AP,** B.1715, 13 Şubat 1925.
[629] **ASDMAE-AP,** B.1715, 17 Temmuz 1928.

SONUÇ

Bu çalışma, 1923-1939 yılları arasında uluslararası iktisadi koşulların etkisi ve Türkiye'de uygulanan iktisat politikalarının değişimi bağlamında Türk-İtalyan ticari ilişkilerindeki dönüşüme dair bir inceleme sunmuştur. Söz konusu dinamiklerin ikili ticari ve iktisadi iş birliklerini tarihsel olarak nasıl şekillendirdiğini ve dönüştürdüğünü açıklamak ise çalışmanın temel amacını oluşturmuştur.

Ana kaynak olarak ekseriyetle İtalyan Dışişleri Bakanlığına bağlı Diplomatik Arşiv (Archivio Storico-Diplomatico) ve Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığına bağlı Devlet Arşivleri Başkanlığı belgelerinden yararlanılmıştır. Özellikle Türkiye'de bir çalışmada ilk defa kullanılmış olan İtalyan Dışişleri Bakanlığı Ticaret Arşivi belgelerinden de faydalanılarak yapılan bu araştırmanın kapsadığı zaman aralığı ise dünya genelinde derin iktisadi dönüşümlerin yaşandığı, Büyük Buhran gibi küresel ekonomik krizlerle siyasi dengelerin hızla değiştiği iki dünya savaşı arası dönemdir. Bu süreçte Türkiye, Cumhuriyet'in ilanının ilk yıllarından itibaren kendi ekonomi yapısını yeniden inşa etme çabası içine girmiş, milli ekonomi politikaları çerçevesinde yeni stratejiler geliştirmiştir. Aynı dönemde, İtalya ise Faşist Parti'nin idaresinde hem siyasi hem iktisadi alanda önemli değişimler yaşamış ve bu bağlamda uluslararası ticaret ilişkilerini de yeniden yapılandırmıştır.

Çalışmamızın zaman aralığını oluşturan 1923-1939 yılları arasında kalan dönem içerisinde Türk-İtalyan ticari ilişkileri çeşitli iç ve dış faktörlerin etkisi altında şekillenmiştir. Bu nedenle, ilk olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun çöküş döneminde İtalya'nın Türkiye'ye yönelik iktisadi ve ticari stratejilerinin ne tür değişimler geçirdiği ve bu değişimlerin Türkiye'nin milli iktisat politikalarıyla nasıl bir etkileşim içinde olduğu sorusu üzerine odaklanılmıştır. Bu bağlamda, Birinci Dünya Savaşı sonrası enerji ve ham madde ihtiyacına paralel olarak İtalya, savaş sonrası ekonomi yapılanmasını desteklemek adına Anadolu gibi zengin kaynaklara sahip bölgelerde etkinlik kurmaya çalışmıştır. Savaşın galiplerinden olan İtalyanlar, dağılan Osmanlı İmparatorluğu'nun mirası üzerinde doğan Türkiye'ye karşı evvela kolonyal bir mantıkla yaklaşmıştır. İtalyanlar, Mondros Ateşkes Antlaşması sonrası işgal ettiği Anadolu topraklarını İtalya'nın tarım ve hammadde ihtiyaçları çerçevesinde

sömürecekleri ve fazla nüfusun da taşınabileceği bir bölge olarak görmüştür. Fakat Türk Milli Mücadelesinin bir sonucu olarak işgaller sona erdirilmiş ve Lozan Antlaşması imzalanmıştır. Bunun sonucunda İtalyanlar, stratejilerini değiştirerek yine Çukurova ve Ereğli gibi Anadolu'daki hammadde ve enerji kaynakları üzerine tasarladıkları imtiyaz projelerini Türk Hükümeti'ne kabul ettirebilmek için çeşitli girişimlerde bulunmuşlardır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminde iktisadi açıdan dış müdahaleye açık yapısı, 1923 yılında imzalanan Lozan Antlaşması ile sonlandırılmış ve Türk devleti kendi iktisat politikalarını belirleme konusunda önemli bir yetki elde etmiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında ekonomik kalkınma sürecinin temel dayanak noktaları, bu tarihsel dönüşümün ışığında şekillenmiştir. İzmir İktisat Kongresinde mantığı açıklanan Türk politika yapıcıların yabancı sermayeye yönelik yaklaşımı, özellikle Cumhuriyetin ilk yıllarında, ekonomik kalkınmayı destekleme ve milli sanayiyi güçlendirme amacını ortaya koymuştur. Aynı zamanda daha liberal ve yabancı sermayeye de açık olan bu yaklaşım, dönemin iktisadi tutumunu şekillendirmiştir. Bu tutum çerçevesinde, 1929 Büyük Buhranına kadar olan dönemde, Türkiye'nin ekonomik büyüme sürecinde yabancı sermayenin rolü artmıştır. Bu dönemde İngiltere, Fransa, Almanya ve İtalya gibi ülkeler, Türkiye'deki ticari fırsatlar etrafında rekabet içine girmişlerdir. Bu rekabet içerisinde, İtalya'nın Türkiye ile olan ilişkilerinde diplomatik ve siyasi faktörler de iktisadi ilişkileri doğrudan etkilemiştir.

İtalyanların Türkiye'ye yönelik kolonyal yaklaşımı, 1923-1930 döneminde yerini iki egemen devlet olarak karşılıklı çıkarlar kapsamında imtiyaz sözleşmeleri arayan bir ilişki türüne bırakmıştır. Bu dönüşümün tespiti yapıldıktan sonra çalışmamızın ikinci safhasında iki ülke ticari ilişkilerinde, faşist İtalya'nın yayılmacı politikaları, Türkiye'nin iktisadi bağımsızlık hedefleri, gümrük tarifeleri ve ticaret anlaşmaları gibi siyasi ve ekonomik parametrelerin nasıl bir rol oynadığı sorusuna cevap aranmıştır. Zira söz konusu dönemde İtalya'dan yükselen emperyalist söylemler ve faşist ideolojinin agresif politikalarının neden olduğu güvensizlik, İtalya'nın Rodos'a asker yığması ve bu hareketin Anadolu sahillerini hedef aldığı yönündeki haberler ve Mussolini'ye yakınlığı ile bilinen İtalyan şair Gabriele D'Annunzio'nun Anadolu'yu hedef alan ve düşmanca söylemler içeren şiirleri 1929'a kadar olan süre

içerisinde Türk kamuoyunda infiale yol açmıştır. Dolayısıyla bu gergin siyasi atmosfer İtalyan iktisadi projelerini de doğrudan olumsuz olarak etkilemiştir. Üzerinde anlaşmaya varılan projelerde ise Ereğli örneğinde olduğu gibi İtalyanların organizasyonel ve mali problemleri nedeniyle hayata geçirilememiştir.

İtalyan şirketlerinin faaliyetleri ise Türk-İtalyan ticari ilişkilerini şekillendirici bir rol üstlenmiştir. İtalyan şirketleri, Türkiye'de demiryolları, deniz taşımacılığı, madencilik, otomotiv ve enerji gibi çeşitli sektörlerde faaliyet göstermişlerdir. Ancak, Türk devletinin ortaya koymuş olduğu politika ve tutum, İtalyanların arzu ettiği iktisadi nüfuzu elde etmelerine engel olmuştur. Öte yandan, İtalya'dan dönem dönem yükselen emperyalist tonu yüksek söylemler ve siyasi gerginliklerle beraber Türk-İtalyan ilişkilerinde bir güvensizlik ortamı doğmuştur. Türkiye ve İtalya arasındaki ticari ilişkiler var olan potansiyeline rağmen İtalya'daki faşist idarenin güven vermeyen ve çoğu zaman sağduyudan uzak tavrı nedeniyle bu potansiyelin gerisinde kalmıştır.

İtalya'nın Türkiye özelinde etkisi siyasi veya iktisadi gücünden ziyade pratik ticari ilişkileri kurabilmede maharetli tüccarlarına dayanmıştır. İtalya; ticari ve iktisadi imtiyaz elde etme girişimleri başarısız olsa da Türkiye'nin dış ticaretinde başat partner olarak ortaya çıkmıştır. İhracat ve ithalatta önemli bir paya sahip olan İtalya hem ticari partner hem de Türk ürünlerinin Avrupa'ya açılan kapısı olarak işlev görmüştür. Tablo analizleri ve döneme ait diğer veriler, İtalya'nın ithalatta ve ihracattaki önemini ve Türkiye'nin dış ticaretindeki yerini açıkça göstermektedir. Ancak 1920'lerdeki İtalya'nın Türk dış ticaretindeki öncü pozisyonu İtalya'nın büyük finans ya da sanayi kuruluşlarının Türkiye'de ortaya koyduğu iktisadi nüfuzun bir sonucu değildi. İtalya bu başat konumu büyük ölçüde ithalatla uğraşan küçük ve orta ölçekteki tüccarlarına borçluydu. İtalya'dan taşıdıkları malları Türkiye'de satan bu tüccarlara bir de Birinci Dünya Savaşı sonrasında Türkiye'den ayrılıp Milano, Brindisi, Trieste ve Cenova'ya yerleşen Rum tüccar sınıfının da eklenmesiyle İtalya hem ithalatta hem de ihracatta Türkiye'nin bir numaralı dış ticaret ortağı haline gelmiştir. Ayrıca Fransa ve İngiltere; Türkiye'nin ihracatçısı olduğu hammadde ve tarım ürünlerini kendi kolonilerinden daha ucuza tedarik edebilmekteydi. Fakat böyle bir imkânı bulunmayan İtalya, söz konusu ürünler için Türkiye'ye yönelmiş ve Türkiye için başat ithalatçı olmuştur. Bu

şartlar altında, 1910 yılında Türkiye'nin ticaretinde Almanya, İngiltere ve Fransa'nın gerisinde kalmış olan İtalya, 1920'ler boyunca Türkiye'nin bir numaralı ticari partneri haline gelmiştir.

Türkiye'nin İtalya'ya olan ihracatı, başta tütün, incir, yumurta ve zeytinyağı olmak üzere, çeşitli tarım ürünlerini ve hammaddeleri kapsamıştır. İtalya'nın ise bu ürünleri üçüncü ülkelere satarak da kâr elde ettiği ve 1934 Türk-İtalyan Ticaret Antlaşması'na kadar transit hakkını tanımadığı Türk mallarına İtalya'da kalmış gibi muamele yaptığı bilinmektedir. İtalya'nın Türkiye üzerindeki etkisi, bazı çevrelerde "iktisadi nüfuz" olarak görülse de bu çalışma, iki ülke arasındaki ilişkinin daha çok karşılıklı ihtiyaçlar ve fırsatlar çerçevesinde şekillendiğini göstermektedir. Türkiye'nin uyguladığı dış ticaret politikası, ulusal çıkarları korumak ve iktisadi bağımsızlığı güçlendirmek amacıyla dikkatle yönetilmiş ve uluslararası trende uygun olarak zamanla daha fazla yerlileşerek öz kaynaklarına dayanan bir yapıya dönüşmüştür.

1930'ların başlangıcında dünya çapında yaşanan ekonomik kriz, ülkeleri Türkiye de dahil olmak üzere ekonomilerini korumak ve yerli sanayilerini geliştirmek adına ithal ikamesine dayalı sanayileşme politikaları benimsemeye itmiştir. Bu nedenle çalışmanın son bölümünde Büyük Buhran ve 1930'ların korumacı ekonomi politikalarının Türkiye ile İtalya arasındaki dış ticaret hacmi ve finansal ilişkiler üzerindeki etkilerine odaklanılmıştır. Dönemin ihtiyatlı iktisadi politikaları çerçevesinde, Türkiye'nin İtalya da dahil olmak üzere çeşitli ülkelerle imzaladığı karşılıklı gümrük antlaşmaları ile uygulanan kliring sistemi, dış ticaret stratejilerinin temelini oluşturmuştur. Bu antlaşmalar, ulusal ekonomik çıkarları gözeterek dış ticaretin düzenlenmesini amaçlamıştır. Türkiye'nin İtalya ile olan ticareti de dönemin korumacı politikaları neticesinde düşüş göstermiştir. Özellikle 1932 yılında Türkiye'nin İtalya'ya olan ihracatı dramatik bir şekilde düşmüştür. Türkiye'nin İtalya'ya başat ihraç kalemleri olan buğday, tahıl ve yün gibi ürünler için İtalya'da gümrük vergilerinin yükseltilmesi bu düşüşte etkili olmuştur. Zira 16 Ağustos 1931 tarihinde Türkiye'nin bir numaralı ihraç kalemi olan buğday üzerine İtalya tarafından uygulanan gümrük vergisi %20 oranında yükseltilmiştir. 1930'lu yıllar, 1934'te imzalanan Kliring Antlaşması'ndan sonra İtalya'nın Türkiye'nin birinci ticari partneri olma özelliğini yitirdiği ve bu anlamda Almanya'nın öne çıktığı bir zaman dilimi

olmuştur. Türkiye'nin ihracatının İtalya'dan Almanya'ya doğru kaymasında elbette Alman Nazi iktidarının uygulamaya koyduğu proaktif hammadde ithalatı politikası da etkili olmuştur. Öte yandan Türkiye'nin ithalat kotası uygulamadığı makine ve teknolojik aletler açısından da ana tedarikçi olan Almanya Türk pazarında öne çıkmıştır. Zira Almanya söz konusu ürünler açısından üretici olarak bu dönemde İtalya'nın önüne geçmiş ve hatta İtalya'nın da ana tedarikçisi haline gelmiştir.

Bu şartlar altında istatistikler, 1930 ile 1938 yılları arasında Türkiye'nin İtalya ile olan ihracat ve ithalatındaki düşüşü gözler önüne sermektedir. Bu dönemde iktisadi korumacılığın yükselişi ve İtalya'nın Etiyopya'yı işgal etmesi sonrasında uygulanan Milletler Cemiyeti yaptırımlarının etkisiyle iki ülke arasındaki ticari ilişkiler de zayıflamıştır.

İtalya'nın yurtdışındaki endüstriyel ve ticari faaliyetlerinin lokomotifi konumunda bulunan İtalyan bankaları, özellikle Roma Bankası ve İtalyan Ticaret Bankası da Anadolu'daki faaliyetlerini 1929 Buhranı sonrası yeniden düzenlemek zorunda kalmıştır. Söz konusu dönemde bu bankalar, Türkiye'deki iktisadi nüfuz projelerine sermaye sağlama potansiyellerini kaybetmiş ve 1930'larda daha temkinli bir yaklaşım sergilemişlerdir. Son tahlilde, Türkiye'de cumhuriyetin ilanından sonra, yerli bankaların sayısı artmış ve yabancı bankaların etkinlikleri azalmıştır. Yerli bankacılık sistemi geliştirilirken, yabancı sermayeli bankaların faaliyetleri kısıtlanmış ve yeni yabancı bankaların ülkeye girişi durmuştur. 1935'te İtalya'nın Habeşistan'ı işgali ve sonrasında uygulanan uluslararası yaptırımlar İtalyan bankalarını ve yurtdışı iştiraklerini daha da olumsuz etkilemiştir. Bu dönemde, İtalyan bankalarının Türkiye'deki operasyonları büyük küçülmeler yaşamış ve likidite sorunları ortaya çıkmıştır. İtalyan hükümetinin müdahalesi ve sübvansiyonlarla durum kısmen düzeltilmiş olsa da İtalyan Ticaret Bankası ve Roma Bankası'nın Türkiye'deki faaliyetleri yaptırımlar ve ekonomik bunalım nedeniyle daralmıştır. İkinci Dünya Savaşı öncesi oluşan siyasi belirsizlik döneminde de İtalyan bankaları zarar görmüş ve Roma Bankası'nın Ortadoğu ve Türkiye'deki şubelerinin mevduatları önemli ölçüde azalmıştır. Bu durum, İtalyan iktisadi nüfuz projelerinin Türkiye ve genel olarak bölgedeki uluslararası siyasi ve ekonomik dinamiklerin etkisi altında daha da kısıtlandığını göstermiştir.

KAYNAKÇA

ARŞİV BELGELERİ

L'Archivio Storico Diplomatico del Ministero degli Affari Esteri

Ambasciata d'Italia in Turchia 1829 – 1938

Archivio del Commercio 1919-1923 (ASDMAE-AC 1919-1923)

Archivio del Commercio 1924-1926 (ASDMAE-AC 1924-1926)

Direzione Generale Affari Commerciali 1927 (DGAC – 1927)

Serie Affari Politici 1919-1930 (ASDMAE-AP 1919-1930)

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

Bab-ı Ali Evrak Odası Belgeleri (BOA, BEO)

Dahiliye Nezareti Kalemi Mahsus Müdüriyeti Belgeleri (BOA, DH/KMS)

Dosya Usulü İradeler (BOA, İ.DÜİT)

Hariciye Nezareti İstanbul Murahhaslığı Belgeleri (BOA, HR/İM.)

Meclis-i Vükela Mazbataları (BOA, MV)

Şura-yı Devlet Evrakı (BOA, ŞD)

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)

Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı Belgeleri 1920-1928 (BCA, 30.18.1.1)

Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı Belgeleri 1928- (BCA, 30.18.1.2)

Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü Belgeleri (BCA, 30.10.0.0)

Cumhuriyet Halk Partisi Fon Belgeleri (BCA, 490.1.0.0)

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Türkiye Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi (TDA)

İngiltere Fonu (534)

İspanya Fonu (537)

İsveç Fonu (539)

İtalya Fonu (541)

RESMİ YAYINLAR

Resmî Gazete, 19 Nisan 1926 Tarih ve 815 Sayılı, "Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San'at Ve Ticaret Hakkında Kanun".

Resmî Gazete, 28 Mayıs 1927 Tarih ve 1055 Sayılı, "Teşvik-i Sanayi' Kanununa Müzeyyel Kanun".

Resmî Gazete, 15 Haziran 1930 Tarih ve 1722 Sayılı, "Kibrit ve Çakmak İnhisarı İşletmesinin Devrine ve On Milyon Dolarlık İstikraz Akdine Dair Kanun".

Resmî Gazete, 11 Haziran 1930 Tarih ve 1715 Sayılı, "Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Kanunu".

Resmî Gazete, 11 Haziran 1932 Tarih ve 2007 Sayılı, "Türkiye'de Türk Vatandaşlarına Tahsis Edilen Sanat ve Hizmetler Hakkında Kanun".

Resmî Gazete, 4 Haziran 1934 Tarih ve 2498 Sayılı, "Türkiye ile İtalya Arasında Akit ve İmza Edilen Ticarî İtilâfın Kabul ve Tasdikine Mütedair Kanun".

Resmî Gazete, 11 Haziran 1937 Tarih ve 3246 Sayılı, "Türkiye Cumhuriyeti ile İtalya Krallığı Arasında 29 İlkkanun 1936'da Roma'da İmzalanan Ticaret ve Seyrisefain Muahedenamesi ile Ticaret Anlaşmasının ve Merbutlarının Tasdikine Dair Kanun".

Resmî Gazete, 5 Temmuz 1939 Tarih ve 3675 Sayılı, "Türkiye ile İtalya Arasında Akit ve İmza Edilen Ticarî İtilâfın Kabul ve Tasdikine Mütedair Kanun". Türkiye – İtalya Ticaret ve Seyri Sefain Muahedesinin Cüz'ü Mütemmimini Teşkil Etmek Üzere Akdedilen Ticaret ve Tediye Anlaşmalar ile Bunlara Ek Olarak Tanzim Edilen Vesaikin Meriyete Vaz'ına Dair Kanun".

GAZETELER VE SÜRELİ YAYINLAR

Akşam (7 Kasım 1929, 10 Kasım 1929, 2 Nisan 1931)

Corriere della Sera (6 Aralık 1928)

Cumhuriyet (28 Ocak 1926, 3 Haziran 1932, 14 Mart 1933, 16 Ekim 1938)

Haber (5 Nisan 1934)

Hakimiyet-i Milliye (10 Nisan 1926, 11 Mayıs 1926, 6 Kasım 1929, 28 Kasım 1929, 17 Şubat 1930)

İkdam (13 Nisan 1926, 27 Nisan 1926, 9 Nisan 1928)

İstanbul Sanayi ve Ticaret Odası Mecmuası (Haziran 1929, Ekim 1932, Şubat 1937, Ekim 1939)

L'Akcham (26 Kasım 1932)

La Gazette (13 Eylül 1924)

La Rassegna (Nisan 1931)

Le Journal d'Orient (20 Şubat 1931)

Le Tanine (19 Şubat 1925)

Milliyet (5 Kasım 1929, 2 Nisan 1931, 2 Haziran 1932, 23 Ekim 1933)

Son Posta (1 Eylül 1935, 13 Eylül 1938, 31 Mart 1938, 16 Ekim 1938)

Son Telgraf (10 Ekim 1937)

The New York Times (7 Temmuz 1929)

Yeni Asır (11 Ekim 1935)

Vakit (30 Nisan 1929, 5 Kasım 1929, 8 Kasım 1929, 8 Aralık 1930)

ARAŞTIRMA – İNCELEME ESERLER

Adler, Franklin Hugh: **Italian Industrialists from Liberalism to Fascism: The Political Development of the Industrial Bourgeoisie, (1906-1934),** Cambridge, Cambridge University Press, 1995.

Akgüç, Öztin: **Cumhuriyet Dönemi'nde Bankacılık Alanındaki Gelişmeler**, Ankara, Türkiye Bankalar Birliği, 1975.

Akşin, Sina: **Ana Çizgileriyle Türkiye'nin Yakın Tarihi**, Ankara: İmaj Yayınevi, 1998.

Aloba Köksal, Bilge; İlkin, A. Rasih: **Türkiye'de İktisadî Politikanın Gelişimi (1923 - 1973)**, İstanbul : Yapı Kredi Yayınları, 1973.

Alpay, Yalın; Alkın, Emre: **Olaylarla Türkiye Ekonomisi: Yirminci Yüzyıl Türkiye Ekonomi Tarihi,** İstanbul, Hümanist Kitap, 2017.

Altay, Oğuzhan: **Türk Bankacılık Sistemi**, İzmir, Ege Üniversitesi Yayınları, 2006.

Annuario Statistico Italiano, Istituto Centrale di Statistica del Regno d'Italia, Anno, Terza Serie, Vol 1, 1927.

Arı, Kemal: **İzmir'den Bakışla Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri: Lozan'dan Kabotaja**, İzmir: Deniz Ticaret Odası Yayınları, 2008.

Arielli, Nir: **Fascist Italy and the Middle East, 1933–40**, Hampshire, Palgrave Macmillan, 2010.

Artun, Tuncay: **İşlev, Gelişim, Özellikleri ve Sorunlarıyla Türkiye'de Bankacılık**, İstanbul, Tekin Yayınevi, 1983.

Atatürk'ün Milli Dış Politikası, Millî Mücadele Dönemine Ait 100 Belge, 1919-1923, Cilt: I., Ankara, Kültür Bakanlığı, 1992.

Barucci, Piero; Misiani, Simone; Mosca, Manuel: **La Cultura Economica tra le Due Guerre,** Milano, Franco Angeli, 2015.

Berend, Ivan: **An Economic History of Nineteenth-Century Europe Diversity and Industrialization**, Cambridge, Cambridge University Press, 2013.

Bilsel, Cemil: **Lozan,** Cilt: 2, İstanbul: Ahmet İhsan Matbaası, 1933.

Boratav, Korkut: **100 Soruda Türkiye'de Devletçilik**, İstanbul: Gerçek Yayınevi, 1974.

_____, **Türkiye'de Devletçilik**, Ankara: İmge Kitabevi, 2005.

_____, **Türkiye İktisat Tarihi (1908-2005),** Ankara: İmge Kitabevi, 2006.

Bosworth, Richard: **Italy, the Least of the Great Powers: Italian Foreign Policy Before the First World War**, New York: Cambridge University Press, 1979.

Bulutoğlu, Kenan: **100 Soruda Türkiye'de Yabancı Sermaye,** İstanbul: Gerçek Yayınevi, 1970.

Cankaya, Özden: **TRT: Bir Kitle İletişim Kurumunun Tarihi (1927-2000),** İstanbul, YKY, 2003.

Carnevali, Francesca: **Europe's Advantage: Banks and Small Firms in Britain, France, Germany, and Italy since 1918**, New York, Oxford University Press, 2005.

Clough, Shepard: **The Economic History of Modern Italy**, New York: Columbia University Press, 1964.

Consiglio, John Alfred: **Banco di Roma's Mediterranean Thrust 1900-1952**, Malta Historical Society, 2001.

Çelebi, Mevlüt: **Millî Mücadele Döneminde Türk-İtalyan İlişkileri**, Ankara, ATAM, 2002.

_____, **Türkiye-İtalya Siyasi İlişkileri 1923-1939**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2020.

_____, **Türkiye-İtalya Sosyal ve Kültürel İlişkileri, 1923-1939**, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2022.

Çapraz, Neşe: **Ekonomik Bunalımların Dünya'da ve Türkiye'de Yansımaları**, İstanbul: Der Yayınları, 2001.

Çavdar, Tevfik: **Türkiye Ekonomisinin Tarihi (1900-1960)**, İstanbul: İmge Kitabevi, 2013.

Çoker, Fahri: **Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler**, Ankara, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 1994.

Deane**,** Phyllis**: İlk Sanayi İnkılabı**, Çeviri: Tevfik Güran, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1994.

De Felice, Renzo: **Mussolini Il Duce: Gli Anni del Consenso, (1929-1936)**, Torino: Einaudi, 1974.

Demirci, Sevtap: **Belgelerle Lozan: Taktik-Stratejik-Diplomatik Mücadele**, İstanbul: Alfa Yayınları, 2023.

Di Quirico, Roberto: **Building on Borrowed Bricks Italian Banks and International Finance During the Inter-War Period,** Floransa, EPAP, 2008.

_____, **Le banche italiane all'estero, 1900-1950: espansione bancaria all'estero e integrazione finanziaria internazionale nell'Italia degli anni tra le due guerre**, Floransa, EPAP, 2000.

Diesen, Glenn: **Europe as the Western Peninsula of Greater Eurasia: Geoeconomic Regions in a Multipolar World**, Maryland, Rowman & Littlefield, 2021.

Eldem, Vedat: **Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi**, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1994.

_____, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1994.

Enver, Sadreddin: **Zonguldak Kömür Havzamız,** Ankara, Etibank Yayınları, 1941.

Falco, Giancarlo: **L'Italia e la politica finanziaria degli alleati, 1914-1920**, Pisa, ETS, 1980.

Fenoaltea, Stefano: **The Reinterpretation of Italian Economic History From Unification to the Great War**, Cambridge, Cambridge University Press, 2011.

Forsyth, Douglas J.: **The Crisis of Liberal Italy: Monetary and Financial Policy (1914-1922)**, Cambridge, Cambridge University Press, 1993.

George**,** David Lloyd: **The Truth About the Peace Treaties**. London, Purnell and Sons, 1938.

Görgün, Tuğrul: **Doğrudan Yabancı Yatırımların Tarihsel Gelişimi Çerçevesinde Yatırımların Geliştirilmesinin Etkin Kurumsal Yapılanmaları**, Ankara, Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi, 2004.

Grassi, Fabio: **İtalya ve Türk Sorunu**, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2003.

_____, **Türk-İtalyan İlişkilerinde Az Bilinenler**, Çeviri: Sadriye Güneş, İstanbul: Tarihçi Kitabevi, 2014. s.312.

Gürsoy, Metin: **Dünyadaki Büyük Ekonomik Krizler ve Türkiye Ekonomisine Etkileri**, İstanbul: Metis Yayınları, 1989.

Heywood, Andrew: **Siyaset**, Çeviri: Bekir Berat Özipek, Bican Şahin, Mete Yıldız, Zeynep Kopuzlu, Bahattin Seçilmişoğlu, Atilla Yayla, Ankara: Adres Yayınları, 2007.

Halperin, Sandra: **War and Social Change in Modern Europe: The Great Transformation Revisited**, Cambridge, Cambridge University Press, 2004.

Hiç, Mükerrem: **Kapitalizm, Karma Ekonomi ve Türkiye**, İstanbul: Sermet, 1979.

Hoar, Hannah Marceline: **The Coal Industry of the World with Special Reference to International Trade in Coal,** Washington, U.S. Government Printing Office, 1930.

Holborn, Hajo: **A History of Modern Germany: 1648-1840,** Princeton, Princeton University Press, 1982.

Issawi, Charles: **The Economic History of Turkey**, Chicago, The University of Chicago Press, 1980.

Karakayalı, Hüseyin**: Türkiye'nin Ekonomik Yapısı ve Değişimi**, İzmir: Emir Ofset, 1998.

Kazgan, Gülten: **Türkiye Ekonomisinde Krizler (1929-2001)**, İstanbul: Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2006.

_____: **Türkiye Ekonomisinde Krizler, (1929-2009)**, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi, Yayınları, 2012.

Kennedy, Paul: **The Rise and Fall of the Great Powers: Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000**, Londra, Unwin Hyman, 1988.

_____, **Büyük Güçlerin Yükselişi ve Çöküşleri: 1500'den 2000'e Ekonomik Değişme ve Askeri Çatışmalar**, Çeviri: Birtane Karanakçı, İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 1994.

Kepenek, Yahya; Yentürk, Nurhan: **Türkiye Ekonomisi**, İstanbul: Remzi Kitabevi, 1994.

Kıray, Emine: **Osmanlı'da Ekonomik Yapı ve Dış Borçlar**, İstanbul: İletişim Yayınları, 1993.

Kindleberger, Charles P.: **The World in Depression: 1929-1939**, Los Angeles: University of California Press, 1973.

Kurdakul, Necdet: **Osmanlı Devleti'nde Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar**, İstanbul: Döler Neşriyat, 1981.

Kuruç, Bilsay: **Mustafa Kemal Döneminde Ekonomi: Büyük Devletler ve Türkiye**, İstanbul: Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2011.

Kuyucuklu, Nazif**: İktisadi Olaylar Tarihi**, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1982.

Küçük, Yalçın: **Planlama, Kalkınma ve Türkiye**, İstanbul: Tekin Yayınevi, 1978.

La Francesca, Salvatore: **La Politica Economica del Fascismo**, Bari: Laterza, 1976.

L'Italia in 150 anni: sommario di statistiche storiche,1861-2010, Roma, ISTAT, 2011.

Lozan Barış Konferansı, Tutanaklar-Belgeleler, Çeviren: Seha L. Meray, Cilt:4, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 1993.

Maddison, Angus: **The World Economy**, Paris: OECD Publishing, 2006.

Milward, Alan; Saul Samuel Berrick: **The Development of the Economies of Continental Europe 1850-1914**, Londra: Routledge, 2012.

Mitchell, Brian R.: **European Historical Statistics (1750-1975),** New York: Stockton Press, 1992.

Müderrisoğlu, Alptekin: **Cumhuriyetin Kurulduğu Yıl Türkiye Ekonomisi**, Ankara, T. C. Ziraat Bankası Yayınları, 1998

Nere, Jacques: **1929 Krizi**, Çeviri: Vamık Toprak, Ankara: Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları, 1980.

Öndeş, Osman: **Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi**, İstanbul, Deniz Ticaret Odası Yayınları, 2013.

Önsoy, Rıfat: **Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası**, Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1988.

Pamuk, Şevket: **Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi 1820-1913**, Ankara: Yurt Yayınevi, 1984.

_____, The Ottoman Empire and European capitalism, 1820-1913: Trade İnvestment And Production, Cambridge, Cambridge University Press, 1987.

_____, **Osmanlı'dan Cumhuriyete Küreselleşme: İktisat Politikaları ve Büyüme**, İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2007.

_____, Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914, İstanbul: İletişim Yayınları, 2007.

_____, **Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi**, İstanbul, Türkiye İş Bankası Yayınları, 2014.

Parasız, İlker: **Türkiye Ekonomisi**, Bursa, Ezgi Yayınevi, 2004.

_____, Para, Banka ve Finansal Piyasalar, Bursa, Ezgi Kitabevi, 2009.

_____, 1929 Dünya Büyük Ekonomik Krizi, Bursa: Ezgi Kitapevi, 2011.

Petricioli, Marta: **L'Italia in Asia Minore equilibrio mediterraneo e ambizioni imperialiste alla vigilia della prima guerra mondiale**, Michigan, Michigan University Press, 1983.

Pongiluppi, Francesco: **La Rassegna Italiana: Organo degli Interessi Italiani in Oriente, Giornale Ufficiale della Camera di Commercio Italiana di Costantinopoli**, İstanbul, Edizioni Isis, 2015.

Robinson, Janet; Robinson, Joe: **Handbook of Imperial Germany**, Indiana, AuthorHouse, 2009.

Romano, Sergio: **Giuseppe Volpi: Industria e Finanza tra Giolitti e Mussolini**, Venedik, Marsilio, 1997.

Sander, Oral: **Siyasi Tarih: İlkçağlardan 1918'e**, Ankara: İmge Kitabevi, 2009.

_____, Siyasi Tarih: 1918-1944, Ankara, İmge Kitabevi, 1998.

Santoro, Stefano: **L'Italia e l'Europa orientale diplomazia culturale e propaganda 1918-1943**, Milano, Franco Angeli, 2005.

Sedgwick, Alexander: **The Third French Republic, 1870-1914**, New York, Crowell, 1968.

Seyidoğlu**,** Halil: **Uluslararası İktisat: Teori, Politika ve Uygulama**, İstanbul: Güzem Can Yayınları, 2003.

Stachura, Peter D.: **Weimar Republic And The Younger Proletariat An Economic And Social Analysis**, Londra, Palgrave Macmillan, 2016.

Talas, Cahit: **Türkiye'nin Açıklamalı Sosyal Politika Tarihi**, Ankara, Bilgi Yayınları, 1991.

Tanilli, Server: **Yüzyılların Gerçeği ve Mirası, 20. Yüzyıl: Yeni Bir Dünyanın Arayışında**, İstanbul: Alkım Yayınevi, 2007.

Tekeli, İlhan, İlkin, Selim: **Uygulamaya Geçerken Türkiye'de Devletçiliğin Oluşumu**, Ankara, ODTÜ Yayınları, 1982.

_____, **1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları,** Ankara, ODTÜ Yayınları, 1977.

Tezel, Yahya Sezai: **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi 1923-1950**, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2015.

Ticari Bilgiler ve Belgeler, Editör: Yılmaz Benligiray, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını, 2005.

Tipton, Frank B.; Aldrich Robert: **An Economic and Social History of Europe, 1890-1939**, Londra, Macmillan, 1987.

Tokgöz, Erdinç: **Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi (1914-1997)**, Ankara, İmaj Yayınevi, 1997.

Turan, Gül Günver: **Uluslararası Para Sistemi: Dünü ve Bugünü**, Ankara: Türkiye İş Bankası Yayınları, 1980.

Turnock, David: **Eastern Europe An Historical Geography 1815-1945**, Londra, Taylor & Francis, 2002.

Türkiye İktisat Kongresi 1923-İzmir (Haberler-Belgeler-Yorumlar), Hazırlayan: A. Gündüz Ökçün, Ankara, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1981.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), **İstatistiki Göstergeler 1923-2013**, Ankara, Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, 2014.

Uçarol, Rıfat: **Siyasi Tarih (1789-1999)**, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2000.

Uluslararası Ekonomik Göstergeler, T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2013.

Weeks, Theodore R.: **Across the Revolutionary Divide Russia and the USSR, 1861-1945**, West Sussex, Wiley, 2011.

Yaşa, Memduh: **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi**, İstanbul: Akbank Kültür Yayınları, 1980.

Yenal, Oktay: **Cumhuriyet'in İktisat Tarihi**, İstanbul: Homer Kitabevi, 2003.

Yerasimos, Stefanos: **Azgelişmişlik Sürecinde Türkiye: Bizans'tan Tanzimat'a**, Cilt:1, İstanbul: Gözlem Yayınları, 1977

_____, Azgelişmişlik Sürecinde Türkiye: Bizans'tan Tanzimat'a, Cilt:2, İstanbul: Gözlem Yayınları, 1980.

Yıldırım, Kemal; Karaman, Doğan: **Makroekonomi**, Eskişehir: Eğitim, Sağlık ve Bilimsel Çalışmaları Vakfı, 2003, s.12.

Yıldırım, Nesrin: **Atatürk'ün İktisadi Egemenlik İlkesinin Kalkınma Politikaları**, Ankara, Platin Yayınları, 2006.

Zamagni, Vera: **The Economic History of Italy (1860-1990): Recovery after Decline**, Oxford, Clarendon Press, 2003.

_____, The Economic History of Italy 1860-1990, Oxford, Clarendon Press, 1993.

MAKALELER VE KİTAP BÖLÜMLERİ

Acar, Sadık: "Tanzimat Yıllarında Osmanlı İktisat Düzeni", **Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt: 7, Sayı: 2, 1992, s.97-109.

Adiloğlu, Burcu; Yücel, Göksel: "Düyûn-ı Umûmiyye Osmanlı Devlet Borçları İdaresi", **Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları Dergisi,** Sayı: 21, 2021, s.67-78.

Akgüç, Öztin: "Türkiye'de Yabancı Bankalar", **Muhasebe ve Finansman Dergisi**, No: 36, 2007, s. 6-17.

Allen, Robert C.: "International Competition in Iron and Steel, 1850-1913", **The Journal of Economic History**, Cilt: 39, No: 4, Aralık 1979. S. 911-937.

Anbar, Adnan: "Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa'yla Finansal Entegrasyonu: 1800-1914", **Maliye ve Finans Yazıları**, Cilt: 1, No:84, 2009, S. 17-37.

Avdar, Ramazan; Avdar, Reyhan: "Balta Limanı'ndan Mondros'a Osmanlı'da Ekonomik Yapı ve Dış Ticaret (1838-1918)", **Sakarya İktisat Dergisi,** 100. Yıl Milli Egemenlik Özel Sayısı, Aralık 2020, s.110-124.

Barlas, Dilek: "Friends or Foes? Diplomatic Relations between Italy and Turkey, 1923–36**", International Journal of Middle East Studies,** s.231-252

Bostancı, Emir: "1929-1938 Yılları Arasında Türkiye'de Yabancı Sermaye", **Yeditepe Üniversitesi Tarih Bölümü Araştırma Dergisi**, Yeditepe Üniversitesi Tarih Bölümü Araştırma Dergisi, Cilt:4, No: 8, 2020, s. 37-68.

Boyer, George R.; Hatton, Timothy J.: "New Estimates of British Unemployment, 1870-1913", **The Journal of Economic History**, Cilt: 62, No: 3, Eylül 2002, S. 643-675.

Bozdağlıoğlu, Yasemin; Evlimoğlu, Umut: "Türkiye'de Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Tarihsel Süreçte Gösterdiği Gelişim: Hukuksal ve Ekonomik Yansımaları", **Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Yıl:6, No:11, Nisan 2014, s. 32-52.

Bülbül, Gül: "Islahat Fermanı'nı Hazırlayan Sebepler ve Islahat Fermanı". **Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:2, Sayı:2, 1989, s.157-179.

Cafagna, Luciano: "The Industrial Revolution in Italy 1830-1914", **The Fontana Economic History of Europe: The Emergence of Industrial Societies-1**, Editör: Carlo M. Cipolla, Glasgow: Fontana/Collins, 1975, s.279-328.

Cantemur, Türkan: "Türkiye-İtalya İlişkileri (1930-1950)", **Tarih ve Medeniyetler Tarihi**, Cilt: 2, Ankara: Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Yayınları, 2012, s.779-815.

Carboni Mauro; Fornasari Massimo. "Learning From Others' Failures**", The History of Bankruptcy: Economic, Social and Cultural Implications in Early Modern Europe**, Editör: Thomas Max Safley, Londra, Routledge, 2013, s. 108-122.

Cataluccio, Francesco: “Diplomazia Di Guerra e Negoziati Di Pace Sulla Spartizione Dell’Asia Ottomana (1915-1923).” **Archivio Storico Italiano,** No: 2 (450), 1966, s. 208-249.

Cohen, John S.: “The 1927 Revaluation of the Lira: A Study in Political Economy”, **The Economic History Review,** Cilt: 25, No: 4, 1972, s. 642-654.

Conte, Giampaolo; ”La penetrazione finanziaria italiana nel Vicino Oriente Ottomano 1881-1923”, **Storie in Corso IX**, Workshop SISSCO, Università di Milano, 2014.

Coppa, Frank J.: “The Italian Tariff and the Conflict Between Agriculture and Industry: The Commercial Policy of Liberal Italy, 1860-1922”, **The Journal of Economic History**, Cilt:30, Sayı: 4, Aralık 1970, s.742-769.

Crafts, Nicholas: “Economic Growth in France and Britain, 1830-1910: A Review of the Evidence”, **The Journal of Economic History,** Cilt: 44, No: 1, Mart 1984. S. 49-67.

Crafts, Nicholas; Fearon, Peter: “Depression and Recovery in the 1930s: An Overview”, **The Great Depression of the 1930s: Lessons for Today**, Editör: Nicholas Crafts, Peter Fearon, Oxford: Oxford University Press, 2013, s.1-44.

Crisp, Olga: “Russian Financial Policy and the Gold Standard at the End of the Nineteenth Century”, **The Economic History Review**, Cilt: 6, No: 2, 1953. s.156-172.

Çakmak, Zafer: “Osmanlı Devleti’nin İtalya’ya Sipariş Ettiği Drama Kruvazörü ve Akıbeti”, **Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi**, No: 217, Ağustos 2015, s. 53-64.

Çelebi, Mevlüt: "Mondros Mütarekesi’nden Sonra Batı Anadolu’da İtalyan Faaliyetleri", **Tarih İncelemeleri Dergisi**, Cilt: 13, No: 1, Haziran 1998, s. 143-462.

_____, “Millî Mücadele Döneminde Türk-İtalyan İlişkileri”, **90. Yılında Millî Mücadele Sempozyumları: Bildiriler**, Ankara, ATAM, 2011, s. 169-194.

_____, “Atatürk Dönemi ve Sonrasında Türkiye-İtalya İlişkilerini Etkileyen Faktörler”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Cilt:31, No: 91, Mayıs 2015, s. 93-130.

Delice, Güven: ”Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası: 85 Yıllık Bir Geçmişin İzlerinden Tarihe Kayıt Düşmek”, **Ekonomi İşletme Siyaset ve Uluslararası İlişkiler Dergisi**, Cilt 1, No:2, 2015, s. 21-55.

Demirbilek, Sinan; “Tek Parti Döneminde İnhisarlar”, **Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi,** Cilt:12, No:24, 2012, s. 203-232.

Deniz, Önder: “Türkiye’de Türk Vatandaşlarına Tahsis Edilen Sanat Ve Hizmetler Hakkında Kanunun Çalışma Hayatındaki Önemi”, **Turkish Studies**, No:11, 2016, s. 25-38.

Dikmen, Nedim: “Osmanlı Dış Borçlarının Ekonomik ve Siyasi Sonuçları”. **Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi,** Cilt:19, Sayı:2, 2010, s.137-159.

Dumrul, Cüneyt; Dumrul, Yasemin: “Osmanlı İmparatorluğu’nun Kapitalist Paternde Sanayileşmesinin Önündeki Engeller Üzerine Bir İnceleme”, **Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi**, Cilt:12, Sayı:23, 2014, s.146-170.

Erdayı, Utku: ”Beyaz Yakalıların Tanımlanması Üzerine”, **İş, Güç, Endüstri İlişkileri Ve İnsan Kaynakları Dergisi**, C:14, No:3, Temmuz 2012. S. 65-80.

Ertan, Temuçin Faik: “Anadolu’daki İşgallerin İktisadi Çıkar Boyutu”, **Mütarekeden İstiklale 1921 Yılında Millî Mücadele**, İstanbul, Türk Ocağı Yayınları, 2021, s. 11-26.

Eşiyok, Ali: “Osmanlı İmparatorluğu’nun Dünya Ekonomisine Eklemlenmesinde Bir Dönüm Noktası: 1838 Serbest Ticaret Anlaşması”, **Mülkiye Dergisi,** Cilt: 34, Sayı: 266, 2010, s.67-108.

Fear, Jeffrey. “Cartels”, **The Oxford Handbook of Business History**, Editörler: Geoffrey Jones, Jonathan Zeitlin, Oxford: Oxford University Press, 2008, s. 268-292.

Federico, Giovanni; Malanima, Paolo: "Progress, Decline, Growth: Product and Productivity in Italian Agriculture, 1000-2000", **The Economic History Review**, Cilt: 57, Sayı:3 Ağustos 2004, s.437-464.

Fenoaltea, Stefano: "Public Policy and Italian Industrial Development, 1861-1913", **The Journal of Economic History**, Cilt:29, Sayı:1, Mart 1969, s.176-179.

_____: "Italy", **The Economic Development of Italy Since 1870**, Editör: Giovanni Federico, Aldershot: Edward Elgar Publication, 1994, s.440-511.

Fossati, Antonio: "Il Commercio Estero Italiano dal 1928 al 1938." **Rivista Internazionale Di Scienze Sociali,** Cilt: 10, No: 4, 1939, s. 647-671.

Gabellini, Andresa: "Il Fascısmo E I Mandati Negli Anni Venti: Il Caso Siriano Tra Nazionalismo Arabo Ed Espansione Economica E Culturale (1923-1930)", **Il Politico**, Cilt:61, No: 2, Nisan-Haziran 1996, s. 273-314.

Gagliardi, Alessio: "Il Ministero per gli Scambi e Valute e la Politica Autarchica del Fascismo", **Studi Storici**, Cilt: 46, No: 4, 2005, s. 1033-1071.

Galenson, Walter; Zellner, Arnold: "International Comparison of Unemployment Rates", **The Measurement and Behavior of Unemployment**, Editör: National Bureau for Economic Research, Princeton: Princeton University Press, 1957, s. 439-580.

Grigg, David: "The World's Agricultural Labour Force 1800-1970", **Geography**, Cilt: 60, No: 3, Temmuz 1975. S. 194-202.

Gürboğa Nurşen; Koraltürk, Murat: "1930'larda İktisadi Devletçilik, Şilepçiliğin Gelişmesi ve Sosyete Şilep T.A.Ş.'nin Kuruluşu", **Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi**, Cilt:13, No:25-26, 2014, s. 27-49.

Gürkan Yay, Gülsün: "Atatürk Döneminde Para Politikası", **Erdem Dergisi,** Cilt:11, No:31, 1998, s. 289-320.

Gürler, Hamdi; “Millî Mücadele’de Türk-İtalyan İlişkileri”, **Askeri Tarih Bülteni**, Cilt: 19, Sayı:37, Ankara, 1994, s.49-71.

Güvenç, Serhat; Barlas, Dilek; “Bir Cumhuriyet Kurumu Yaratmak: Atatürk’ün Donanması, 1923-1939”, **Türkiye’de Ordu, Devlet ve Güvenlik Siyaseti**, Ed.: İsmet Akça, Evren Balta Paker, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2010, s. 223-253.

Kalaycı, İrfan: “Atatürk’ün Kalkınma Modeli (AKM): Günümüz Sanayisi için Kazanımlar”, **Maliye Dergisi,** No:156, 2009, s. 152-176.

Kaplanoğlu, Emre; Yükçü, Süleyman; Yükçü, Canan: “İzmir’in Levanten İşletmeleri”, **Sosyal, Beşerî ve İdari Bilimler Alanında Yeni Ufuklar**, Ed: Sinan Sönmez, Ertan Özçoban, Dursun Balkan, Hüseyin Karakuş, Ankara, Gece Kitaplığı, 2019, s. 373-390.

Kara, Murat: “Cumhuriyet Dönemi’nde Ereğli Kömür Havzası (1920-1940)”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt: 14, Sayı: 1, Yıl: 2012, s.111-137.

Kazdağlı, Hasan: "T.C. Merkez Bankasının Kuruluş Tarihçesi ve 1934-1938 Dönemindeki Para Politikasının VAR Yöntemi ile Analizi", **Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt: 14, No: 2, 1996, s. 23-53.

Keçe, Mehtap; Gül, Osman Kubilay: “Osmanlı’dan Cumhuriyete Türk Gümrük Sisteminin Evrimi Üzerine Bir Değerlendirme”, **Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Yıl:16, No:43. 2023. S.564-602.

Köstüklü, Nuri: “Türk Arşiv Belgelerine göre Anadolu’da İtalyan İşgal Metodu”, **Askeri Tarih Bülteni,** Yıl:14, No: 27, Ağustos 1989, s. 113-123.

Levenstein, Margaret C. “Price Wars and the Stability of Collusion: A Study of the Pre-World War I Bromine Industry”, **The Journal of Industrial Economics,** Cilt:45, Sayı:2, Haziran 1997, s. 117-137.

Manisalı, Erol: “Cumhuriyetimizin Elli Yılında Dış Ekonomik İlişkiler”, **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası,** Cilt.30, No: 1-4, 1970, s. 97-121.

Maraffi, Marco: “State/Economy Relationships: The Case of Italian Public Enterprise”, **The British Journal of Sociology**, Cilt:31, No:4, Aralık 1980, s. 507-524.

Marinkov, Marina: “Conquering the Debt Mountain: Financial Repression and Italian Debt in the Interwar Period”, **Debt and Entanglements between the Wars**, Editör: Era Dabla-Norris, Washington: IMF, 2019, s. 173-204.

Melsted, Odinn; Pallua, Irene: “The Historical Transition from Coal to Hydrocarbons: Previous Explanations and the Need for an Integrative Perspective”, **Canadian Journal of History, Special Issue: The Material Realities of Energy Histories**, Editör: Andrew Watson, Cilt:53, Sayı:3, 2018, s. 399.

Metintaş, Mustafa Yahya; Kayıran, Mehmet: “1929 Dünya Ekonomik Krizinin Türk Tarımına Etkileri ve 1931 Birinci Türkiye Ziraat Kongresi”, **Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, No: 23, 2016, s. 33-82.

Notz, William: “The World's Coal Situation During the War: I”, **Journal of Political Economy**, Cilt: 26, No: 6, Haziran 1918. S. 567-611.

Özgiray, Ahmet: “Türk İtalyan Siyasi İlişkileri (1921-1930)”, **Tarih İncelemeleri Dergisi**, 1990. s. 125-134.

Özsoy, İsmail; Özsoy, Osman: “1838 Baltalimanı Sözleşmesi’nden Gümrük Birliği’ne: Türkiye-Avrupa Ticari İlişkileri”, **Türkiye-Avrupa Birliği İlişkileri Üzerine Ekonomi-Politik Tezler**, Ed: İrfan Kalaycı, İstanbul, Beta Yayınları, 2006, s. 323-248.

Pamir, Aybars: “Kapitülasyon Kavramı ve Osmanlı Devleti’ne Etkileri”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,** Cilt:51, Sayı:2, 2002. s.79-119.

Pamuk, Şevket: “The Evolution of Financial Institutions in the Ottoman Empire 1600-1914”, **Financial History Review,** Sayı:11.1, Cambridge: Cambridge University Press. 2004. S. 7-32.

_____, “Turkey's Response To The Great Depression in Comparative Perspective, 1929-1939”, **EUI Working Paper**, RSC No. 2000/21, 2000.

Pongiluppi, Francesco: “La Colonia Italiana di Costantinopoli attraverso gli articoli de La Rassegna Italiana: Organo degl’interessi italiani in Oriente”, **Imperia. Lo spazio mediterraneo dal mondo antico all’età contemporanea**, Ed: Giampaolo Conte, Fabrizio Filioli Uranio, Valerio Torreggiani, Francesca Zaccaro, Rome, Italy: New Digital Frontiers, 2016, s. 219-236.

Riccardi, Luca: “Italy and the Entente in the First World War: The Policy of Sidney Sonnino”, **Serbia and Italy in the Great War,** Ed: Vojislav G. Pavlovic, Belgrad, Institute for Balkan Studies, 2019, s. 43-81

Roveri, Mattia: “The Military and Us: Toward a New Approach to the Study of the Military and Culture”, **Italy and the Military Cultural Perspectives from Unification to Contemporary Italy,** Ed: Mattia Roveri, New York, Springer International Publishing, 2020. S. 3-56.

Salep, Mustafa: “İtalya’nın Yayılmacı Dış Politikasının İki Savaş Arası Dönemde Türk İtalyan İlişkilerine Etkisi”, **Tarih ve Gelecek Dergisi**, Cilt: 8, Sayı:1, Mart 2022, s.114-147.

Salvemini, Gaetano; “Economic Conditions in Italy, 1919-1922”, **The Journal of Modern History**, Cilt: 23, No:1, Mart 1951. S. 29-37.

_____: “Italian Unemployment Statistics”, **Social Research**, New York: The John Hopkins University, Cilt:1, No:3, Ağustos 1934, s. 343-357.

Saraceno, Pasquale: “IRI: Its Origin and its Position in the Italian Industrial Economy (1933-1953)”, **The Journal of Industrial Economics**, Cilt:3, Sayı:3, Temmuz 1955, s.197-221.

Sarıkoyuncu, Ali: "Millî Mücadele Döneminde Zonguldak Kömür Havzasında Fransız-İtalyan Rekabeti ve İtalya'nın Faaliyetleri", **Atatürk Yolu Dergisi**, Cilt:2, No: 07, 1 Temmuz 1991, s. 579-590.

Seyitdanlıoğlu, Mehmet: "Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii (1839-1876)". **Tarih Araştırmaları Dergisi** 2009, Cilt: 28, Sayı:46, s.53-69.

Singleton, John: "The Cotton Industry and the British War Effort, 1914-1918", **The Economic History Review**, Cilt: 47, No: 3, Ağustos 1994. S. 601-6018.

Sullivan, Brian R.: "The Impatient Cat: Assessments of Military Power in Fascist Italy, 1936-1940", **Calculations: Net Assessment and the Coming of World War II,** Ed: Williamson Murray, Allan R. Millett, New York, The Free Press, 1992, s. 97-136

Sunar, Sinan: "Tanzimat Dönemi İktisat-Yönetim İlişkisinin İdari Reform Siyasetine Yansımaları: Hukuk, Maliye ve Mülkiyet İlişkileri Çerçevesinde Bir Değerlendirme", **Giresun Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi**, Cilt 8, Sayı 2, 2022, s. 175-193.

Sükan, Bige: "İmparatorluk'tan Cumhuriyet'e Türkiye'de Yabancı Sermaye Anlayışı", **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, No: 54, Bahar 2014, s. 195-222.

Şimşek, Orhan: "Türkiye'nin Planlama ile Tanışması: Devletçilik Dönemi Üzerine Bir İnceleme", **Artvin Çoruh Üniversitesi Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt:2, Sayı:1, 2016 s.1,21.

Takım, Abdullah; Yılmaz, Ensar: "Economic policy during Ataturk's era in Turkey (1923 - 1938)", **African Journal of Business Management**, No: 4, Nisan 2010, s. 1-6.

Taşdemir Yaşın, Zehra: "Contextualizing the Rise of Environmental Movements in Turkey: Two Instances of Anti-Gold Mining Resistance", **Transforming Socio-Natures in Turkey: Landscapes, State and Environmental Movements,** Ed: Onur İnal, Ethemcan Turhan, Routledge, 2019, s. 137-165.

Tattara, Giuseppe; Toniolo, Gianni: “L’industria manifatturiera: cidi, politiche e mutamenti di strutture (1921-1937)”, **L'Economia Italiana nel Periodo Fascista**, Ed: Pierluigi Ciocca, Gianni Toniolo, Bologna: Il Mulino, 1976, s.103-170.

Tekin, Ahmet: “Millî Mücadele Dönemi Bütçeleri ve Mali Uygulamalar”, **Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt 2, No:1, 2000. S. 233-250.

Togul, Neriman: “Türk-İtalyan İlişkileri (1870-1923)”, **Askeri Tarih Bülteni**, ATASE, Sayı:48, Şubat 2000, s.149-164.

Tuncer, Baran: “Development of The Turkish Economy: An Experience in Planning”, **Yale University Discussion Papers**, No: 112, 1971.

Türkislamoğlu, Elif: “Türk Düşüncesinde 1838 Baltalimanı Ticaret Antlaşması’nın Osmanlı İmparatorluğu Ekonomisi Üzerindeki Etkilerine Dair Tartışmalar”, **Türkiye İktisat Kongresi 2023 Bildiriler Kitabı**, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2024, s. 597-625.

Varlı, Arzu; Koraltürk, Murat: “II. Meşrutiyet’ten Erken Cumhuriyet’e Milli İktisadın Sürekliliği ve İzmir İktisat Kongresi”, **Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi**, Cilt:9 No:20, Haziran 2010, s. 127-142.

Vural, İstiklal Yaşar: “Atatürk Dönemi Maliye Politikaları: Liberal İktisattan Karma Ekonomiye”, **Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, No: 20, Nisan 2008, s. 77-114.

Yıldırım, İsmet: “Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları ve İlk İç Borçlanmalar (1923-1950)”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi,** Cilt:15, No:44, 1999, s. 603-626.

Yılmaz, Ahmet Yusuf: “Millî Mücadele Dönemi ve Sonrasında Türkiye Cumhuriyeti’nin Ekonomi Politiğinin İncelenmesi”, **Türkiye Sosyal Araştırmalar Dergisi**, Yıl:25, No:2, Ağustos 2021. S. 319-330.

Yurtoğlu, Nadir: “Atatürk Dönemi’nde Türkiye’de Denizyolları Politikası (1923-1938)”, **Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi**, Cilt:6, No: 1, Mart 2019, s. 69-103.

Zamagnı, Vera: “La dinamica dei salari nel settore industriale”, **L'Economia Italiana nel Periodo Fascista**, Ed: Pierluigi Ciocca, Gianni Toniolo, Bologna: Il Mulino, 1976, s.345-383.

TEZLER

Aydoğdu, Murat: **Mütareke Döneminin Son İstanbul Hükümeti -Son Ahmet Tevfik Paşa Hükümeti**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2016

Bulut, Pınar: **1923-1933 Arasında Türk İtalyan İlişkileri**, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2007.

Çeltikçi, Orhan: **İtalyan İşgalinde Antalya (1919-1921)**, Akdeniz Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Antalya, 2014.

Gündoğan, Kadir: **Kurtuluş Savaşı Sırasında Türk-İtalyan İlişkileri**, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 1990.

Mengeş, Yeter: **Türkiye-İtalya İlişkileri (1928-1940),** Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yayımlanmamış Doktora Tezi, İzmir, 2021.

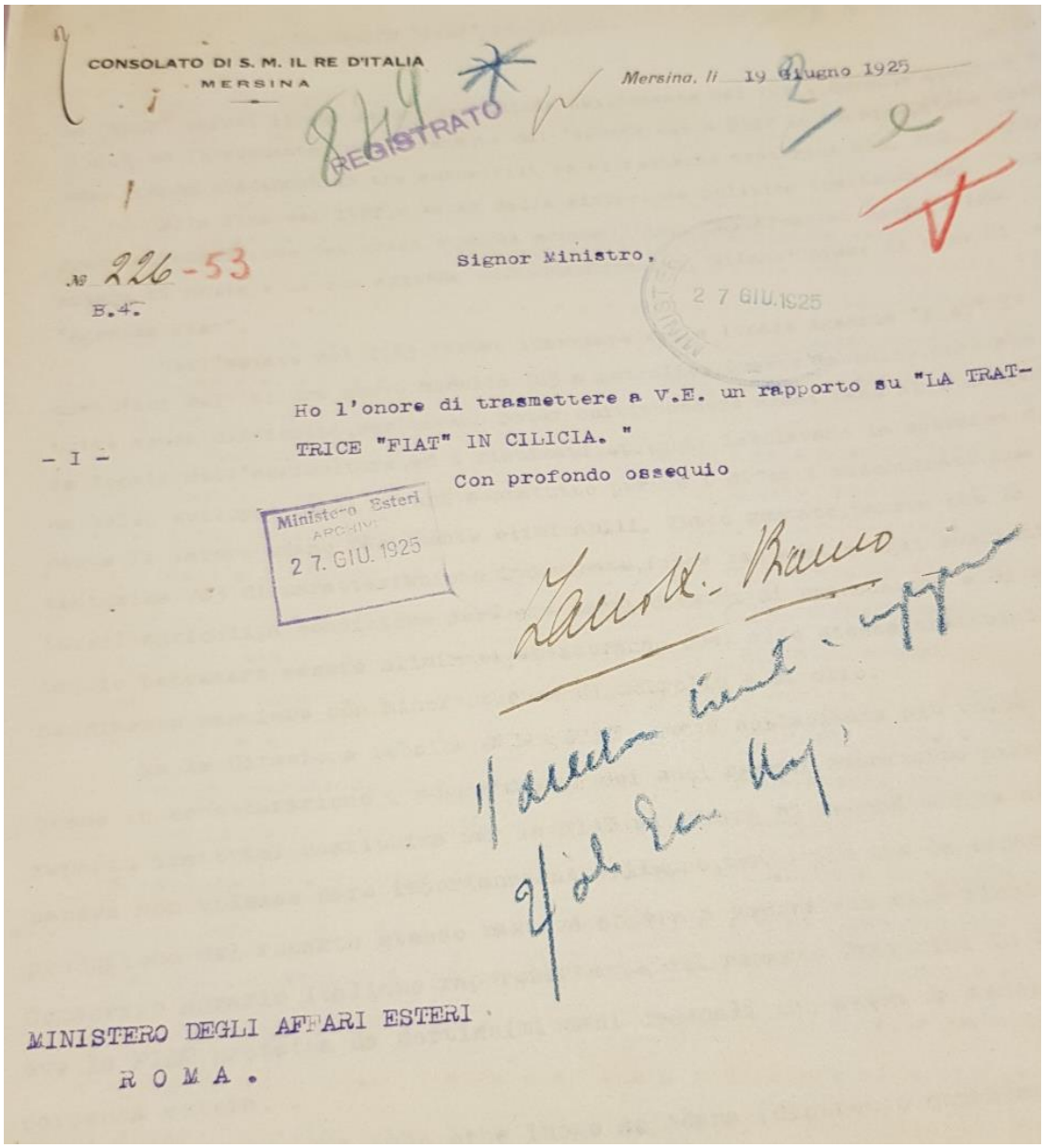
Pabuççular, Hazal: **Turkish-Italian Relations In The Interwar Period**, Boğaziçi Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2009.

Telli, Ayşe Nur: **İngilizlerin Gözüyle İtalya’nın Türkiye’ye Yönelik Yaklaşım ve Faaliyetleri**, Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kütahya, 2014.

Temel, Açelya: **Dünya Ekonomik Buhranı'ndan İkinci Dünya Savaşı'na Türkiye'de İktidarın İktisada Bakışı**, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 2009.

EK: 1

İtalya'nın Mersin Konsolosluğundan Dışişleri Bakanlığına gönderilen "FIAT'ın Çukurova Bölgesindeki Faaliyetlerine Dair" 19 Haziran 1925 tarihli rapor



CONSOLATO DI S. M. IL RE D'ITALIA
MERSINA

Mersina, li 19 Giugno 1925

REGISTRATO

N° 226-53
B.4.

Signor Ministro,

2 7 GIU. 1925

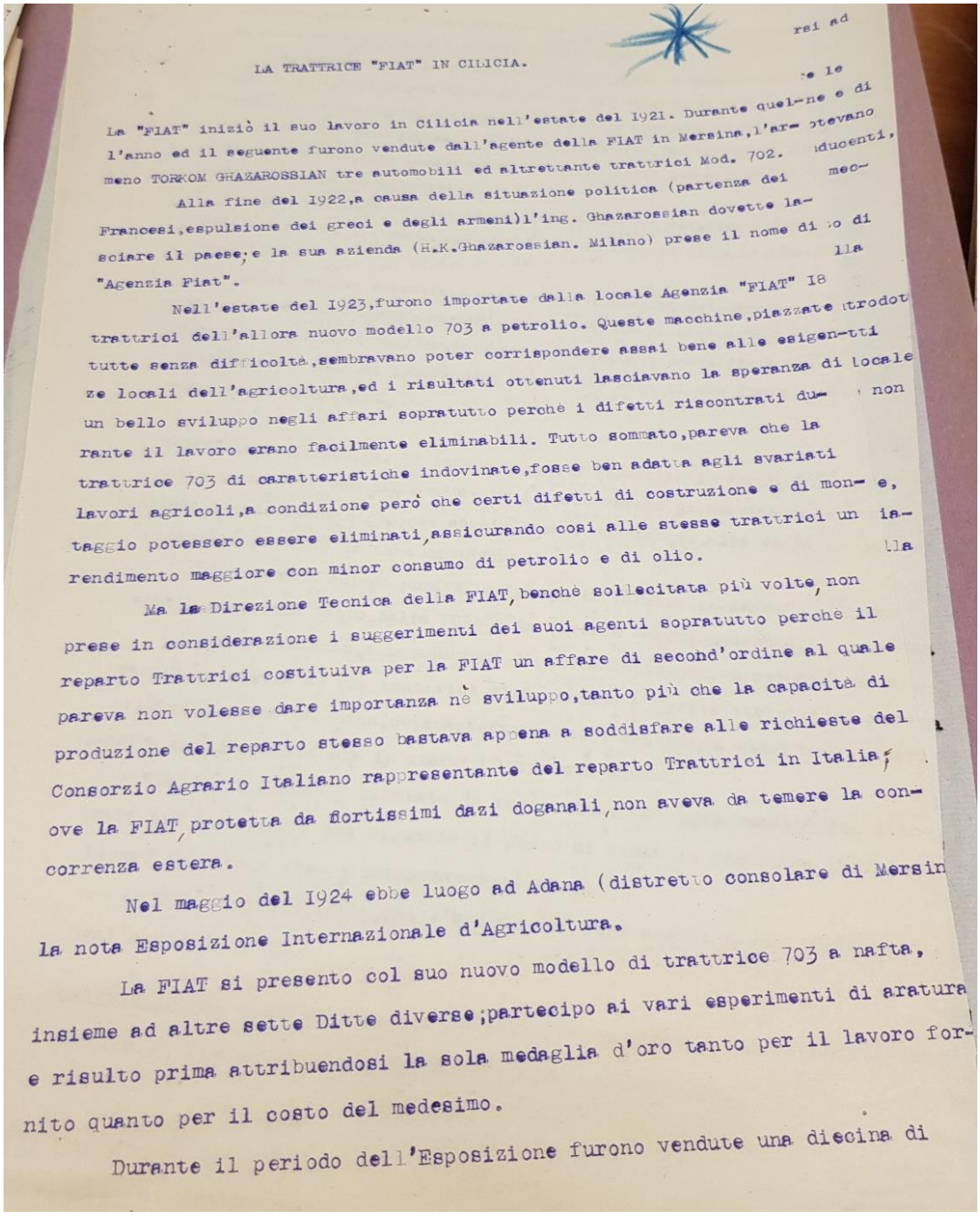
Ho l'onore di trasmettere a V.E. un rapporto su "LA TRATTRICE "FIAT" IN CILICIA. "

- I -

Con profondo ossequio

Ministero Esteri
ARCHIVIO
2 7. GIU. 1925

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI
R O M A .



LA TRATTRICE "FIAT" IN CILICIA.

La "FIAT" iniziò il suo lavoro in Cilicia nell'estate del 1921. Durante quel- ne e di l'anno ed il seguente furono vendute dall'agente della FIAT in Mersina, l'ar- otevano meno TORKOM GHAZAROSSIAN tre automobili ed altrettante trattrici Mod. 702. Alla fine del 1922, a causa della situazione politica (partenza dei meccanici Francesi, espulsione dei greci e degli armeni) l'ing. Ghazarossian dovette lasciare il paese; e la sua azienda (H.K.Ghazarossian. Milano) prese il nome di Agenzia Fiat".

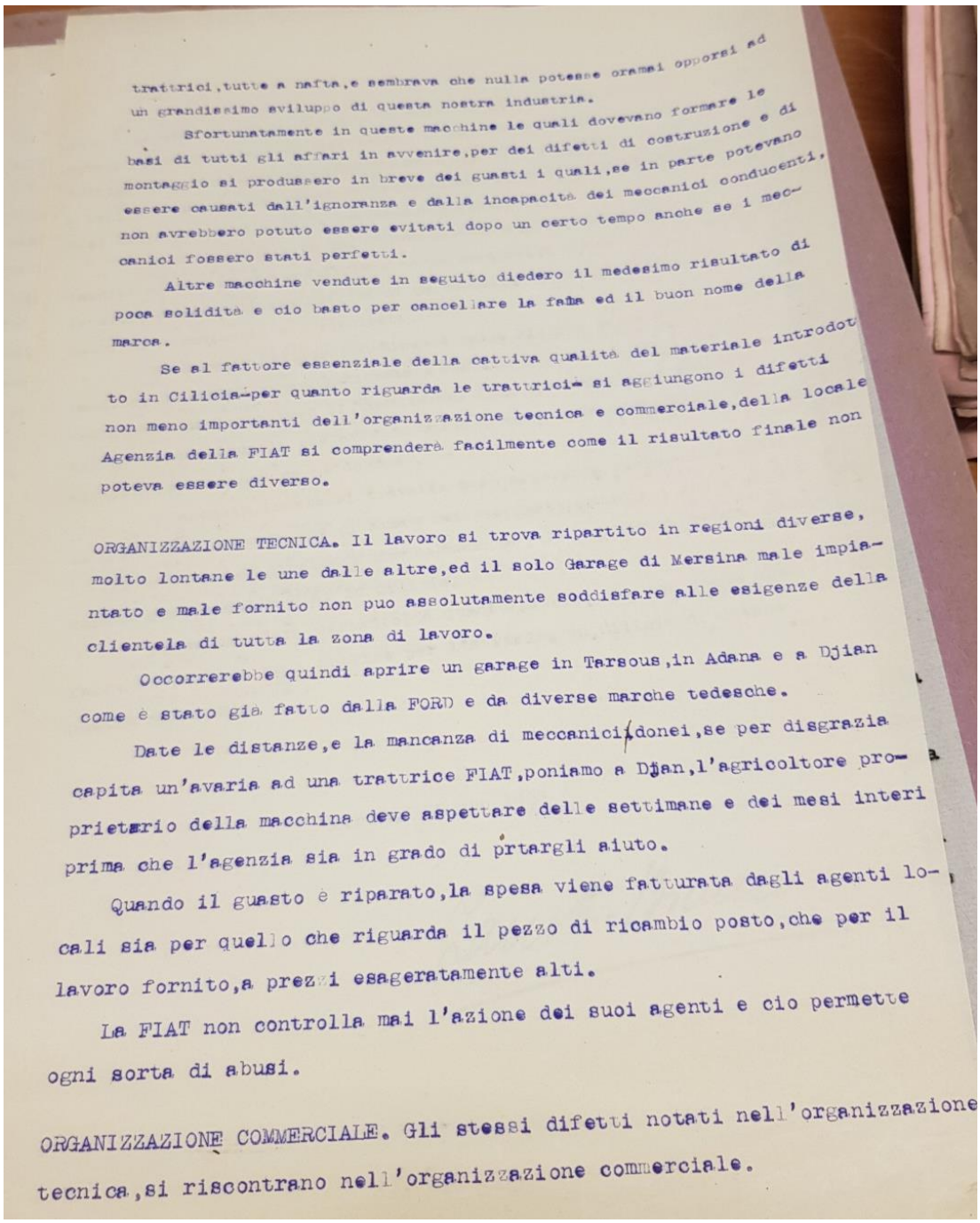
Nell'estate del 1923, furono importate dalla locale Agenzia "FIAT" 18 trattrici dell'allora nuovo modello 703 a petrolio. Queste macchine, piazzate tutte senza difficoltà, sembravano poter corrispondere assai bene alle esigenze locali dell'agricoltura, ed i risultati ottenuti lasciavano la speranza di un bello sviluppo negli affari sopratutto perchè i difetti riscontrati durante il lavoro erano facilmente eliminabili. Tutto sommato, pareva che la trattrice 703 di caratteristiche indovinate, fosse ben adatta agli svariati lavori agricoli, a condizione però che certi difetti di costruzione e di montaggio potessero essere eliminati, assicurando così alle stesse trattrici un rendimento maggiore con minor consumo di petrolio e di olio.

Ma la Direzione Tecnica della FIAT, benchè sollecitata più volte, non prese in considerazione i suggerimenti dei suoi agenti sopratutto perchè il reparto Trattrici costituiva per la FIAT un affare di second'ordine al quale pareva non volesse dare importanza nè sviluppo, tanto più che la capacità di produzione del reparto stesso bastava appena a soddisfare alle richieste del Consorzio Agrario Italiano rappresentante del reparto Trattrici in Italia; ove la FIAT, protetta da fortissimi dazi doganali, non aveva da temere la concorrenza estera.

Nel maggio del 1924 ebbe luogo ad Adana (distretto consolare di Mersin la nota Esposizione Internazionale d'Agricoltura.

La FIAT si presentò col suo nuovo modello di trattrice 703 a nafta, insieme ad altre sette Ditte diverse; partecipò ai vari esperimenti di aratura e risultò prima attribuendosi la sola medaglia d'oro tanto per il lavoro fornito quanto per il costo del medesimo.

Durante il periodo dell'Esposizione furono vendute una diecina di



trattrici,tutte a nafta,e sembrava che nulla potesse oramai opporsi ad un grandissimo sviluppo di questa nostra industria.

Sfortunatamente in queste macchine le quali dovevano formare le basi di tutti gli affari in avvenire,per dei difetti di costruzione e di montaggio si produssero in breve dei guasti i quali,se in parte potevano essere causati dall'ignoranza e dalla incapacità dei meccanici conducenti, non avrebbero potuto essere evitati dopo un certo tempo anche se i meccanici fossero stati perfetti.

Altre macchine vendute in seguito diedero il medesimo risultato di poca solidità e cio basto per cancellare la fama ed il buon nome della marca.

Se al fattore essenziale della cattiva qualità del materiale introdotto in Cilicia-per quanto riguarda le trattrici- si aggiungono i difetti non meno importanti dell'organizzazione tecnica e commerciale,della locale Agenzia della FIAT si comprenderà facilmente come il risultato finale non poteva essere diverso.

ORGANIZZAZIONE TECNICA. Il lavoro si trova ripartito in regioni diverse, molto lontane le une dalle altre,ed il solo Garage di Mersina male impiantato e male fornito non puo assolutamente soddisfare alle esigenze della clientela di tutta la zona di lavoro.

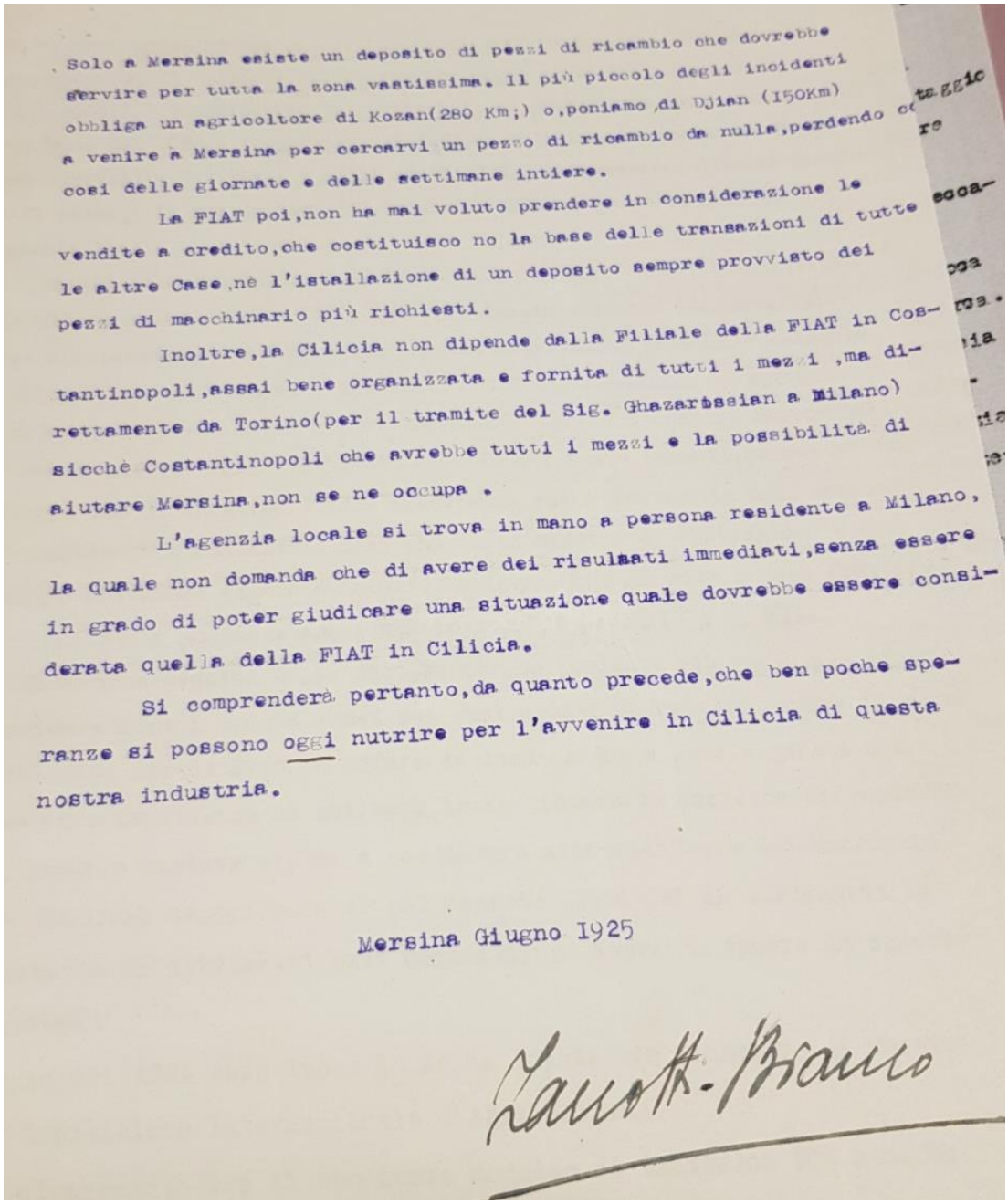
Occorrerebbe quindi aprire un garage in Tarsous,in Adana e a Djian come è stato già fatto dalla FORD e da diverse marche tedesche.

Date le distanze,e la mancanza di meccanici idonei,se per disgrazia capita un'avaria ad una trattrice FIAT,poniamo a Djan,l'agricoltore proprietario della macchina deve aspettare delle settimane e dei mesi interi prima che l'agenzia sia in grado di prtargli aiuto.

Quando il guasto è riparato,la spesa viene fatturata dagli agenti locali sia per quello che riguarda il pezzo di ricambio posto,che per il lavoro fornito,a prezzi esageratamente alti.

La FIAT non controlla mai l'azione dei suoi agenti e cio permette ogni sorta di abusi.

ORGANIZZAZIONE COMMERCIALE. Gli stessi difetti notati nell'organizzazione tecnica,si riscontrano nell'organizzazione commerciale.



Solo a Mersina esiste un deposito di pezzi di ricambio che dovrebbe servire per tutta la zona vastissima. Il più piccolo degli incidenti obbliga un agricoltore di Kozan(280 Km;) o,poniamo,di Djian (150Km) a venire a Mersina per cercarvi un pezzo di ricambio da nulla,perdendo così delle giornate e delle settimane intiere.

La FIAT poi,non ha mai voluto prendere in considerazione le vendite a credito,che costituisco no la base delle transazioni di tutte le altre Case,nè l'istallazione di un deposito sempre provvisto dei pezzi di macchinario più richiesti.

Inoltre,la Cilicia non dipende dalla Filiale della FIAT in Costantinopoli,assai bene organizzata e fornita di tutti i mezzi ,ma direttamente da Torino(per il tramite del Sig. Ghazarossian a Milano) sicchè Costantinopoli che avrebbe tutti i mezzi e la possibilità di aiutare Mersina,non se ne occupa .

L'agenzia locale si trova in mano a persona residente a Milano, la quale non domanda che di avere dei risultati immediati,senza essere in grado di poter giudicare una situazione quale dovrebbe essere considerata quella della FIAT in Cilicia.

Si comprenderà pertanto,da quanto precede,che ben poche speranze si possono oggi nutrire per l'avvenire in Cilicia di questa nostra industria.

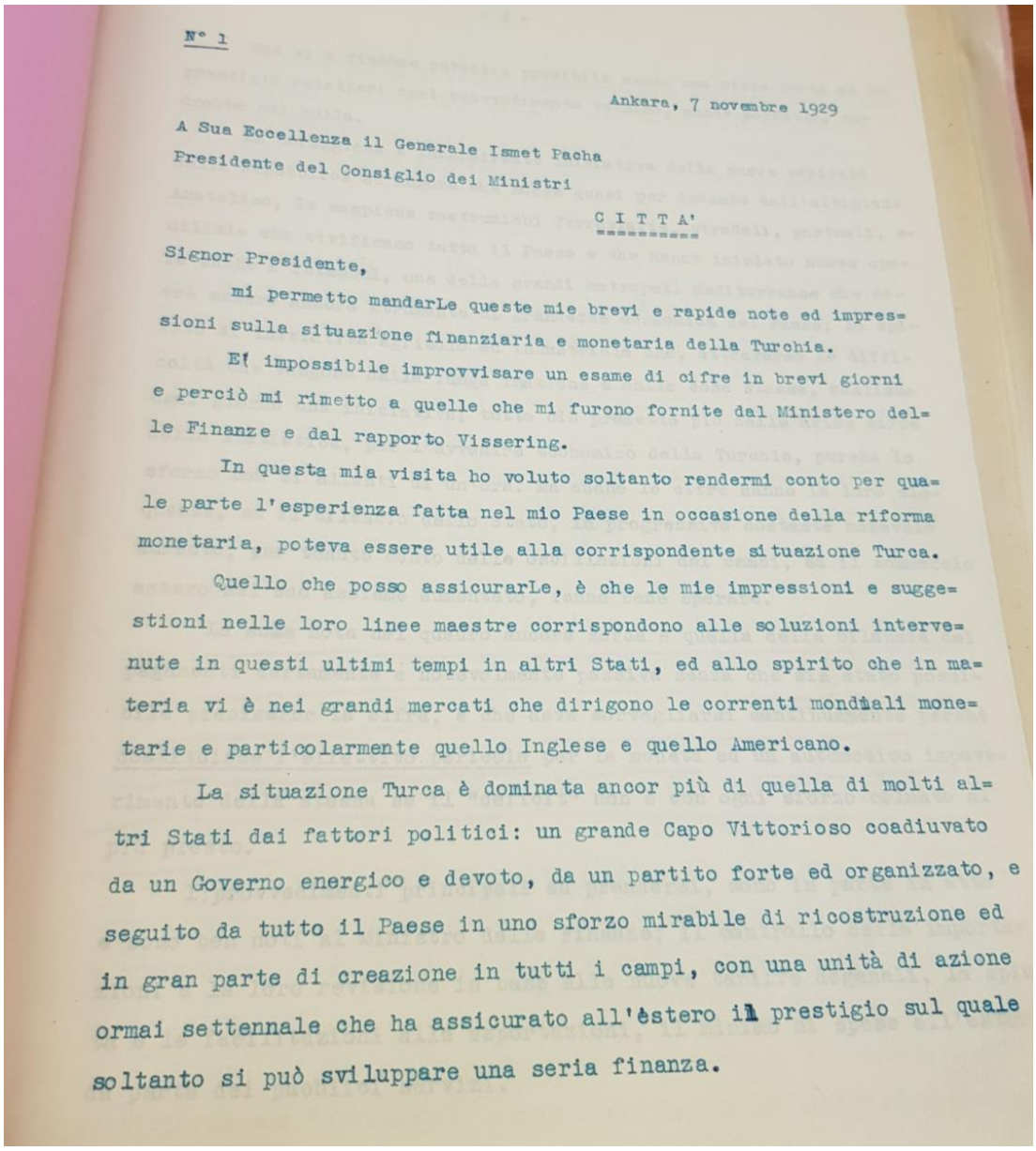
Mersina Giugno 1925

Zanotti-Bianco

Kaynak: ASDMAE-AC (1924-1926), C.4, 27 Haziran 1925.

EK: 2

Eski İtalya Maliye Bakanı Giuseppe Volpi'nin Türkiye Cumhuriyeti Başvekili İsmet Paşa'ya yazdığı 7 Kasım 1929 Tarihli Merkez Bankası Raporu



N° 1

Ankara, 7 novembre 1929

A Sua Eccellenza il Generale Ismet Pacha
Presidente del Consiglio dei Ministri

C I T T A'

Signor Presidente,

mi permetto mandarLe queste mie brevi e rapide note ed impressioni sulla situazione finanziaria e monetaria della Turchia.

E' impossibile improvvisare un esame di cifre in brevi giorni e perciò mi rimetto a quelle che mi furono fornite dal Ministero delle Finanze e dal rapporto Vissering.

In questa mia visita ho voluto soltanto rendermi conto per quale parte l'esperienza fatta nel mio Paese in occasione della riforma monetaria, poteva essere utile alla corrispondente situazione Turca.

Quello che posso assicurarLe, è che le mie impressioni e suggestioni nelle loro linee maestre corrispondono alle soluzioni intervenute in questi ultimi tempi in altri Stati, ed allo spirito che in materia vi è nei grandi mercati che dirigono le correnti mondiali monetarie e particolarmente quello Inglese e quello Americano.

La situazione Turca è dominata ancor più di quella di molti altri Stati dai fattori politici: un grande Capo Vittorioso coadiuvato da un Governo energico e devoto, da un partito forte ed organizzato, e seguito da tutto il Paese in uno sforzo mirabile di ricostruzione ed in gran parte di creazione in tutti i campi, con una unità di azione ormai settennale che ha assicurato all'estero il prestigio sul quale soltanto si può sviluppare una seria finanza.

Non vi è finanza pubblica possibile senza uno stato forte ed un prestigio relativo: ogni provvedimento tecnico, anche perfetto, cadrebbe nel nulla.

La coraggiosa e lungimirante iniziativa della nuova capitale della Repubblica ad Angora che sorge quasi per incanto dall'altipiano Anatolico, le cospicue costruzioni ferroviarie, stradali, portuali, edilizie che vivificano tutto il Paese e che hanno iniziato nuove opere anche a Istanbul, una delle grandi metropoli Mediterranee che dovrà essere ancora strumento di grandezza economica del Paese; lo spirito di iniziativa agricolo ed industriale che, attraverso le difficoltà che vengono dalla lunga inazione e dalle cose stessa, realizza ogni giorno una iniziativa; tutto ciò promette più delle aride cifre della statistica, per l'avvenire economico della Turchia, purchè lo sforzo non si allenti di un'ora. Ma anche le cifre hanno la loro eloquenza, ed il bilancio dello Stato, in progressivo costante notevole aumento, pur tenuto conto delle oscillazioni dei cambi, ed il commercio estero nel suo assieme aumentato, fanno bene sperare.

La sola nota nel quadro ancora sorda è quella della bilancia dei pagamenti certamente e notevolmente passiva senza che sia stato possibile precisarne la cifra, e che deve sorvegliarsi continuamente perchè costituisce l'effettivo pericolo per la moneta ed un automatico impoverimento della stessa se il "deficit" non è con ogni sforzo colmato al più presto.

I provvedimenti principali da prendersi, sono in parte in atto e sono ben noti al Ministro delle Finanze; il controllo delle importazioni e la loro revisione in base alle nuove tariffe doganali, la spinta e le facilitazioni alle esportazioni, il minimo di spese all'estero da parte dei pubblici servizi.

Il debito pubblico estero è opportunamente sistemato con larghezza di intenti e se pure costituirà un peso notevole per la bilancia dei pagamenti aggiunge grande prestigio alla Finanza Turca; il debito interno, che mi fu dichiarato, è modesto e si spera si mantenga tale.

===o===

Risanato così il bilancio e sistemati i debiti, il fenomeno più importante da sorvegliare, è quello della moneta e le sue condizioni richiedono osservazione costante del Governo ed intervento tranquillo, organico, e sempre molto segreto.

La moneta di un Paese è la cellula economica che risente quasi più dei fenomeni psicologici che di quelli economici.

I limiti della circolazione sono 150.000.000 circa di lire turche carta e cioè debito dello Stato tirato in bianco sul solo proprio credito fiduciario e 10.000.000 di piccole monete.

Teoricamente questa cifra di monete, per un popolo che si avvicina a 15 milioni di abitanti è limitata e molto inferiore a quella in circolazione in altri Paesi che si possono assimilare, e può essere in certi momenti dell'anno insufficiente ai bisogni economici del Paese, ma la dura necessità della difesa della moneta stessa, che per ora non ha altra contropartita se non quella fiduciaria non ammette debolezze, fino a che una riforma monetaria non sia intervenuta.

Bisogna tener fermo su questi limiti, già difficili a mantenere, come il continuo rosicchiamento ha dimostrato in questi ultimi tempi, e provvedere, intanto, con mezzi di fortuna, finchè quelli organici, sieno intervenuti.

I mezzi di fortuna possono essere ad esempio, le circolazioni sussidiarie con "chèques" ed assegni tra Banche ed Amministrazioni pub=

bliche; il maggior sviluppo dei pagamenti del commercio col mezzo di "chèques", le facilitazioni alle imprese private onde ottenere piccoli prestiti esteri per far affluire nel paese moneta pregiata, ed in caso di pericolo, anche il prestito segreto di moneta cartacea contro divise pregiate per periodi stagionali brevissimi in modo da rientrare sempre nei limiti attuali.

Ma tutti tali mezzi sono difficili a maneggiarsi ed in parte pericolosi e richiedono precisione tecnica e riserbo assoluto e dovranno o potranno servire soltanto in caso di pericolo evidente.

E' certo però ed accettato da tutti che una moneta non fissata da una parità aurea è instabile e se non ha una difesa effettiva di riserve auree non può reggere indefinitamente e deve intervenire un giorno la stabilizzazione legale altrimenti essa sarà sempre come una foglia al vento.

Ma, secondo il mio avviso, se non si sono predisposti, e subito, i mezzi tecnici per arrivarvi, non si può pensare oggi ad una stabilizzazione di diritto, ma soltanto ad una di fatto.

Bisogna prima di tutto costruire lo strumento adatto e che abbia il prestigio per regolare la moneta.

===o===

Questo strumento deve essere una Banca Centrale di Stato: la Banca della Repubblica di Turchia.= Questa Banca deve essere fatta sorgere subito, sana e forte, per prendere il posto che le compete, in rappresentanza di un Paese sano e forte, tra le Banche Centrali che hanno ormai tutti gli Stati; ma siccome nulla si improvvisa, la sua formazione deve essere curata in ogni elemento ed in ogni dettaglio con visione larga e decisa.

Secondo il mio avviso la Banca deve essere creata del tutto

"ex novo" e non deve sorgere sul tronco di un'altra Banca esistente, qualunque essa sia, perchè ciò significherebbe darle subito un aspetto confuso nelle sue origini, mentre bisogna dare precisi contorni alla sua azione ed alla sua funzione.

La forma deve essere di Società anonima giuridicamente e formalmente indipendente dal Tesoro dello Stato, ma di fatto controllata dal Governo. Questa forma rappresenta una necessità internazionale, alla quale tutti gli Stati, grandi e piccoli, in forme diverse, si sono adattati.

Il giusto ed intransigente nazionalismo di fatto e di fondo, pur rimanendo intatto, deve far posto alle esigenze del mercato del denaro, che è universale e che supera ogni frontiera.

La Società anonima dovrà avere azioni tutte nominative. La maggioranza deve essere formata da Enti, Banche, Casse od Organismi di diritto pubblico di beneficenza od altro, che dipendono, in una forma qualunque, dallo Stato; la minoranza piò essere costituita da particolari e cioè ad esempio da Società Anonime Turche, privati cittadini Turchi, e forse anche, in questa minoranza che non può comandare potrebbe essere compresa qualche Società straniera industriale prevalentemente tra quelle che hanno interessi identificati con quelli della Nazione Turca, come ad esempio quelle esercenti servizi pubblici.

In Consiglio d'Amministrazione, tutto di cittadini Turchi, deve essere nominato dagli azionisti, che, come ho già detto, sono di fatto controllati dallo Stato.

Il Governatore o Direttore Generale, naturalmente Turco, dovreb= ve essere designato dal Governo e nominato dall'Assemblea degli azionisti e la scelta deve cadere su di un uomo di grande notorietà, di specchiata onestà, universalmente riconosciuta, e di assoluta fede politica.

La sede della Banca in Angora e non molte succursali, al massimo una diecina, avendo constatato l'errore in altri paesi di moltiplicare troppo le filiazioni.

Il capitale della Banca potrebbe essere limitato a 25 Milioni di lire turche che io credo sufficienti quando si pensi che la Banca d'Italia ha governato per lunghi anni una circolazione fiduciaria che, in certi momenti è salita a 22 miliardi di lire (cioè al cambio medio di 10 lire turche 2 miliardi e duecento milioni di lire turche) con 200 milioni di lire italiane di capitale (20 milioni di lire turche) e questo capitale fu aumentato soltanto due anni or sono in occasione della stabilizzazione legale.

===o===

La Banca Centrale deve essere;

1) il solo tesoriere dello Stato, semplificando così, l'attuale servizio di tesoreria, che io mi permetto di segnalare come troppo complicato, e dando così modo alla Banca di disporre del giro di grandi somme e del prestigio che le verrà per tale funzione;
2) lo Stato dovrebbe trasferirle tutto l'oro e le divise pregiate che possiede e che può procurarsi coi mezzi ordinari di Bilancio e l'esclusivo diritto di emissione della moneta con modalità che facilmente si potranno concretare al momento opportuno;
3) la Banca deve essere autorizzata a ricevere depositi da tutti ed a fare due sole operazioni di banca e cioè: le anticipazioni su titoli dello Stato, Buoni del Tesoro od assimilabili, ed il risconto del portafoglio commerciale, escludendo nella maniera più assoluta, lo sconto diretto che esporrebbe la Banca a maggiori rischi materiali e morali da evitarsi in ogni modo.

E' questa una raccomandazione assoluta che mi permetto di fare.

Con l'esercizio di queste funzioni bancarie e col maneggio dei tassi di interesse, attivi e passivi, la Banca arriverà a regolare il mercato del denaro in Turchia.

===o===

Costituita la Banca Centrale si presenterà allora il problema della moneta da confidare alla stessa e cioè in un primo tempo, quello della stabilizzazione di fatto ed in un secondo tempo quello della stabilizzazione legale.

Per la stabilizzazione di fatto la sorveglianza del mercato interno ed estero, da parte del Tesoro prima e della Banca dopo, deve essere continuo, l'intervento prudentissimo come ho detto più sopra.

Io mi permetto di segnalare la necessità che il Tesoro prima e la Banca dopo si astengano da manovre sui cambi nel campo internazionale.= E' vero che la Francia, l'Italia ed il Belgio sono state obbligate ed impegnate, nella primavera del 1926, in forma spaventosa in tali manovre ma il pericolo estremo corso da così grandi economie nazionali di fronte alla speculazione internazionale che si era scatenata, deve servire di salutare esempio per astenersene, se è possibile, completamente, e, se assolutamente necessario, di farlo nella misura minima e più segreta.

Appena costituita ed organizzata, la Banca Centrale dovrà mettersi in rapporti con le altre Banche Centrali e se i mercati si mantengono normali io credo non sarà difficile che essa ottenga un prestito internazionale garantito dallo Stato (che è sempre il vero debitore per i biglietti in circolazione) perchè la Banca tra l'oro che possiederà e quello che potrà procurarsi con prestiti ed altro, deve cercare di raggiungere la riserva effettiva a copertura dei biglietti

in circolazione in proporzione di almeno il 40% cifra che, nella mia esperienza credo necessaria, sebbene altri tecnici reputino sufficiente il 30%.

Io stesso, se il Governo da V.E. presieduto lo vorrà, potrò, al momento opportuno in forma amichevole e disinteressata, intervenire nei contatti necessari colle grandi organizzazioni bancarie in ispecie Americane ed Inglesi.

===o===

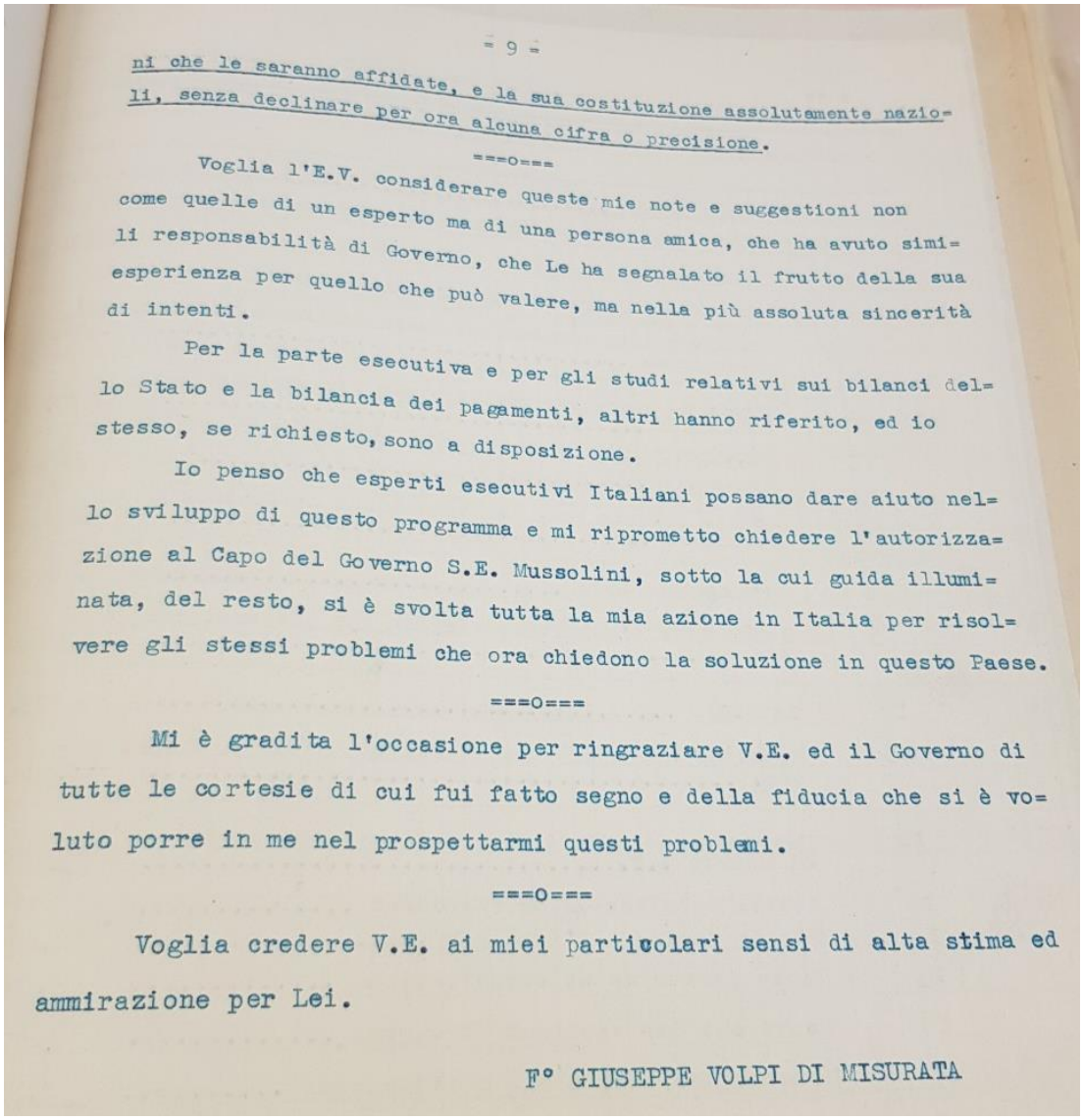
Nelle contingenze attuali io reputo doveroso di dire che, prima della costituzione di una Banca Centrale, difficilmente un negoziato per contrarre un prestito estero col solo credito dello Stato avrebbe esito favorevole, mentre mi sembra di poter escludere che il Governo Turco voglia ritornare a forme di prestiti garantiti.

===o===

Ultimo problema sarà, come ho detto, quello della stabilizzazione legale, e dei limiti della stessa.

La stabilizzazione della moneta entro i limiti da determinarsi, è il problema più grave che si ponga ad un Governo in questi tempi, all'infuori di quello della sicurezza nazionale; è una decisione capitale che vincola l'avvenire immediato della Nazione senza pratica possibilità di revisione, è un problema fondamentalmente politico, economico e sociale che ha soltanto il suo lato più visibile finanziario ed il Governo deve essere ben certo di tutti gli elementi della sua decisione prima di prenderla.

L'anno 1930 si presenta, secondo me, come il più delicato per tutto questo problema e specialmente per la difficile bilancia dei pagamenti internazionali ed è perciò che io credo doveroso consigliare l'immediata decisione di creare la Banca della Repubblica di Turchia, dichiarandolo pubblicamente, ma soltanto dicendo i limiti delle funzio-



= 9 =

ni che le saranno affidate, e la sua costituzione assolutamente nazio=
li, senza declinare per ora alcuna cifra o precisione.

===o===

Voglia l'E.V. considerare queste mie note e suggestioni non come quelle di un esperto ma di una persona amica, che ha avuto simi= li responsabilità di Governo, che Le ha segnalato il frutto della sua esperienza per quello che può valere, ma nella più assoluta sincerità di intenti.

Per la parte esecutiva e per gli studi relativi sui bilanci del= lo Stato e la bilancia dei pagamenti, altri hanno riferito, ed io stesso, se richiesto, sono a disposizione.

Io penso che esperti esecutivi Italiani possano dare aiuto nel= lo sviluppo di questo programma e mi riprometto chiedere l'autorizza= zione al Capo del Governo S.E. Mussolini, sotto la cui guida illumi= nata, del resto, si è svolta tutta la mia azione in Italia per risol= vere gli stessi problemi che ora chiedono la soluzione in questo Paese.

===o===

Mi è gradita l'occasione per ringraziare V.E. ed il Governo di tutte le cortesie di cui fui fatto segno e della fiducia che si è vo= luto porre in me nel prospettarmi questi problemi.

===o===

Voglia credere V.E. ai miei particolari sensi di alta stima ed ammirazione per Lei.

F° GIUSEPPE VOLPI DI MISURATA

Kaynak: ASDMAE-Ambasciata d'Italia in Turchia (1829-1938), B.336, 7 Kasım 1929.

EK: 3

1931 Yılına Ait Türkiye ile İtalya Arasında Ticari Faaliyetler Yürüten İtalyan Ticaret Odasına Kayıtlı İtalyan Tüccar ve Şirketler Listesi (Türkiye'de Mukim ya da Şubesi Olanlar)

Şirket veya Tüccar İsmi	**Sektör**
Menahem Abeniacar	Acentelik-Komisyonculuk
G. Blum	Acentelik
Roberto Casaretto ve Francois Nigri	Acentelik
Shallom Brothers	Acentelik
Peppino G. Albanese	Acentelik-Komisyonculuk
V. Amon	Acentelik-Komisyonculuk
Is. M. Asseo	Acentelik-Komisyonculuk
Luigi Blumberg	Acentelik-Komisyonculuk
M. & J. Adler Frères	Acentelik-Komisyonculuk
Kassapian Frères	Afyon ve Yün Ticareti
Brignone Diego	Akaryakıt
Kirzade Şevki	Armatör
Şatırzade Azmi Sabri & Hacı Rızazade Halid Ali	Askeri Kumaş ve Malzeme Ticareti
Roma Bankası (Banco di Roma)	Bankacılık
David de Chilton	Banker
Bomonti-Nectar	Bira Üretimi
Anavi & Fils	Boya Ticareti
Giovanni Launari	Canlı Bitki ve Çiçek Ticareti
Dr. M. Artarian	Cerrahi Malzemeleri
Leon B. Marco	Demir, Metal, Deri, Cam Ticareti
De Andria & Aliotti	Deniz Acenteliği
Tazio Pampaloni	Deniz Acenteliği
Carlo Summa	Deniz Acenteliği
G. & G. Vesco	Deniz Acenteliği
Cazes	Deniz Acenteliği
Moreno Algranti	Deniz Acenteliği, Uluslararası Taşımacılık
Dabcovich	Deniz Acentesi
Kopernic Hatchadourian	Deniz Acentesi
Giuseppe Castaldi	Deniz Ticareti Acenteliği
Lloyd Triestino	Denizcilik
SITMAR	Denizcilik
E. Premuda	Denizcilik
Foscolo Mango	Denizcilik Malzemeleri Ticareti

Şirket veya Tüccar İsmi	Sektör
G. Schembri & Figli	Denizcilik Malzemeleri Ve Sigorta Acenteliği
Citone D. Moise	Deri Ticareti
Mihran Ohanian	Deri Ticareti
Haim Behar	Deri Ticareti
Heskia Danon Fils	Deri ve Kürk Ticareti
Vartan Kountakdjian	Deri ve Kürk Ticareti
C. N. Tripo & Fils	Deri ve Kürk Ticareti
Agop Altiparmak	Deri ve Kürk Ticareti
Emilio A. Badetti	Dericilik
B.J. Danon	Dericilik
Isidoro Coressi	Doğu Akdeniz Temsilcilik Müdürü (Asiatic Petroleum Company – Asya Petrol Şirketi)
Roberto N. Camayor	Doğu Nakışları Üreticisi, Antika ve Halı Tüccarı
Silvio Giannetti	Eczacılık
Alberto Niego	Eczacılık
Barsamian Frères	Eczacılık
Marelli	Elektrik Malzemeleri Ticareti
Michele Triandafilidi	Elektrik Malzemeleri Ticareti
Belios	Elektrik ve Mekanik Malzemeler Ticareti
Bourla Frères	Elektronik ve Mekanik Malzemeler
Raoul Franco	Elektroteknik Ürünler Ticareti
Doğu Ticaret Şirketi (Società Commerciale d'Oriente)	Endüstri Firması
J. Springer & V. Amon	Endüstriyel ve Ticari Temsilcilik
Antoine Pouldji	Fabrika Temsilciliği
Alfredo Pellegrino	Fransız Asya Bankası Müdürü
Domenico Brazzafolli	Genel Müfettiş (Lloyd Triestino)
Dr. Alessandro d'Andria	Genel Temsilci (Generali Sigorta)
Démétracopoulo Frères	Gıda Ürünleri, Alkol ve Makarna Üretimi
Leone Cittone	Gümrükleme
Vahram G. Chimchirian	Halı Tüccarı
Lazzaro Franco & Fils	Halı ve Giyim Ticareti
A. Roditi	Halı, Metal ve Tekstil Ürünleri Ticareti
Isaac Cohen	Ham İpek Ticareti
J. Tokatlian & A. Basmadjian	Hırdavat
Movsès Balekdjian	Hırdavat Ticareti
Vincenzo Germac	Hırdavat Ticareti
Bardizbanian Frères	Hırdavat Ticareti

Şirket veya Tüccar İsmi	Sektör
Yervant Terzian	Hırdavat ve Makine Ticareti
Giuseppe Matalon	Hububat, Bakliyat ve Un İthalat-İhracatı
Ohannes S. Dilsizian	İhracat (Yün, Afyon, İplik, Manifatura)
A. Battinelli	İnşaat
M. & D. Démirdjian Frères	İnşaat Malzemeleri Ticareti
Cav. Jean Balatti	İnşaat Şirketi
Umberto Ferrari	İnşaat, Mekanik ve Hidrolik Tesisat
M. Castoriano	İpek ve İpekböceği Ticareti
Maim & Papo	İpek ve İpekböceği Ticareti
A. Tchitchekdjian & G. Balian	İplik Ticareti
D. & N. Cohen	İplik Üretimi
O. Castelli & J. Dussi	İran Halıları
Angelo Gallerini	İş Adamı-Girişimci
G. B. Marini	İtalyan Malları İhracatı
Renato Guerra	İthalat ve İhracat
Antoine D'Orfani	İthalat ve İhracat Temsilciliği
Albert J. Behar	İthalat-İhracat (Afyon, Kauçuk, Yün, Deri)
Nemlizade Cemal	İthalat-İhracat (Tütün, Deri, Fındık)
Henri Soriano	İthalat-İhracat Danışmanlığı
Joseph P. Summa	İthalat-İhracat Ofisi
Antonio Livadari	İthalat-İhracat Temsilciliği
Giulio de Medina	İthalat-İhracat Temsilcisi
J. J. Hochstrasser	Kabuklu Yemiş İthalat-İhracatı
C. Carlmann	Kadın, Erkek Ve Çocuk Giyim
Ali Asger Tebrizi	Kâğıt Ticareti
Leon Dundess	Kâğıt Ticareti
Zellitch Freres	Kâğıt Ticareti
Leone Nahum	Kâğıt Ve Deri Ticareti
Ayache & Adjiman	Kâğıt ve Karton Ticareti
François Rousso	Kırtasiye Malzemeleri Ticareti
Evliyazade Mehmed Nureddin	Kimyasal Laboratuvar Ürünleri Ticareti
O. Aznavour & Figli	Kimyasal Ürünler ve Halı Ticareti
Fils de David Cassavi	Kimyasallar
Agopovitch Frères	Komisyonculuk
Pietro Aslan Figli	Komisyonculuk
Maurizio Darr	Komisyonculuk
Del Medico	Komisyonculuk
Emilio Gramola	Komisyonculuk
Remo Manzini	Komisyonculuk

Şirket veya Tüccar İsmi	Sektör
Yomtov Afnaim	Komisyonculuk
Barkey & Saul	Komisyonculuk
Joseph M. Barnathan	Komisyonculuk
Michel Bornstein	Komisyonculuk
Vitalis Coenca & Fils	Komisyonculuk
Michel J. Lazar	Komisyonculuk
Roberto & Alberto Chabert	Komisyonculuk (Yün, Pamuk, İplik, Triko, Çorap)
M. U. Maier	Komisyonculuk ve Sigortacılık
Augusto de Medina	Komisyonculuk-Temsilcilik
Gaetano De Rocchi	Komisyonculuk-Temsilcilik
S. Elnecave	Komisyonculuk-Temsilcilik
Ulisse Leonardi	Komisyonculuk-Temsilcilik
Aram Margossian	Komisyonculuk-Temsilcilik
Antonio Parma	Komisyonculuk-Temsilcilik
M. Salem	Komisyonculuk-Temsilcilik
S. Tomaselli	Komisyonculuk-Temsilcilik
Elie Alexiades	Komisyonculuk-Temsilcilik
M. Behar & Fils	Komisyonculuk-Temsilcilik
Victor Berlant	Komisyonculuk-Temsilcilik
Giuseppe Biljan	Komisyonculuk-Temsilcilik
B. A. Caraco	Komisyonculuk-Temsilcilik
A. Duboul fils du Jeune	Komisyonculuk-Temsilcilik
M. Errera & Fils	Komisyonculuk-Temsilcilik
Leon Faraggi	Komisyonculuk-Temsilcilik
E. Haenni	Komisyonculuk-Temsilcilik
Lazare Halfon	Komisyonculuk-Temsilcilik
Lebet Frères	Komisyonculuk-Temsilcilik
Giuseppe Lubich	Komisyonculuk-Temsilcilik
Hochstrasser	Komisyonculuk-Temsilcilik
Gustave Kahn	Komisyonculuk-Temsilcilik
Giuseppe Lubich	Komisyonculuk-Temsilcilik
Macnamara & C. Gabriel Coteaux	Komisyonculuk-Temsilcilik
Parissi & Kratky	Komisyonculuk-Temsilcilik
C. Pervanides & L. Hazapis	Komisyonculuk-Temsilcilik
Nigoghos Pilitchian	Komisyonculuk-Temsilcilik
Gustavo Runzler	Komisyonculuk-Temsilcilik
O. Scherler & P. Lustgarten	Komisyonculuk-Temsilcilik

Şirket veya Tüccar İsmi	Sektör
P. Schild	Komisyonculuk-Temsilcilik
Samy Sper	Komisyonculuk-Temsilcilik
Vassiliades & Archelaos	Komisyonculuk-Temsilcilik
Arm. Hissarlian	Komisyonculuk-Temsilcilik (Ecza)
R. Guerra	Komisyonculuk-Temsilcilik (Elektrik-Mekanik)
G. Franco Frères & Fils	Komisyonculuk-Temsilcilik (Kumaş Ve Manifatura)
Konrad Vogel	Komisyonculuk-Temsilcilik (Tekstil)
A. Mayer	Konfeksiyon Ticareti
J. & S. Melkestein	Konfeksiyon ve Manifatura
Oscar J. Fuchs	Kumaş Ticareti
G. Quintavalle	Kumaş Ticareti
Sissag Sympadian	Kumaş ve Deri İthalat-İhracatı
Yusuf Kapancı	Kumaş ve Yün İthalat-İhracatı
F. Schindler	Kumaş ve Yün Ticareti
Giorgio Mandel	Kürk Ticareti
Francesco Rumi	Lancia Acentesi
Giacomo Linder	Lloyd Triestino Acentesi
V. Gallerini	Lüks Deri Ürünleri Ticareti
Giovanni Descuffi	Maden ve Metalurji
Richard E. Cohen	Mağaza İşletmecisi
D. C. Mica	Makarna Üretimi
D. G. Papadopoulos	Makarna Üretimi
Edoardo Naama & Cesare Giorgi	Makine ve Motor Ticareti
S. Jacqel Fils	Manifatura
Fratelli Varon	Manifatura İplik ve Pamuk Ticareti
B. & S. H. Astaridjian	Manifatura Ticareti
Çelebi Behar	Manifatura Ticareti
Benezra, Fintz & Eskenazi	Manifatura Ticareti
David Calderon & Fils	Manifatura Ticareti
Jacques Caridis & Fils	Manifatura Ticareti
Isaac Gismanoglou	Manifatura Ticareti
Antoine Kédidjian	Manifatura Ticareti
Mustafa Nuri	Manifatura Ticareti
Yani S. Oughourloglou	Manifatura Ticareti
Israel Ovadia	Manifatura Ticareti
Garabed K. Pamboukidjan & Fils	Manifatura Ticareti
Jacob Pinhas & Frères	Manifatura Ticareti
F. Soriano & L. Hananel	Manifatura ve Dericilik

Şirket veya Tüccar İsmi	Sektör
Nicolas S. Pistoff & Prodromos S. Mavrides	Manifatura ve Hırdavat Ticareti
Gross Frères	Manifatura ve Hırdavat Ticareti
J. D. Andricopoulo	Manifatura ve Mobilya Ticareti
Isaac & Marco Cohen	Manifatura ve Pamuk İplik Ticareti
Fratelli Abeni	Matbaacılık
Henri Zellich & Fils	Matbaacılık ve Kartolaj
Marino Battistich	Mekanik Tesisat
Léon M. Narlian	Metal Ticareti
O. Tokatlian & A. Basmadjian	Metal Ticareti
T. Guessarian	Metal ve Hırdavat Ticareti
Bouco Avramoff	Meyve İthalat-İhracatı
Edoardo de Nari	Mimar
Giulio Mongeri	Mimar
Joannides Spiridione	Mobilya Ticareti
Giorgio Psalty	Mobilya Üretimi ve Satışı
Leon J. Friedmann	Mobilya Üretimi ve Satışı
Alessandro Marengo	Motosiklet Aksesuarları
John Cariciopoulo	Mücevherat
Dapei Frères	Mühendislik ve İnşaat
Lifonti G. Tzhadja	Müzik Aletleri Ticareti
Jacques Grünberg	Müzik Aletleri Ticareti
Gurdjian Michel	Müzik Malzemeleri Ticareti
Placido Mondello	Narenciye Komisyoncusu
Pericles Lagoutis	Narenciye Ticareti
Jean Halcoussi	Narenciye ve Kurutulmuş Meyve İthalatı
Grullero Frères	Oto Galeri
Giacomo Del Piano	Oto Galerisi ve Tamir Atölyesi
Paul Selvelli	Otomobil Aksesuar ve Ekipmanları Ticareti
Costantino Dassira	Otomobil ve Otomobil Aksesuarı Ticareti
FIAT	Otomobil, Kamyon ve Traktör Satışı
Levon Artin Marzmanian	Pamuk İpliği İthalat-İhracat
Juda S. Candiotto	Pamuk İplik Ticareti
Apraham A. Djunbuchian	Pamuk Ürünleri Üretimi
Neumann Frères	Pamuklu Kumaş Ticareti
S. & A. Grünberg	Pamuklu Kumaş Ticareti
Armenak Chekerdjian	Pamuklu Kumaş Tüccarı
La Vérité	Parfümeri ve Ecza

Şirket veya Tüccar İsmi	Sektör
Daniel Andjel & Frères	Perdecilik
Il Messagero	Politik-Ekonomik Gazete
Alfonso Fernandez Diaz	Rosenthal Porselen
Riccardo Levi	Saatçilik ve Kuyumculuk
Isidoro Melkestein	Saatçilik ve Kuyumculuk
SICOL	Sanayi ve Ticaret Acentesi
J. R. Friedmann & Fils	Sanitasyon ve Metal Malzemeleri Ticareti
Emanuele Salem	Selanik Bankası Yöneticisi
Ohannes Papazian	Sıhhi Tesisat
Quintino Fonzi Cruciani	SITMAR Temsilcisi
Istituto Nazionale delle Assicurazioni (Ulusal Sigortacılık Enstitüsü)	Sigorta
Carnik Asfazadour	Sigorta Şirketi Temsilcilikleri
S. M. Asséo (René Asséo Succ.)	Sigortacılık
Generali	Sigortacılık
d'Italia	Sigortacılık
Giuseppe Modiano	Sigortacılık
Riunione Adriatica	Sigortacılık
Fernandez Maurizio	Sigortacılık
G. Saverio & J. Compte Calix	Sigortacılık
Tebrizli Hüseyinoğlu Hasan	Sigortacılık
J. Nikitits Erben	Silah ve Av Malzemeleri Ticareti
A. De Hubsch	Sinematografi Materyalleri
Behor Raphael Aboucissa & Fils	Şapka Ticareti
Aram Zovikian	Şapka Üretimi ve Ticareti
Lucien Fettu	Şarap ve Likör Ticareti
Emile Rossetto	Şarap ve Likör Ticareti
A. & F. Guarracino	Şarap ve Şampanya Ticareti
Moise Guakil	Şemsiye Üretimi ve Ticareti
Demostene Corpi	Tahıl Tüccarı
Halkiopoulo Frères	Tahıl ve Kuruyemiş Ticareti
Sotiriades Freres	Tahıl, Tohum ve Kuru Meyve Ticareti
J. B. Lambrinides	Tahıl, Un ve Tohum İthalat-İhracatı
Ali Vafi Mahdumları	Tahıl, Yağ, Pamuk, Şeker ve Gıda Ticareti
N. Athanassiadis & A. Psaltis	Tekstil
Boghos Josephovich	Tekstil
Jacques & René Margosches	Tekstil

Şirket veya Tüccar İsmi	Sektör
Raffaelo Ricci Figli	Tekstil
Jules Briata	Tekstil
S. Kirimi	Tekstil
A.D. Zahariadis	Tekstil
Eskicizade Ziya Nafi	Tekstil Ürünleri Ticareti
İsmail Raif	Tekstil ve Kimyasal Ürünler Ticareti
Hugo & Fried. Lauterjung	Tekstil ve Metal Ürünler Ticareti
Albert Idon	Temsilcilik
L. Kaslowski	Temsilcilik
Salomon J. Modiano	Temsilcilik
Saul Modiano	Temsilcilik
Felice Pellegrino	Temsilcilik
Antonio R. Porcello	Temsilcilik
Saban & M. Gabai	Temsilcilik
Besso & Mongeri	Temsilcilik
S. Amar	Temsilcilik
Jean Baptiste Corinti	Temsilcilik
G. Dielmann & Bill	Temsilcilik
Raffael Elnecavé & J. Danon	Temsilcilik
Eustratiades Bros.	Temsilcilik
Fazili I. Verdi	Temsilcilik
Georges Hilbert	Temsilcilik
François Millioris	Temsilcilik
J. Bert	Temsilcilik (Gıda ve İlaç)
Armando Giustiniani	Temsilcilik (İplik, Kumaş, Pamuk ve Yün Triko Ticareti)
Ermanno Goldstein	Temsilcilik (Pamuk İplik ve Kumaş Ticareti)
M. C. Zanetti	Temsilcilik (Tekstil)
Isidoro Modiano	Temsilcilik-Komisyonculuk
Pacifico Viterbo & Fratello	Temsilcilik-Komisyonculuk
Samy Blum	Terzi
Samuel H. Sissa	Terzi Malzemeleri Tedarikçisi
Daniel Blum	Terzi ve Kumaş Tüccarı
Vahram Hissarlian	Tıbbi Malzeme ve Eczacılık
Leon S. Botton	Tıbbi Ürünler
Isacco Fernandez	Ticaret Odası Başkanı, Selanik Bankası Müdürü
Aero Espresso Italiano	Ticari Hava Taşımacılığı
Giuseppe Andria	Tipografi Malzemeleri

Şirket veya Tüccar İsmi	Sektör
M. L. Bennahmias	Toprak Mahsulleri Ticareti
Isaac Modiano	Toptan Ticaret
Nissim Haim Abouav	Toptan ve Perakende Triko
Eugenio Parovel & Gregoretti	Trieste Uluslararası Gazete ve Kitap Ajansı Temsilciliği
Isaac Houlli	Triko
Raphael Cazes	Triko ve Manifatura
Menahem Behmoiras	Tuhafiye
S. Bolis	Tüccar-Komisyoncu-Temsilci (İtalyan Giyim ve Aksesuarları)
Intercontinentale	Ulaşım ve İletişim
Xenophon Laparda	Yakıt Depolama
Norberto Schorr	Yerel Endüstri, İthalat-İhracat
Stock & Mountain	Yün Ticareti
Archag Mintandjian	Yün ve Pamuklu Kumaş Ticareti
M. Arditi	Yün ve Pamuklu Kumaş Ticareti
Haik Apkarian	Yünlü Kumaş Ticareti
Luigi Ricasoli	Zeytin, Zeytinyağı ve Sabun Üreticisi

Kaynak: **La Rassegna Italiana,** No:4 (317), İstanbul: İtalyan Ticaret Odası, Nisan 1931.

EK: 4

1931 Yılına Ait Türkiye ile İtalya Arasında Ticari Faaliyetler Yürüten İtalyan Ticaret Odasına Kayıtlı İtalyan Tüccar ve Şirketler Listesi (İtalya'da Mukim Olanlar)

Firma veya Tüccar İsmi	**Sektör**
I.N.C.I.S.A.	Ahşap Ürünler Üretimi
Fernet-Branca	Alkollü İçki Üretimi
Sebastiano Bacciardo	Ayakkabı Üretimi
Banca Commerciale Italiana (İtalyan Ticaret Bankası)	Banka ve Finans
Associazione fra le Società Italiane per Azioni (İtalyan Anonim Şirketler Birliği)	Birlik ve Dernek
Associazione Industria Laniera Italiana (İtalyan Yün Sanayicileri Birliği)	Birlik ve Dernek
Associazione Italiana Fascista degli Industriali Cotoniere (İtalyan Faşist Pamuk Sanayicileri Derneği)	Birlik ve Dernek
Federazione Sindacale Fascista dell'Industria Cotoniere Italiana (İtalyan Pamuk Endüstrisi Faşist Sendika Federasyonu)	Birlik ve Dernek
Confederazione Generale Fascista dell'Industria Italiana (İtalyan Sanayi Genel Faşist Konfederasyonu)	Birlik ve Dernek
Confederazione Nazionale Fascista dei Commercianti (Ulusal Faşist Tüccarlar Konfederasyonu)	Birlik ve Dernek
Tubi Togni	Çelik Boru Üretimi
Italcementi	Çimento Üretimi
Marchino	Çimento Üretimi
Ferrotaie	Demir Çelik ve Demiryolu
Savigliano	Demiryolu İnşaat
Gondrand	Deniz Nakliyatı
Puglia	Deniz Taşımacılığı
Adriatica	Deniz Taşımacılığı ve Gümrükleme
Pietro Rosa	Deri İşleme
Tito Pansieri	Düğme Üretimi
Bottonificio Veronese	Düğme Üretimi
S.A.C.E.	Elektrik Ekipmanları Üretimi
Giocos	Elektrik Malzemeleri Üretimi
Iena	Elektrikli Cihaz Üretimi
S.A.B.I.E.M	Elektrikli ve Mekanik Aletler Üretimi
Sesto S. Giovanni & Valsecchi Abramo	Ev Aletleri Üretimi

Firma veya Tüccar İsmi	Sektör
Enrico Battaggion	Fırın ve Pastane Ekipmanları Üretimi
Riuniti dell'Adriatico	Gemi İnşa
Susca	Genel Ticaret Temsilciliği
A. & C. Dellapiane	Gıda ve Tarım Ürünleri İhracatı
S.I.A.I.	Havacılık
Fratelli Tosi & Poratti	Havlu ve Sünger Üretimi
Francesco Cinzano	İçki Üretimi
A. A. Baker	İçki ve Likör Ticareti
Rosa Cometta	İnşaat Ekipmanları Üretimi
Materiali Edilizi (Yapı Malzemeleri Şirketi)	İnşaat Malzemeleri Üretimi
Adriano Dumontet	İpek Üretimi
Seriche Salterio	İpek Ürünleri Üretimi
Setificio Nazionale (Ulusal İpek Fabrikası)	İpek Ürünleri Üretimi
Bernasconi	İpek ve Tekstil Üretimi
Edoardo Stucchi	İpek ve Yünlü Kumaş Üretimi
Pasta Alceste	İpekli ve Pamuklu Kumaş Üretimi
Crespi	İplik Üretimi
Italcable	Kablo Üretimi
Burgo	Kâğıt Üretimi
Cartiera Italiana	Kâğıt Üretimi
Saul D. Modiano	Kâğıt Üretimi
Meridionali	Kâğıt Üretimi
Scotti	Keçe Üretimi
Giuseppe Isetti	Keten ve Kenevir Ürünleri Üretimi
Carlo Erba	Kimya ve Eczacılık
Andrea Bevilacqua	Kimyasal Üretim
Larderello	Kimyasal Ürünler Üretimi
Riuniti.	Kimyasal Ürünler ve Alçı Üretimi
Schiapparelli	Kimyasal ve Farmasötik Üretim
La Cicogna	Koruyucu Gözlük Üretimi
Giuseppe Citterio	Kuru Et Üretimi
Pietro Gianni & Figlio	Kuru Gıda ve Tahıl Ticareti
Pirelli	Lastik, Kauçuk ve Elektrik Kablo Üretimi
Linificio e Canapificio Nazionale (Ulusal Lif ve Keten Fabrikası)	Lif ve Keten Ürünleri Üretimi

Firma veya Tüccar İsmi	Sektör
A. Cerpelli	Likit Pompalama Makinası Üretimi
E. Isolabella	Likör ve Alkollü İçecek Üretimi
Rusconi Fraschini	Mantar Tıpa Üretimi
Magneti Marelli	Manyetik Ekipman Üretimi
Giovanni Battaglia	Mekanik Atölye
Stigler	Mekanik Atölye
Riunite Placcato	Metal Plaka Üretimi
Attilio Bagnara	Metal Sanayi ve İnşaat
Arrigo Finzi	Metal Ürünler Üretimi
Società Metallurgica Italiana (İtalyan Metalurji Şirketi)	Metalurji ve Makine Üretimi
Pastori & Casanova	Mobilya, Halı, Kilim Üretimi
Ercole Marelli	Motor, Alternatör, Transformatör Üretimi
Francesco Bonicalzi	Mutfak Eşyaları Üretimi
Ansaldo	Mühendislik ve İnşaat
Piloni Bernardo	Mühimmat ve Dinamit Üretimi
Messina Narenciye Üreticileri Odası	Narenciye Üretimi
La Filotecnica	Optik ve Ölçüm Cihazları
Automobili Ansaldo	Otomobil Üretimi
Fratelli Faini	Otomobil ve Bisiklet Parçaları
Nicola Romeo	Otomotiv (Alfa Romeo)
A. Rejna	Otomotiv Aksesuarları ve Koltuk Üretimi
Fratelli Radice di Donato	Pamuk Boyama ve Dokuma
Cesare Macchi	Pamuk Dokuma ve Baskı
Fratelli Dell'Acqua	Pamuk İpliği ve Kumaş Üretimi
Fratelli Camossi	Pamuk Üretimi
Cotonificio Ligure	Pamuk Üretimi
Cotonificio Udinese	Pamuk Üretimi
Cotonificio Val d'Olona Ogna-Candiani	Pamuk Üretimi
Cotonificio della Valle Seriana	Pamuk Üretimi
Cotonificio Veneziano	Pamuk Üretimi
Cotonificio Hoffmann	Pamuk Üretimi
Cotonificio Legler	Pamuk Üretimi
Vild	Pamuk Üretimi
Fratelli Gianoli	Pamuk ve Dokuma

Firma veya Tüccar İsmi	Sektör
Mara Bianchi	Pamuklu Kumaş Üretimi
Giovanni Milani & Nipoti	Pamuklu Kumaş Üretimi
Ponte Lambro	Pamuklu Kumaş Üretimi
Vittorio Olcese	Pamuklu Kumaş Üretimi
La Rinascente	Perakende Zinciri
Superpila	Pil Üretimi
Fratelli Lagorio	Sabun ve Yağ Üretimi
Villani	Salam Üretimi
Richard-Ginori	Seramik ve Porselen Üretimi
Maglio & di Brodano	Sigara Kâğıdı İhracatı
d'Ormea	Sigara Kâğıdı Üretimi
Giuseppe dell'Orto	Soğutma Sistemleri
Ettore Moretti	Su Geçirmez Kumaş Üretimi
Polenghi Lombardo	Süt ve Süt Ürünleri Ticaret
Antonio Zazzera	Süt ve Süt Ürünleri Üretimi
Barbisio Milanaccio	Şapka Üretimi
Fratelli Trabattoni	Şapka Üretimi
Indo European Trading	Şeker Üretimi
Vincenzo Lazzarino	Tahıl ve Bakliyat İthalatı
Giuseppe Sismondini	Taze Çiçek İhracatı
Officine Meccaniche e per le Industrie Tessili ed Affini (Tekstil ve İlgili Endüstrilere Yönelik Mekanik Atölyeler)	Tekstil Makineleri Üretimi
Ajmone Marsan	Tekstil Üretimi
Fratelli Bevilacqua	Tekstil Üretimi
G. Brusadelli	Tekstil Üretimi
Cotonificio Cantoni	Tekstil Üretimi
De Angeli	Tekstil Üretimi
Edoardo Fiorina	Tekstil Üretimi
Forti	Tekstil Üretimi
Manzoni & Tedeschi	Tekstil Üretimi
Cuorgné	Tekstil Üretimi
Mozzate	Tekstil Üretimi
Rossari & Varzi	Tekstil Üretimi
Rotondi	Tekstil Üretimi
Delfino Bracco	Tekstil Üretimi
Ovattificio Pugliese	Tekstil Üretimi
Introini	Tekstil Üretimi
Pontoglio-Secconaghi Taschini	Tekstil Üretimi

Firma veya Tüccar İsmi	Sektör
Alfredo Redaelli	Tekstil Üretimi
Maino	Tekstil Üretimi
Michele Solbiati	Tekstil Üretimi
Fratelli Porta	Tekstil Üretimi
Unione Industrie Seriche (İpek Sanayicileri Birliği)	Tekstil Üretimi
Francesco Castiglioni	Tekstil Üretimi ve Hazırlama
Bettini Marcora	Tekstil Üretimi ve Ticareti
David Zerbi	Tekstil ve Kravat Üretimi
Fabbrica Nazionale Apparecchi Telefonici (Ulusal Telefon Ekipmanları Fabrikası)	Telekomünikasyon
A. Magliona	Temsilcilik (Tekstil)
Compagnia Commerciale Italiana per l'Egeo (Ege'ye Yönelik İtalyan Ticari Şirketi)	Ticaret ve Sanayi
Pasquale Niebe	Toprak Mahsulleri İhracatı
Emilio Gallo	Triko Üretimi
A. Boglietti	Triko Üretimi
Fratelli Bosio	Triko Üretimi
Manfredi Bongioanni	Tuğla Makinası Üretimi
T.E.M.I.	Tütün Üretimi ve Ticareti
Dr. Giorgio Misrachi	Tütün Yetiştiriciliği
Molini & Pastifici	Un ve Makarna Üretimi
Snia Viscosa	Viskon Üretimi
Società Italiana Seta Artificiale	Yapay İpek Üretimi
Italica	Yapay Renk Üretimi
C. Olivetti	Yazı Makinesi Üretimi
Bozzala & Lesna	Yün Üretimi
Ferdinando Cavaciocchi	Yün Üretimi
Gaetano Marzotto	Yün Üretimi
Lanificio Cardole & Michel	Yün ve Kumaş Üretimi
Lanificio Fratelli Boggio	Yün ve Kumaş Üretimi
Lanificio Luigi Riccieri	Yün ve Kumaş Üretimi
Lanificio Rossi	Yün ve Kumaş Üretimi
Lanificio Targetti	Yün ve Kumaş Üretimi
Filatura di Tollegno	Yün ve Pamuk Üretimi
Marzotto	Yünlü Kumaş Üretimi
Andriano Pecci	Yünlü Kumaş Üretimi
Fratelli Piacenza	Yünlü Kumaş Üretimi
Francesco Martini	Zeytinyağı Depolama

Kaynak: **La Rassegna Italiana,** No:4 (317), İstanbul: İtalyan Ticaret Odası, Nisan 1931.

ÖZGEÇMİŞ

2012 yılında Doğuş Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümünden mezun oldu. Aynı yıl Bologna Üniversitesi'nde yüksek lisans eğitimine başladı ve 2014 yılında "Bosna'nın İslamlaşması ve Müslüman Boşnak Kimliğinin Oluşumu" başlıklı tezini tamamladı. 2015 yılında ise İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde doktora eğitimine başladı.